



**VÁROSTUDOMÁNYI SZEMLE • ONLINE FOLYÓIRAT**

2022. II. évfolyam 3. szám

Az Enyedi György Regionális Tudományi Alapítvány folyóirata

Szirmai Viktória:

*Metropoliszok, nagyvárosok, fővárosok társadalmi jelentősége.  
Egy rendhagyó bevezetés*

Rechnitzer János:

*Adalékok Kelet- és Közép-Európa fővárosainak fejlődési pályáihoz*

Szirmai Viktória:

*A kelet- és közép-európai fővárosi térségek társadalmi szerkezete. Budapest,  
Pozsony, Prága, és Varsó metropolisz térségek összehasonlító elemzése*

Kovács Zoltán, Farkas Jenő Zsolt, Lennert József, Szabó Balázs, Egedy Tamás:  
*Az urban sprawl (városi szétterülés) és a területhasználat változásának vizsgálata  
a budapesti városrégióban – múlt, jelen, jövő*

Hardi Tamás:

*A szuburbanizáció és az urban sprawl vizsgálata a beépített felszínek terjedése alapján:  
Budapest, Bukarest, Pozsony*

Koudela Pál:

*Értelmezési szempontok Budapest és metropolisz térségének térszerkezetéhez*

Schuchmann Júlia:

*Budapest metropolisz térség és a magyar nagyváros térségek egyenlőtlenségi rendszerei*

Molnár László Árpád:

*Közlekedési anomáliák: feszültségek, okok, megoldási lehetőségek*

Szegvári Péter:

*A metropolisz térségek fejlesztésének új szempontjai: viták, dilemmák – különböző  
megoldási javaslatok*

Schuchmann Péter:

*A budapesti metropolisz térség jellemzői, tervezésének története, a tervezés új paradigmái*

Tosics Iván:

*A budapesti metropolisz térség fejlesztése – elszalasztott lehetőségek és jövőbeli kétségek*

Szirmai Viktória:

*A Három-VÉ beszélgetés témája: Budapest és két vidéki nagyváros, Pécs és Miskolc be-  
szélget Budapesttel, Budapestről, és a vidéki városok és főváros viszonyáról.*

**CITY.hu Várostudományi Szemle**  
**2022/II. évfolyam**  
**3. szám**

**FŐSZERKESZTŐ:** Szirmai Viktória

**SZERKESZTŐSÉG**

Egyed Ildikó  
Csizmadia Zoltán  
Molnár Ernő  
Koudela Pál  
Páthy Ádám  
Pirisi Gábor  
Schuchmann Júlia

**SZERKESZTŐ BIZOTTSÁG**

**ELNÖK:** Rechnitzer János  
Bajmócy Péter  
Csomós György  
Egedy Tamás  
Egri Zoltán  
Faragó László  
Filep Bálint  
James Scott  
Kozma Gábor  
Lux Gábor  
Pálné Kovács Ilona  
Rácz Szilárd  
Salamin Géza  
Szalmáné Csete Mária  
Tosics Iván

SZERKESZTŐSÉGI TITKÁR: Kézai Petra Kinga  
OLVASÓ ÉS TECHNIKAI SZERKESZTŐ: Kasztnerné Kőműves Mária  
SZERKESZTŐSÉG ELÉRHETŐSÉGE: szerkesztoseg@cityhu.net

FELELŐS KIADÓ: Enyedi György Regionális Tudományi Alapítvány  
KIADÓ CÍME: 7621, Pécs, Papnövelde u. 22.  
KIADÓ LEVELEZÉSI CÍME: 1026, Budapest, Hidász u. 23/a  
KIADÓ E-MAIL CÍME: enyedalapitvany@gmail.com  
FELELŐS KIADÓ SZEMÉLYE: Prof. Dr. Rechnitzer János, professor emeritus,  
kuratóriumi elnök, Enyedi György Regionális Tudományi Alapítvány  
ISSN 2786-4022  
HU ISSN 2786-4022

## TARTALOM

- BEVEZETÉS
- 5 Szirmai Viktória: Metropoliszok, nagyvárosok, fővárosok társadalmi jelentősége. Egy rendhagyó bevezetés
- A FŐVÁROS ÉS TÉRSÉGE AZ EURÓPAI TÉRBEN
- 11 Rechnitzer János: Adalékok Kelet- és Közép-Európa fővárosainak fejlődési pályáihoz
- 35 Szirmai Viktória: A kelet-és közép-európai fővárosi térségek társadalmi szerkezete. Budapest, Pozsony, Prága, és Varsó metropolisz térségek összehasonlító elemzése
- A VÁROSI TERJESZKEDÉS
- 53 Kovács Zoltán, Farkas Jenő Zsolt, Lennert József, Szabó Balázs, Egedy Tamás: Az urban sprawl (városi szétterülés) és a területhasználat változásának vizsgálata a budapesti városrégióban – múlt, jelen, jövő
- 75 Hardi Tamás: A szuburbanizáció és az urban sprawl vizsgálata a beépített felszínnek terjedése alapján: Budapest, Bukarest, Pozsony
- BUDAPEST METROPOLISZ TÉRSÉG A HAZAI TÉRBEN
- 99 Koudela Pál: Értelmezési szempontok Budapest és metropolisz térségének térszerkezetéhez
- 125 Schuchmann Júlia: Budapest metropolisz térség és a magyar nagyváros térségek egyenlőtlenségi rendszerei
- 139 Molnár László Árpád: Közlekedési anomáliák: feszültégek, okok, megoldási lehetőségek
- A VÁROSTÉRSÉG JÖVŐJE
- 161 Szegvári Péter: A metropolisz térségek fejlesztésének új szempontjai: viták, dilemmák – különböző megoldási javaslatok
- 173 Schuchmann Péter: A budapesti metropolisz térség jellemzői, tervezésének története, a tervezés új paradigmái
- 201 Tosics Iván: A budapesti metropolisz térség fejlesztése – elszalasztott lehetőségek és jövőbeli kétségek
- 218 HÁROM-VÉ ROVAT – VENDÉGEK-VÁROSOK-VÉLEMÉNYEK
- A beszélgetés témája: Budapest és két vidéki nagyváros, Pécs és Miskolc beszélget Budapesttel, Budapestről, és a vidéki városok és főváros viszonyáról.

## Egy rendhagyó bevezetés

*Szirmai Viktória*

### **Metropoliszok, nagyvárosok, fővárosok társadalmi jelentősége**

Minden nagyvárossal foglalkozó tanulmány kezdő mondata a városok globális jelentőségét, pozitív szerepeit emeli ki, a városi népesség arányának a folyamatos növekedését mutatja be. Ezt a történetileg is pozitív funkciót most azonban megtépázni látszanak a COVID-19 társadalmi hatásai. Jóllehet Richard Florida a globális urbanizációs folyamatokkal foglalkozó amerikai várostudós és két angol geográfus szerzőtársa a világjárvány területi hatásaival kapcsolatban arra hívták fel a figyelmet, hogy COVID-19 amerikai nagyvárosok térbeli szerkezetére gyakorolt hosszú távú hatásait még nem látni, a rövidebb hatások pedig 2021-ben is a „2020-es évek városgeográfiai törvénye” szerintiek, továbbra is érvényben maradtak. Eszerint a nagyvárosok a fertőzőtség tekintetében vesztesek a kisebb városokkal, elővárosokkal, vidéki térségekkel szemben (Florida et al. 2021: 19), de nem általában a nagyváros a vesztes, hanem annak alul-fejlesztett, elmaradott részei, illetve a hátrányos helyzetű népesség, és a kisebbségi csoportok tagjai, többnyire ők estek inkább a betegség áldozatául (Florida 2020).

A World Cities Report, 2022 szerint a COVID-19 világjárvány kedvezőtlen gazdasági, társadalmi következményei ellenére is a városok mindenképpen megmaradnak, mert az emberiség jövője kétségtelenül városi. A világjárvány kezdeti időszakában ugyan tömegesen menekültek a városokból, de ez csupán egy olyan átmeneti válasz volt, amely alapvetően nem fogja megváltoztatni a globális urbanizáció menetét. A világ a következő három évtized során tovább urbanizálódik, a globális városi népesség aránya 2021-es évre jellemző 56 százalékról 68 százalékra ugrik 2050-re. Lesznek különbségek is, a világ régiói várhatóan urbanizáltabbá válnak, de az erősen urbanizált és fejlettebb régiókban inkább egy stabilizálódás, vagy éppen visszaesés jöhet létre. A jövőben nem kizárólag a nagyvárosi területeken, hanem a kisebb és közepes méretű városok esetében tapasztalható majd fejlődés (World Cities Report 2022)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Az urbanizációs folyamatok jövőbeni alakulásáról már korábban is tudtuk, hogy azok európai növekedése lassulni fog, miközben az ázsiai és az afrikai városfejlődés dinamikusabbá válik., A World Cities Report 2022 szerint fel kell készülni a városi terjeszkedés folyamatának a növekedésére, főként az alacsonyabb jövedelmi országok esetében. (Európában csak 16% növekménnyel lehet számolni, míg ez a növekedés 114%-os lehet Óceánia, és Dél-Afrika térségeiben).

Vajon milyen helyet foglal el a magyar főváros a világ urbanizációs trendjében, illetve a kelet- és közép-európai metropoliszok, fővárosok között? Egyáltalán vajon mennyit tudunk Magyarországi fővárosáról? Mennyi téveszme és hibás vélemény kering az ország központi és a többi település viszonyáról? Mennyire fejlett ez a nagyváros? Mennyire birtokolja a globális városok tulajdonságait? Mivel járul hozzá az ország vagyonához a főváros és a térsége? Milyen viszonyban vannak egymással a főváros és a környező agglomeráció? Mi alakítja a viszonyukat? A versengés, vagy az együttműködés? Hogyan élnek itt az emberek? Kik ők? Boldogabbak, képzetebbek, mások, mint a többi városi lakos? Melyek azok a társadalmi problémák, amelyekkel a fővárosnak meg kell küzdenie, fel kell vállalnia?

Ezekre a kérdésekre nem könnyű válaszolni, már csak azért sem amire Stiglitz professzor is utal, sok a bizonytalanság a mostani gazdasági és tegyük hozzá társadalmi, politikai környezetben, főként a háború és a koronavírus-járványt miatt<sup>2</sup>. Az online folyóirat egy-egy átfogó témára koncentrálnak filozófiájának megfelelően, itt most néhány kísérletet tettünk arra, hogy egy önálló szám keretében bemutassuk a Budapesti metropolisz térség néhány lényeges folyamatát, jellemzőjét.

Az anyag tényszerű, egyben problémacentrikus, ezért most azt vállalom, hogy itt a bevezetőben főként csak dicsérni fogom az ország fővárosát (na, nem mindig), mert megérdemli. Egy személyesebb hangvételt választottam, mivel nagyon szeretem ezt a nagyvárost, a maga forrágatásával, az eklektikus építészetével, a felújított és a már megfáradt negyedeivel, a történelmével, a főváros „főutcájával” a Dunával, és a Duna két partját átölelő szerkezetével, a körútjaival és sugárútjaival, a centrum körüli kisebb és nagyobb településekkel, a jobb és a zsúfoltabb közlekedésével együtt. Érdeklődve, a kutató kíváncsiságával nézem a budapestieket, hogyan élnek, hogyan panaszkodnak (nagyon is jogosan) a növekvő árakra, az energiaválság problémákra, hogyan küszködnek sokan a mindennapi életük jobbá tételéért. Közte talán leginkább az idős lakosság egyes rétegei. Az európai nagyvárosokhoz hasonlóképpen a budapesti várostérség is idősödik, a főváros inkább, mint a környék. Miközben tudjuk, hogy a fővárosban magasabb az életszínvonal, magasabbak a jövedelmek, mint az országban máshol, magasabb, mint az országos átlag (KSH 2022). Végig éltük a COVID-19 időszakot, láttuk, hogy többnyire szemléletbeli konfliktusok sokasága robbant ki, az oltást vállalók és az oltás ellenesek között, majd kiderült, hogy a 2021-ben fertőzöttek 71% a pedig oltatlan volt.<sup>3</sup> A pandémiával kapcsolatos

<sup>2</sup> A bécsi Presseclub Concordiában tartott előadást Joseph E. Stiglitz Nobel-díjas amerikai közgazdász, a Columbia Egyetem professzora az Európa előtt álló kihívásokról. lásd <https://www.szabad-europa.hu/a/stiglitz-europa-valsag-gazdasag-haboru/32054128.html>

<sup>3</sup><https://www.portfolio.hu/gazdasag/20220809/kiderult-a-koronavirus-fertozottek-hany-szazaleka-volt-oltatlan-2021-ben-560333>

információk hiányát mutatta, hogy egy másik kutatásban megkérdezettek csak 6 százaléka tudta, hogy hány ember esett áldozatul a világvárodnak<sup>4</sup>. Ehhez véleményem szerint az is hozzájárult, hogy a hivatalos szervek közül senki nem osztozott nyilvánosan az érintett családok súlyos gyászában.

Sokan szeretik ezt a várost, amit a megírt tudományos könyvek, tanulmányok sokasága is bizonyít. A fővárossal és az agglomerációval foglalkozó szerzőket felsorolni is nehéz, olyan sokan vannak, olyan sokan vagyunk. De minden munkából kitűnnek a főváros értékei, ezt próbálok most röviden sorra venni. A fővárosi térség értékeit több dolog is bizonyítja: Budapest, ahogy az európai fővárosok is a kultúra, a tudomány, az oktatás, az innováció terei, a globális versenyképesség letéteményesei (Urban Europe 2016: 84). Az ország fejlődésének a motorja, történetileg is kiemelt szerepet játszott a gazdasági, a társadalmi modernizációban (Weclawowicz 1998a: 55). A nemzetgazdaságok életében is kitüntetett a szerepe. Ez a térség koncentrálja az ország legszámottevőbb gazdasági erőit és jövőbeni potenciáit, itt képződik a nemzeti jövedelem 40%-a<sup>5</sup>. Ezért is igazságtalan az az újra elosztási folyamat, amire Budapest Hosszú Távú Városfejlesztési Konceptiója mutat rá. Eszerint bár „Budapest a gazdasági szereplőkön keresztül az államháztartás nettó befizetőjének tekinthető. Az összes állami adóbevétel több mint harmada a fővárosban képződik. ... Az itt beszedett adóknak azonban csak kevesebb, mint 10%-át kapja vissza az államtól a 24 budapesti önkormányzat” (Budapest 2030, 2013: 46).

2000-ben Budapesten találni a külföldi érdekltségű vállalkozások 53,75%-át és az országban bejegyzett külföldi működő tőke 58%-át. Jelenleg a külföldi érdekltségű vállalkozások nem egész 61%-a és az országba érkező külföldi tőke 54%-a a fővárosban található (Budapest városfejlesztési konceptiója, Helyzetelemzés, 6., Budapest gazdasága, 2011: 27)<sup>6</sup>. A fővárosban számos nemzetközi szervezet, pénzügyintézet, multinacionális cég leányvállalata található. A város fejlődése szempontjából jelentős az ingatlanszektorba befektetett külföldi tőke, az itt épült bevásárlóközpontok, a több funkciójú szolgáltató centrumok, az új szállodák és irodaházak, a modernizálódott városrészek is (Földi 2010: 43). Barta és szerzőtársai szerint a mai Budapest a globális városok között ún. „alfa”<sup>7</sup> városként kap helyet (Barta et al. 2010: 11). Társadalmi szerkezete sajátos, hiszen itt koncentrálódik a képzett, felsőfokú végzettséggel rendelkező népesség számottevő hányada. Az országos 23%-al szemben a fővárosi térségben 35,5% a felsőfokú képzettségű

<sup>4</sup> <https://telex.hu/tudomany/2022/11/18/magyarország-covid-utan-felmeres-helyzet>

<sup>5</sup> [https://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési\\_konceptio\\_bp2030/Budapest\\_2030\\_varosfejlesztési\\_konceptio.pdf](https://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési_konceptio_bp2030/Budapest_2030_varosfejlesztési_konceptio.pdf) 161 old.

<sup>6</sup> Budapest városfejlesztési konceptiója, Helyzetelemzés, 6., Budapest gazdasága, 2011, 27. [http://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési\\_konceptio\\_2011dec/06\\_Gazdasag.pdf](http://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési_konceptio_2011dec/06_Gazdasag.pdf).

<sup>7</sup> Az ún. „alfa” város a globális városok egyik formája: a fejlett üzleti szolgáltatások, a különböző nemzetközi szervezetek jelenléte alapján.

aránya (Urban Europe 2016). Az igazsághoz hozzá tartozik azonban, hogy a Visegrádi négyek Budapesten kívüli három fővárosában ez az arány jóval magasabb.

A pozitív hangvételi törekvés ellenére sem lehet szó nélkül hagyni a főváros és többi nagyváros, és a vidéki települések közötti egyenlőtlenségeket, a növekvő társadalmi, gazdasági, jövedelmi szakadékokat. Ezek ugyanis értelemszerűen konfliktusokat generálnak a főváros és a vidék között. Véleményem szerint azonban az igazi probléma nem a centrum fejlődése (bár az is lehetne jobb, városrészek szerint harmonikusabb), hanem a többiek elmaradottsága, az ott hiányzó (a települések mindegyikétől), fokozatosan elvont gazdasági és egyéb erőforrások, és azokra adott társadalmi reakciók. A tények szerint a fővárosi térség és a kisebb, vagy akár a többi nagyváros között is jellemzőek az egyenlőtlenségek, ebből adódóan a kisebb városok (képzett és képzetlen) lakói közül számosan külföldre költöznek, akár végleg, akár csak munkavállalóként. Jellemző, hogy a jobb módú rétegek gyerekei közül is nagyon sokan külföldi gimnáziumokat, egyetemeket választanak. S ez részben pozitív, hiszen lehetőség a külföldi tapasztalatokra, részben pedig negatív, mert közülük sokan később sem jönnek haza, ami nemcsak a fővárosi térségnek (közte talán a családjaiknak, az itt maradt idősebb generációknak) rossz, hanem a fővárosi és a térségi önkormányzatoknak is, hiszen ezzel adófizetőket, városi polgárokat veszítenek. Továbbá a magyar egyetemeknek is gondokat okoz, növeli a diákvesztés jelenséget. A tények kedvéért jelezni kell, nem csak a vidéki városok veszítik el polgáraik egy részét, Budapest népessége is csökken, jóllehet itt a fő ok a szuburbanizáció, a lakossági kiköltözés, a városkörnyéki népesség ezért is növekszik. Komoly problémát jelez egy friss vizsgálat, amiből a főváros szinte kettészakadása látszik a jövedelmi megoszlások (átlagos havi nettó kereset) szempontjából. Buda a magasabb jövedelmi csoportok lakóhelye, míg Pest számos részén az alacsonyabb jövedelmi csoportok tagjait találni<sup>8</sup>.

Üdvös lenne az ország fővárosának, és környékének helyzetéről széles körű, több szakmacsoport részvételével is tudományos vitákat is indítani, ez a szám ehhez bevezetőként is szolgálhat. Ennek a számnak azonban most nem célja a viták generálása, csupán annyi a törekvése, hogy néhány lényeges szakmai kérdést bemutasson, megadott témacsoportokban.

A szám célja elsőként az, hogy elhelyezze a fővárost és térségét az európai térben. Erről Rechnitzer János tanulmányából olvashatunk „Adalékok Kelet- és Közép-Európa fővárosainak fejlődési pályáihoz” címmel. A szám szerkesztőjeként is a kelet- és közép-európai fővárosi térségek társadalmi szerkezetét mutatom be, Budapest, Pozsony, Prága, és Varsó metropolisz térségek összehasonlító elemzésén keresztül. A tematikus szerkezet második része a városi terjeszkedés tematikának ad teret: Ennek keretében Kovács Zoltán, Farkas Jenő Zsolt, Lennert József, Szabó Balázs és Egedy Tamás „Az urban sprawl (városi

<sup>8</sup> [https://hvg.hu/gazdasag/20221123\\_gki\\_fizetes\\_nav](https://hvg.hu/gazdasag/20221123_gki_fizetes_nav)



széletterülés) és a területhasználat változásának vizsgálata a budapesti városrégióban – múlt, jelen, jövő” témát dolgozták ki. Ezt követi Hardi Tamás „A szuburbanizáció és az urban sprawl vizsgálata a beépített felszínnek terjedése alapján: Budapest, Bukarest, Pozsony” című tanulmánya.

A következő rész Budapest metropolisz térséget a hazai térben ábrázolja. Koudela Pál „Értelmezési szempontok Budapest és metropolisz térségének térszerkezetéhez” címmel írt egy elméleti jellegű dolgozatot. Ebben a részben közlünk egy lényeges térbeli társadalmi problémát: Schuchmann Júlia Budapest metropolisz térség és a magyar nagyváros térségek egyenlőtlenségi rendszereiről készített elemzést. A fővárosi térség talán leginkább égető, mihamarabbi választ váró problémájáról, a közlekedési gondokról Molnár László Árpád „Közlekedési anomáliák: feszültségek, okok, megoldási lehetőségek” címmel dolgozott ki tanulmányt. A várostérség jövőjével kapcsolatban két tanulmányt közlünk: Szegvári Péter „A metropolisz térségek fejlesztésének új szempontjai: viták, dilemmák – különböző megoldási javaslatok” című munkája, és Schuchmann Péter „A budapesti metropolisz térség jellemzői, tervezésének története, a tervezés új paradigmái (visszatérő kérdések és lehetséges mai válaszok a budapesti várostérség (a metropolisz térség) tervezése során” készített tanulmánya ehhez a témakörhöz adalék. Tosics Iván „A budapesti metropolisz térség fejlesztése – elszalasztott lehetőségek és jövőbeli kétségek” című munkája az összegző gondolatok jegyében készült. Végezetül egy podcast vitát, vagyis egy hangfelvételt is készítettünk, amelyben a témával foglalkozó kollégákkal beszélgettünk a fővárosi metropoliszt, de a vidéki nagyvárosokat is érintő néhány olyan lényeges társadalmi jellegű feszültségéről, amelyek komoly gondot jelentenek, és mindenképpen megoldásra várnak.

*Szirmai Viktória*  
Szerkesztő

## Irodalom

- Barta Gy., Beluszky P., Sipos A. (2010): A világváros Budapest két századfordulón. Napvilág, Budapest.
- Földi Zs. (2010): Globalizációs hatások Budapesten In: Barta et al. (2010): A világváros Budapest két századfordulón. 38–61. o.
- Urban Europe (2016): Statistics on cities, towns and suburbs, Edition Eurostat Statistical Book.
- Weclawowicz, G. (1998): The changing socio-spatial patterns in Polish cities. In: Kovács, Z., Wieber, R.: *Prozesse und Perspektiven der Stadtentwicklung Ostmittel-Europa*. L. I. S. Verlag, Passau, 75–81.

## Felhasznált adat-és internetes források

- Budapest városfejlesztési koncepciója, Helyzetelemzés, 6., Budapest gazdasága, 2011, 27. [http://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési\\_koncepcio\\_2011dec/06\\_Gazdasag.pdf](http://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési_koncepcio_2011dec/06_Gazdasag.pdf).
- Budapest 2030 Hosszú távú Városfejlesztési Koncepció, 2013, Budapest. [http://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési\\_koncepcio\\_bp2030/Budapest\\_2030\\_varosfejlesztési\\_koncepcio.pdf](http://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési_koncepcio_bp2030/Budapest_2030_varosfejlesztési_koncepcio.pdf)
- Florida, R. (2020): The Geography of Coronavirus, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-04-03/what-we-know-about-density-and-covid-19>
- Florida, R., A, Rodriguez-Pose, Storper, M. (2021): Cities in a post-COVID world Urban Studies, <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/00420980211018072>
- World Cities Report, 2022 <https://unhabitat.org/world-cities-report-2022-envisaging-the-future-of-cities>

Rechnitzer, J. (2022): Adalékok Kelet- és Közép-Európa fővárosainak fejlődési pályáihoz. city.hu Várostudományi Szemle 2(3), 11–34.

---

## A FŐVÁROS ÉS TÉRSÉGE AZ EURÓPAI TÉRBEN

---

### Adalékok Kelet- és Közép-Európa fővárosainak fejlődési pályáihoz<sup>1</sup>

*Rechnitzer János<sup>2</sup>*

#### *Absztrakt*

A kelet- és közép-európai nagytertség fővárosainak (10 ország) kutatási a magyar szakirodalomban elhanyagolt téma. Kevés publikáció jelent meg az ország központok fejlődési folyamatai bemutatására és összehasonlítására. Kutatásokat folytattunk a makrorégió nagyvárosainak (95 centrum), s ennek kapcsán merült fel a főváros elemzés szükségessége.

A rendelkezésre álló adatbázisokkal időbeli összehasonlításokat végeztünk a fővárosok néhány jellemzőjére, így népesség, foglalkoztatási szerkezet, jövedelmek alakulása, a nagytertség TOP 500 vállalatának fővárosi aktivitására. Felvillantattuk – s ezt már a hazai szerzőkre támaszkodva – a fővárosok társadalmi szerkezetét, annak egyes jellemzőit. S végül „mini” esettanulmányban bemutatjuk a főváros verseny-együttműködés izgalmas példáját a Bécs-Pozsony Twin-City koncepciót, jelezve, hogy a főváros vetélkedés egyre élénkebb a nagytertségben, s aki kimarad ezekből a folyamatokból, az lemarad.

Az elemzésünk alapján megállapíthatjuk, a 10 országból – az államok (köz)igazgatási és fejlesztési rendszere alapján úgy szintén – a főváros centrikusság nyolc esetben egyértelmű. Csupán a nagyobb területű, jelentősebb (500 ezer fő feletti) népességet több központban koncentráló (Lengyelország), valamint a föderatív formában működő (Ausztria) országoknál mérsékeltebb az országszerte szétterjedés, illetve más centrumok részéről a fejlődési pályájuk követése. A mintakövetés: a fejlesztési irányokban, a várostérségek alakításában, a városi terek átalakításában, vagy éppen az új funkciók megjelenésében szükségszerű és történetileg is meghatározott a nagytertség országaiban.

---

<sup>1</sup> A tanulmány az OTKA 128747 A Kelet- és Közép-Európa nagyvárosok a hazai területi kutatásokban. A Kelet- és Közép-Európa nagyvárosok innovációs környezete és területi tőke szerkezete. (2018–2022) kutatási program keretében készült.

<sup>2</sup> kutató professzor emeritus, KRTK RKI NYUTO Győr

Így az egyes – kisebb területi, erősebben centralizált, kiemelkedően nagy népességet koncentráló fővárossal bíró – kelet- és közép-európai országokban nagyvárosi fejlődési modelljeiben „főváros szindróma” tartósan jelen volt és van. Viszont éppen a piacgazdaság megjelenésével, a demokratikus intézményrendszer kiépülésével, így helyi/nagyvárosi kormányzás, annak lehetséges és szükségszerű autonómiájának alakulásával, koncentrált külföldi befektetések megjelenésével, valamint lakosság jövedelmi helyzetében bekövetkezett kedvező változásokkal ennek a jelenségnek fokozatos átalakulásával számolhatunk a jövőben.

*Kulcsszavak:* Kelet- és Közép-Európa, főváros, urbanizáció, népesség, jövedelemtermelés, foglalkoztatási szerkezet, TOP 500 nagyvállalat, twin-city

### ***Abstract***

Research on the capitals of the Eastern and Central European metropolitan area (10 countries) is a neglected topic in Hungarian literature. Few publications have been published on the development and comparison of the processes of the country centres. Our recent research was conducted on the metropolitan areas of the macro-region (95 centres), and in this context, the need for a metropolitan analysis arose.

Using the available databases, comparisons were made over time for some characteristics of the capital cities, such as population, employment structure, income trends, and the activity of the TOP 500 companies in the metropolitan area. Based on the literature review, we also analysed the social structure of the capital cities and some of their characteristics. Finally, we present the case study, which is an exciting example of metropolitan competition and cooperation: the Vienna-Pozsony Twin-City concept. As the case study presents the competition is becoming increasingly intense in the metropolitan area and those who are left out of these processes are left behind.

Based on our analysis, we can conclude that in eight out of the 10 countries – also based on the (public) administrative and development systems of the states – the capital city centrality is clear. Only the countries with larger areas and larger populations (over 500,000) concentrated in several centres (Poland) and those with a federal structure (Austria) show less of a tendency for their centres to be absorbed by other centres and for other centres to follow their development path. Following this pattern: in development trends, in the shaping of urban areas, in the transformation of urban spaces, or even in the emergence of new functions, is inevitable and historically determined in metropolitan development modell. Thus, in the metropolitan development models of some Eastern and Central European countries, with their smaller territorial, more centralised capitals with a particularly high population concentration, the 'capital city syndrome'

has been and is still a permanent feature of the development models of some countries. However, the emergence of the market economy, the development of democratic institutions, the emergence of local/metropolitan governance and its possible and necessary autonomy, the emergence of concentrated foreign investment and the favourable changes in the income situation of the population that we can expect a gradual transformation of this phenomenon in the future.

*Keywords:* Eastern and Central Europe, the capital city, urbanisation, population, income generation, employment structure, TOP 500 large companies, twin-city

## Előszó

Kelet- és Közép-Európa nagytérség, amit kutatásunk alapján 10 országban (Ausztria, Bulgária, Csehország, Horvátország, Lengyelország, Magyarország, Románia, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia) határoztuk meg számos térszerkezeti és településhálózati elemzés készül itthon és külföldön. Ezek többsége az egyes ország, jobb esetben a szomszédokkal kialakult interakciókra irányulnak, de igencsak mérsékelt a nagytérség komplex, vagy egy-egy térszerkezeti elemének összehasonlító vizsgálata, azok fejlődésének leírása. Magunk a nagytérség 100 ezer főnél nagyobb településeinek, pontosabban nagyvárosainak elemzését végeztük el, ami szintén egyedülálló az szakirodalomban.

A vizsgálataink során szisztematikusan kerültük az egyes országok fővárosainak áttekintését, mondván ezek az országközpontok egy léptékkal magasabb dimenzióba működnek, mint a térség szervezés különböző szintjeit végző nagyvárosok. Ne keverjük tehát össze a funkciókat, esetleges felrajzolható fejlődési pályákat, település/városhálózati irányokat, vagy éppen a térszerkezeti hatásokat. Ezt a hipotézisünket, bármennyire is erőltettük nem tudtuk igazolni. Hiszen nem lehet ebben a nagytérségben az államok szerkezete, története, gazdasági, társadalmi és politikai rendszereik, de valós működésük következtében sem elvonatkozni a fővárosok hatástól, annak erősen érvényesülő befolyásától.

Sajnálattal regisztráltuk, hogy a hazai regionális tudomány az elmúlt évtizedekben elhanyagolta a kelet- és közép-európai fővárosok bemutatását, vagy azok összehasonlító elemzéseit<sup>3</sup>. A térszerkezeti vizsgálatokban határozott megjegyzések olvashatók a fővárosok szerepéről, ám részletesebb kutatások ezekre az országközpontokra nem készültek, tisztelet a néhány kivételnek, amiket a tanulmányunkban bemutatunk.

<sup>3</sup> Átlapoztuk a szakma meghatározó folyóiratát, a Tér és Társadalom elmúlt 15 évfolyamát és tapasztaltuk, 10 alatt volt azon közlemények száma, amelyek a kelet- és közép-európai nagytérség központjait érintették, s ennek is a harmada az, amiben összehasonlítások történtek, azok is egy-egy főváros összehasonlítására vonatkoztak.

A kelet- és közép-európai térség nagyváros-állományára végzett kutatásunkból megkíséreljük kivenni és összehasonlítani a fővárosok néhány jellemzőjét, így népesség, foglalkoztatási jellemzők, jövedelmek alakulása, egyben az egymás közötti versenyt, pozíciót annak változását, a nagytérség TOP 500 vállalatának fővárosi aktivitást. Igyekszünk – s ezt már a hazai szerzőkre támaszkodva - felvillantani a fővárosok társadalmi szerkezetét, annak egyes jellemzőit. S végül mini esettanulmányban bemutatjuk a főváros verseny-együttműködés izgalmas példáját a Bécs-Pozsony Twin-City koncepciót, jelezve, hogy a főváros vetélkedés egyre élénkebb a nagytérségben, s aki kimarad ezekből a folyamatokból, az lemarad.

### A nagytérség fővárosai az európai térben

Az eddigi ismert európai szintű városminősítő kutatások közül a GaWC (1998) (Globalization and World Cities Research Network<sup>4</sup>) és ESPON<sup>5</sup> elemzésekben minősítések azok, amelyekben megjelentek a kelet-közép-európai fővárosok és nagyvárosok is, illetve ezekből nyerhettek az elemzők, a befektetők, a várospolitikusok és fejlesztők kvázi minősítési értékeket, vagy azokat kifejező minősítésekben való besorolást.

Rác (2022) friss összehasonlító térképet készített a Közép- és Délkelet-Európa országaiban a GaWC által minősített fővárosok és nagyközpontok besorolásának változásáról (2000–2021), ezt az adatbázist táblázatba szerkesztettük évek szerint, egyben jelölve az centrumhoz az adott évhez rendelt besorolásokat (*1. táblázat*).

<sup>4</sup> A Globalization and World Cities Research Network (GaWC) think tank kutatócsoport (alapította J. Taylor University Loughborough, Egyesült Királyság) világszerte megvizsgálja a városokat, az összehasonlítások alapján rangsorolt állítanak fel. Az elemzés alapja „magas szintű üzleti szolgáltatás”, így az üzleti tanácsadás, reklám és marketing, jogi tanácsadás és pénzügyi/banki szolgáltatások jelenléte, annak szervezeti minősége. A besorolás „Alfa” (négy alkategóriával), „Béta” (három alkategória) és „Gamma” városok (három alkategória), ezeken túl még alkalmazzák a „Elégséges +” és „Elégséges” minősítést is. A GaWC 1998-tól 2022-ig két évente publikálta a nagyvárosok besorolását.

<sup>5</sup> ESPON (European Spatial Development Perspectives, Európai Területfejlesztési és Kohéziós Megfigyelő Hálózat) az Unió valamennyi tagországa azonkívül Izland, Liechtenstein, Norvégia és Svájc tagja, 2002-ben alakult. Célja az európai területi folyamatok, azok alakító gazdasági, társadalmi, településhálózati, környezeti összefüggéseinek tanulmányozása, elemzése, értékelő tematikus tanulmányok megjelentetése. 130 szervezet (kutatóhelyek, egyetemek, for- és nonprofit kutatóintézetek, tanácsadók) vesznek részt, rendszeresen jelentéket adnak ki. ([www.espon.eu](http://www.espon.eu))

## 1. táblázat

Kelet-közép-európai fővárosainak és néhány nagyvárosának besorolása  
GaWC rendszer alapján

Ország	Városok	2000	2004	2008	2012	2016	2020
PL	Varsó	Béta +	Alfa -	Alfa -	Alfa -	Alfa	Alfa -
CZ	Prága	Alfa -	Béta +	Alfa -	Alfa -	Béta +	Alfa -
AU	Bécs	Béta +	Béta +	Alfa -	Alfa -	Alfa -	Alfa -
HU	Budapest	Béta +	Alfa -	Alfa -	Béta+	Béta+	Béta+
SK	Pozsony	Gamma -	Gamma +	Gamma +	Béta +	Béta+	Béta-
SL	Ljubljana	Elégséges	Elégséges	Gamma	Gamma	Gamma +	Gamma +
HR	Zágráb	Elégséges +	Elégséges +	Gamma +	Gamma +	Béta -	Béta -
RO	Bukarest	Gamma+	Gamma+	Béta +	Béta +	Béta +	Béta +
BL	Szófia	Gamma -	Elégséges +	Béta -	Béta -	Béta	Béta-

Forrás: Rác (2022: 69) alapján saját feldolgozás.

A húsz éves időszakban a fővárosok csendes átrendeződése zajlott, ebben Varsó és Pozsony emelkedik ki nagyobb intenzitással, s lényegében beállt a nagytérség fővárosainak rendje, annak hierarchiája. Sajnálatos, hogy ebben a nemzetközi elemzéssorozatban a lengyel 500 ezer fő feletti makró centrumain túl a nagyrégió kiemelt központjai közül egyet sem tudtak az elemzők regisztrálni. A nagytérségben tehát a kilenc főváros – ugyan eltérő jelleggel – található meg az európai nagyvárosok versenyében.

Az ESPON 1.1.1. (Potentials for polycentric...2004) kutatásokban a tömeg (népességszám, annak változása), versenyképesség (egy főre jutó GDP, 500 legjelentősebb európai nagyvállalatok döntéshozatali központjai), elérhetőség (repülőtér forgalma, multimodurális kapcsolatok), tudásbázis (képzettségi szint, K+F foglalkoztatottak) adatok alapján végezték el a vizsgált európai városok (1588 db<sup>6</sup>) kategorizálását. A nagytérségünkben 76 metropolisz-térség első csoportba (MEGA 1) egyedül Bécs került, ahol a magas versenyképesség, jelentős emberi erőforrással rendelkezik és kiváló elérhetőséget mutató az európai dimenzióban is jelentőségű központ. A MEGA 3 csoportba négy főváros (Budapest, Prága, Varsó, Pozsony) sorolódott az itteni nagycentrumok általában három tényezőben maradnak el az előző (MEGA 2) szinttől. A MEGA 4 kategóriába

<sup>6</sup> 76 város a növekvő metropolisz-térség (MEGA, Metropolitan European Growth Areas), 219 transznacionális/nemzeti FUA és 1302 regionális/helyi FUA.

találhatjuk Lengyelországból Gdansk-Gdynia, Katowice, Krakkó, Lodz, Poznan, Szczecin és Wrocław és Romániából Temesvár, valamint a román, a szlovén és a bolgár főváros (Bukarest, Ljubljana, Szófia).

### **Urbanizációs trendek, lokális társadalom**

A vizsgált tíz országban 1960-ban közel 100 millió fő élt, ebből fővárosi lakos 8,7 millió, 2020-re a népesség növekedés elérte 112 milliót és ebből a fővárosokban 12,7 millió embert számoltak. A 2. táblázatban az országonként mutatjuk 30 éves szakaszokban a népesség településhálózati elhelyezkedést, jelezve egyben a változások dinamikáját.

A népesség mozgás, s azon belül a fővárosok el- és felszívó képessége jelentős különbségeket mutat az elemezett országegyüttesben. Három fejlődési pályát rajtolhatunk fel. Az egyik nevezzük „nyugati modellnek”, Ebben a csoportban az urbanizációs ciklus, azaz a népesség beáramlása 1990-ig még jól érzékelhető volt, majd 1990-től az elmúlt 30 esztendőben a fővárosok népességének stagnálása, esetleg fogyása már kimutatható, azaz ezek a fővárosok már átléptek a szuburbanizációs szakaszba, működnek annak mechanizmusai (metropolizáció, települési együttműködés szervezett formái). Bécs kivétel, hiszen ott már 1960 és 1990 között elkezdődött a főváros körüli agglomeráció kiépülése, ami érdekes módon 1990 és 2020 között kisebb mértékben, de ezután évtizedekben újra visszarendeződött. Stagnáló, vagy enyhe növekedést tapasztalunk Prága, Varsó, Budapestnél, azaz ezekben a központokban részben felerősödtek a település agglomerációk kiépülése, bár még nem szervezett formában. A másik csoportot, nevezzük „keleti modellnek”, még a népesség felszívó fővárosok alkotják, ezek között regisztráltuk Szófiát, Zágrábot és Belgrádot. Az első időszámban intenzíven, majd a másodikban már mérsékeltebben, de még mindig fogadták be az új lakosokat. Az utóbbi két főváros esetében ez érthető is, hiszen a volt Jugoszlávia területén új államok keletkeztek, de jelentős belső népesség mozgás is zajlott, aminek az iránya a létrejött országcentrumok voltak. A harmadik csoport az „átmeneti” fővárosok, hiszen az átmeneti növekedőknél még jelen van a népesség szívás, de az már lecsengő irányt mutat. Prága, Bukarest, Pozsony, Ljubljana esetében 1990 után már tompult a lakosság száma. Van, ahol ennek mértéke erősebb, van, ahol lüktetőbb volt. A hármas tagjai lényegében beléptek a szuburbanizációs szakaszba, de még annak üteme, lendülete, netalántán kiürültsége kezdetlegesnek tekinthető.



## 2. táblázat

A kelet- és közép-európai fővárosok népességének aránya az országok településhálózatában (1960, 1990, 2020, %-ban)

Ország	1960			1990			2020			Fővárosok változása (%)	
	fő-város	100+	többi	fő-város	100+	többi	fő-város	100+	többi	1990-1960	2020-1990
Ausztria	23,0	10,2	66,8	19,9	10,2	69,9	21,4	9,9	68,7	-3,1	1,5
Bulgária	9,0	10,3	80,8	13,5	15,3	71,2	18,4	18,1	63,5	4,5	5,0
Csehország	10,4	8,8	80,8	11,7	10,7	77,6	12,2	9,8	78,0	1,3	0,5
Horvátország	10,2	6,3	83,4	14,7	10,2	75,1	16,7	9,3	74,1	4,5	2,0
Lengyelország	3,8	20,3	75,9	4,3	25,5	70,2	4,7	23,7	71,6	0,5	0,4
Magyarország	18,1	7,7	74,2	19,3	11,7	69,0	18,3	11,4	70,3	1,2	-1,0
Románia	5,4	9,5	85,1	8,7	21,7	69,7	9,4	24,6	66,0	3,3	0,7
Szerbia	9,7	4,8	85,6	14,9	7,8	77,3	20,2	9,7	70,1	5,2	5,3
Szlovákia	5,8	1,9	92,3	8,3	4,4	87,3	8,7	4,4	86,9	2,5	0,4
Szlovénia	8,5	5,2	86,3	12,9	5,4	81,7	14,2	4,7	81,1	4,4	1,3
Mind-összesen	8,8	11,7	79,5	10,3	17,4	72,3	11,4	17,3	71,3	1,5	1,1

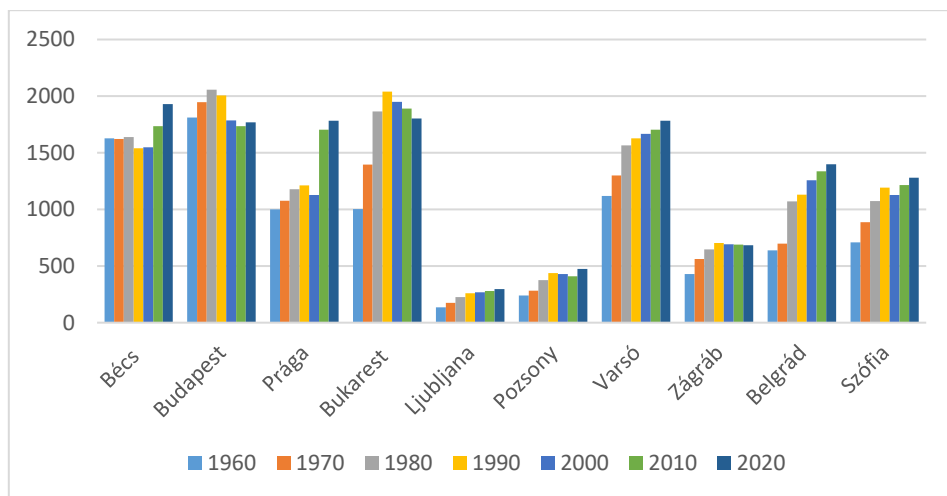
Forrás: www.kkevarosok.hu adatbázis alapján saját feldolgozás.

Az előbbi tendenciákat, csoportosítást erősíti meg az 1. ábra is, ahol már 10 éves időszávokban mutatjuk be a népesség számának változását. Jobban érzékelhetők így a népesség csúcsok, majd a csökkenések lendülete, vagy éppen az egyenletes növekedés, esetleg a megugrás időmetszetei. Prága esetében a növekedés 2010-től látványos, ennek oka, hogy az uniós csatlakozással (2004) létrejött a Prágai régió, azaz a főváros és agglomeráció egy területi/közigazgatási egységben szerveződött, így a népesség növekedés értelmezhető, aminek a lendülete napjainkban is tart. Budapest, Bukarest esetében kimutathatók a szuburbanizáció folyamatok, a magyar fővárosnál annak lendületessége, míg a román országközpontnál a beindulása. A két fővárosoknak a népessége 1980-1990-es évektől csökken, vagy érzékelhetően lelassult a beáramlás, amit megerősít, hogy a fővárosok népességének aránya már mérséklődött az ország egészéből. Érdekes ismét Bécs esete, ahol a kilencvenes évekig a lakosság csökkenését regisztrálhatjuk,

majd Kelet-Közép-Európában lezajlott rendszerváltozás után, 1990-től a városi népesség emelkedését jelzik az adatok. Vélhetően ebben számottevő szerepe van az intenzíven beindult kelet európai migrációnak, majd az ezredforduló utáni tízes években jól érzékelhető nemzetközi népesség áramlásnak. Más fejlődési pálya jellemezi Szófiát és Belgrádot, az előbbi 1990 után egyre határozottabban koncentrálja a gazdasági, intézményi és humán erőforrásokat, míg Belgrád a felbomlott Jugoszlávia és az új Szerbia fővárosaként a menekültek tömegét fogadta, illetve újjáépíti a fővárosi funkcióit.

1. ábra

Kelet-Közép-Európa fővárosok népességének alakulása (1960–2020 között, ezer fő)



Forrás: [www.kkevarosok.hu](http://www.kkevarosok.hu) adatbázis, saját szerkesztés.

A nagytérség fővárosai tehát más és más *fejlődési pályát* mutatnak, azt befolyásolja az ország mérete, a városhálózat jellege és az alternatív nagyvárosi hálózat, az urbanizációs folyamatok terjedése és azokat képviselő népesség mozgások, az államok létrejötte és új berendezkedése, valamint a gazdasági, a társadalmi, a kulturális és az innovációs erőforrások koncentrációja.

A hazai regionális tudományos kutatásokban kiemelkedik Szirmai Viktória elemzése a kelet- és közép-európai városfejlődésről. Az általa vezetett vizsgálatokban a nagy hangsúlyt helyezte a *fővárosok területi átrendeződésére*, valamint a társadalmi szerkezetük alakulására (Szirmai 2019). Kutatásaiban összehasonlítást végzett a kelet- és nyugat-európai fővárosok összeilleszthető és elválasztható, vagy pontosabban felzárkózást megtestesítő sajátosságairól. Ezek között csak néhányat emelünk ki a témánk szempontjából. Az első a *dzsentrifikáció* változatlan fennmaradás mindkét – nyugat és kelet –

nagy régió fővárosaiban. A belvárosok átrendeződnek, a magasabb jövedelmű rétegek egy része a centrumokban visszatelepülnek, mások viszont a főváros környéki ökológiai szempontból igényesebb településekben választanak lakhelyet. Az alacsony társadalmi státuszú népesség marad a rosszabb helyzetben lévő kerületekben és főváros közvetlen környékén. Egyértelmű, hogy folytatódik a *szuburbanizációs* folyamat, ez Kelet-Közép-Európában dinamikusabb, ám a lendületet befolyásolja a fővárosok és térségük közötti igazgatási, fejlesztési és együttműködési rendszerek (hálózatok) milyensége, állapota, nem beszélve a központi kormányzatok támogató vagy tartózkodó magtartásáról. A *funkcionális várostérségek* (FVT) kialakulásának jegyei tehát felismerhetők a nagytérség fővárosainál, ám ennek szervezeti jellege, fejlesztési tudatossága nagyon eltérő. Már kimutatható ezen nagytérség központjaiban az „urban sprawl”, a *város terjeszkedés* korábbiaktól eltérő mechanizmusai, azaz a városszéli, vagy köztes területek fokozatos beépítése, a városi hálózatokba történő integrálása. A nyugat és a kelet európai nagyrégiók fővárosaira egyaránt jellemző a *városközpontok átalakulása*, azokban a kereskedelmi (központi üzleti negyed, bevásárlóközpontok) jellegének, egyben a magasabb szintű szolgáltatói funkciók megjelenése, a citysedés folyamata, amiben az idegenforgalom látványos növekedése határozottan indukáló szereppel bír. A lakófunkciók ezekben az új szolgáltató negyedekben csökkennek, vagy azok áthelyeződnek, sőt városrehabilitációkkal párosulva érvényesülnek a belső városrészek és azokhoz intenzíven kapcsolódó további övezetek megújulása.

Szirmai kutatásai is megerősítik, hogy a *két modell (nyugat és kelet európai)*, vagy pontosabban a nagytérségek szervező, irányító és hatalmi központjainak a fejlődésében egyre több azonosság ismerhető fel. A kelet- és közép-európai fővárosok esetében viszont a *megkésetttség*, egyben a városfejlődés ismert törvényszerűségeinek fokozatosabb, vagy több esetben éppen lendületesebb megjelenése a jellemző.

A fővárosok jellege, *mentális viszonyai*, egyben a centrumhoz való kötődés jellegét vizsgálja a Visegrádi Országok fővárosaiban Csepeli, Örkény, Zsigó (2021) tanulmánya. A centrumok lakói közel érzik magukhoz a várost, míg a vidéki népesség esetében ez a kötődés már jóval gyengébb. Az *identitás* főleg a családi státusz, a foglalkozás, a nem, valamint a nemzedékekben való elhelyezkedés befolyásolja. A nemzeti büszkeséget a történelmi képek és megítélések motiválják a fővárosi népességben. A nyugat-európai országokban meghatározó témák, demokrácia, jólét, emberi jogok kevésbé formálják a négy főváros lakóinak kötődését. Erősen differenciált a fővárosok megítélése a vizsgált mintákban, így a nemzeti büszkeség meghatározó forrásaként (Budapest), a történelmi értékek és kulturális adottságként (Prága), az ország sikerének zálogaként (Pozsony), vagy a modern, dinamikus, fejlődő központként (Varsó) határozzák meg a lakóhelyüket.

## Jövedelem termelés

A Kelet- és Közép-Európa országok fővárosai tartós és egyre látványosabb *centrifugális szívást* gyakorolnak az országuk egészére, döntően az új erőforrás (üzleti szolgáltatások, kutatás-fejlesztés intézményei, innovatív munkaerő foglalkoztatása, új gazdasági tevékenységek telephely kínálata, fogyasztás új tereinek széles kínálata stb.) tömörítésében. Az ország versenye mellett, vagy éppen annak megtestesítéseként a fővárosok európai és *nagyterségi pozíció keresése és alakítása egyre látványosabb*, új funkciók tudatos kiépítésével, egyben azok nagyterségi befolyásának ösztönzésével. Ebben az egyre feszítettebb pozíció halmozásban és specializációban kiemelkedik Bécs (MEGA 3), mint európai vonatkozásban is kiemelkedő nagyközpont, valamint mögötte különböző intenzitásban és jelleggel Prága, Varsó, Pozsony, Budapest (MEGA3), a többi főváros (Szófia, Zágráb, Belgrád, Bukarest, Ljubljana) helyzete még csak országos szinten meghatározó, éppen új fejlesztési és növekedési erőforrások tömörítésével, illetve a fővárosi szerepekörök kiépítésével (Egri 2014; Enyedi 1997; Csomós 2011).

A fővárosok *jövedelem termelő képességét* illusztráljuk a 3. táblázatban. Jeleztük az országos szintű teljesítményeket, valamint a NUTS2 és NUTS3 szinteket, hogy látványosan kiugorjanak teljesítmények, azaz a fővárosok és nagyobb, valamint kisebb térségeik/régiójuk (városrégiójuk) elkülönülése, s annak regisztrálható intenzitása a két időpont között.

Bécs vesztett lendületéből az EU átlagához mérten, vélhetően a gazdaság beállít mind szerkezetében, mind a jövedelem termelésében kedvező szintre és a jövőbeli látványos elmozdulások már nagyobb szerkezeti átrendeződéssel következhetnek csak be. A két időpont között magas növekedést produkáló fővárosok: Bukarest (33%), Varsó (25%), Zágráb (16%), Prága (13%), Szófia (8%). A gyorsuló felzárkózást magas lendület jellemzi, a fővárosok koncentrálnak az országok gazdaságának erőforrásait, még „*felszívó*” pályán állnak, mindezt jelzi, hogy a növekedési ütemük meghaladja az országok egészének dinamikáját. Budapest, Pozsony, Ljubljana viszont a lemaradók, hiszen nem voltak képesek további lendületet adni a jövedelmeknek, alatta maradnak az EU átlag növekedésének is. Ennek okát érdemes lenne alaposan körbejárni, lehet a magyarázat a nemzetgazdaságok teljesítményének csökkenése, a fejlődési lendület megtörése, vagy telítődése, illetve a többi főváros gyorsabb felzárkózása.

A *sziget-hatás* a kelet- és közép-európai fővárosok jellemzője, hiszen mindegyik kiemelkedik az ország egészéből, de közvetlen régiójából és körülvevő térségéből egyaránt, sőt a fővárosokat körülvevő területek növekedési dinamikáját is meghaladják az országközpontok teljesítménye. A választott két időpontban a főváros jövedelem elszívás az egész nagyterségben, annak minden egyes centrumára jellemző, ugyan eltérő, egyben változatosan különböző intenzitással, jelezve az országok gazdasága itt összpontosul.

## 3. táblázat

Kelet- és Közép-Európa országai fővárosának és kapcsolódó régióinak  
jövedelemtermelő képessége (2009, 2018)

Ország	2009		2018		Változás 2009 és 2018 között	
	GDP PPS/fő (€)	GDP PPS/fő az EU 27 átlá- gában (%)	GDP PPS/fő (€)	GDP PPS/fő az EU 27 átlagában (%)	GDP PPS (%)	GDP PPS/fő EU átlagtól való eltérés (%)
<i>Bécs</i>	45300	188	52700	175	116	-13
Ausztria	42531	176	53558	177	126	1
Yugozapaden	17700	74	25100	83	142	9
<i>Sofia (stolista)</i>	24500	102	33300	110	136	8
Sofia	11100	46	15500	52	148	6
Bulgária	10500	44	15500	51	147	7
<i>Praha</i>	46400	193	62300	206	134	13
Stredni Cechy	19000	79	24700	82	130	3
Csehország	20900	87	27900	92	134	5
Mazowiecki	22400	93	34400	114	154	21
<i>Warszawki stol.</i>	31200	130	46900	155	150	25
Mozowiecki reg.	11800	49	18200	60	154	11
Lengyelország	14400	60	21400	71	149	11
Kontinétálna						
Hrv.	10600	44	13500	45	127	1
<i>Grad Zagreb</i>	26960	112	38658	128	143	16
Horvátország	19511	81	27729	92	142	11
Közép-Magyar- ország	26200	109	32500	108	124	-1
<i>Budapest</i>	35300	147	43800	145	124	-2
Pest megye	13400	56	17000	56	127	0
Magyarország	15600	65	21600	71	139	6
<i>Bucuresti-Ilfov</i>	28000	116	45100	149	161	33
Sud-Mintenia	10300	43	15400	51	150	8
Románia	12600	52	19800	66	157	14

Ország	2009		2018		Változás 2009 és 2018 között	
	GDP PPS/fő (€)	GDP PPS/fő az EU 27 átlá- gában (%)	GDP PPS/fő (€)	GDP PPS/fő az EU 27 átlagában (%)	GDP PPS (%)	GDP PPS/fő EU átlagtól való eltérés (%)
<i>Bratislavsky kraj</i>	43500	181	50900	169	117	-12
Trnavski kraj	18800	78	23100	76	123	-2
Zapadne Slo- vensko	15900	66	19300	64	121	-2
Szlovákia	17300	72	21400	71	124	-1
<i>Osrednjeslo- venska</i>	32034	133	38950	129	122	-4
Szlovénia	27675	115	39199	130	142	15
<i>EU átlag</i>	24100	100	30200	100	125	

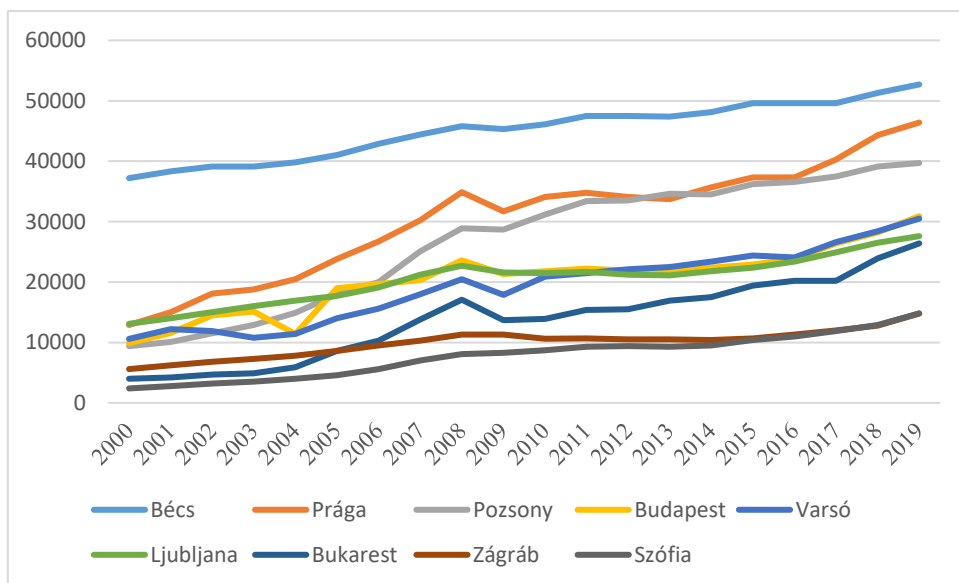
Forrás: Kiss G. (2021: 84) alapján saját szerkesztés.

Az EU csatlakozáskor egyes országok (Csehország, Románia, Szlovákia) önálló régióként (NUTS2) regisztrálták a fővárosokat, míg a többi országban a fővárosok térsége, kvázi régiója, vagy megyéje, kerülete (NUTS3) beolvadt a fővárosba.

Az *önálló fővárosrégiók* határozott dinamikát mutatnak az országok egészéhez mérten (ábra). Bécs vezet az egy főre jutó GDP alakításában, aminek dinamikáját képes egyenletesen tartani. Ide köthető Prága és Pozsony, amelyek lendületes növekedést produkáltak, főleg 2007-től. Érdekes, hogy Prága egyre jobban zárkózik fel Bécshez. A *másik csoport* Budapest, Varsó, Ljubljana és Bukarest, ahol szinten azonos ütemű GDP növekedést regisztrálhatunk, talán Bukarestnél érződik, hogy 2017-től megrendült a jövedelemtermelés intenzitása. A harmadik csoport a lassú *felzárkózóké*, ahova Zágráb és Szófia tartozik, közel azonos fejlődési lendülettel, az összetartozásuk jól kimutatható.

2. ábra

Kelet-Közép-Európa fővárosai egy főre jutó GDP alakulása  
a NUTS2 szint alapján (2000–2019, ezer €/fő)



Megjegyzés: Belgrádra nem álltak rendelkezésre adatok.

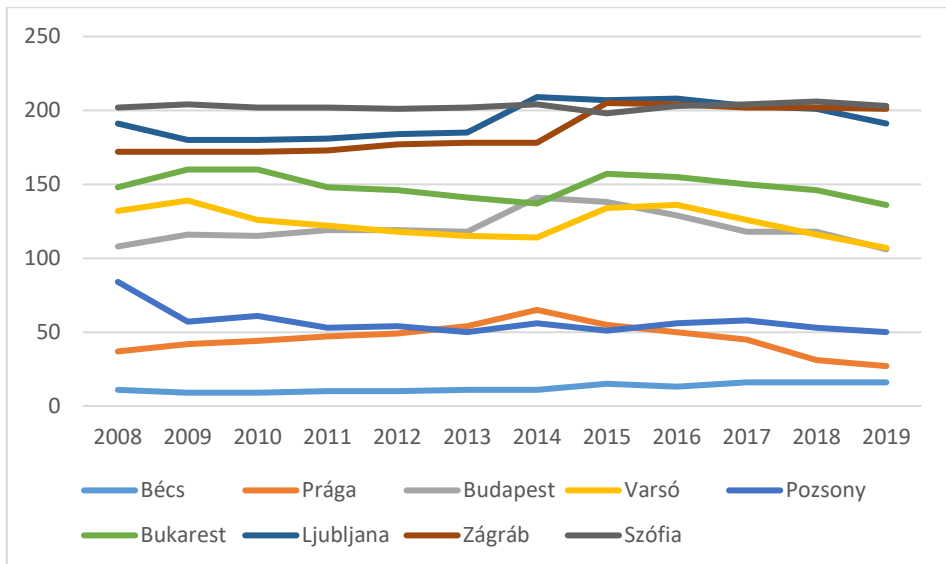
Forrás: www.kkevarosok.hu adatbázis saját szerkesztés.

A Kelet- és Közép-Európa országai fővárosainak jövedelemtermelő képességét nem csak egymáshoz viszonyítjuk, hanem azokat helyezzük el *európai dimenzióban* is (2. ábra). Így közelebb kerülünk a trendek megértéséhez, illetve a fővárosok elhelyezkedésének megítéléséhez a közösség egészében, vagy más megközelítésben annak *versenyterében*. Ehhez megvizsgáltuk a fővárosrégiók elhelyezkedését az *európai 240 régió sorrendjében*, illusztrálva változásukat 2008 és 2019 közötti időszakban évenként (3. ábra). 12 év helyezései már kellően érzékeltetik az egyes fővárosrégiók pozícióit az Unióban, s az elmozdulások sejtetik a változások irányait, illetve kimutathatjuk azokat az infleksiós (idő)pontokat, amiktől valami más, valami új, pontosabb kedvezőbb folyamatok indultak el a többi régióhoz, egyben a nagytérség fővárosaihoz viszonyítva. Bécs az európai *húszak csoportjának* stabil tagja, s ehhez szisztematikusan zárkózik fel Prága. Pozsony tartósan az *ötvenedik* helyen van, nem képes nagyobb mozgásokra. Budapest, Varsó és Bukarest együtt mozog, az előbbi a magyar és a lengyel főváros a „százak”

klubjának kapuját célozta meg. A Bukarest 2017-től áttörte a 150-es határt, s azóta lendületbe jött. Hárman, Zágráb, Szófia és Ljubljana egymás kerülgetik, a 200-as zóna körül mozognak, onnan egyedül a szlovén főváros mutat enyhe elmozdulást.

3. ábra

Kelet-Közép-Európa főváros régiói (NUTS2) helyezései az Unió régióinak sorrendjében (2008–2019)



Megjegyzés: Belgrádra nem álltak rendelkezésre adatok.

Forrás: [www.kkevarosok.hu](http://www.kkevarosok.hu) adatbázis saját szerkesztés.

13. alkalommal jelentette meg a COFACE Central Europa Holding GmbH (2021) adatbázisát és elemzését a *kelet-közép-európai országok TOP 500* vállalatának adatairól. 12 országra<sup>7</sup> vonatkozóan tehát az 500 legeredményesebb vállalatának adatait dolgozták fel, állították sorrendben. Az alapadatok az árbevétel nagysága (millió €), a nettó profit (millió €) és a létszám (fő), mindezeket 2019 és 2020. évekre. Regisztrálva a változásokat egyik évről a másikra, s egyben sorrendet készítve az árbevétel alapján,

<sup>7</sup> 12 országba találjuk a Litvániát (26 vállalat), Lettországot (hat vállalat) és Észtországot (hat vállalat), viszont nem dolgozták fel Ausztriában található nagyvállalatokat, így az egyezőség a vizsgálatunkkal kilenc országra terjed ki (Bulgária, Csehország, Horvátország, Lengyelország, Magyarország, Románia, Szlovákia, Szlovénia, Szerbia).



jelezve egyben a változások irányát és részben mértékét<sup>8</sup>. Az elemzés célja a COVID-19 járvány hatásának regisztrálása a kelet-közép-európai országok vezető vállalatainak működésében, vagyis az egyes országok meghatározó vállalatainak reagálása a pandémiára.

A gazdasági szervezetek jelenlétét a fővárosokban a *TOP 500 nagyvállalattal* illusztráljuk (4. táblázat). A szervezeti koncentráció magas, közel 50%-os. Ennek oka, hogy a jelentős vállalatok központjai a *fővárosokban koncentrálódnak*, itt állnak rendelkezésre az üzleti, a politikai kapcsolatok, a humántőke, a megfelelő szolgáltatói háttér, vagy a menedzsment számára nyújtható kedvező életkörülmények. Továbbá ide összpontosulnak a különféle üzleti, pénzügyi, kommunikációs, gazdasági és más szolgáltató cégek központjai, hasonlóan a kereskedelmi, logisztikai hálózatokéhoz, de fontos kiemelni a különféle nagy hatókörű, országos közszolgáltató szervezetek is, s nem beszélve számos termelőtevékenységek (ipar, építőipar) központjáról. Az *országok jellege* ezeket irányító szervezeteknek a térbeli eloszlását befolyásolja. Hiszen kvázi ellenközpontok hiánya, vagy azok mérete, az ország gazdasági szerkezetének jellege, a külföldi működőtőke jelenléte, irányítási hagyományok megléte, vagy éppen hiánya, de maga az instruktora kiürültsége a *fővárosok méretgazdaságosságát* egyértelműen befolyásolják kelet- és közép-európai térségben.

Az ország méretet és a városhálózat szerkezetét jól illusztrálják a TOP 500 nagyvállalat *területi elhelyezkedése*. A nagyterületű és négy 500 ezer főnél nagyobb központtal rendelkező Lengyelország esetében a legkisebb a cég koncentráció, míg Horvátország, Szlovákia, Bulgária esetében kiugróan magasak az adatok, főleg a szervezetek jelenlétében. A nagyterületű Románia esetébe is Bukarest átlag feletti mértékben tömöríti a legfontosabb vállalkozásokat. A magyar főváros esetében átlag körüli paramétereket láthatunk.

---

<sup>8</sup> Az elemzés további célja a COVID 19 járvány hatásának regisztrálása a kelet-közép-európai országok vezető vállalatainak működésében, vagyis az egyes országok meghatározó vállalatainak reagálása a pandémiára. Mi ezekre az összefüggésekre nem térünk ki.

## 4. táblázat

Az 500 legnagyobb kelet- és közép-európai vállalat és a fővárosok (2021)

Ország	Főváros			Arány az ország összes TOP 500-ból (%)		
	árbevétel (millió €)	létszám (fő)	szervezet (db)	árbevétel	létszám	szervezet
Belgrád	6669	62001	8	51,3	75,2	53,3
Budapest	60466	122915	33	46,2	46,8	48,5
Bukarest	39268	88124	31	55,5	44,9	55,4
Ljubljana	11264	22629	8	57,1	65,5	57,1
Pozsony	33987	52997	22	61,8	62,8	62,9
Prága	56301	81749	44	45,4	44,7	57,1
Szófia	12101	22376	16	58,1	68,2	72,7
Varsó	80390	371612	52	28,4	37,2	32,3
Zágráb	9995	39122	11	70,4	87,0	78,6
Összesen	310441	863525	224	42,4	43,2	48,5

Megjegyzés: Bécs adatai nem szerepelnek a forrásban.

Forrás: COFACE 2021, alapján saját szerkesztés.

**Foglalkoztatottsági szerkezet**

A kilenc főváros foglalkoztatási szerkezetének<sup>9</sup> elemzést idősor (2008–2021) analízissel végeztük el, hiszen a 14 éves trendből már kellő alapossággal lehet következtetni a munkahelyek átrendeződési irányaira, a szerkezetváltás folyamatára, egyben illeszkedésre a nagytérség fővárosainak együttes fejlődési pályájához. Az elemzéseinkben szektoronként haladunk, az adott tevékenység, ágazati csoport időbeli változását mutatjuk be, összehasonlítva az kilenc főváros irányait (5. táblázat).

<sup>9</sup> A 15–74 éves korosztály munkavállalásait dolgoztuk fel az EU Labour Force Survey alapján.

## 5. táblázat

## A fővárosok foglalkoztatottsági szerkezetének jellemzői (2008-2019)

Főváros	Mezőgazdaság	Ipar	Építőipar	Kereskedelem, szállítás	Infokommunikáció	Pénzügy, biztosítás	Ingatlan	Tudományos kutatás, szakm. szolg	Közszolgáltatás	Művészet, egyéb
Bécs	S	S	S	S	S	S	S	S	N	CS
Budapest	S	S	S	S	N+	S	N	N+	N	S
Bukarest	CS	CS+	CS	S	N+	S	N	N+	CS	N+
Ljubljana	CS+	CS	CS	S	S	S	S	N+	N+	N+
Pozsony	S	S	CS+	S	N+	N	N	CS+	N	S
Prága	S	CS+	CS	CS+	N+	N	N	S	N	S
Szófia	CS	CS+	CS+	CS	S	S	S	N+	S	N+
Varsó	S	S	S	S	S	S	N	N	S	N
Zágráb	CS+	CS+	CS+	CS+	S	CS	S	N	N+	N+

Megjegyzés: S=stagnálás (minimális kilengések), CS= csökkenés (15 %-nál nagyobb mérséklődés), CS+= erőteljes csökkenés 20% felett, N=növekedés (minimum 10%), N+= erőteljes növekedés (15% felett)

Forrás: EU Labour Force Survey alapján saját szerkesztés.

A *mezőgazdaság és annak szakágai* nem meghatározó foglalkoztatási helyek a fővárosokban, lényegében 0,3 és 2,2% (Ljubljana) között mozognak az értékek, folyamatosan csökkenő szintet mutatva, s az kimondottan alacsony (1%) arányok megtartása mellett. Budapest esetében szinten a stagnálást regisztráljuk (0,5-0,3% között).

Az *iparban* foglalkoztatottak aránya minden fővárosban csökken, de a mértékek eltérnek jelentősen egymástól. Az indulás nagy szórást mutat, hiszen 9,5%-tól (Bécs) tart 24,3%-ig (Ljubljana), erről jutunk el 2019-re 20,5% (Ljubljana) és 9,2% Prága szintjére. 10 % körül beáll Bécs, Budapest (9,8%), Prága, Bukarest, s ehhez a szinthez közelít Pozsony és Varsó, ebben csoportban a határozott dezindusztrializáció figyelhetünk meg. Míg a balkáni országok fővárosainál (Zágráb, Ljubljana, Szófia) az átrendeződés lassabban, de már érzékelhetően zajlik.

Az *építőiparban* egyre kiegyenlített foglalkoztatási arányokat tapasztalunk a fővárosok között. Míg az idősor elején a 11,1% (Bukarest) és 5,6% (Budapest) különbségek mérséklődtek és a 7,6% (Szófia, Prága, Bukarest) maximumokat a 4,5% (Zágráb) minimumok közé tömöríti az országközpontokat. Érdekes, hogy az utóbbi években Bukarest, Prága és Varsó esetében megugrott a munkahelyek aránya, vélhetően ezen fővárosok-

ban nagyobb beruházások következtek be, ami élénkítette az építőipart. Budapest esetében a stagnálás jellemző, kisebb kilengésekkel (2012, 2013, 2016), majd visszaáll a trend a 5–5,5%-ra.

*A kereskedelem, szállítás, vendéglátásban dolgozók* arányában jelentős átrendeződés nem tapasztalható, hiszen a 33,4 és 23,0% (Bukarest, Ljubljana) indulóértékekről 32,5 és 19,8% (Bukarest, Prága) záróértékhez jutottunk el. A közel egyenes trendben a törésvonal 2019-től figyelhető meg, ekkor kezdenek el csökkenni az értékek, majd 2020-ban erőteljesen mérséklődnek, ez különösen érződik Prága, Budapest (2019 maximum 27,9%, majd csökkenés 21,6%-ra 2021-ben), Bécs vonatkozásában, hiszen ezek tekinthető a nagytérség idegenforgalmi centrumainak, s az itteni kereskedelmi, vendéglátási szektort a COVID járvány érzékelhetően érintette. A további centrumoknál is az enyhe mérséklődés ismerhető fel, de ez a stagnáló trendvonalba jól beilleszkedik.

*Az információs és kommunikációs szektorban* a nagy átrendeződés figyelhető meg a 14 év során. Az induló esztendőhöz képest 4,2–6,9% (Szófia, Varsó) az arányok 5,1 és 12,9% (Ljubljana, Pozsony) módosultak, azaz a 21. század dinamikus ágazatainak munkahelyeit a fővárosok felszívják és/vagy kiépítik. Négy főváros Pozsony (12,9%), Prága (11,6%), Budapest (10,4%) és Bukarest (9,2%) egy csoportban egyre intenzívebb befogadó lettek az infokommunikációs ágazatoknak, esetükben érzékelhető elmozdulás figyelhető meg a vezető szolgáltató ágazatok munkahelyei létesítésében. A többieknél lassabban, mérsékeltebb tempóban rendeződik át a gazdasági szerkezet, de a trend jól felismerhető.

*A pénzügy és biztosítási szektor*, a posztmodern gazdaságok fontos kiszolgáltatója a kelet- és közép-európai fővárosok foglalkoztatottsági szerkezetében erősen hektikus képet mutat. Lényegében az alapértékek nem változtak 2,8–6,4% (Bukarest, Varsó), 3,0–6,8% (Ljubljana, Varsó), de az időszámban érzékelhető ingadozások, növekedések, majd visszaesések figyelhetők, talán Prága (6,0%) és Pozsony (5,9%) esetében regisztrálhatunk elmozdulásokat, a többieknél az induló értékek rendeződnek vissza. Vélhetően ebben szektorban lezajlottak a nagy szervezeti átrendeződések, összeolvadások, koncentrációk, így ebben nem jelölhetünk ki a nagytérség vezető központokat a pénzügy és biztosítás ágazatok esetében. Budapest esetében a stagnálás a jellemző, hiszen a foglalkoztatottak aránya 4,0–4,4% között ingadozik.

*Az ingatlan szektor* nem alacsony foglalkoztatási arányt képvisel (0,5–1,5%), ami lényegében nem változott a jelzett időszakban. Itt is a hektikus mozgásokat tapasztaljuk 2011-től, szinte követik a pénzügyi szektornak az irányait, kilengéseit. 2017-re lecsengett az érzékelhető változások és különféle lendülettel, de megfigyelhető a fokozatos beállás. Ennek két tömbje alakult ki. Az egyik a balkáni fővárosok (Zágráb, Szófia, Ljubljana), ahol a 0,6–0,8%-os szint jött létre, a másik a Varsó, Budapest, Bukarest,

Prága, Pozsony csapat, ahol viszont a 1,3–1,9%-os mozgások figyelhető meg. Kialakul tehát ennek a fontos közvetítő ágazatnak a szerkezete, ami jól tükrözi a fővárosok iránti érdeklődés intenzitását.

*Szakmai, tudományos, műszaki, adminisztratív* tevékenységek szektora fontos eleme az újgazdaságok jelenlétének és aktivitásának a nagytárs országai fővárosában. 2008-ban a szélsőértékek a foglalkoztatásban 7,6% (Szófia) és 14,3% (Prága), majd 2019-re Budapest vezet a főváros sorrendet (17,1%) és az utolsó helyre került Pozsony (7,9%). A csoportosításunk alapján lendületes növekedés Bukarest (158%), Szófia (149%), Ljubljana (143%) és Budapest (120%), a többi fővárosnál enyhe növekedés, stagnálás (Bécs, Prága) és erőteljes csökkenés (Pozsony 69%). A szektoron belül a tudományos kutatási potenciálhoz hasznos adalékot ad Csomós (2017) tanulmánya. Ebben bemutatja 1996 és 2005, valamint 2006-2015 között a tudományos közlemények alakulását a kelet- és közép-európai fővárosokban: ennek alakulása Bécs 196/168%; Budapest 167/149%; Bukarest: 227/219%; Ljubljana: 325/122%; Pozsony: 216/46%, Prága: 123/97%; Varsó: 111/66%; Zágráb: 314/103%. Megerősíti, hogy a legnagyobb vesztes Pozsony, de magyarázatként jelzi, hogy az alacsony bázis értékek miatt több fővárosoknál látványosabb a növekedés, amit elemzéseinkre is igazolnak a foglalkoztatottságban.

*A közigazgatás, védelem, egészségügy, szociális ellátás* (közösségi szolgáltatások) induló minimuma Zágráb (16,9%), maximuma Varsó (24%), ugyanez a 2019-ben Bukarest (18%) és Zágráb (147%). Az utóbbi kiemelkedő értéke mellett Ljubljanában ugrott meg érzékelhetően foglalkoztatottak aránya (121%), egyenletes növekedés volt Budapesten és Bécsben, Pozsonyban, Prágában, míg stagnálás jellemezte Varsót, Szófiát és enyhe csökkenés Bukarestet.

*A művészet, szabadidő és egyéb szolgáltatások* foglalkoztatási trendjei kimondottan hektikusak, hiszen azok aránya 3 és 6% között mozgott a vizsgált 14 évben. Induló évünkben a minimális érték 2,6% (Bukarest), maximális 7,6% (Bécs), a záró esztendőben Pozsony 4,1% minimum és maradt Bécs, de már csak 6,3% mellett. A kreatív gazdaság ezen egyik szektorában a látványos növekedés az alacsony induló értékekkel rendelkezőknél tapasztalunk (Bukarest, Ljubljana, Szófia, Zágráb), az enyhe csökkenés Bécsnél figyelhető meg, de még ezen értékek mellett is kiugrik a nagytárs fővárosainak mezőnyéből. Nagy kilengés jellemzi Budapestet, aztán enyhén csökken az utolsó esztendőben enyhe csökkenés figyelhető meg a szektor foglalkoztatottsági arányában.

## Példa a fővárosok együttműködésére

A Kelet- és Közép-Európa térszerkezetére vonatkozó korábbi kutatások (Gorzalak 1997; Rechnitzer, Smahó 2011; Szabó 2015) felhívták a figyelmet arra, hogy Bécs-Pozsony-Budapest relációban jelentős erőforrás koncentráció történt a kilencvenes évek óta és ebben a városhármasban lehetséges az intenzívebb határon is átnyúló főváros-nagyváros szintű együttműködés. Ennek településhálózati grafikus modelljét készítettük el (Matznetter 2004; Rechnitzer, Dövényova 1998; Rechnitzer 2011), amiben Bécs potenciális nagytérségi hatásterületét próbáltuk meg bemutatni (4. ábra). Információink alapján besoroltuk ennek a magterületnek a fővárosait európai szintű funkció dimenziókba, majd a nagy- és középvárosokat regionális jelentőségük alapján, s jeleztük még a repülőtereket, mint a nemzetközi megközelíthetőség szempontjából legfontosabbnak tekinthető „kapukat”. Ezen utóbbi kapcsolati relációnak a fontosságára hívja fel a figyelmet (Sauer, M., Paril, V., Viturka, M. 2019) tanulmánya, amelyben a nagytérség belső légi közlekedési belső kapcsolatait dolgozzák fel (6. táblázat), aminek alapján is jól érzékelhető, hogy a kelet- és közép-európai járatkapcsolatok intenzitása, azoknak az aránya öt főváros relációjában kiemelkedő.

### 6. táblázat

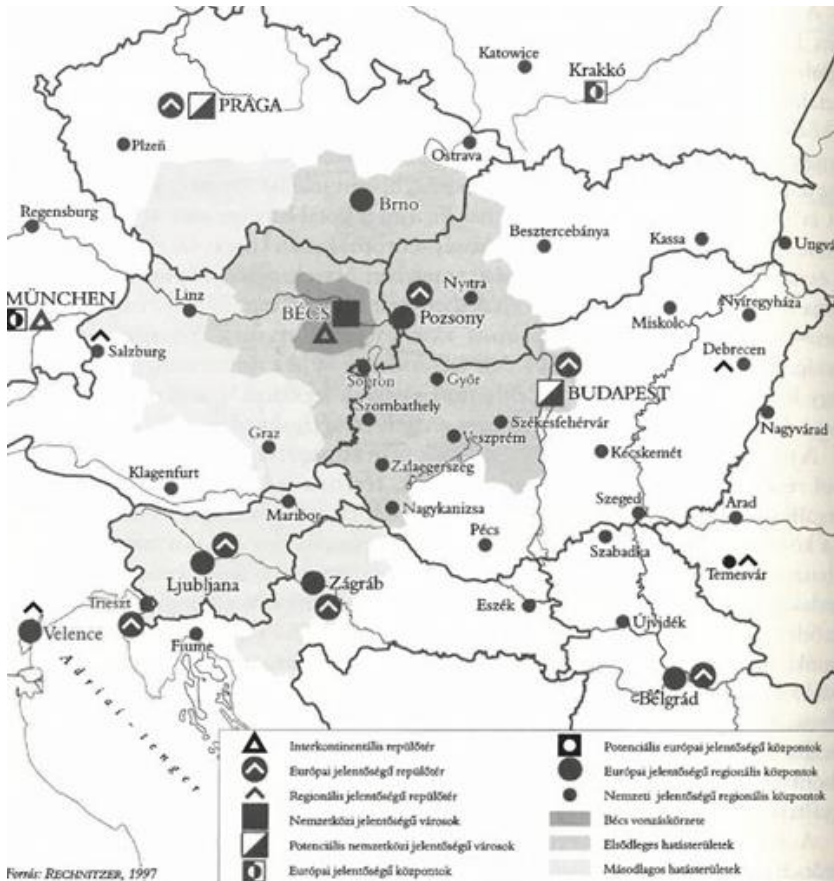
Öt kiemelt kelet- és közép-európai főváros repülőtereinek forgalma és a nagytérségen belüli kapacitásai (2018)

Főváros	Összes járat		Kelet-Közép-Európai járat		Kelet-közép-európai járatok aránya (%)	
	száma (db)	utasszám (e fő)	száma (db)	utasszám (e fő)		
Bécs	219762	22739	99919	13005	45,5	57,2
Varsó	155045	13807	101379	8216	65,4	59,5
Budapest	92294	10228	42021	4531	45,5	44,3
Prága	117903	11867	44804	4004	38,0	33,7
Pozsony	23670	1556	2464	231	10,4	14,8

Forrás: Sauer, M., Paril, V., Viturka, M. (2019: 231) alapján saját szerkesztés.

4. ábra

Bécs hatásterülete



Forrás: Rechnitzer (2011: 364).

Bécs elsődleges és másodlagos hatásterületének, aminek a magzónája az osztrák és a szlovák főváros, s azok régiója. Bécs 1,9 millió és Bratislava 0,64 millió fő a népessége, mindkettő NUTS2 régió (415 és 2053 km<sup>2</sup>), magas gazdasági teljesítménnyel, hiszen GDP (2016) 90,1 Mrd € és 22,8 Mrd €, az EU 27 átlagában 167 és 128% az egy főre jutó bruttó hazai termék. Az ország központok egymástól 55 km távolságra található, ami autópályán 79 km (2007), vasúton 67 km, ennek a távolságnak a leküzdésére 2023-tól már 23 percet terveznek. A két főváros a kapcsolatait a rendszerváltozástól építi, eltérő intenzitással.

Ebben fordulóponthoz jelentett a CENTROPE<sup>10</sup> együttműködés megalakulása 2003-ban. A korábbi határ menti kapcsolatokat, illetve a kilencvenes évek végén azoknak az intézményesítésére formálódó *eurorégió* szerveződéseket kísérte meg ezen kezdeményezés már az érintkező négy ország vonatkozásában újra gondolni a bécsi központtal. Az EU csatlakozás előtt alakult meg ez a határmenti csoportosulás és néhány évi előkészítés után a *2007–2013 közötti támogatási időszak kínálatára felkészült*, aminek következtében 21 sikeres projektet indítottak a résztvevők. Ezek vonatkoztak az együttműködés különféle formáira, így a közlekedési kapcsolatokra, a KKV-k támogatására, a városi közlekedés fejlesztésére, a különböző szintű oktatási kooperációkra az alapképzéstől az egyetemekig (Rechnitzer, Smahó 2007), de kiterjedt a kultúra, sport és közösségépítés/együttműködés alakításáig. 2018-ban ünnepelte a szervezet fennállásának 15 évfordulóját. A magyar részvétel a tízes évek közepétől egyre formálisabb lett, a megyei önkormányzatok ugyan még tagjai a szervezetnek, de több nagyváros negligálta ezt a kiváló lehetőséget az integráció felgyorsítására.

A Centropa programban *kitüntetett helyet* kapott a Bécs-Pozsony együttműködés ki- szélesítése, annak sokoldalú megalapozása (Hanzl-Weiss, D., Holzner, M., Römisch, R. 2018). *Célok* között jelent meg a közlekedési kapcsolatok jelentős javítása, azaz a két főváros 20 percen belüli elérése, ezzel kapcsolatban a két hálózati rendszer működésének összehangolása, az ingázás támogatása, a munkaerő zavartalan áramlásának biztosításával, a nyelvi kompetenciák fejlesztése, s ezzel a foglalkoztatás lehetőségének javítása, iskolai képzések egybevetése, különösen a duális képzések alakításában. Külön fejezete a tervezett együttműködésnek a *járműgyártás működési körülményeinek* javítására tett ajánlások és akciók. Pozsony és Nyugat-Szlovákia (Nagyszombat, Zsolna) kiemelkedő autógyártási központok, amelyek folyamatos fejlesztéseket kívánnak meg. Így a tervekben szerepel közös kutatóhelyek szervezése, digitalizáció és robotizáció alkalmazására, együttes „modellgyár” építése a digitalizációs vezénylet és a robottech-

<sup>10</sup> Ausztria, Csehország, Magyarország és Szlovákia határ menti térségeit öleli fel a kezdeményezés, területi kiterjed Kelet-Ausztria (Alsó-Ausztria, Bécs és Burgenland tartományok), Dél-Morvaország (Jihocesky, Jihomoravsky és Vysocina régiók), Nyugat-Magyarország (Győr-Moson-Sopron és Vas megyék), valamint Nyugat-Szlovákia (Bratislava/Pozsony és Trnava/Nagyszombat járások). Összesen több mint 61 ezer km<sup>2</sup>-t ölel fel, ahol 2015. január elsején 7,9 millióan éltek, azaz a potenciális nagyrégió a négy ország együttes területének ötödét, népességének közel negyedét képviseli. Az együttműködésben 275 város található, a többségük a cseh és az osztrák oldalon. A Centrope együttműködés lakosainak döntő része (65%) városokban él. Összesen tíz város népessége nagyobb 50 ezer főnél, ezek közülük két főváros (Bécs és Pozsony), melyek a tervezett nagyrégió társadalmi-gazdasági jellemzőit befolyásolják. A további három-három nagy- és középváros a cseh (Brünn, Ceske Budejovice és Jihlava) és három magyar (Győr, Szombathely és Sopron), egy-egy az osztrák (Sankt Pölten) és a szlovák (Trnava) területen található.



nika tanulmányozására, együttműködés a technológiai és üzleti (gazdasági) előrejelzésekben és ágazati kapcsolatok alakításában (autóipar, magas hozzáadott érték termékek, szolgáltatások világpiacon megjelenésében), valamint innovációorientált közbeszerzések mindkét város gazdaságában.

### Főváros szindróma

Felmerül a kérdés az olvasóban, vajon miért fontos a *fővárosok fejlődési pályáit* elemezni, bemutatni, miközben a jelzett programunk a nagyvárosok vizsgálatára irányult. Az elemzésbe bevont 10 országból megítélésünk szerint – az államok (köz)igazgatási és fejlesztési rendszere alapján úgy szintén – a főváros centráltság nyolc esetben egyértelmű. Csupán a nagyobb területű, jelentősebb (500 ezer fő feletti) népességet több központban koncentráló (Lengyelország), valamint a föderatív formában működő (Ausztria) országoknál mérsékeltebb az országközpontok szívása, illetve a fejlődési pályájuk követése, annak kisugárzása a többi nagyvárosra. A *mintakövetés*, akár a fejlesztési irányokban, akár várostérségek alakításában, akár a városi terek átalakulásában, vagy éppen a funkciók megjelenése és terjedésében szükségszerű és történetileg is meghatározott a nagytérség országaiban. Így az egyes – kisebb területi, erősebben centralizált, kiemelkedően nagy népességet koncentráló fővárossal bíró – kelet- és közép-európai országokban nagyvárosi fejlődési modelljeiben „*főváros szindróma*” tartósan jelen volt és van. Viszont éppen a *piacgazdaság* megjelenésével, a helyi/nagyvárosi kormányzás, annak lehetséges és szükségszerű autonómiájának alakulásával, koncentrált külföldi befektetések megjelenésével, valamint lakosság jövedelmi helyzetében bekövetkezett kedvező változásokkal ennek a jelenségnek fokozatos átalakulásával számoltunk a jövőben.

### Irodalom

- COFACE CCE Top 500 Ranking. The 13th edition of the CEE Top 500 - the CEE region weakened by the pandemic. COFACE Central Europa Holding GmbH, Vienna. 2021, november. (letöltve: 2022. augusztus 10.)
- Csepeli Gy., Örkény A., Zsigó T. F. (2021): Közép-európai fővárosok mentális térképei (attitűdök, értékek, identitások). *City.hu* 1., 31–42.
- Csomós Gy. (2011): A közép-európai régió nagyvárosainak gazdaságirányító szerepe, *Tér és Társadalom*, 3., 129–140.
- Csomós Gy. (2017): Az európai városok tudományos kibocsátásának feltérképezése: egy területi tudományometriai elemzés a Scopus adatbázis alapján. *Területi Statisztika*, 4., 356–384. DOI: 10.15196/TS570402

- Egri Z. (2014): A város- és várostérség-tipizálás alapjai Kelet-Közép-Európában. *Tér és Társadalom*, június. 87–104.
- Enlargement of the European Union and the wider European Perspective as regards its Polycentric Spatial Structure. Part I., Summary (2006). ESPON. [http://www.mdrl.ro/espon\\_cd1/Project\\_Reports/Thematic\\_projects/1.1.3\\_final\\_report.pdf](http://www.mdrl.ro/espon_cd1/Project_Reports/Thematic_projects/1.1.3_final_report.pdf)
- Enyedi Gy. (1997): Városok a közép-európai átmenetben. *Társadalmi Szemle*, 8–9. 42–56.
- GaWC Globalization and World Cities Research Network (2022) <https://cloudflare-ipfs.com/ipfs/QmXoypizjW3WknFiJnKLwHCnL72vedxjQkDDP1mXWo6uco/wiki/GaWC.html>
- Gorzselak, G. (1997): Regional Development and Planning in East Central Europa. In. Keune, M. (ed): *Regional Development and Employment Policy: lesson from Central and Eastern Europe*. ILO, Budapest. 62–76.
- Hanzl-Weiss, D., Holzner, M., Römisch, R. (2018): Bratislava and Vienna: Twin City with big Potentials. Wien, The Vienna Institute for International Economic Studies (WIIW)
- Kiss G.F. (2021): Regionalitás és az Európai Unió kohéziós politikája. Forrásallokációs dilemmák a fővárosi régiók speciális helyzetének tükrében. Doktori Értekezés. Budapesti Corvinus Egyetem, Budapest.
- Matznetter, W. (2004): The Vienna and Bratislava Urban Regions: Comparing Urban Development under (Welfare) Capitalism and (Post-) Communism. *European Spatial Research and Policy* 11/1. 61–77.
- Rácz Sz. (2022): Közép- és Délkelet-Európa az ezredfordulón. In. *A regionalizmus az elmélettől a gyakorlatig. Illés Ivánra emlékezve 80. születésnapja alkalmából*. szerk: Pálné K. I., Nemes Nagy J., Pécs, Publicon Kiadó. 59–72.
- Rechnitzer J. (2011): *Új kelet- és közép-európai területfejlesztési tengelyek. Akadémia a nemzet tanácsadója: Tanulmánykötet a 70 éves Glatz Ferenc tiszteletére*. Szerk.: Lang I. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- Rechnitzer J., Smahó M. (szerk.) (2007): *Unirégió. Egyetemek a határ menti együttműködésben*. Pécs-Győr, MTA Regionális Kutatások Központja.
- Rechnitzer, J., Döményová, M. (1998): „Vienna, Bratislava, Győr” – A Potencial Euroregion. In. Enyedi (ed.) *Social Change and Urban Restructuring in Central Europe*: Budapest, Akadémiai Kiadó, 255–274.
- Rechnitzer J., Smahó M. (2011): *Területi politika*. Akadémia Kiadó, Budapest.
- Sauer, M., Paril, V., Viturka, M. (2019): Integrative Potential of Central European Metropolises with a Spacial Focus on the Visegrad Countries. *Technological and Economic Development of Economy*, 25/2., 219–238.
- Szabó P. (2015): *Régió és térszerkezet. Az elmélettől a területpolitikáig*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest.
- Szirmai V. (2019): Városok és városlakók (A befogadó és a kirekesztő városok). Corvina Kiadó, MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont, Budapest.

Szirmai, V. (2022): A kelet- és közép-európai fővárosi térségek társadalmi szerkezete. Budapest, Pozsony, Prága és Varsó metropolisz térségek összehasonlító elemzése. city.hu Várostudományi Szemle 2(3), 35–51.

---

## A FŐVÁROS ÉS TÉRSÉGE AZ EURÓPAI TÉRBEN

---

### **A kelet- és közép-európai fővárosi térségek társadalmi szerkezete. Budapest, Pozsony, Prága, és Varsó metropolisz térségek összehasonlító elemzése**

*Szirmai Viktória<sup>1</sup>*

#### ***Absztrakt***

A tanulmány célja a nyugati és a keleti városfejlődési modell viszonyának a tisztázása, empirikus kutatások eredményeinek a felhasználásával. A kelet- és a közép-európai térség városfejlődési jellemzőit a dzsentifikáció és a szuburbanizáció folyamatainak az alakulásával vizsgáljuk, négy kelet-közép-európai főváros, mégpedig Pozsony, Prága, Varsó és Budapest metropolisz térség esetében. Az eredményeket négy nyugati típusú fővárosi metropolisz térség, így Párizs, Berlin, Bécs és Brüsszel általános társadalmi szerkezeti jellemzőivel vetjük egybe és fogalmazzuk meg a hasonlóságokat és a különbségeket.

*Kulcsszavak:* Nyugati típusú városfejlődési modell, keleti típusú városfejlődési modell, dzsentifikáció, szuburbanizáció.

#### ***Abstract***

The purpose of this study is to clarify the relationship between the Western and Eastern urban development models, using the results of empirical research. The urban development characteristics of the Eastern and Central European region are examined with the development of the processes of gentrification and suburbanization, in the case of four Eastern Central European capitals, namely Bratislava, Prague, Warsaw and Budapest

---

<sup>1</sup> Prof. Dr. Szirmai Viktória ELKH TK Szociológiai Intézet, Széchenyi-díjas, városszociológus.

metropolitan area. We compare the results with the general social structural characteristics of four western-type capital metropolitan areas, such as Paris, Berlin, Vienna and Brussels, and formulate the similarities and differences.

*Keywords:* Western type urban development model, Eastern type urban development model, gentrification, suburbanization.

## Bevezetés

A kelet- és közép-európai urbanizációs modell, közte a „szocialista urbanizáció” természetéről is, a „keleti” és a „nyugati” típusú városfejlődési modell viszonyáról már hosszú ideje folynak tudományos viták. A kérdés tisztázását Enyedi György nagyon lényegesnek tartotta, mivel az volt a véleménye, hogy nem csupán történelmi érdekesség „hogyan volt-e szocialista urbanizáció? A kérdésre a válasz az európai kontinens városrendszerének integrációs lehetőségeiről is tájékoztat.” (Enyedi 2012: 147).

A vita során kibontakozott álláspontokból négy különösen fontosat mutatok be. A két első álláspontot Szelényi Iván és Enyedi György nézetei képviselik legtisztábban. Szelényi állítása szerint „a kelet-európai szocialista városfejlődés különbözik a hasonló gazdasági fejlettségi szinten lévő nyugat-európai országok városfejlődésétől”, vagyis különbözik a másik modelltől (Szelényi 1996: 286). Enyedi szerint „a szocialista urbanizáció (pontosabban a kelet- és közép-európai országok urbanizációja) nem képez új globális urbanizációs modellt, a városfejlődés globális szakaszai a kelet- és közép-európai szocialista országokban, követő jelleggel megismétlődnek, mégpedig a késleltetett gazdasági és városfejlődési modernizáció, illetve a szocialista politikai rendszer mechanizmusai okán” (Enyedi 1996: 102; Enyedi 2012). A harmadik vélemény Musil nézete, aki szerint „a szocialista országokban érvényesülő urbanizációs pályák különböznek a kapitalista országokétól, főként a szocialista hatalom átvétel első szakaszában. De 10 vagy 15 szocialista év után a kelet- és a közép-európai urbanizációs trendek közelítenek a nyugat-európaihoz” (Musil 2005: 40). A negyedik vélemény a saját álláspontom. Jóllehet az eddigi saját empirikus tapasztalataim alapján egyetértettem a követő jellegű közeledés, illetve a kelet-európai folyamatok európai jelének az erősödésével értettem egyet, számos új folyamat alapján azonban elbizonytalanodtam, és az a kérdés merült fel bennem: talán az eredeti Enyedi tétel finomításokra szorul? Vagy legalábbis újabb elemzéseket is igényel?

Ezt a bizonytalanságot több dolog is alátámaszthatja: az 1990-es évek kelet- és közép-európai rendszerváltozásai a kétféle modell városfejlődési jelenségei között jóllehet erős közeledést okoztak, újabb eltérések is érzékelhetővé váltak. A nyugati modellek sem

maradtak ugyanis statikusak a poszt-szocialista átalakulás idején, nem „várták” be, hogy az átalakuló keleti modell jelenségei utolérjék őket, maguk is tovább fejlődtek, átalakultak. Ennek alapján feltehető, hogy a nyugat-európai és a kelet-közép-európai urbanizációs modellek között ma ismét jelentős különbségek vannak. Számos időszerű társadalmi probléma miatt is feltehető egy újabb keletű lemaradás: a COVID-19 pandémia hatásai, az ukrán-orosz háború, az emelkedő infláció, az energia válság, a klímaváltozás feszültségei miatt, amelyek következményei bár egész Európát és annak nagyvárosait, fővárosait is érintik, de nem egyforma mértékben. A nyugati modellek több tartalékkal, több erőforrással rendelkeznek a nehéz időszak átvészelésére, részben a nyugati típusú városfejlődés történeti előnyei révén, részben pedig a mai társadalmi és gazdasági fejlettségük okán. Szemben a keleti modell városi szereplőivel, akik a történeti hátrányaik, a késleltetett városfejlődés és a kommunista rezsim idején felhalmozott hátrányaik következtében nem rendelkeznek sem tartalékokkal, sem azokkal a szükséges társadalmi és gazdasági erőforrásokkal, amelyek a mai problémák megoldásához nélkülözhetetlenek.

A kétféle urbanizációs modell mai viszonyának a köztük lévő hasonlóságoknak és a különbségeknek a vizsgálata, természetesen meghaladja ennek a tanulmánynak a lehetőségét. Ezért itt most csak a térbeli társadalmi szerkezeti jellemzők két legfontosabb dimenzióját elemzem, a dzsentifikáció<sup>2</sup>, és a szuburbanizáció alakulását, mégpedig négy kelet-közép-európai főváros, mégpedig Pozsony, Prága, Varsó és Budapest metropolisz térség esetében (a magyar főváros elemzése, az udvariasság szabályai miatt került a sor végére).

Az eredményeket négy nyugati típusú fővárosi metropolisz térség, így Párizs, Berlin, Bécs és Brüsszel elemzésekor feltárt általánosítható társadalmi szerkezeti jellemzőivel vetem össze, a két városfejlődési modell összehasonlítása érdekében.<sup>3</sup> Az elemzés fő célja a kétféle városfejlődési modell dzsentifikációs és a szuburbanizációs folyamatai közötti hasonlóságok vagy éppen különbségek jelzése, a konvergencia, illetve a leszakadás egyes tényeinek a feltárása.

<sup>2</sup> A „gentrification” (francia szóval az „enbourgeoisement”) kifejezésnek nincs magyar megfelelője. Elsőként egy angol szociológus, Ruth Glass használta 1963-ban, egy észak-londoni negyed, Barnsbury városrész átalakulásának a jelölésére. A kifejezés a gentry, tehát a köznemesek, nemesek szóból származik, és a régi, leromló félben lévő, belső városi, elsősorban munkás vagy szegényebb rétegek által lakott negyedek átalakulását, fizikai rehabilitációját, illetve a lakosság ebből is adódó kicserélődését, az eredetihez képest magasabb társadalmi státusú lakosság beáramlását, egyszerűsmond a negyedek új, magasabb státusú társadalmi szerkezetének a kialakulását fejezi ki (Clerval et al. 2011: 152).

<sup>3</sup> A vizsgált városok kiválasztásának magyarázatát, illetve a nyolc főváros társadalmi szerkezetének ennél jóval részletesebb leírását lásd Szirmai Viktória: Városok és városlakók, Corvina, MTA TK, Budapest, 2019.

A tanulmány alapvetően már feltárt kutatási eredményekből építkezik, sajnos nincsenek olyan kelet- és közép-európai új empirikus vizsgálatok, amelyek a legújabb folyamatok területi hatásait nézték volna. Ez utóbbiakkal összefüggésben csupán feltevéseket fogalmazok meg.

## **A nyugat-európai és a kelet-közép-európai metropolisz térségek dzsentifikációs és szuburbanizációs folyamatai**

### *A nyugat-európai trendek*

A nyugat-európai nagyvárosi dzsentifikáció folyamata az 1960-as és az 1970-es években kezdődött. Ekkor főként a különböző alternatív életformák szerint élő társadalmi csoportok képviselői, fiatal értelmiségiek, művészek, homoszexuálisok jelentek meg a fizikailag és társadalmilag is válságban lévő, olcsó lakás- és ingatlanárakat kínáló nagyvárosi negyedekben. Az ott élő ún. régi közép és alsó-középosztálybeli lakosság (kis egzisztenciák, tulajdonnal is rendelkezők, szabadfoglalkozású értelmiségiek, kispolgárok, munkásrétegek) fokozatosan kezdték megújítani a korábban ipari funkciójú, lepusztult barnaövezeti épületeket, lakótömböket, javítani a lakások méreteit és minőségét, (forrásokkal és igényekkel) fejleszteni a kereskedelmi szolgáltatásokat is. A közösségi terek is új arculatot és új funkciókat is kaptak, egye többen kezdték használni a városi zöld területet, parkokat. A meglévő és arra még érdemes építészeti környezetet, régi épületeket, lakásokat nemcsak megújították, hanem védtek is. Ebben az időszakban a hatósági támogatások jelentősége még elenyésző volt, a lakáspolitikák többnyire különböző egyéni lakásfelújítási hitelek formájában támogatták a folyamatokat.

Az 1980-as évek új szakaszt, új fizikai megújulást és új társadalmi helyzetű lakosságot hoztak. A globális gazdaság és annak nagyvárosi elhelyezkedéshez kötődő érdekek nagy, egyben többfunkciós rehabilitációs projekteket vontak maguk után. Az eredetileg ipari negyedeket, nagy kikötőket már nemcsak felújító, hanem gyökeresen át is formáló, s ezzel teljesen új városrészeket létrehozó ingatlanfejlesztések megvalósításában új szereplők is részt vettek: a különböző szintű hatóságok, ingatlanfejlesztők, nagy beruházók, hitelintézetek (Clerval et al. 2011). Ez azt is jelenti, hogy ekkor már nem a helyi társadalmak, hanem a proficélú tőkés csoportok irányították a városfelújításokat. Mindez korábban nem látott mértékben növelte meg a lakás- és ingatlanárakat, ami pedig a helyi lakosság gyors cserélődését eredményezte, egyben társadalmi kirekesztést okozott: az alacsonyabb jövedelmű lakosság elköltözni kényszerült. Az újonnan érkezettek pedig már magasabb jövedelműek, képzetek, a globális gazdaság működéséhez kapcsolódó felső és középosztályhoz tartozók voltak.

Az 1980-as évekig a fejlett nyugat-európai nagyvárosok népessége folyamatosan nőtt. Ezt követően a népességsökkenés vált jellemzővé: a belvárosok válságjelei, a közlekedési ártalmak, a természeti környezeti problémák, de a társadalmi szerkezet átalakulása miatt is: a bevándorolt alacsony társadalmi státusúak magas arányú központi koncentrációja miatt a középosztálybeli lakosság menekülni kezd a városcentrumokból, a szuburbanizációs folyamatok felgyorsulnak. Az 1990-es évek ismét a nagyvárosi népesség növekedését hozták, a re-urbanizáció terjedése, a belvárosok dzsentifikációja miatt.

Az európai nagyvárosokban az 1990-es évek során lejátszódó „citysedés”, vagyis a belvárosok új kereskedelmi, szolgáltatói vagy közigazgatási funkcióinak a kialakulása miatt a dzsentifikáció tovább erősödik. Teljessé válik a belső város negyedek nagypolgárosodása, a magas társadalmi státusúak városi, nagyvárosi koncentrálódása, részben a városcentrumokban, részben a történetileg is jobb módúak által lakott városrészekben.

A dzsentifikációnak számos oka van, így a globális gazdaság centrumokban történő elhelyezkedési igénye, a belső negyedekbeli lakás- és ingatlanárak emelkedése, nem mindenki általi megfizethetősége, a telekspekulációk, de a fogyasztási szokások és életstílus-elvárások átalakulása, modernizálódása. De olyan praktikus megfontolások is, amelyek arra törekcszenek, hogy a munka és lakóhely kerüljön közelebb egymáshoz, hogy ki lehessen kerülni a gépkocsira, de a tömegközlekedésre is alapozott fásasztó életformákat. (Egy 5000 fős reprezentatív vizsgálat adatai szerint Oslo, Trondheim és Bergen lakossága egyaránt ezt a szempontot emelte ki, amikor a belvárosi életforma legfőbb elönyét kérdezték tőlük (Hjorthol, Bjornskau 2005: 352).

## A keleti városfejlődési modell példái

### *A pozsonyi metropolisz térség*

A pozsonyi fővárosi térség fejlődésének (ahogy a kelet-közép-európai urbanizációs modellnek általában is) jellemzője, hogy a városfejlődés mai két fő irányát a központ és a periféria zónái adják (Ondoš, Korec 2017). A szlovák főváros megújulása a régi történelmi belváros átalakulásával kezdődött: a régi épületek, a paloták, a történelmi műemlékek, a régi városháza, a Primási palota rendbetételével, az itt található templomok és kolostorok felújításával, de a szlovák és cseh, vagy éppen a kozmopolita konyhaművészetet képviselő nagyobb és kisebb éttermek megújulásával, a kávéházak, a kisebb üzletek, a nagyobb bevásárló helyek megnyitásával. Ezt követően a régi városközpont melletti részek alakultak át: a külföldi, de a hazai befektetői érdeklődéseknek is megfelelően a régi manufaktúrális, ipari zónákat új fejlesztések foglalták el. Itt jött létre az

új CBD (a Central Business District – a Központi Üzleti Negyed), ahol az ír befektetők vegyes funkciójú épületegyütteseket hoztak létre a Duna-parthoz kapcsolódóan: bevásárlóközpontok, céggözpontok, új irodaházak, toronyházak épültek.

Ezek a részek nemcsak az új, city-szerepeket biztosító intézményeknek, hanem a magas társadalmi státusú lakosság számára is vonzóknak bizonyultak, közülük sokan itt élnek, valamint a városközpont nyugati részén és a Kis-Kárpátok lejtőin, erdősebb területein, villanegyedeiben (Ondoš, Korec 2017).

A város belső részei, annak átalakult zónái, a 2000-es években már nem voltak képesek kielégíteni a lakosság növekvő lakás- és lakóhely-változtatással összefüggő fogyasztási igényeit, új lakókörnyezet iránti elvárásait, többek között azért sem, mert a hozzáférhető lakások száma folyamatosan csökkent (Zubriczký 2010: 51). Ez szuburbanizációs hatásokkal járt: amit az is mutat, hogy míg a város közigazgatási határain belül a népesség 1996 után csökkenni kezdett, addig a városkörnyéken számottevő növekedés indult meg, 2003 és 2005 között például 2,3%-os. Ebben az is szerepet játszott, hogy javultak a lakásépítési és -vásárlási feltételek, létrejött az állami lakásfejlesztési alap is (Zubriczký 2010: 54).

A pozsonyi térségi társadalmi szerkezet átalakulása éppúgy kétpólusú, ahogy a város ökológiai szerkezetének mai újra formálódása. A kutatások szerint ugyanis a leggazdagabb és a legszegényebb társadalmi csoportok területi elhelyezkedésében történtek a legnagyobb változások, miközben a középrétegek esetében csak kisebb területi módosulások jöttek létre (Ondoš, Korec 2017). Ennek strukturális okai is vannak: az alacsony közepes jövedelmű szlovák középosztály tagjai részben erősebben kötődnek a meglévő lakóhelyükhöz, lakásukhoz, részben nincs is elég forrásuk a meglévő lakásuk fejlesztéséhez. Ezért is visszafogottabbak a helyi fogyasztási igények a városrészek modernizálására.

A magas jövedelmű és új fogyasztási igényű rétegek alacsony aránya miatt a lakóingatlan-piac is csak az utóbbi években kezdett el fejlődni, vonzóvá válni a befektetők számára, és ezzel új lakáskínálatot nyújtani a lakosság számára. A centrum és a városkörnyék közötti övezetek ezért igen lassan és igen szelektív módon változnak. De ez tartalékokat is jelent a főváros további fejlődéséhez, a város jövőbeni dzsentrifikációjához. A tények szerint a kétezres évek dereka már meg is hozta a városkörnyékről történő visszaköltözések trendjét: a jobb módúak kezdenek elfáradni az ingázástól, a hosszú utazási időtől, ezért közülük számosan visszamennek a fővárosba (Zubriczký 2010: 69).

A szlovák kutatások szerint ma egyre több komoly változás történik, s ezek egyértelműen a konvergenciára mutatnak, miközben a változások visszafogottsága a nyugati modell trendjeinek csak késleltetett módon történő megnyilvánulásaira utal. Ezzel elfogadták (ahogy azt már láttuk) Musil korábbi álláspontját, tehát a felzárkózás jelenségét (Musil 2005a), de elfogadták Matznetter és Musil egy későbbi véleményét is, akik újabb



kutatási eredményeik alapján inkább a késleltetettségre teszik a hangsúlyt (Matznetter, Musil 2012). A két kutató Bécs és Pozsony szuburbanizációs jelenségeinek összehasonlításakor ugyanis azt tapasztalta, hogy a szlovák és az osztrák fővárosi szuburbanizáció ugyan hasonló folyamatokban történik, de Pozsony esetében három évtizeddel később valósult meg, mint ahogy az a bécsi esetben történt. Ezzel az értékeléssel csak egyet lehet érteni: hiszen a konvergenciát mutatják például a most kezdődő dzsentifikációs jelenségek, de a késleltetettséget annak részlegessége, csupán kisebb térbeli egységekre való kiterjedései jelzik.

### *A prágai metropolisztérség*

Már a rendszerváltás első szakaszában is kiemelkedő volt a történeti városközpont iránt az ingatlanfejlesztők érdeklődése, és erős volt a külföldi tőke áramlása is. Ez alapjaiban revitalizálta a városcentrumot, s ez mind fizikailag, mind funkcionálisan, mind pedig társadalmilag gyökeresen átalakította a negyedet. Itt jött létre a modern, globális gazdaságokhoz kötődő, annak helyi működését is biztosító, fővárosokra jellemző központi üzleti negyed (Central Business District). Az ide áramló tőkeberuházásokkal felújították a sokáig elhanyagolt régi gótikus, reneszánsz és barokk épületeket, a kormányhivatalokat, a templomokat, az itt található palotákat. A műemlékvédelmet élvező épületek új szerepeket is kaptak: turisztikai és kereskedelmi funkciókat biztosító intézmények, nagy nemzetközi cégek, pénzügyi központok, bankok, oktatási intézmények foglalták el az Óvárost. De a megújult kocsmák, éttermek, kisebb, nagyobb üzletek, elegáns hotelek is helyet kaptak a főváros központjában, az egész ország számára kiemelkedően fontos turisztikai iparág fejlődésének is köszönhetően.

Az átalakulásokat, köztük az egyre emelkedő ingatlan- és lakásbérleti díjakat is kifejezve, a negyed lakásfunkciói (törvényszerűen) visszaszorultak, sokan elköltöztek, vagy éppen pénzügyi okok miatt kiszorultak innen, és átadták a lakóhelyüket a magasabb társadalmi státusúak, nagyobb jövedelműek számára, akiket ez a negyed kiemelten vonzott. A történelmi belváros társadalma mára teljesen kicserélődött, a cseh vagyonosabb rétegek mellett a nemzetközi cégek külföldi képviselőit, a globális nyugati városokra is jellemző parancsnoki szerepeket betöltő elitcsoportokat is itt találni (Ouředníček, Temelová 2009: 16).

A prágai szuburbanizáció – ahogy az a többi kelet-közép-európai főváros esetében is jellemző – a nyugati modellekhez képest késve kezdődött (Sýkora, Ouředníček 2007). Az 1990-es évek közepéig a lakóhelyi szuburbanizáció igen gyenge volt, főként a népesség alacsony vásárlóereje miatt, amely a 2000-es évek elején az állami támogatású

jelzáloghitelek hatására gyorsult fel. A gazdasági szuburbanizáció erősebbnek bizonyult, és jóval korábban el is kezdődött, mint a lakóhelyi, amit a különböző kereskedelmi projektek, a betelepített nemzetközi cégek igényei dinamizáltak. Az 1990-es évek derekán, illetve a 2000-es években érkezett elővárosi, városkörnyéki lakosság összetétele annyiban tért el a nyugati modell jellemzőitől, hogy a többség nem a városból kiköltözöttekből szerveződött. Sokkal inkább a főváros felé igyekvő vidéki népességből (Sýkora, Ouředníček 2007: 23), akik az erodálódó vidéki mezőgazdaságból menekültek Prága felé: a fejlődő városi ipar és szolgáltatás szívó hatásainak engedelmessé válva, de akik (a Szelényi Iván-féle, ún. késleltetett urbanizációs modellből fakadóan is) nem jutottak fővárosi lakáshoz, ezért a városkörnyékeken telepedtek meg. Ez szintén a keleti-modellre jellemző, általános jelenség.

A változások harmadik nagy csomópontját a főváros városkörnyékén látni. A korábbi falusi kistelepüléseken új lakónegyedek, új lakóparkok épültek a gazdagabb, kiköltöző polgárok részére. A szuburbán zónák itt is polarizáltak fejlődnek: a jobb módú, magasabb társadalmi státusú népesség által benépesített városkörnyéki települések elválnak a szegényebb, alacsonyabb jövedelmű társadalmi csoportok által benépesített városkörnyéki településektől. A megosztottságot a városkörnyék differenciáltsággai, a fizikai környezet eltérései, a közlekedési kapcsolatok egyenlőtlen fejlettségi szintjei és a piaci árviszonyok, az igen különböző ingatlanárak okozzák, ahogy azt az összes hasonló nagyvárosi térségben is tapasztalni. Ennek okán éles konfliktusok vannak a városközpont és városkörnyéki önkormányzatok között, mivel a centrum vezetése a belső részek kompakt jellegét védi, míg a környéki helyi önkormányzatok a városterjesztésben érdekeltek (Sýkora, Kamenický, Hauptmann 2000).

### *A varsói metropolisztérség*

Weclawowicz szerint az 1990-es évek közepétől kezdve a varsói társadalmi szerkezet, a nyugat-európai városi szerkezeteket jellemző nagy folyamatokhoz hasonlóan szerveződik (Weclawowicz 2005: 233). Az egyik nagy trend a dzsentifikáció fokozatos terjedése. A másik lényeges trend a szuburbanizáció, valamint annak sajátos kettős jellege: a magas és az alacsony státusú elővárosi fejlődés. A varsói agglomerációba tartó népesség a kelet-közép-európai szuburbanizációnak azt a sajátosságát példázza, amely során egyrészt a felső középosztály vonzóbb környezetben keres magának kellemes lakóhelyet, másrészt az alacsony jövedelmű háztartások a viszonylag magas és egyre emelkedő nagyvárosi lakásfenntartási és megélhetési költségek elől költöznek ki a városkörnyékre.

A két nagy trend kialakulását több tényező is magyarázza: elsőként az, hogy az új területi társadalmi struktúrát már nem politikai, hanem gazdasági kritériumok alakítják:

itt is megjelent a piacorientált területi modell. Az új területi szerkezet kialakulásában fontos szerepet játszott a privatizációs folyamatoktól és a gazdasági fejlődés gyorsaságától is befolyásolt, az államtól független középosztály megjelenése. Továbbá, hogy a korábban ipari, nehézipari jellegű gazdaság, szolgáltató jellegűvé alakult. Emiatt a munkás rétegek aránya csökkent, a szolgáltató szektorban dolgozók, illetve az egyéni vállalkozók aránya pedig növekedett (Weclawowicz 2005).

A város mai társadalmi szerkezete erősen magán viseli a történeti hatásokat is, a korábbi rezsimek döntéseit, a kommunista időszak alatt elmaradt városrehabilitációt, illetve annak részleges, szigetszerű jellegét, a privilegizált társadalmi csoportoknak kedvező lakáspolitikát, a régi és az új elitcsoportok, valamint a legszegényebbek közötti számottevő jövedelmi és egyéb különbségeket. A középosztály homogén viszonyait szintén ott látni a mai területi szerkezetben. A tények szerint a szegregáció nem túl erős, a magas és az alacsonyabb társadalmi helyzetűek esetében magasabb a szegregációs index, a középosztály esetében kisebb, illetve átlagos.

A varsói városnegyedek társadalmi szerkezetét az 1990-es évek elején Weclawowicz duálisnak, vagyis kétpólusúnak látta: a szegények és a gazdagok jelentéktelen területi elkülönülése, egy-egy adott városrészbeli keveredése miatt.

A nyugati modellekhez való közeledést jelzi a főváros központi részeire fokozatosan kiterjedő dzsentrifikáció, a második világháború után még megmaradt, majd felújított régi negyedek rendbe rakott, felújított lakásai esetében átalakul a lakosság, a korábbi helyét képzettebb, magasabb jövedelmű népesség foglalja el. A jobb minőségű, zártban elterülő lakótelepek lakossága is kicserélődik, itt is növekszik a magasabban képzettek, a gazdagabbak koncentrációja (Weclawowicz, 1996, 80.). Korcelli és Piotrowski elemzése szerint eltérőek a szerkezeti jellemzők a fővárost átszelő folyó, a Visztula két partján elterülő negyedekben: a bal parton magasabb, a jobb parton pedig alacsonyabb státusúak által lakott negyedeket találni (Korcelli, Piotrowski 2017).

A szuburbanizációs folyamatok 1989 után dinamizálódnak: 1989–1995 között a főváros népessége csökkent, az agglomerációé pedig növekedett. A főváros környéke az 1970-es években még a szegény bevándorlók terepe volt, akik a belső negyedek magas lakás- és telekárjai miatt ide szorultak ki. Erre az időszakra az idős főváros és a fiatal városkörnyék dichotómia volt jellemző. 1990 után erős decentralizáció jött létre, részben a népesség elhelyezkedésében, részben a munkahelyek területi megoszlásában (Lisowski 2004). A fővárosi népesség csökkent, ekkor már a magas státusúak (köztük a fiatalok) kiáramlása is tipikussá vált. Ezt támogatta a városkörnyéken felépült luxus lakóparkok sora, például Varsó periférikus északkeleti részén számos ilyen lakópark jött létre, kamerákkal és őrző-védő szolgáltatással is ellátva (Gadecky 2012).

*A budapesti metropolisztérség*

A szakirodalom szerint az 1990-es évek elején kibontakozó átalakulás Budapesten főként a városközpont, részben a belső városrészek kiemelkedő fejlődését, a cityképződést, illetve a város periferiájának dinamikus kibontakozását, újraszerveződését okozta (Kovács 2014). Bankok, irodaházak építése, új vagy megújuló gazdasági, kereskedelmi centrumok és a kapcsolódó infrastruktúrák kialakítása, egyházi intézmények, templomok, iskolák, nagyobb szállodák felújítása és kisebb új szállodák, bevásárlóközpontok építése, elegáns üzletek, új éttermek és kávéházak üzleti-piaci alapú ingatlanfejlesztései jellemezték az 1990-es éveket. A kisebb lakóparkok kialakítása szintén a város fejlődését mutatta. Ezek többnyire nem kapcsolódtak a hatósági városfejlesztési koncepciókhoz (Cséfalvay 1999).

A főváros környékén, a közigazgatási határhoz közel eső területeken új vállalkozási területek, kereskedelmi-szolgáltató centrumok és jó minőségű, sokszor az amerikai életforma lehetőségét kínáló, modern lakóparkok jöttek létre (Kovács, Szirmai 2006; Kovács 2014). Eközben a város többi része szinte mozdulatlan maradt. Ebben a városrehabilitációs beavatkozások hoztak jelentős változásokat, illetve a lakásprivatizáció, a külföldi beruházások, a magántőkére alapozott ingatlanfejlesztő erők, a szuburbanizáció megindult lendülete.

A főváros belső fizikai és társadalmi leromlása miatt már az 1970-es években érzékelhetővé vált a fővárosi vezetés gondolkodásában a városrehabilitációs programok szükségyszerűsége (Tomay 2006: 97). De a valódi előrelépést ebben csak az 1990-es rendszerváltozás hozta: a bekövetkező politikai, gazdasági és társadalmi átalakulások átrendezték a városrehabilitáció budapesti feltételeit. Az 1990. évi LXV. törvény (az Önkormányzati Törvény) újra szabályozta a főváros és kerületeinek viszonyát, a rehabilitációs ügyeket a kerületek hatáskörébe helyezte. Az állami bérlakások privatizációját követően a szanálásra váró negyedek lakóinak jelentős része bérlőből tulajdonossá vált, egyszersmind kialakultak a szabad ingatlanpiac feltételei is. Ezzel egy időben megjelentek a városrehabilitáció megvalósításában részt vevő gazdálkodó szervezetek, profitorientált fejlesztési társaságok is. A Fővárosi Közgyűlés 1993-ban határozatban fogadta el a „Budapest reneszánszáért” című javaslatot, s kidolgozta a városrehabilitációhoz szükséges jogi, pénzügyi és szervezeti feltételeket. 1994-ben rendeletileg létrehozták a Fővárosi Városrehabilitációs Keret pályázati rendszerét, amely dinamizálta a kerületeket a helyi rehabilitációs stratégiáik kidolgozásában, saját rehabilitációs tevékenységük intézményi feltételeinek megteremtésében. Fontos változás volt az is, hogy a városre-

habilitáció új értelmezést kapott: a korábban csak a belső lakónegyedek felújítása mellett kiemelt feladat lett a korábbi iparterületek, valamint a lakótelepek felújítása is (Kovács, Szirmai 2006: 14).

Az 1980-as években ugyan több konkrét városrehabilitációs program kezdődött el: ezek azonban csak az 1990-es, majd a 2000-es években, tehát a társadalmi rendszerváltozást követően dinamizálódtak (Egedy 2005; Kovács, Szirmai 2006; Tomay 2006). A megvalósult városrehabilitációs beavatkozások a budapesti centrum és periféria történeti modelljének az újra rendeződését is kiváltották, mégpedig két nagy séma szerint. Az első sémában a főváros belső pesti övezeteiben (tehát a centrumban) felújított negyedek a magas társadalmi státusú, felső- és középosztálybeli lakosságot vonzották, így növelték a belső városrészek presztízsét. A második sémában, a főváros külsőbb, vagy külső gyűrűjében (tehát a periférián) felújított részek a valamivel alacsonyabb, alsó középosztálybeli társadalmi státusúak koncentrációját hozták, sok esetben az eredeti lakosság megőrzése révén is. Ezzel részben növelték, de részben meg is őrizték a külső negyedek korábbi, alacsonyabb presztízsét.

Egy 2005-ös, egy 2010-es és egy 2014-es Budapest térségére (illetve további nyolc akkor 100 ezres népességű magyar nagyvárosokra) kiterjedő város szociológiai vizsgálatok eredményei a főváros belső részein fokozatos terjedő dzsentifikációt találtak. A vizsgált periódusban végzett kutatások a középosztálybeli lakosság folyamatos térfoglalását jelezték, amely a városközpontból kifelé haladva, az átmeneti majd a külvárosi övezetekre is kiterjedő társadalmi változásokat, a magasabb társadalmi státusú rétegek arányainak a növekedését mutatta, a városrehabilitációk eredményeként is. Emellett a nyugati modellhez képest ugyan később, de a szuburbanizációs folyamatok is nyilvánvalóvá váltak, egy térbeli differenciálódás keretében infrastrukturálisan fejlett és fejletlen város környéki települések alakultak ki, ahol a fejlett negyedek inkább középosztálybeli, míg a másik típus alacsonyabb társadalmi státusúak lakóhelyeinek bizonyultak (Szirmai et al. 2009; Szirmai 2019).

## Összegző megállapítások-hasonlóságok-különbségek

1. A vizsgált nyugat- és kelet-közép-európai fővárosokban egyaránt erőteljes dszentrikációs folyamatok zajlanak. Ennek során a fővárosok, azok belső negyedei, köztük a korábban lepusztult állapotú részek lakói kicserélődnek: az alacsonyabb társadalmi státusú népesség (az iskolázatlanok, az alacsony jövedelműek) fokozatosan kirekesztődnek a rosszabb ökológiai pozíciójú belső negyedekbe, elővárosokba, de főként a fővárosok környékére. A helyüket magasabb társadalmi státusú (iskolázott, magas jövedelmű) népesség foglalja el. Ez a folyamat hasonló trendet jelez.
2. Mindkét modellben a magas társadalmi státusú csoportok, a képzetebbek, a magasabb jövedelműek elsősorban a városközpontokban, illetve a jó elővárosokban, a főváros ökológiailag jobb városkörnyéki településein helyezkednek el. Az alacsonyabb társadalmi osztályok kisebb részben a városközpontokban, nagyobb részben a városkörnyéken, annak fejlettebb részein koncentrálnak. A társadalmilag magas státusú felső és középosztálybeli elővárosok megjelenését a szuburbanizációs folyamatok dinamizálódása, a belső városi környezetből elvágó, a lakás piac adottságaival élni tudó, és élni is akarók kiköltözései magyarázzák. Ez a folyamat szintén hasonló trendet jelez.
3. A térbeli társadalmi átalakulást meghatározó tényezők között igen fontos szempont az állami és a piaci mechanizmusok hatása, azok arányai. A nyugat-európai fővárosokban az állami jelenlét fokozatosan visszazorul, és átadja a helyét a piaci folyamatoknak. Ez a kelet- és közép-európai fővárosi modellre is igaz. Ez szintén a hasonlóságot mutatja.
4. Az európai fővárosok mindkét típusa esetében a társadalmi szerkezeti átalakulást a globális gazdaságba történő integráció, a globális hatások jelentős mértékben befolyásolják: a globális gazdasághoz kötődő döntési funkciók belvárosi elhelyezkedési igényei, a belváros citysedése, a központi üzleti negyed kialakulása: az ott koncentrálnak banki, kereskedelmi, idegenforgalmi szerepkörök erősödése, a lakóhelyi funkciók visszazorulása. Az ebből adódó, a belső városrészekben zajló rehabilitációk, az épített környezet modernizációja, a városi szolgáltatások színvonalának a javulása mindkét modellre igaz. Ez szintén a hasonlóságokat igazolja.
5. Mindkét modellben jelen van a szuburbanizáció, a jobb módúak belvárosból történő városkörnyéki kiköltözése: a nyugati modell esetében korábbi, a keleti modell esetében későbbi kibontakozással. Az új területi szerkezet mögött az „urban

sprawl”, vagyis a városi terjeszkedés sajátos mechanizmusai is ott vannak. A kiköltözők egy része azonban a városrehabilitációk hatására visszatér a fővárosokba. Ez is hasonlóságot adó jelenség.

6. A keleti modell esetében egy újfajta szuburbanizációs modell szerveződését is érzékeltetni lehet, amit részben a belső városrészekből a külső városi negyedek felé irányuló mozgások okoznak. Ez a modell a magas státusúak által megvalósított területfoglalások eredményeként szerveződik, nevezetesen a korábban lepusztult, de most fejlődésnek induló külső városnegyedekbe költözés keretében. Az új negyedek iránti vonzerőt részben a megújuló társadalmi szerkezet, a kedvező természeti ökológiai adottságok, de legfőképpen az a fajta szuburbanizációs út adja, amelyik biztosítja a városi és kvázi vidéki adottságok egyidejű érvényesülését. Ezt inkább különbözőnek mondom.
7. A két modell közötti közeledést mutatja, hogy mind a nyugat-európai, mind pedig a kelet- és közép-európai fővárosban a legújabb térbeli társadalmi szerkezeti változások fő irányai a belvárosok és a városkörnyékek voltak, de a nyugati modellhez képest a keleti modellben azok később, tehát késleltetett módon valósultak meg. Ez részben a hasonlóságot, részben pedig a különbséget jelzi.
8. A nyugat-európai és a kelet- és a közép-európai fővárosok társadalmi szerkezeti trendek közötti közeledés egyértelmű, de a történeti hátrányok okán a közeledés késleltetve és lassan bontakozik ki. A globális rendszerekben való csatlakozás, a keleti modell késleltetettsége okán is eltérések vannak a két modell fejlettsége között. Ezek a folyamatok is a különbségeket igazolják.
9. A hasonlóságok alapján sem szabad elfelejteni, hogy az egyes folyamatok belső elemzéseivel vélhetőleg erősebb eltéréseket is mutathatnak, azok feltárása külön kutatásokat igényel.
10. A COVID-19 pandémia város-szerkezeti hatásaival kapcsolatban csak néhány feltevés fogalmazható meg:
  - a) A nagyváros erősebb fertőzöttségi érintettsége a dzsentrifikáció ellen ható tényező lehet, amely szerint a magasabb társadalmi státusúak egyes csoportjai (főként a fiatalabb, családos, piacképes népesség, zöld értékeket vallók) inkább a kisebb városokat, városkörnyéket választják a veszély ellen menekülve. Ez a centrumok népesség vesztését és a környékbeli népesség növekedését, a városi terjeszkedés újabb dinamikáját adhatja.

- b) Ezt a folyamatot igazolja a KSH vizsgálata, amely szerint a pandémia hatása főleg az ideiglenes költözéseknél volt látványos: Magyarországon 2020-ban: 302 ezren változtattak ideiglenes lakóhelyet. A korábbi években elsősorban az északnyugati járásokat jellemezte ideiglenes vándorlási többlet, részben a munkaerőpiaci helyzet miatt. 2020-ban pedig a Balaton környékére másfélszer, Velence térségébe harmadával többen költöztek ideiglenesen, mint a megelőző években. A Budapestről elsősorban a belvárosból és egyes budai kerületekből elvándorlók száma emelkedett. A Balaton környéke lett a fővárosiak egyik fő célpontja<sup>4</sup>
- c) Ennek ellene is szólhatnak azok a nemzetközi kutatási tapasztalatok, amelyek szerint nem a nagyváros hordozza igazán a veszélyt, hanem a nagyvárosok szegényebb, alulfejlettebb részei, ahol sok hátrányos helyzetű népesség lakik. Számos olyan átfogó nemzetközi tanulmány van, amelyekből kiderül, hogy a bevándorlók, az etnikai kisebbségek, a hajléktalanok, a szegényebb társadalmi rétegek és azok lakóhelyei magasabb érintettségét mutatnak (Florida 2020; Mulvik et al. 2022). Ezek a tények olyan újféle városfejlesztési politikákat is okozhatnak, amelyek célja a fizikailag és társadalmilag, de főként a fertőzőtség szerint is érintett negyedek komplex felújítása, ami viszont növeli a hátrányokkal érintettek kirekesztését, a környékre, vagy kisebb városok felé való kiszorítását eredményezheti, egyszersmind ismét erősítheti a belső városnegyedek dzsentifikációs trendjét.
- d) A KSH egy másik friss kutatása<sup>5</sup> fokozatosan erősödő fővárosi centralizációt sugall: a vizsgálatok szerint (KSH 2021) 2022-ben az egy főre jutó éves bruttó jövedelmek nagysága és megoszlása régióként nagyon különböző, Budapest a leggazdagabb, az Észak-Alföld a legszegényebb térség (lásd az *1. ábrát*).
- e) Ennek a ténynek is következménye lehet a „főváros szindróma” (lásd (Rechnitzer János írását az adott számban, Rechnitzer 2022), részben azazal, hogy fővárosban koncentrálódnak a magas jövedelmi csoportok, illetve a magas társadalmi státusú rétegek, miközben a kisebb települések viszonyai romlanak.
- f) Mindez azt kívánja, hogy a várostervezés és a város fejlesztés lépjen fel a területi és a társadalmi egyenlőtlenségek megnyilvánulásai ellen.

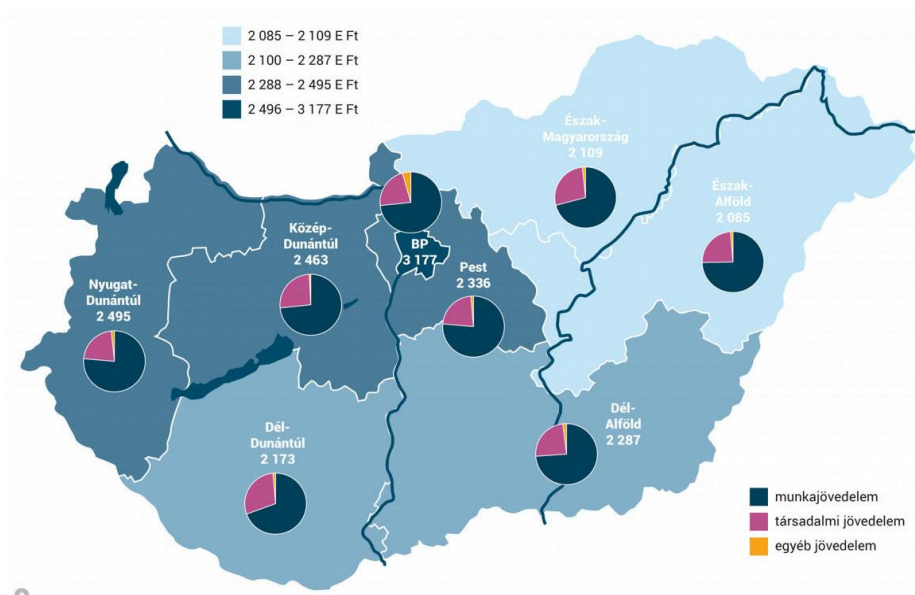
<sup>4</sup> [https://www.ksh.hu/infografika/2021/ideiglenes\\_vandorlas\\_2020.pdf](https://www.ksh.hu/infografika/2021/ideiglenes_vandorlas_2020.pdf)

<sup>5</sup> <https://qubit.hu/2022/11/11/ki-az-igazan-szegeny-es-merre-bujkálnak-a-legvagyonosabb-magyarok>



1. ábra

Az egy főre jutó éves bruttó jövedelmek nagysága és megoszlása régióinként (2021, ezer forint, ill. százalék)



Forrás: KSH

Végezetül városszociológusként arra hívom fel a figyelmet, hogy a kelet- és a közép-európai fővárosi metropolisz térségek, de általában a nagyvárosok legújabb strukturális folyamatait sürgős egyben részletes, rövid és hosszú távú időszakra terjedő városszerkezeti feltárást igényelnek, különösképpen a COVID-19 pandémia, a növekvő gazdasági recesszió, az energia válság területszerkezeti hatásainak megismerése érdekében. A kutatások hiányában nem tudunk lépni a folyamatok javítása, hatékonyabbá tétele, a helyi társadalmak jól-léte érdekében.

## Irodalom

- Clerval, A., Colombe, C., Van Criekingen, M. (2011): La gentrification á Londres, Paris et Bruxelles. In: Pumain, D., Mattei, M., F. *Données Urbaines 6*. Anthropos, 151–167.
- Cséfalvay Z. (1999): *Helyünk a nap alatt, Budapest és Magyarország a globalizáció korában*. Kairosz Kiadó, Növekedéskutató.
- Egedy T. (szerk.) (2005): *Városrehabilitáció és társadalom*. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest.
- Enyedi Gy. (1996): Urbanization under Socialism. In: Andrusz, G., Harloe, M., Szelényi, I. (Eds.): *Cities after Socialism: Urban and Regional Change and Conflicts in Post-Socialist Societies*. Blackwell, Oxford, 100–119.
- Enyedi Gy. (2012): *Városi világ*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Florida, R. (2020): The Geography of Coronavirus. Bloomberg CITYLAB
- Hjorthol, R., Bjornskau, T. (2005): Gentrification in Norway: capital, culture or convenience? *European Urban and Regional Studies*, 12., 353–371.
- Kovács Z., Szirmai V. (2006): Városrehabilitációs beavatkozások és a térbeli társadalmi kirekesztés: a társadalmilag fenntartható városfejlődés budapesti lehetőségei. In: *Tér és Társadalom*, 20., 1–19.
- Kovács Z. (2014): A budapesti városrégió térbeli-társadalmi szerkezetének átalakulása. In: Berki M., Halász L. (szerk.): *A társadalom terei, a tér társadalma. Megújulás és fenntarthatóság a város-és térségfejlesztésben*.
- Lisowski, A (2004): *Social aspects of the suburbanization stage in the agglomeration of Warsaw*. *Dela* 21, 531–541.
- Matznetter, W., Musil, R (2012): The European City in the Age of Globalisation. In: *Belgeo* 2012, 1–2.
- Musil, J. (2005): City Development in Central and Eastern Europe before 1990: Historical Context and socialist legacies. In: Hamilton, Adrews, Milanovics (eds.) (2005): *Transformation of Cities in Central and Eastern Europe Toward Globalisation*, United Nations University Press, 22–44.
- Ouředníček, M., Temelová, J. (2009): Twenty years after socialism: the transformation of Prague's inner structure. In: *Studia universitatis babeş-bolyai, sociologia*, liv, 1, 2009
- Sykora, L., Ouředníček, M. (2007): Sprawling post-communist metropolis: Commercial and residential suburbanization in Prague and Brno, the Czech Republic. In: Razin, E., Dijst, M., Vazquez, C. (Eds): *Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas*. The GeoJournal Library, vol 91. Springer, Dordrecht.
- Szelényi, I. (1996): Cities under Socialism and After. In: Andrusz, G., Harloe, M., Szelényi I. (1996): *Cities After Socialism, Urban and Regional Change and Conflict in Post-Socialist Societies*. Blackwell, 286–318.
- Szirmai, V. (szerk.) (2009): A várostérségi versenyképesség társadalmi tényezői. Hogyan lehetnek a magyar nagyvárosok versenyképesebbek? Dialóg Campus Kiadó, Pécs–Budapest. 319 p.
- Szirmai, V. (2019): Városok és városlakók, Corvina, MTA TK, Budapest.
- Tomay K. (2006): Slumosodás és városrehabilitáció Budapesten, *Tér és Társadalom*, 1., 93–107.
- Zubriczky G. (2010): Pozsony szuburbanizációja. In: Hardi T., Lakos M., Tóth K. (szerk.): *Magyar-Szlovák agglomeráció Pozsony környékén*. MTA RKK NYUTI, Fórum Kisebbségkutató Intézet, Győr-Samorin.
- Weclawowicz, G. (1998): The changing socio-spatial patterns in Polish cities. In: Kovács, Z. , Wieber, R.: *Prozesse und Perspektiven der Stadtentwicklung Ostmittel-Europa*. L. I. S. Verlag, Passau, 75–81.

Weclawowicz, G. (2005): The Warsaw Metropolitan Area on the eve of Poland's integration into European Union In Hamilton, I., Dimitrovska, A., Pichler-Milanovic, N.(eds): Transformation of cities in Central and Eastern Europe. Towards globalization, UN university Press, 223–247.

### Felhasznált adat-és internetes források

- Antczak, E., Lewandowska, K. Gwarda (2014) Migration Processes in European Cities: A Spatio-Temporal Analysis Using Different Spatial Weights Matrices  
[https://www.researchgate.net/publication/303962157\\_Migration\\_Processes\\_in\\_European\\_Cities\\_A\\_Spatio-Temporal\\_Analysis\\_Using\\_Different\\_Spatial\\_Weights\\_Matrices](https://www.researchgate.net/publication/303962157_Migration_Processes_in_European_Cities_A_Spatio-Temporal_Analysis_Using_Different_Spatial_Weights_Matrices)
- Florida, R.(2020) The Geography of Coronavirus, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-04-03/what-we-know-about-density-and-covid-19>
- Florida, R., A-Rodríguez-Pose, Storper, M. (2021): Cities in a post-COVID world Urban Studies, <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/00420980211018072>
- Gadecky, J. (2012): Gating Warsaw: Enclosed Housing Estate and the Aesthetics of Luxury. In: Grubbauer, M., Kusiak, J. (eds.) (2012): Chasing Warsaw: Socio- Material Dynamics of Urban Change since 1990 Campus Verlag, 109–133. <http://press.uchicago.edu/ucp/books/book/distributed/C/bo15475722.html>
- Korcelli-Olejniczak, E.K., Piotrowski, F. (2017): Dealing with Urban Diversity. The case of Warsaw [https://www.researchgate.net/publication/315714339\\_Dealing\\_with\\_Urban\\_Diversity\\_The\\_case\\_of\\_Warsaw](https://www.researchgate.net/publication/315714339_Dealing_with_Urban_Diversity_The_case_of_Warsaw)
- Korec, P., Ondos, S. (2002): The development of urban structure of Bratislava in the time of post-socialist transformation  
<http://www.humannageografia.sk/clanky/2%282%29.pdf>
- Mulvik, I., Sabaliauskas, E. Siarova, H., Pribušis, K. Kostka, J. (2022) Research for Regi Committee, Social Challenges in Cities, Final Study, European Union, 2022 [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2022/699631/IPOL\\_STU\(2022\)699631\\_E](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2022/699631/IPOL_STU(2022)699631_E)
- Rechnitzer, J. (2022): Kelet- és Közép-Európa nagyvárosainak néhány jellegzetessége, *City.hu*, 2. <https://www.cityhu.net/home>
- Sykora, L., Kamenicky, J., Hauptmann, P. (2000): The changes of spatial structure of Prague and Brno in the 1990s AUCGeographica\_35\_1\_  
[https://web.natur.cuni.cz/ksgrsrsek/sykora/pdf/Sykora\\_Kamenicky\\_Hauptmann\\_2000\\_AUCGeographica\\_35\\_1\\_Prague\\_Brno.pdf](https://web.natur.cuni.cz/ksgrsrsek/sykora/pdf/Sykora_Kamenicky_Hauptmann_2000_AUCGeographica_35_1_Prague_Brno.pdf)
- Florida, R. (2020): The Geography of Coronavirus, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-04-03/what-we-know-about-density-and-covid-19>
- Florida, R., Rodríguez-Pose, Michael Storper, P. (2021): Cities in a post-COVID world Urban Studies, <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/00420980211018072>
- KSH Helyzetkép, 2021 – A háztartások életszínvonala, [https://www.ksh.hu/hir\\_221104](https://www.ksh.hu/hir_221104)
- Szirmai, V., Schuchmann, J., Uzzoli, A. (2022): Környezeti válság, városi válság, társadalmi válság, A COVID-19 fertőzöttek térbeli-társadalmi helyzete. *City.hu* 1., <https://www.cityhu.net/home>
- World Inequality Report 2022  
[https://wir2022.wid.world/www-site/uploads/2021/12/WorldInequalityReport2022\\_Full\\_Report.pdf](https://wir2022.wid.world/www-site/uploads/2021/12/WorldInequalityReport2022_Full_Report.pdf)
- World Cities Report, 2022 <https://unhabitat.org/world-cities-report-2022-envisioning-the-future-of-cities>



Kovács, Z.; Farkas, J.; Lennert, J.; Szabó, B.; Egedy, T. (2022): Az urban sprawl (városi szétterülés) és a területhasználat változásának vizsgálata a budapesti városrégióban – múlt, jelen, jövő. city.hu Várostudományi Szemle 2(3), 53–74.

---

## A VÁROSI TERJESZKEDÉS

---

### Az urban sprawl (városi szétterülés) és a területhasználat változásának vizsgálata a budapesti városrégióban – múlt, jelen, jövő

*Kovács Zoltán<sup>1</sup>, Farkas Jenő Zsolt<sup>2</sup>, Lennert József<sup>3</sup>,  
Szabó Balázs<sup>4</sup>, Egedy Tamás<sup>5</sup>*

#### **Absztrakt**

A mérvadó nemzetközi irodalom szerint 1990 előtt az egyik legfontosabb különbség a szocialista és kapitalista városok között az volt, hogy előbbiek sűrűbb beépítésű, viszonylag kompakt szerkezetűek maradtak. Ugyanakkor az 1989-90-es rendszerváltás megváltoztatta e városok térszerkezetét, részben a szuburbanizációnak és a nyomában járó városi szétterülésnek köszönhetően. A tanulmány legfőbb célja, hogy megvizsgálja a városi felszínek terjeszkedését a budapesti városrégióban a rendszerváltás előtt és azt követően, ill. meghatározza a városi szétterülés mértékét. A kutatás során a művi felszínek jövőbeli növekedését is prognosztizáltuk. A kutatás komplex módszertanon alapul, amely során hagyományos topográfiai térképeket (pl. katonai térképezés 1959-ből) és digitális adatbázisokat (pl. Corine Land Cover 1990; Urban Atlas 2012) egyaránt felhasználtunk, emellett demográfiai modellszámításokra is támaszkodtunk. A kutatás eredményei alapján elmondható, hogy Budapest közel sem volt kompakt város a rendszerváltás időpontjában. Az államszocializmusban a városi szétterülés központi (állami) politikák következménye volt, ami az ipar és infrastruktúra fejlesztések, valamint lakásépítéseknek volt köszönhető. A rendszerváltás után a városi szétterülés

---

<sup>1</sup> akadémikus, kutatóprofesszor, ELKH CSFK Földrajztudományi Intézet, tanszékvezető egyetemi tanár, SZTE Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, zkovacs@geo.u-szeged.hu

<sup>2</sup> PhD, tudományos főmunkatárs, ELKH KRTK, Regionális Kutatások Intézete

<sup>3</sup> PhD, tudományos munkatárs, ELKH KRTK, Regionális Kutatások Intézete

<sup>4</sup> PhD, tudományos munkatárs, ELKH CSFK Földrajztudományi Intézet

<sup>5</sup> MTA doktora, tudományos főmunkatárs, ELKH CSFK Földrajztudományi Intézet, egyetemi docens, BGE Turizmus Tanszék

főlerősödött, ami társadalmi-gazdasági és politikai tényezők összjátékának volt köszönhető, s a folyamat hajtóerejét a népesség és vállalkozások szabad mozgása, valamint a tervezési szabályozási környezet átalakítása jelentette. A jövőre vonatkozó modellszámításaink szerint a városi szétterülés, ha némileg mérsékeltebb ütemben is, de 2040-ig tovább folytatódik. Az új beépített felszín várhatóan jobban igazodnak majd a vonalas infrastruktúra (pl. autópályák, vasutak) által kijelölt irányokhoz, amelyek eredményeként a korábrinál kompaktabb urbanizált területek jöhetnek létre.

*Kulcsszavak:* szuburbanizáció, városi szétterülés, területhasználat, poszt-szocialista városok, Urban Atlas (UA)

### **Abstract**

According to the mainstream literature one of the main differences between state-socialist and capitalist cities was that former were relatively dense and compact spatial forms. However, the political transition of 1989–90 has changed the spatial characteristics of these cities, partly due to suburbanisation and urban sprawl. The main objective of this paper is to assess the process of urban expansion in the metropolitan region of Budapest before and after the political changes, and measure the intensity of urban sprawl. During the research prognosis for future land-conversion was also calculated. The research is based on complex methodology, both conventional topographic maps (e.g. military topographic maps from 1959) and digital datasets (e.g. Corine Land Cover 1990; Urban Atlas 2012) were used, in addition the results of demographic prognoses were also taken into account for modelling. Research results show that Budapest was not at all a compact city on the eve of transition. During state-socialism urban sprawl was mainly the result of top-down policy measures affecting the location of infrastructure, industry and housing. After the political changes urban sprawl intensified, which was the result of a complex interplay of socio-economic and political factors, a process driven by the free movement of residents, firms, as well as the reshuffle of the regulatory framework. According to our model calculations regarding urban sprawl, the process will continue but with lower speed, at least until 2040. Newly converted urbanised surfaces will be more oriented towards the main directions set by linear infrastructure (e.g. motorways, railway lines), which in turn might result a more compact urban structure.

*Keywords:* suburbanization, urban sprawl, land use, post-socialist cities, Urban Atlas (UA)

## Bevezetés

Az elmúlt évszázad globális városfejlődésének kihívásai közül az egyik legnagyobb a városi szétterülés (urban sprawl) folyamata volt (Szirmai 2011a). A világ népességének és a városlakók arányának gyors ütemű növekedése együtt járt, az urbanizált felszínnek egyre gyorsuló kiterjedésével. Ez azért komoly kihívás, mert a művi felszínnek terjeszkedése nem csak az ökológiailag aktív felszínnek zsugorodását, a környezeti feltételek romlását eredményezi, de hozzájárul a népesség és a gazdasági tevékenységek térbeli decentralizációjához, a várostérségek fellazulásához, ami növekvő mobilitást, ill. bizonyos társadalmi csoportok erősödő szegregációját is eredményezi. Észak-Amerikában a nagyvárosok rohamos szétterülése révén a város-vidék közötti határ már a két világháború között fokozatosan elmosódott, ez a folyamat Nyugat-Európában csak a második világháború után jelent meg igazán, Kelet-Közép-Európa szocialista országaiban pedig csak a rendszerváltozás után (Enyedi 2012). A kelet-közép-európai államszocialista rendszerekben a városfejlődés – mint az élet annyi más területe – szigorú tervezési-politikai kontrol alatt ment végbe, a városok területének jelentős része állami (köz) tulajdonban volt, az ingatlangazdálkodás és tervezés központi irányítás alatt állt. E mellett a motorizáció alacsony szintje is gátat szabott a városi szétterülésnek (Szelényi 1996; Sýkora 2009). Az állami lakásépítés a sűrűbeépítésű, előre gyártott technológiával készült paneles lakótelepek felépítésére koncentrált és nem preferálta a laza beépítési város területeket (Enyedi 1996). Az egyik legfontosabb különbség a szocialista és kapitalista városok között az volt, hogy előbbieik sűrűbb beépítésű, viszonylag kompakt szerkezetűek maradtak (Szelényi 1996).

A városi tértermelés folyamata a rendszerváltozás után Kelet-Közép-Európában gyökeresen megváltozott. Az állam elveszítette monopóliumát a városfejlődés fölött, a szocialista várostervezés megszűnt, s a magánszektor lépett elő meghatározó városfejllesztő tényezővé (Kovács 2017). Ezzel párhuzamosan előtérbe került a városperemi területek fejlesztése, ami új lakónegyedek és vállalkozási területek megjelenését eredményezte, s a városok szétterülése jól érzékelhetően lendületet vett (Pichler, Milanović et al. 2008). Az elmúlt évtizedekben a posztzocialista városfejlődés egyik leginkább megkutatott folyamata a szuburbanizáció volt. Sorra születtek a térség nagyvárosainak pl. Varsó (Lisowski et al. 2014). Szófia (Hirt 2007; Stanilov, Hirt 2014), Budapest (Dövényi et al. 1998; Dövényi, Kovács 1999; Kovács, Tosics 2014), Tallin (Leetmaa, Tammaru 2007, Leetmaa et al. 2009, 2014), Prága (Ouředníček 2007; Stanilov, Sýkora 2014) és Ljubljana (Pichler, Milanović 2005, 2014) szuburbanizációs folyamatait bemutató tanulmányok. Többségük a társadalmi-gazdasági átalakulás feltárására, a családi házas

övezetek kiterjedésének vizsgálatára és a gazdaság elővárosi területi mintázatának átalakulására koncentrált. A tanulmányok többsége azt erősítette meg, hogy a keretfeltételek a piaci folyamatok (a magánbefektetői érdekek), valamint a laza tervezői szabályozás egyaránt kedveztek a szuburbanizáció felgyorsulásának, ami jelentősen átformálta a városrégiók térszerkezetét 1990 után (Golubchikov et al. 2014). Mindemellett kevés tanulmány foglalkozott a területhasználat átalakulásával, a városok szétterülésének (urban sprawl) környezeti hatásaival, ill. a helyi stratégiák és politikák szerepével. Tanulmányunkban arra vállalkozunk, hogy bemutassuk a városi szétterülés (urban sprawl) folyamatát a budapesti városrégióban 1959-től napjainkig, feltárva a jelenség legfontosabb hajtóerőit, de emellett kísérletet teszünk a területhasználat jövőbeli változásának prognosztizálására is.

Kutatási kérdéseinket a következőkben összegezzük:

- Volt-e sprawl, illetve mennyire maradt kompakt város Budapest az államszocializmus idején?
- Hogyan változott a várostérség területhasználata a rendszerváltozás után a városi szétterülés (urban sprawl) nyomán?
- Milyen okok játszottak közre a szétterülésben a rendszerváltozás előtt és után, és mi volt a szerepe a nemzeti és helyi politikáknak a területhasználat változásában?
- Milyen átalakulással számolhatunk a területhasználat terén a Budapesti Agglomerációban 2040-ig?

## Elméleti háttér

Tanulmányunk időszerűségét a hazánkban 1990 után megjelenő szuburbanizáció és annak területhasználatra gyakorolt hatása, angolul *urban sprawl* jelenti. A nemzetközi szakirodalom szuburbanizáció alatt a népesség és városi funkciók (pl. lakó- és munkahely) decentralizációját érti a magtelepülésről a periféria irányába (Timár 1999). Bár a szuburbanizáció fogalma a nemzetközi és hazai szakirodalomban jól definiált, az urban sprawl-ra nincs általánosan elfogadott definíció (Galster et al. 2001). Urban sprawl alatt az alacsony beépítettségű, alacsony sűrűségű területhasználati formák elterjedését értjük a város beépített területeit határoló átmeneti övezetben (Oueslati et al. 2015; Shaw 2009). Urban sprawl tehát szuburbanizáció nélkül is végbemehet pl. ha egy adott területen növekszik a népesség és új gazdasági szereplők jelennek meg, akik kívülről érkezve a még rendelkezésre álló szabad területeket szállják meg. Ezt a folyamatot az angol szakirodalom *in-fill*-ként a német *Nachverdichtung*-ként értelmezi. Abban már



nincs vita a kutatók között, hogy a szuburbanizációnak mintegy elkerülhetetlen beveljárója a város szétterülése (urban sprawl). A szuburbanizáció és sprawl hajtóerői nagyban átfedik egymást, közülük a makro- és mikrogazdasági, valamint demográfiai tényezőket, az emberek lakóhelyi preferenciáinak változását, a belvárosi területek presztízsének csökkenését, a növekvő motorizációt, és a fellazuló tervezési-szabályozási kereteket említhetjük (Szirmai et al. 2011b; Slaev et al. 2018).

Az elmúlt évtizedben megszorodtak a nemzetközi szakirodalomban azok az írások, amelyek a városok növekedésének problematikájával foglalkoznak (Jaeger, Schwick 2014; Schwarz 2010). Közülük több tanulmány is foglalkozott az urban sprawl jelenségének előretörésével (Kasanko et al. 2006). Ezen tanulmányok felhívták a figyelmet arra, hogy egyrészt a városok szétterjedésében jelentős különbségek figyelhetők meg Európa keleti és nyugati felén, másrészt az eltérések leginkább a városi kultúra, a területhasználatban kimutatható múltbeli hagyományok és városfejlődés eltérő típusaiban (kapitalista vs. szocialista város) keresendők.

A kelet-közép-európai városok sajátos fejlődési utat jártak be a második világháború után. A piaci viszonyok kiiktatása, a föld- és a magántulajdon államosítása, az állami tulajdon bevezetése nagyban kihatottak a városok fejlődésére is. Mindehhez egy erősen központosított állami elosztási, irányítási és ellenőrzési rendszer párosult (Szelenyi 1987; Tosics 2005). A szocialista állam a standardizált, magas beépítési sűrűségű lakótelepek felépítését részesítette előnyben a városok közigazgatási határain belül, ami hozzájárult a kompakt város eszméjének fennmaradásához (Enyedi 1996; Stanilov, Sýkora 2012). A városok szétterjedését a rosszul szervezett közszolgáltatások, a motorizáció alacsony szintje, a gyenge infrastruktúrahálózatok is fékeztek. A poszt-szocialista átalakulás egyik velejárója volt, a hagyományos szocialista városok kompakt morfológiájának felbomlása, ami a különböző funkciók (pl. lakó, rekreáció) és gazdasági tevékenységek városon kívüli szétterülésének volt köszönhető (Bičík, Jeleček 2009; Tammaru et al. 2009). Az urban sprawl legfontosabb hatótényezői közé tartoztak a privatizáció, a szabad ingatlanpiac visszaállítása, a politikai döntéshozatal és tervezési jogok decentralizálása, a globális szereplők megjelenése és bevonása a városfejlesztésbe, az állam kivonulása a lakáspiacról, a növekvő mobilitás és gépkocsihasztnálat, valamint a megváltozott lakhatási preferenciák (Pichler, Milanović et al. 2008; Szemző, Tosics 2005).

Bański (2017) öt egykori szocialista országban vizsgálta a privatizáció és restitúció hatásait a mezőgazdasági területekre. Kimutatta, hogy a rendszerváltozás után jelentősen felgyorsult a termőföld konverziója ezekben az országokban, s leginkább a nagyvárosi agglomerációs területeket érintette ez a folyamat. Korcelli és Korcelli-Olejniczak (2015) megállapították, hogy a rendszerváltó szocialista országokban a területi tervezést és a területfejlesztést a helyi önkormányzatok közötti elégtelen koordináció jellemezte,

amelyben a rövid távú politikai érdekek felülírták a hosszú távú stratégiai gondolkodást. Az állam helyébe lépő magánszektor vált a fő városalakító szereplővé, amely a lakáspiaci és kereskedelmi fejlesztéseket a városok perifériáján valósította meg, az olcsóbb telekárak miatt (Pichler, Milanović et al. 2008). Mindezen folyamatoknak kedvezett a gyenge tervezési szabályozás (Kovács, Tosics 2014; Schmidt et al. 2015; Stanilov és Sýkora 2012; Stanilov, Sýkora 2014; Tammaru et al. 2009).

Az elmúlt évtizedben egyre nőtt azon tanulmányok száma is, amelyek a kelet-közép-európai régió városaiban a szuburbanizáció mellett a beépített területek növekedésének és a sprawl terjedésének feltárására irányultak (pl. Szlovákiában Šveda és Vígsová 2010; Lengyelországban Lityński 2016; Romániában Grigorescu et al. 2012). Václavík és Rogan (2009) távérzékelési módszereket alkalmazott, hogy feltárják Olomouc városrégiójában az 1991 és 2001 között végbement területhasználati/felszínborítottsági változásokat. Garcia-Ayllon (2018) különböző tér-idő GIS adatok segítségével elemezte öt poszt-szocialista főváros (Varsó, Budapest, Prága, Bukarest és Szófia) területi fejlődését. Arra a következtetésre jutott, hogy a kapitalista piaci szabályozás és neoliberais tervezés hirtelen átvétele ezekben az országokban a nagyvárosok szétterülését eredményezte, ami tervezetlenül és kiegyensúlyozatlanul ment végbe. A szerző különösen Budapest és Szófia körül talált kaotikus és sokszínű szuburbán tájat, ahol új és régi szuburbán települések, az új társadalmi elit lakóparkjai, nagy bevásárlóközpontok és irodakomplexumok vegyesen váltakoznak.

A szuburbanizáció vizsgálata a hazai szakirodalomban is már igen korán, az 1990-es években megjelent (Dövényi et al. 1998; Barta 1999; Dövényi, Kovács 1999; Timár, Váradi 2000). Elméleti munkájában Timár (1999) a hazai és kelet-közép-európai szuburbanizáció poszt-szocialista sajátosságaira, vagyis a nyugati mintától való eltérésre hívta fel a figyelmet, ami abban öltött testet, hogy a folyamatban résztvevők társadalmi összetétele és motivációja is különbözött. A szuburbanizáció társadalmi hatásaira Csizmady és Csanádi (2002) hívta fel a figyelmet, mivel az agglomerációba költözés nem egyenletesen alakította át Budapest környékét. Noha korábban is léteztek jelentős különbségek az agglomeráció települései között, a kiköltözés ezt csak felerősítette, a végzettség- vagy jövedelem szerinti különbségek az agglomeráció egyes szektorai között tovább növekedtek. A népesség szuburbanizációja mellett a gazdaság térbeli decentralizációja is fölkelte a kutatók figyelmét (Koós 2004).

Mindezek arról tanúskodnak, hogy a szuburbanizáció kutatása központi témává vált a hazai városföldrajzi és szociológiai kutatásokban. Ugyanakkor a megjelent tanulmányok többsége nem foglalkozott a területhasználati és felszínborítottsági változásokkal. Tanulmányunk elsődleges célja éppen ezért, hogy a budapesti várostérség területhasználatában végbemenő tér- és időbeli változásokat feltárja hosszabb időtávlatban.

## A kutatás módszertani háttere

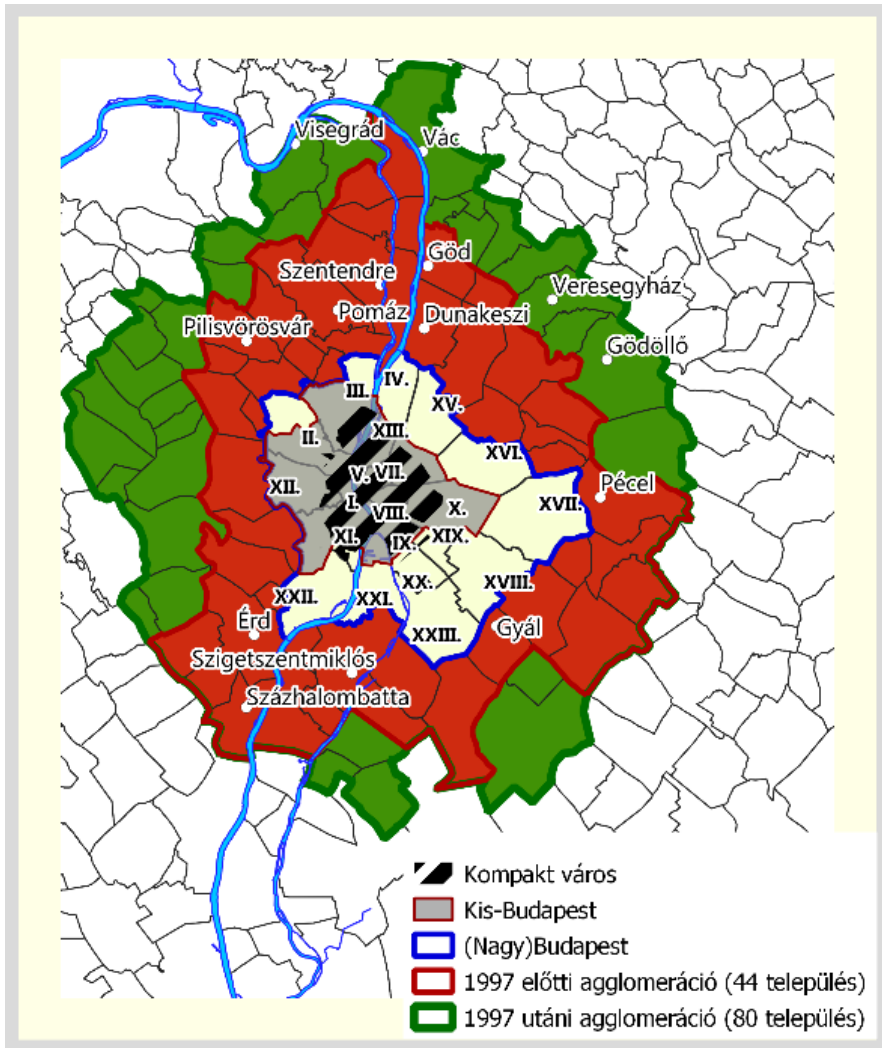
### *A mintaterület bemutatása*

Hazánk egyetlen milliós nagyvárosi térsége Budapest a monocentrikus agglomerációk családjába tartozik. Budapest elővárosainak népességszáma a meginduló agglomerálódás következtében 1900 és 1949 között 130 ezerről 540 ezerre növekedett, s már a két világháború között felmerült az agglomeráció belső, a nagyvárossal legintenzívebb kapcsolatot fenntartó, településeinek egyesítése Kis-Budapesttel. Nagy-Budapestet végül is csak 1950. január 1-jével, a tanácsrendszer bevezetésével hozták létre, amikor a főváros-hoz csatoltak 23 környékbeli települést, 17 falut és 6 várost (pl. Kispest, Csepel, Újpest), ami 120 km<sup>2</sup>-el és félmillió lakossal növelte meg az akkori fővárost. Az 1950-es és 60-as évek során új agglomerációs övezet jött létre Budapest környékén, az erősödő beköltözések és megnövekedett ingázás nyomán. Ezt ismerte el a területfejlesztési politika, amikor 1971-ben az Országos Településfejlesztési Koncepció (OTK) megfogalmazása során 44 elővárosi települést soroltak hivatalosan a Budapesti-agglomerációba. A rendszerváltozás után az intenzívebbé váló szuburbanizáció (Kovács, Tosics 2014) és az erősödő településközi kapcsolatok eredményeként az 1997/89. számú kormányrendelet már 78 (a szétválásoknak köszönhetően ma már 80) elővárosi településben határozta meg Budapest agglomerációs övezetét (*1. ábra*). Jóllehet a szétterülés (urban sprawl) következtében a városrégió tényleges határai mára jelentősen túlnőttek az 1997-ben kijelölt agglomeráció határain, a kutatás során a hivatalos statisztikai lehatárolást vettük alapul.

Budapest és agglomerációja társadalmi-gazdasági szempontból az országon belül markáns területi egységet képez. A 2011-es (utolsó) népszámlálás időpontjában itt élt a népesség 25,5%-a, ide koncentrálódott a munkahelyek 28,4%-a és a lakott lakások 30,5%-a. A városi szétterülés következtében Budapest részesedése a városrégió népességéből 14,3%-kal csökkent 1990 és 2011 között, miközben az agglomeráció népesedési súlya 42,1%-kal nőtt. A nagyszámú kiköltözések révén az ingázók száma 1990 és 2011 között 117 ezer fővel nőtt.

1. ábra

A Budapesti Agglomeráció térszerkezete



Forrás: a szerzők szerkesztése.

## 1. táblázat

## A Budapesti Agglomeráció főbb társadalomstatistikai mutatói

	1990	2011	Országon belüli részese- dés 2011 (%)	Változás 1990– 2011 között (%, 1990=100%)
Népesség összesen (ezer fő)	2584	2535	25,5	-1,9
– Budapest	2017	1729	17,4	-14,3
– Agglomeráció	567	806	8,1	+42,1
0–15 éves népesség (ezer fő)	409	350	24,2	-14,5
Munkahelyek száma (ezer)	1177	1120	28,4	-4,8
Lakásszám (ezer)	968	1192	30,5	+23,1
Napi ingázók száma (ezer fő)	190	307	22,0	+61,4

Forrás: KSH Népszámlálás 1990 és 2011.

*Adatok forrása*

A felszínborítás-változási folyamatok 1959-től napjainkig történő elemzése, majd 2040-ig történő előrejelzése számos különböző felszínborítási adatbázis felhasználását és összehangolását tette szükségessé. Első lépésben digitalizáltuk a mintaterület 1959-es 1:10.000 méretarányú katonai topográfiai térképét és transzformáltuk GIS vektorgrafikus térképpé ArcGIS szoftver segítségével. Ezzel lehetővé vált a mesterséges felszínnek és a mezőgazdasági területek, ill. természetes felszínnek elkülönítése.

A felszínborítás 1990-től történő elemzésére már rendelkezésre álltak az Európai Környezetvédelmi Ügynökséghez tartozó Copernicus Land Monitoring Service termékei: a Corine Land Cover és az Urban Atlas adatbázisok. A Corine Land Cover (CLC) adatbázisok hosszabb időtávra elérhetőek (már 1990-től kezdve) valamint a mezőgazdasági és természetes felszínnek kategóriákba sorolása részletesebb, ezzel szemben a csak funkcionális városrégiókra elérhető Urban Atlas nagyobb felbontású, és elsősorban a beépített területek esetében részletesebb. Hogy mindkét adatbázis előnyeit kihasználjuk, az 1990-re elérhető CLC adatbázist felbontás és mesterséges felszínnek beosztása terén harmonizáltuk az Urban Atlas adatbázissal. A felbontás pontosításához két további adatbázist használtunk fel: a csak Magyarország területére kiterjedő CLC 50-et

(Büttner et al. 2001), és az 1990–2000-es időszakot lefedő Corine Land Cover change adatbázist. Mivel mindkettőnek nagyobb a felbontása az eredeti Corine-nál, ezért alkalmazhatóak geometriai pontosításokra. Az Urban Atlas a szaggatott településszövet kategóriát beépítéssűrűség alapján további négy alkategóriára bontja. Hogy ezt reprodukáljuk a CLC 90 adatbázisra, a Landsat műholdképekből kinyert vegetációs indexet (NDVI) használtuk fel (Mucsi et al. 2017).

A 2012-es és 2018-as felszínborítási állapot vizsgálatához az Urban Atlas adatbázisát használtuk. A modellezéshez a Clark Labs Land Change Modeler for ArcGIS szoftverét alkalmaztuk. Egy terület felszínborítás-változásának modellezéséhez és előrejelzések készítéséhez két, korábbi állapotot bemutató (raszterformátumú) felszínborítási térképre van szükség. Ehhez a harmonizált CLC 90- és a 2012-es Urban Atlas adatbázisokat használtuk.

A felkínált modellezési lehetőségek közül korábbi tapasztalataink alapján (Czirfusz et al. 2015) az MLP módszer alkalmazása mellett döntöttünk, ami egy neurális háló segítségével azonosítja az átalakuló, és változatlanul maradó cellák mögötti rejtett összefüggéseket. A neurális hálónak a mintázatok értelmezéséhez és általánosításához további területi adatokra (magyarázó rétegekre) van szüksége:

A modellbe táplált magyarázó rétegeink az alábbi témákat fedik le:

- Szomszédási viszonyok (pl. távolság közüttől, beépített területtől)
- Természeti földrajzi viszonyok (pl. Európai Környezetvédelmi ügynökség domborzati adatai, Agrotopo Adatbázis talajadatai)
- Mezőgazdasági adottságok (pl. aranykoronaérték, az Agrárcenzus adatai)
- Társadalmi-gazdasági helyzet (pl. népességi adatok a KSH-tól, jövedelemadatok a NAV-tól).

A rendelkezésre álló információk alapján a szoftver átalakulási potenciáltérképet készít az összes felszínborítási kategóriapárra, amelyek az átalakulás térbeli valószínűségét ábrázolják. Ezek a térképek aztán felhasználásra kerülnek a 2040-re előrejelzett felszínborítás-térkép elkészítésekor. Az átalakulás területi mintázata tovább finomítható területi korlátozások és ösztönzések bevezetésével. Ezt a funkciót arra használtuk fel, hogy érvényre juttassunk bizonyos területi tervezési elemeket (Natura 2000 területek, hullámterek, erdősítésre kijelölt területek), beépítsük egy másik projektünkéből származó demográfiai előreszámítás eredményeit (Lennert 2019), valamint a Cordex adatbázisból származó EC45 klímaszcenárió várható területi hatását (Jacob et al. 2014). A klímaváltozás hatásait az átalakulás térbeli mintázatának módosításán túl bizonyos kategóriák közötti átalakulások ütemének megváltoztatásával is beépítettük a modellünkbe. Mivel az összes paramétert beállítottuk, elkészítettük a 2040. évre vonatkozó felszínborítási előrejelzést. Terjedelmi korlátok miatt az alkalmazott módszertant nem tudtuk teljese

mélységében bemutatni, további részletek a szintén ezen vizsgálat eredményeit felhasználó egyéb tanulmányainkban olvashatóak (Kovács et al. 2019; Lennert et al. 2020).

### **Az urbanizált felszínek növekedése a mintaterületen 1959 és 2012 között**

Az 1950-es évek vége három szempontból is jó kiindulási alapot jelent a budapesti városrégióban hosszú távon végbemenő területhasználati változások bemutatásához:

- 1) 1950-ben 23 korábban független elővárosi település fővároshoz csatolásával létrejött a mai (Nagy-)Budapest, ami új fejlődési folyamatokat és településközi kapcsolatokat indított el.
- 2) A földek erőszakos kollektivizálása az 1950-es évek második felében nemcsak tulajdonjogi változásokat hozott magával, hanem jelentős belföldi migrációt indított el a vidéki térségekből a városokba, különösen Budapest irányába. Ez a migrációs hullám hozzájárult az alvóvárosok (pl. Budaörs, Érd, vagy Gyál, Vecsés) gyors növekedéséhez Budapest körül.
- 3) A kommunista iparosítási program következtében a városrégió gazdasági térszerkezete is gyors ütemben átalakult, új, az állam által létrehozott gazdálkodó egységek (pl. kőolajfinomító, repülőtér) jelentek meg.

Mindezek a tényezők jelentősen befolyásolták a területhasználat második világháborút követő átalakulási folyamatait a budapesti városrégióban, az 1959-es kiinduló helyzet ugyanakkor felfogható a preszocialista állapotoknak is. 1959-ben a beépített felszínek a városrégió teljes területének 20,06%-át foglalták el (2. táblázat). Ez a mutató Budapest közigazgatási határain belül jóval 50% fölött volt, de néhány szomszédos településen (pl. Erdőkertes, Érd, Budaörs, Dunakeszi) és hasonlóan magas értékeket találtunk, ami jól bizonyítja, hogy a konverzió folyamata már az 1950-es évek során elért néhány szuburbán települést Budapest körül és a funkcionális városterület már ekkor túlnyúlt a főváros 1950-es közigazgatási határára. Igaz, a konverzió és a mesterséges felszínek kiterjedése ekkor még a pártállami tervezés szigorú ellenőrzése alatt állt.

## 2. táblázat

Az urbanizált felszínek növekedése a budapesti városrégióban (1959, 1990, 2012)

Terület (km <sup>2</sup> )	Mesterséges felszínek							Változás 1959- 2012 (%)
	1959		1990		2012			
	Terület (km <sup>2</sup> )	Ré- szese- dés (%)	Terület (km <sup>2</sup> )	Ré- szese- dés (%)	Terület (km <sup>2</sup> )	Ré- szese- dés (%)		
Buda- pest	525,20	291,04	55,41	340,29	64,79	366,25	69,73	125,84
Agglo- meráció	2012,82	218,12	10,82	370,82	18,42	490,34	24,36	224,80
Város- régió	2538,02	509,16	20,06	711,11	28,01	856,59	33,75	168,23

Forrás: saját számítás.

1959 és 1990 között az urbanizált felszínek kiterjedése 40%-kal, 202 km<sup>2</sup>-rel nőtt a budapesti városrégióban. Ennek kb. egynegyede (24,3%) esett Budapest területére, s 3/4-e az agglomerációra. Becsléseink szerint a növekmény 60%-a lakóterület volt, a fennmaradó 40% pedig ipari, kereskedelmi és közlekedési területeket foglalt magába. A mesterséges felszínek növekedése főként a főváros közigazgatási határai mentén volt látványos, annak mindkét oldalán, viszont eltérő okok miatt (2. ábra).

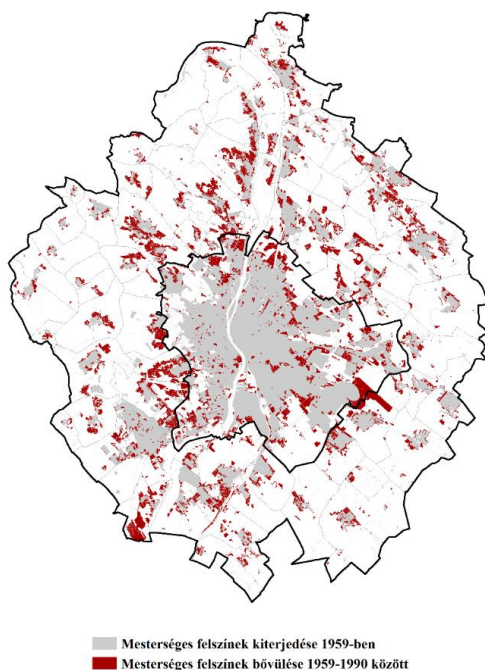
Míg a közigazgatási határon belül a nagy, zöldmezős lakótelepek építése volt a jellemző (lásd az első 15 éves lakásépítési program keretében felépített lakótelepeket az 1960-as és 1970-es években), addig a város határán kívül elsősorban az ipari és közlekedési fejlesztések domináltak. Utóbbiak között említhetjük a Csepel Autógyár sziget-halmi telepét, a százhalombattai kőolajfinomítót és a hőerőművet, a mogyoródi Hungaroringet vagy a vecsési Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér. A beépített területek Budapest körüli expanziójához nagyban hozzájárult, hogy az állam 1958-tól adminisztratív intézkedésekkel próbálta elejét venni a fővárosba történő tömeges beköltözéseknek. Csak azok juthattak lakáshoz (akár bérlemény, akár vásárlás formájában), akik a megelőző öt évben Budapesten dolgoztak vagy tanultak. Ezért nagyon sokan költöztek az olcsóbb elővárosi településekre (pl. Vecsés, Gyál, Érd) a Budapest kínálta jobb munkalehetőségek, magasabb bérek és városi szolgáltatások vonzásának köszönhetően (Berényi 1986, Tosics 2005). Sokan abban reménykedett, hogy idővel állandó lakhatáshoz jutnak majd a fővárosban, amit „ugródeszka szuburbanizációként” is felfoghatunk. Míg Budapesten a beépített területek részesedése 55,4%-ról 64,8%-ra növekedett, addig az



agglomerációs övezetben 10,8%-ról 18,4%-ra. Utóbbi szinte kizárólag a biológiai aktív felszínek rovására ment végbe. Módszertani korlátok miatt a mezőgazdasági és természetes felszínek méretét az 1959-es katonai térképen nem lehetett pontosan kiszámítani, de a statisztikai évkönyvek adatainak segítségével arra következtethetünk, hogy az agglomerációs övezetben a szőlő- és szántóterületek kiterjedése drasztikusan, a gyep-területeké pedig mérsékelten csökkent 1959 és 1990 között. A folyamat a korábbi „városellátó öv” gyors zsugorodását eredményezte.

## 2. ábra

A mesterséges felszínek növekedése a budapesti városrégióban 1959 és 1990 között



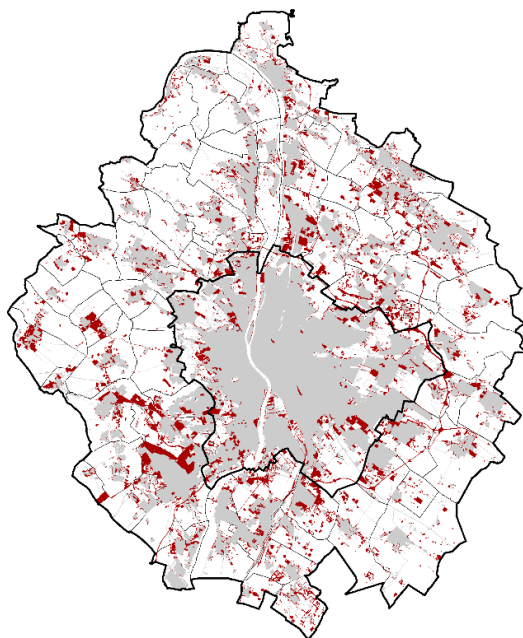
Forrás: a szerzők szerkesztése.

A rendszerváltozás után az urban sprawl a budapesti városrégióban tovább gyorsult, az urbanizált területek aránya 1990 és 2012 között 20,4%-kal (145 km<sup>2</sup>) nőtt. A városi szétterülés súlypontja méginkább áthelyeződött az agglomerációs övezetre, az újonnan létrejött művi felszínek 82%-a már az elővárosi övben volt, s Budapest csak 18%-kal

részesedett. Ebben az időszakban a mesterséges felszínek kiterjedése Budapesten csak 7,6%-kal nőtt, miközben a szuburbán zónában a növekedés ennek háromszorosa (20,4%) volt (3. ábra).

### 3. ábra

A mesterséges felszínek növekedése a budapesti városrégióban 1990 és 2012 között



■ Mesterséges felszínek kiterjedése 1990-ben  
■ Mesterséges felszínek bővülése 1990 - 2012 között

Forrás: a szerzők szerkesztése.

A lakónépség tömeges kiköltözése a Budapest körüli településekre az 1990-es évek elején kezdődött és az új évezred elején érte le a csúcspontját (Kovács, Tosics 2014). A növekvő szuburbanizáció céltelepülései elsősorban a városrégió nyugati és északi részén fekvő, kisebb települések voltak, ahol a zöldben gazdag domb- és hegyvidék vonzó természeti környezetet nyújtott a beköltözők számára. A lakóterületek és a beépítés

súlypontja folyamatosan tolódott kifelé a központi településtől, vagyis az 1990-es években a Budapesthez közeli települések voltak a népesség szuburbanizációjának célpontjai, majd 2000 után a városregió külső települései is az érdeklődés középpontjába kerültek. A szuburbanizáció 2007–2008-tól a gazdasági válság következtében fokozatosan alábbhagyott (Egedy 2012).

Az új lakóterületek mellett a Budapest közelében fekvő települések jelentős kereskedelmi és ipari fejlesztéseket is vonzottak. Az ipar és a szolgáltatások szuburbanizációja a lakossági szuburbanizációnál valamivel később, az 1990-es évek második felében indult be. A folyamatot az új ipari parkok, bevásárlóközpontok, logisztikai központok és irodakomplexumok felépítése hajtotta előre, ami túlnyomórészt külföldi működőtőke segítségével, zöldmezős beruházként valósult meg (Kovács et al. 2001). Ezen beruházások nagyban hozzájárultak a szuburbán vállalkozói zóna gyors fejlődéséhez és egy új gazdasági klaszter kialakulásához a város szélén, ami különösen az M0 körgyűrű és az M1-M7 autópálya közös bevezető szakaszán volt látványos. A főváros nyugati kapujában, három autópálya találkozásánál, az 1990-es években olyan mélyreható gazdasági átalakulás történt, ami leginkább az amerikai peremvárosok fejlődéséhez („edge-city”) hasonlított.

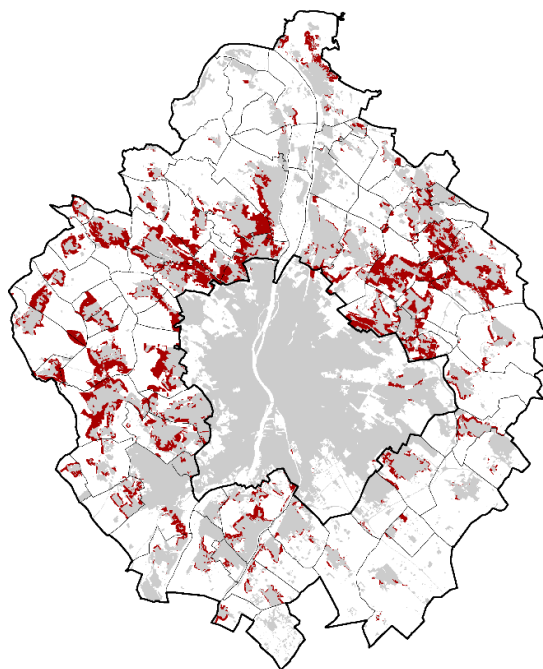
### **Az urbanizált felszínek várható növekedése 2012–2040 között**

A 2012–2040 közötti időszakra előre jelzett földhasználat-változások fő irányai összhangban vannak a rendszerváltozás óta végbemenő folyamatokkal. Számításaink szerint a mesterséges felszínek további 193 km<sup>2</sup>-es növekedése várható 2040-ig. Ez évente átlagosan 5 négyzetkilométernyi új beépítést jelent, ami az 1990-es évek gyors növekedésénél ugyan lassabb, de a 2012–2018 közötti időszaknál gyorsabb. Várhatóan a jövőben is a gazdaság konjunkturális időszakaival összhangban fog váltakozni a beépítés intenzitása, így e tekintetben az előrejelzés pontossága a hosszabb távon kialakuló átlagos érték függvénye. Az előrejelzett 193 km<sup>2</sup>-es új beépített terület kb. 71%-a lakófunkcióval rendelkezik majd, míg a fennmaradó rész a gazdaság (ipar és kereskedelem) jövőbeni térfoglalását szolgálja. A lakhatási célú területhasználat bővülését a meglévő trendek folytatódása mellett a kapcsolódó demográfiai modell előrejelzéseire alapozzuk, amely hosszútávon is vándorlási többlettel számol a budapesti agglomeráció vonatkozásában (Lennert 2019). Az urbanizált felszínek növekedésének forrását jelentős részben a még meglévő szántóföldi (-200 km<sup>2</sup>-es csökkenés) és vegyes használatú mezőgazdasági területek (-28 km<sup>2</sup>-es csökkenés) fogják adni. Természetesen nem minden szántóból lesz mesterséges felszín, hiszen a várható beépítés előtt a tulajdonsok tőkét

vonnak ki, ami a szántóföldek esetében azt jelenti, hogy hosszabb-rövidebb ideig gyep-területként hasznosítják. Ezt a folyamatot már Sinclair (1967) is leírta a városi szétterülést vizsgáló tanulmányában. Ennek köszönhetően is a rét/legelő területek előrejelzett növekedése kb. 72 km<sup>2</sup>-t tesz majd ki 2040-ig.

#### 4. ábra

A mesterséges felszínek várható növekedése a budapesti városrégióban  
2012 és 2040 között



Mesterséges felszínek kiterjedése 2012-ben  
 Mesterséges felszínek modellezett kiterjedése 2040-ben

Forrás: a szerzők szerkesztése.

Fontos kiemelnünk, hogy számításaink során figyelembe vettük a városok terjeszkedésének megfékezésére bevezetett tervezési korlátozásokat és ösztönzőket (lásd módszertani fejezet). Az újonnan létrejövő beépített területek térbeliségét vizsgálva egyrészt azt emelhetjük ki, hogy azok a Budapestet körülvevő települési gyűrű északi felében

koncentrálódnak, másrészt a meglévő városszövet szélén, vagy annak közelében helyezkednek el (4. ábra). Emellett a jelenleg lazán lakott, vegyes mezőgazdasági, gazdasági és lakhatási funkciójú komplex mezőgazdasági területek sűrűbb beépítésűvé válását is valószínűsítjük. Az agglomerációs gyűrű növekedési tengelyeiben a szántóterületek eltűnnek, és elsősorban a vonalas infrastruktúra mentén a települések összenövésai (konurbációk) alakulhatnak ki. Sőt ennek következményeként a városi területek között nagyobb külterületi zárványok is létrejöhetnek, melyeknek nincs természetes felszín biztosította kapcsolata más területekkel. Ezt a folyamatot olyan tervezési dokumentumok is elismerik (tehát közigazgatásilag nem akadályozzák), mint a 2018-ban elkészült Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve. A városi szétterülés ismert negatív következményei mellett a folyamat várhatóan jelentősen befolyásolja majd az élőhelyek közötti kapcsolatok alakulását, azok minőségét és végső soron a városségió biodiverzitását is.

A mezőgazdasági területekből már jelenleg is kis arányt képviselnek a szőlők és a gyümölcsösök (az agglomeráció területének 0,4 és 1%-a), mely 2040-ig számításaink szerint tovább csökken. Összességében a mezőgazdaság által hasznosított terület kiterjedése 244 km<sup>2</sup>-rel lesz kisebb, amely egyúttal a várossellátó funkció további gyengülését is eredményezi, vagyis egyre távolabbról kell az agglomeráció lakóit élelmiszerrel ellátni.

Végül a legnagyobb figyelemmel kísért erdőterületek változásával kapcsolatban elmondhatjuk, hogy kiterjedésük modellünk eredményei szerint 22 km<sup>2</sup>-rel (-3,8%) csökken majd 2040-ig. A kutatási területen az erdők jelentős része valamilyen típusú védelem alatt áll, azonban ennek ellenére, ahol a domborzati adottságok ezt lehetővé tették, érintettek voltak a városi szétterülés folyamatában. Viszont ezeket a veszteségeket az erdőtelepítések nem tudják pótolni, hiszen egyrészt erre kevés szabad terület áll rendelkezésre, másrészt a különböző hasznosítások földjádékait figyelembe véve a városi beépítés biztosítja a legmagasabb jövedelmet a tulajdonosok számára.

## Összegzés

A városok szétterjedéséhez kapcsolódó konfliktusok világszerte kiéleződtek az elmúlt évtizedekben. Nem voltak kivételek ez alól a poszt-szocialista országok sem, amelyek az 1990-es években az urbanizáció második szakaszába léptek. A városségiók fejlődésében a korábbiaktól gyökeresen eltérő vándorlási folyamatok indultak el a központi településről a szuburbia irányába, ami a városok rohamos szétterülését hozta magával.

Kutatási eredményeink alapján az urban sprawl folyamat Budapest városségiójában már jóval a politikai-gazdasági rendszerváltozás előtt elindult. A felszínborítottsági viszonyok elemzése arról tanúskodott, hogy a természetes és mezőgazdasági területek

csökkenése már az 1950 évek második felében elindult. Az állam által kontrollált top-down fejlesztéspolitika döntött az infrastrukturális, ipari és lakásépítési beruházásokról. Ennek köszönhetően Budapest, mint tipikus szocialista főváros a rendszerváltozás hajnalán koránt sem volt olyan kompakt város, mint arra korábban több szerző is utalt (pl. Enyedi 1996; Sýkora 2009; Szelenyi 1996).

Tény ugyanakkor, hogy a területi átalakulás felgyorsult a rendszerváltozás után. A konverziót egyrészt az új társadalmi-gazdasági folyamatok, a politikai tényezők, a különböző nemzeti politikák és stratégiák, a lakók és a vállalkozások szabad mozgása, másrészt a helyi településfejlesztési politika hajtották előre. Az urbanizált területek bővülésének súlypontja a szuburbanizációnak köszönhetően egyértelműen eltolódott az elővárosi területek felé.

A szocialista és poszt szocialista korszakban az urbanizált területek bővülése azonban eltérő okokra vezethető vissza. A szocialista időszakban a makrogazdasági és demográfiai tényezők játszották a meghatározó szerepet a város szétterülésében. Az állami irányítású városfejlesztés nagy ipartelepek és lakótelepek létrehozását helyezte előtérbe, Budapesten és az elővárosi övben egyaránt (Enyedi, Szirmai 1992). Az erőltetett iparisítás és a mezőgazdaság kollektivizálása jelentős népességnövekedést eredményezett: a szuburbiában monofunkcionális alvótelepülések jöttek létre, amelyek munkások tömegének szolgálták lakóhelyül. A mesterséges felszínnek növekedése tehát nem a munkaerő és szolgáltatások decentralizációjának volt köszönhető, mint Nyugaton, hanem a nagyléptékű állami ipari és lakásépítési beruházásoknak, valamint a vidékről Budapest felé történő vándorlásnak.

A rendszerváltozás után az urban sprawl mozgatórugói jelentősen megváltoztak. Egyrészt a népességnövekedés már az 1980-as években megállt és elvesztette jelentőségét a város térbeli fejlődésében, másrészt az államszocialista gazdaság helyét piaci viszonyok vették át. A privatizáció és a magántulajdon elterjedése gyakorlatilag elhárította az akadályokat a város szétterjedése előtt (Kohlheb, Kraussmann 2009). A nagy kiterjedésű állami agrárterületek magánkézben lévő kisbirtokokká alakultak, az új tulajdonosok pedig nem tudtak, vagy nem akartak mezőgazdasági tevékenységgel foglalkozni, így a korábbi agrárterületek lakó- és üzleti területekké történő tömeges konverziója indult meg (Kovács, Tosics 2014). Mindeközben a budapesti lakosság lakáspreferenciájában is említésre méltó változások mentek végbe: a periurbán területen lévő családi ház sokak álmát testesítette meg (Dövényi, Kovács 1999). Ezen tényezők együttes hatására a szuburbanizáció és az urban sprawl – a többi kelet-közép-európai nagyváros-hoz hasonlóan a budapesti városregió fejlődésének is meghatározó folyamataivá váltak.

Mindezen folyamatok eredményeként a mezőgazdasági és természetes területek kiterjedése a városrégióban alapvetően csökkent, a folyamat az egyes területhasználati kategóriákat eltérően érintette: a szántó- és szőlőterületek kiterjedése jelentősen csökkent – jelezve a mezőgazdasági termelés jelentőségének halványulását –, míg az erdőterületek kiterjedése – köszönhetően a különböző erdősítési programoknak – kismértékben nőtt. Modellszámításaink szerint a városi szétterülés, ha némileg mérsékeltebb ütemben is, de 2040-ig tovább folytatódik. Az új beépített felszínek várhatóan már jobban igazodnak a vonalas infrastruktúra által kijelölt irányokhoz, amelynek eredményeként a korábbiánál kompaktabb urbanizált területek jönnek létre. A mezőgazdasági termelésből kivont területek többségét továbbra is a szántók, ill. a szőlők és gyümölcsösök adják majd.

Nem feledkezhetünk meg a szabályozási háttér átalakulásáról sem, amely fontos szerepet játszott a szuburbanizáció és urban sprawl alakításában a budapesti városrégióban. Az 1990. évi Önkormányzati törvény következtében a területhasználat központi ellenőrzése gyakorlatilag egy csapásra megszűnt, a felülről vezérlt nemzeti politikák helyébe a helyi önkormányzati politikák léptek. A helyi önkormányzatoknak - a helyi adóbevételek növelése érdekében - elemi érdekévé vált, hogy a tehetősebb rétegeket és üzleti vállalkozásokat bevonzzák (Kovács, Tosics 2014).

A területi tervezéssel kapcsolatban megállapíthatjuk, hogy 1990 után fokozatosan épültek ki a regionális és városi fejlődést befolyásoló jogi keretek (pl. a területfejlesztésről és területendezésről szóló 1996. évi törvény, Országos Területfejlesztési Konceptió 1998-ban), ugyanakkor a városrégió szintjén nem volt átfogó területhasználati politika és stratégia. A folyamatokat a helyi önkormányzatok és a magánbefektetők érdekei irányították. Sokéves politika nemtörődomség után 2005-ben aláírták a Budapesti Agglomeráció Területfejlesztési Konceptióját és Stratégiai Tervét, amelyben körülhatárolták a még beépíthető területeket. Sajnos ennek a jogi dokumentumnak kevés ráhatása volt a valóságban végbemenő folyamatokra, mivel sok önkormányzat – tartva az új szabályozástól – jó előre átminősített agrárterületeket építési területté és ezeket vette fel a dokumentumba.

### **Köszönetnyilvánítás**

A kutatás az Nemzeti Kutatási Fejlesztési és Innovációs Hivatal OTKA K135546 sz. pályázat, a Bolyai János Kutatási Ösztöndíj BO/00583/22/10 sz. pályázat, valamint az Innovációs és Technológiai Minisztérium Nemzeti Kutatási Fejlesztési és Innovációs Alapból nyújtott TKP2021-NVA-09 sz. projekt támogatásával valósult meg, a TKP2021-NVA pályázati program keretében.

## Irodalom

- Barta Gy. (1999): Gazdasági folyamatok a budapesti agglomerációban. In: Barta Gy., Beluszky P. (szerk.): *Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban*. Regionális Kutatási Alapítvány, Budapest, 131–139.
- Berényi, I. (1986): Conflicts in land-use in suburbia: the example of Budapest. In: Heinritz, G., Lichtenberger, E. (Eds.): *The take-off of suburbia*. Steiner, Stuttgart, 126–133.
- Budapesti Agglomeráció Szerkezeti terve. Lechner Tudásközpont, Budapest, 2018. [https://www.epites.hu/sites/default/files/csatolmanyok/7\\_budapesti\\_agglomeracio\\_szerkezeti\\_terve.pdf](https://www.epites.hu/sites/default/files/csatolmanyok/7_budapesti_agglomeracio_szerkezeti_terve.pdf) (letöltve: 2020. február 1).
- Büttner, G., Bíró, M., Maucha, G., Petrik, O. (2001): Land Cover mapping at scale 1:50:000 in Hungary: Lessons learnt from the European CORINE programme. In: Buchroithner, M.F (ed) *A Decade of Trans-European Remote Sensing Cooperation*. Balkema, Rotterdam, 25–31.
- Csizmady A., Csanádi G. (2002): Szuburbanizáció és társadalom. *Tér és Társadalom*, 3. 27–55.
- Czirfusz M., Hoyk E., Suvák A. (szerk.) (2015): *Klímaváltozás – társadalom – gazdaság: Hosszú távú területi folyamatok és trendek Magyarországon*. Publikon Kiadó, Pécs, 302.
- Dövényi Z., Kovács Z., Kok, H. J. (1998): *A szuburbanizáció, a lokális társadalom és a helyi önkormányzati politika összefüggései a budapesti agglomerációban. Migráció*. KSH Népeségtudományi Kutatóintézet, Budapest, 229–237.
- Dövényi Z., Kovács Z. (1999): A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői a Budapest környékén. *Földrajzi Értesítő*, 2. 33–56.
- Egedy, T. (2012): The effects of global economic crisis in Hungary. *Hungarian Geographical Bulletin*, 61(2), 155–173.
- Enyedi, Gy. (1996): Urbanization under socialism. In: G. Andrusz, M. Harloe, & I. Szelenyi (Eds.), *Cities after socialism: Urban and regional change and conflict in post-socialist societies*. Blackwell, Oxford, 100–118.
- Enyedi Gy. (2012): *Városi világ*. Akadémiai Kiadó, Budapest. 186.
- Enyedi, Gy., Szirmai, V. (1992): *Budapest – a Central European capital*. Belhaven Press, London.
- EU, (2011): Urban Atlas Delivery of Land Use/Cover maps of major European urban agglomerations. [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/tender/pdf/2012066/urban\\_atlas\\_final\\_report\\_112011.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/tender/pdf/2012066/urban_atlas_final_report_112011.pdf)
- EU, (2016): Mapping guide for a European Urban Atlas. [http://land.copernicus.eu/user-corner/technical-library/urban-atlas-mapping-guide/at\\_download/file](http://land.copernicus.eu/user-corner/technical-library/urban-atlas-mapping-guide/at_download/file)
- Garcia-Ayllon, S. (2018): Urban transformations as indicators of economic change in post-communist Eastern Europe: Territorial diagnosis through five case studies. *Habitat International*, 71, 29–37.
- Gentile, M., Tammaru, T., Kempen, R. van (2012): Heteropolitization: Social and spatial change in Central and East European cities. *Cities*, 29(5), 291–299.
- Golubchikov, O., Badya, A., Makhrova, A. (2014): The Hybrid Spatialities of Transition: Capitalism, Legacy and Uneven Urban Economic Restructuring. *Urban Studies*, 51(4), 617–633.
- Hirt, S. (2007): Suburbanizing Sofia: Characteristics of post-socialist peri-urban change. *Urban Geography*, 28(8), 755–780.
- Jacob, D.; Petersen, J.; Eggert, B. et al. (2014): EURO-CORDEX: new high-resolution climate change projections for European impact research. *Reg. Environ. Change*, 14, 563–578. <https://doi.org/10.1007/s10113-013-0499-2>
- Jaeger, J.A.G., Schwick, C. (2014): Improving the measurement of urban sprawl: Weighted Urban Proliferation (WUP) and its application to Switzerland. *Ecological Indicators*, 38, 294–308.



- Jávor, I., Jancsics, D. (2016): The Role of Power in Organizational Corruption: An Empirical Study. *Administration & Society*, 48(5), 527–558.
- Kasanko, M., Barredo, J. I., Lavalle, C., McCormick, N., Demicheli, L., Sagris, V., Brezger, A. (2006): Are European cities becoming dispersed?: A comparative analysis of 15 European urban areas. *Landscape and Urban Planning*, 77(1), 111–130.
- Kohlheb, N., Kraussmann, F. (2009): Land use change, biomass production and HANPP: The case of Hungary 1961–2005. *Ecological Economics*, 69(2), 292–300.
- Koós B. (2004): Adalékok a gazdasági szuburbanizáció kérdésköréhez. *Tér és Társadalom*, 1. 59–71.
- Kovács Z., Sági Zs., Dövényi Z. (2001): A gazdasági átalakulás földrajzi jellemzői a budapesti agglomerációban. *Földrajzi Értesítő*, 50. 1–4. 191–217.
- Kovács, Z., Tosics, I. (2014): Urban sprawl on the Danube: the impacts of suburbanization in Budapest. In: K. Stanilov, & L. Sýkora (Eds.), *Confronting suburbanization: Urban decentralization in postsocialist Central and Eastern Europe* (33–64). Oxford: Wiley-Blackwell.
- Kovács Z. (2017): Városok és urbanizációs kihívások Magyarországon. *Magyar Tudomány*, 178. 302–310.
- Leetmaa, K., Tammaru, T. (2007): Suburbanization in countries in transition: destination of suburbanizers in the Tallinn metropolitan area. *Geografiska Annaler, Series B: Human Geography*, 89(2), 127–146.
- Leetmaa, K., Tammaru, T., Anniste, K. (2009): From priority-led to market-led suburbanization in a post-communist metropolis. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 100(4), 436–453.
- Leetmaa, K., Kährik, A., Nuga, M., Tammaru, T. (2014): Suburbanization in the Tallinn Metropolitan Area. In: K. Stanilov, L. Sýkora (Eds.), *Confronting suburbanization: Urban decentralization in postsocialist Central and Eastern Europe*. Wiley-Blackwell, Oxford. 192–224.
- Lennert J. (2019): A magyar vidék demográfiai jövőképe 2051-ig, különös tekintettel a klímaváltozás szerepére a belső vándormozgalom alakításában. *Területi Statisztika*, 59: 5 498–525. <https://doi.org/10.15196/TS590503>
- Lennert, J., Farkas, J.Z., Kovács, A.D., Molnár, A., Módos, R., Baka, D., Kovács, Z. (2020): Measuring and Predicting Long-Term Land Cover Changes in the Functional Urban Area of Budapest. *Sustainability*, 12, 3331. <https://doi.org/10.3390/su12083331>
- Lisowski, A., Mantey, D., Wilk, W. (2014): Lessons from Warsaw: The lack of coordinated planning and its impacts on urban sprawl. In: K. Stanilov, & L. Sýkora (Eds.), *Confronting suburbanization: Urban decentralization in postsocialist Central and Eastern Europe*. Wiley-Blackwell, Oxford, 225–255.
- Mucsi, L., Liska, C.M., Henits, L., Tobak, Z., Csendes, B., Nagy, L. (2017): The evaluation and application of an urban land cover map with image data fusion and laboratory measurements. *Hungarian Geographical Bulletin*, 66(2), 145–156. <https://doi.org/10.15201/hungeobull.66.2.4>
- Ouředníček, M. (2007): Differential suburban development in the Prague urban region. *Geografiska Annaler, Series B: Human geography*, 89(2), 111–126.
- Pichler-Milanović, N. (2005): The Effects of Policies and Planning Regulation on Urban Sprawl in Slovenia and Ljubljana Urban Region. Potsdam, Germany: URBS PANDENS
- Pichler-Milanović, N. (2014): Confronting Suburbanization in Ljubljana: From “Urbanization of the Countryside” to Urban Sprawl. In: K. Stanilov, L. Sýkora (Eds.), *Confronting suburbanization: Urban decentralization in postsocialist Central and Eastern Europe*. Wiley-Blackwell, Oxford, 65–96.
- Pichler-Milanović, N., Gutry-Korycka, M., Rink, D. (2008): Sprawl in the post-socialist city: The changing economic and institutional context of Central and Eastern European cities. In: C. Couch, L. Leontidou, G. Petschel-Held (Eds.): *Urban sprawl in Europe: Landscapes, land use change and policy*. Blackwell, Oxford, 102–135.

- Roose, A., Kull, A., Gauk, M., Tali, T. (2013): Land use policy shocks in the post-communist urban fringe: A case study of Estonia. *Land Use Policy*, 30(1), 76–83.
- Schwarz, N. (2010): Urban form revisited: Selecting indicators for characterising European cities. *Landscape and Urban Planning*, 96, 29–47.
- Sinclair, R. (1967): *Von Thüinen and urban sprawl*. *Annals of the Association of American Geographers*, 57, 72–87. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1967.tb00591.x>
- Slaev, A. D., Nedović-Budić, Z., Krunić, N. Petrić, J., Daskalova, D. (2018): Suburbanization and sprawl in post-socialist Belgrade and Sofia. *European Planning Studies*, 26(7), 1389–1412.
- Stanilov, K., Sýkora, L. (2012): Planning markets, and patterns of residential growth in metropolitan Prague. *Journal of Architectural and Planning Research*, 29(4), 278–291.
- Stanilov, K. Hirt, S. (2014): Sprawling Sofia: Postsocialist suburban growth in the Bulgarian capital. In: K. Stanilov, L. Sýkora (Eds.): *Confronting suburbanization: Urban decentralization in post-socialist Central and Eastern Europe*. Wiley-Blackwell, Oxford, 163–191
- Stanilov, K., Sýkora, L. (Eds.) (2014): *Confronting suburbanization: urban decentralization in post-socialist Central and Eastern Europe*. Wiley-Blackwell, Oxford.
- Sýkora, L. (2009): Post-Socialist Cities. In: R. Kitchin, N. Thrift (Eds.): *International Encyclopedia of Human Geography*. Volume 8, Elsevier, Oxford, 387–395.
- Szelenyi, I. (1996): Cities under socialism—and after. In: G. Andrusz, M. Harloe, I. Szelenyi (Eds.), *Cities after socialism: Urban and regional change and conflict in post-socialist societies*. Blackwell, Oxford, 286–317.
- Szemző, H., Tosics, I. (2005): Hungary. In: R. van Kempen, M. Vermeulen, A. Baan (Eds.): *Urban Issues and Urban Policies in the New EU Countries*. Ashgate, London, 37–60.
- Szirmai, V. (2011a): A nagyváros szélén: A városi terjeszkedés térbeli társadalmi problémái. *Tér és Társadalom*, 1., 20–41.
- Szirmai, V., Váradi, Zs., Kovács, Sz., Schuchmann, J., Baranyai, N. (2011b): Urban sprawl and its spatial, social consequences in the Budapest Metropolitan Region In: V. Szirmai (szerk.) *Urban Sprawl in Europe: Similarities or Differences?* Aula Kiadó, Budapest, 141–186.
- Tammaru, T., Leetmaa, K., Silm, S., Ahas, R., (2009): Temporal and Spatial Dynamics of the New Residential Areas around Tallinn. *European Planning Studies*, 17(3), 423–439.
- Timár J. (1999): Elméleti kérdések a szuburbanizációról. *Földrajzi Értesítő*, 3–4, 7–33.
- Timár J., Váradi M. (2000): A szuburbanizáció egyenlőtlen területi fejlődése az 1990-es évek Magyarországon. In: Horváth Gy., Rechnitzer J. (szerk.): *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. Pécs, 153–175.
- Tosics, I. (2005): City development in Central and Eastern Europe since 1990: The impact of the internal forces. In: F. Hamilton, K. Andrews, N. Pichler-Milanović (Eds.): *Transformation of cities in Central and Eastern Europe: Towards globalization*. United Nations University Press, New York. 47–78.
- Václavík, T., Rogan, J. (2009): Identifying Trends in Land Use/Land Cover Changes in the Context of Post-Socialist Transformation in Central Europe: A Case Study of the Greater Olomouc Region, Czech Republic. *GIScience & Remote Sensing*, 46(1), 54–76.

Hardi, T. (2022): A szuburbanizáció és az urban sprawl vizsgálata a beépített felszínek terjedése alapján: Budapest, Bukarest, Pozsony. city.hu Várostudományi Szemle 2(3), 75–98.

---

## A VÁROSI TERJESZKEDÉS

---

### A szuburbanizáció és az urban sprawl vizsgálata a beépített felszínek terjedése alapján: Budapest, Bukarest, Pozsony

*Hardi Tamás<sup>1</sup>*

#### *Absztrakt*

A tanulmány három poszt-szocialista ország: Szlovákia, Magyarország és Románia fővárosi térségének urbanizációs, szuburbanizációs, urban sprawl tendenciáit elemzi a vizet át nem eresztő felszínek terjedése és a lakosság szám változás alapján. Célunk, hogy megvizsgáljuk, hogy ezek az országok mennyire illenek bele a világtendenciákba, az urbanizáció által eltérő mértékben érintett övezetek lakosságcsökkenése mennyire tér el attól és egymástól. A hasonló gazdasági, politikai átalakulást megelőző három állam esetében megvizsgáljuk, hogy milyen eltéréseket okoznak a különböző történelmi, földrajzi, városfejlődési adottságok a 21. század első két évtizedében. A három fővárosi térség urbanizációs folyamatai a sok hasonlóság mellett különbségeket is mutatnak. A középvárosi méretű, de dinamikus gazdaságú Pozsony, az évtizedek óta jelentős agglomerációs folyamatokat mutató Budapest, s az első kettőnél lényegesen centralizáltabb fejlesztési múlttal rendelkező Bukarest összevetése új elemeket ad hozzá a Közép-Európa várostérségeinek fejlődésére vonatkozó ismeretekhez.

*Kulcsszavak:* Közép-Európa, urban sprawl, szuburbanizáció, felszínfedettség

#### *Abstract*

The study analyses the urbanisation, suburbanisation and urban sprawl trends in the metropolitan areas of three post-socialist countries: Slovakia, Hungary and Romania, based on the spread of impermeable surfaces and population changes. Our aim is to

---

<sup>1</sup> tudományos főmunkatárs, KRTK Regionális Kutatások Intézete Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály, Győr egyetemi tanár, Széchenyi István Egyetem Albert Kázmér Mosonmagyaróvári Kar Területi Tudományi és Vidékfejlesztési Tanszék, Mosonmagyaróvár

examine how these countries fit into the global trends, and how the population density decline of the zones affected by urbanisation differs from the main trends and from each other. For the three countries undergoing similar economic and political transformations, we will examine the differences between their different historical, geographical and urban development characteristics in the first two decades of the 21st century. While there are many similarities, the urbanisation processes in the three metropolitan areas also show differences. The comparison of Bratislava, a medium-sized city with a dynamic economy, Budapest, which has been undergoing significant agglomeration processes for decades, and Bucharest, which has a much more centralised development history than the first two, adds new elements to the knowledge of the development of urban areas in Central Europe.

*Keywords:* Central Europe, urban sprawl, suburbanization, landcover

## **Bevezető**

Tanulmányunk az urbanizáció jellegzetességeit vizsgálja három poszt-szocialista ország – Magyarország, Szlovákia, Románia – fővárosi térségét összehasonlítva. Célunk annak megállapítása, hogy milyen mértékű a beépített területek bővülése, a városterjeszkedés ezekben az államokban, ahol korábban a politikai-gazdasági viszonyoknak megfelelően jellemzően a kompakt városszerkezetek uralkodtak (Czaková 2010; Schmidt, Fina, Siedentop 2014; Taubenböck et al. 2019). Ennek a vizsgálatnak hangsúlyt ad, hogy a városok térbeli terjeszkedése világviszonylatban, így Európában is jelentős mértéket öltött az elmúlt évtizedekben, aminek erőteljes a környezeti hatása (EEA 2006, 2016; Angel et al. 2011; Haase, Kabisch, Haase 2013; Fang, Yu 2017; Wol, Haase, Haase 2018). A három ország távolról nézve egy nagytérséghez tartozik ugyan, de eltérő a történelmi, gazdasági társadalmi fejlődésük, s földrajzi, településhálózati adottságaik. Az egykori közép- és délkelet-európai szocialista országokban a rendszerváltás óta eltelt mintegy harminc év elegendő történelmi távlat ahhoz, hogy megvizsgáljuk, hogy a rendszerváltás, a gazdasági, politikai irányváltás milyen mértékben hatott az urbanizációra, a városi területek fejlődésére, s ezen keresztül a környezeti, táji átalakulásra.

Napjaink környezeti válsága szempontjából többszörös jelentősége van ezeknek a folyamatoknak. A világ gyorsan növekvő népességének egyre nagyobb hányada él városokban, illetve várostérségekben, melyek, mint a legnagyobb konzumensek jelentős mértékben felelősek a környezetszennyezés, a környezetterhelés mértékéért. Ez egy elég általános megállapítás, mely gyakran elhangzik különböző százalékos értékek hozzárendelésével. De látnunk kell, hogy a tömeges folyamatok miatt a fajlagos kibocsátás

csökkenése mellett is egyre erőteljesebb a városias tömegek környezeti hatása, s ebben jelentős szerepet játszik a városok térbeli terjeszkedése, egyre inkább extenzív terület-használata (Harangozó et al. 2019; Kovács et al. 2020). Kimondhatjuk, hogy nem önmagában a várossal, mint a humán lét és tevékenység koncentrációjával van a probléma. Luis Bettencourt and Geoffrey West (2010) a Nature-ben publikált számításai szerint a városi népesség megduplázódása 85% infrastruktúra bővüléssel jár, illetve a városi tér ökológiai lábnyomának növekedése is „csak” 85%-os. Ezek a számok azonban a kompakt, központi városi terekre érvényesek, s nem számol a városterjedéssel, a városhatáron kívüli urbánus terek extenzív növekedésével. Mindez erősíti az ún. „compact or spread” vitát is (Breheny 1992; Wolff, Haase, Haase 2018).

A poszt-szocialista országokat vizsgálva több dimenzióban is felmerül az örök kérdés: a térség urbanizációja mennyiben a nyugati/világtendenciák követője, s csupán a megkésettség különíti el, avagy tapasztalható egy útfüggőség a térség egészére tekintettel a szocialista, illetve az azt megelőző korszakok közös örökségére (Musil 1980, 1993; Szelényi 1981; Timár 1999, 2010; Timár, Váradi 2001; Pichler-Milanovic, Gutry-Korycka, Rink 2007; Szirmai 2011, 2017), illetve azon belül egyes országokra is igaz-e az útfüggőség a gazdasági-társadalmi jellegzetességeik alapján. Jelen tanulmányban ezt az átalakulást az urban sprawl jelenségén keresztül vizsgáljuk, hiszen a beépített területek mennyiségi és főleg térbeli átalakulása kiválóan jellemzi a társadalmi-gazdasági-politikai folyamatokat, kezdve a társadalom átrétegződésétől, a munkakörülmények, építési szabályozás, földpiac, ingatlanpiac változásán át a környezeti, táji értékek átalakulásáig.

## **Szuburbanizáció, urban sprawl**

A lakóhelyi szuburbanizáció és a városi terjeszkedés jelenleg a legfontosabb urbanizációs folyamatok Európában, így a posztszocialista európai országokban is, különösen Közép-Európában (Berg et al. 1982; Ilbery 1999; Timár, Váradi 2001; Sturm, Cohen 2004; Csapó, Kocsis 2006; EEA 2006, 2016; Hirt 2007, 2012; Leetmaa, Tammaru 2007; Bajmócy 2012; Csapó, Balogh 2012; Kubeš 2013; Szirmai [ed.] 2011; Szirmai 2017). A lakóhelyi szuburbanizáció vizsgálatánál elsősorban a népesség térbeli átrendeződését, dekoncentrációját elemezzük, míg az urban sprawl kifejezés alatt a városi jellegű beépített területek terjedését értjük, elsősorban abban az esetben, ha ez a terjedés nem kompakt módon, tehát a meglévő beépített területekhez kapcsolódóan, hanem szórtan, egymástól bizonyos távolságra lévő, kisebb-nagyobb, lazán kapcsolódó beépített foltok formájában jön létre. Alapvetően maga a városi tér terjedése felgyorsult (Angel et al. 2011; Haase, Schwarz 2016; Biolek et al. 2017; Gardi 2017; Wolff, Haase, Haase 2018).

A szuburbanizáció gyakori kísérője az úgynevezett urban sprawl, ezért gyakran találkozunk a két fogalommal azonos értelmezésben. A két jelenség azonban nem feltétlenül függ egymástól, bár kétségtelen, hogy a legintenzívebb urban sprawl-lal a szuburbiaiakban találkozhatunk (Salamin, Sütő, Kovács 2009), s különösen a szuburbán térségek peremén szembetűnő a mesterségesen beépített felszínek térhódítása (Nagy, Hegedűs 2016; Wolff, Haase, Haase 2018). Az urban sprawl napjainkban széleskörűen vizsgált jelenség, számos meghatározással. Salamin, Sütő és Kovács (2009) kifejezetten a szuburbanizáció jelenségéhez kötik, és a szuburbiai területi terjeszkedéseként definiálják, míg Hardi, Farkas és Hegyiné Bolla (2021) a városias használatot állítja fókuszba, és ezen jellemzővel bíró területek mennyiségi növekedésével és funkcionális átalakulásával írja le a jelenséget. Magyarországon a legkiterjedtebben a fővárosi térségben figyelhető meg, de további nagyvárosok (például Győr, Pécs, Szeged) esetében is felfedezhetők a folyamatra utaló jelek (Salamin, Sütő és Kovács 2009).

Angel és szerzőtársai (2011) megvizsgálták a városi népesség és a városi földterület növekedési ütemét egy 120 városból álló globális mintában 1990 és 2000 között. A népesség növekedési üteme átlagosan 1,60% volt évente, a területi terjeszkedés pedig 3,66%. A világ városi lakossága 43 év alatt megduplázódik, a városi terület kiterjedése pedig csak 19 év alatt. Fontos tanulmányok ennél nagyobb gap-et is bizonyítottak. Alapvető Julian D. Marshall (2007) tanulmánya, amely szerint a városias módon használt területek növekedése akár a háromszorosa is lehet a népességnövekedésnek, s az újonnan beköltöző lakosok területhasználata jellemzően duplája a régiekének. Nyilván a számok változhatnak a vizsgálat módja, s beépített területek definíciója szerint, de a lényeg azonos, a beépített területek növekedése sokkal gyorsabb, mint a lakosságszám növekedése. Ezek a különbségek a várostérségek gyorsan csökkenő lakósűrűségéhez vezetnek (lakósűrűség alatt a népesség és a beépített lakóterület hányadosát értjük). Ez a jelenség világszerte mérhető, s a terület extenzív használatát bizonyítja (Antrop 2004, 2005; Angel et al. 2011; Wolff, Haase, Haase 2018).

Számunkra fontos a táji megközelítés: a környezethasználat szempontjából alapvető szempont, hogy a lakóterületek növekedésén túl figyelembe vegyük azoknak a területeknek is a növekedését is, amelyek az átalakuló életmód miatt urbánus módon használunk. Az eredmények függenek attól, hogy a vizsgálat mit von be az elemzésbe: mit tekintünk urbánus területnek, csak a lakóterületek kiterjedését, avagy minden beépített területet, tekintet nélkül arra, hogy mi a konkrét funkciója. Mi ez utóbbi mellett állunk, hiszen a bevásárlóközpontok, munkahelyek, a kapcsolódás területei is kötődnek az urbánus térhasználat terjedéséhez, annál is inkább, mivel a peri-urban területek egyik fontos jellemzője a monofunkciós övezetek kialakulása. Tehát jellemző a nagy, új lakó-

övezetek létrejötté, mellette a lakóövezetektől térben elkülönülve találjuk a munkahelyeket, szolgáltató központokat, s a természetes és természetközeli területeken terjeszkedő szabadidős, rekreációs használatot.

Ebből két fontos következtetés adódik a táji megközelítésű vizsgálatok számára: 1) a lakosságszámot az összes beépített területtel célszerű összevetni, hiszen nem csak a lakás célra felhasznált teret vesszük igénybe a városperemen, hanem a bevásárlóközpontokat, játszótereket stb.; 2) fontos a beépített területek morfológiai és funkcionális mintázatának vizsgálata. Ez utóbbi elemzés szükségességét indokolja, hogy a városias terek terjeszkedése során a beépített területek mintázatának változása jelentős mértékben befolyásolja a táj ökológiai állapotát: minél fragmentáltabb, szórtaabb a beépítés, annál inkább darabolják fel a természetes és természetközeli élőhelyeket és/vagy agrárterületeket a mesterséges felszínek foltjai és az azokat összekötő infrastrukturális vonalak (Forman 1995; 2008). Az élőhelyek feldarabolása gyors ökológiai degradációhoz vezethet.

A társadalom szempontjából a mintázat jelentőségét a használat közvetlen és társadalmi költségei adják. Az alacsony lakósűrűség, a diszpergált településszerkezet jelentős mértékben megnöveli a közszolgáltatások üzemi, illetve egy lakosra vetített költségét, akár szinte lehetetlenné téve a közszolgáltatások biztosítását. Mindenki számára szembeűnő a közlekedés és a települési mintázat összefüggése. Camagni, Gibelli és Rigamonti (2002) tipizálta a városterjeszkedés jellemző beépítési mintázatait, s összevetette azokat a tömegközlekedés és a személyautó függőség (car dependency) szempontjából. A legtöbb urban sprawl mintázat jelentős mértékben növeli a személyautó függőséget, ami viszont a környezetszennyezés, a dugók, parkolási gondok, a szolgáltató szektor térbeli átrendeződése stb. miatt többszörösére növelik a közlekedés társadalmi költségét (Kovács et al. 2017; Hardi, Farkas, Hegyiné Bolla 2021). A szuburbanizáció és az urban sprawl számos következménye közül tehát a legismertebb, s legelőször szembeűnő hatás a közlekedési igény erős növekedése, s ez közvetlenül kapcsolatba hozható a környezeti állapot romlásával. Sokan foglalták már össze a városi terek terjeszkedésének környezetre, illetve az emberi egészségre gyakorolt hatásait (Kahn 2000; Johnson 2001; Sturm, Cohen 2004). A kiterjedt listában előkelő helyet foglal el a közlekedési eredetű légszennyezés erősödése, különösen a szálló por, a széndioxid, a nitrogén oxidok koncentrációjának növekedése. Kovács et al. (2017) vizsgálatai szerint a Budapesti agglomerációban élő átlagos ingázó ökológiai lábnyomának 19%-a származik a napi közlekedéséből! Mindebből következik, hogy az urban sprawl hatékonyságot rontó hatása hatványozottan érvényesül, mivel az egyre inkább kiterjedő területen lényegesen kisebb lesz a népsűrűség, mint a belső, sűrűbben lakott övezetekben.

A nagyvárosok, pl. Budapest esetében a közismert probléma kezelésére általában a tömegközlekedés fejlesztésével, esetleg agglomerációs tarifa/bérlet megoldásokkal, P+R parkolók építésével reagálnak a döntéshozók. Mindezek következtében, Budapest esetében az agglomerációs ingaforgalom több mint fele ezeket a megoldásokat használja a napi ingázásra, s nem személygépkocsit (Jászberényi, Kotosz 2017). Igaz, a nagyvárosi agglomerációban, Budapest körül, az idézett kutatás szerint a személygépkocsi használat övezetenként változik. A közelebbi (10–20 km) övben magasabb, távolabb alacsonyabb.

### A vizsgált térség

A kelet-európai országok egyik legfontosabb térbeli folyamata volt a huszadik század második felében a megkésett urbanizáció (nyilván, országonként eltérő alapokon) (Konrád, Szelényi 1971; Enyedi 1988) minek hatására a térség országainak urbanizációs szintje felzárkózott egymáshoz, s a nyugatihoz – bár kétségtelenül sajátos jellegzetességekkel. Ez a folyamat vizsgálható abban a kontextusban, hogy mennyiben határozta meg a folyamatot a szocialista rendszer (Enyedi 1988; 2012), illetve egy félperiférikus terület sajátos urbanizációjaként is értékelhető (Kennedy et al 1989). A klasszikus tömeges urbanizáció már a nyolcvanas években lefékeződött, s a rendszerváltás után fokozatosan jelentkezett a globálisan is uralkodó szuburbanizáció, s az urban sprawl jelensége is, először a metropolitan, fővárosi várostérségekben (Kovács K. 1999; Kovács Z. 1999, 2006, 2014; Schuchmann 2012), ami a kétezres évekre vált általánosan megfigyelhető jelenséggé.

Elméleti szempontból is érdekes, hogy egy központosított logikán alapuló várostervezés hogyan alakult át egy piaci, liberalizált irányba, a fordista-posztfordista fordulat összekapcsolva a politikai változásokkal (Tosics 2005; Tosics et al. 2010; Ehrlich, Kriszan, Lang 2012; Egedy 2021), a külföldi tőkefüggőség kialakulásával hogyan hatott városaink fejlődésére? Röviden az urbanizáció új irányait mennyiben befolyásolta az alapvető társadalmi változás, hogy a szocialista világ viszonylagos fejlett pereméről a kapitalista világ félperifériájára került a térség. Márpedig Castells (1977) szerint ennek alapvető jelentősége van a városok fejlődési iránya szempontjából. Bár nem az ő korában vizsgált klasszikus ipari kapitalizmus keretei dominálnak a térségben, de a városfejlődés jellemzőire nagymértékben hatnak a beruházások, a tőke térbelisége, a munkarend átalakulása.

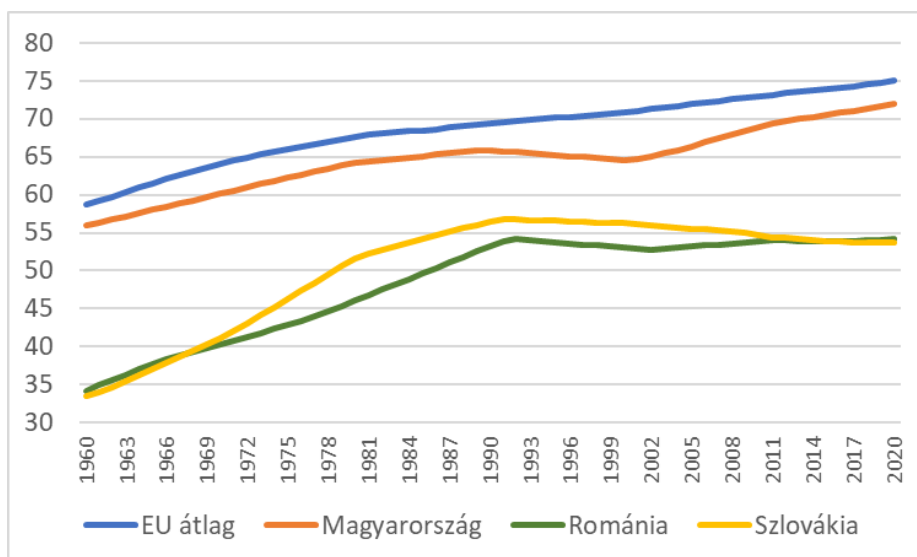


## A településhálózat és az urbanizáció

Ha a három ország urbanizáltsági szintjét nézzük, látható, hogy a 20. század második felében egy kifejezetten rurális jellegű országból váltak urbanizált állammá (1. ábra). Magyarország az 1960-as évekre már meghaladta az 50%-os urbanizáltsági szintet, míg a másik két ország a 35%-hoz közelített. A különbség napjainkra is megmaradt: Magyarországon magas az urbanizáltság szintje, hasonló az EU átlagához, míg a másik két országban 55%-ot közelíti, ami valamivel magasabb, mint a világtálag.

1. ábra

Urbanizáltsági szint a vizsgált országok és az EU 28 területén 1960–2020.



Forrás: The WORLD BANK DATA alapján saját szerkesztés.

Magyarország kiemelkedő adatához nagymértékben hozzájárul Budapest és agglomerációjának súlya a magyar városhálózaton belül: a WORLD Bank adatai szerint az ország népességének 25,2%-a él itt, míg Romániában 17,3, Szlovákiában 14,8% a fővárosi agglomeráció részesedése az ország népességéből. Az elmúlt hatvan évben ezek a részarányok nem változtak kiemelkedő mértékben, Budapest részesedése 32%-ról csökkent le (többé-kevésbé egyenletesen), míg Bukarest esetében 16% volt, majd ingadozva érte el mára a 17,3%-ot. Pozsony 17,5%-ról indult, a mélypontot a kilencvenes években érte el, s részaránya ma ismét növekvő. Mindez rámutat arra, hogy mindhárom

országban más a főváros és agglomerációja településhálózati helyzete. Budapest a történelmi fejlődés eredményeként egy, a huszadik század elején fennálló, lényegesen nagyobb területű ország fővárosaként jött létre. Így a modern Magyarország városhálózata meglehetősen centralizált, a főváros túlsúlyával, s néhány nagyobb regionális központtal, melyek közül hét haladja meg a 100 ezer lakost, de európai középvárosi szintet egyik sem éri el. Romániában Bukarest elhelyezkedése kevésbé centrális, s a nagy területű ország több jelentős regionális központtal rendelkezik, melyek agglomerációjukkal elérik az európai középváros kategóriát (300–400 ezer lakos). Pozsony a három főváros közül a legkisebb, agglomerációjával együtt is a középvárosi kategóriába tartozik. Pozsony csak 1993 óta főváros, mikor Szlovákia kivált Csehszlovákiából, mely államalakulat fővárosa, a másfél milliós Prága mellett a két jelentős regionális központ egyike volt, Brno mellett. Elhelyezkedése az ország szempontjából periférikus, közvetlenül a nyugati határ mellett található. Így Szlovákia ma kétpólusú: a másik nagyváros Kassa az ország keleti részén található, mely gazdasági szempontból kevésbé fejlett. A két városon kívül csak kisebb, százezer fő alatti központokat találunk (Rechnitzer 2022). Ezek a városhálózati eltérések a belső migrációs irányokra is hatással vannak. Míg Magyarországon és Szlovákiában a belföldi migráció elsősorban fővárosok és agglomerációik felé irányul, s azon kívül nagyságrenddel kisebb mértékben néhány regionális centrum térsége növekedik még (Szlovákia esetében a kétpólusúság ellenére is igaz). Romániában Bukarest mellett hasonlóan fontos migrációs célokat találunk az ország különböző regionális központjaiban (Kolozsvar, Temesvár, Ias, Brassó, Nagyszeben, Nagyvárad). Egy dolog közös a három országban: a belső migráció jól körülírható célterületek felé irányul, néhány várost érint, arra meglehetősen erős migrációs nyomást fejt ki, míg az ország többi része, beleértve a kisebb városokat is, folyamatosan veszti a népességét a belső és nemzetközi emigrációnak és az elöregedésnek köszönhetően. Ugyanakkor a nemzetközi immigráció – ellentétben a nyugat-európai példákkal – nem akkora, hogy a városfejlődés irányaira jelentős hatást gyakorolna.

### **Az állami szerepek átalakulása, hatásuk a szuburbiákra és urban sprawl-ra a különböző korszakokban**

A térség urbanus átalakulása vitathatatlanul a szocializmus évtizedeihez kötődik. Míg a fővárosok fejlődése (beleértve Pozsonyt is) már a 19. század végén, 20. század elején megindult, a vidéki központok urbanizációja a második világháború utáni időszakban következett be. Mindhárom országban közös, hogy a városfejlődés, a lakhatás megoldása elsősorban állami beruházásokkal valósult meg, s ezen beruházások üteme elma-

radt az iparosítás és a vidéki lakosság városba áramlásának ütemétől, ami infrastruktúrális feszültségekhez vezetett (Konrád, Szelényi 2000). A lakásállomány növelésére mindegyik ország tömeges, állami lakásépítési programokat kezdeményezett, ami nem tudta kielégíteni az igényeket. Ennek ellensúlyozására mindegyik kormányzat igyekezett fékezni a városba áramlást, elsősorban adminisztratív eszközökkel. A túlterhelt állami bérlakásszektor mellett így a városban dolgozó családok lakhatása magánberuházás formájában valósult meg, elsősorban a falvakban, illetve a városok peremén. Az 1980-as évekre így beszélhetünk a városperemek növekedéséről, amit egyes szerzők „pszeudo-szuburbanizáció”-nak is neveznek (Vasárus 2016). A vidéki városok körül általános jelenséggé vált, hogy az urbanizációs szint növelését a szomszédos falusias települések városhoz csatolásával oldották meg, így növelve a városi lakosság arányát, „kvázi-szuburbiák” keletkeztek. Budapest esetében a korábbi, két világháború között kialakult szuburbiákat csatolta a városhoz a „Nagy-Budapest” kialakítása 1950-ben. Pozsony a vidéki központokhoz hasonlóan a hetvenes években kebelezte be a szomszédos településeket, míg Bukarest esetében ilyen típusú bővülés nem történt. Itt, ellentétben a másik két fővárossal a rendszerváltásig a főváros tipikus rurális területekkel találkozott. Mindegyik eset formájában, megjelenésében hasonló volt a szuburbán területekhez, de a hajtóerők, a megvalósulási módok attól eltértek. Elsősorban az állami szektornak az urbanizációs nyomás kielégítéséhez elégtelen beruházási kapacitásai miatt jöttek létre. Mindenesetre elmondható, hogy az állami szektor túlsúlya, a központi tervezés, elosztás egy, a mainál kompaktabb területi fejlődést eredményezett, s több korabeli lakótelep térbeli elhelyezése, a közlekedési és egyéb hálózatok komplex tervezésével valósultak meg. A mezőgazdasági területtel való takarékos gazdálkodás igazi vadhajtása volt a román kommunista kormányzat település szisztematizálási programja, mely 1975 és 1990 között volt érvényben, mely nem csak a falvak, de a kisebb városok életét is megkeserítve egyenesen a „kevésbé hatékony” egyéni, családi házas területek felszámolásával, s a lakók központi blokkokba költöztetésével kívánta a mezőgazdasági területeket nem csak megőrizni, de gyarapítani is. Mindezek a jelenségek, melyek a politikai szándékokból és a központosított gazdasági irányítás elégtelenségéből keletkeztek ellentmondtak mind a lakosság természetes szándékainak, mind a piaci törvényeknek (Suditu et al. 2010, 2014; Grigorescu et al. 2012; Suditu 2012; Dumitrache et al. 2016).

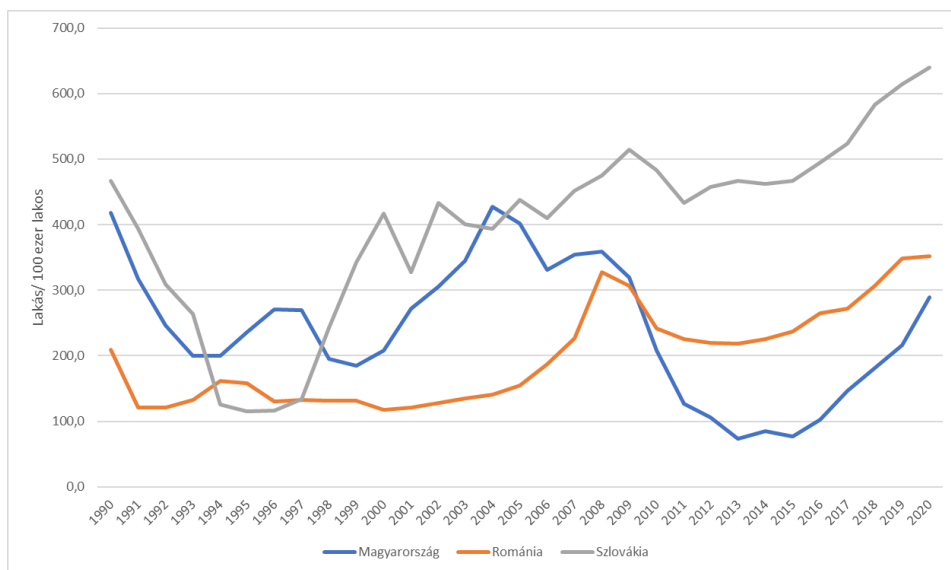
A rendszerváltás egyik legfontosabb mérlege a témánk szempontjából, hogy a kilencvenes évekre az állam kivonult a lakáspiacról, s bérlakástulajdonától is megszabadult, általában a bentlakók privatizálhatták a lakásaikat (Dövényi, Kok, Kovács 1998). Ennek két következménye lett: a bérlakásszektor szinte megszűnt mindhárom országban. Míg korábban a városi lakások döntő hányada bérlakás volt, mára a három ország lakásainak elsöprő többsége magántulajdon (a tulajdonos lakik benne). A saját tulajdonú

lakások arányában a három ország produkálja a legmagasabb értékeket az Európai Unióban: Magyarország és Szlovákia lakosainak 85 és 90% körül, míg Romániában ugyanez az érték 95% körüli (Portfolio 2018, EUROSTAT). A bérlakásszektor elenyésző mennyiségűvé vált. A másik hatás, hogy az újonnan épített lakások száma radikálisan visszaesett az 1990-es években, különösen a városokban. Az új lakások jellemzően vidéken, önerővel, családházak formájában épültek. A városi használt lakások ára így jelentősen megemelkedett, ami egy tőkét adott azon családok kezébe, akik korábban az államtól nyomott áron vásárolták meg azokat. Az egykor egy-egy iparágra vagy nagyüzemre épülő ún. „szocialista városok” lakásainak értéke ugyanakkor rendkívül leesett, ami szinte lehetetlenné tette az ott élők jobb munkalehetőséggel bíró területekre költözését. Az olcsó lakhatás is falun vált lehetővé, ami oda vezetett, hogy pl. Romániában jelentőssé vált a városból vidékre áramlás (Suditu et al. 2010, 2014; Grigorescu et al. 2012; Suditu 2012), Magyarországon pedig a városszéli kertes övezetekbe költözéssel menekültek a szegényebb családok a növekvő városi költségek elől.

A lakásépítés mindegyik országban a kétezres évek elején kapott újabb lendületet (2. ábra). Ehhez két dolog vált elérhetővé: az addig elérhetetlen/nem létező jelzaloghitel, valamint a hatékony állami támogatások. Mindkét eszköz az új lakások építését preferálta. Ekkor a magánérős, családház építés vált jellemzővé, s az olcsó telkek miatt felértékelődtek a város környéki települések. A fővárosok esetében ez a jelenség már a kilencvenes évek közepétől tömegessé vált (Váradi 1997), míg a vidéki központok a 2000-es évek elejétől kapcsolódtak be ebbe a folyamatba. A 2008-as világválság jelentős visszaesést okozott, de különösen Magyarországon a kormányzati anyagi támogatásnak köszönhetően újra gyorsan emelkedésnek indult az újonnan épített lakások száma. Közben azonban történt egy jelentős átalakulás: a városokban, de a szuburbiaiakban is egyre fontosabbá vált a vállalkozói lakásépítés, így elterjedtek a sorházak, a többlakásos blokkházak, míg a családi házak a távolabbi övezetekbe szorultak ki. Ennek oka is és következménye is a telekárak rendkívüli emelkedése ezekben a térségekben. Ez a folyamat először Romániában, majd Szlovákiában (Kopecká, Rosina 2014; Haladová, Petrovič 2015; Izakovičová, Mederly, Petrovič 2017; Repaská, Viliňová, Šolcová 2017), legkésőbb Magyarországon vált szemmel láthatóvá. Az így felépült kis lakások tömege ma már eladásra készül, befektetők vásárolják meg, s így egy rejtett, új privát bérlakás szektor kezd kialakulni különösen azokban a városokban és agglomerációkban, melyek a szegényebb rétegek vándorlási célterületévé váltak. Az urban sprawl és a városi lakásállomány felújítási hulláma szempontjából kedvezőtlen, hogy a kormányok elsősorban az új lakások építését/vásárlását támogatják, a felújításokra, bérlakások építésére jelentős programok még nincsenek. Ebben az esetben viszont erős a nyomás arra, hogy a befektetők, vállalkozók minél költséghatékonyabban építsenek új lakásokat, s ez rányomja a bélyegét a városok terjeszkedésére is (Hajdú, Horeczki, Rácz 2018).

2. ábra

A befejezett lakások száma 100 ezer lakosra vetítve 1990 és 2020 között  
a három országban



Forrás: A nemzeti statisztikai hivatalok 2022 adatai alapján saját számítás és szerkesztés.

A 2008. évi világválság mintha fordulatot hozott volna a lakásépítésekben, a szuburbiák beépítésében. Különösen Romániában tapasztalható, hogy a városokhoz közeli szuburbiákban az addigi családiházak beépítés helyett/mellett emeletes lakóépületek épülnek tömegesen, míg Magyarországon és Szlovákiában ezek volumene kisebb, sűrűn beépített lakótömbök helyett inkább a sorházak jellemzőek.

A lakásépítés és településfejlesztés szabályozásának átalakulása is fontos tényező az urban sprawl jelenőségének megértéséhez (Szirmai 2011). A rendszerváltás előtt – mint már bemutattuk – a központi tervezés uralkodott, aminek következtében a városok kompaktsága a nyugatinál nagyobb mértéket ért el. A kilencvenes évektől ugyanakkor ez a szerep szinte megszűnt, országonként különböző mértékben. Alapvető fontosságú volt a települések önállóságának visszaállítása, s ez az építésügyi ügyekre is igaz volt. Tehát a települések dönthettek a saját területük építési ügyeiben, ugyanakkor a szabályozás, s különösen a szabályszegések szankcionálása egyre liberálisabbá vált. Ami fontos problémát jelentett, hogy ebben a kérdésben a települések között, s főleg agglomerációs szinten megszűnt az egyeztetés kötelezettsége. Magyarországon az építésügy az elmúlt években egyre inkább újra központosítottá vált, igaz, a járások szintjére delegált

feladat, így a településeknek újra egyre kisebb a ráhatása arra, hogy mi és hogyan épül a területükön. Az erős piaci nyomás ugyanakkor növeli a vállalkozások lobbijét a települési rendeletek számukra megfelelő alakítása érdekében. Mindennek eredménye, hogy különösen Romániában a szabályozás és az építés némiképp kaotikussá vált, de Magyarországon és Szlovákiában is tapasztaljuk, hogy sok beépítés elsősorban a vállalkozók rövid távú érdekeinek felel meg, s nem a lakók vagy társadalom hosszabb távú érdekeinek (Suditu 2012; Hajdú, Horeczki, Rácz 2018; Izakovičová, Petrovič, Paudišová 2022). Ennek hatása vélhetően 10-15 év múlva fog érződni, mikor a ma rendkívül sűrűn, esetleg nem megfelelő minőségben felépített városi és város környéki nyedek társadalmi és műszaki leépülésnek indulnak.

A szuburbiákat vizsgálva látható, hogy az elmúlt mintegy másfél évtized fejlődési trendjei eltérnek a korábbiaktól. A beépítések mennyiségi és minőségi jellemzői megváltoztak, kisebb lakótelkeken nagyobb beépítési arányokat látunk, s a lakósűrűség ezeken a településeken rendkívüli mértékben növekszik. Mindez nem mond ellent annak a bevezetőben tett megállapításnak, hogy a várostérségek lakósűrűsége gyorsan csökken. Sok, sűrűn beépített folt alakul ki, az egyes szuburbán településeken egyes utcák, újonnan lakóövezetté nyilvánított egykori külterületek gyorsan benépesednek, s gyakran túlnepesednek. Mindezt a vizet át nem eresztő felszínek terjedésével vizsgáljuk meg.

## Adatok, Módszertan

A városi területek terjedésének vizsgálatához a leggyakrabban használt módszer a műholdfelvételek kiemeléséből nyert adatbázisok, melyek segítségével kimutathatók a földfelszín fedettségének típusai, azok kiterjedése, változása. Ehhez ma már több forrás is elérhető, ebből európai szinten leginkább használt és hozzáférhető az Európai Bizottság által létrehozott és koordinált Copernicus program adatbázisa. A program a műholdfelvételek elemzésén túl földi megfigyeléssel, szakértői részvétellel korrigálja az adatait, így évről évre pontosabb információk nyerhetők. A Copernicus „Land cover and Land use mapping” csomagja tartalmazza a CORINE Land Cover (CLC) adatbázist, mely ma már öt időpontra (1990; 2000; 2006; 2012; 2018) tartalmazza az uniós és a csatlakozni szándékozó országok területének felszínfedettségi adatait.

A Copernicus adatok közül számunkra a leginkább megfelelőnek a vizet át nem eresztő felszínek arányait mutató rétegek tűnnek. Ezek a nagy felbontású rétegek közé tartoznak, melyeknek felbontása 20\*20m, szemben a CORINE adatbázissal, ahol a felvételezés negyed hektáros felbontással történik, s a publikált raszter ábra, melyből dolgozunk, 100\*100m felbontású. A vizet át nem eresztő felszín adatok használata melletti további érveink, hogy ennek feldolgozásával olyan infrastrukturális elemek kiépítése is

láthatóvá válik, mint pl. egy autópálya, ugyanakkor a településeken belüli zöld (tehát vizet átteresztő) területek nem számítanak bele a vizsgálatba. Ez jobban megfelel a fent jelzett vizsgálati elveinknek, miszerint a beépített területek növekedését vizsgáljuk, tekintet nélkül azok funkciójára, s a tájat fragmentáló foltok és tengelyek növekedésének kimutatása fontos tényező. Az adatok használatakor ugyanakkor fel kell hívni a figyelmet arra, hogy az adatállomány megkülönbözteti az adott 20\*20 méteres terület százalékos impregnáló lefedettségét, tehát az egyes, vizet át nem eresztő felületnek sorolt négyzetek eltérő mértékben tartalmaznak ilyen felületeket. Vizsgálatunkban ezeket az adatokat összegeztük, s az alábbi kategóriák szerint vettük figyelembe: 0%, 1–3; 4–15; 16–50; 51–100%-os fedettségi kategóriákat állítottunk fel. A finomabb felbontásnak köszönhetően az itt kimutatott beépített terület nagysága alapvetően kisebb, mint a CLC-ben mért lakóterület nagyság, mivel a kerteket, burkolatlan területeket nem veszi figyelembe. Az adatbázis három évre áll rendelkezésre: 2006, 2012 és 2018. Ezek időben is és országoként is összehasonlíthatók, mert egységes módszertannal készültek, bár a három időpont között eltelt két intervallum eltérő hosszúságú.

A beépített területek mellett a népességszám is szükséges vizsgálatainkhoz, települési szinten. Ezeket az EUROSTAT adatbázisából nyertük. Sajnos egységes, települési szintű lakosság számok csak a népszámlálási évekre, s 2019-re állnak rendelkezésre. Így a népsűrűség számításokat csak a rendelkezésre álló, a felszínfedettségi adathoz legközelebbi évi adattal tudtuk elvégezni. Ezért a 2006. évi felszínfedettséghez a 2001. évi, a 2012. évihez a 2011. évi népességszámot, s a 2018. évihez a 2019-es népesség adatokat rendeltük. Ez pontos információközlésre nem alkalmas, de az időbeli és térbeli tendenciák kimutatására igen.

A vizsgálat lefolytatásához négy területi kategóriát állítottunk fel: 1) a fővárosok közigazgatási területe, valamint három távolsági övezet, úm. 0–10; 10–20; 20–30 kilométeres zóna. Ez utóbbiakat a fővárosok közigazgatási határától mértük, s azon a települések területe került bele a számításba, melyeknek beépített területe az adott zónán belül kezdődött. Ezért fordulhat elő, hogy a legkülső zóna összesített területe néhol kisebb, mint a belső zónaké.

## Eredmények

A kétezres évek első két évtizedében mindhárom főváros esetében jelentős szuburbanizációs tendenciák láthatók, ha a főváros és a térsége övezeteinek lakosság szám változását vizsgáljuk (*1. táblázat*). A második évtizedben a fővárosok népességcsökkenése megállt, sőt növekedésbe fordult, s a növekedés dinamikája eltér, míg Budapest esetében csak 1,2%, addig Pozsonyban 5,1, Bukarestben 9,1%. A legerőteljesebb növekedés

mindhárom esetben a 0–10 kilométeres övezetben zajlott le. A két külső övezet esetében is látható a növekedés Budapest és Pozsony estében, de Bukarest körül ezek a távolabbi övezetek stagnálnak vagy csökkennek.

### 1. táblázat

A vizsgált fővárosok és övezetek területe és népessége, valamint lakosságszám változása

Övezetek	Terület km <sup>2</sup>	Népesség	Lakosságszám változás		
		2019 fő	2001–2012 százalék	2012–2019 százalék	
Budapest – főváros	526,1	1752286	-2,6	1,2	
Övezetek	0-10 km	1607,3	772628	18,9	9,2
	10-20 km	2214,7	320479	4,6	1,9
	20-30 km	1144,3	125396	0,4	0,6
Teljes budapesti térség	5492,5	2970789	2,9	3,2	
Pozsony – főváros	367,9	432864	-4,0	5,1	
Övezetek	0-10 km	688,0	143089	16,7	26,0
	10-20 km	858,1	79292	6,9	10,3
	20-30 km	415,6	56166	2,6	4,3
Teljes pozsonyi térség	2329,7	711411	0,8	9,3	
Bukarest – főváros	240,4	2113362	-0,1	9,1	
Övezetek	0-10 km	1721,4	444000	8,3	26,6
	10-20 km	1866,3	149017	-5,0	1,6
	20-30 km	1244,0	89803	-6,4	-3,0
Teljes bukaresti térség	5072,1	2796182	0,5	10,7	

Forrás: EU COPERNICUS és Urban Audit adatbázis alapján az alap adatbázist készítette: Farkas Jenő, feldolgozás: Hardi Tamás.

A három vizsgált fővárosi térségből a bukaresti növekszik a leggyorsabban, de főként a belső részein, második a pozsonyi térség, ahol általános a növekedés, de a hangsúly a 0–10, illetve a 10–20 kilométeres övezeteken van. A növekedés a budapesti agglomerációban tűnik a legkevésbé dinamikusnak az adatok alapján, de hozzá kell ten-



nünk, hogy az agglomeráció kiterjedése a három közül itt a legnagyobb, ma már a növekedés túllépett a vizsgálati térség harminc kilométeres övezetén, s a folyamat is a legrégebben indult be.

## 2. táblázat

### A talajfedettségi kategóriák változása az egyes években és övezetekben

Területi kategóriák		A talajfedettségi kategória területének aránya a teljes területtől														
		2006					2012					2018				
		0	1-3	4-15	16-50	51-100	0	1-3	4-15	16-50	51-100	0	1-3	4-15	16-50	51-100
százalék																
Buda-pest	Főváros	45,7	0,3	3,5	31,2	19,3	44,8	0,3	3,6	31,6	19,7	44,6	1,0	6,0	25,0	23,4
	0-10	84,3	0,1	1,3	10,8	3,4	83,3	0,1	1,4	11,3	3,9	80,8	0,3	2,3	10,1	6,5
	10-20	94,4	0,1	0,6	3,8	1,1	94,2	0,1	0,6	3,9	1,2	93,2	0,1	0,9	3,7	2,1
	20-30	95,8	0,0	0,4	2,9	0,9	95,7	0,0	0,4	2,9	0,9	94,8	0,1	0,6	2,9	1,6
Teljes terület		87,1	0,1	1,0	8,3	3,5	86,6	0,1	1,1	8,5	3,7	85,2	0,3	1,7	7,5	5,3
Pozsony	Főváros	78,4	0,1	0,8	9,0	11,7	77,4	0,1	0,9	9,4	12,2	74,2	0,2	2,0	10,5	13,1
	0-10	94,0	0,0	0,3	3,2	2,5	92,5	0,0	0,4	4,0	3,0	90,7	0,0	0,6	4,7	4,0
	10-20	96,5	0,0	0,2	1,8	1,5	96,0	0,0	0,2	2,0	1,8	95,1	0,0	0,3	2,4	2,2
	20-30	94,9	0,0	0,2	2,4	2,5	94,0	0,0	0,3	2,9	2,8	93,4	0,0	0,4	3,1	3,1
Teljes terület		92,6	0,0	0,3	3,4	3,6	91,7	0,0	0,4	3,9	4,0	90,2	0,0	0,7	4,5	4,6
Buka-rest	Főváros	34,4	0,4	2,7	22,6	40,0	32,6	0,4	2,9	23,8	40,3	33,3	0,9	5,0	22,4	38,4
	0-10	91,2	0,1	0,6	4,8	3,3	90,1	0,1	0,7	5,3	3,9	87,8	0,1	1,1	5,8	5,2
	10-20	96,8	0,0	0,3	2,3	0,5	96,8	0,0	0,3	2,3	0,5	95,7	0,1	0,6	2,7	1,0
	20-30	96,7	0,0	0,4	2,5	0,5	96,6	0,0	0,4	2,5	0,5	95,6	0,1	0,7	2,8	0,8
Teljes terület		91,9	0,1	0,6	4,1	3,3	91,4	0,1	0,6	4,4	3,5	90,0	0,1	1,0	4,7	4,1

Forrás: EU COPERNICUS és Urban Audit adatbázis alapján az alap adatbázist készítette: Farkas Jenő, feldolgozás: Hardi Tamás.

A három főváros és harminc kilométer sugarú térségükben a felszínfedettség mértékét vizsgálva alapvető eltéréseket láthatunk az egyes vizsgálati térségek között. A „0” százalékos, tehát beépítetlen területek aránya a térségek egészében egyaránt magas, 87,1, 92,6 és 91,9 százalékot tesz ki. Ha az egyes övezeteket vizsgáljuk, akkor a fővárosok területén érzékelhetünk jelentős eltérést. Bukarest területének 33,3; Budapest 44,6; míg Pozsony város területének 74,2 százaléka volt beépítetlen a 2018-as adatok

szerint. Ugyanakkor az egyes vizsgált távolsági zónákban 80,8 és 95,6 százalék között alakultak az értékek, kifelé haladva növekvő mértékben. Amiben fontos különbséget fedezhetünk fel, az a változás dinamikája 2006 és 2018 között. A beépítetlen területek csökkenése általánosan jellemző valamennyi vizsgált térségre, s azon belül az egyes zónákra. Mindegyik zónában és fővárosban jellemzően 1–2 százalékpont közötti csökkenést regisztrálhatunk, a 0-10 kilométeres zóna kivételével, ahol a csökkenés mindegyik országban 3–4 százalékpont közötti (2. táblázat).

Az 1–3 és 4–15%-os beépítettségű területek csekély hányadot tesznek ki, Budapest kivételével 1-2 százalék a részesedésük összesen. Ezek nyilván azok a területek, ahol infrastrukturális elemeket, vonalakat találunk, jelentősebb kiterjedésű építmények nélkül.

A beépítetlen területek komplementereként a sűrűn beépített területek jellegzetességeiben és dinamikájában találunk különbségeket. A 16–50 és 51–100 százalékban fedett területek aránya jelentősen kisebb Pozsony esetében (10,5 és 13,1 százalék), mint Budapest (25,0 és 23,4), illetve Bukarest (22,4 és 38,4 százalék). Budapest esetében érdekesség, hogy a 16–50 százalékos borítottságú területek kiterjedése meghaladja az 51–100 százalékos területekét. A távolsági övezetekben kiemelkedik a Budapest körüli 0–10 kilométeres zóna, melynek értéke közel kétszeresen meghaladják a másik két főváros körüli hasonló övezet értékeit. A legsűrűbben beépített területek kiterjedésének változása általában gyors növekedést mutat. A fővárosokban Bukarest jelent kivételt, ahol néhány százalékpontos csökkenés regisztrálható az előző évekhez képest. Másik érdekesség, hogy Pozsony kivételével az övezetekben kifelé haladva a sűrű beépítés aránya csökken, míg a szlovák főváros térségében a lekülső övezetben a többi országhoz képest jelentős mértékben magasabb a sűrűn beépített területek aránya.

Mint a bevezetőben említettük a várostérségek fejlődésének egyik fontos jellemzője, hogy a beépített területre vetített lakosságszám (lakósűrűség) csökkenő tendenciát mutat, tehát a város környéki tereket egyre extenzívebben használjuk. Vizsgált térségeinkben hasonló a helyzet. A lakósűrűség a három fővárosi térségben általában hasonló értékeket vett fel övezetenként (3. táblázat). Ebből egy jelentős kivétel van, Bukarest fővárosi területe. Bukarest lakósűrűsége mintegy duplája a másik két fővárosban tapasztalható értéknek. Összességében valamennyi fővárosi térségben csökkent a lakósűrűség, tehát a beépített területek növekedése gyorsabb volt, mint a lakosságé. Ez alól a fővárosok és a legbelső övezetek jelentenek kivételt, ahol különösen a második időszakban a lakósűrűség növekedése volt tapasztalható. A két külső övezetben erőteljes csökkenést látunk, miközben ezek népessége növekedett a magyar és a szlovák fővárosi térség esetében, míg Bukarest körül népességcsökkenés mellett ment végbe a lakósűrűség csökkenése.

## 3. táblázat

## A vizet át nem eresztő felszínre vetített lakósűrűség

	Lakósűrűség (fő/km <sup>2</sup> )			Változás (%)		
	2006	2012	2018	2006-2012	2012-2018	
Budapest – főváros	6691,0	6417,4	6881,9	-4,1	7,2	
Övezetek	0-10 km	2600,5	2900,0	11,5	-0,3	
	10-20 km	2736,5	2783,4	1,7	-10,7	
	20-30 km	2886,1	2825,8	2437,8	-2,1	-13,7
Teljes térség	4321,0	4290,2	4230,4	-0,7	-1,4	
Pozsony – főváros	5643,4	5179,6	4973,5	-8,2	-4,0	
Övezetek	0-10 km	2479,5	2342,8	2399,6	-5,5	2,4
	10-20 km	2369,8	2191,0	2024,0	-7,5	-7,6
	20-30 km	2602,1	2282,5	2172,9	-12,3	-4,8
Teljes térség	3944,1	3531,5	3360,7	-10,5	-4,8	
Bukarest – főváros	12877,4	12704,4	14447,1	-1,3	13,7	
Övezetek	0-10 km	2325,8	2222,5	2349,4	-4,4	5,7
	10-20 km	2961,2	2753,0	2184,2	-7,0	-20,7
	20-30 km	2729,3	2524,1	2011,7	-7,5	-20,3
Teljes térség	6651,8	6313,0	6239,6	-5,1	-1,2	

Forrás: EU COPERNICUS és Urban Audit adatbázis alapján az alap adatbázist készítette: Farkas Jenő, feldolgozás: Hardi Tamás.

Vizsgálatunk megmutatta, hogy a sok szerző által a metropolitán területek egyik legfontosabb jellemzőjeként említett lakósűrűség csökkenés általánosan igaznak mondható a három országban is. A 2008. évi világgazdasági válság óta a beépítés dinamikája jelentős mértékben növekedett.

Tanulmányunkban három olyan országot vetettünk össze, melyek hasonló társadalmi-gazdasági átalakulási folyamatokon ment át az elmúlt három évtizedben: egy szocialista rendszerből egy külső tőkeforrásokon alapuló liberális kapitalista rendszerbe. A városok fejlődésében is eszerint hasonló fázisokat különböztettünk meg. Ugyanakkor eltérő földrajzi, településhálózati adottságok mellett, eltérő a történelmi örökség is, melyek a települések fejlődését formálják.

A fővárosok esetében a román és magyar főváros elkülönül a szlováktól. Mindkettő valódi nagyváros, jóval túl a másfél milliós népességen. Történetük azonban eltér: más korszakokban volt fejlődésük legdinamikusabb szakasza. Budapest növekedése már a 19. század végén dinamikus volt, s a 20. században számos, korai szuburbiait kapcsolatok

hozzá, így a népsűrűsége alacsonyabb maradt, mint Bukarestté, melynek dinamikus népességnövekedése a szocializmus idejére esett, s a kommunista ideológia és városfejlesztési princípiumok érvényesültek, egy kompaktabb lakóterület épült ki. Pozsony hagyományosan középvárosi jellegű, fővárosi rangra csak 1993-ban emelkedett. Közigazgatási területén viszonylag sok a be nem építhető hegyvidéki terület, valamint a szocializmus idején hozzácsatolt korábbi falu (Slavík et al. 2011). Így ez utóbbi lakósűrűsége lényegesen alacsonyabb, mint a két nagy lélekszámú fővárosé. Mindhárom fővárosban jelentős volumenű építkezésekkel találkozhattunk az elmúlt évtizedben.

Eredményeink alapján a jelenlegi folyamatokban tükröződnek a történeti, városfejlődési és földrajzi különbségek. A legkiterjedtebb és legrégebbi agglomeráció Budapest körül alakult ki. Itt a népességnövekedés térbeli határa jóval meghaladja a 30 kilométeres vizsgálati övezetünket, s a családi házas beépítésű agglomeráció dominál. Bukarest szocialista öröksége egy kompakt módon fejlesztett, jelentős népsűrűséggel rendelkező, a másik kettőhöz képest kisebb kiterjedésű város. A többiekét jelentősen meghaladó népsűrűsége termelődik újra a városhatáron belül és annak közelében megépült 10-15 emeletes lakóparkokban is. Pozsony egy hagyományos középváros, melynek fejlődését csak az utóbbi két évtizedben jellemezhetjük metropolis régióként. A viszonylag kis kiterjedésű történelmi városhoz jelentős dinamikával rendelkező, egykor önálló falvak (melyeket a szocializmus idején csatoltak Pozsonyhoz) térsége kapcsolódik, ahol a legjellemzőbb a sorházas beépítés. Pozsony további sajátossága, hogy a hegyvidéki környezet mellett az osztrák és magyar államhatár bekorlátozta a terjeszkedését. Az uniós csatlakozás és a shengeni határrend következtében mára jelentős számú szlovák lakos költözött a közeli magyar és osztrák településekre, a szuburbanizációt és az urban sprawl-t a szomszédos országok területére is kiterjesztve.

Összegezve megállapíthatjuk, hogy mindhárom országban jelentős a migráció a fővárosok és térségeik irányába. A szuburbanizáció dinamikája Pozsony esetében szélesebb övezetben jelentkezik, míg Bukarest esetében a legszűkebb térségben. Budapesten és Bukarestben a második időszakban beindult egy reurbanizációs szakasz. Az elsődleges bővülés mellett a városfelújítás korszakába is beléptek. A viszonylag kevés és drága zöldmezős terület pótlására egyre jellemzőbbek a barnamezős területek beépítése, a meglévő épületállomány cseréje, illetve felújítása, funkcióváltása. A városon belül növekszik a beépített területek aránya, kiterjedése, a lakósűrűség, s ehhez kapcsolódik egy egyre sűrűbb beépítésű belső (0–10 km) övezet.

## Összefoglalás

Tanulmányunkban három poszt-szocialista ország urbanizációs tendenciáit vizsgáltuk meg a vizet át nem eresztő felszínek (értsd beépített területek) kiterjedésének változása és a lakosság szám változás összevetésével a fővárosok, vidéki központok térségeinek, valamint a vidéki térségek adatainak összevetésével. A történelmi áttekintés, mint urbanizációs alap után a 2006–2018 közötti időszakra koncentráltunk, hiszen a 2008-ban bekövetkezett válság után a beépítések rendkívüli felgyorsulását tapasztalhatjuk ezekben az országokban. A várostérségekben a lakosság szám növekedés és a beépített területek növekedése közötti olló (a beépítések javára) nyílik, bár nem akkora mértékben, mint amit több szerző a világ más részeiről leírt.

Azt nehéz kideríteni, hogy ebben mekkora szerepe volt a 2008-ik évi válsagnak, de az biztos, hogy annak hatására egy jelentős zuhanás, majd egy eléggé más irányú fejlődés vette kezdetét városainkban, városperemeinken és a vidéki térségben. Úgy látjuk, hogy felgyorsult a városba áramlás, ami elsősorban a fővárosi térségeket, valamint a jelentősebb régióközpontok peremeit érinti. A népességmozgás mellett, annál lényegesen gyorsabb a beépített területek bővülése, különösen a ritkábban lakott térségekben, ahol ezek dinamikája kiugró értékeket ért el 2012 és 2018 között. Mindezeknek több negatív hatása is bekövetkezhet. A városokhoz közeli területeken olyan sűrűn lakott övezetek alakulnak ki, melyek későbbi társadalmi problémák forrásai lehetnek. A leburkolt területek arányának gyors növekedése ugyanakkor negatív környezeti hatásokat rejt: lefolyási viszonyok, talajvíz viszonyok megváltozása, a sűrűn lakott területeken a hősziget jelenség erősödése, a ritkábban lakott területeken a táj fragmentáltságának növekedése, a közszolgáltatások hatékonyságának csökkenése.

Mindez szükségessé teszi, hogy felhívjuk a figyelmet a szabályozás megerősítésére, a komplex szemléletű települési és területi tervezés fejlesztésének fontosságára, s olyan felvilágosító kampányok szervezésére, melyek bemutatják a lakosságnak a tervezetlen bővülések környezeti, klíma adaptációs és társadalmi problémáit, melyek akár az egyes lakosok életminőségére, s tulajdonának értékére is hatással lehetnek.

## Köszönetnyilvánítás

A tanulmány alapjául szolgáló vizsgálatot az NKFIH OTKA K 128703 azonosítójú, „A szuburbanizáció, az urban sprawl hatása a szuburbiák környezeti átalakulására Közép-Európa vidéki várostérségeiben” című kutatás támogatta. Kutatásvezető: Hardi Tamás

## Irodalom

- Angel S., Parent J., Civco D.L., Blei A.M., Potere D. (2011): The dimensions of global urban expansion: Estimates and projections for all countries, 2000–2050. *Progress in Planning*, 2., 53–107. <https://doi.org/10.1016/j.progress.2011.04.001>
- Antrop, M. (2004): Landscape change and the urbanization process in Europe. *Landscape and Urban Planning*, 1–4., 9–26. [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(03\)00026-4](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(03)00026-4)
- Antrop, M. (2005): Why landscapes of the past are important for the future? *Landscape and Urban Planning*, 1–2., 21–34. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2003.10.002>
- Bajmócy, P. (2012): Suburbanisation and suburban regions in Hungary after 1990, In: Csapó T., Balogh A. (eds.): *Development of the Settlement Network in the Central European Countries: Past, Present, and Future*. Springer, Heidelberg, 207–221. [https://doi.org/10.1007/978-3-642-20314-5\\_15](https://doi.org/10.1007/978-3-642-20314-5_15)
- Berg, van den L., Drewett, R., Klaassen L. H., Rossi, A., Vijverberg, C. H. T. (1982): *Urban Europe: vol.1.: Study of Growth and Decline*. Pergamon Press, New York, Oxford.
- Bettencourt, L., West, G. (2010): A unified theory of urban living. *Nature*, 467, 912–913. <https://doi.org/10.1038/467912a>
- Biolek, J., Andráško, I., Malý, J., Zrůstová, P. (2017): Interrelated aspects of residential suburbanization and collective quality of life: A case study in Czech suburbs. *Acta geographica Slovenica*, 1., 65–75. DOI: <http://dx.doi.org/10.3986/AGS.909>
- Suditu, B., Ginavar, A., Muică, A., Iordăchescu, C., Vârdol, A. Ghinea, B. (2010): Urban sprawl characteristics and typologies in Romania. *Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography*, 2, 79–87.
- Breheny, M. J. (1992): The contradiction of compact city: A review. In: Breheny, M. J. (ed.): *Sustainable Development and Urban Form. European Research in Regional Science series No. 2*. Series editor: Batey, P. W. J.): Pion Limited, London. 138–159.
- Camagni, R., Gibelli, M. C., Rigamonti, P. (2002): Urban mobility and urban form: the social and environmental costs of different patterns of urban expansion. *Ecological Economics*, 2., 199–216. DOI: 10.1016/S0921-8009(01)00254-3
- Castells, M. (1977): *The urban question: a Marxist approach*. MIT Press, Cambridge, MA.
- Czaková, G. (2010): Az urbanizációs folyamat Szlovákiában. In: Mezei, I., Hardi, T., Koós, B., Barabas, D., Gallay, M., Kandráčová, V. (eds.): *Földrajzi szemelvények határok nélkül*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 206–210.
- Csapó, T., Kocsis, Zs. (eds.) (2006): *Agglomerációk és szuburbanizálódás Magyarországon*. Savaria University Press, Szombathely.
- Csapó, T., Balogh, A. (eds.) (2012): *Development of the Settlement Network in the Central European Countries: Past, Present, and Future*. Springer, Heidelberg. <https://doi.org/10.1007/978-3-642-20314-5>
- Dövényi Z., Kok H., Kovács Z. (1998): A szuburbanizáció, a lokális társadalom és a helyi önkormányzati politika összefüggései a budapesti agglomerációban. In: *Migráció*. KSH Népeségstudományi Kutatóintézet, Budapest, 229–237.
- Dumitrache, L., Zamfir, D., Nae, M., Simion, G., Stoica, I-V. (2016): The Urban Nexus: Contradictions and Dilemmas of (Post)Communist (Sub)Urbanization in Romania. *Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography*, 1., 39–58. DOI:10.5719/hgeo.2016.101.3
- EEA (European Environment Agency) (2006): *Urban sprawl in Europe – The ignored challenge*. EEA Report 2006 No 10/2006. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg. [https://www.eea.europa.eu/publications/eea\\_report\\_2006\\_10/eea\\_report\\_10\\_2006.pdf](https://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10/eea_report_10_2006.pdf)

- EEA (European Environment Agency) (2016): Urban sprawl in Europe. Joint EEA-FOEN report. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg. [https://www.eea.europa.eu/publications/urban-sprawl-in-europe/at\\_download/file](https://www.eea.europa.eu/publications/urban-sprawl-in-europe/at_download/file)
- Egedy T (2021): A kelet-közép-európai városrégiók átalakulása a posztfordist korbán – elméleti alapok (The transformation of east central european urban regions in the post-fordist era – theoretical foundations). *Földrajzi Közlemények*, 4., 354–368. <https://doi.org/10.32643/fk.145.4.6>
- Ehrlich, K., Kriszán, A., Lang, T. (2012): Urban Development in Central and Eastern Europe – Between Peripheralization and Centralization. *Planning Review*, 2., 77–92. <https://doi.org/10.1080/02513625.2012.721611>
- Enyedi, Gy. (1988): *A városfejlődés szakaszai*. Akadémia Kiadó, Budapest.
- Enyedi, GY. (2012): *Városi világ*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Fang, C., Yu, D. (2017): Urban agglomeration: An evolving concept of an emerging phenomenon. *Landscape and Urban Planning*, June, 126–136. <http://dx.doi.org/10.1016/j.landurbplan.2017.02.014>
- Forman, R. T. T. (1995): *Land Mosaics: The Ecology of Landscapes and Regions*. Cambridge University Press, Cambridge/New York. <https://doi.org/10.1017/9781107050327>
- Forman, R. T. T. (2008): *Urban Regions: Ecology and Planning Beyond the City*. Cambridge University Press, Cambridge/New York. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511754982>
- Gajdoš, P., Moravanská, K. (2013): *Suburbanizácia a jej podoba na Slovensku*. SAV, Bratislava.
- Gardi, C. (2017): Is urban expansion a problem? In: Gardi, C. (ed.): *Urban expansion, landcover and soil ecosystem services*. Routledge, London and New York, 1–18. <https://doi.org/10.4324/9781315715674-1>
- Grigorescu, I., Mitrică, B., Kucsicsa, G., Popovici, E. A., Dumitrașcu, M., Cuculici, R. (2012): Post-communist land use changes related to urban sprawl in the Romanian metropolitan areas. *Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography*, 1., 35–46. <https://doi.org/10.5719/hgeo.2012.61.35>
- Haase, D., Schwarz, N. (2016) Urban land use in the global context. In: Seto, K. C., Solecki, W. D., Griffith, C. A. (eds): *The Routledge handbook of urbanization and global environmental change*. Routledge, Abingdon, New York, 50–63.
- Haase, D., Kabisch, N., Haase, A. (2013): *Endless Urban Growth? On the Mismatch of Population, Household and Urban Land Area Growth and Its Effects on the Urban Debate*. PLoS One, 6., e66531. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0066531>
- Hajdú, Z., Horeczki, R. Rácz, Sz. (2018): Changing settlement networks in Central and Eastern Europe with special regard to urban networks. In: Lux, G., Horváth Gy. (eds): *The Routledge handbook to regional development in Central and Eastern Europe*. Routledge, Abingdon, New York, 123–140. <https://doi.org/10.4324/9781315586137-8>
- Haladová, I., Petrovič, F. (2015): Classification of Land Use Changes (Model Area: Nitra Town). *Ekologia*, 3., 249–259. <https://doi.org/10.1515/eko-2015-0024>
- Harangozó, G., Kovács, Z., Kondor, A. Cs., Szabó, B. (2019): A budapesti várostérség fogyasztási alapú ökológiai lábnyomának változása 2003 és 2013 között. *Területi Statisztika*, 1., 97–123. DOI: 10.15196/TS590105
- Hardi, T., Farkas, O., Hegyiné Bolla, K. (2021): A személygépjármű-forgalom növekedésének környezeti hatása egy Győr környéki szuburbán útszakaszon. (Environmental impact of increasing car traffic on suburban road section around Győr). *Területi Statisztika*, 4., 503–526.
- Hirt, S. (2007): Suburbanizing Sofia: Characteristics of Post-Socialist Peri-Urban Change. *Urban Geography*, 8., 755–780. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.28.8.755>

- Hirt, A. S. (2012): *Iron Curtains: Gates, Suburbs and Privatization of Space in the Post-socialist City*. Wiley & Sons Ltd., Chichester. <https://doi.org/10.1002/9781118295922>
- Ilbery, B. (ed) (1999): *The Geography of Rural Change*. Longman, Essex.
- Izakovičová, Z., Mederly, P., Petrovič, F. (2017): Long-term Land Use Changes Driven by Urbanisation and Their Environmental Effects (Example of Trnava City, Slovakia). *Sustainability*, 9., 1–28. <https://doi.org/10.3390/su9091553>
- Izakovičová, Z.; Petrovič, F.; Pauditšová, E. (2022): The Impacts of Urbanisation on Landscape and Environment: The Case of Slovakia. *Sustainability*, 1., 60. <https://doi.org/10.3390/su14010060>
- Jászberényi, M., Kotosz B. (2009): *Közlekedési szokások vizsgálata Budapest délnyugati agglomerációjában*. *Statisztikai Szemle*, 2., 166–190.
- Jat, M.K., Garg, P.K., Khare, D. (2008): Monitoring and Modelling of Urban Sprawl Using Remote Sensing and GIS Techniques. *International Journal of Applied Earth Observation and Geoinformation*, 1., 26–43. doi:10.1016/j.jag.2007.04.002.
- Johnson, M. P. (2001): Environmental impacts of urban sprawl: a survey of the literature and proposed research agenda. *Environment and Planning A*, Volum 33., 717–735. <https://doi.org/10.1068/a3327>
- Kahn, M. E. (2000): Environmental Impact of Suburbanization. *Journal of Policy Analysis and Management*, 4., 569–586. [https://doi.org/10.1002/1520-6688\(200023\)19:4<569::AID-PAM3>3.0.CO;2-P](https://doi.org/10.1002/1520-6688(200023)19:4<569::AID-PAM3>3.0.CO;2-P)
- Kennedy, M. D., Smith, D.A. (1989): East central European urbanization: a political economy of the world-system perspective. *International Journal of Urban and Regional Research*, 4., 597–624. <http://hdl.handle.net/2027.42/73059> DOI 10.1111/j.1468-2427.1989.tb00138.x
- Kocsis, J. (2015): Patterns of Urban Development in Budapest after 1989. *Hungarian Studies*, 1–2., 1–20. <https://doi.org/10.1556/044.2015.29.1-2.1>
- Konrád, Gy., Szelényi, I. (2000): *Urbanizáció és területi gazdálkodás*. Juhász Gyula Felsőoktatási Kiadó, Szeged.
- Kopecká, M., Rosina, K. (2014): Identification of Changes in Urbanized Landscape Based on VHR Satellite Data: 847 Study Area of Trnava (in Slovakia). *Geographical Journal*, 3., 247–267.
- Kovács, K. (1999): Szuburbanizációs folyamatok a fővárosban és a budapesti agglomerációban In: Barta, Gy., Beluszky, P. (szerk.): *Társadalmi-gazdasági átalakulás a Budapesti agglomerációban*. Regionális Kutatási Alapítvány, Budapest, 91–114.
- Kovács, Z. (2006): Budapest elővárosi övezetének átalakulása a rendszerváltozás után. In: Csapó T.–Kocsis Zs. (szerk.): *Agglomerációk és szuburbanizálódás Magyarországon*. Savaria University Press, Szombathely, 20–34.
- Kovács, Z. (2014): New post-socialist urban landscapes: The emergence of gated communities in East-Central Europe, Guest Editorial. *Cities*, 2., 179–181. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2013.09.001>
- Kovács, Z., Szigeti, C., Egedy, T., Szabó, B., Kondor, A. Cs. (2017): Az urbanizáció környezeti hatásai - Az ingázás ökológiai lábnyomának változása a budapesti várostérségben. *Területi Statisztika*, 5., 469–494., DOI: 10.15196/TS570501
- Kovács, Z., Harangozó, G., Szigeti, C., Koppány, K., Kondor, A. Cs., Szabó, B. (2020): Measuring the impacts of suburbanization with ecological footprint calculations. *Cities*, June, 102715. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102715>
- Kovács, Z. (1999): Cities from state-socialism to global capitalism: an introduction. *GeoJournal*, 1., 1–6. <https://doi.org/10.1023/A:1007048819606>
- Kubeš, J. (2013): European post-socialist cities and their near hinterland in intra-urban geography literature. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*. March, 19–43. <https://doi.org/10.2478/bog-2013-0002>



- Kubeš, J. (2015): Analysis of regulation of residential suburbanisation in hinterland of post-socialist 'one hundred thousands' city of České Budějovice. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 27., 109–131. <https://doi.org/10.1515/bog-2015-0008>
- Leetmaa, K., Tammaru, T. (2007): Suburbanization in Countries in Transition: Destinations of Suburbanizers in the Tallinn Metropolitan Area. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 2., 127–146. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0467.2007.00244.x>
- Marshall, J. D. (2007): Urban Land Area and Population Growth: A New Scaling Relationship for Metropolitan Expansion. *Urban Studies*, 10., 1889–1904. <https://doi.org/10.1080/00420980701471943>
- Musil, J. (1980): *Urbanization in socialist countries*. White Plains, M E Sharpe, New York.
- Musil, J. (1993): Changing urban systems in post-Communist societies in central Europe: Analysis and prediction. *Urban Studies*, 6., 899–905. <https://doi.org/10.1080/00420989320080841>
- Nagy, Gy., Hegedűs, T. (2016): Urban sprawl or/and suburbanisation? The case of Zalaegerszeg. *Belvedere Meridionale*, 3., 106–119. <https://doi.org/10.14232/belv.2016.3.8>
- Pichler-Milanovic, N., Gutry-Korycka, M., Rink, D. (2007): Sprawl in the post-socialist city: The changing economic and institutional context of Central and Eastern European cities. In: Couch, C., Leontidou, L., Petschel, H. (Eds): *Urban Sprawl in Europe: Landscapes, Land Use Change and Policy*, Blackwell, Oxford, 102–133. <https://doi.org/10.1002/9780470692066.ch4>
- Portfolio (2018): *Saját lakás, kevés hitel – Így állunk Európában*. <https://www.portfolio.hu/bank/20181110/sajat-lakas-keves-hitel-igy-allunk-europaban-303914> downloaded: 12.01.2022.
- Rechnitzer, J. (2022) Kelet- és Közép-Európa nagyvárosainak néhány jellegzetessége. *CITY.HU: Várostudományi Szemle*, 2., 7–27.
- Repaská, G., Vilinová, K., Šolcová, L. (2017): Trends in Development of Residential Areas in Suburban Zone of the City of Nitra (Slovakia). *European Countryside*, 2., 287–301. <https://doi.org/10.1515/euco-2017-0018>
- Salamin, G., Sütő, A., Kovács, F. (2009): A koordinálatlan (nagy)városi terjeszkedés területszervezési kérdései Magyarországon. In: Szabó, V., Fazekas, I. (szerk.): *Települési környezet*. [III. Települési Környezet Konferencia]. [Debrecen, 2009. november 27–28.], Debreceni Egyetem Tájvédelmi és Környezetföldrajzi Tanszék, Debrecen. 203–209.
- Schmidt, S., Fina, S., Siedentop, S. (2014): Post-socialist Sprawl: A Cross-Country Comparison. *European Planning Studies*, 7., 1–26. DOI: 10.1080/09654313.2014.933178
- Schuchmann, J (2012): Suburbanisation processes in the Budapest Metropolitan Region. In: Szirmai, V.; Fassmann, H. (eds.): *Metropolitan Regions in Europe, Austrian-Hungarian Action Fund*, Budapest–Wien, 100–120.
- Slavík, V., Grác, R., Klobučník, M., Kohútová, K. (2011): Development of Suburbanization of Slovakia on the Example of the Bratislava Region. In: Marszal T. (ed.): *Urban Regions as engines of Development*. *Polish Academy of Science, Committee for Spatial Economy and regional Planning*, Warsaw, 35–38.
- Sturm, R., Cohen, D. A. (2004): Suburban sprawl and physical and mental health. *Public Health*, 7., 488–496. doi: 10.1016/j.puhe.2004.02.007.
- Suditu, B. (2012): Urban sprawl – the legal context and territorial practices in Romania. *Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography*, 1., 73–77. <https://doi.org/10.5719/hgeo.2012.61.73>
- Suditu, B., Nae, M., Neguț, S., Dumitrache, L., Gheorghilaș, A. (2014): Suburban landscapes in Romania from 'forting-up' to 'informal-up' and limits of public action. *European Journal of Science and Theology*, 5., 125–138.

- Szelényi, I. (1981) Urban Development and Regional Management in Eastern Europe. *Theory and Society*, 2., 169–205. <https://doi.org/10.1007/BF00139891>
- Szirmai, V. (ed.) (2011): *Urban sprawl in Europe. Similarities and/or differences*. Aula Publishing, Budapest.
- Szirmai, V. (2017): Az új városi urbanizációs modell szocialista és/vagy globális természete. *Tér és Társadalom*, 3., 25–43. doi: 10.17649/TET.31.3.2861.
- Taubenböck, H., Gerten, C., Rusche, K., Siedentop, S., Wurm, M. (2019): Patterns of Eastern European urbanisation in the mirror of Western trends – Convergent, unique or hybrid? *Environment and Planning B Planning and Design*, 7., 1206–1225. <https://doi.org/10.1177/2399808319846902>
- Tímár, J. (1999): Elméleti kérdések a szuburbanizációról. *Földrajzi Értesítő*, 1–2., 7–31.
- Tímár, J., Váradi, M. M. (2001): The uneven development of suburbanization during transition in Hungary. *European Urban and Regional Studies*, 4., 349–360. <https://doi.org/10.1177/096977640100800407>
- Tosics, I. (2005): City development in Central and Eastern Europe since 1990: The impacts of internal forces. In: Hamilton, F.E.I., Dimitrowska-Andrews, K., Pichler-Milanovič, N. (eds): *Transformation of Cities in Central and Eastern Europe: Towards Globalization*. The United Nations University Press, Tokyo, 44–78.
- Tosics, I., Szemzo, H., Illes, D., Gertheis, A. (2010): National Spatial Planning Policies and Governance Typologies, Peri-Urban Land Use Relationships–Strategies and Sustainability Assessment Tools for Urban-Rural Linkages, PLUREL integrated project.
- Váradi, M. M. (1997): Solymár: az aranyfalu. *Tér és Társadalom*, 4., 45–68. doi:10.17649/TET.11.4.449.
- Wolff, M., Haase, D., Haase, A. (2018): *Compact or spread? A quantitative spatial model of urban areas in Europe since 1990*. PLoS ONE. 2., e0192326. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0192326>

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 félremagyarították 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 félértelmezi, 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 termesztene, mint a len vagy repce, s ez a lepárlók helye is. Ezek a zónák kivül, 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, családirházas 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 területén 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 északra, 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 területet 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 szlumok 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 hátterében, 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, mérhetők 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*

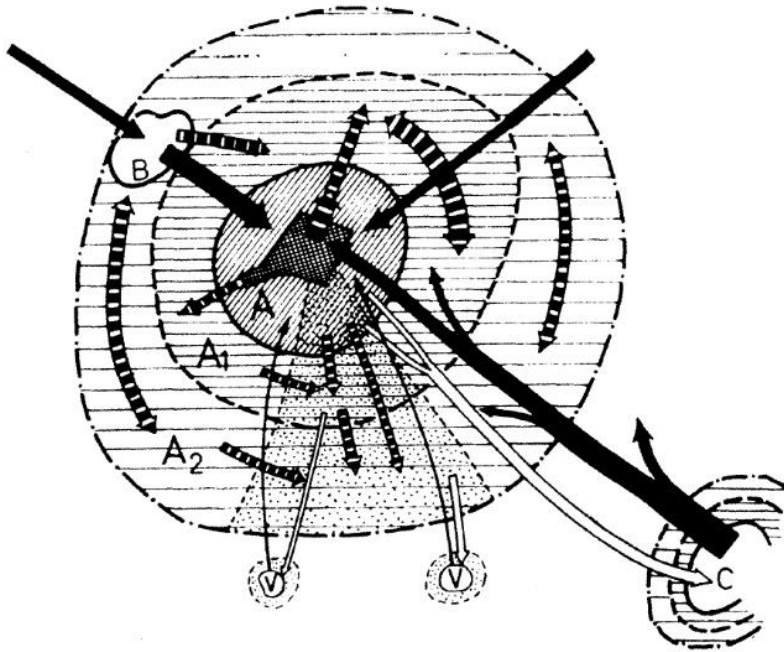
Lawton (1972, 1989) (Lawton, Lee 2002), noha individuális eseteket dolgozott fel, különös tekintettel Liverpoolra, mégis olyan általános kérdések megválaszolásáig jutott el, mint a város szerkezete, organizációja, társadalma és városképe, s noha szinte minden gazdasági, társadalmi és urbanisztikai folyamat, 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 századfordulás 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 elengedhetetlenné 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.

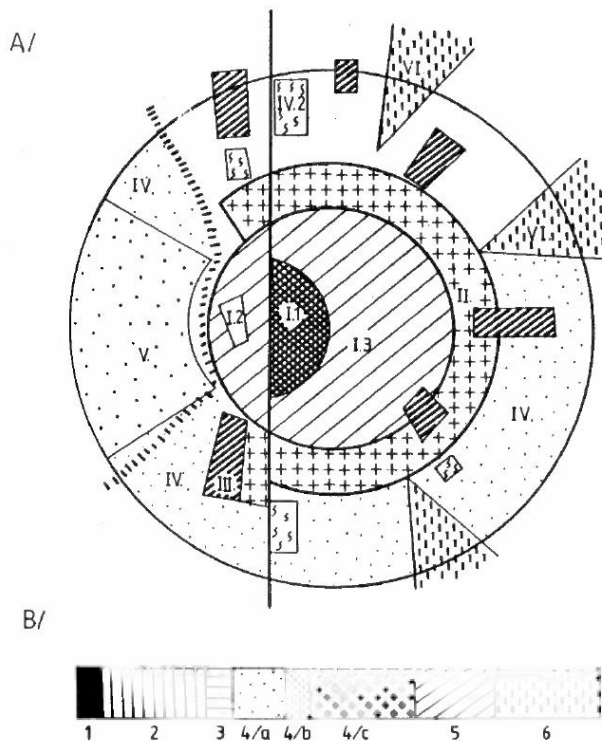
### *Budapest és hinterlandja térszerkezetének átalakulását befolyásoló tényezők*

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**

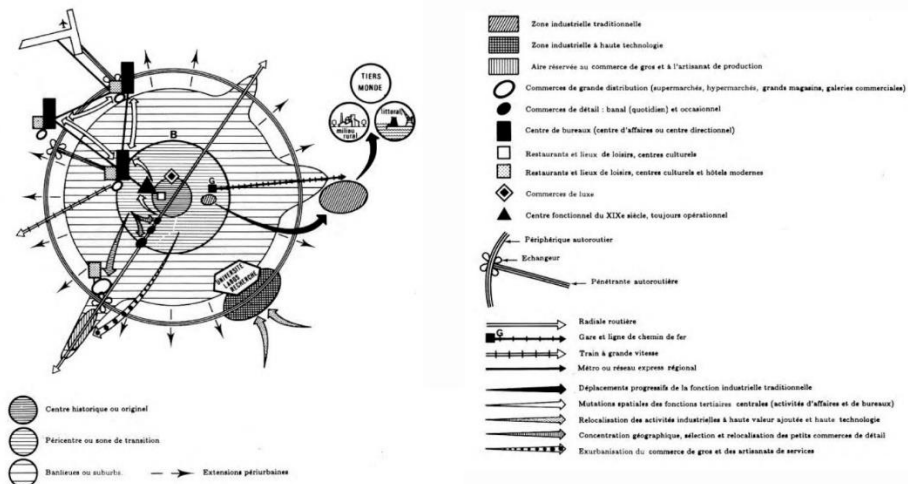
Guy di Méo (1989), francia társadalomföldrajz tudós szerint a nyugateurópai városokra hasonlóképpen hatott a deindusztrializáció, mint amerikai társaikra. Elsőként a nehézipar költözött el, messze a várostól, legalább egy elszigetelt ipari parkba, de sokszor az ország távoli, elmaradottabb részeibe, 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/koherens	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 köztér 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 vegyes 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.)



Schuchmann, J. (2022): Budapest metropolisz térség és a magyar nagyváros térségek egyenlőtlenségi rendszerei city.hu Várostudományi Szemle 2(3), 125–137.

---

## BUDAPEST METROPOLISZ TÉRSÉG A HAZAI TÉRBEN

---

### Budapest metropolisz térség és a magyar nagyváros térségek egyenlőtlenségi rendszerei

*Schuchmann Júlia<sup>1</sup>*

#### *Absztrakt*

Budapest főváros és metropolisz térsége Magyarország legjelentősebb népességi és gazdasági koncentrátuma. Az ország legversenyképesebb városrégiója. Magyarország egyetlen millió főt meghaladó, európai léptékben is jelentős nagyvárosa. Budapesten kívül nyolc vidéki nagyváros (százezer főnél népesebb városok) töltik be a hét magyar régió központjának szerepét. Egyúttal a főváros mellett a legjelentősebb vidéki regionális gazdasági erőterek. Az elmúlt harminc évben a vidéki nagyvárosok eltérő fejlődési pályát futottak be, különbözően sikerült nekik integrálódni a globális és az európai gazdasági hálózatokba. Azokban a vidéki nagyvárosokban, amelyek vonzó gazdasági és társadalmi környezetet nyújtottak, rendelkeztek belső erőforrásokkal, ott hamar megjelentek a nagyobb munkáltatók, külföldi és hazai nagyvállalatok formájában. Élesedett a városverseny a külföldi tőkebefektetőkért is. A sikeresebb városok, ahol megtelepültek nagyobb külföldi vállalatok, ott dinamikus gazdasági és társadalmi fejlődés indult be, míg azok a kevésbé szerencsés nagyvárosok, ahol a gazdaság szerkezetváltása, modernizálódása nem sikerült, azok lemaradtak, mind Budapesthez mind a többi vidéki nagyvárosokhoz képest. Az utóbbi években Budapest gazdasági és társadalmi súlya az országon belül erősödött, miközben a vidéki nagyvárosok lemaradása a főváros metropolisz térségéhez képest növekedett. Jelen tanulmány célja, hogy elemezze az elmúlt évtizedben a budapesti, valamint a vidéki nagyváros térségek fejlődését, a lehetséges közelítés, vagy távolodás trendjeit.

*Kulcsszavak:* Budapesti metropolisztérség, vidéki nagyvárosok, társadalmi-gazdasági fejlődés, egyenlőtlenségek

---

<sup>1</sup> PhD, egyetemi docens, Neumann János Egyetem MNB Gazdaságföldrajz és Településmarketing Tudásközpont

**Abstract**

The Budapest Metropolitan Region is the most powerful concentration of people and economic power in Hungary. This is the most competitive regions in Hungary with more than one million inhabitant. The Budapest Metropolitan region is an important region on European level as well. Out of the capital city and its region there are eight large urban regions with more than 100,000 people. These are the most important rural regional economic centres. Over the past thirty years, rural regional centres have followed different development paths, and they have managed to integrate into the global and European economic networks in different ways. The more successful cities, where larger foreign companies have established, started a dynamic economic and social development, while the less fortunate cities, where the restructuring and modernization of the economy did not succeed, lagged behind, compared to Budapest and the other big cities in the countryside. In recent years, the economic and social-demographic weight of Budapest has increased within the country. The purpose of this study is to analyse in the last decade of the development the Budapest and rural metropolitan areas, the trends of possible convergence or divergence.

*Keywords:* Budapest Metropolitan Region- Hungarian large urban regions-socio-economic development-regional inequalities

**Bevezetés**

Magyarország egyetlen európai léptékben is jelentős, millió főt meghaladó metropolisztársége a Budapesti. Budapest, mint az ország fővárosa központi és kiemelt helyzetben van. Budapesten és várostérségében koncentrálódik a magyar lakosság 27%-a, és ebben a térségben termelődik meg az ország GDP-jének a 40%-a. A Budapesti metropolisztárságban kétszerese a diplomások aránya a többi régióhoz képest, a kutatás-fejlesztési potenciál 67%-a itt található (Budapest 2030 hosszú távú fejlesztési koncepció, 2013). A településhierarchiában a főváros után következnek az úgynevezett regionális vidéki nagyvárosok, amelyek alatt a százezer főnél népesebb városokat érti a szakirodalom. Magyarországon nyugat európai értelemben ezek a városok inkább képviselik a közepes méretű kategóriát (lásd: Franciaország, vagy Németország nagyvárosainak népességszámát) mint a nagyvárosokét. Magyarországon történelmi okai is vannak annak, hogy hiányoznak nálunk a félmillió és egymillió lakosú nagyvárosok, így a száz, kétszázezer főt alig meghaladó nyolc vidéki nagyvárosainknak mindig is kihívás volt a 1,7 milliós várostérségével együtt 2,3 millió lakosú Budapesti metropolisztárság ellenúlyának lenni.

Az elmúlt harminc évben a nyolc vidéki nagyvárosok (Debrecen, Szeged, Pécs, Győr, Miskolc, Kecskemét, Nyíregyháza, Székesfehérvár eltérő fejlődési pályákat futtattak be. Eltérő helyzetből is indultak, különböző örökölt gazdasági és társadalmi szerkezetük volt, különböző mértékben álltak rendelkezésre a belső és lokális erőforrásaik, nem utolsósorban földrajzi helyzetük is meghatározta 1990 utáni fejlődési lehetőségeiket. Számos könyv és tanulmány foglalkozott a hazai nagyvárosok fejlődési folyamataival, a gazdasági versenyképességük, (Rechnitzer, Páthy, Berkes 2014) vagy a társadalmi szerkezetük átalakulásával szempontjából (Szirmai 2009, 2014). A kutatások egy része a vidéki nagyvárosokat fejlettségük szerint viszonyította egymáshoz, jól kimutatva ezzel eltérő fejlődési pályájukat. Az utóbbi évek kutatásai kimutatták, hogy azok a magyar vidéki nagyvárosok és térségeik voltak képesek sikeresebben beintegrálódni az európai és a globális gazdasági hálózatokba, ahol már korán megjelent a külföldi működő tőke (Székesfehérvár). Még sikeresebbek lettek azok a magyar vidéki városok, ahol egy-egy nagy multinacionális cég betudott „ágyazódni” a város gazdasági és társadalmi életébe. Ennek egyik legsikeresebb példája Győr, ahol az Audi szerves része lett a város életének. Az elmúlt évtizedekben kevésbé tudott gazdasági prosperitást felmutatni, sőt inkább a hanyatlás jellemezte a Dél dunántúli régióközpontot, Pécsset és ugyanez mondható el Miskolcra is. Számos felmérés mutatja azt is, hogy a vidék népességmegtartó ereje folyamatosan romlik, a népességfogyás már nem csak a kisebb falvakat és kis közepes méretű városokat, hanem a nagyvárosokat is érinti, különösen a strukturális gazdasági és társadalmi problémákkal hosszú ideje küzdő városokat.

Miközben a vidéki nagyvárosaink egy-két kivételtől (Győr, Kecskemét) eltekintve, gazdaságilag inkább stagnálnak, népességük csökkent, Budapest és térségének társadalmi, demográfiai, kulturális és gazdasági súlya az országon belül folyamatosan növekedett. A távolság a főváros térség és a vidéki nagyvárosok között egyre mélyült, az életszínvonal, a közszolgáltatások minősége, a munkalehetőségek tekintetében. A tanulmány második részében elérhető statisztikai adatok segítségével elemzi a Budapesti metropolisztérség és a nyolc vidéki nagyváros térség társadalmi-demográfiai viszonyait, a városi gazdaságukban megjelenő egyenlőtlenségek rendszereit.

### **Társadalmi demográfiai folyamatok**

A magyar nagyvárosok és térségeik erős népességkoncentráló potenciállal rendelkeznek. 2021-ben a Budapesti metropolisztérség az ország népességének már mintegy 27%-át összpontosította. A nyolc vidéki nagyváros térségben a magyar lakosság 41,2%-a élt. Jól mutatja a koncentráció növekedését, az is, hogy 2000-ben a budapesti metropolisztérség még csak lakosság 17,5%-át koncentrált (Schuchmann, Váradai 2014: 112).

Korábbi kutatásokban már leírásra kerültek, hogy a magyar vidéki nagyváros térségek néhány kivételtől (a budapesti metropolisztérség és a győri várostérsége) eltekintve, különböző mértékben bár, de veszítenek a népességükből. A népességvesztés oka az országos trendekkel is megegyezően az alacsony termékenységi és a magas halálozási ráta, valamint az elvándorlás. Az elmúlt évtizedben ez a demográfiai folyamat folytatódott. 2011 és 2021 között az ország népessége 2,4%-kal esett vissza, ami összeessen 242 915 fő veszteséget jelentett egy évtizeden belül. Az országos mértéknél is jóval nagyobb népességfogyást láthatunk két vidéki nagyváros és térsége esetében. Miskolci várostérségben láthatjuk a legnagyobb fogyást, itt egy kisvárosnyi emberrel 18 717 lett kevesebb, ami 5%-os fogyást jelentett. Az utóbbi évtized egyik nagy vesztese ilyen szempontból a Dél-dunántúli Régió központja Pécs. Pécs, annak ellenére, hogy egyetemváros, komoly kutatás fejlesztési bázissal, kulturális központként sem tudja stabilizálni lakosságának számát, az folyamatosan csökken. 2011 és 2021 között Pécs lakónépessége 9927 fővel esett vissza, ami 5,6%-os csökkenés. Pécsi várostérség lakónépesség fogyása mögött egy erős elvándorlási hullám áll, amely elsősorban a képzettebbeket érinti és vagy a fővárosba, Budapestre, vagy már külföldre irányul. (Rácz, Kovács S, Horeczki 2021: 211). Székesfehérvár népességfogyása meglepően hathat, hiszen gazdaságilag az egyik legsikeresebb város Budapest és Győr után. Székesfehérvár és térségének népességcsökkenését egyrészt szintén Budapest elszívó hatása, másrészt pedig a város korábbi vonzereinek a visszaesése is okozza, és munkaerőpiacának telítődése (Baranyai 2021: 239). A nyíregyházi, szegedi a debreceni és kecskeméti várostérség lakónépessége stagnált. Szeged ugyan 2018-ban az ország harmadik legnépesebb városa lett, átvéve ezzel Miskolc helyét, mégsem tudta ezt a kedvező trendet megfordítani a városból 2000-től kezdődő masszív Budapestre vagy a nyugati határtérségbe történő elvándorlás (Vida, Lengyel 2021). Az elmúlt évtizedben összesen két nagyváros térség növelte lakónépességének számát. Az egyik a Budapesti metropolisztérség. A főváros köré szerveződő vonzástérség lakónépessége egy évtizeden belül majdnem egy átlagos magyar nagyvárosnyi lakossal lett népeőbb, 2011 és 2021 között 82852 fővel nőtt (4%-os növekmény).

A leglátványosabb népességnövekménye a győri nagyváros térségnek volt. Az ország gazdaságilag (budapesti után a második) legerősebb várostérségének a győrinek volt (8%). 2021-ben 16000 emberrel élnek többen, mint 2011-ben. Győr dinamikus népességnövekménye egyértelmű következménye a város gazdasági sikereinek, az Audi gyár stabil működésének és fejlesztéseinek, valamint az osztrák és a szlovák határ közelségének. Az utóbbi évtizedben megnövekedett a napi szinten Magyarország és Ausztria között munkavégzés céljából történő ingázóknak a száma. A nyugati határszé-

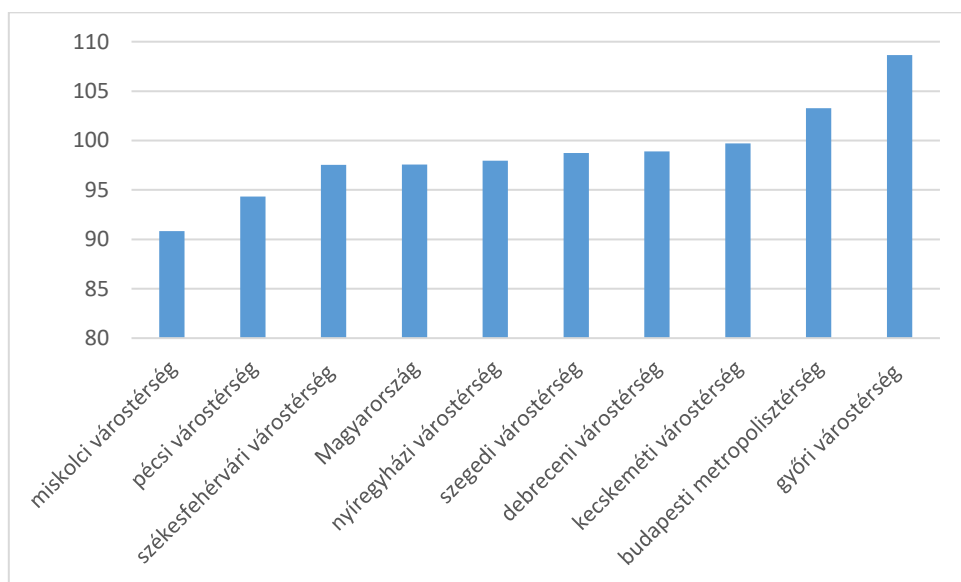


len fekvő települések, köztük kiemelten Győr, az ország 2004-es Európai Unió csatlakozása, majd 2011-től az osztrák munkaerő piaci nyitás után<sup>2</sup> vált országos migrációs célponttá.

Egy 2014-es kutatás szerint több, mint tizenegyezer magyar munkavállaló dolgozott a határ menti Burgenland tartományban. A teljes osztrák munkaerőpiacra 2016-ban tizenhatezer új magyar munkavállaló lépett be, akik nagyrészt Burgenlandban, Felső Ausztriában és Bécsben tudtak elhelyezkedni. A magyar munkavállalókat főképpen a turizmusban, az építőiparban és a különböző szolgáltatásokban alkalmazzák (Bertalan, 2020: 106).

1. ábra

A lakónépesség számának dinamikája 2011 és 2021 között az országban és a kilenc nagyváros térségben (%)



Forrás: TEIR adatok alapján saját szerkesztés.

Az 1. táblázatban jól látható, hogy mely nagyváros térségeket érintett leginkább az elvándorlás.

<sup>2</sup> 2011-től Ausztria megnyitotta a munkaerőpiacát az időközben csatlakozott tagországok munkavállalói előtt, ettől kezdve munkavállalói engedély nélkül lehetett elhelyezkedni.

Az elmúlt tíz évben a legsúlyosabb népességvesztést az elvándorlás miatt Miskolc és térsége szenvedte el. A nyolc vidéki nagyváros térségéből innen vándoroltak el a legtöbben. Ennek okai között említhetjük a történeti múltból fakadó gazdasági és társadalmi problémákat, amelyeket csak részben sikerült a városnak megoldania. Történetileg Miskolc mindig is felszívta a környező települések munkaerejét, de megtartani már nem tudta. Jellemző volt Miskolcra a gyors népességsere, a képzetebbek elvándorlása és az alacsony iskolai végzettségűek beáramlása. Ezt súlyosbította a város gazdaságának merev szerkezete, amely alig volt képes az új gazdasági kihívások megválaszolására. A kéziszerszámokat gyártó Robert Bosch leányvállalata (Robert Bosch Power Tool Kft.) 2001-ben, a járműipari beszállító leányvállalata (Robert Bosch Energy and Body Systems Kft.) 2003-ban települt a városba. A két vállalatnál napjainkban több mint száz fejlesztőmérnök is dolgozik, a teljes foglalkoztatott létszámuk meghaladja az 5000 főt. Miskolc gazdasága erősödni látszik az utóbbi években, társadalmi problémáinak megoldása és enyhítése kulcsfontosságú lenne ezek közül is a város népesség megtartó erejének erősítése (Józsa 2021).

A skála másik végén a győri és a budapesti várostérség állnak. Győr népességnövekedésének jelentős oka a korábbiakban már kifejtett gyors ütemű beköltözések számának felfutása. Az ország második legvonzóbb várostérsége a budapesti metropolisztérség. A budapesti metropolisztérség (amelynek része a budapesti agglomerációs övezet is) népessége növekménye két folyamatból táplálkozik. Egyrészt a fővárosból történő kiköltözések számának növekedésétől. A KSH vonatkozó adatai alapján a főváros lakossága 1990 óta mintegy 13%-kal, közel 259 ezer fővel csökkent. Miközben az agglomerációs övezet lakossága 20%-kal, körülbelül 110 ezer fővel növekedett a kiköltözések miatt. Ugyanígy jelentős az ország más, távolabbi régióiból a főváros és térségébe történő költözések dinamizálódása, amit igazol a vidéki régiók és nagyváros térségek többségének gyors népességfogyása is.

## 1. táblázat

1000 főre jutó migrációs együttható értékének alakulása 2011 és 2021 között

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
debreceni várostérség	-3,5	-4,7	-1,4	-1,3	-1,7	-2	-1,2	-2,9	-2,6	-1	-3,5
<b>győri várostérség</b>	<b>4,8</b>	<b>5</b>	<b>6,4</b>	<b>7,2</b>	<b>5,9</b>	<b>5,8</b>	<b>8</b>	<b>14,6</b>	<b>13,1</b>	<b>7,8</b>	<b>8,5</b>
kecskeméti várostérség	3,5	5	1,9	1,6	1,1	0,2	0,3	-2,4	-1,2	0,7	-0,7
miskolci várostérség	-3,8	-6,4	-3,7	-3,1	-2,2	-0,2	-3,6	-2,6	-5,2	-5,3	-8,3
nyíregyházi várostérség	-2,2	-1,6	-1,8	-2,6	-2,6	-0,4	-3,4	-1,7	-0,4	-0,3	-2
pécsi várostérség	-2,7	-8	-1,2	0,9	-0,2	-0,5	-0,5	-1	-2,7	-0,7	-3,8
szegei várostérség	1,8	0,2	2,6	2,8	1,6	-1	-0,9	-0,7	-2,4	-0,5	-6,3
<b>székes- fehérvári várostérség</b>	<b>0</b>	<b>0,7</b>	<b>1,4</b>	<b>0</b>	<b>0,4</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,4</b>	<b>-1,9</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>
<b>budapesti metropolisz- térség</b>	<b>5,5</b>	<b>5,4</b>	<b>5,9</b>	<b>6,8</b>	<b>4,3</b>	<b>3,2</b>	<b>3,6</b>	<b>4</b>	<b>2,6</b>	<b>-1,9</b>	<b>0,6</b>

Forrás: TEIR adatok alapján saját szerkesztés.

A nagyváros térségek társadalmi folyamatait jelentősen meghatározó trend, a népességük jól látható elöregedése. Ez nem csak nagyvárosi, hanem országos folyamat. Magyarországon az Európai Unióban egyik legalacsonyabb a fertilitási ráta, miközben a halálózási mutatók tekintetében is kedvezőtlen a helyzet. Magyarországon a fertilitási ráta hosszú évek óta romlik, 2020-ban 1,4-et ért el, ami nem elég a társadalom reprodukciójához, vagyis nem éri el a 2,5-öt.

A 2. ábra mutatja, hogy az elmúlt évtizedben romlott az öregedési index értéke, mind országosan, mind pedig a nagyváros térségek esetében. Az országos értéknél (138,1) is magasabb volt öregedési index értéke 2021-ben a miskolci nagyváros térségben (148). A legmagasabb értékek a pécsi (162,7) és a szegei (157) és a székesfehérvári (153) várostérségben voltak. Az országos értéknél alacsonyabb volt az öregedési index értéke a kecskeméti (117), a nyíregyházi (130), a győri (126) és a debreceni várostérségekben (133).

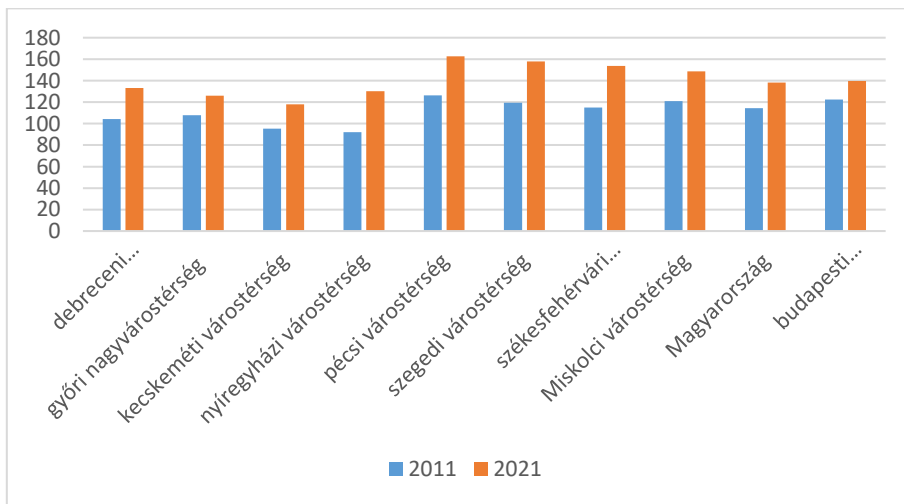
A budapesti metropolisztérség az országos indexel (138) közel megegyező értéket (139) mutat. Azt azonban fontos megemlíteni, hogy Budapest öregebb, az elöregedés

folyamata erőteljesebb a városban, mint a vonzáskörzetében. Ennek oka a lakóhelyi szuburbanizáció, amely jellemzően a fiatalabb, kisgyermekes családokat érinti, ők költöznek ki a városkörnyéki településekre.

Összességében a budapesti metropolisztérség és további nyolc vidéki nagyváros térség demográfiai folyamainak vizsgálatából az alábbi trendek állapíthatók meg. Ma, az országnak két olyan városrégiója van, amely képes egyfelől megtartani, másfelől pedig növelni is a népességét. Az egyik a Budapesti metropolisztérség, a másik pedig a nyugati kettős határszélen fekvő győri nagyváros térség. A fennmaradó hét vidéki nagyváros térség különböző mértékben, de az elmúlt évtizedben veszített a népességéből, részint az elöregedés, részint pedig a fokozódó elvándorlás miatt.

2. ábra

Öregedési index a Budapesti metropolisztérségben és a nyolc vidéki nagyváros térségben 2011 és 2021-ben

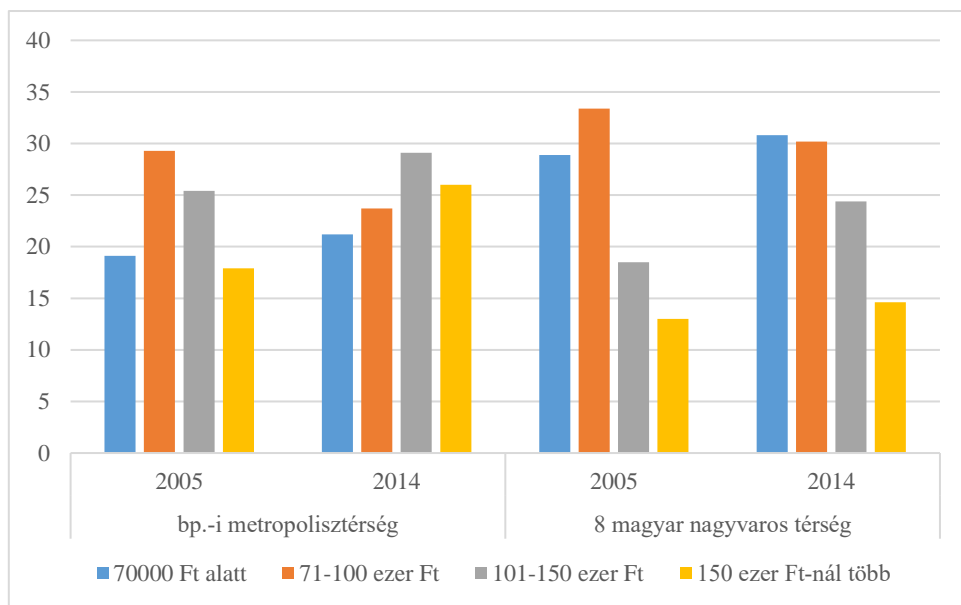


Forrás: TEIR adatok alapján saját szerkesztés.

Egy 2005-ben és 2014-ben végzett a kilenc nagyváros térségre végzett empirikus kutatás részeként, az itt élők jövedelmi viszonyaiban bekövetkezett változásokat, illetve a várostérségek közötti eltérések kimutatására is sor került. Az eredmények akkor azt mutatták, hogy a magas jövedelműek aránya a budapesti metropolisztérségben számottevően nőtt, míg a vidéki nagyváros térségekben ez a növekedés minimális volt.

3. ábra

Jövedelmi megoszlás 2005-ben és 2014-ben a budapesti és a nyolc vidéki nagyváros térségben (% nettó összegek)



Forrás: NKFP és TÁMOP kérdőíves felmérés adatai alapján In: Szirmai V. (2015): A területi egyenlőt-lenségtől a társadalmi jól-lét felé, 125. o.

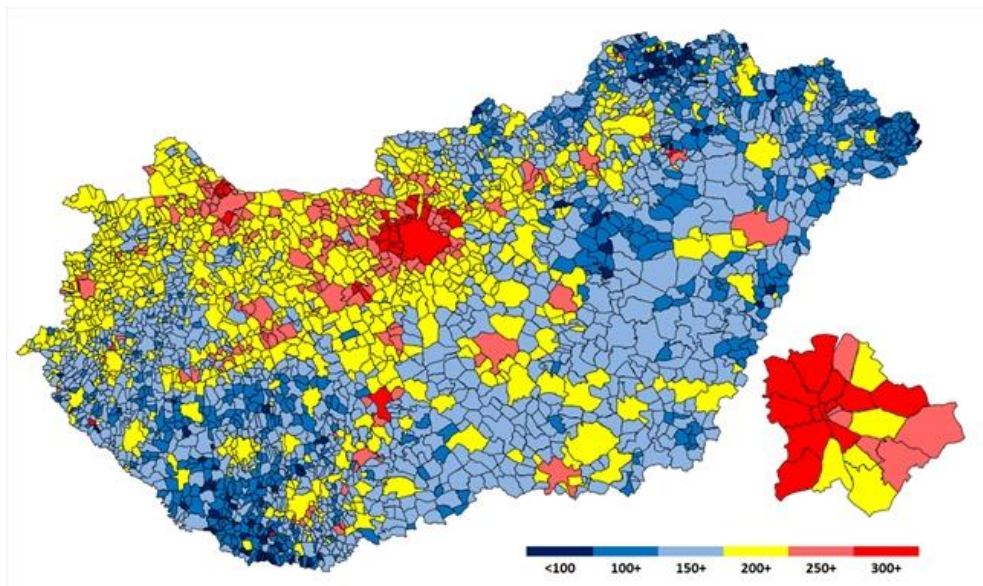
Egy HVG-ben megjelent friss elemzés, 2021-es települési szintű jövedelmi adatokon keresztül mutatja be a jövedelmi polarizáltságot, az ország különböző régiói között. A térképen élesen kirajzolódnak a jövedelmi egyenlőt-lenségek az ország északnyugati, középső és keleti fele között. Jelentős eltérések vannak a főváros, a megyei jogú vá-rosook, valamint a kisebb városok és a falvak között. A NAV adatai szerint 2021-ben bruttó 354 ezer forint volt az átlagos havi kereset (munkaviszonyból származó jövede-lem), ami nettó havi 235 ezer forintot jelentett. Településtípusok szerint a legmagasabb átlagos havi nettó kereset Budapesten volt (313 ezer forint), ezt követik a megyei jogú városok (253 ezer forint), majd a városok (225 ezer forint). A legalacsonyabb érték a községekben volt (197 ezer forint). Mindez azt is jelenti, hogy a községekben átlagosan a fővárosi bér 63 százalékát keresték meg a munkavállalók (ez az érték a városok ese-tében 72 százalék, a megyei jogú városok esetén pedig 81 százalék). Budapest esetében meglepő a budai és a pesti oldalon élők között feszülő jövedelmi különbség. A legma-

gasabb jövedelemmel bírók jól láthatóan a budai kerületekben (I., II., III, XII) koncentrálnak, míg az alacsonyabb jövedelműek Pest dél keleti kerületeibe (Soroksár, Kiszpest). A budapesti agglomerációs gyűrűben is úgy látszódik, hogy megmaradtak a különbségek az agglomeráció északnyugati, nyugati oldalán fekvő „sztár” települések, és a délkeleti és déli települések között. Ezt támasztja alá az is, hogy Telki lett nemcsak az agglomerációs övezet egyik leggazdagabb települése, hanem az egész országé (467 ezer forint).

Nincs változás az ország legsúlyosabb helyzetben lévő térségeiben sem. Évtizedek óta a legalacsonyabb jövedelem és életszínvonal jellemzi az ország keleti és északkeleti részeinek falvait, kisvárosait, valamint a horvát-magyar határtérség kistelepüléseit. Jól érzékelhetően az ország jövedelmek terén szétszakadni látszik egy kiemelkedően magas főváros és térség, illetve egy észak nyugati régió, valamint észak- kelet-és dél Magyarországra.

4. ábra

Átlagos havi nettó kereset településenként 2021-ben



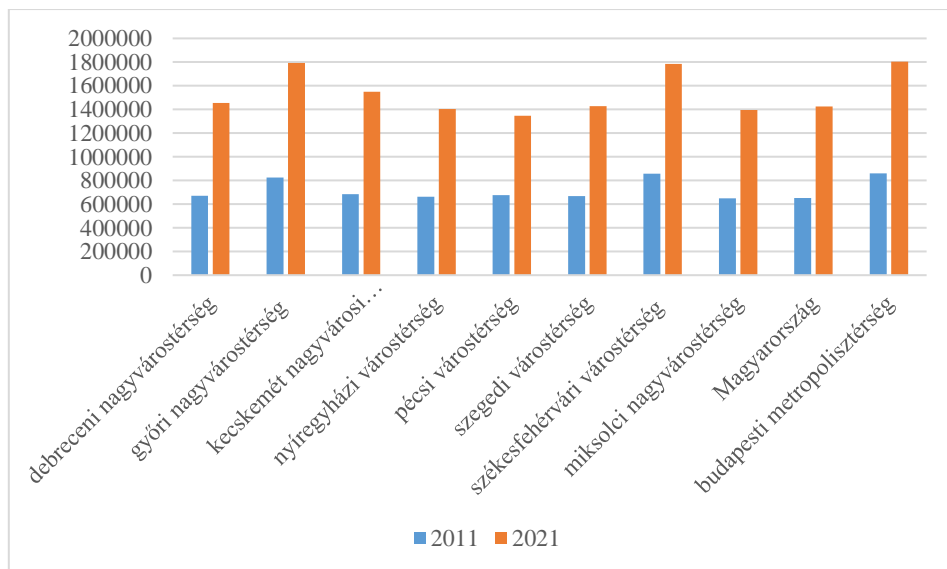
Forrás: GKI számítás NAV adatok alapján, a térkép forrása: [https://hvg.hu/gazdasag/20221123\\_gki\\_fizetes\\_nav](https://hvg.hu/gazdasag/20221123_gki_fizetes_nav)

## Gazdasági folyamatok

Budapesti metropolisztérség és a nyolc vidéki nagyváros térség között, valamint a vidéki nagyváros térségek között éles gazdaság fejlettségbeli különbségek vannak. Az elmúlt évek nagyváros kutatásai néhány vidéki várostérség esetében a felzárkózás, míg a többség esetében a stagnálás, még inkább a hanyatlás jeleit mutatta ki. Rechnitzer a hazai vidéki nagyvárosok négy gazdasági fejlődési pályáját azonosította, (Rechnitzer 2021) melyek a következők: 1.) új(ipari) bázisra épülő pálya. Ide sorolja Győrt és Székesfehérvárt, amely városok közös jellemzője az erős külföldi tőkeberuházások megléte. 2.) Tradicionális, megújuló nagyvárosok és gazdaságuk. Ide Miskolc és Debrecen tartozik. 3.) átmeneti nagyvárosok, amelyek gazdaságára jellemző egyfajta szerkezetváltás, amely még megzárultak le. A 4.) csoportba az úgynevezett útkereső nagyvárosok tartoznak, amelyek a korábbi tradicionális gazdasági ágazataikat és szerkezetet kéne átalakítani és versenyképessé tenni, ez jellemző Szegedre és Pécsre.

5. ábra

Egy lakosra jutó nettó belföldi jövedelem nagysága 2011-ben és 2021-ben (Ft)



Forrás: TEIR adatok alapján saját szerkesztés.

A városok gazdasági prosperitását jól mutatja az egy lakosra jutó nettó belföldi jövedelem alakulása. 2021-ben az országos értéket is jóval meghaladta a budapesti metropolisztérség értéke, őt követte a győri és székesfehérvári nagyváros térség. A kecskeméti várostérség értéke kismértékben haladta meg az országos szintet. Az országos jövedelmi szint jellemezte a nyíregyházi, a debreceni, szegedi nagyváros térségeket. A pécsi és a miskolci kicsivel lemaradt az országos értékektől. A jövedelemi viszonyokban megjelenő egyenlőtlenségek jól kiegészítik a társadalmi folyamatoknál látott egyenlőtlenségeket.

## Összegzés

A tanulmány célja volt, hogy bemutassa a Budapesti metropolisztérség és a nyolc vidéki nagyváros térség demográfiai-társadalmi és gazdasági folyamataiban jelentkező egyenlőtlenségeket. Az elemzés az elmúlt évtized trendjeit mutatta be. A Budapesti metropolisztérség és a vidéki nagyváros térségek demográfiai trendjeit illetően egyes jellemző esetében, mint a lakosságuk idősödése, hasonlóságot tapasztalunk. Mindegyik nagyváros térség mutatja a népessége elöregedését, ugyanakkor nem ugyanakkora mértékben. A budapesti metropolisztérség népességének idősödése hasonló a többi nagyváros térségéhez, ugyanakkor mérsékli a folyamatot a fiatalabb, aktív korú népesség beköltözése, mind a fővárosba, mind pedig a városrégióba. Gyorsabb a népesség elöregedése azokban a vidéki nagyváros térségekben (pl. pécsi) ahonnan masszív az elvándorlás. A lakó népességszám alakulásában két fontos trend körvonalazódott:

1.) Az elmúlt évtizedben felgyorsult a vidéki nagyváros térségek lakosságszámának csökkenése, a korábbi kétszázezer főt meghaladó Miskolc és Szeged népessége visszaesett százazres kategóriába, romlott a vidéki nagyvárosok és térségük népességmegtartó ereje. A népesség fogyása kiemelten drasztikussá vált a gazdasági problémákkal már régóta küzdő nagyvárosokban, mint Miskolcon, de már a Dél-dunántúli régióközpont Pécs is ide sorolható.

2.) Az elmúlt évtizedben népességnövekményt a Budapesti metropolisztérségen kívül egyetlen vidéki nagyváros térség tudott „felmutatni”: a nyugati határszélen fekvő győri várostérség. A migrációs együttthatók is megerősítik azt a népességszám változásának jellemzőit. A fővárosi várostérségen kívül a vidéki nagyvárosok esetében csak győriben volt jelentős beköltözés, a székesfehérvári és a kecskeméti csak stabilizálni tudta a beköltözések számával a népességszámát. A többi nagyváros térségben és régióközpontban ez nem mondható el, annál inkább a masszív elvándorlás. Amely jellemzően a fiatalabb, képzetesebb lakosságot érinti, tovább növelve így a társadalmi és gazdasági problémákat.



3.) Jelentős jövedelmi polarizálódás van a főváros térség és a vidéki nagyváros térségek, valamint a vidéki nagyváros térségek között is. A fővárosi jövedelem színvonalat mindösszesen a győri és a székesfehérvári várostérség érte el. A vidéki nagyváros térségek társadalmi és gazdasági fejlettségében látható jelentős különbségek okai számosak, de az jól látható, hogy a fővárosi metropolisztérségen kívül, azok a vidéki nagyváros térségek tudnak prosperálni, ahol jelentős a külföldi vállalatok részaránya a helyi gazdaságban.

A tanulmányban bemutatott demográfiai, társadalmi és gazdasági trendek felhívják a figyelmet arra, hogy mind a népesség, mind pedig a gazdasági fejlettség térbeli koncentrációja tovább erősödött, jól láthatóan a Budapesti metropolisztérségére és a nyugati határ menti nagyváros térségre, Győrre. A vidéki nagyvárosok lemaradása tovább folytatódik. A vidéki nagyváros térségek továbbra sem képesek megtartani (képzett) népességüket. Bár az utóbbi években voltak törekvések a főváros mellett erősíteni a vidéki nagyvárosokat is (lásd: modern városok program), az eredmények csak részlegesen jelentkezték, és leginkább a lakossági infrastruktúra fejlesztéseket, vagy látványos beruházásokat (sportközpont, stadionok) jelentették. A népességfogyás és elvándorlás olyan kihívások, amelyekkel mind maguknak a vidéki nagyváros térségeknek, mind pedig az országos területi politikának kiemelten foglalkozni kell a közeljövőben, annak érdekében, hogy ne koncentrálódjon egyenlőtlenül mind a képzett munkaerő, mind pedig a gazdaság egy-két kiemelt térségére az országnak.

## Irodalom

- Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepció, BFVT Kft, 216.
- Baranyai, N. (2021): Székesfehérvár In: Rechnitzer J., Berkes J. szerk. (2021): *Nagyvárosok Magyarországon*, Ludovika Egyetemi Kiadó, 233–245.
- Bertalan L. (2020): Határmenti fejlődési utak: Sopron In: Szirmai, V. (szerk.): *Középvárosi társadalmak. Egy új, innovatív városfejlesztési modell megalapozása*. Soproni Egyetem Kiadó, 103–131.
- Józsa V. (2021): Miskolc In: Rechnitzer J., Berkes J. (szerk.) (2021): *Nagyvárosok Magyarországon*, Ludovika Egyetemi Kiadó, 171–187.
- Szirmai V. (2009): A várostérségi versenyképesség társadalmi tényezői, Dialóg Campus Kiadó, Pécs-Budapest.
- Szirmai V. (2015): *A területi egyenlőtlenségtől a társadalmi jól-lét felé*, Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár, 480.
- Rechnitzer J., Páthy Á., Berkes J. (2014): A magyar városhálózat stabilitása és változása In: *Tér és Társadalom*, 2., 105–127.
- Rechnitzer J., Berkes J. (2021): *Nagyvárosok Magyarországon*, Ludovika Egyetemi Kiadó, 295.
- Schuchmann J., Váradi Zs. (2015): A magyar nagyvárostérségek társadalmi-demográfiai szerkezete In: Szirmai V.(szerk.): *A területi egyenlőtlenségtől a társadalmi jól-lét felé*, Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár, 111–130.
- Vida Gy., Lengyel I.(2021): Szeged In: Rechnitzer J., Berkes J. (szerk.) (2021): *Nagyvárosok Magyarországon*, Ludovika Egyetemi Kiadó, 219–231.



Molnár, L. Á. (2022): Közlekedési anomáliák: feszültségek, okok, megoldási lehetőségek. city.hu Várostudományi Szemle 2(3), 139–159.

---

## BUDAPEST METROPOLISZ TÉRSÉG A HAZAI TÉRBEN

---

### Közlekedési anomáliák: feszültségek, okok, megoldási lehetőségek

*Molnár László Árpád<sup>1</sup>*

#### *Absztrakt*

A Budapest metropolisz térség sajátos és kitüntetett helyet foglal el Közép-Kelet-Európa térszerkezetében. E kitüntetett pozícióhoz közlekedésszerkezeti adottságai jelentős mértékben hozzájárulnak. A metropolisz térség külső és belső közlekedési kapcsolatainak minősége ezért jelentős hatást gyakorol a térség versenyképességére. Röviden áttekintjük, hogy melyek azok a geopolitikai tényezők, amelyek növelték az esélyét annak, hogy a Budapest metropolisz térség globális szinten is versenyképes várostérséggé fejlődjék, és melyek azok a történelmi adottságok, helyi beavatkozások, amelyek ezt akadályozták. A közlekedési szektor szemszögéből az Európai Unióhoz való csatlakozás kedvező hazai intézményi, változásokat lehetőségeket teremtett. A regionalizmus és annak szervezetei megalapozták a várostérségi együttműködés lehetőségét, azon belül az integratív városi-és környéki közlekedési rendszer létrejöttét. Megvizsgáljuk az okokat, hogy a tervekkel szemben, miért nem valósult meg mégis az integratív közlekedési rendszer. Melyek azok a tényezők, amelyek miatt a városon belüli közlekedés, valamint a város és környéke közötti közlekedés egyaránt komoly gondokkal néz szembe. Ezek közül a tényezők közül az egyik legfontosabb, hogy időközben megszűntek az ezredforduló időszakában megalakult regionális intézmények, ezért a metropolisz léptékű, területi koordináció és a közlekedési integráció gazdátlan maradt. Arra a következtetésre jutunk, hogy az akadályozó problémák felszámolásában Budapest felelősége és szerepe kiemelt, ezért sorra vesszük azokat a legfontosabb feladatokat, amelyeket Budapestnek kell megoldania a közlekedésben ahhoz, hogy a metropolisz térség erős, a fejlesztési impulzusokat térségébe kisugárzó tagja legyen. E feladathoz kedvező helyzetet teremt, hogy a térségi koordinációnak ismét növekszenek a feltételei. 2022-ben újjáalakult a

---

<sup>1</sup> okl. építőmérnök, közlekedésmérnök, gazdasági szakmérnök; molaszloarpad@gmail.com

BAFT és előkészületben van a közlekedési szolgáltatásokat egységesen kezelő országos közlekedésszervező intézményének létrehozása.

*Kulcsszavak:* versenyképesség, kooperativitás, közlekedési koordináció, utazási lánc alapú tervezés, intermodalitás, fenntarthatóság, közlekedési szövetség, elővárosi gyorsvasút, hálózati hiányok felszámolása, modal-split.

### ***Abstract***

The Budapest metropolis area occupies a special and honoured place in the spatial structure of Central-Eastern Europe. Its transport infrastructure makes a remarkable contribution to this distinguished position. The quality of the external and internal transport connections of the metropolitan area, therefore, has a significant impact on the competitiveness of the area. We will briefly review the geopolitical factors that increase the chances of the Budapest metropolitan area developing into a competitive urban area on a global level and the historical conditions that have hindered this.

From the point of view of the transport sector, joining the European Union created opportunities for favourable domestic institutional changes, because regionalism and its organizations laid the foundation for the possibility of city-region cooperation, and within that, the creation of an integrative urban and neighbourhood transport system.

We will examine the reasons why the integrative transport system was not implemented despite the plans. We will go through what are the factors due to traffic within the city, as well as between the city and its surroundings. Both of them face serious problems. Among these factors, one of the most important is that the regional institutions established at the turn of the millennium have ceased to exist, so metropolitan-scale territorial coordination and transport integration have remained unmanaged.

We come to the conclusion that Budapest's responsibility and role in eliminating the hindering problems are important. To this end, we will list the most important tasks that Budapest must solve in the terms of transportation, so that it can become a strong member of the metropolitan area, radiating development impulses to its area.

The fact that the conditions for regional coordination will increase again creates a favourable situation for this task. BAFT was re-established in 2022. Preparations are underway for the creation of a national transport organizing institution that manages transport services in a unified manner.

*Keywords:* competitiveness, cooperativeness, transport coordination, travel chain-based planning, inter-modality, sustainability, transport alliance, suburban high-speed rail, elimination of network deficits, modal-split.

## A lehetőségek

Napjainkban, amikor a kommunikációs technológiák által támogatva a napi piactér világgazdasággá bővült, a nagyvárosok tágan értelmezett térségei a metropolisztérségek, a globális cserefolyamatok meghatározó súlyú szereplőjévé váltak. Globális versenysztratégiára átállva, a harmadik évezredben mind több multinacionális vállalat szervezete, tevékenysége lépte át az országhatárokat, a méretgazdaságosság, a K+F tevékenység, a marketing- és a logisztika előnyeit nemzetközi léptékben érvényesítve. E kitégult és összefonódó kapcsolati,- gyártási,- és kereskedelmi térben, csak jó elérhetőséggel, gazdag területi,- és munkaerőkínálattal, erős gazdasági potenciállal és belső kohézióval rendelkező nagyvárosi régiók lehetnek versenyképes területi szereplők. A jó elérhetőségnek és az erős belső kohézióknak egyaránt fontos eleme a színvonalas közlekedési kapcsolat. A XXI. században az összekapcsoltság az egyik legfontosabb versenytényezővé válik, akár nagyobb súllyal meghatározva városok, várostérségek pozícióját, mint a természeti erőforrások (Parag Khanna 2016)

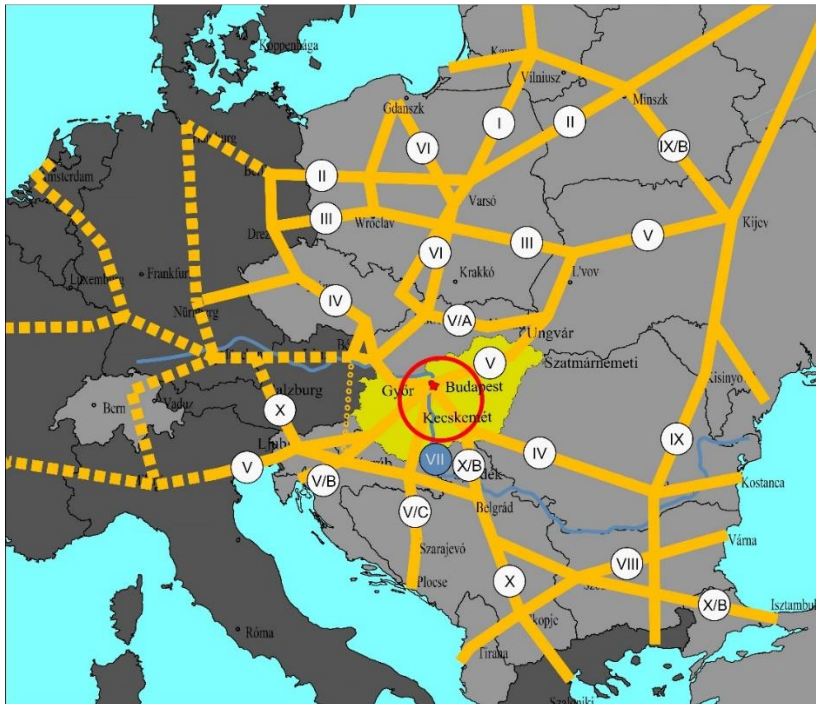
Az új gazdasági térben, az európai gazdasági növekedés fókuszpontjait a nagyvárosi térségek hálózata kapcsolja egybe. A XX. század 90-es éveitől a Közép-Kelet-Európában végbement társadalmi-politikai változások, a korábban zárt térség nagyvárosai számára is kitégultak az európai és a globális tranzakciókhoz való közvetlen kapcsolódás esélyét, illetve, hogy élve az eséllyel, az európai nagyvárosi térségek hálózatának aktív részesévé váljanak. A gazdasági, politikai erőmezők mentén alakuló globális térben Közép-Európa, a gazdasági ereje növelésében, ennek eszközeként az együttműködések bővítésében érdekelt Európa egyik fókuszába került. Az 1999-ben elfogadott *Európai Területfejlesztési Perspektíva (E.S.D.P.)* rögzítette az európai területfejlesztés irányelveit, esélyt teremtve a közép-kelet-európai térségek fejlődése számára. A dokumentum, a kontinens - mint világgazdasági térség - versenyképessége növelésének kulcsát a jó nemzetközi elérhetőségű nagyvárosok hatékony közlekedéssel összekapcsolt hálózatában, illetve e nagyvárosok térségszervező erejére alapozott policentrikus európai térszerkezet kialakításában látta.

Geopolitikai pozíciójából és múltjából eredően, Budapest számára különösen kitüntetetté nőtt a kitégult gazdasági világrendhez való kapcsolódásból kinyerhető lehetőség. Az Unió csatlakozással, Magyarország és fővárosa számára – mint az Európai Unió dél-keleti „schengeni végvára” számára – a lehetőség adott volt, hogy potenciális

fejlődési esélyként használja ki a történelme során oly gyakran az ütközőzónából (már nem kelet, de még nem nyugat) eredő nehézségeit és Budapest, mint koordináló szerepet ellátni képes centrum, célzott fejlesztési politikával fontos stratégiai földrajzi helyé fejlődjék. A lehetőség adott volt. A stratégiai földrajzi hely az a pont, amelyet fekvése és kapcsolati adottságai alkalmassá tesznek egy-egy nagytérség gazdasági-kereskedelmi-üzleti életének szervezésére. A stratégiai földrajzi hely a valós térben is kiváló hálózati adottságokkal (közlekedéssel) rendelkezik, de e valós térre rászerveződik a virtuális tér, a közlekedési kapcsolat mellé a valós idejű döntésekre globális szinten alkalmas virtuális kapcsolat, így a kereskedelmi központ mind több üzleti szolgáltatást nyújt, a regionális központ, döntési alközponttá, gazdasági-kereskedelmi-elosztási folyamatokat koordináló stratégiai helyé, minőségét biztosító tudásközponttá fejlődhet. (Bernek 2001) Az EU több dokumentuma és fóruma – mint például az 1998 évi összeurópai EUREK konferencia – megerősítették, hogy az Unió globális versenyképességéhez szükséges a perifériák bevonása az európai gazdasági fejlődésbe (Erdösi 2001)

1. ábra

## Transzeurópai közlekedési folyosók



Forrás: Saját szerkesztés.

A térségi adottságok közül az egyik legfontosabbat a piacközelséget, a budapesti metropolisz térség számára, a közlekedési miniszterek 1997-es, Helsinkiben tartott konferenciáján (előzmény az 1995-ös konferencia) kijelölt európai TEN-T közlekedési folyosók teremtették meg. A főváros térsége az Unió regionális területfejlesztési céljaiba illesztett három tranzeurópai közúti és vasúti közlekedési folyosó, az északi és déli tengereket összekötő tranzeurópai folyami víziút és nemzetközi jelentőségű légi útvonalak találkozási pontjává vált, erre szervezhető kereskedelmi, logisztikai, disztribúciós és üzleti fejlesztésekkel.

A közlekedési súlypontosság érdemi térségfejlesztést akkor eredményezhet, ha a közlekedési tranzit szerep mellé szorosan kapcsolható a gazdasági transzfer szerep. Tehát ha egy-egy közlekedési folyosó nem csupán közlekedési pályákat, tranzit útvonalat jelent, hanem potens ellátó csomópontok (pályaudvarok, repülőterek, kikötők, logisztikai bázisok, kombinált terminálok) egymással összekötött rendszerét, ahol a csomópont a súlypont, mert rajta keresztül hajthatók végre a hozzáadott értéket eredményező térség- és vállalkozásfejlesztő interakciók és lehet eredményes kapcsolódó gazdasági tevékenységek térségbe vonzása. A lehetőség adott volt, hogy Budapest, az ország, illetve a Kárpát medence tágabb térsége számára olyan policentrummá fejlődjék, amely centrum, az európai, illetve globális gazdasági folyamatokból, az általa szervezett térség felé, egy sajátos híd szerepet betöltve, fejlesztési impulzusokat közvetíthet. A fejlesztési tényezőket a térségbe vonzó és az ország más területei felé továbbító híd szerep, mint Budapest sajátos, speciális, országszervező és legitimitást biztosító szerepköre, új perspektívákat kínált az főváros és az ország számára. E perspektívát támogatva, a közlekedés kilépett a külső szolgáltató, ellátó szerepből és maga is az interakciók belső tényezőjévé, a gazdasági dinamizmus egyik fontos erőforrásává válhatott. Mint részese az interakcióknak, és mint a térség verseny alkalmasságát növelő, globális termelési-elosztási folyamatokat térségbe vonzó, a térséget a tőke, az áruk, az anyagi- és a kulturális javak cserehelyévé formáló tényező.

A tágabb térség felemelkedéséért felelős híd szerep, nem működhet eredményes kapu szerep nélkül, tehát a gazdasági impulzusoknak a globális térből a metropolisz térségbe vonzása nélkül. A kapuváros az alkalmassá válás, a híd-szerep az alkalmasság érvényesítése. A tőke, a befektetések számára e vonzerő feltételeit a térségi adottságok testesítik meg. Mint a metropolisz térség kohéziót és kooperatívítást erőterbe helyező működése, minőségi, élhető környezete, az egyes funkciók optimális elhelyezkedése és mind ezekhez a térbeli kapcsolatrendszer, a közlekedési hálózatok és szolgáltatások kellő kiépítése, fenntartható és kiegyensúlyozott működése. E vonzerőt megteremtő adottságok kifejlődésének mértéke, alapvető befolyással bír a transzfer szerepkör betöltéséhez szükséges potenciál megszerzésére.

## A feltételek

Egy kellően erős metropolisz térség kifejlődéséhez, a befolyásoló tényezők kedvező feltételeket teremtettek. Az európai integrációs célkitűzések fontos eszközeként a regionalizáció, mint a térségi szerveződés fontos eszköze, az európai fejlesztéspolitika súlyvonalába került. A csatlakozási előkészületek részeként, a hazai gyakorlatban is tért nyert a regionális szemlélet. Az 1998 májusában legitimitást nyert *új Országos Területfejlesztési Konceptió (OTK)*, a járásokra, megyékre alapozott területi struktúrát a kistérségekre (*NUTS 1.*), valamint a tervezési-statisztikai régiókra (*NUTS 2.*) alapozott struktúrával váltotta fel, az ország területét hét régióra osztva. A Budapestet is magába foglaló *Közép-Magyarország régióban* az OTK, a térségi sajátosságok alapján egy belső funkcionális területi egységet is meghatározott, a Budapesti agglomerációt. Az ezredforduló megelőzően, tervezési, fejlesztési jogosultsággal sorra alakultak a regionális fejlesztési tanácsok, a Közép-Magyarország régióban megalakult a *Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT)* is.

A regionális térszerveződés intézményesítésével, a területfejlesztési politika céljait követve az esély adott volt, hogy a strukturálatlan várostérségi fejlődés helyett Budapestből és agglomerációs gyűrűjéből kialakuljon egy olyan metropolisz léptékű, modern nagyvárosi térség, amelynek révén Budapest, környékével kooperatívásban az európai nagyvárosi hálózathoz kapcsolódva, Közép-Kelet-Európa egyik központjává fejlődhet. A sorra készülő terület-és közlekedésfejlesztési tervek e nagyléptékű célok, fejlesztési elképzelések szellemében készültek. A BAFT is elkészítette területfejlesztési koncepcióját, a koncepcióban kiterjesztve a regionális együttműködések terét, a jogszabályban rögzített 78 településen túl, a fővárost 60–80 km távolságban körül ölelő városokig, a térszerkezet kiegyenlítésében fontos szerepet betöltő úgynevezett *csapágyvárosokig*. (Gauder, Schuchmann, Tosics 1999)

Az együttműködő metropolisz térség létrejöttének és versenyképes működésének feltételét jelentette a településeket és más térségi – gazdasági, kereskedelmi, tudományos, kulturális – szereplőket összekapcsoló, az interakciókat a valós térben bonyolító hatékony közlekedési rendszer megléte, vagy gyors létrejötte. A közlekedés, illetve a kellő közlekedési eszközrendszer kooperativitást erősítő fontosságát alátámasztották a népességi és foglalkoztatási tendenciák, azok területi megoszlása és az ebből eredő növekvő mobilitási igények. Az igényekkel szemben, a közlekedési rendszer mennyiségi és minőségi hiányokkal volt terhelt.



Az agglomeráció közlekedéshálózatát a MÁV vasúti és a BKV hév kötőtpályás vonalai, az országos és helyi közutak, illetve e közutakra szervezett Volán és BKV autóbuszvonalak alkották, illetve alkotják ma is. Az ellátottsági szint mértéke terület- és ágazat függően változó, a minőségi paraméterek változó színvonala mellett. Hátrányként jelent meg a korszerű kötőtpályás elővárosi gyorsvasút hiánya, valamint a P+R és más ráhordó rendszerek hiánya, az eszközváltó pontok, ezzel a szervezett utazási lánc fejletlensége.

E hiányosságokból eredően is, a várostérség utóbbi évtizedeket jellemző betelepülési, majd szuburbanizációs folyamatainak területi elrendezését a személygépkocsihasználat alakította, amelynek eredményeként laza, széteső területi struktúrák jöttek létre. Az újonnan fejlődő agglomerációs településeken kiemelkedően nőtt a motorizációs ellátottság, az évezred utolsó évtizedében 198 szgk/1000 lakos értékről 292 szgk/1000 lakos értékre. A szuburbanizációból, a lakóhely és a munkahely szétválásából eredően, a főváros határát átlépő, növekvő utazások 2000-ben elérték a napi 600 ezer főt, amely utazásból a közösségi közlekedés jelentős térszűrése mellett, csupán 43%-kal részesedett a közforgalmú közlekedés, a személygépkocsi 57%-os részesedése mellett. A közforgalmú utazások 49%-át a BKV hév és autóbusz vonalai, 24%-át a MÁV vonalak, 27%-át a Volán vonalak bonyolították le. A tömegközlekedés és az egyéni közlekedés közötti utazási mód megoszlásának (modal-split) aránya területi szegmensenként jelentősen eltért:

- budapesti lakosok városon belüli utazásai: 67–33%
- Budapest határát átlépő utazások: 43–57%
- városkörnyéki (Budapestet nem érintő) utazások 38–62%

(Forrás: Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács Stratégiai programja Régió 8 Munkacsoport, 1999.)

A BAFT létrejötte kedvező adottságokat teremtett a kedvezőtlenül alakuló mobilitási folyamatok szervezésének kívánatos irányba történő fordításával, amennyiben megteremtette a regionális szintű integrált fejlesztési politika intézményi háttérét. A közlekedési szektorban hosszas előkészítő munka után, 2005. július 28-án, a három alapító (Kormány, Főváros, Pest megye) aláírta a *Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ)* Alapszerződését és megalakult az önálló jogi személyiségű Előkészítő iroda, a BKSZ Kht, 2005. szeptember 1-én pedig életbe lépett a BKSZ érdemi működésére utaló első intézkedés, a *budapesti egyesített bérlet*. A terv az volt, hogy második lépésben 2006. január 1-én éves összhálózati bérleteket vezetnek be, míg a tarifaközösség és az elektronikus jegyrendszer fokozatosan, 2010-ig jön létre.

A fővároson belüli utazásoknál, az ezredforduló időszakában még európai viszonylatban is kedvező modal-split arány egyfelől a relatív alacsony – de növekvő – motorizációs szintből, másfelől a közforgalmú közlekedés kedvező területi lefedettségéből

eredt. Az elmúlt két évtizedben azonban, folyamatosan romló tendencia figyelhető meg, 2021-ben a motorizált közlekedésben a közforgalmú részarány már csak 60% körül alakult, amelynek fő okai, hogy a budapesti közlekedés súlyos, a város élhetőségét és versenyképességét rontó strukturális és eszközproblémákkal, valamint jelentős alulfinanszírozással terhelt, amelynek felszámolása – az Uniós finanszírozás reményében – elsőszámú feladatként fogalmazódott meg valamennyi releváns tervben. Különösen, mert az urbanus létben mind inkább változó értékrend, az előtérbe kerülő fenntarthatósági szempontok új paradigmákat fogalmaztak meg a városi köztérhasználattal és a városi közlekedéssel szemben.

E paradigmák szerint, a XXI. századi városok környezeti- és életminősége elvárható színvonalának, egyben nemzetközi versenyképességének kikerülhetetlen letéteményese utcainak, közterületeinek magas minősége, az általuk befogadott mobilitási folyamatok fenntarthatósági keretek között tartása, a káros hatások – a zaj, az emisszió, a zaklatottság, a területfoglalás – csökkentése. Budapest világvárossá fejlődésének célkitűzéseire fekvése, kapcsolati pozícionáltsága, egyedülálló táji arculata, építészeti öröksége és turisztikai vonzereje mellett, elvárássá vált a közterületeinek, utcainak környezetminősége és közlekedési folyamatainak mobilitásminősége. A települések közötti verseny tétje az élet minősége, magába foglalva az épített és táji környezetet, a lakosság mentális állapotát és kulturális színvonalát (Erdősi 2001), a mind inkább feszülő, zaklatott világban, versenyelőnyre a városi életér nyugalmat és biztonságot erősítő kisugárzása.

## A realitások

A társadalmi átalakulás nehéz időszakában, átmeneti állapotukban élő közép- és kelet európai városok az átlagosnál védtelenebbek voltak a globalizáció hatásaival, a gyorsan változó világgazdasági, technológiai életviteli, foglalkoztatási hatásaival szemben. A történelmi múltjuk ellentmondásai okán infrastrukturális- és intézményi fejletlenséggel terhelt városok, az összeszűkülő idő és a gyorsuló folyamatok szorításában nehezen teljesíthető kihívásokkal szembesültek. E városok közlekedésének, 25–30 év alatt kellett volna olyan evolúciós folyamatokon átesniük, mint amelyen 60–70 év alatt estek át a kedvezőbb fejlődési háttérrel és finanszírozási feltételekkel rendelkező nyugat-európai városok.

Amikor Magyarországot elérte a motorizációs robbanás, a nyugati városok már intelligens eljárásokkal és a közforgalmú közlekedés nagyléptékű fejlesztésével fékeztek az autós mobilitást, és fordították közlekedési rendszereiket a fenntarthatóság irányába. Budapest, az ezredforduló időszakában még a motorizáltság és a közúti forgalom növekedésének korszakát élte, az ehhez szükséges közúti infrastruktúra megléte nélkül.

Modern technológiák nem segítették a mobilitási folyamatokat, a közforgalmú közlekedés térvesztése, állapotának romlása nem állt meg, a közlekedés intézményi háttére pedig zavarokkal küzdött. A mobilitásra kedvezőtlenül ható tényezők következményeit jól szemléltették a városhatári forgalmi viszonyok. Az 1999-től számított két évtized alatt a városhatárt átlépő forgalom modal-split arányai tovább romlottak.

2019-ben, a városhatárt naponta kétirányban átlépő 755 ezer személygépkocsi utazás adta a városhatári forgalom 63%-át, míg a maradék 37%-on osztozott a nagyvasút 17%, a hév 4% és az autóbusz 16%. (Forrás: Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia 2021.)

A második évezred vibráló kora, a napi eseményekbe szorított politika világa kevésbé volt alkalmas az infrastruktúrafejlesztések igényelte távlatos gondolkodás ösztönzésére. A mind inkább gyorsuló világban, Budapestnek egyszerre kellett megküzdenie a globális világ új kihívásaival, a megváltozott társadalmi, politikai helyzettel, az önkormányzatiság gyermekbetegségeivel, az új EU-s eljárásrenddel, a szuburbanizáció, a szétterülés és a megváltozott munkavégzés, életvitel mobilitásnövelő hatásával.

A figyelmeztetések időben, 1995-ben elhangzottak. „Az OECD/ECMT ajánlások és a Kelet-Közép-Európában kialakult helyzet egybevetése több kérdést is felvet. Az egyik probléma-csoporttal kapcsolatban a következő kérdésekre kell választ keresni:

- Milyen mértékben alkalmazhatók valamilyen más városi környezetben sikeresnek bizonyult közlekedéspolitikai intézkedések egy olyan környezetben, ahol különbözőek a történelmi, kulturális és politikai feltételek, vagy ahol a fejlődés egy korábbi fázisban van?
- Léteznek-e olyan „legjobb gyakorlati megoldások”, amelyek – bizonyos valuták módjára, konvertálhatók?
- Ha nem, akkor hogyan kell figyelembe venni a helyi, sajátos körülményeket?
- Milyen mértékben érvényesül az egyes országok, vagy régiók népei közötti szolidaritás a rendelkezésre álló, korlátozott erőforrások vonatkozásában?

A közlekedés környezeti hatásai jelentősen különböznek nyugaton és keleten... kétségtelen, hogy a gazdaságilag fejlettebb államoknak jelentős áldozatokat kell hozniuk a mobilitás csökkentése tekintetében. Ezzel szemben, a kelet-közép-európai térségben a gazdasági növekedés elengedhetetlen feltétele a mobilitás további növekedése...” (Tánczos 1995: 333–339)

A tanulmány szerint, a kelet-közép-európai városok számára, lehetséges fejlődési pályák közül, kettő emelhető ki. Az ún. „*rövidre zárás*” útját, valamint a nyugati mintát követő „*kerülő*” utat. A „*rövidre zárás*” útja azt feltételezte, hogy e városok építenek a kedvező modal-split arányaikra, tehát a közforgalmú közlekedés magas részarányára, és annak tudatos, magas színvonalú fejlesztését, valamint az arra építő területi politikát

előtérbe helyezve, megőrzik a kedvező arányokat, háttérbe szorítva a városi gépjárműhasználatot. A nyugati mintát követő „kerülő út” fejlődési pálya kevéssé fordított volna figyelmet a közforgalmú közlekedés fejlesztésére, ugyanakkor – a mobilitás költségeit szabadon engedve, szabad utat adott az egyéni gépjárműhasználat elterjedésének, átirányítva a közlekedési terheket egyfelől a használókra, másfelől az externáliákon át a társadalomra úgy, hogy nem épült ki az ehhez szükséges infrastruktúra. Számolva a realitásokkal, a két út közül a nyugati minta szerinti „elkerülő” út helyett, a hazai sajátosságokhoz alkalmazkodó „rövidre zárás” útjának támogatása indokolt (Tánczos 1995)

E figyelemfelhívás és más tudományos figyelemfelhívások (lásd a dr. Koller Sándor egyetemi tanár által fémjelzett Nemzetközi Közlekedésfejlesztési Tanácskozások figyelemfelhívásai) nem találtak termőtalajra. A társadalmi gazdasági átalakulással, majd gazdasági válságokkal terhelt múlt évtizedekben nem fordult kellő figyelem Budapest és környéke közlekedésének fenntartható és kooperatív fejlesztésére, a közforgalmú közlekedés eszköz- és intézményi háttérének az autóhasználattal versenyképes fejlesztésére. Ugyanebben az időszakban jelentősen nőtt a motorizációs ellátottság a Közép-Magyarország régió egészében, ezen belül, különösen a városkörnyéki relációban. Míg a régióban 2000-ben 827.349 db. személygépkocsit tartottak nyilván, 2020-ban már 1.276.244 személygépkocsit (Forrás: KSH). A 448.895 db-os állománynövekedésből Budapest mindössze 131.460 db-os növekedéssel részesedett, a nagyobb dinamika Pest megyére esett.

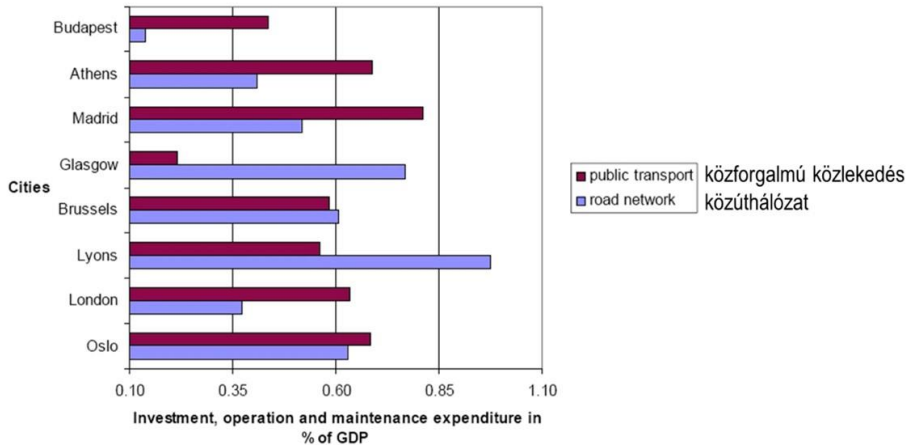
Az Unió csatlakozás előkészítésének részeként, a Közlekedési Miniszterek Európai konferenciája (ECMT), városi közlekedésre szakosodott munkacsoportjának 2000-ben és 2003-ban lefolytatott vizsgálatának megállapításai megegyeztek a hazai szakemberek évek óta hangoztatott megállapításaival. „A vizsgálat két időpontja között ugyan történt előrelépés a városi közlekedés fejlesztésének területén, de ezek az előre lépések rendkívül lassúak, amelynek fő oka, hogy a rendszerváltoztatás óta, a városi közlekedésért csaknem kizárólag a helyi önkormányzatok a felelősek, amelyek viszont nem rendelkeznek elegendő forrással a jogszabályban rögzített felelősségeik teljesítéséhez. A fentiekből eredő nehézségeket erősítik a költségvetési megszorítások, a növekvő személygépkocsi szám és használat, a közforgalmú közlekedés csökkenő színvonala és csökkenő utasszáma” (EMCT 2003).

A kooperativitási törekvések zsákutcáját, a modal-split arány romlását, a közforgalmú közlekedés pozícióvesztését, illetve az autóhasználat – közlekedéspolitikai célokkal ellentétes – növekedését eredményező folyamatok néhány fontos eleme, az következőkkel vázolható.

- 1) A Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács területfejlesztési Koncepcióját, illetve az arra épülő Stratégiai programot – 2006–2007 évi aktualitálása után a BAFT elfogadta és felhasználásra továbbadta a jogutód Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanácsnak (KMRFT), a kormány azonban nem tárgyalta, így hivatalosan nem került elfogadásra. A regionalizmust háttérbe szorító új területfejlesztési stratégia részeként, 2012. január 1-től megszűnt a BAFT, 2018-ban pedig Pest megye kilépésével kettévált a Közép-magyarország régió. A kooperatív metropolisztárság létrejöttének esélyei lényegesen romlottak.
- 2) A BKSZ kiteljesítésének tervei szerint 2010 után jött volna létre a teljes körű közlekedési együttműködés, a tarifaközösségen túlmenően összehangolt menetrendi kínálat, valamint összehangolt infrastruktúra, hálózat- és szolgáltatásfejlesztés. E szakmai célokkal ellentétesen, a BKSZ teljesértékű létrehozása a finanszírozási gondok és kooperációs deficit következtében kisiklott. 2011 megszűnt a BKSZ Előkészítő Iroda és maga a BKSZ is, a közforgalmú közlekedés megrendelő szervezete, a BKK Iroda, Budapest szintjén alakult meg, mind a mai napig az egyik legnagyobb akadályát képezve a hatékonyan, integrált rendszerben működni képes budapesti- és környéki közlekedésnek, ennek részeként a fővárosba befutó 12 (MÁV vonal) + 3 (HÉV vonal) kötőpálya adta utazási lánc hatékony kihasználásának, a főváros és környéke közlekedési együttműködésének.
- 3) A főváros közforgalmú közlekedéséért felelős BKV, majd BKK működési, finanszírozási viszonyainak alakulása sem követte a „rövidre zárás”, a közforgalmú közlekedés magas színvonalú fejlesztésének útját. A BKV már 1991-ben felhívta a figyelmet a közlekedéspolitikai célok és a gyakorlat ellentmondására. „Egyfelől, a vállalat minden korábbinál nehezebb, pontosabban kifejezve, kritikus helyzetben van. 1989 óta nincsenek kapacitásbővítő, minőségfejlesztő beruházások, a – csupán amortizációból adódó – lehetőségek a szinten tartásra sem elegendők; folyamatosan csökkennek a forgalmi teljesítmények; 1990-ben a vállalat szükségterv szerinti működésre kényszerült. Másfelől – kimerülve az ökológiai tűrőképesség – egyre növekszik a társadalmi igény egy olyan városi közlekedési szerkezetre, amelyben az életminőségnek, a harmonikus, egészséges környezetnek van abszolút elsőbbsége a motorizációs fejlődéssel szemben. Ez új közlekedéspolitikát, új, környezetbarát városi közlekedés létrehozását igényli, melyben – és ez világtendencia – a tömegközlekedésnek felértékelődő, megkülönböztetett szerep jut, ami viszont az egyéni közlekedéssel piaci értelemben is versenyképes, magas színvonalú tömegközlekedési szolgáltatást feltételez.” (Kovács 1991: 22–30) E figyelmeztetés 1991 óta évente megismételhető lenne, a mai napig fokozott érvényességgel. Az állam egyre inkább kivonult Budapest közforgalmú közlekedésének finanszírozásából és – növekvő működési gondjai mellett – a főváros is mind kevesebb forrást biztosít a közforgalmú közlekedés működtetésére.

2. ábra

Beruházási, üzemeltetési és fenntartási költségek néhány városban, a GDP %-ban



Forrás: EU városi Zöld könyv melléklete 2007. szeptember

A hálózati infrastruktúra alakulását tekintve, a közlekedésfejlesztésre fordítható uniós és hazai forrásfelhasználás „eredményeként” Budapesten a – a közforgalmú közlekedés elsőbbségét hirdető közlekedéspolitika mellett –, az elmúlt három évtizedben a közforgalmú hálózati infrastruktúra bővítő fejlesztésének keretében, megépült mindössze 7,4 km hosszúságú metróvonal (4-as metró), valamint a – jelentős üzemviteli innovációt hordozó – Budai fonódó villamoshálózati fejlesztés részeként, mindössze néhány száz méter új villamosvonal. Az 1-es villamos teljes vonalának kétségtelenül nagyjelentőségű megvalósítása kilóg a három évtizedből, mivel 1982-ben elkezdett fejlesztése 2021-re, közel 40 esztendő alatt fejeződött be. (Az új hálózati elemet jelentő 1-es villamos fejlesztésével párhuzamosan, még létrejött a 3-as villamosviszonylat, amely az, két korábbi viszonylat összekapcsolását jelentette Örs vezér téri vágánykapcsolat megépítésével.) A magas színvonalú közforgalmú közlekedés terén Budapest elmaradását a példaként tekintett európai városoktól, a mellékelt összehasonlító táblázat szemlélteti. (Megjegyzendő, hogy villamoshálózati kiterjedtség terén, a budapesti 149 hálózati hossz mellett, Bécs 176 km hosszú, az 1,32 millió lakosú Prága 142 km hosszú hálózattal rendelkezik.)

## 3. ábra

## Európai városok közlekedési felszereltségének egy eleme

Városok	Lakónépesség ezer fő	Gyorsvasúti hálózat km	Lakónépességre eső hálózathossz 1000 fő/km
Olso	0.630	83.0	13.17
Koppenhága	0.650	33.5 (+15)	5.15
Amszterdam	0.860	52.0	6.04
Prága	1.320	65.5 (+)	4.96
München	1.470	103.2	7.00
Bécs	1.850	75.5 (+)	4.24
Budapest	1.750	39.5	2.23

Forrás: saját gyűjtés.

- 4) A Budapest és környéki közlekedésszerkezet további nagy hiányossága közúthálózatának aránytalansága. Az elmúlt évtizedekben az országos gyorsforgalmi utak és főutak sugárirányú bevezető szakaszai mind kiépültek vagy bővültek, miközben a városmagot mentesítő harántirányú közúti elemek nem épültek. Duna bal partján a „legbelső harántoló közúti elem a XIX. század végén kijelölt, a bal parti városrész területének belső 1/6-án futó Hungária körgyűrű, a Duna jobb partján pedig a legszűkebb belvárosi területet ölelő Margit körút – Alkotás utca vonala. E körirányú elemeket a város többszörösen túlnötte. Az Árpád híd 1950 évi forgalombahelyezése utáni 72 esztendőben a várostesten belül, mindössze egy további dunai átkelőhely létesült, az 1994-ben átadott Lágymányosi (ma Rákóczi) híd, a Duna-hidak a város belső harmadára koncentrálnak. 2009-ben, a legszűkebb három belvárosi hidat is (Lánchíd, Erzsébet híd, Szabadság híd) terhelte az összes – M0 hidakkal számított – dunai átkelő forgalom 24%-a. Az M0 körgyűrű a súlyos hálózati hiányokkal terhelt budai oldalon nem épült ki, hiánya komoly átmenőforgalommal terheli a térségi településeket. A hálózathiányból eredő közúti koncentráció rendkívül kedvezőtlen közlekedési és környezeti viszonyokat teremt a sűrű beépítésű, alapvetően védelemre indokolt történelmi városmagban. A forgalmi szempontok mellett, a kiegyensúlyozott település-szerkezet megteremtése, a külsővárosi és más laza térségek besűrűtése, az elhagyott ipari területek, rozsdaovezeti zónák funkcióváltása is hátrányát szenvedti további harántoló közúti elemek hiányának.

## 4. ábra

## A városszerkezettel arányos közúthálózati szerkezet



Forrás: BKRFT 2009.

5) A főváros belső területeinek közúti közlekedési viszonyait, illetve közterületeinek minőségét, használhatóságát hátrányosan befolyásoló legfontosabb mobilitási szegmens az álló gépjárművek elhelyezése, a parkolás, ami mára a budapesti közlekedés egyik legaggasztóbb problémájává nőtte ki magát. A fenntartható parkolásszabályozás módjára, már 1986-ban, 175 szgk/1000 lakos motorizációs szint mellett (!) megfelelő, ma is helytálló javaslat született „A parkolásszabályozás továbbfejlesztésének alapelvei a következők:

- A munkába járó gépkocsiforgalmat, illetve a vele járó parkolási igényt teljes mértékben korlátozni igyekszünk.
- A belváros funkcióival összefüggő, indokolt, rövid idejű parkolást a látogatóforgalom számára a belváros jelentős részére tarifális szabályozással kiterjesztjük és tarifális úton szabályozzuk...



- A belvárosi lakosok parkolási igényeit figyelembe vesszük, de azzal a fenttartással, hogy a belvárosi lakosoknak ... elsősorban a nappali parkolás vonatkozásában tudomásul kell venniük bizonyos kényszerű korlátozásokat... részükre teljes körű, egésznapos, egészéves parkolási kedvezmény nem adható.”... „Célunk, hogy az ezredfordulón a jelenlegi 5.000 P+R parkolóhely 11.000 ezerre bővüljön” (Kovács 1986: 201–205).

Az eltelt 40 évben a budapesti személygépkocsik száma megháromszorozódott, de az 1986-ban javasoltakból a közterületi parkolás tarfális szabályozásán túl, nem valósult meg semmi. A budapesti P+R parkolók száma 2021-ben – a városkönyvéki 6.200 parkoló mellett – csupán 5.500 férőhely volt (Pető 2022), a munkahelyi parkolás, valamint a lakossági parkolás szabályozására inkább az állapotok súlyosbítását, mint enyhítését célzó intézkedések történtek (cégautó kedvezmények, korlátlan lakossági engedélyek, kizárólagosságok). A közterületen kívüli parkolóférőhelyek mennyisége elégtelen mértékben bővült ahhoz, hogy a közterületek jelentős részéről kivonható legyen a parkolás és a gépjárműtárolás.

- 6) A kooperatív város- és közlekedéstervezés eszköztáraként, Budapesttől idegen „A közlekedés vezérelte városfejlesztés” számos európai városban követett stratégiája. (Lásd pl. Bécs, Aspern városrésze.) E stratégia szerint, a városfejlesztési céltérületeket a város kapacitív közforgalmú közlekedési vonalak mentén jelöli ki, gyakran a területfejlesztést megelőző közforgalmú hálózatfejlesztéssel a szétterülő területfejlődés elkerülése, illetve a decentralizált koncentráció elvének érvényesítése érdekében. Budapesten e gyakorlat idegen, a városfejlesztést követő közlekedésfejlesztés sem jellemző. A közlekedés lehetőségeit figyelmen kívül hagyó ingatlan- és létesítményfejlesztések egy-egy intenzíven fejlődő városi térségben az autóforgalmat növelik és nehezen viselhető környezeti terheket eredményeznek. (Lásd a Duna-zóna autós közlekedést preferáló északi és déli területen az ingatlanfejlesztései, szemben a Duna- menti várostérség humanizálását célzó fővárosi törekvésekkel.)

„A mai közlekedési gondokat az autók tömeges használata okozza. E tekintetben sajnos, nagyon gyakran figyelmen kívül hagyják, hogy az autók – mint ahogy más közlekedési eszközök is – nem az égből jönnek és, hogy a közlekedés nem önmagától keletkezik. A közlekedés – mint a célba jutás eszköze – sokkal inkább a térhasznosítás (lakás, munka, képzés, ellátás, üdülés...) módjából, mértékéből és eloszlásából keletkezik. Ahol a területfelhasználás tervezése ezeket az összefüggéseket nem, vagy nem kellő mértékben vette figyelembe, ott már maga a tervezés egyébként elkerülhető forgalmakat kelt és a közlekedésköz- választást

épp úgy, mint a közlekedési út megválasztását eleve hátrányos módon befolyásolta” (Retzko 1994).

A megnövekedett mobilitási igény okai a közlekedésen kívüliek, a szétterülő területhasználatból, a változó életvitelből, változó munkavégzésből erednek és a helyváltoztatások, ezen belül az autóval végrehajtott helyváltoztatások kedvezőtlen növekedése irányába hatnak. A hátrányos következmények a közlekedési szektoron belül abból erednek, hogy a közlekedés felszereltsége, a megváltozott igényekkel nincs szinkronban. A lassan, vagy alig változó közlekedési infrastruktúrát mind több forgalomvonzó létesítmény és mind gyorsabb folyamatok fogyasztják, a területhasználati gyakorlat pedig ellene hat a fenntartható közlekedésnek. Az ebből eredő környezeti deficit okai, a közlekedésen túlmutatóan széleskörűek.

- 7) A térséget érintő TEN-T vasúti és közúti folyosók jórészt kiépültek, de kapcsolataik hiányosak, illetve alacsony szolgáltatás szintűek. A hazai- és nemzetközi vasúti fővonalak fővároson belüli, körvasúti összekötésének szakaszai a vasúthálózat legkorszerűtlenebb szakaszai között vannak, a fővároson kívüli V0 összekötés – mint előremutató megoldás – még csak tanulmányterv szinten létezik. A térségbe érkező gyorsforgalmi utak M0 autópáttal való összekötésének forgalomnagysága meghaladja eltűrhető szintet, közlekedésbiztonsága rossz, amelyet tovább súlyosbít a nemzetközi tranzitforgalom és a térségi, helyi forgalom kedvezőtlen keveredése. Az M81-M8 tehermentesítő gyorsforgalmi út kiépítése, középtávra tervezett. A tranzitforgalomból a metropolisz térség számára kinyerhető transzfer, hozzáadott értéket termelő gazdasági bázisok (logisztikai, disztribúciós telephelyek, rektár- és végfeldolgozó létesítmények) megtelepedését jellemzően nem tudatos térségi érdek és szabályozás, hanem az érintett magáfejlesztők érdekei határozták meg, több esetben komoly lokális területhasználati és környezeti terheket eredményezve, illetve gyengítve azok működésének hatékonyságát (Pl. Csepel belterületének, vagy a Dunakanyar térségének logisztikai, ipari fejlesztése).

Fenti, a kívánatos mobilitás és közterülethasználat létrejöttét akadályozó – közel sem valamennyi elemében érintett – tényezők is okai annak, hogy Budapest, a saját strukturális – és városműködtetési gondjaival küszködve, nem tudott kellő figyelemmel és kellően meggyőző kooperatívítási szándékkal várostérsége közlekedési integrációjának irányába fordulni, holott, egy, az adottságaival jól élő, erős metropolisz térség létrejötté alapvető, de talán nem kellően felismert érdeke volt, illetve érdeke ma is. A közlekedési szektoron belüli jó példázata a kellően fel nem ismert érdekek a Ferihegy/Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér városi kapcsolatainak fejlesztésében vagy az M0 autópáttal körgyűrű és kapcsolódó hálózatának alakulásában mutatott távolságtartó magatartás. Ez utóbbi

távolságtartás első, vitatható megnyilvánulása az M0 gyűrű keleti szektorának fővárosi területektől kedvezőtlen távolságba húzása (és, hogy a Lotz – Baráth – Demszky pakumban rögzített megállapodásból, az M31 gyorsforgalmi átkötés mellett, a rurális keleti városrész létrejöttének elkerülése érdekében nem valósult meg a Külső-keleti/Ipartelepi körút), napjainkig tartóan pedig a távolságtartás megnyilvánulása, az M0 körgyűrű nyugati szektorának jövőjével kapcsolatosan.

Az M0 körgyűrű – főúthálózati paraméterekkel, de környezetvédelmi művekkel megépített – nyugati szektorának közlekedéshálózati feladata ugyanis nem a transzkontinentális átmenő közúti forgalom vezetése (arra ott az M31-el bővített a keleti szektor), hanem, hogy mentesítse Buda belső szűk úthálózatát a Duna jobb parti átmenő forgalmának jelentős része alól. Hogy Békásmegyerről Budafokra, a Szentendréről, Solymárról az M1, M6, M7 autópályákra irányuló forgalom ne Buda belső, Dunához szorított szűk hálózatán bonyolódjék. Továbbá, hogy a Budai hegyvidék mögöttes településeiről a fővárosba irányuló forgalmat az M0 nyugati szektor széthúzza, csökkentve ezzel a Szilágyi Erzsébet fasor – mint egyetlen jelenlegi útválasztási alternatíva – rendkívüli terheit. A közúti forgalom széthúzásának környezeti haszna különösen érvényesül, ha délen a meghosszabbított 4-es metró virágpiaci végállomásánál, északon a gyorsvasúttá fejlesztett szentendrei hév egy új, M0 menti megállójánál nagy befogadó képességű P+R parkolókon át lehetővé válik a belváros irányú eszközváltás is.

Túl a metropolisz térség érintett területeinek érdekein, fel nem ismert fővárosi érdek a lobbitevékenység azért, hogy, az érzékeny táji és urbanus környezetben megvalósuló M2 és M10 gyorsforgalmi utak észak-déli tranzitforgalmat vezető szerepét átvegye a Zsámbéki medence nyugati peremére tervezett, Szlovákia irányába továbbvezetett M100-as gyorsforgalmi út. Elkerülve ezzel az M10 Észak-Buda úthálózatára és a budai rakpartokra zúditott terhelését, illetve az M2 pesti rakpartra zúditott terhelését. Az M100-as út, az átvett szereppel mentesíti az M0 nyugati szektorát is a tranzitforgalom vezetése alól, az M6 autópályával összekapcsolva pedig megteremti az esélyét egy, a főváros térségében haladó, a Baltikumot a Balkánnal összekapcsoló észak-déli transzeurópai tengelynek, lényegesen erősítve Budapest Közép-kelet-európai kapcsolati, városhálózati pozícióit.

## A továbblépés

A budapesti közlekedés fenntartható továbbfejlesztését akadályozó strukturális hiányosságokat és azok felszámolásának irányát jól szemlélteti az Európai Bizottság 4-es metró kapcsán javasolt, behajtási díjra vonatkozó határozata. „Az úthasználati díj

középtávon való bevezetése indokolt, de a működtetés alapos előkészületek után, kapcsolódó intézkedésekkel és fejlesztésekkel együtt lehet csak fenntartható .... A behajtási díj fenntartható működtetéséhez az érintett zóna és a díjtétel helyes megválasztása mellett, az egyéni közlekedés esetén a Körvasúti körút és Duna hidjainak mielőbbi megvalósítása, a közösségi közlekedés esetén az eszközkínálat és a színvonal jelentős fejlesztése szükséges, kiegészítve azt hatékony P+R hálózattal.” (Budapest 4-es metró I. szakasz nagyprojektről szóló EU Bizottság határozat, 2009. szeptember 6.)

A bizottsági határozat Budapest közlekedésének fejlesztésére – megegyezően a hazai legitim, Fővárosi Közgyűlés által elfogadott fejlesztési tervekkel (*Budapest Városfejlesztési Konceptiója 2001; Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve 2009; Budapest 2030 Hosszútávú Városfejlesztési Konceptió 2013*) – kettős feladatcsomagot határozott meg. Egyfelől, elkerülhetetlen a közlekedési hálózat hiányosságainak pótlása mind a közúthálózat, mind a közforgalmú hálózat, mind a parkolási rendszerek vonatkozásában és forrásokat kell biztosítani a közforgalmú közlekedés járműállományának fejlesztésére. Másfelől, forgalomtechnikai, adminisztratív és fiskális intézkedésekkel, a környezeti eltartóképesség figyelembevételével érvényt kell szerezni a fenntarthatósági szempontoknak, sűrű, érzékeny városi térségekben a közúti forgalom korlátozásának, ezzel párhuzamosan a nem motorizált közlekedési formák előnyben részesítésének, a gyaloglás és a kerékpározás feltételei javításának. Ez utóbbi célok érdekében indokolt a terület- és a közlekedésfejlesztés harmonizálása, a város kompaktságának növelése (kis távolságok városa), az indokolt motorizált helyváltoztatások visszaszorítása. A közterületen kívüli parkolóférőhelyek növelésével, valamint parkolásszabályozási intézkedésekkel jelentősen csökkenteni kell az utcai, közterületi parkolás mértékét, az így felszabadított területek gyalogos- és kerékpáros funkciók, zöld- és közösségi felületek számára történő átadásával.

Annak érdekében, hogy Budapest – a globális versenypiacon kellő vonzerővel rendelkezve – betöltse az általa generált metropolisz térség fejlődésének motor-szerepét, az üzleti szolgáltatások elvárható minőségén és a kellő irodakínálaton túl, a könnyű külső és belső elérhetőséghez, valamint a „jó hely, jó itt lenni” érzet erősítéséhez fenti intézkedések, fejlesztési feladatok következetes érvényesítése elengedhetetlen lenne.

Mint ahogy elengedhetetlen a metropolisz szintű kooperativitás erősítésében vállalható vezető szerep is, mind az intézményi, szabályozási feltételek, mind az integrált közlekedési rendszerek megteremtéséért tett erőfeszítésekben. Nincs versenyképes metropolisztérség az infrastruktúrák, a hálózatok, a szakmák, az érintett köz- és magánszereplők együttműködése nélkül. Budapest és környéke kooperatív metropolisztérséggé fejlődéséhez, a közlekedési szektor szemszögéből tekintve az alábbi célkitűzések és feladatok ütemezett és következetes megvalósítását tarthatjuk szükségesnek.

- 1) **Szabályozási- és intézményi fejlesztés.** A regionális szemlélet fokozottabb előtérbe állításával, indokolt alkalmazkodni a Közép-magyarország régió sajátos helyzetéhez és feladataihoz. Ehhez, jól kiaknázható helyzetet teremtett a *Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT)* 2022 évi újjáalakulása, megteremtve ezzel a koordináló szervezet esélyét. E koordináció részeként, a közforgalmú közlekedési szolgáltatások harmonizálása érdekében, fel kell éleszteni a *Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ)* gondolatát az érintett közforgalmú szolgáltatók együttműködési készségének erősítésével és a közös érdek érvényrejuttatásával. A Technológiai és Ipari Minisztérium Közlekedési államtitkárságának rövidtávú terve az *országos megrendelőszervezet* létrehozása. A BKSZ, e megrendelőszervezetbe tagozódva, vagy mellérendelve egyaránt betöltheti a közlekedési szolgáltatások koordinálásának feladatát, létrehozva az egységes jegy- és bérletrendszert, a menetrendi harmonizációt és a közös információs rendszert.
- 2) **Utazási lánc koordináció, a szolgáltatások egymásra építése.** A közlekedési szektor hálózatfejlesztéseit tekintve, a városi-városkörnyéki gyorsvasúti infrastruktúrák fejlesztése egy olyan, területfejlesztést is befolyásoló komplex szolgáltatásfejlesztési program részeként lehet eredményes, amelyben a pálya, a jármű, és a kooperatív üzemvitel együttes magas színvonalától várható a közösségi közlekedés vonzerejének növelése. Beleértve ebbe a tömegszerűség csökkentését, az ülőhelyhez való jogot, valamint a nem motorizált közlekedési formákkal való harmonizációt. A közösségi közlekedés fokozottabb térnyeréséhez elengedhetetlen az utazás teljes folyamatának koordinálása, tehát a kiindulás és megérkezés közötti utazási lánc valamennyi elemének rendszerbe szervezése, valamint a használók napi életvitelébe illesztése. Kiemelt pontok az intermodális kapcsolódások ahol a napi városi szolgáltatások elérésével időmegtakarítás és az átszállás hasznossá tétele érhető el, melynek eredményeként a mobilitás fontos helyei egyben a városkörnyék (és a város) vonzó köztereivé, izgalmas, jó helyeivé város- és területfejlesztési tényezőivé válhatnak, megvalósítva a kompaktsági célok egyik elemét, a decentralizált koncentrációt.  
Ugyanakkor – a realitások talaján maradván –, a belső, ellátó hálózat integrált rendszerének elve, hogy a laza területfelhasználású agglomerációs térségek feltárása nem tervezhető csupán kötöttpályás tömegközlekedéssel, a sűrű beépítésű fővárosi területek közlekedési feltárása pedig nem tervezhető az autóra alapozva. A metropolisz térség közlekedésfejlesztésének egyik legfontosabb feladata olyan integrált rendszerek létrehozása és működtetése, amelyek alkalmasak a különböző utazási formák és közlekedési eszközök közötti magas szintű kapcsolódások megteremté-

sére, a közforgalmú közlekedés és a magánközlekedés összekapcsolására. A fővárosból a városkörnyékre kifutó kapacitív kötőtpályás vonalak és e vonalakra szervezett intermodális kapcsolati pontok (állomások megálló), valamint az e pontokra történő kiterjedt ráhordás (autóbusz, személygépkocsi, kerékpár, P+R, B+R) alkotta alrendszerek teremthetik meg a város és környéke fenntarthatóan működő integrált közlekedését.

- 3) **Hálózatfejlesztési célok.** A metropolisz térségben, a fenti céloknak érvényt szerző helyváltoztatási politika meghatározó vonali elemei a meglévő nagyvasúti és hévonalak korszerű elővárosi rendszerre fejlesztése. E célokra alapozva készült el 2008-ban a BKSZ Előkészítő iroda megrendelésére az *S-bahn koncepció*, és készült el 2021-ben, a koncepciót felülíró, kibővítő, korszerűsítő és elmélyítő *Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS)*, illetve van folyamatban az évtizedek óta fejlesztési tervekben szereplő, *Észak-déli városi-elővárosi gyorsvasút (ún. 5-ös metró)* tervezése. E fejlesztési stratégiák hosszú távon való ütemes megvalósítása, európai léptékben is versenyképes minőségű városi-elővárosi közlekedési rendszert hozhatnak létre a budapesti metropolisz térségben, hozzájárulva annak kohéziójához és versenyképességéhez. A külső kapcsolatrendszert erősítő és belső kohéziót javító további fejlesztési célok:

- a Liszt ferenc repülőtér nemzetközi- hazai- és városi gyorsvasúti rendszerbe illesztése,
- a transzeurópai közlekedési folyosók vasúti, közúti elemeinek jobb összekapcsolása,
- kikötői fejlesztésekkel a Duna európai folyami hajózáshoz való kedvezőbb kapcsolása,
- a terminálok, logisztikai központok komplex rendszerének térséget erősítő fejlesztése,
- az M0 körgyűrű északi és nyugati szektorának belső kapcsolatokat erősítő kiépítése,
- a várostestben déli és északi Duna-hidak és hálózataik centrumot mentesítő megépítése,
- a városkörnyéken a településközi kapcsolatokat javító összekötő úthálózat fejlesztése.

Komplex és összehangolt területi politikával érhető el, hogy közlekedés gazdaság- és területfejlesztő szerepének érvényesítésében a tranzit szerepet a transzfer szerep váltta fel. A külső kapcsolati elemek fejlesztésének nem a nagy nemzetközi tranzitfor-

galom minél gyorsabb térségen történő átengedése a célja, hanem a forgalom által hordozott interakciókkal a globális gazdasági-kereskedelmi folyamatokba való bekapcsolódás. Az aktuális, középtávú tervekben szereplő országos hálózatfejlesztés (M81, M8) a metropolisz térséget a mainál kedvezőbb helyzetbe hozza azzal, hogy mentesíti terület- és gazdaságidegen tranzitforgalom nagyobb része alól, elősegítve, hogy a megnövekedett mobilitási aktivitásra, a káros hatásokra érzékenyebb urbánus környezetben, a klíma szempontok figyelembevételével és a környezetminőség előtérbe helyezése mellett legyen mód fenntartható megoldásokat kínálni.

Összegezve, a Budapest metropolisz térségben, a közlekedési infrastruktúra fejlesztése nem szűkebb értelemben vett szakmapolitikai feladat, hanem klímaszempontokat követő, de egyben gazdaságélénkítő, területfejlesztő, életminőség javító, kulturális és turisztikai kapcsolatokat elősegítő tényező. Ebből eredően, a főváros-és térségének közlekedésfejlesztése mindig olyan komplex tevékenységet kell, jelentsen, amely az elhatározott város-és területpolitikai célok ismeretében, a területi sajátosságok figyelembevételével az adott területegységet az integráció eszközeivel tudatosan, a szerteágazó szempontok harmonizálásával formálja egyfelől a természeti értékek megőrzése, másfelől a regionális versenyképesség optimuma irányába.

## Irodalom

- BKK által vezetett szakértői mcs. (2014): Balázs Mór Terv. Budapest mobilitási terve
- Berne Á. (2001): A stratégiai földrajzi hely fogalma a transznacionális vállalatok nemzetközi üzletpolitikájában. *Tér és Társadalom*, 3-4.
- Régió 8 mcs. (1999): Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács Stratégiai Programja Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács Területfejlesztési Koncepciója (2007)
- FKT URB Konz. (2008): Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve
- BKK által vezetett szakértői mcs. (2019): Budapesti Mobilitási Terv
- Stratégiai mcs. (2001): Budapest Városfejlesztési Koncepciója
- BFVT Kft és szakértői (2013): Budapest 2030 Hosszútávú Városfejlesztési Koncepció
- Erdősi F. (2002): Gondolatok a közlekedés szerepéről a régiók/városok versenyképességének alakulásában. *Tér és Társadalom*, 1., 135–139.
- H-G Retzko (1994): Városi Közlekedés – merre tarunk? 1994 évi Nemzetközi Közlekedésfejlesztési Tanácskozásán elhangzott előadás.
- Kovács Z. (1986): A budapesti belvárosi parkolásszabályozás továbbfejlesztése” *Városi Közlekedés* 4. 201–205.
- Kovács Z. (1991): A Budapesti Közlekedési Vállalat fejlesztési koncepciója. *Városi Közlekedés*, BKV melléklete 2. 22–30.
- Pető Z. (2022): Parkolás, avagy kell-e nekünk a személygépjármű? Konferencia előadás 2022. szept.
- P. Khanna (2016): *Konnektográfia* L’Harmattan Kiadó.
- Tánczos L. (1995): A városi közlekedéspolitikai néhány időszerű kérdése. *Városi közlekedés*, 2., 333–339.





Szegvári, P. (2022): A metropolisz térségek fejlesztésének új szempontjai: viták, dilemmák – különböző megoldási javaslatok. city.hu Várostudományi Szemle 2(3), 161–172.

---

## A VÁROSTÉRSÉG JÖVŐJE

---

### **A metropolisz térségek fejlesztésének új szempontjai: viták, dilemmák – különböző megoldási javaslatok**

*Szegvári Péter<sup>1</sup>*

#### **Absztrakt**

A tanulmány felvázolja Budapest és térsége funkcionális „metropolisz térségként” való értelmezésének lehetőségeit, az ehhez kapcsolódó nagyvárosi kihívásokat és az európai városhálózatba illeszkedés esélyeit. A fő következtetés szerint, noha a várostérség területfejlesztési szempontból „kiemelt térségként” való működtetése és fejlesztése koncepcionálisan megoldott, az integrált együttműködés közhatalmi, közigazgatási intézményei hiányoznak. Ezért – figyelemmel a korábbi integrációs kísérletek tapasztalataira – nemzetközi példák felhasználásával fogalmaz meg javaslatokat a fővárosi agglomerációban az érintett szereplők együttműködésének intézményesítésére a „többszintű” és a „partnerségi kormányzás” alapelveinek figyelembe vételével.

*Kulcsszavak:* agglomerációs térség, funkcionális várostérség, metropolisz régió, területi versenyképesség, integrált intézményes együttműködés, nagyvárosi kormányzat és kormányzás

#### **Abstract**

The study outlines the main challenges of the representation of Budapest Agglomeration Area as a 'metropolitan region', regarding its opportunity to join the European Metropolitan City Network. A major conclusion is that the lack of legitimate and administrative public institutions for the integrated co-operation of the regional actors will preserve the status quo of this area in terms of the requirements of 'area based' regional policy. Hence it proposes some new institutional optional models for the institutionalization of the integrated co-operation of multiple actors, in line with the principles of 'multi-level governance' and 'partnership governance'.

---

<sup>1</sup> ELTE ÁJTK c. egyetemi docens. E-mail: city.consultbt@gmail.com

*Keywords:* agglomeration area, functional city area, metropolitan region, territorial competitiveness, integrated institutional co-operation, metropolitan government and governance

### **Kihívások és dilemmák**

Budapest erőteljes kihatással van az ország egészének társadalmi-gazdasági fejlődésére. Budapest Magyarország egyetlen városa, amely körül egy európai léptékben is jelentős nagyvárosi agglomeráció alakult ki. Sokoldalú központi funkciói és gazdasági potenciálja révén önmagában is meghatározó helyet foglal el a városhálózatban, de az agglomerációval együttműködésben alkothat csak igazán erős régiót (Lovász 1979; Nemes-Nagy 2009; Rechnitzer, Berkes 2021). A budapesti agglomeráció kiterjedésében és funkcióiban egyedi világvárosi jelenség hazánkban, amelyet az európai nagyvárosok közvetlen vonzáskörzetében tapasztalt kihívások jellemzik. Ezek közül kiemelhető az óriási tömegigényeket kiszolgáló közlekedés, amelyet a Budapest felé irányuló és az agglomeráción belüli kapcsolatok nehézségei mellett a Budapest központú országos közlekedési hálózat átmenő forgalma is terhel. Szintén külön említendő a stratégiai és térségi szinten kevésbé koordinált fokozódó beépítés és a települések összenövése, amelynek eredményeként fenntarthatóságában sérül a területhasználat (ritkul az ökológia-rekreációs hálózat, károsodik a táji és kulturális örökség), a lakó-és a termelő-szolgáltató funkciók kedvezőtlenül keverednek, hiányoznak a valós települési központok (OFTK 2014: 142; Szirmai 2011).

Budapest és térsége lehatárolásának szempontjai között figyelembe vehető a „szűkebb” (intenzív agglomerációs térség<sup>2</sup>), valamint a „tágabb” értelemben vett – a Budapest és Pest megye területét lefedő közép-magyarországi területfejlesztési régióon belül elhelyezkedő – „funkcionális várostérség” (extenzív agglomerációs térség) alkalmazása, de sokkal célravezetőbb az európai városhálózatban való pozíciója alapján Budapestet és térségét mint Európa egyik legversenyképesebb „metropoliszrégióját” (metropolitan region) tekinteni a lehatárolás alapjának (Funck, Pizatti 2003; Szirmai 2009; Tóth, Schuchmann 2010;).

A felgyorsult globalizáció és az informatikai fejlődés a városok, urbanizált térségek hierarchikus rendszerében globális és nemzetközi szinteket hoz létre. Ezek a szintek a nagyobb népességű, nemzetközi jelentőségű városoktól (London, Párizs, Brüsszel,

<sup>2</sup> A budapesti agglomerációt a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény 1/1. melléklete határozza meg, Budapest mellett 80 Pest megyei települést lehatárolva.

Amszterdam, Frankfurt, Hamburg, Milánó), Európa nagytérségi központjain (Berlin, Bécs, Róma, Madrid, Budapest, Prága), a kisebb és periférikusabb helyzetű fővárosokon, (Dublín, Lisszabon, Ljubljana, Tallinn, Szófia) túl a regionális jelentőségű központokig (50–200 ezres nagyságrendű városok) meghatározhatók. Az EU 2007-ben elfogadott, 2011-ben időszerűsített „Területi Agenda 2020” és a 2020. december 1-jén megújított „Területi Agenda 2030” dokumentumaiban lefektetett fejlesztéspolitikai elvek meghatározó iránya többek között az a törekvés, amely kiegyensúlyozott, policentrikus településhálózatot céloz meg EC (2020/b.). A policentrikus településhálózat egyik alapvető dokumentuma a 2007-ben elfogadott – és 2020-ban frissített – Lipcsei Charta, amely szerint a gazdasági növekedés elősegítése önmagában nem biztosítja a kiegyensúlyozott és fenntartható térszerkezet kialakítását, sőt a jelentős növekedés gyakran jár a területi különbségek erősödésével. A különböző típusú és funkciójú települések hatékony és fenntartható hálózatként való működésének elősegítéséhez hálózatfejlesztési stratégiára van szükség (VÁTI 2008).

A funkcionális városi területek vizsgálata szerint a városhálózat Nyugat-Európa középső területén a legsűrűbb: az Angliától Hollandián, Belgiumon, Nyugat-Németországon és Észak-Franciaországon át húzódó térségben, amely folytatódik az Alpoktól nyugatra Észak-Olaszország és keletre Csehország, Szlovákia, Magyarország és Dél-Lengyelország felé. A városi térségek legnagyobb európai koncentrációja a London, Hamburg, Párizs, München és Milánó által kijelölt „Pentagon térség”. Az európai területfejlesztés fontos célja, hogy a versenyképesség fokozása érdekében az integráció erősítésével a London – Párizs – Milánó – München – Hamburg által meghatározott európai térség mellett további globális integrációs zónák alakuljanak ki. Közép-Európában a Prága – Bécs – Pozsony – Budapest térségben jöhet létre integrációs zóna (ESPON 2019).

Az egységesülő Európa eszméjében a külső kapcsolatok fejlesztésének célja a TEN-T hálózatok, európai közlekedési folyosók és a főváros nemzetközi és országos elérhetőségének javítása, továbbá a transzkontinentális utazási, szállítási módok integrációjával Budapest európai csomóponti szerepkörének (HUB) kiteljesítése (OECD 2000/a.; Farkas, Lengyel 2000; Lukovics 2006). A nemzetközi forgalom tekintetében a repülés a személyszállítás kiemelkedő jelentőségű eleme, míg a hajózás főként az áruszállításban vehető figyelembe. Az ország egyes részei és a főváros közötti kapcsolatok szempontjából a közúthálózat (a gyorsforgalmi úthálózat) és a vasúthálózat fejlesztésének tovább kell javítania Budapest elérhetőségét, de ugyanakkor biztosítania kell a jelenleg főváros centrikus kapcsolati rendszer oldását is.

A regionális együttműködés részeként a városi-városkörnyéki közlekedés integrációja, valamint az intermodális szolgáltatások intézményi és infrastrukturális feltételeinek megteremtése is egyre fontosabb cél a versenyképesség biztosítása érdekében. Ehhez jó

alapot szolgáltat a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia rövid és hosszú távú fejlesztési programja, amelynek az eredményeként megkétszereződhet az agglomerációs vasúti személyszállítási kapacitás és a városi fenntartható mobilitás követelményei is jobban érvényesíthetők, valamint a V0 teherforgalmi vasútvonal Záhonytól Győr térségéig tartó, továbbá a Budapest–Belgrád észak-déli irányú, Budapest elkerülésével és közlekedési tehermentesítésével járó fejlesztési programja. Ezeknek a fejlesztéseknek az integrált és koordinált megvalósításához intézményes együttműködésre van szükség a kormányzati és térségi szereplők részvételével, amelynek egyik lehetséges változata a nemzetközi példák alapján egy „térségi közlekedési szövetség” létrehozása (Bourne 2001; Salet, Thornley, Kreukels 2003; Tosics 2008).

Az OFTK szerint Budapestnek egy nagyobb, európai térben kell megtalálnia a maga és az ország egésze számára legelőnyösebb, a meglévő adottságaira alapozott térségi szerepköreit. Ennek érdekében a nemzeti fejlesztési dokumentum is előírja többek között a fejlesztési irányok keretében a várostérségi összehangolt fejlesztések megvalósítását és az érintett szereplők közötti koordinált feladatmegosztást, valamint a terület-használat és a közlekedés integrált fejlesztését, a városi közösségi közlekedés súlyának növelését (OFTK 2014: 259). Ebből következően megfogalmazható a fejlesztéspolitikai feladatok körében, hogy egységes „budapesti gazdasági régióként” a térségi önkormányzatoknak együtt kell működniük egymással és a „többszintű kormányzás” jegyében (Piattoni 2009; Mitchell-Weaver, Miller, Deal 2000) a kormányzati szervekkel is. Budapest és térsége tekintetében a helyi önkormányzatok kölcsönös egymásrautaltságban látják el feladataikat. E térség együttes tervezésére és fejlesztésére, illetve a település-üzemeltetés és -igazgatás közös elvek mentén történő menedzselésére a közigazgatási határookra tekintettel nem létezik lokális és területi szinten közhatalommal rendelkező közigazgatási szervezet. Az önkormányzati autonómiára épülő együttműködés ugyanakkor jobban biztosíthatja a térség partnerségen alapuló hatékony működését és fejlesztését (Barlow 1994; Feicock 2004; Perger 2004).

### **Korábbi integrációs kísérletek a főváros térségében**

A rendszerváltással párhuzamosan a tanácstörvénynek az akkori Belügyminisztérium fennhatósága alatt történő felülvizsgálata során már születtek olyan javaslatok, amelyek a főváros és agglomeráció együttműködésének szervezeti megoldására új típusú térségi közigazgatási egységek beiktatásának szükségességét fogalmazták meg (Szegvári 1990), de ezek megfelelő szabályozására sem az újonnan elfogadott önkormányzati törvény (Mötv.), sem az annak nyomán létrejött ún. fővárosi törvény (Ftv.) keretében nem került sor.

A rendszerváltás után, a fővárosi és a fővárosi kerületi önkormányzatokról szóló 1991. évi XXIV. tv. (Ftv.) elfogadását követően a Fővárosi Közgyűlés szinte azonnal elfogadta azt a javaslatot, amely szerint meg kell kezdeni egy új törvény előkészítésének tudományos, szakmai megalapozását, s az elfogadotthoz képest meg kell reformálni a főváros önkormányzati és közigazgatási rendszerét, beleértve a város és térsége kapcsolatrendszerét is. Ennek alapján a főpolgármester 1992 júliusában három munkacsoportot kért fel arra, hogy egymástól függetlenül, de egy szakmai tanácsadó testület által elfogadott kérdéskör mentén adjon javaslatokat a fővárosi reform lehetséges megoldásaira, amelyek közül az egyik kérdéskör a „város és vidéke”, az agglomeráció témakörét érintette. (Megjegyzendő, hogy az eredetileg orientációnak szánt, a főpolgármester által vezetett „értékek és célok” alapozó tanulmány nem készült el, mindegyik munkacsoport saját koncepciójára támaszkodott.)

A Kilényi Géza vezette, valamint a Hegedűs-Tosics szerzőpáros által irányított munkacsoport mellett a „city koncepciót” kidolgozó munkacsoport – nemzetközi példák figyelembevételével (Balázs 1992; Barlow 1991; Walker 1987 – az általa javasolt új típusú modellt nemcsak a „budapesti városmegyei” (Bibó 1971) egyszintű önkormányzati és többszintű közigazgatási rendszerre, hanem ezzel szorosan összekapcsolódó Budapesti Agglomerációs Szövetség önkormányzati és igazgatási rendjének szabályozására is kiterjesztette volna (Szegvári 1994). Noha az akkori városvezetés hivatalosan nem támogatta a „city koncepció” megvalósítását, a „városmegyei” megoldásra hajazó Budapesti Agglomerációs Szövetség létrehozásának koncepciójára újabb megbízást adott (Barabás, Tiba 1995). Ennek alapján kidolgozásra került egy agglomerációs stratégiai tervzet, amely elsősorban az önkormányzatok önkéntes társulásának elvére épült volna.

Az 1990-es évek közepén a pusztazámori regionális hulladéklerakó tervezése során felmerült egy terv a Térségi Önkormányzati Társulás létrehozására az érintett Pest megyei települési önkormányzatok részéről. A társulás elsődleges célja a Fővárosi Önkormányzattal szembeni érdekérvényesítés biztosítása lett volna a regionális hulladéklerakó elhelyezéséből adódó konfliktusok kezelésére. Végül a társulás ebben a formában nem jött létre, de az érintett Pest megyei önkormányzatok a Fővárosi Önkormányzattal való tárgyalások során együttműködtek a tervezésben, amelynek révén 1999-ben megkezdődhetett a beruházás, s a későbbi fejlesztések kialakításánál és a regionális szolgáltatás szerződések megkötésénél ezek a koordinációs egyeztetések célravezetőnek bizonyultak.

2005-ben a Fővárosi Közgyűlés Jogi Bizottsága koordinálásával és a „Szeretem Budapestet Mozgalom” együttműködésével tanulmánykötet jelent meg a Fővárosi Köz-munkák Tanácsa mintájára működő intézmény létrehozásáról (Juharos 2005), amelynek illetékessége kiterjedt volna – az akkor még kormányrendeletben lehatárolt – fővárosi agglomeráció területére is. A Fővárosi Közgyűlés a Budapesti Gazdasági és Iparkamara

(BKIK) kezdeményezésében többpárti konszenzussal egy munkacsoportot állított fel a döntési javaslatok előkészítésére, azonban ezek jogszabályi intézményesítése – főként a kormányzati támogatások híján – elmaradt.

A területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. évi XXI. tv. (Tftv.) kötelező jelleggel létrehozta a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT) intézményét, amely 1999-ben fogadta el a stratégia programját, amely „várostérségi szemléletben”, de az akkori „szűkebb” agglomerációs térségre fogalmazta meg az európai városszövetkezetbe történő integrációs funkciókat, beleértve az ehhez szükséges térségi versenyképességi elemek együttes fejlesztését. 2002-ben a BAFT feladatait a Budapestet és Pest megyét átfogó Közép-magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács (KMRFT) vette át, majd 2004-ben a Tftv. visszaállította a BAFT intézményét, s egyúttal 2005-ben működési területét – az akkor elfogadott Budapesti Agglomerációs Területrendezési Tervről szóló 2005. évi LXIV. tv. (Atv.) alapján – a kibővített agglomerációs településekre is kiterjesztette.

2011-ben jelentősen átszabták a területfejlesztési intézményrendszert, s a regionális fejlesztési tanácsok mellett megszüntették a BAFT intézményét is, s ezzel a területfejlesztés feladatát a megyei és fővárosi önkormányzatok kompetenciájába utalta a Tftv. A hiányzó intézményrendszer helyett az érintett fővárosi és megyei önkormányzatok vezetőinek részvételével tartandó regionális területfejlesztési fórum létrehozatalát írták elő, amely az érintettek kölcsönös együttműködésére épített a területfejlesztési stratégiai tervezés során.

2011 júniusában 17 Pest megyei önkormányzat részvételével létrehozták Gyálon a Fővárosi Agglomerációs Társulást (FAÖT), mint önkéntes alapon szerveződő önkormányzati társulást. Noha az alapítók a társulás számára széles önkormányzati kompetenciakört (pl. közlekedési, közbiztonsági, gazdaságfejlesztési, környezetvédelmi) állapítottak meg, azonban a társulás a kis létszáma, Budapest kimaradása, valamint gyenge legitimitása és hiányos eszközrendszere miatt nem tudta megvalósítani eredeti célját (Szabó 2015: 191).

A Fővárosi Önkormányzat 2936/2012. sz. határozatával előírta egy stratégiai területfejlesztési együttműködési megállapodás létrehozatalát Pest megyével, amelynek megalapozó dokumentuma a mai napig hatályban van. Noha a Tftv. ezekhez a regionális egyeztető fórumokhoz nem rendelt önálló hivatali szervezetet, a Budapest Főváros Önkormányzata és a Pest megye Önkormányzata által 2000-ben létrehozott – a BAFT munkaszervezeteként is működő – közös tulajdonban álló Pro Régió Kft. feladatait az együttműködő partnerek ezzel a feladattal is kiegészítették. Ennek az együttműködés-

nek az eredménye többek között az is, hogy a *Budapest 2030* című hosszú távú városfejlesztési stratégia kitér az agglomerációs és nagytérégi együttműködésre, s az ezekhez szükséges intézményes koordináció szükségességére.

2018-ban az akkori főpolgármester kezdeményezésére a Kormány az 1509/2018. (X. 17.) Korm. határozattal létrehozta – az egykori Fővárosi Közmunkák Tanácsa (FKT) működési elvei alapján – a Kormányt segítő szervként működő Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa intézményét, amely azonban összetételében nem írta elő az agglomerációs delegáltak szerepeltetését, annak ellenére, hogy napirendi pontjai között megjelent például a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS) megvitatása is. Az FKT a vertikális kormányzás mintájára a paritás elvén jól működött a legutóbbi országgyűlési választások kampányidőszakáig, azóta nem ülésezett.

2022-ben – a Pest megyei Önkormányzat és a 80 agglomerációs megyei település kezdeményezése alapján – az Országgyűlés a Tftv. módosításával újjáélesztette a BAFT intézményét, amely ez év szeptemberében meg is alakult, bár szervezeti és működési szabályait, valamint munkaprogramját még nem fogadta el. Ez a korábbiakhoz képest jelentős előrelépést jelent a területfejlesztési politika integrációja terén, ugyanakkor nem pótolja a budapesti agglomerációban hiányzó közhatalmi, közigazgatási feladatokkal és kompetenciákkal rendelkező közjogi koordinációs intézményt.

### **Megoldási javaslatok a kooperáció intézményesítésére**

Noha a Kormány – javaslattevő, véleményező és tanácsadói tevékenységet végző szerveként -kormányhatározattal létrehozta a 2010. évi XLIII. törvény 30. § – 30/A. §-aiban foglaltak alapján a Fővárosi Közmunkák Tanácsa (FKT) mintájára a Kormány és a Fővárosi Önkormányzat szabályozott együttműködését biztosító Fővárosi Közfejlesztési Tanács (FKT) intézményét, ennek szervezeti és működési garanciáját hosszú távon a törvényi szabályozás biztosítaná. Ezzel egyenértékű megoldás lehetne a „második kamara” területi alapon való intézményesítése esetén a fővárosi agglomeráció képviselőinek törvény által előírt részvétele ebben a testületben (Szegevári 2020).

Emellett rendszerszerűbb párbeszédre volna szükség a „partnerségi kormányzás” elvei szerint (Manchester City Council 2013) a vállalkozásokkal, a tudományos és szakmai intézményekkel, a civil szervezetekkel és a lakossággal. A Törvény ugyanakkor kötelezővé is tehetné az önkormányzatok számára, hogy a területfejlesztési feladatok ellátására önkormányzati bizottságot hozzanak létre, amelynek összetételében és működésében megfelelően érvényre lehetne juttatni a vertikális és horizontális partnerség elvét.

A főváros és térsége településhálózat-fejlesztési stratégia megvalósítása a területpolitika megújítását is szükségessé teszi (Kaiser 2021). Ennek keretében folytatni kell a

hagyományos, az EU NUTS rendszerére alapozott területpolitikai eszköz- és intézményrendszer mentén kialakított funkcionális térségekre koncentrált („area-based”) (OECD 2000/b) integrált fejlesztési programok tervezését és végrehajtását. E tekintetben előrelépést jelent, hogy a fővárosi agglomerációt is „kiemelt térségként” határozza meg a területfejlesztési törvény, ugyanakkor a térségfejlesztési szerepkör megvalósításához a kiemelt térségben biztosítani kell a „fiskális decentralizáció” (Barlow 1994; Mcmillan 1997; Nelson, Foster 1999; Slack 1997; Somlyódiné Pfeil 2021) és a „tervszerződés” (Datar 2002) új elemeit. A Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács csak a területfejlesztési feladatok körében intézményesíti az együttműködést, az önkormányzati egyéb feladatok tekintetében az együttműködés intézményes feltételei hiányoznak.

Nemzetközi példák bizonyítják, hogy az eltérő érdekek feltárása, a párbeszéd, az egyeztetés – és az ennek teret adó fórumok – illetve a közös gondolkodás és tervezés hozzájárulnak a problémák megoldásához, közvetve pedig a térség egésze fejlődéséhez (Barlow 1994; Bourne 2001; Orfield 2002; Sharpe 1995; Smith 1995 és Toronto City Summit Alliance 2003). Ennek intézményes formáit az önkéntes elhatározáson alapuló intézményes fórumok működtetésével, illetve a szabad társulás elve szerint is ki lehet alakítani, emellett a törvényi szabályozásban kötelező önkormányzati társulási formában elő is lehet írni az érintett budapesti és agglomerációs önkormányzatok számára. Ez utóbbi megoldás francia mintára az autonómia elemeit is megtarthatná, feltéve, hogy a társulás csak abban az esetben alakulna meg, ha az érintett önkormányzatok többsége, vagy az érintett lakosság többségét lefedő önkormányzatok ezt általános jelleggel vagy bizonyos szolgáltatásokra kiterjedően kezdeményezik (Balázs 1992; Lefevre 1998).

A területfejlesztési feladatok összehangolt ellátása mellett az önkormányzati egyéb feladatok (így különösen a kommunális és közlekedési szolgáltatások biztosítása, a környezetvédelmi és klímaadaptációs teendők, ingatlan- és telek-szabályozások, jogi és finanszírozási feladatok egységes szemléletű ellátása) közös megvalósítására – a nemzetközi tapasztalatok alapján (Hall, Pain 2006; Hamilton 1999; Lefevre 1998; Walker 1987) – azonban célszerű egy önszabályozásra épülő Budapesti Agglomerációs Tanács létrehozatala, amely kétféle módon biztosíthatná az intézményes párbeszédet: 1. A Fővárosi Önkormányzat szervezeti és működési szabályzatában szabályozott módon 2. A Fővárosi Önkormányzat és az agglomerációs települések közösen elfogadott szabályozása szerint.

A Fővárosi Közgyűlés által elfogadott SZMSZ I. fejezet 3. címe tartalmazza Budapest Főváros Önkormányzatának együttműködését más önkormányzatokkal, azonban a jelenlegi szabályozás csak a kerületi önkormányzatokkal való együttműködést érinti. Az SZMSZ 3. §-át kiegészíthetné egy új (3) bekezdés, amely az agglomerációs önkormányzatokkal való együttműködést szabályozná. Ebben a részben rögzíthető lenne,



hogy a főpolgármester egyeztetéseket folytat az agglomerációs települések és a megye önkormányzataival a Budapesti Agglomerációs Tanács keretében, amely a Fővárosi Közgyűlés döntés-előkészítő, javaslattevő és véleményező szerepkörében segítené azoknak a fővárosi önkormányzati feladatoknak a hatékonyabb és partnerségen alapuló ellátását, amelyek érintik az agglomerációs településeket. A Budapesti Agglomerációs Tanács ülésére állandó jelleggel meghívást kapnak az agglomerációs települések polgármesterei, továbbá a megyei önkormányzat elnöke, valamint esetenként olyan települési önkormányzatok polgármesterei, akiket az ellátandó feladat, vagy a Fővárosi Önkormányzat döntése érint. A Budapesti Agglomerációs Tanács szervezeti és működési rendjét az ügyrendjében maga határozza meg. Ennek a fórumnak a működtetése szervesen kapcsolódhatna a BAFT működéséhez is a területfejlesztési kérdésekről szóló döntések előkészítése során.

A fenti javaslatban szereplő döntés-előkészítő, javaslattevő és véleményező funkció kiegészíthető lenne egy olyan szerepkörrel, amely a Budapesti Agglomerációs Tanács esetében „önszabályozást” is jelenthet. Ebben az esetben nemcsak a fővárosi önkormányzat agglomerációt érintő feladataira és döntéseire helyeződik a hangsúly, hanem az olyan kérdésekre, önkormányzati feladatokra, amelyek az agglomerációs települési és a megyei önkormányzat feladatkörébe tartoznak és kihatással vannak a budapesti önkormányzatokra is. Az SZMSZ ilyen módon való kiegészítésével együtt az érintett önkormányzatok közös szabályozása alapján felállított és működtetett Budapesti Agglomerációs Tanács olyan kérdésekben is alakíthatna közös állásfoglalást, szabályozási irányelvet, amelyek Budapest és térsége közös fejlesztése és működtetése szempontjából egységes szempontokat és alapelveket képviselnek, s a döntéseket ezek figyelembevételével az érintett önkormányzatok saját hatáskörükben összehangoltan hozzák meg. Ilyen tárgykörök lehetnek pl. a kommunális és közlekedési szolgáltatásokkal kapcsolatos kérdések, a környezetvédelmi és klímaadaptációs ügyek, a helyi építési és ingatlan felhasználási szabályozások, a helyi adókat és befektetés-ösztönzést meghatározó pénzügyi szabályozások, közös fejlesztési programok és projektek kidolgozása. Emellett a Budapesti Agglomerációs Tanács közös javaslatokat is kidolgozhat a kormányzati szervek számára a főváros és térségét érintő országos szabályozásokra. Tekintettel a fenti funkciókra és feladatokra, a fórum létrehozatalához és működtetéséhez valamennyi önkormányzat közösen elfogadott szabályozására is szükség van, amelyet megtehetnek a saját SZMSZ-ükben, illetve a képviselőtestületek által jóváhagyott együttműködési megállapodás alapján. A Budapesti Agglomerációs Tanács összetételére és ügyrendjének elfogadására is értelemszerűen alkalmazhatók az „önszabályozási” elvek, a közös szabályozások erre is utalhatnak.

Nemzetközi példák alapján a legerősebb, ugyanakkor a legnehezebben kivitelezhető, Magyarországon pedig a metropolisz térség adminisztratív súlyának túlzott növekedésével összekapcsolódó „amalgamációs” megoldást, illetve egy kiemelt fővárosi régiós önkormányzat létrehozatalát nem tartom célszerűnek és kivitelezhetőnek (Bish 2001; Bourne 2001; Sharpe 1995; Szente 2007). Az 1994-ben publikált tanulmányban szereplő megoldást az önkormányzati társulási elvre épülő Budapesti Önkormányzati Szövetség létrehozatalára továbbra is aktuálisnak érzem, bár a jelenlegi politikai viszonyok között ennek megvalósítását látom a leginkább kivitelezhetetlennek (Szegvári 1994).

A térségi szerepkört betöltő területi önkormányzatoknak, mint amilyen a Fővárosi Önkormányzat is, területfejlesztési feladatokat is szükséges ellátniuk, s ehhez forrásokat is célszerű rendelni. Ezért célszerű lenne törvényben biztosítani annak a lehetőségét, hogy a fővárosi fejlesztésekhez – az európai JESSICA alap mintájára – városfejlesztési alapot hozhasson létre a Fővárosi Önkormányzat.

Budapest és térsége az európai városhálózatban és az EU Duna Makroregionális Stratégiájában (EC 2000/a.) való részvételét sokkal hatékonyabbá tehetné, ha intézményesen közreműködne a Budapestet érintő EGTC/ETE rendszerek létrehozatalában és működtetésében, valamint a Duna Menti Városok és Régiók Tanácsa korábban már kezdeményezett intézményes továbbfejlesztésében – az osztrák és a német városok és régiók együttműködésének mintája alapján – létrehozva a magyarországi Duna menti városok és térségek szövetségét, vagy egy térségi fejlesztési tanácsot.

## Irodalom

- Balázs I. (1992): *A nagyvárosi és az agglomerációs közigazgatás és önkormányzat a nemzetközi gyakorlatban, különös tekintettel a frankofón rendszerekre*. Kézirat. MAKI Fővárosi Kutatócsoport. Budapest
- Barabás Z., Tiba Zs. (1995): A főváros közigazgatásának továbbfejlesztése. *Magyar Közigazgatás* 4., 193–202.
- Barlow, I. M. (1991): *Metropolitan government*. Routledge, London
- Barlow, I. M (1994): Centralization and Decentralization in the Governing of Cities and Metropolitan Regions. Benneth, R. J. (ed.): *Local Government and Market Decentralization: Experiences in Industrialized, Developing, and Former Eastern Bloc Countries*. United Nations University Press. Tokyo
- Bibó I. (1975): Közigazgatási területrendezés és az 1971. évi Településhálózat-fejlesztési Koncepció. *Válogatott tanulmányok. Harmadik kötet*. Magvető Kiadó, Budapest.
- Bish, R. L. (2001): *Local Government Amalgamations. Discredited Nineteenth-Century Ideals Alive in the Twenty-First*. C.D. Howe Institute. Toronto
- Bourne, L. S.(2001): Designing a Metropolitan Region: The Lessons and Lost Opportunities of the Toronto Experience, Freire, M., Stren, R. (eds.): *The Challenge of Urban Governance*. World Bank Institute, Washington D. C. 27–46.

- DATAR [Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale] (2002): *Les contrats de plan État-Région*. © La Documentation française. Páris.
- ESPON [European Spatial Planning Organisation Network] (2019): *European Territorial Reference Framework: Synthesis Report*. Luxembourg.
- EC [EUROPEAN COMMISSION] (2020/a.): *European Union Strategy for Danube Region. Action Plan*. Brussels
- EC [EUROPEAN COMMISSION] (2020/b.): *Területi Agenda 2030*. Brussels.
- Farkas B., Lengyel I. (szerk.) (2000): *Versenyképesség – regionális versenyképesség*. SZTE Gazdaságtudományi Kar Közleményei. JATEPress, Szeged.
- Feicoock, R. (ed.) (2004): *Metropolitan Governance – Conflict, Competition, and Cooperation*. Georgetown University Press, Washington D. C.
- Funck, B., Pizatti, L. (ed.) (2003): *European Integration, Regional Policy, and Growth*. THE WORLD BANK, Washington, D. C.
- Hall, P., Pain, K. (2006): *The Polycentric Metropolis – learning from megacityregions in Europe*. Earthscan. New York
- Hamilton, D. (1999): *Governing Metropolitan Areas: Responses to Growth and Changes*. Garland. New York
- Juharos R. (szerk.) (2005): *Hogyan épüljön Budapest? Állítsuk vissza a Fővárosi Közmunkák Tanácsát!* OCTOGON Könyvek 6. Budapest.
- Kaiser T. (2021): Területpolitika 2020 után: narratívák és paradigmák szintézise felé? Agg Z., Zongor G. (szerk.) *Comitatus 30 év/könyv 1991-2021*. Comitatus Könyvek, Veszprém. 150–159.
- Levévre, C. (1998): Metropolitan government and governance in Western countries. *International Journal of Urban and Regional Research*, 22., 9–25.
- Lovász J. (1979): A Budapesti Világvárosi Terület. In. *A főváros távlati fejlődésének lehetőségei és azok hatása Pest megyére*. Kézirat. Budapest, 9.
- Lukovics M. (2006): A magyar megyék és a főváros versenyképességének empirikus vizsgálata. *Területi Statisztika*, 2., 148–166.
- Mcmillan, M. (1997): Taxation and Expenditure Patterns in Major City-Regions: An International Perspective and Lessons for Canada. HOBSON, P., ST.-HILAIRE, F. (eds.). *Urban Governance and Finance: A Case of Who Does What*. The Institute for Research on Public Policy, Montreal. 1–56.
- Manchester City Council (2013): *Partnership Governance Framework and Guidance*. Issue 3. Updated December 2013.
- Mitchell–Weaver, C., Miller, D., Deal, R. Jr, (2000): Multilevel Governance and Metropolitan Regionalism in the USA. *Urban Studies*, 5-6., 851–876.
- Nelson, A.C., Foster, K. (1999): Metropolitan governance structure and income growth. *Journal of Urban Affairs*, 3., 309–324.
- Nemes-Nagy J. (2009): *Terek, helyek, régiók. A regionális tudomány alapjai*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- OECD [Organisation for Economic Co-operation and Development] (2000/a.): *Cities and Regions in the New Learning Economy*. Paris.
- OECD [Organisation for Economic Co-operation and Development] (2000/b.): *The reform of metropolitan governance – Policy Brief*. Paris
- OTFK [NEMZETI FEJLESZTÉS 2030 ORSZÁGOS FEJLESZTÉSI ÉS TERÜLETFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ] (2014): *1/2014. (I. 3.) OGY határozat*, Magyar Közlöny, 2014. évi 1. szám
- Orfield, M (2002): *American Metropolitanics*. MARC. Minneapolis.

- Perger É. (2004): A főváros és „környéke” régióként való értelmezése, a „központi” régió problémája. Horváth M. T. (szerk.): *A regionális politika közigazgatási feltételei*. IDEA – Magyar Közigazgatási Intézet, Budapest. 213–254.
- Piattoni, S. (2009): *Multi-Level Governance in the EU. Does it work?* 'Globalization and Politics: A Conference in Honor of Suzanne Berger. MIT. May 8 and 9,
- Rechnitzer J., Berkes J. (szerk.) (2021): *Nagyvárosok Magyarországon*. Ludovika Egyetemi Kiadó, Budapest
- Salet, W., Thornley, A., Kreukels, A. (2003): Institutional and spatial coordination in European metropolitan regions. Salet, E., Thornley, A., Kreukels, A. (eds.): *Metropolitan Governance and Spatial Planning*. Spoon Press, New York-London. 3–19.
- Sharpe, L. J. (1995): The Future of Metropolitan Government. SHARPE, L.J. (ed.): *The Government of World Cities: The Future of the Metro Model.*, John Wiley and Sons, Chichester. 11–31.
- Slack, E. (1997): Finance and Governance: The Case of the Greater Toronto Area. HOBSON, P., ST-HILAIRE, F. (eds): *Urban Governance and Finance: A Case of Who Does What*. The Institute for Research on Public Policy, Montreal. 81–111.
- Smith, P. J. (1995): Governing Metropolitan Change: Public Policy and Governance in Canada's City Regions. LIGHTBODY, J. (ed.): *Canadian Metropolitcs: Governing Our Cities*. Copp Clark Ltd., Toronto. 161–192.
- Somlyódiné Pfeil E. (2021): A területi szemlélet és a közpénzügyi kiegyenlítés lehetséges kapcsolata az önkormányzati rendszerben. Agg Z., Zongor G. (szerk.): *Comitatus 30 év/könyv 1991-2021*. Comitatus Könyvek, Veszprém. 176–181.
- Szabó T. (2015): *Városkörnyéki önkormányzati kooperációk az agglomerációs térségekben*. PhD értekezés. Corvinus Egyetem, Budapest
- Szegvári P. (1990): *Javaslatok a fővárosi és kerületi önkormányzati és közigazgatási rendszer kialakítására*. Kézirat. BM. Irattár. Budapest.
- Szegvári P. (1994): Vázlatos modellváltozat a főváros és az agglomeráció javasolt önkormányzati és közigazgatási rendszerére. *Comitatus*. 7., 30–49.
- Szegvári P. (2020): Miért ne maradjon üres a felsőházi terem. *Új Magyar Közigazgatás*, 4., 79.
- Szente Z. (2007): A fővárosok jogállása Európában. *Nemzetközi Közöny – Közép-Kelet Európai Közigazgatási Folyóirat* 1., 5–27.
- Szirmai V. (szerk.) (2009): *A várostársági versenyképesség társadalmi tényezői. Hogyan lehetnek a magyar nagyvárosok versenyképesebbek?* Dialóg Campus Kiadó, Pécs-Budapest.
- Szirmai, V. (2011): Urban Sprawl in Europe: An Introduction. SZIRMAI, V. (ed.): *Urban Sprawl in Europe: Simralities or Differences?* Aula Kiadó, Budapest. 15-44.
- TCSA [TORONTO CITY SUMMIT ALLIANCE] (2003): *Enough Talk. An Action Plan for the Toronto Region*. Toronto.
- Tosics I. (2008): Nagyvárosi kormányzás: A város és környéke együttműködése külföldi példák és hazai relevancia. *Tér és Társadalom*. 1., 3–25.
- Tóth G., Schuchmann P. (2010): A Budapesti agglomeráció területi kiterjedésének vizsgálata. *Területi Statisztika*, 5., 510–524.
- VÁTI [Városstervezési Intézet] (2008): *A magyar településhálózat helyzete és távlatai*. Összefoglaló. Munkaváltozat 2.1. Budapest.
- Walker, D. B. (1987): Snow white and 17 Dwarfs: From Metro Corporation to Governance. *National Civic Review*, 14–28.

Schuchmann, P. (2022): A budapesti metropolisz térség jellemzői, tervezésének története, a tervezés új paradigmái. city.hu Várostudományi Szemle 2(3), 173–200.

---

## A VÁROSTÉRSÉG JÖVŐJE

---

### **A budapesti metropolisz térség jellemzői, tervezésének története, a tervezés új paradigmái**

Visszatérő kérdések és lehetséges mai válaszok a budapesti várostérség  
(a metropolisz térség) tervezése során

*Schuchmann Péter<sup>1</sup>*

#### **Absztrakt**

A tanulmány a budapesti metropolisz térség adottságainak és potenciáljainak rövid összefoglalása után bemutatja a főváros és várostérsége együttműködésének, együtttervezésének korábbi eredményeit és kudarcait. A *(teljesség igénye nélkül)* sorra veszi és röviden értékeli a térségi tervezés keretében az elmúlt fél évszázadban készült legjelentősebbnek tartott területfejlesztési dokumentumokat, terveket, majd azok tartalomelemzése alapján néhány javaslatot fogalmaz meg a térségi együttműködés és együtttervezés továbbfejlesztésére.

**Kulcsszavak:** Metropolisz térség, Budapesti agglomeráció, térségi (területi) tervezés, együttműködés, együtttervezés

#### **Abstract**

The study summarize the major features and potentials of the Budapest Metropolitan region. Then, it introduce the previous results and failures of the cooperation and common planning of the capital city and its region. The study presents and evaluate briefly the most significant regionegyal plans and documents prepared in the past half century. Based on the analysis of plans, and documents, the study formulates some proposals for the further development in regional cooperation and planning.

---

<sup>1</sup> Okl. tájépítész, városépítés- városgazdasági szakmérnök, területrendezési vezető tervező, címzetes egyetemi tanár, a PESTTERV Kft. ügyvezető igazgatója

*Keywords:* Metropolitan area, Budapest agglomeration, regional planning, cooperation in regional planning

## Bevezetés

A témaválasztást az teszi aktuálissá, hogy a területfejlesztésről és területrendezésről szóló törvény (Tftv.) ismételt (2022 évi) módosítása során a Budapesti agglomeráció visszakapta azt a „kiemelt térség” státuszát, mely szerint az agglomeráció az ország egyik „társadalmi, gazdasági vagy környezeti szempontból együtt kezelendő területi egysége, amelynek egységes tervezéséhez és fejlesztéséhez országos érdekek fűződnek”. A kiemelt térségi státuszt már az 1996 évi eredeti törvény is rögzítette, de a térség ezt a státuszt a 2011 évi módosítás során elveszítette. Ez a változás jelentős mértékben visszavetette a főváros és térsége együttműködésének, és együtttervezésének lehetőségeit. A 2022 évi törvényt módosítás után a – *annak köszönhetően* – 2022. szeptember 23-án megalakult (*újraalakult*) a Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács. Ezzel új esély teremődik a főváros és várostérsége együttműködésének és együtttervezésének újrafogalmazásra, gyakorlata kialakítására. Ebből az alkalomból indokolt áttekinteni a térség tervezésének történetét és levonni azokat a tanulságokat, amelyek hozzájárulhatnak a most újrainduló tervezési folyamat sikeréhez.

Ugyanakkor jelen tanulmány terjedelme nem teszi lehetővé a budapesti metropolisz térség (*azon belül a kiemelten*) a Budapesti agglomeráció területi tervezésének teljes körű áttekintését, elemzését, az elmúlt fél évszázadban a térségre készült tervek és koncepciók részletes bemutatását. Ezért csak a térségben érintett települések együtttervezése feltételeinek változására, illetve a legjelentősebbnek tartott korábban készült rendezési és fejlesztési tervek rövid bemutatására vállalkozik.

Tekintettel arra, hogy sem az együttműködésre, sem az együtttervezésre való törekvés nem új keletű, —*a tanulságokat keresve*— érdemes röviden is áttekinteni, hogy milyen térségi együttműködési formák voltak a múltban, mik voltak azok kisebb sikerei, illetve akár jelentősebb kudarcai?

Annak bizonyítására, hogy a téma és a problematika mennyire nem újkeletű, álljon itt egy éppen 20 évvel ezelőtt megjelent újságrészlet:

# Zsúfolt agglomeráció, fogy a főváros

Néhány Budapest környéki község lélekszáma öt év alatt csaknem a másfélszeresére nőtt

Bár tavaly, tüzéves emelkedés után először, csökkent az agglomerációra költözők száma, a jelenség továbbra is súlyos gondokat okoz – hangzott el egy minapi tanácskozáson. Az elmúlt tíz évben több mint százezren választották a főváros helyett annak környékét, van olyan község, ahol mindenképp „slakóra” jut egy betelepülő. A szakemberek eltérő megoldásokkal orvoslónak a gondokat.

A szakemberek szinte egyhangúlag egyetértenek abban: a szuburbanizáció, a tehetősebb rétegek elköltözése a fővárosból a környező kistelepülésekre önmagában még nem jelentene problémát. Ez természetes jelenség, a gond inkább azszal van, ahogy ez a folyamat zajlik. A témáról nemrégiben városzociológusok és városkutató szakemberek rendeztek tanácskozást, ahol elhangzott: a kiköltözésűllám a fogadó településeken és lakosait „elviszja” fővárosban egyaránt káros hatásokat idéz elő.

A Budapest környéki kistelepülések nincsenek felkészülve a jelentős népességgyarapodásra. A Városkutatás Kft. tavasszal készített egy tanulmányt, ennek adataiból kiderül: az elmúlt öt évben Téli lélekszáma évente mintegy tíz százalékkal növekedett a Budapestről kiköltözők miatt. Száz lakosra évente legfeljebb öt új lakó jutott 1997 óta Ledányfalun, Budajenőn, Veregyházában, Döösön, Erdőkertesben, Nagykovácsiban és Szigetmonostoron is. Ez azt jelenti, hogy ezeken a településeken az elmúlt öt évben csaknem másfélszeresére nőtt a lakosok száma. Bár – nagyobb település lévén – arányában nem volt ilyen magas, abszolút értékben Erd vezet: a Dél-Buda határában fekvő városba az elmúlt öt évben csaknem kétezeren költöztek. Több mint ötszázan választották 1997 óta Budajenőt, Gyálit, Szigetszentmiklóst, Dunakeszit, Szentendrét, Szigetalmot, Veregyházát és Fótot is. Bár a kivándorlás üteme tavaly mérséklődött – az egy évvel korábbi 13 ezerrel 15 ezerré – a legnagyobb problémát továbbra is a már kitelepett több mint száz ezer ember okozza. Ők ugyanis nem szakadtak el Budapesttől, ott élnek, dolgoznak, tanulnak – egysszóval szinte mindennap bejárnak, ami hatalmas közlekedési feszültségeket okoz.

A Főmterv legfrissebb, idei adatai



szert – melyet Józsis Iván, a Városkutatás Kft. vezetője ismertett lapunkkal – Budapest közigazgatási határait tavaly már több mint 650 ezren lépték át egy átlagosan napon; 1992 és 1994 között ez a napi átlag még az ötszázrezt sem érte el. Gyakorlatilag csak a személyautóforgalom nőtt (korábban mintegy 260 ezer, most több mint 440 ezer utas ékezik autójával a fővárosba), a tömegközlekedési eszközöket használniók száma minimálisan nőtt, arányuk jelentősen csökkent. Rádásul a 17 ezres utasszám-növekedés is főleg a közutakat terheli: a Volán-járatok utasforgalma nőtt 15 ezerré, a MÁV-é kétezerrel, a BKV-é nem változott.

Nemcsak a felnöttek ingáznak, egyre nő a bejáró tanulók száma és aránya is. Mióta az Orbán-kormány diasztikus csökkentette a személyi jövedelemadó helyben maradó részét – addig emiatt

volt jó az agglomerációs önkormányzatoknak a népesség növelése –, a befogadó településeken nincs pénz az egyre zsíftalabóbbuló közintézmények, hivatalok bővítésére. Ez a jelenség is jelzi azt, amire az említett szakmai fórumon töb-

ben – például Schuchmann Péter, a Pest-terv Kft., vagy Gauder Péter, az Ecoris Magyarország Kft. regionális tervezője is – felhívták a figyelmet: nincs megfelelő és jól menedzselte tervezés, nincs koordináció a települések vezetői között a szuburbanizációval, annak kezelésével kapcsolatban. Ha a mostani folyamat sokáig tart még, és azt nem sikerül a megfelelő módon kezelni, akkor a szuburbanizáció hatásra egy visszas jelenség alakulhat ki: néhány éven belül túlszított válhat az agglomeráció – és végképp ellehetetlenül a normális tempójú közlekedés –, miközben szinte teljesen kőrül a belváros.

A probléma megoldására különböző elképzelések láttak napvilágot. Abban egyetértenek a szakemberek, hogy javítani kellene a fővárosi lakáskínálatot, ám arról már eltérnek a vélemények, hogy hogyan. Lengyel László közgazdász, a Pénzügykutató Rt. vezérigazgatója a meglévő lakásállomány eddigiekénél sokkal intenzívebb rehabilitációján látja a probléma megoldását, a városfejlesztési koncepció készítését is koordinálja Józsis Iván szerint a volt ipari ingatlanok, az úgynevezett barnazóna beépítésével lehetne a fővárosi lakásállományt növelni. Egyfajta adószertü jutalékok vetne ki a kiköltöző lakosokra és gazdasági szervezetekre. Ongjerik Róczkáról, a Studio Metropolitana Kft. vezetője, aki szerint ebből a jutalékból lehetne a szuburbanizáció miatt szükséges közösségi beruházásokat (útépités, intézményfejlesztés, csatornázás) finanszírozni. Igaz, ehhez a megoldáshoz is szükség van a főváros és az agglomeráció párbeszédére.

Haász János

Milyen koncepciók és tervek készültek az elmúlt évtizedekben, azok készítésének és alkalmazásának (értvényesítésének) hasznosításának milyen tapasztalatai vonhatók le, amelyek elősegíthetik az elöttünk álló feladatok megoldását.

Mik azok a visszatérő kérdések, amelyekre az együttműködés és a remélhető együtt-tervezés intézményesítésének lehetőségei megteremtése után a mai – jelentős mértékben megváltozott körülmények között – új, releváns válaszokat kell találnunk. Olyan válaszokat, amelyekben konszenzus alakítható ki a térség fejlődésében és fejlesztésében érintett és érdekelt valamennyi kormányzati-, önkormányzati-, ágazati-, gazdasági és társadalmi szereplő között.

A visszatérő kérdések: Melyek azok a tércategóriák, amelyek ma is relevánsak a térség tervezése során? Metropolisz régió? Budapesti funkcionális várostérség? Budapest és Pest megye együttese? A szakmai konszenzussal újradefiniált és a legfrissebb adatok (többek között a 2022 évi népszámlálás adatai) figyelembevételével is újratervezhető Budapesti agglomeráció? vagy a külső kerületek és a belső agglomeráció gyűrű települései (szektoronként)?

A különböző szinteken kialakítandó együttműködések és együtttervezések fenti összes formájára szükség lehet bár eltérő tartalommal, eltérő kérdéskörökkel, együttműködési formákban és eltérő szereplőkkel.

Milyen változtatások szükségesek a területi (regionális) tervezésre vonatkozó jogszabályokban, tervezési eszközökben, hogy a tervek a spontán területi folyamatokra való utólagos reagálás helyett – társadalmilag is releváns világos értékrendre alapozó tervezési célok szolgálatába állított – hatékony fejlesztési és rendezési megoldások alkalmazására legyenek képesek? E vonatkozásban kérdés, hogy a jelenlegi erőteljesen szétváló fejlesztési és rendezési tervezés eszközeinek integrálásával melyik lehet az a tervfajta (vagy tervfajták), amelyek képesek a térség fejlődésének hatékony befolyásolására, meglévő értékek megőrzése mellett a kialakult konfliktusok kezelésére valamint a követendő irányok és megoldások meghatározására?<sup>2</sup>

A 2022 évi Tftv. módosítás után a tervezés továbbfejlesztésének feladatai között első lépés lehet a térségre készült korábbi tervek és koncepciók részletes tartalomelemzése, a megváltozott körülmények között is felhasználható elemek meghatározása. Ebben a munkában a területfejlesztési- és területrendezési dokumentumok elemzésén túl kiemelkedő szerepe van a térségi szemlélettel a térségre készült ágazati koncepcióknak és terveknek. (pl: *Vasúti stratégia, zöldövezet koncepció*).

Jelen tanulmány a térség bemutatását követően arra tesz első kísérletet, hogy a múltban elkészült koncepciókat és terveket elemezve elősegítse fenti kérdésekre adandó új válaszok megfogalmazását.

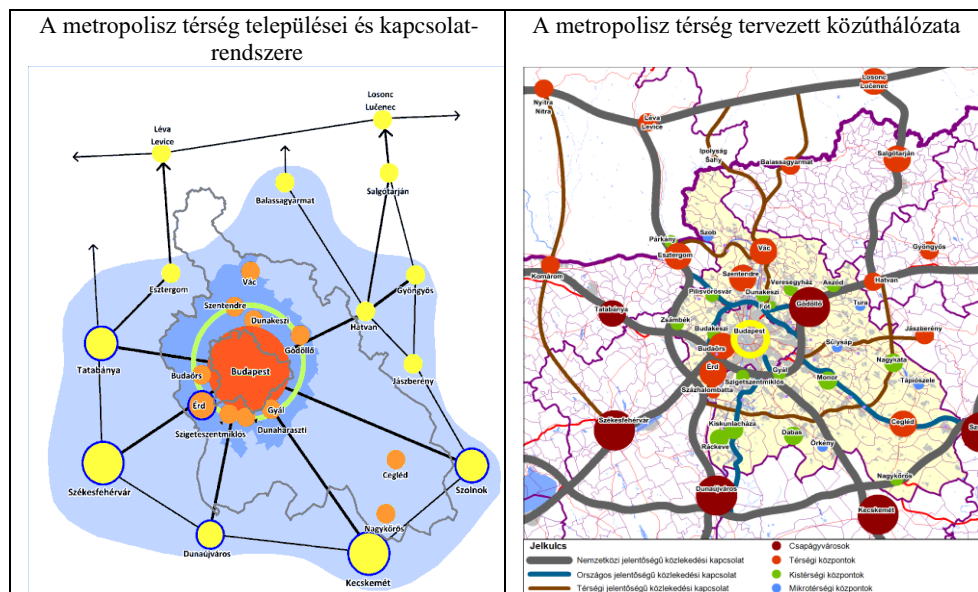
<sup>2</sup> A szétválasztás kedvezőtlen következményére példa, hogy Budapest térségében a már évtizedekkel korábban megfogalmazódott a térségi zöldövezet kialakítására vonatkozó javaslatok sora. Miközben elvileg minden szereplő egyetértett és ma is egyetért a zöldövezet térszerkezetet fejlesztő, az ökológiai fenntarthatóságot elősegítő szerepével, (és amelynek lehetséges célterületeit a területi alkalmazás és a térszerkezeti összefüggések együttes figyelembevételével az egymást követő térségi rendezési tervek le is határolták), rendre hiányoztak és ma is hiányoznak azok a valós változásokat elősegítő, támogató eszközök, amelyek a rendezési tervekben kijelölt célterületeken (akár az EU-s források, akár a művelési ágak változtatását elősegítő magyar mezőgazdasági fejlesztési és támogatási rendszer) alkalmazásával, (de mindenképpen e két eszközrendszer összehangolásával) valós előrelépést eredményeztek volna.





koncepció megfogalmazta. A lehatárolás felülvizsgálatára és a határok módosítására azonban mindmáig nem került sor. A BAFT által jóváhagyott dokumentum – *az egész térség összehangolt fejlesztésének tervezése érdekében* - indokoltan tartotta a kialakult adminisztratív határok átlépését, a határokon átnyúló, szerves területi kapcsolatok kiépítését. Célkitűzéseit és javaslatait ezért egy olyan „funkcionális várostérségben” fogalmazta meg, amely a hatékony együttműködés által lehet sikeres és versenyképes. Azonban sem ez a koncepció, sem az azóta elkészült területfejlesztési dokumentumok nem tisztázták kellőképpen az Országos területfejlesztési koncepcióban alkalmazott, de nem definiált, új kategóriaként bevezetett – esetenként és zavaróan a budapesti agglomeráció szinonimájaként is használt – „funkcionális várostérség”, „metropolisztérség” és a területfejlesztési törvényben kiemelten rögzített „budapesti agglomeráció” viszonyát.<sup>4</sup>

Alábbi tervlapok a Főváros és Pest megye összehangolt fejlesztését és tervezését kezdeményező (*mindkét önkormányzat által elfogadott*) területfejlesztési dokumentum részei, ahol a közös tervezői és szakértői kör a két önkormányzattal egyeztetett célrendszer mentén alakította ki a térségi együtttervezés támogatott területeit.



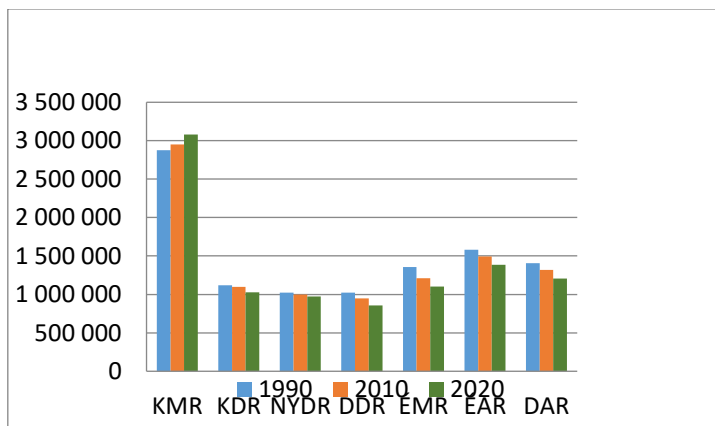
Forrás: Pest megye struktúraterve, Pest megye területfejlesztési koncepciója, illetve a Budapest hosszú távú településfejlesztési koncepciója (közös ábrái) PESTTERV Kft.

<sup>4</sup> A metropolisz térségre (*azóta, hogy ez a kategória megjelent a területfejlesztési dokumentumokban*) nem készült önálló tervezési dokumentum, miközben a budapesti várostérségnél nagyobb kiterjedésű tér összehangolt tervezését az OFTK (*Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció*) is szükségesnek tartotta.



1. ábra

A népességszám változása Magyarország régióiban 1990–2020 között



Forrás: Saját szerkesztés.

Az összességében folyamatosan csökkenő magyar népesség területi elhelyezkedésének változását (és Budapest térségébe való gyorsuló koncentrációját) mutatja fenti ábra.

A népességkoncentráción túlmenően meghatározó jelentőségű a szellemi kapacitások koncentrálódása. Miközben Közép–Magyarországon a magyarországi népesség 30%-a él, az egyetemi, főiskolai, egyéb oklevéllel rendelkezőknek már a 45%-a (közel a fele) ebben a térségben koncentrálódik.

Az agglomerációs övezetbe tartozó 80 Pest megyei település közül mára már 36 városi rangú, ahol már 635 ezer fő él. Az elmúlt évtizedben 26 agglomerációhoz tartozó nagyközség nyerte el a városi rangot. A városi népesség aránya – a népesség növekedése és a várossá nyilvánítások együttes eredményeként – 43%-ról 93%-ra növekedett, több, mint megduplázódott. A 15 évvel ezelőtt (a korábban hatályos területrendezési terv vizsgálatainak időszakában) az agglomerációs övezet népessége 618 ezer fő, a jelenleginél 188 ezer fővel kevesebb volt. Ez 30%-os népességnövekedés. Ezzel Budapest körül kialakult egy szinte összefüggő kertvárosi gyűrű. Az elmúlt évtizedben nemcsak tovább nőtt a térség népessége, az évtized első felében a népességnövekedés dinamizmusa is növekedett. Míg a megelőző évtizedben 10%-os volt a népességszám növekedése, ez a szám az elmúlt évtized első felében 15%-ra növekedett.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> A népességnövekedéssel kapcsolatban az a probléma, hogy a kiköltözők nem fizetik meg letelepedésük valós költségeit, amely így jelentős többletterhet jelent az érintett önkormányzatok, de az állam számára is. Míg a laza kertesi családi házas területen élni más országokban luxus, Magyarországon ez a lakásforma az igénybe vehető összes kedvezményrel támogatott (szinte függetlenül, hogy hol biztosítottak, vagy reális társadalmi költséggel biztosíthatóak) és hol nem az oda költözés műszaki-humán infrastrukturális és környezeti feltételei.

A Budapesti agglomerációt nemcsak kiemelkedő népességkoncentráció jellemzi, itt termelik meg az ország bruttó nemzeti jövedelmének több, mint 40%-át. Magyarország bruttó hazai termékének közel felét (47%-át) Közép-Magyarországon 37%-át pedig Budapesten állították elő. Az egy főre jutó nemzeti jövedelem ebben a térségben több, mint háromszorosa az ország legfejletlenebb térségeiben mért értéknek. A Budapesti agglomeráció térségét érinti a legtöbb „Helsinki folyosó” közlekedési hálózati elem.

A területi kiterjedés változása, a népesség erőteljes növekedése, a humán tőke koncentrációja, valamint és a gazdasági potenciál súly erősödése következtében a Budapesti agglomeráció az ország legnagyobb funkciószűrűségű térségévé vált, ahol egyúttal a legdinamikusabbak a területfelhasználás változásai is (*a zöldfelületek fogyása, a beépítés erőteljes sűrűsödése*).

Az agglomeráció jelenleg a kellően összehangolt tervezés és együttműködés hiánya miatt kevésbé tudja kihasználni fejlesztési potenciálját, az egyre erősödő, kevésbé kontrollált szuburbanizációs folyamatok nehezítik a térség működése és fejlődését. A szabályozatlan szuburbanizációs folyamatok miatt egyre nagyobb társadalmi, környezeti és gazdasági kihívásokkal kell szembenéznük az agglomeráció településeinek, különösen Budapestnek. Az ingázás és a motorizáció növekedése közlekedési nehézségeket és fokozódó környezeti terhelést okoz a fővárosban, miközben a fővároson kívüli, robbanás-szerűen terjeszkedő agglomerációs települések ellátási problémákkal és társadalmi feszültségekkel néznek szembe.

Itt a középső országrészben nő a területi potenciál és a versenyképesség. Budapest és várostérsége sokoldalú és bővülő funkcionális kapcsolatrendszere – a lakó- és munkahelyi kapcsolatokról, valamint az ebből következő közlekedési kapcsolatokról kezdve a foglalkoztatáson, az oktatáson, az egészségügyi ellátáson, a műszaki infrastruktúra rendszerek kapcsolatain, valamint a rekreáción át a környezetvédelemig – a mindennapi élet majd minden területét érinti.<sup>7</sup>

Az elmúlt évtizedek szuburbanizációs folyamata jelentős kihatással volt a térségben élő népesség mobilitására, ezáltal az infrastruktúra-hálózat fejlődésére és az intézmény-hálózat igénybevételére. A fővárosi lakosok egy része a városkörnyékre települt, illetve egyes gazdasági társaságok kitelepültek a városkörnyékre, illetve városkörnyéki és a zöldmezős területeken kerültek megvalósításra. A folyamat a határvonalakat elmosta, a

<sup>7</sup> Ezt a kapcsolatrendszert az 1990-es évektől kezdődően már sokkal kevésbé a korábbi egyoldalúság (*a fővárosi munkahelyek és a városkörnyéki lakóhelyek miatti egyirányú ingázás*), mint a kapcsolatok körének bővülése, a többoldalúság és a többirányúság jellemezi. A városhatár közigazgatási szempontból megosztja ugyan a teret, de a valós térségi-, területi kapcsolatokat és összefüggéseket nem szakítja meg. Budapest fejlődésének alakulása erőteljesen kihat a városkörnyék lehetőségeinek alakulására és fordítva, a városkörnyéki változások és tendenciák befolyásolják a Főváros fejlesztési célkitűzéseinek megvalósítását.

városhatár csak közigazgatási szempontból jelent választóvonalat. Ezért a térség egészére vonatkozó fejlesztési irányok és célok is összehangolt meghatározása a területi tervezés *(és a politika)* sürgető feladata.<sup>8</sup> A térségen belüli intézményesített együttműködés évtizedek óta alacsony hatékonyságú. Az elmúlt időszakban hiányzott a főváros és térsége érdemi párbeszéde, az érdekek és a tervek egyeztetése. A térségi együttműködés hiánya, az elkülönülő tervezés és fejlesztés mára a térségi- és területi potenciálok hatékony kihasználásának egyik gátló tényezőjévé vált. A tagolt fejlesztési- és rendezési tervezés jelen formájában nem szolgálja a várostérség összehangolt, fenntartható és harmonikus fejlődését, ezért annak megújítása indokolt. (A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló törvény meghatározza ugyan a térség műszaki infrastruktúra-hálózatának fejlesztési irányait, a területfelhasználás változtatásának kereteit, de – a területfejlesztési törvényből adódó műfaji korlátok miatt – nem alkalmaz fejlesztési eszközöket.

#### *Térkategóriák és a térségi együttműködés és az együtttervezés lehetséges célterületei<sup>9</sup>*

A budapesti és a Pest megyei fejlesztési dokumentumokat készítő közös tervezőgárda összehangolt munkájának eredményeként szakmai konszenzussal közös, az önkormányzati testületek által is támogatott összehangolt javaslatok kerültek meghatározásra.

*A térségi együttműködések fenti dokumentumokban javasolt színterei:*

- Budapest együttműködése a metropolisz térségben
- Budapest és Pest megye együttműködése, ennek részeként koordináció és együtttervezés a kiterjedésében felülvizsgált Budapest agglomeráció *(illetve a funkcionális várostérség)* integrált fejlesztése érdekében
- A külső kerületek és Pest megye agglomerációhoz tartozó településeinek együttműködése *(szektoronként)*.

<sup>8</sup> A Budapesti agglomerációban számos területen mutatkoznak feszültségek, amelyek megoldása – *a feszültségek enyhítése* – a térség továbbtervezése előtt álló kiemelt feladat. Ezek között legjelentősebbek a térszerkezet egyenlőtlensége, strukturálatlansága oldása, hiányos funkciói és kapcsolatai működési és ellátási zavarokat, hiányokat okoznak, amelyek rontják a várostérség működőképességét, versenyképességét, hatékonyságát. Az övezetben a spontán szuburbanizáció koordinálatlan folyamatai a települési és természeti környezet rombolásával járnak, a városi környezet minősége, komplex rehabilitációja csak lassan és területileg differenciáltan valósul meg – mindez a várostérség vonzerejének csökkenését, az életminőség feltételeinek romlását eredményezheti. A szuburbanizáció az egyéni közlekedés (közút-gépkocsi) növekedésével jár együtt, amely megkövetelné a hatékony közösségi közlekedési hálózat létrehozását.

<sup>9</sup> Budapest városfejlesztési koncepciója – Budapest 2030 – és Pest megye hosszú távú területfejlesztési koncepciója javaslata alapján.

A korábbi tervezési dokumentumokban javasolt együttműködések a 2022-ig tartó időszakban nem alakultak ki, így a térségi szintű együtttervezéstől remélt *(és más – határainkon kívüli – térségekben már bizonyított)* együtttervezések előnyei sem válhattak bizonyítottá. A területi- és településtervezés atomizálódott.<sup>10</sup>

### **A térségi együttműködés rövid története, lehetőségei (és problémái) a Budapesti agglomerációban**

A térségben való együttműködés és együtttervezés kialakulásának és megerősödésének fő akadálya az volt, hogy Budapesti agglomeráció fejlesztésért és tervezésért felelős intézmények jelentős és többszöri változáson mentek keresztül a rendszerváltást követő *szabályozások (közte a területfejlesztési törvény egymást követő módosításai)* következtében.<sup>11</sup>

A térségi együttműködést és összehangolt tervezést már valamennyi a rendszerváltás előtt készült tervezési dokumentum is kiemelt jelentőségűnek tartotta, de ez még a rendszerváltás után sem valósult meg magától, az ezt lehetővé tevő törvényi változtatások és az támogató intézményi keretek nélkül. Nem segítette ezt elő a rendszerváltás utáni első önkormányzati törvény sem, amely a helyi önkormányzatoknak teljes körű önállóságot és szabadságot biztosított valamennyi fejlesztési és rendezési kérdésben anélkül, hogy a térségi ügyek megoldásának kérdését nem rendezte volna.<sup>12</sup>

A térségi koordinációra ebben az időszakban egyedül a *(lényegében érdemi döntési kompetenciák nélküli)* önkéntes önkormányzati társulások biztosítottak elvi lehetőséget.

Az igazi áttörést 1996-ban a területfejlesztésről és területrendezésről szóló törvény megfogalmazása jelentette. Miután az akkori ellenzék *(az MDF)* az Alkotmánybíróságon megtámadta e törvénynek a térségi szemlélet érvényesítése érdekében megfogal-

<sup>10</sup> A közölt tervek a Főváros és Pest megye összehangolt fejlesztését és tervezését kezdeményező (mindkét önkormányzat által elfogadott) dokumentum részei, ahol a közös tervezői és szakértői kör a két önkormányzattal egyeztetett célrendszer mentén alakította ki az együtttervezés szükséges területeit.

<sup>11</sup> **Fő sarokpontok:** 1991-től: *(Ötv, önkéntes önkormányzati társulások)* 1996: *(Tjt, ennek részeként a BAFT megalakulása)*, 1999: a BAFT megszűnése, 2004: a BAFT visszaállítása *(törvény módosítással, rendezettebb hatáskörökkel)*, 2012: a területfejlesztés intézményrendszerének teljes átalakítása *(kistérségi tanácsok és a BAFT megszüntetése, megyei fejlesztési tanácsok létrehozása)*, 2020: *(Budapest Fejlesztési Központ (BFK) megalakítása, a regionális területfejlesztési konzultációs fórum megszűnése)* 2022. A Tft módosítása, a BAFT ismételt megalakulása

<sup>12</sup> Példa erre az MO vonalvezetése kérdésében folyt közel évtizedes vita, melynek elhúzódása miatt a tervezett nyomvonal ellehetlenült, így az autópálya megvalósítása csak később és csak jelentős kompromisszumokkal terhelt nyomvonalon vált lehetővé. Hasonló példa a térségi hulladékelhelyező telepek telepítésének lehetetlensége elfogadott térségi terv hiányában.

mazott előírásait. Az Alkotmánybíróság pedig fontos érvrendszerrel támasztotta alá törvény szükségességét. Kimondta, hogy az érdekek rendszerében elkülönítendő az országos közérdek, a térségi közérdek és a helyi közérdek. Ezzel egyúttal kimondta, hogy az Országgyűlésnek joga van az országos és a térségi érdek érvényesítése érdekében olyan – a helyi érdekekkel akár ellentétes döntést hozni, (korábbi szabad döntéseiknek keretet adó jogszabályt alkotni), amelyet az érintett települések kötelesek figyelembe venni helyi érdekű döntéseik során. Az így kialakított döntési és az ehhez kapcsolódó tervehierarchia az Országos Területrendezési Tervből kiindulva a térségi (*esetünkben az agglomerációs*) területrendezési terven keresztül – a megyei területrendezési tervek közbeiktatásával - kialakították a területi tervek máig érvényes rendszerét.

### *A Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács működése, eredményei és problémái*

A törvény elfogadását követően létrehozott területfejlesztési intézményrendszer egyik legfontosabb eleme a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT).

A téma iránt érdeklődő és a térség tervezésében érdekelt szakemberként meglehetősen furcsa érzés 13 évvel a megjelenése után újraolvasni a Jegyző és Közigazgatás XI. évfolyam 1. számában Dr. Mester Lászlónak, a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács akkori elnökének írását a „Fejlesztési koordináció a Budapesti agglomerációban” címmel. A szövegből kiderül, hol ment félre a térségi együttműködés.

„A budapesti agglomeráció fejlesztéspolitikai szempontból kiemelt térség, azaz egységes tervezéséhez és fejlesztéséhez országos érdekek is fűződnek. A Budapesti Agglomeráció jövője, fejlődésének dinamizmusa alapvetően meghatározza az ország egészének helyzetét, fejlődési pályáját.

A térség a gazdasági aktivitások kitüntetett terepe, mégis a budapesti agglomeráció fejlődése nem abszolút, hanem relatív mértékben elmaradt a lehetőségeitől, a térség potenciáljai részben kihasználatlanok maradtak, a térség képességei alatt teljesít, elsősorban a hasonló közép-európai várostérségekkel szemben. A megvalósítás kulcsa a várostérség-irányítás és menedzselés, mely egy hatékony működést biztosító szervezet-, és eszközrendszer kialakítását és működtetését igényli”.

„A BAFT szerepe a Budapesti várostérség fejlesztésének szereplői közötti összehangolás létrehozása, a „harmonizálás” és a célok iránti elkötelezettség megteremtése. Feladata az összehangolás módszerének alkalmazása, fejlesztési megoldások kidolgozása és elfogadása során. Továbbá, hogy a tervek megvalósításában összehangoló szerepet töltsön be. Másképp fogalmazva, fontos feladat, hogy bevonja az érdekelt és érintett térségi szereplőket a közös fejlesztési célok artikulálásába, valamint biztosítsa a társadalmi nyilvánosságot.



A BAFT működésének eredményei – véleményem szerint - az alábbiakban foglalhatók össze:

Egy asztalhoz ültette, *(közös gondolkodásra serkentette)* a fejlesztés kormányzati *(ágazati)*, térségi és települési önkormányzati szereplőit, erősítette a térségi szemléletet a korábbi szinte kizárólag települési közigazgatási határokig tartó gondolkodással *(és a szűken értelmezett települési érdekekkel)* szemben, megjelenítette a térségi érdeket *(eltérő módon, szektoronként)*, megkezdte térségi monitoring kiépítését.

Térségi koncepciókat és terveket készített. Ezek:

- az önkormányzati és az ágazati szereplők együttműködésével, széleskörű szakmai konszenzussal megfogalmazott és elfogadott térségfejlesztési koncepció és program,
- térségi gazdaságfejlesztési program,
- közlekedésfejlesztési program,
- térségi zöldhálózat fejlesztési program
- térségi egészségfejlesztési program
- térségi környezetgazdálkodási program

E programok vizsgálati munkarészei a mai helyzettel is összehasonlítható pontos helyzetértékelését adták a térségnek, megalapozva a szakmai és szervezeti javaslatokat.

A BAFT működése hatékonyságának problémái voltak:

Egyértelmű törvényi és jogi szabályozás, illetve a kompetenciák pontos meghatározásának hiánya.<sup>13</sup> Egyértelmű politikai támogatottság hiánya, Forráshiány a térségi programok kidolgozásához, Forráshiány a programokban meghatározott projektek megvalósításához, Rövid élettartam: mielőtt kibontakozott volna a BAFT tevékenysége, a szervezet törvénymódosítással megszüntetésre került.<sup>14</sup>

Megjegyzendő továbbá, hogy a területfejlesztési törvény által szabályozottan 2005-től létrehozott kistérségi területfejlesztési társulások is fontos szerepet játszottak a térségi együttműködésben, együtttervezésben. Ebben az időszakban valamennyi – *a Budapesti agglomerációban érintett kistérségi társulás* – készített és fogadott is el hosszútávú területfejlesztési koncepciót valamint és területfejlesztési, illetve gazdaságfejlesztési programot. A tervezési folyamat során kialakult együttműködések azonban a Taná-

<sup>13</sup> A területfejlesztésre vonatkozó teljeskörű kompetenciák hiányában a BAFT nem tudta pótolni a budapesti agglomerációban (is) hiányzó közhatalmi, közigazgatási feladatokkal és kompetenciákkal is rendelkező közjogi koordinációs intézményt.

<sup>14</sup> Megjegyzendő, hogy hasonló működési és finanszírozási problémák miatt a többi területfejlesztési intézmény sem volt képes betölteni azt a szerepet, amit egy korszerű Tftv. elvárhatott volna.

csoak a Tftv. 2010 évi módosítását követően megszakadtak. Az elkészült területfejlesztési és ágazati tervezési dokumentumok hasznosítása is megakadt, aktualizálásukra nem került sor. Ugyanakkor ezek a dokumentumok ma is pontos képet adnak adott térség akkori helyzetéről, megoldásra váró problémáiról. E helyzetelemzések, és korábbi célkitűzések egy módszeres felülvizsgálat és aktualizálás után alkalmasak lehetnek a következő időszak új koncepcióiak és programjainak megalapozására.

## A Budapesti agglomeráció tervezés története<sup>15</sup>

### *Budapest és környékének településszerkezete (1975)*

A Budapesti agglomeráció rendezési tervezésének előzményei az 1960-as évekre nyúlnak vissza. Ekkor kezdődött el a főváros új rendezési tervezési tervének kidolgozása. A terv egyeztetése során merült fel, hogy a Budapest területére vonatkozó tervet ki kell egészíteni az agglomerációs térségre vonatkozó elgondolásokkal. Az így kiegészített tervet 1971-ben hagyta jóvá a Minisztertanács. Ekkor került sor az agglomeráció lehatárolására (44 település). Ezt követően készült el Budapest és környékének településszerkezeti terve, majd az Állami Tervbizottság 50/1977 számú határozata intézkedett arról, hogy ki kell dolgozni a budapesti agglomeráció rendezési tervét, amely a gazdaságfejlesztés ágazati feladatainak területi vonatkozásait is összehangolja.

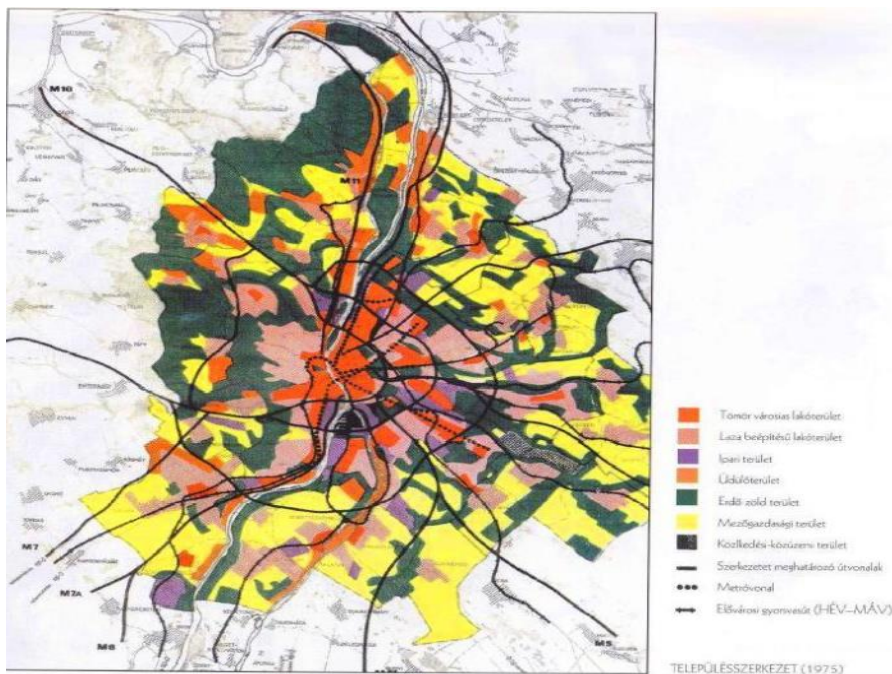
A térség egyik első rendezési dokumentuma így Budapest és környékének településszerkezeti terve volt, melyet az agglomeráció kilenc településcsoportjára kidolgozott általános rendezési tervek követtek. (1975) *Budapesti Városépítési Tervező Vállalat – Pest megyei Tanácsi Tervező Vállalat*.

Ez a terv tartalmazta az akkor hatályos lehatárolás szerinti Budapest és 44 Pest megyei település területfelhasználásának és tervezett közlekedési hálózatának fő elemeit. A történetileg kialakult sugaras gyűrűs szerkezet mellett a terv elsősorban a hálózat sugaras elemek megerősítésére koncentrált, de már Budapest határán túl is megjelentek a már akkor tervezett gyűrűs elemek. Területfelhasználásban a településtestek jelenleginél lényegesen kisebb kiterjedése és a térszerkezetet tagoló zöldhálózati elemek markáns jelenléte, illetve a zöld- és mezőgazdasági területek akkor még meglévő hálózottsága szembetűnő a terven.

<sup>15</sup> Azok felsorolását lásd a mellékletben.

## 2. ábra

## Budapest és környékének településszerkezete 1975



Forrás: Településszerkezet (1975)

A rendszerváltást követően az akkor Építési és Városfejlesztési Minisztérium megbízásából olyan tanulmányok készültek, amelyek célja egy új típusú regionális rendezési terv tartalmi követelményeinek és szakmai tartalmának megalapozása volt. A tanulmányok felvázolták a rendszerváltás utáni – az új beépítésre szánt területek kijelölésére és beépítésére irányuló – felgyorsult igények figyelembevételével a térségi területfelhasználásban már megkezdődött, illetve a prognosztizálható változásokat és javaslatokat fogalmazott meg egy készítendő terv keretében a reálfolyamatok ismeretében szükségessé váló szabályozásra, illetve az új terv tartalmára.

A beépítésre szánt területek spontán és gyorsuló ütemű kijelölésének korlátozására készült el a térséget tagoló zöldhálózatra vonatkozó javaslat.<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Megjegyzendő, hogy ezt a javaslatot már az első agglomerációs törvény készítése során sem lehetett következetesen érvényesíteni, mert a területek felértékelésében érdekelt lobby rendre felülírta azt a térségi érdekből megfogalmazni tervezett előírást, hogy a zöldövezet részét képező területeken beépítésre szánt terület nem jelölhető ki.

## 3. ábra

## Budapesti agglomeráció tervezett zöldhálózat sémája



Forrás: Saját szerkesztés.

Többek között ezen tanulmányokban rögzített javaslatok figyelembevételével készült el a *(már a 80 településre kiterjedő)* agglomerációra a térszerkezet alakulását leginkább meghatározó közlekedési hálózat, illetve a térségi zöldhálózat terve.

*Budapesti agglomeráció regionális rendezési terve 1985<sup>17</sup>*

A Budapesti agglomeráció regionális rendezési terve a térség első átfogó – *a fejlesztés és a rendezés valamennyi fontos elemére kiterjedő* - tervi dokumentuma, amelyet az akkori Minisztertanács hagyott jóvá.

Ez a terv átfogó képet adott a térség akkori helyzetéről, településrendszeréről, területszerkezetéről, a területfelhasználás jellemzőiről, azon belül pedig a lakóterületek, az

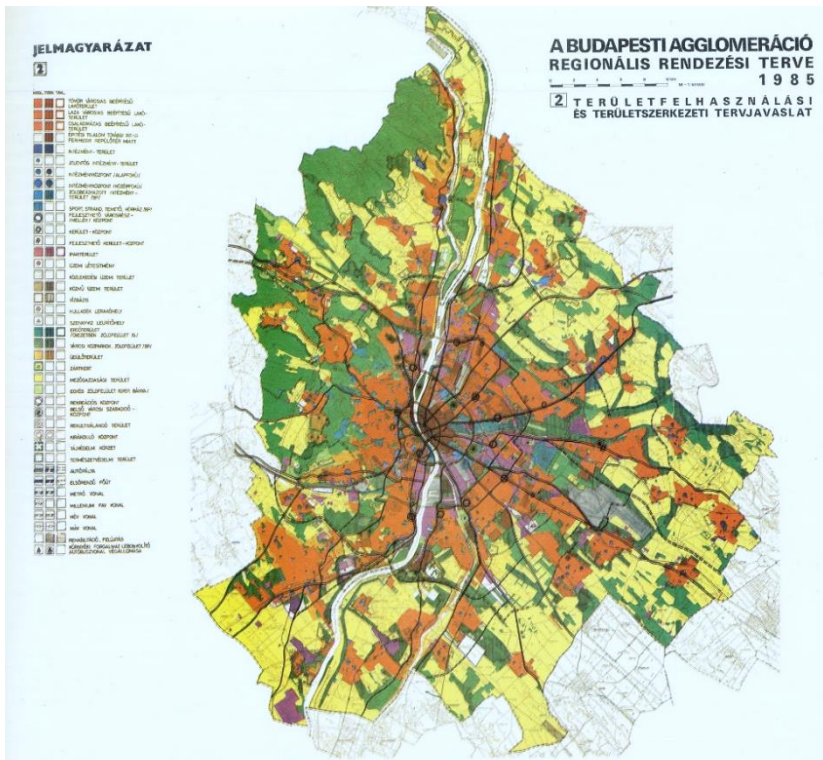
<sup>17</sup> Készítették a Budapest Főváros Tanács VB és a Pest megye Tanácsa VB megbízásából a Budapesti Városépítési Tervező Vállalat és a Pest megyei Tanácsi Tervező Vállalat tervezői 1985-ben) Vezető tervezők: Budapesti Városépítési Tervező Vállalat részéről: Dr. Brenner János, Mester Árpád, Dr. Szűcs István, Szcenci Ottó, Berczik András, Fleck Görgygné, Nemes Zoltán, Fuszek Frigyes, Schallinger Károly, a Pest megyei Tanácsi Tervező Vállalat részéről: Kaszta Dénes, Schuchmann Péter, Faludi Erika, Berényi Mária, Füredi Éva, Burányi Endre, Erős Viktor, Gál István

ipari-, raktározási területek, a zöldterületek, az üdülőterületek elhelyezkedéséről, kiterjedéséről, illetve az intézményellátás akkori jellemzőiről.

E terv kiinduló alapját képező népességprognózis 2000-re már akkor (1985-ben) a főváros lakónépességének kismértékű csökkenésével és az agglomerációs gyűrű arányaiban jelentősebb mértékű népességnövekedésével számolt. A következő évtizedek reálfolyamatai úgy a főváros népessége csökkenésében, mint az agglomerációs övezet népessége bővülésében magasabb értéket mutatnak még annak figyelembevételével is, hogy időközben a térségben érintett települések száma 80-ra bővült.

Lakónépesség (fő)	1970	1980	2000
Budapest	2.001.000	2.059.300	1.968.800
Agglomerációs övezet	340.000	409.900	500.000

A terv komplex módon tartalmazza a térszerkezet fejlesztésére, a közlekedés, a vízgazdálkodás, az energiaellátás fejlesztésére, a környezetvédelem erősítésére, valamint a műemlék és a településkép védelmére vonatkozó feladatokat.



Ennek a regionális rendezési tervnek fő értéke a komplex megközelítés, a fejlesztési és rendezési javaslatok megfogalmazása, valamint az erőteljes térségi megközelítés, miközben megmaradt a „tanulmányterv” szintjén, a tervhez nem készült végrehajtási utasítás.

*Budapesti Agglomeráció Területfejlesztési Konceptiója és Stratégiai Programja  
(2006–2009)*

A térségre korábban készült egyik legjelentősebb tervezési dokumentum a Budapesti Agglomeráció Területfejlesztési Konceptiója és Stratégiai Programja, amely a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács megbízásából készült.<sup>18</sup> Itt érdemes rögzíteni azokat a megállapításokat, amelyek még ma is helytállóak és aktuálisak a másfél évtizede megfogalmazott dokumentumban.

Már ez a koncepció is rögzítette, hogy a térség 1997-től hatályos lehatárolása óta jelentős gazdasági és társadalmi változások zajlottak le a térségben, melyek hatására az együtttervezendő térség kiterjedése nagymértékben megnövekedett, funkcionálisan kiterjedt, amely így jelentős mértékben átlépte a lehatárolt agglomeráció határait. Ezért azt a javaslatot fogalmazta meg ez a koncepció, hogy a lehatárolás felülvizsgálatáig és módosításáig (*amire 2022-ig sem került sor*) a szakmai megoldásokat érdemes az agglomeráció hivatalos határánál lényegesen nagyobb várostérségben is keresni.

A Budapesti Agglomeráció Területfejlesztési Konceptiója és Stratégiai Programja elfogadását követően – *annak célkitűzései figyelembevételével* – széles körű szakmai összefogással elkészültek az agglomeráció ágazati programjai. Azok érvényesítéséhez, a bennük foglalt javaslatok kiteljesítéséhez – *a BAFT megszűntetése miatt* – már nem volt lehetőség.

*Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió*

Bár nem térségre készült önálló dokumentum az Országgyűlés által elfogadott Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió OFTK (2014, 2021) de mivel határozott irányt szabott Budapest várostérsége fejlesztésére is, a térségről szóló tervek között a helye.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> A készítő szakértői csoport vezetői voltak: Gauder Péter vezető tervező (Ecorys Magyarország Kft.), Tosics Iván (Városkutatás Kft.), Geröházi Éva (Városkutatás Kft.), Molnár László (FÖMTERV Zrt), Schuchmann Péter (PESTTERV Kft.), Ongjerth Richárd (Studio Metropolitana Kht.)

<sup>19</sup> VÁTI Kht, vezető tervezők: Salamin Géza, Péti Márton.

A koncepciót megalapozó helyzetértékelése szerint: „Budapest nagyvárosi térsége, mely magában foglalja a budapesti agglomerációt, Pest megye agglomeráción kívüli részeit, valamint a nagyjából egyórányi távolságra lévő nagy és kisvárosokat („*belső gyűrű városait*”) lakosság száma (kb. 4 millió) és gazdasági teljesítménye alapján globális léptékben is számottevő városi koncentráció.

Geopolitikai pozíciójának köszönhetően a Kárpát-medencei térség központja is egyben, de Európa keleti nyitásának kapuja is lehet a jövőben. Kiemelkedően jó közlekedési helyzete, a technikai, szellemi, anyagi fejlődés első számú közvetítőjévé tette makroregionális kapcsolataiban, de az ország belső fejlődésének is legfontosabb kiindulópontja volt mindenkor. A hazai fejlődés endogén eredményei is Budapesten csúcsosodnak ki. A különleges jelentőségű hálózati szerep a hosszú távon fenntartható fejlődés legfontosabb alapja.

Budapest és nagytersege társadalmi, gazdasági, térszerkezeti jelentőségéből fakadóan tehát megkülönböztetett fejlesztési intézkedéseket és sajátos eszközrendszert igényel. E metropolisz térség harmonikus fejlődéséhez a főváros közelebbi és távolabbi környezetével, az agglomerációval való együttműködés megteremtése elengedhetetlen.

A dokumentum szerint „olyan fővárosra van szükség, amely térségével (*metropolisz térség*) sikeresen kapcsolódik be a globális munkamegosztásba, csomóponti szerepet tölt be Európa keleti nyitásában és a Nyugat-Balkán integrációjában.”

Az OFTK által megfogalmazott (és az Országgyűlés által jóváhagyott) fejlesztéspolitikai feladatok:

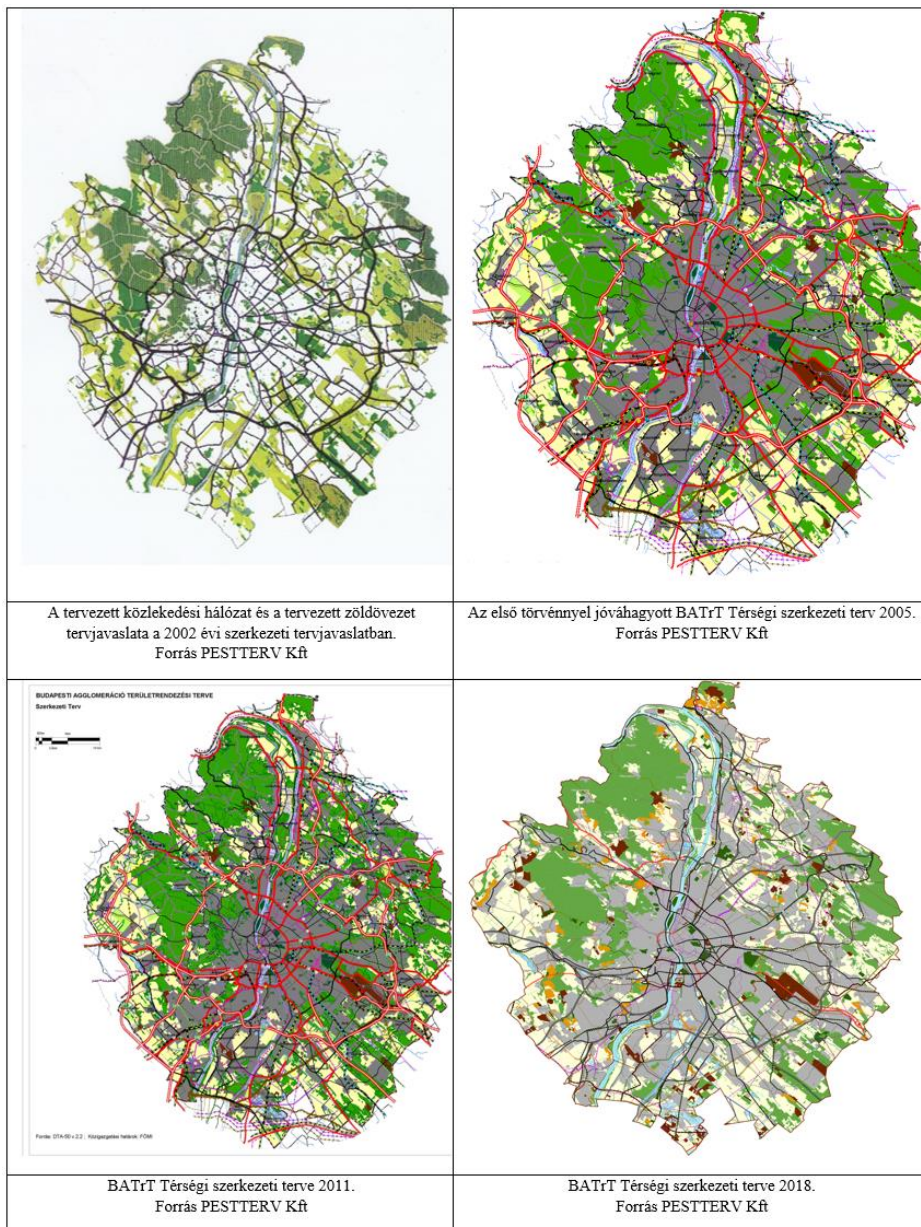
- Egységes budapesti gazdasági régióként együttműködni a térség önkormányzataival (megyei, fővárosi, kerületi, települési) és a kormánnyal a többszintű kormányzás (multi-level governance) elvei szerint.
- Tervezett, koordinált, stratégia-alapú térségfejlesztés keretében összehangolt hálózatos településfejlesztést kell megvalósítani. A térség területi és települési tervezését, adó-, befektetési- és közösségi közlekedési politikáját Budapest, az agglomerációs települések, a „belső gyűrű városai”, Pest megye, valamint a területükkel érintett megyék közös cselekvéseként is értelmezni kell.
- Elő kell segíteni Budapest fejlődésével járó kisugárzó hatásának minél hatékonyabb érvényesítését, koordinált terjedését a környező térségekben. A szinergikus hatások erősítése érdekében a belső és külső térszerkezet policentrikus kiegyensúlyozására való törekvés különös tekintettel a központ és a „belső gyűrű városai” illetve a főváros és agglomerációja viszonyára.
- Aktívabb és rendszerszerűbb párbeszédre van szükség az állam, a főváros, a kerületek, a vállalkozások, a civilszervezetek és a lakosság között.
- Önfenntartó városgazdálkodási rendszer kialakítása.
- Budapest nemzetközi gazdaságszervező szerepének erősítése (pénzügyi szolgáltatások, K+F, tudás-ipar és high-tech iparágak megtelepedésének, jelenlétének ösztönzése).
- Budapest kapuvárosi szerepének erősítése az Európai Unió és a Balkán, valamint Kelet-Európa között – nyitás a déli és keleti nagyvárosok felé.

- Nemzetközi piaci folyosók csomóponti helyzetéből származó földrajzi előnyök kihasználása (pl. makroregionális logisztikai funkció kiépítése).
- A Duna Stratégiához kapcsolódó uniós fejlesztési lehetőségek kiaknázása.
- A nemzetközi turisztikai és kulturális központ szerep erősítése. Egyedi városkarakter értékalapú megőrzése és fejlesztése.
- Nagytérégi léptékben is kiegyensúlyozott zöldfelületi rendszer, ökológiai és rekreációs szereppel rendelkező „zöld gyűrű” kialakítása (Budai-hegység, Pilis, Visegrádi-hegység, Gödöllői-dombság, Ócsai TVK, Duna-mente, Tétényi-fennsík stb.), az agglomerációs települések fizikai összenövésének megakadályozása.
- Az egészséges környezet megteremtése, értékeink megőrzése, a sokszínű területhasználat és a hatékony működésű városszerkezet, a közlekedéshálózat törekedjen a városszerkezet hatékony támogatására és kiszolgálására. Intelligens közlekedési rendszer.
- A felszíni és felszínalatti vizeknek az egészség megőrzéséhez, a gyógyturizmushoz, az egészséges és élhetőbb települési környezet megvalósításához való hozzájárulásának növelése. A város és a Duna szervesen együtt élő kapcsolatának fejlesztése.
- A Budapest körüli turisztikai örökséggyűrű létrehozása a meglévő épített értékek kibontakoztatásával.
- A térség legyen az európai zöld és kék gazdaság egyik centruma. Hatékony energiafelhasználás és klímavédelem.
- A szociális feszültségek csökkentése, a szegregáció mérséklése a főváros egyes kerületei, valamint a főváros és térsége tekintetében is (*a szociális szolgáltatások és támogatások egyégesítése*). Befogadó és támogató társadalom kialakítása.
- Családbarát környezet és (köz)szolgáltatások, családbarát munkavállalási feltételek biztosítása (pl. digitális infrastruktúra fejlesztésével a távmunka lehetőségeinek bővítése).
- Rugalmas lakásstruktúra.
- A „Budapest Üzleti Régió” közúti, vasúti infrastruktúrájának és közösségi közlekedési kapcsolatainak, összehangolt menetrendi megoldásokkal és egységes tarifarendszerrel rendelkező közlekedési rendszerének fejlesztése. Intelligens közlekedési rendszer kialakítása. A közlekedéshálózat törekedjen a városszerkezet hatékony támogatására és kiszolgálására.
- Budapest agglomerációs lehatárolásának újraértelmezése.



4. ábra

Budapesti agglomeráció területrendezési tervei: 2002, 2005, 2011. 2018



A 2002, a 2005 évi és a 2011 évi BATrT tervek és a tervről szóló törvények előkészítése a PEST-TERV Kft generáltervezésében folyt a KÉSZ Kft, valamint a KÖZLEKEDÉS Kft és számos szakértő részvételével. Felelős tervező: Schuchmann Péter, tervezők: Burányi Endre, Lombár István, Mándi József, Hanczár Zsoltné, és Rhorer Ádám. A 2018 évi módosítás a Magyarország és kiemelt térségei területrendezési tervei keretében készült a Lechner Tudásközpont megbízásából készült a PESTTERV Kft-ben a korábbiakkal megegyező tervezők részvételével.

A területfejlesztésről és területrendezésről szóló törvény 1996-ban megteremtette a települési tervek koordinációját biztosító (*regionális szintű*) „területrendezési” tervezés jogi lehetőségét. Ezt követően került sor a részletes tartalmi követelmények, illetve és a tervek készítése során alkalmazandó jelkulcs meghatározására úgy az országos, mint a kiemelt térségi terve vonatkozásában.

A Tftv. elfogadását követően készült területrendezési tervek és a tervekről szóló törvények:

*A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (2002)*

A területrendezési terv kidolgozása kormányzati megbízásból kezdődött a PEST-TERV Kft-ben 1998-ban. Ez a terv – *a Balaton üdülőkörzet tervével együtt* – a tartalmában megújult térségi tervezés első eredménye volt a Tftv. elfogadását követően. Ugyanakkor ez a terv még magán viselte mindazokat a „gyerekbetegségeket”, amelyek kiküszöbölésére csak a későbbi tervi módosítások adtak lehetőséget.

A terv (*illetve a tervről szóló törvény*) legfőbb célja volt meghatározni azokat a kereteket, amelyeket a továbbtervezés során - *a településrendezési tervek készítése és elfogadása* - során figyelembe kelljen venni a helyi önkormányzatoknak.

A térségi szerkezeti terven belül a terv fő elemekként meghatározta és lehatárolta a mezőgazdálkodási, az erdőgazdálkodási, a vízgazdálkodási és a kertgazdasági térségeket. Meghatározta, hogy az egyes térségeken belül milyen feltételekkel lehet kijelölni a településtervezésben használt (és a települések döntési kompetenciájába tartozó) területfelhasználási kategóriákhoz tartozó területeket. A szabályozás egyik legfontosabb eleme az volt, hogy a 3%-ban korlátozta a települési térség növelését, ezzel kívánva gátat szabni a szabad területek (előző évtizedekben tapasztalt) korlátlan és koordinálatlan felhasználásának, beépítésének. A települési térségen belül az egyes települések szabadon dönthettek a lakó, gazdasági, zöld, vagy egyéb területek besorolásáról, felhasználásáról. Úgy a tervezés, mint a jóváhagyás során visszatérő vitákat váltott ki a 3%-os szabály generális alkalmazása (hiszen a települések közigazgatási területein belül rendkívül eltérő volt a már beépített területek aránya, illetve a települések eltérő funkciói és azok fejlesztésének a biztosítása) a differenciált növekedési lehetőség meghatározását

tették volna szükségessé. (Erre vonatkozóan elkészültek a tervezői javaslatok is.) A törvényt előkészítő jogászok azonban – arra való hivatkozással, hogy jogilag a települések között nem lehet különbséget tenni – ragaszkodtak az egységes szabályozáshoz.

A műszaki infrastruktúra elemei és hálózatai vonatkozásában a terv és a törvénytervezet meghatározta ezeket az elemeket a közlekedési-, energetikai- és vízügyi elemek vonatkozásában és rögzítette azt a mozgásteret, amelynek figyelembevételével ezeket az elemeket be kellett illeszteni a településszerkezeti tervekbe. A terv másik fő eleme övezeti terv volt, amely keretében lehatárolásra kerültek azok az övezetek, amelyek a termőföldvédelem, a táj és természetvédelem, a vízvédelem illetve az örökségvédelem érdekében szükségessé váltak.

Ez a tervezet azonban a kormánypárton belül kialakult (a tervezet támogatók és azt az önkormányzati kompetenciákat csökkenteni szándékozó szabályozási elemek miatt azt támadók közötti véleménykülönbség miatt) nem került az Országgyűlés elé betervezésre.

#### *A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (2005)*

Kiemelkedő jelentősége volt annak, hogy a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló törvény 17 évvel ezelőtt (2005-ben) megszületett, mert ha a (számos esetben elhibázott) területfelhasználási döntésekre már nem is lehetett visszamenő hatálya, a jövő ez irányú döntéseit egy fenntarthatóbb területfelhasználás érdekében egy határozottabb keretbe foglalta. Megakadályozta a beépítésre szánt területek további korlátlan bővítését, az országos és térségi érdekű közlekedési hálózati elemek és létesítmények ellehetetlenítését, azoknak helyi érdekű fejlesztési döntéseknek való kiszolgáltatását. Elősegítette a térségi szemlélet erősítését, a területi értékek védelmét és a szomszédos települések településszerkezeti terveinek összehangolását.

#### *A BATrT tervet, illetve a törvényt ért leggyakoribb kritikák:*

- A terv ahelyett, hogy a területfejlesztés és területrendezés lehetséges eszközkészletét összehangoltan alkalmazná a térség folyamatainak befolyásolására, a törvény csak a területrendezési és a szabályozási eszközökre koncentrált.
- A terv a területfelhasználás tervezése során kizárólag a térségtelepülései hatályos szerkezeti terveire alapoz, ezzel törvényerőre emeli azokat az utólag elhibázottnak minősíthető területi átminősítéseket is, amelyek hozzájárultak a beépített területek szétterüléséhez ugyanakkor nem tesz javaslatokat olyan új területek igénybevételeire, amelyek térség további fejlesztését szolgálják.

E kritikák egyrészt jogosak, hiszen a BATrT nem a térség átfogó (*fejlesztési és rendezési*) dokumentuma, „csak” egy – a térségi-, területi szabályozás jogszabályokban rögzített eszközrendszerét alkalmazó – „területrendezés terv”, mert a hatályos törvény erre adott felhatalmazást.

E problémák kezelését – *elsősorban a területfejlesztés és a területrendezés összehangolt új eszközkészlete kidolgozását és alkalmazása lehetőségének biztosítását* - remélte a szakma a 2017-ben megkezdett metodikai megújítást is célzó munkától, de erre (*sajnos*) az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptciónak (OTFK) az 2021-2027 közötti fejlesztési időszakot megalapozó módosításában sem került sor. Erre új esélyt ad erre az, hogy a 2022 évi kormányátalakítás során létrejött az Építési és Közlekedési Minisztérium, melynek vezetése célul tűzte ki a teljes tervezési és beruházási folyamat átfogó keretszabályozását, amely remélhetően olyan módon kerül megfogalmazásra, hogy az – *a kapcsolódó törvények módosításával együtt* – a területfejlesztéssel és területrendezéssel kapcsolatos szoros összefüggések kezelésére is alkalmas lesz.

#### *A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve módosítása (2011)*

A törvény hatálybalépése óta eltelt időszak tapasztalati figyelembevételével került sor a terv és a törvény 2011 évi módosítására, amely egyaránt kiterjedt a szerkezeti terv módosítására, azon belül kiemelten a térszerkezetet meghatározó közlekedési hálózatoknak az ágazati tervekkel összhangban lévő módosítására, valamint az övezeti rendszer továbbfejlesztésre, a lehatárolások pontosítására a megújított ágazati adatszolgáltatások figyelembevételével. Ezek a változtatások nagymértékben hozzájárultak a terv és a törvény érvényesítési lehetőségének a javításához. A törvény a módosítás során újabb elemekkel is gazdagodott. Ezek között a legjelentősebb a területcsere lehetőségének bevezetése volt.

#### *Magyarország és egyes kiemelt térségei területrendezési tervei keretében a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (módosítása) (2018)*

Az ismételt tervezési eljárás legfőbb eredménye, hogy országosan egységes fogalomrendszer alapján egységes térképi alapon, összehangolt szerkezeti és övezeti tervi tartalom meghatározásával és azonos jelkulcs alkalmazásával készült a tervjavaslat (*a Lechner Tudásközpont tervezőinek és az irányító hatóság szakmai vezetőinek közreműködésével*).

Az agglomeráció vonatkozásban új elem volt ebben a szabályozásban, hogy a 2%-on túl lehetővé tette a kertgazdasági térségben (*korábbi zártkertek területén*) a beépítésre szánt területek további 1%-al történő növelését. Ez az előírás ösztönözte e területek régóta esedékes rendezését, amennyiben azok megfelelnek a feltételeknek. Ezen túl pontosításra kerültek a területcsere szabályai valamint az állami főépítésnek az eljárásban, illetve a terv érvényesítésében – a törvényi előírások betartatásában és ellenőrzésében betöltött szerepe.

Szakmai vitát váltott ki ugyanakkor, hogy a 2018-as módosításban több tervi elem (*döntően övezetek*) lehatárolása és szabályozása kikerült a törvény hatálya alól. (*Azokat a jogalkotó a jogrend miniszteri rendelettel elfogadható elemek közé illesztette a 9/2019 (VI.14) MvM rendelet szerinti körben.* Ez miközben valóban az egyszerűsítés és a rugalmasság irányába tett lépésnek tekinthető, az alacsonyabb szabályozási szint viszont lehetőséget ad a lehatárolások eltérő, (*legtöbbször fejlesztői egyéni*) érdekek szerinti módosítására.<sup>20</sup>

Sajnálatos, hogy egy évtizeden belül a 2018. évi már a második olyan területrendezési terv (*törvény*), volt, amelynek nem volt fejlesztési irányú megalapozása. Szétvált a területfejlesztés és a területrendezés tervezése. E miatt nem vált lehetővé a térség fejlődését szolgáló fejlesztési és rendezési (*szabályozási*) eszközkészlet összehangolt alkalmazása. A törvényi szabályozásban előrelépés történt a városi területek szétterülése szabályozásában (*az új beépítésre szánt területek kijelölése jelentős korlátozásával*), valamint az erdőgazdálkodási térség szabályozásában, de nem történt előrelépés a térségi zöldhálózat tervezésében, az egyedi övezetek differenciált szabályozásában. Ugyanakkor a törvénytervezet parlamenti vitája során – egyéni képviselői indítványra - az eredeti szakmai javaslatokkal ellentétes döntések is bekerültek a törvénybe. (*MO nyugati szektor*)

Megállapítható, hogy úgy a tervezés, mint a törvény elfogadása időszakában hiányzott a valós párbeszéd a kormányzati-, ágazati és az önkormányzati szereplők között. A civil szféra szerepe pedig ebben a vonatkozásban jelentéktelenné, az egyeztetés formálissá vált.

<sup>20</sup> Az érintett övezetek: a jó termőhelyi adottságú szántók, az erdőtelepítésre javasolt terület, a tájképvédelmi terület, a vízminőség-védelmi terület, a rendszeresen belvízjárta terület övezete, valamint az ásványi nyersanyagvagyon övezete által érintett települések és a földtani veszélyforrás terület övezete által érintett települések köre.

## Összegző megállapítások, javaslatok a metropolisz térség továbbtervezése megalapozására

Budapest metropolisz térségére (azon belül kiemelten a Budapesti agglomerációra) készült korábbi koncepciók és tervek áttekintése alapján három fő fejlesztési irány foggalmazható meg a térségi tervezés és a térségirányítás fejlesztésére, a reálfolyamatokat befolyásolni képes megújítására:

- a térségi együttműködés kereteinek bővítése, hatékonyságuk növelése a terület-és településfejlesztésben érintettek körében,
- a területi tervezés módszertanának és gyakorlatának a megújítása, a fejlesztési és a rendezési (szabályozási) eszközkészletet összehangoltan alkalmazó stratégiai tervezés (struktúratervezés) beillesztése a tervezési rendszerbe, a struktúratervet követő fejlesztési és rendezési tervek metodikájának és tartalmi követelményeinek megújítása, ezek alapján új területi tervek készítése,
- a területi tervezés társadalmi beágyazottságának növelése, egy új tanulási folyamat feltételeinek megalapozása a tervezési folyamat szereplőinek a teljes spektrumában.

1.) A térségi együttműködés kereteinek bővítése érdekében indokolt az érdekelt valamennyi szereplő által támogatható szervezeti és működési formát adni a mikrotérségek és a települések együttműködésnek. A törvény által létrehozott BAFT mellett szükséges az Agglomerációs Fejlesztési Fórum megalakítása - az összes térséghez tartozó település részvételével, nyitott együttműködési formaként úgy, hogy a résztvevők köre a térség határai módosítását követően bővíthető legyen. A Fórumon belül szakmacsoportok szerint célszerű lehetőséget adni pld. a települési főépítészek, főmérnökök szakmai együttműködésére (folytatva az önkormányzati szövetségekben folyó munkát).

A Tanácson és a Fórumon belüli szakmai munka megkezdéséhez szükséges van a korábbi szakmai dokumentumok tartalomelemzésére, azok aktualitásának, vagy avultságának meghatározására. Szükséges az eltérő érdekek megjelenítése és ütköztetése, a közös pontok, a közös érdekek megfogalmazása, szakmai fórumok, viták rendezése az aktuális kérdések meghatározására. Ezen túlmenően meg kell találni azokat az embereket, akik hitelesen tudják képviselni és szolgálni a térségi együttműködés ügyét, akik jó diplomáciai érzékkel képesek az együttműködés elősegítésére. E mellett szükséges a szervezetben a személyi és pénzügyi feltételeinek biztosítása. Ezt követheti a térségi monitoring rendszer kiépítésének folytatása, a TeIR-hez kapcsolódó működtetése, a változások rendszeres értékelése. Ez lehet az alapja az újrainduló együttgondolkodásnak, egy új korszerű térségi terv megalkotásának.

2.) A területi tervezés módszertanának és gyakorlatának a megújítása keretében legfontosabb annak a térségi metropolisz térségi és budapesti agglomeráció stratégiai tervének (*a struktúratervnek*) a beillesztése a tervezési rendszerbe, amely a jövő lehetséges forgatókönyveinek felmutatása után megfogalmazza a térség szereplői által legitimnek elfogadható jövőképet, ezt követően pedig meghatározza azoknak a fejlesztési és rendezési integrált terveknek a részletes tartalmi követelményeit, amelyek elkészítése (*az időközben megújított ágazati tervekkel összehangoltan*) szükségessé válik.

A korábbi tervezési dokumentumok értékelésével megállapítható, hogy a struktúraterv készítése lehet a jó irány térség tervezése fejlesztésében, amelyet a területrendezési terv (*az eszközkészletében bővített*) továbbfejlesztett felülvizsgálata és módosítása, illetve egy a következő tervezési időszak területfejlesztési forrásai felhasználására vonatkozó a területfejlesztési terv elkészítése követhet (*akár egymásra épülő párhuzamos tervezésben.*) Indokolt továbbá azokat az új elemeket a meghatározása, amelyek biztosíthatják, hogy a területi tervezéshez kapcsolódó hatásvizsgálati eljárások is az eredeti céljuknak megfelelően – *a döntéshozási mechanizmus hatékony részeként* – kerüljenek alkalmazásra.

A térségi tervezés fejlesztése érdekében kiemelt jelentősége van a tervezés társadalmi beágyazottságának növelésének. Magyarországon nem egyszerűen a klasszikus értelemben vett új tervezési politikát kell megalapozni, nemcsak a tervezés új szabályait kell kidolgozni vagy meghonosítani, hanem egy tanulási folyamat feltételeit kell megalapozni és megteremteni a tervezési folyamat szereplőinek a teljes spektrumában. (Csaba Desk 2009).

Folytatva a Kanadai Urbanisztikai Társaság szakértőivel Pest megyében (*a Ráckevei-Soroksári D és gyakorlatuna térségében*) az 1990-es években megkezdett munkát, egy ilyen a térségi és a helyi szereplők részvételével folyó interaktív tanulás eredményeként születhet majd meg egy új és várhatóan hosszabb időn keresztül megújulni képes tervezéspolitikai, és tervezési gyakorlat, így alakulhat ki a tervezés társadalmi konszenzusát megalapozó dialógus hosszú távú feltétele. Ez a közös tanulás pedig bizonyosan eredménytelen lesz, ha csak a tervezés társtudományainak az ügye marad és nem sikerül mozgósítani a releváns ismereteket nyújtó valamennyi tudományág képviselőit is.

## Irodalom

- Budapest 2030. Budapest Városfejlesztési Konceptiója. Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft, 2013.
- Csaba, D. (2009): Egy posztmodern magyar tervezési paradigma felé. <http://epiteszforum.hu/node/8426>
- Magyarország funkcionális várostérségei [https://www.ksh.hu/teruletatlasz\\_Urban\\_Audit](https://www.ksh.hu/teruletatlasz_Urban_Audit)
- Schuchmann P. (2008): A zöldövezet fejlesztés lehetőségei a Budapesti agglomerációban. *Falu Város Régió*, 1.
- Tóth G., Schuchmann P. (2010): A Budapesti agglomeráció területi kiterjedésének vizsgálata. *Területi Statisztika*, 5.

### A felhasznált tervezési dokumentumok jegyzéke

- Budapest és környékének településszerkezeti terve (1975) *Budapesti Városépítési Tervező Vállalat – Pest megyei Tanácsai Tervező Vállalat*
- A Budapesti agglomeráció regionális rendezési terve (1985) *Budapesti Városépítési Tervező Vállalat – Pest megyei Tanácsai Tervező Vállalat*
- Előtanulmány a fővárosi agglomeráció regionális fejlesztési tervének kidolgozásához (1991) *Budapesti Városépítési Tervező Vállalat Pest megyei Tanácsai Tervező Vállalat*
- A Budapesti agglomeráció területfejlesztési koncepciója és stratégiai programja (2006) *BAFT szakértői munkacsoport*
- A Budapesti agglomeráció első területrendezési terve (2005)
- OFTK (Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió 2014, 2020) *(a Budapest várostérségét érintő tartalom)*
- A Budapesti agglomeráció területrendezési terve (2011)
- Magyarország és kiemelt térségeiről szóló területrendezési terv / részeként a Budapesti agglomeráció területrendezési terve (2018)



Tosics, I. (2022): A budapesti metropolisz térség fejlesztése – elszalasztott lehetőségek és jövőbeli kétségek. city.hu Várostudományi Szemle 2(3), 201–217.

---

## A VÁROSTÉRSÉG JÖVŐJE

---

### A budapesti metropolisz térség fejlesztése – elszalasztott lehetőségek és jövőbeli kétségek

*Tosics Iván<sup>1</sup>*

#### **Absztrakt**

Budapest sohasem volt jó példája a metropolisz tér harmonikus együttműködésének, az utóbbi években pedig egyre fokozódik a lemaradása a térségi együttműködést tekintve, még más kelet-közép európai metropoliszokhoz képest is. Ez az írás kísérletet tesz az okok feltárására, a mai helyzet és a jövőbeli kilátások felvázolására. Sikeres külföldi, részben kelet-európai, metropolisz térségek példái alapján az is bemutatásra kerül, hogy milyen változtatásokra lenne szükség ahhoz, hogy Budapest és környéke megfelelően ki tudja aknázni potenciálisan nagyon jó fejlődési lehetőségeit.

*Kulcsszavak:* várostérségi együttműködés, funkcionális várostérségek, többszintű kormányzás, közlekedési szövetségek, regionális politika

#### **Abstract**

Budapest has never been a good example of harmonious metropolitan cooperation, and in recent years its lagging behind in terms of regional cooperation has been increasing, even compared to other Central and Eastern European metropolises. This paper attempts to reveal the reasons, outline the current situation and future prospects. Based on the examples of successful foreign, partly Eastern European, metropolitan areas, it is also presented what changes would be necessary in order for Budapest and its surroundings to be able to properly exploit their potentially very good development opportunities.

*Keywords:* metropolitan cooperation, functional urban areas, multi-level governance, transport associations, regional policy

---

<sup>1</sup> szociológus Phd, Városkutatás Kft. igazgató

## Bevezetés

Budapest sohasem volt jó példája a metropolisz térség harmonikus együttműködésének. Sőt, az utóbbi években más kelet európai metropoliszokhoz képest egyre fokozódik a lemaradása a térségi együttműködést tekintve. Ez az írás kísérletet tesz az okok feltárására és annak bemutatására, hogy milyen változtatásokra lenne szükség ahhoz, hogy Budapest és környéke megfelelően ki tudja aknázni a helyzetéből adódó, potenciálisan nagyon jó lehetőségeit.

### Milyen egy jól működő metropolisz térség?

A kötet előző írásai bőven foglalkoznak a metropolisz térség értelmezésével és ennek Budapest esetére való lehetséges térbeli lehatárolásaival. Az 1,7 milliós Budapest és a körülötte lévő 80–100 településből álló, mintegy 8–900 ezres település-gyűrű akkor lenne jól működő metropolisz térség, ha a lakók számára a városhatár nem jelentene éles választóvonalat, azaz a lakhatás, a munkavállalás, az oktatás és egyéb funkciók különböző lehetőségei jól elérhetők lennének, a magasabb életminőség érdekében az autóhasználat lehetőségei szerinti minimalizálásával. Ez ma nincs így, a rossz levegő-minőség általános probléma lett, miközben az agglomerációba kiköltözötték panaszai erősödnek a közlekedés mellett az egyéb infrastrukturális problémák miatt is.

Egy jó metropolisz térség térbeli mintái nagyon változatosak lehetnek, mindenesetre a lakóhelyek, munkahelyek és egyéb funkciók területei jó elérhetőségének biztosításához számos, a városlakók számára 'láthatatlan' politikára, beavatkozásra van szükség. A legfontosabb a térség együttes tervezése (minden szereplő érdekeinek figyelembevételével), amely szoros intézményi együttműködést kíván meg – még ha kifejezetten metropolisz szintű szervezet nem is mindig szükséges. A közösen kialakítandó távlati célok kell meghatározzák az egyes funkciók fejlesztésének logikáját, mint ahogy az ezek elérhetőségét biztosító közlekedési rendszer alakítását és fejlesztését is.

Mondhatjuk, hogy mindezek általánosságok, de ha belemegyünk a részletekbe, világossá válik, hogy ezeket a feltételeket egyáltalán nem könnyű megteremteni. Budapest és környéke fejlődését vizsgálva, a különböző térbeli egységek közötti viszonyokat elemezve jól kimutathatóak azok a töréspontok, ahol az együttműködés lehetősége megbicsaklott, a kooperációs megoldások helyett inkább a konfrontáció vált uralkodóvá, és a szakmai együttműködés iránti igényt felülírta a politikai szembenállás logikája.

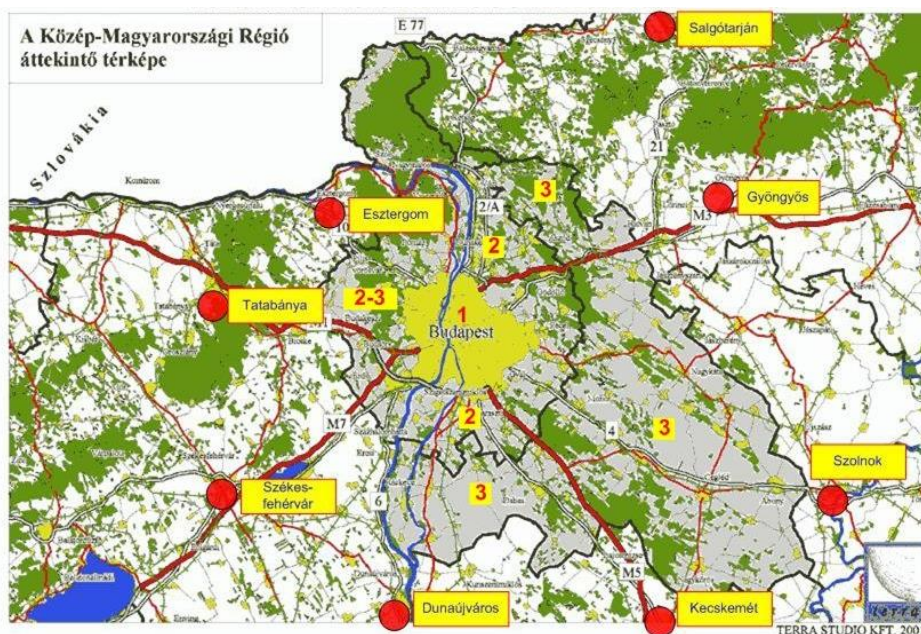
## Budapest és környéke lehetőségei

Budapest esetében minden adottság megvan ahhoz, hogy erős, monocentrikus metropolisz térség legyen, kiemelkedő nemzetközi és országon belüli kapcsolati funkciókkal.

A 2003-ban elfogadott Budapesti Városfejlesztési Koncepció azt a célt tűzte ki, hogy „...Budapest és térsége az egyesült Európa integráns részeként, nemzetközi metropoliszá formálódjon, kedvező geopolitikai helyzetét optimálisan kihasználva, erősödő regionális központtá váljon, és Kelet-Délkelet-Európa felé elsődleges közvetítő szerepet tölthessen be.” Ebben a vonatkozásban csak Varsó van Budapesthez hasonlóan kedvező geopolitikai helyzetben Kelet-Északkelet-Európa felé, mivel Prága és Bécs túlságosan nyugatra fekszenek.

1. ábra

### Közép-Magyarországi Régió stratégiai terv



1: Budapest, 2: Budapesti Agglomerációs övezet, 3: Pest megye egyéb térségei, Piros: csapágyvárosok

Forrás: Terra Stúdió Kft. 2001.

Budapest országon belüli szerepét illetően a Koncepció megállapítja, hogy „Közvetítő és elosztó szerepe révén a város fejlődése az ország egészének fejlődését segíti. Budapest és agglomerációja, az ún. Metropolisz térség egyaránt részese a dunántúli, Győrt és Székesfehérvárt magába foglaló, valamint a Gödöllőtől Kecskemétig húzódó közép-magyarországi erőteljesen fejlődő régióknak.” A Koncepcióban megemlítésre kerül a csapágyvárosi gyűrű és az ezen belüli kapcsolatok erősítésének igénye, elsősorban közlekedési téren (Budapest Városfejlesztési Koncepciója 2000).

Ezeket az ambíciózus célkitűzéseket a Koncepció a 2000-es évek elején reálisan elérhetőnek tartotta, mivel „A külső politikai és gazdasági feltételek ehhez nagyon kedvezően alakulnak, utójára talán a XIX. század végi “Gründerzeit” idején voltak ehhez hasonlóan jó feltételei a városfejlődésnek.”

Az 1990-es évektől kezdve felgyorsult a budapesti térségben a szuburbanizáció, amely a térségen belül jelentős népesség-átrendeződéssel járt, a főváros lakossága csökkent, míg a városkörnyéke gyorsan növekedett. Összességében a budapesti metropolisz térség népességszáma nőtt, ami azt is jelenti, hogy a csökkenő országos népességszámon belül egyre nagyobb lett a budapesti térség súlya (Kovács, Tosics 2014).

### **Egy lépés előre, kettő hátra: Budapest és környéke kapcsolatrendszerének alakulása az elmúlt 20 évben**

A 2000-es évek első évtizedében több, pozitívnak mondható fejlemény is történt a budapesti térségben. Az agglomeráció térbeli kiterjedésének meghatározása egyre közelebb került a valós helyzethez: míg 1971-ben az akkor 2 milliós főváros körüli 44 településsel (plusz fél millió lakos) határozták meg az agglomerációt, ezt 1997-ben 78, 2005-ben pedig 81 településre bővítették, ami már több, mint 800 ezer városhatáron kívüli lakost jelentett.

1999-ben törvényileg is létrejött a Budapestet és Pest megyét magába foglaló Közép-magyarországi régió (2,9 millió lakossal) és ennek Regionális Fejlesztési Tanácsa. A 2005-ben újonnan megalapított Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT) és az ugyanebben az évben beindított Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) (lefedve a Budapest környéki, kötöttpályás közlekedési eszközökkel elérhető területet) jelezték az integrációs törekvések csúcspontját. A BKSZ-t a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, Budapest Fővárosi Önkormányzata és Pest megye Önkormányzata közösen hívták életre, mintegy elismerve, hogy Magyarország legnagyobb, szervesen összetartozó városi területének jó működése érdekében az országos és a térségi szereplőknek együtt kell működniük.

Ebben az időszakban a kooperációs gondolat felfutni látszott, aminek a fenti intézmények megalakításán kívül egyéb jelei is voltak. Így például az Európa Kulturális Fővárosa címért kiírt pályázat kapcsán beadott budapesti anyag készítésének folyamatában Esztergom felajánlotta, hogy a cím elnyerése esetén egy évre átadja Budapestnek a pallosjogát. Ilyen, még ha szimbolikus, önkéntes felajánlásra sem előtte, sem azóta nem lehet példát találni.

A Budapesti Közlekedési Szövetség története azonban jól jelzi a kooperációs gondolatok intézményesítése előtt tornyosuló akadályokat. 1993-ban a miniszter, a főpolgármester, a BKV, a MÁV és a Volánbusz vezérigazgatói létrehozták az Irányító Bizottságot, és még ebben az évben létrejött a Budapesti Közlekedési Szövetség Előkészítő Irodája. Ekkor úgy becsülték, hogy miután 5–10 év szükséges az ilyen jellegű szövetségek létrehozásához, így 2000-től válhat lehetségessé Budapest és környéke tömegközlekedésének BKSZ-en belüli, egységes irányítása (Laki, Szabó 2017: 72). Egy 2005-ös elemzés ezzel szemben megállapítja, hogy az expó elmaradása, a Bokros-csomag, illetve az első Orbán-kormány főváros-ellenes politikája miatt lényegében semmilyen kormányzati segítség nem érkezett a BKSZ tényleges elindításához, és semmiféle bizalom sem alakult ki a közlekedési ellátásért felelős szervek és a szolgáltató társaságok között.

2005-ben újra felcsillant a remény. Egy új helyettes államtitkár került kinevezésre a feladat kezelésére, és júniusban a Minisztérium, Budapest és Pest Megye aláírta a Budapesti Közlekedési Szövetség létrehozásának kereteit meghatározó Alapszerződést. Bevezették a Budapesti Egyesített Bérletet, míg a tarifaközösséget és az elektronikus jegyrendszert fokozatosan, 2010-ig tervezték létrehozni. Az Országgyűlés által elfogadott Országos Területfejlesztési Koncepció Budapest térségére szóló célkitűzései közül a közlekedésre vonatkozó a Szövetség fejlődését, kiteljesedését célozta. A BKSZ megrendelésére elkészült Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve, 2020-ig javasolt fejlesztésekkel és megvalósíthatósági tanulmány készült egy budapesti S-Bahn rendszerű elővárosi vasúthálózatról is. 2010 után került volna sor a teljes közlekedési szövetség megalakítására, megvalósítva a menetrend-harmonizációt, a járat összehangolást, az egységes utastájékoztatást és az intermodális csomópontokat. (Laki, Szabó 2017: 79)

Ekkor azonban újra közbeszólt a politika, ezúttal végzetes eredménnyel. A második Orbán-kormány 2011-ben a Budapesti Közlekedésszervező Közhasznú Nonprofit Kft.-t néhány hét alatt megszüntette. Bár a Budapest Bérlet megmaradt, de annak bevételeiből a MÁV és a Volánbusz már nem részesült, így a tarifaközösség elmélyítése lekerült a napirendről. Az idézett tanulmány a következő értékeléssel zárul: „Összegzésképpen

megállapítható, hogy a Budapesti Közlekedési Szövetség – szakmailag indokolt – létrejötté az érintett politikai szereplők (Kormány, Budapest Főváros Önkormányzata, Pest Megye Önkormányzata) akaratán, működésének „döcögése” politikai okok (a Kormány és a főváros közötti folyamatosan változó, de felhőtlennek sohasem nevezhető viszony) következménye, mint ahogy a Budapesti Közlekedési Szövetség váratlan, és szakmailag nem indokolható megszűnése is. Így lett egy kezdeményezésből remény, majd kudarc, amelynek legnagyobb vesztesei a leginkább érintettek, Budapest és agglomerációs övezetének lakossága.” (Laki, Szabó 2017: 81)

A BKSZ 1993-2011 közötti története jól mutatja a magyar politika kompromisszum képtelenségét, a kormány és a főváros közötti viszony átpolitizáltságát, a hosszabb távra szóló, politikai ciklusokon átívelő gondolkodás és döntések hiányát.

2010 óta a kormány a BKSZ felszámolásához hasonló elszántsággal az agglomerációs együttműködés összes többi, korábban létrehozott formáját is megszüntette. 2012. január elsejei hatállyal a kormány felszámolta a kötelezően létrehozott regionális fejlesztési tanácsokat és a kistérségi fejlesztési tanácsokat, velük együtt a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanácsot is. 2015 év végén pedig döntés született a Közép-magyarországi régió kettéválasztásáról.

A Közép-magyarországi régió (KMR) története is megér egy rövidebb áttekintést. Az ország regionalizálására és ezen belül a KMR kialakítására elsősorban az EU-tól érkező fejlesztési források tervezése és elosztása miatt került sor. Gazdasági fejlettsége miatt a KMR már a 2007–2013-as időszakban fokozatosan kikerült a nagymértékben támogatandó régiók sorából, és 2014–2020 között a többi magyar régiónál már jóval kevesebb támogatásban részesült. További megszorítás volt, hogy e fejlett régióban nem lehetett gazdasági vállalkozások letelepedését közpénzekkel támogatni.

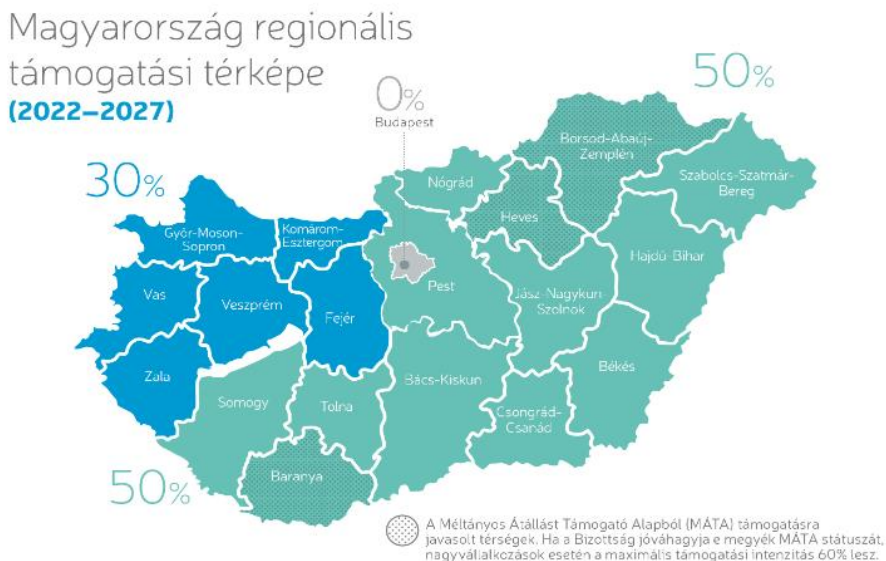
Pest megye a 2000-es évek elejétől állandóan szorgalmazta, hogy a KMR szétválasztásra kerüljön, mert a megye önálló régióként a fejletlen területeknek járó magasabb támogatásokra lett volna jogosult. Budapest ugyanakkor részletes szakértői tanulmányt (Illés, Tosics 2004) készítettett, és ennek alapján, az együvé tartozás előnyeire hivatkozva, ellenezte a szétválást. A 2000-es évek második felében a kérdés kritikussá vált: Pest megye önkormányzata a szétválás, míg Budapest önkormányzata az együttmaradás mellett hozott döntést – mindkét esetben egyhangú, azaz pártokon átívelő döntések születtek! A kormány végül nem változtatta meg a KMR-t, leginkább azért, mert a régió kettéválása után a Pest megyének járó plusz EU-s pénzek a többi hat, jórészt még Pest megyénél is fejletlenebb régió pénzeit csökkentették volna (az országnak járó pénz össz mennyisége ugyanis adott volt).

Ez a történet megismétlődött a 2010-es években is, csak hogy a döntéshozást illetően egészen más körülmények között. Míg Pest megye részletes háttér tanulmányt készített, amely egyoldalúan csak a szétválás előnyeit mutatta be, az ekkor már ugyancsak Fideszes vezetésű Budapest ezúttal nem sokat vizsgálódott, és a Fővárosi Közgyűlés alig 5 perces „vita” után a szétválás mellett foglalt állást. A főpolgármester azt mondta, „nem szabad kitolni a megyével”, Budapestnek meg úgyis mindegy.

Persze ha a főpolgármester nem csak politikai alapon közelítette volna meg a kérdést, rájöhetett volna, hogy Budapestnek egyáltalán nem mindegy, hogy együtt maradjon a KMR. A szétválasztásnak ugyanis nem csak az lett a következménye (a 2021 utáni EU-s tervidőszakban), hogy a magyar EU-s pénzek egy része a fejletlenebb régióktól Pest megyéhez került. Várható a beruházások átcsoportosulása is: a Budapestet megcélzó beruházók a városhatáron kívül fognak letelepedni az ottani beruházási támogatások miatt – megadva a végső kegyelemdőfést a budapesti barnamezős területeknek. És az is várható, hogy a Magyarországra igyekvő beruházók inkább Pest megyébe (Budapest közelébe), mint az ország keleti régióiba telepednek le, a hasonló mértékű beruházási támogatások miatt.

## 2. ábra

Magyarország regionális támogatási térképe (2022–2027)



Forrás: TVI, 2022

Az utóbbi húsz év történetét bemutató áttekintésből látszik, hogy 2010-ig különféle intézmények létrehozásával igyekeztek elősegíteni Budapest és környéke együttműködését. Ezeknek a hatékonyságát ugyan lehet kritizálni (a BAFT pénzeszközök és jogszabályok hiányában csak vegetált, a BKSZ viszont működött, amikor megvolt a politikai akarat), de létezésük azt jelezte, hogy a politika észlelte egy területi koordinációs probléma kihívását.

2010 után éppen ez változott meg: az új politika nem kívánt foglalkozni a város és környéke kapcsolatával, nem akarta, hogy térségi alapon együttműködések jöjjenek létre önkormányzatok között. Ez tetten érhető országos szinten is: 2014-től az EU-s kohéziós támogatások elosztásánál kiemelték a megyei jogú városokat, míg a városkörnyéki települések külön forrásból részesülhettek, amelyeket a megyék oszthattak el. Ez gyakorlatilag kizárta azt, hogy egy városra és térségére integrált terv készüljön. A szigorú szétválasztással kapcsolatban olyan érveléseket lehetett hallani, hogy a kormány nem híve a kötelezésnek, ehelyett az ösztönzésben bízik.

Budapest esetében a Pest Megyei Önkormányzattal való stratégiai együttműködés került célként megfogalmazásra: egy újonnan létrehozandó Közép-Magyarországi Regionális Területfejlesztési Konzultációs Fórum lett volna felelős a tervezés összehangolásáért, pl. az Operatív Programok egyeztetéséért, a zöld gyűrű és a beruházások koordinálásáért, a szolgáltatások összehangolásáért, a közlekedési kapcsolatok fejlesztéséért. Ez a konzultációs fórum azonban a gyakorlatban nem működött (legalábbis nem lehet a tevékenységéről információt találni).

Valójában tehát nem történt más, minthogy az országos politika a centralizációs törekvések keretében megakadályozta metropolisz térségek kialakítását, beszorítva a városokat saját városhatáruk mögé. A kormány nem épített az előző időszakban elért kooperációs részeredményekre, ehelyett az adminisztratív városhatáron alapuló rendszert erősítette meg.

Ilyen körülmények mellett egyesek még bíztak „alulról jövő” kooperációs kezdeményezésekben. Ez azonban hamar illúzióvá vált, mivel az új szabályok sokasága erős ellenérdekeltséget teremtett az együttműködésben. Az önkormányzati rendszer elaprózottságán, a kooperáció kultúrájának hiányán csak felülről kialakított, kooperációra ösztönző, hosszabb időtávú és konzisztens politikai akaraton alapuló rendszerrel lehetett volna változtatni, erre azonban 2010 után egyáltalán nem volt politikai szándék.



## Budapest és környéke mai helyzete

A város és környéke viszonyának mai helyzetét nem lehet az magyar önkormányzatiság általános helyzetének megváltozása nélkül megérteni. A 2010-es hatalomváltás, és az azóta eltelt három, kétharmados politikai többséggel levezényelt választási ciklus alapvető változásokat eredményezett az önkormányzatiság értelmezésében. Mindez Budapestre nézve is súlyos következményekkel járt, annak ellenére, hogy 2019-ig kormánypárti városvezetése volt a fővárosnak (Tosics 2018).

Vannak mindenki által látható jelei a változásoknak. Ezek közül vizuálisan a MOL torony a leginkább mellbevágó, ékesen mutatva, ahogyan Budapesttől elveszik a saját területe feletti rendelkezés jogát. A szakemberek egyöntetű ellenkezése ellenére 2017-ben jóváhagyott projekt nem csak Budapest sokak által irigyelt egységes városképét teszi tönkre, hanem azt is mutatja, hogy a lakosság által választott önkormányzat gyakran kimarad a városfejlesztés alapvető kérdéseinek eldöntéséből.<sup>2</sup>

A változásokat számokkal is lehet illusztrálni – míg az önkormányzati kiadások a GDP százalékában 2011-ben Magyarországon 11,3%-ot tettek ki, ami pontosan megegyezett az EU-27 tagállamának átlagával, addig 2020-ra a magyar adat 6,5%-ra esett, míg az EU-27 átlag 11,7%-ra nőtt.

Ezek az adatok tágabb értelmezésben az önkormányzatiság végét jelentik. Ahogyan Atkári János volt főpolgármester-helyettes fogalmazott egy 2014-es interjúban: „...ha egy önkormányzat nem dönthet önállóan arról, „milyen terhet vetek ki rád, polgár, és azért te mit várhatsz el tőlem”, akkor az adófizető polgárnak sincs semmiféle lehetősége arra, hogy erről érdemben véleményt nyilvánítson. Pedig ez lenne az önkormányzatiság alapvető feltétele. Ahol ez hiányzik, ott tanácsrendszer van. ... mivel a fővárosi önkormányzatnak jogilag nincs is lehetősége, hogy forrásait bővítse, miközben a jelenlegi forrásai strukturálisan a kötelező feladatai ellátására sem elegendőek, tényleges csőd-helyzetben van” (ÉS 2014).

Még ilyen körülmények között is van jelentősége annak, hogy kormánypárti vagy ellenzéki vezetője van-e a városnak. Miután a kormány nem szándékozta csődbe juttatni a Fideszes vezetésű Budapestet, „... ezért időről időre, nem normatív, nem kiszámítható, még az éves költségvetés keretében sem előrelátható módon kiségti: hol adósságszanálással, hol a BKV adósságának valamelyes csökkentésével, hol kezességvállalással, hol egy beruházás költségének uniós vagy akár állami forrásból való átvállalásával.

<sup>2</sup> A MOL eset megítélése kapcsán vita alakult ki a szerző és a lektor között (szerk.).

Mindig kegyként, adományként, és mindig kijárásos alapon.” A főváros 2010–2019 közötti működését Atkári úgy összegzi, hogy végtelenül kiszolgáltatott kliensévé vált a kormánynak.

A kormánypárti városvezetés gyengeségét mi sem mutatja jobban, hogy a 2010-es évek második felében „... szinte az összes nagy fővárosi közlekedési és városfejlesztési projekt állami kézben van (például a vizes vébéhez, olimpiához kapcsolódó fejlesztések, Várkert Bazár, Vár, Városliget átépítése). A fővárosi önkormányzat kevés szót kap a tervezésben, előkészítésben, holott régebben egy téglát nem lehetett odébb rakni nélküle. A kiemelt beruházásnak nyilvánított nagyprojektekről szóló törvényekbe eleve belefoglalják, mint a Városliget-törvénynél, hogy „Budapest hosszú távú városfejlesztési koncepcióját, a fővárosi integrált településfejlesztési stratégiát, valamint a mindenkori hatályos fővárosi településrendezési eszközök szabályait nem kell figyelembe venni” (Tenczer 2017).

Az önkormányzati választásokhoz közeledve a kormány érzékeltetni akarta, hogy mennyire szoros a fővárossal a viszonya, ezért 10 hónappal a választások előtt, 2018. novemberében létrehozták a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsát, amelynek társelnökei a miniszterelnök és a főpolgármester. Az alakuló ülésen ezermilliárd forintos nagyságrendű új fejlesztések terveit jelentették be.

A 2019. októberi önkormányzati választások mindennek ellenére földcsuszamlászerű változást hoztak Budapesten: nemcsak a főpolgármester személye változott, hanem a közgyűlési többség is. A kormány és az ellenzéki főváros az első néhány hónapban még beszélő viszonyban volt egymással, és 2020. februárjában néhány nagyberuházás sorsáról is döntések születtek. Ez a kompromisszumos időszak azonban hamar véget ért. A pandémia kitörése után a kormány elérkezettnek látta az időt arra, hogy az ellenzéki önkormányzatokat, különösen pedig Budapestet, minden eddiginél erősebben megszorongassa. Míg más országokban a kormányok plusz támogatásokat (pl. Ausztria több, mint egymilliárd eurót) adtak a járvány elleni harc első vonalában lévő önkormányzatoknak, a magyar kormány elvette az önkormányzatoktól a gépjárműadót, a parkolási díjakat felfüggesztették és 50%-kal csökkentették a helyi önkormányzatok iparűzési adóbevételeit. Emellett a kormány megtiltotta, hogy az önkormányzatok díjakat emelhessenek, és nem adott engedélyt arra, hogy hitel vegyenek fel a bankoktól. Ezek a rendelkezések ugyan minden önkormányzatot sújtottak, a kormánypárti vezetéseik azonban kompenzációt kaptak veszteségeik pótlására. (Tosics, 2021)

Folytatódott a döntési és tervezési jogosultságok elvétele a fővárosi önkormányzattól, az egyre növekvő számú kiemelt beruházásokkal pedig a kormány kénye-kedve szerint tologatja a bábukát Budapest tábláján. A kormányzati projektek tervezésére és megvalósítására létrehozták a Budapest Fejlesztési Központot (BFK), amelynek központi

állami pénzzel felfuttatott szakember- és eszközállománya a fővárosinál nagyságrenddel nagyobb kapacitást jelentett.

Mára tehát Budapest még inkább a partvonalon maradt, magától a várost sem nagyon tudja fejleszteni, nemhogy a saját törvényi kompetenciáján túlnyúlva az agglomerációval foglalkozni. Egyeztetések ugyan vannak a metropolisz térség ellenzéki vezetésű önkormányzataival, és a Magyar Önkormányzatok Szövetsége ennek szervezeti keretet is ad, de ebben a formában változásokat nem lehet elérni, és sokszor az együttműködés tényének a kommunikációja sem nagyon sikerül.

Ebben a reménytelennek tűnő helyzetben szerencsésnek mondható, hogy a főváros és a BFK tervezői közötti szakmai kapcsolatok normálisak voltak és a BFK szakmai elképzelései racionális és integrált városkörnyéki felfogáson alapultak. A térség tervezését egy átfogó közlekedésfejlesztési elképzelésre alapozták, és a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia alapelemeivel a fővárosi és környéki önkormányzatok is alapvetően egyet tudtak érteni.

Ez valóban szerencsés, leginkább az érintett személyeken múló helyzet, ami egyáltalán nem magától értetődő. Jól mutatja a veszélyeket a 2021. év végén publikált Matolcsy-dolgozat, amely szerint Budapest túlságosan nagy vízfű az ország méretéhez képest, nagymértékben centralizálja az ország anyagi és szellemi erőforrásait. Akkor lenne ideális méretű és sikeresebb, ha az 1,7 milliós lakosság helyett csak 600 ezer körüli létszáma lenne. Matolcsy javaslata szerint lehetővé kellene tenni az 1950-ben Nagy-Budapestbe olvasztott településeknek az önállósodást. A Budapest környékén önállóvá váló települések aztán inkább a Budapestet övező úgynevezett „patkóvárosokkal” (Székesfehérvár, Veszprém, Dunaújváros, Kecskemét, Szolnok, Eger, Esztergom, Győr) erősíthetnék a kapcsolataikat, és így kialakulna egy 4 millió főnél is nagyobb népességgel rendelkező központi városháló az országban.

Ez a teljes mértékben szakmaiatlan, fantazmagóriákon alapuló elképzelés feltételezhetően az országos politika egy újabb kísérlete volt Budapest ellenében fellépni. A magyar politikában kevés a közvetlenül választott, erős felhatalmazással bíró szereplő, ezek egyik legfontosabbika a főpolgármesteri pozíció, aminek a gyengítése elemi érdeke a centralizáló kormánynak. Érdekes, hogy Lengyelországban részben hasonló folyamatok zajlottak, ott a jobboldali kormány azzal próbálta gyengíteni az ellenzéki vezetésű Varsót, hogy a fővárost egyesíteni akarta a környező településekkel, ahol inkább jobboldali érzelmű szavazók élnek. A kísérlet ott sem sikerült, mert a Varsó környéki települések nem akartak beolvadni a fővárosba.

A Matolcsy-javaslat 4 milliós gazdasági térről szólt, amit Budapest státuszának és területének visszafejlesztésével, mintegy tehát Budapest ellen akart kialakítani. Ez a tér-

ség, a Budapesttől 60–80 km-re lévő 'csapágyvárosokkal' bezárólag (amelyek a repülőtérrel 1 órán belül elérhetőek) valós gazdasági tér, amelyet azonban nem Budapest szétválasztásával, hanem minden szereplő együttműködésével kellene fejleszteni.

A Matolcsy javaslat ugyan lekerült a napirendről, de a Budapest ellenes támadások tovább fokozódtak. 2022-ben aztán az éleződő válsághelyzetben (háború és energiaválság) a kormány tovább keményített: sor került a BFK felszámolására és a legtöbb korábban betervezett fővárosi fejlesztés visszavonására. A minisztériumok átszervezése egyre inkább azt valószínűsíti, hogy a Budapest ellenes kormányzati fellépések új fázisa következhet, a vidékfejlesztési politika jelszava alatt.

### **Metropolisz térségeken belüli együttműködés sikeres külföldi példái**

Európában sok jó példát lehet találni arra, hogy a nagyváros és térsége együttműködik. Szinte mindegyik nagyvárosnak van a környékével közös közlekedési szövetsége (a nyugati városokon túlmenően Prágának és Varsónak is), sok helyen működnek sikeres városkörnyéki kormányzati szervezetek (például Stuttgart, Barcelona, Lyon, Milánó), és vannak olyan városok, ahol nem szervezetek, hanem a tervezés koordinációja, azaz kötelező érvényű várostérségi tervek közös kidolgozása teremti meg az együttműködés alapjait (például Zürich, Amszterdam, Koppenhága). A szervezeten, illetve tervezésen alapuló térségfejlesztési modellek a metropolisz térségen belüli együttműködés eltérő formái, amelyek azonban egymást váltva, vagy egyes elemekben akár egyidőben is működhetnek, az adott városi térség sajátosságainak megfelelően (Geróházi, Tosics 2018).

A várostérségi együttműködés közös szervezeten alapuló modelljének előnyei a közlekedési szövetség esetében a legvilágosabbak: mindenki beláthatja, mennyivel egyszerűbb (és akár olcsóbb is!) lenne a tömegközlekedés, ha például az Érd és Budapest, vagy akár Érd és Veresegyház közötti utazáshoz csak egy jegyet kellene venni és azt tetszés szerinti közlekedési eszközökön lehetne felhasználni. Egy ilyen rendszer erőteljesen hatna az autóhasználat csökkentésére. Hasonlóan sikeres lehetne a tervezési együttműködés is: a közös tervezés során el lehetne például érni, hogy a városon kívül lakások elsősorban ott épüljenek, ahol jó a tömegközlekedés, az ipari-logisztikai funkciók viszont az erre alkalmas, jó útkapcsolatokkal rendelkező helyeken valósuljanak meg. Az ilyen módokon fejlesztési lehetőségekkel rendelkező települések befizetéseiből kompenzálni lehetne (és kellene) azokat a településeket, amelyek esetében a gazdasági beruházásokkal, ingatlanfejlesztésekkel szemben a természeti környezet fenntartása, rehabilitációja a közös térségi érdek.

A térségi együttműködés előnyeire nem csak a felsorolt nyugati nagyvárosokban jöttek rá. Hozzánk sokkal közelebb áll, és ezért talán még relevánsabb is Lengyelország példája, ahol az országos szervek 2014-ben kötelezővé tették a 16 régióközponti nagyvárosnak, hogy meghatározzák vonzáskörzetüket, és az ebbe eső településekkel közösen tervezzék meg az uniós pénzek elosztását. Ez a szabályozás mindenhol – még Varsóban is, ahol korábban a városkörnyéki települések ellenállása hasonló volt a budapestihez – nagyon pozitív változásokhoz vezetett. A közös uniós projekteken túlmenően is kialakult a kooperáció szelleme, Varsó térsége esetében például a 40 település most már nem csak koordinált közlekedési megoldásokban (közlekedési szövetség, multimodális központok, P+R, kerékpárutak) gondolkodik, hanem abban is, hogy közösen kezeljék a leginkább szennyező egyedi fűtés problémáját, a varsói távfűtési rendszerre való csatlakozással. A térségi együttműködés sikerességét mutatja, hogy konkrét elképzelések vannak a települési kör bővítésére: 40 helyett 70 település fogja alkotni a Varsói Funkcionális Várostérséget.

Csehországban, amely nagyon széttagolt településhálózati szerkezettel rendelkezik, a 370 ezer lakosú Brno a várostérségi együttműködés mintapéldája (Kunc et al. 2021). A brno-i nagyvárosi térség koncepciója a 2010-es évek eleje óta fokozatosan alakult ki a központi város kezdeményezésére. A területi elhatárolás a Cseh Köztársaság Regionális Fejlesztési Minisztériuma egységes módszertanán alapul, amely a mobilszolgáltatók adatait is figyelembe veszi. A 184 önkormányzatot magában foglaló, 700 ezer lakost számláló Brno Metropolitan Area nem jogi státuszú területi szint, de így is alapul szolgál a brno-i metropolisz térség Integrált Fejlesztési Stratégiájának megvalósításához, amely az ITI (Integrated Territorial Investment) EU-s területfejlesztési eszközön alapul. Brno támogatja a szakértők általi adatgyűjtést, továbbá a metropolisz-térség kulturális és kommunikációs stratégiájának kidolgozását a kölcsönös bizalom erősítése érdekében. Az összes polgármester aláírta azt a politikai memorandumot, amely a várostérségi szint intézményesítését kéri. A jövőbeni tervek között szerepel egy várostérségi intézmény/ügynökség létrehozása, egy metropolisz alap kialakítása, valamint a várostérségről szóló nemzeti szabályozás kiharcolása. Mindez megfelel a hosszú távú célnak, a várostérségi szintű együttműködés erősítésének, amely mára már az uniós támogatástól függetlenül elérendő céllá vált a brno-i térségben.

## A budapesti metropolisz térség jövője

Budapest metropolisz térsége az OECD adatbázisa alapján 2,968 millió lakosú tér, amely jóval nagyobb a jelenlegi 81 településes, 2,6 millió lakosú budapesti agglomerációnál, területében eléri a csapágyvárosok nagy részének az agglomerációit (Tatabánya, Székesfehérvár, Dunaújváros, Kecskemét, Szolnok, OECD 2013).

Egy pozitív térségi jövőképnél külön kell foglalkoznia a csapágyvárosokat is tartalmazó nagyobb gazdasági térrel és a metropolisz térséggel. A 3,5–4 milliós tágabb gazdasági térség esetében kezdeményezni kellene a szorosabb, kölcsönös előnyökön alapuló együttműködést és közös gazdasági jövőkép megfogalmazását a csapágyvárosi gyűrűbe tartozó településekkel. A szűkebb, mintegy 2,8–3 milliós metropolisz térségben ennél sokkal erősebb kooperációra van szükség, ennek érdekében újra kell teremteni a térségi együttműködés intézményeit, és lépéseket kell tenni a közös térségi tervezés kialakítása és megerősítése irányába is.

A városi térség jövőjét tekintve jelentős probléma, hogy egyes városkörnyéki településeken a beépített területek több, mint duplájára növekedhetnek a hatályos településrendezési tervek szerint. Egy ilyen mértékű extenzív fejlesztés teljesen ellehetetlenítené a már beépített területek problémáinak kezelését, pl. a fővároson belüli barnamezős térségek regenerálását. Egy másik alapvető probléma, hogy a főváros határát átlépő forgalom az elmúlt három évtized alatt 30%-kal nőtt (az agglomerációs övezetből közel félmillió ember ingázik napi szinten a fővárosba), és a forgalom összetétele is kedvezőtlen irányban módosult: a modal split romlott, az egyéni személygépjármű használat aránya 10%-kal nőtt a közösségi közlekedés kárára.

Budapest metropolisz térségében e problémák kezelésére a következő beavatkozások látszanak a legfontosabbnak.

- Egy közlekedési szövetség keretében a térségi közlekedés minden elemének egységes felfogás szerinti szervezése egy erős felhatalmazású intézmény létrehozásával, amely az útfejlesztésekre is kiterjedő jogosítványokkal rendelkezik.
- A hosszú távú, stratégiai tervezést metropolitán szintre kellene emelni: az EU-s források mellett a hazai ágazati fejlesztéseket is egy Metropolisz Tanács által jóváhagyott integrált, nagytérségi jövőképből kiindulva kellene részleteiben megtervezni.
- A metropolisz térségen belül a várostérség különböző részeinek adottságaihoz igazodva kellene szabályozni a területfelhasználást: a különböző funkciók megfelelő keverésével, a lakófunkciók sűrűségének a közösségi közlekedés szintjéhez való igazításával, a rekreációs területek külön alapról való támogatásával.
- A metropolisz területen belüli kisebb térségekre, szektorokra az adott települések együttműködésében közös víziókat kellene kialakítani.

Mint a nemzetközi példák mutatják, az ilyen koordinációs feladatok megoldására az EU országokban alapvetően kétféle metropolitán modell alakult ki: az intézményi, illetve a tervezési modell (Geróházi, Tosics 2018). Budapest és térsége esetében azonban ezek a modellek még csírájukban sem fedezhetők fel, lényegében semmilyen érdemi döntésre jogosult térségi intézmény nem létezik, a térségi szintre emelendő funkciók és jogosultságok pedig nem Budapestnél, hanem a kormánynál vagy a településeknél (kerületeknél), ritkábban a megyéknél vannak. Az aktuális folyamatok a térségi együttműködés erősítése helyett éppen ellenkező irányba haladnak, a korábban kialakított együttműködési formák (KMR, BKSZ, BAFT) felszámolásával. Megszüntetésre került a BFK is, amelyet ugyan a kormány saját céljai elérésére hozott létre, de tényleges működése során a várostérség legégetőbb közlekedési problémáinak integrált kezelésére is törekedett.

A legutóbbi időszakban a kormány is rájött arra, hogy ez a helyzet tarthatatlan, és 2022. júliusában az Országgyűlés megszavazta a BAFT újbóli felállítását, amelyre szeptemberben sor is került. Ennek gyakorlati működéséről egyelőre érdemi információ nincs, a térségi szereplők várakozással, de szkeptikusan néznek ennek az „egyzettetö-monstrumnak” a működése elé (Béres, 2022).

A tervezési rendszer centralizáltságát jól mutatja, hogy az EU rendkívüli Helyreállítási és Ellenállóképességi Eszközéből Magyarországnak szánt összeg felhasználásának tervezése teljes mértékben kormányzati szinten folyt, a kormány semmilyen szereplőt nem vont be érdemben annak átgondolásába, hogy a sokezer milliárdos összeg mire is kerüljön felhasználásra. Ezzel ellentétben néhány ország (pl. Olaszország, Portugália, Spanyolország, Finnország) esetében a tervezésben szerepet kaptak az önkormányzati szövetségek és bizonyos mértékig a metropolitán területek is.

## Záró gondolatok

Az utóbbi évtizedben a regionális megközelítés és területi tervezés lényegében megszűnt Magyarországon: a régiók felszámolásra kerültek, a megyék kapacitások és források hiányában képtelenek hatékonyan tervezni, a kistérségek elvesztették fejlesztési jogosultságukat, a várostérségek pedig hivatalosan sohasem kerültek elismerésre. A centralizáló politika nem azt vizsgálta, hogy a korábbi kooperációs mechanizmusok (pl. kistérségek, várostérségek) miért nem működtek jól, ehelyett ezeket egytől egyig megszüntette.

Hatékony kooperációs formák hiányában Magyarország legfejlettebb régióját, az egyetlen európai szinten versenyképes budapesti metropolisz térséget fokozódó mértékben a széthúzás, egymás elleni harc jellemzi, amelyet az országos politika jól ki tud használni.

Addig, amíg fennáll a mai éles politikai szembenállás és a nemzeti kormány az ellenzéki politikai színezetű önkormányzatok gyengítésére, ellehetetlenítésére törekszik, semmi esély nincs bármilyen nagyvárosi térségi kooperáció kialakítására, hiszen ez közvetve a nagyvárosi kormányzatot is erősítené, amit a hatalom tüzzel-vassal akadályoz. De ha ki is alakulna valamikor egy másik politikai felállás, és az eltérő politikai erők nem feltétlenül egymás teljes legyőzésére játszanának, akkor is hosszabb, több politikai cikluson átívelő időre lenne szükség a tartós térségi kooperáció megteremtésére.

Összességében tehát túl sok jót nem lehet elmondani a Budapest metropolisz térség jövőjét illetően. Az elmúlt 32 év demokratikus körülményei között kínálkozó kooperatív fejlődési út lehetősége kiaknázatlan maradt, a térségi szereplők együttműködésére az országos politika által megteremtett lehetőségek a legutóbbi években inkább romlottak, mint javultak. Budapest persze így is a kelet-közép-európai térség egyik meghatározó városa marad, de az életkörülmények javításához és a gazdasági fejlődéshez szükséges egységes térségi vízió és kormányzati intézményrendszer hiányában fokozódó mértékben elmarad a potenciális lehetőségeitől.

Ez különösen annak fényében problémás, hogy a hasonló helyzetben lévő kelet-közép-európai nagyvárosok többsége az elmúlt évtizedeket, különösen pedig az EU csatlakozás óta eltelt éveket a térségi kooperáció kiépítésére (is) használták. A várostérségre kiterjedő közös fejlesztési tervek és kooperációk kialakításával Varsó és a lengyel nagyvárosok, továbbá Brno a leginnovatívabb példák, de ilyen irányú törekvések megfigyelhetők Prága, Zágráb, de még a nagyobb román városok esetében is.

Ezeknek a városoknak a példái azt mutatják, hogy az együttműködésre való képességnek strukturális és történeti okok miatt kialakult állapotán túl lehet lépni. Ez azonban csak akkor lehetséges, ha van egy átgondolt és konzisztens országos területi politika, szabályozás és támogatási rendszer, amely a metropolisz térségek adottságait figyelembe veszi és azok erősítésére irányul.

## Irodalom

- Béres M. (2022): Bajban az agglomeráció, de segít-e a BAFT? Magyar Narancs, 2022. augusztus 10. <https://magyarnarancs.hu/belpol/tulterhezes-tamadas-251297>
- Budapest Városfejlesztési Koncepciója (2000): Budapest Városfejlesztési Koncepciója. Közgyűlési előterjesztés egyeztetésre szánt anyagának szakértői tervezete. Projekt menedzserek: Pallai Katalin, F38 Kft. és Tosics Iván, Városkutatás Kft. Kézirat, 2000.



- ÉS, (2014) Rádai E.: „Az új főpolgármesternek vergődés lesz a sorsa”. Interjú Atkári János volt főpolgármester-helyetessel. *Élet és Irodalom*, 35. 2014. augusztus 29.
- Geróházi, É – Tosics, I (with the contribution of Anna Bajomi, Vera Horváth, Hanna Szemző, Andrea Tönkö and Diána Vonnák) (2018): *Addressing Metropolitan Challenges for the Barcelona Metropolitan Area*. Lessons from five European metropolitan areas: Amsterdam, Copenhagen, Greater Manchester, Stuttgart and Zürich. <http://mri.hu/wp-content/uploads/2018/07/metropolitan-areas-Barcelona-MRI-study-final-1806.pdf>
- Illés I., Tosics I. (2004): Szakmai háttéranyag a Közép-magyarországi Régió jövőjével kapcsolatban. Kézirat, 2004. november.
- Kovács, Z., Tosics, I. (2014): Urban Sprawl On The Danube: The Impacts Of Suburbanization In Budapest. In: Stanilov, K, Sykora, L (eds) *Confronting Suburbanisation, Urban Decentralization in Post-Socialist Central and Eastern Europe*. Studies in Urban and Social Change, Wiley Blackwell Publishing, 33–64.
- Kunc, J. (et al.) (2021): Size matters: Development and cooperation of municipalities in the Brno metropolitan area. December 2021 DOI: 10.33542/GC2021-2-06 [https://www.researchgate.net/publication/357285625\\_Size\\_matters\\_Development\\_and\\_cooperation\\_of\\_municipalities\\_in\\_the\\_Brno\\_metropolitan\\_area\\_Czech\\_Republic](https://www.researchgate.net/publication/357285625_Size_matters_Development_and_cooperation_of_municipalities_in_the_Brno_metropolitan_area_Czech_Republic)
- Laki I., Szabó T. (szerk.) (2017): *Agglomerációs várostérségi tanulmányok. Nagyvárosi, városi és települési dilemmák a 21. században*. Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége – Homo Oecologicus Alapítvány Budapest.
- OECD (2022) OECD Functional Urban Areas Hungary. July 2022 <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/Hungary.pdf>
- Támogatásokat Vizsgáló Iroda (2022): <https://tvi.kormany.hu/regionalis-tamogatasi-terkep>
- Tenczer G. (2017): *Az összetöporodás éve*. [https://index.hu/belfold/budapest/2017/01/09/tarlos\\_fogyokuran\\_osszetoporodo\\_fovaros/](https://index.hu/belfold/budapest/2017/01/09/tarlos_fogyokuran_osszetoporodo_fovaros/)
- Terra Stúdió Kft. (2001): Közép-Magyarországi Régió Stratégiai Terv. Budapest
- Tosics I. (2016): A Közép-Magyarország régió szétválasztása: Budapest és környékének sikertelen erőfeszítései az együttműködésre. *Tér és Társadalom*, 2., 98–105.
- Tosics, I. (2018): Local Governance under Centralisation and Shrinking Democracy – the Case of Budapest In: *Restless Cities: Lessons from Central Europe. Based on the training Enhancing Sustainable Urban Development in Local Politics*. Heinrich-Böll-S e.v. Prague office 2018 [https://cz.boell.org/sites/default/files/restless\\_cities\\_169\\_ver2\\_spreads\\_preview\\_new\\_isbn.pdf](https://cz.boell.org/sites/default/files/restless_cities_169_ver2_spreads_preview_new_isbn.pdf)
- Tosics I. (2021): Mérlegen Budapest elmúlt két éve [https://nepszava.hu/3136706\\_merlegen-budapest-elmult-ket-eve](https://nepszava.hu/3136706_merlegen-budapest-elmult-ket-eve)

## HÁROM-VÉ ROVAT VENDÉGEK-VÁROSOK-VÉLEMÉNYEK

**A beszélgetés témája: Budapest és két vidéki nagyváros, Pécs és Miskolc beszélget Budapesttel, Budapestről, és a vidéki városok és főváros viszonyáról.**

A hangfelvétel keretében Budapest és két vidéki nagyváros, Pécs és Miskolc viszonyát beszéljük és vitatjuk meg a témához értő három szakember, illetve a moderátor részvételével, a következő kérdések szerint:

A beszélgetés résztvevői milyennek látják a három város, illetve általában a főváros és a vidéki nagyvárosok viszonyát? Melyik fejlődik dinamikusabban, a főváros vagy a vidéki nagyvárosok (megyeközpontok)? Mi az igazság abban a ma jellemző egyik vitakérdésben, hogy a főváros elszívja az erőforrásokat a vidéki nagyvárosoktól, illetve, hogy a megyeszékhelyek több fejlesztési potenciállal rendelkeznek, több lehetőséget kaptak, mint az ország fővárosa, pedig a főváros több erőforrást tesz a közösbe? Egy további kérdés azt tárja fel, hogy a vitapartnerek milyen társadalmi, gazdasági, környezeti problémákat vélnek felfedezni a vizsgált nagyvárosok esetében, és milyen okokra vezetnek vissza ezeket a problémákat? Végezetül azt is megkérdezzük, milyen megoldásokat, kezelési eszközöket látnak a főváros és a vidéki nagyvárosok közötti harmonikus viszony megteremtése érdekében, illetve, hogy ahhoz milyen aktorok részvételére van szükség?

*Összeállította: Szirmai Viktória*