

Budapest, ahol a múlt a jövővel találkozik

Szerkesztette
Sikos T. Tamás – Molnár Dóra



LUDOVIKA
EGYETEMI KIADÓ

Budapest,
ahol a múlt a jövővel találkozik

Vákát

Budapest, ahol a múlt a jövővel találkozik

Szerkesztette:

Sikos T. Tamás – Molnár Dóra



LUDOVIKA
EGYETEMI KIADÓ

Budapest, 2023

Támogatók
TKP2020-NKA-09 számú projekt, Nemzeti Kutatási Fejlesztési és Innovációs Alap,
Tématerületi Kiválósági Program 2020



Miskolci Egyetem GTK

Szerzők

Beluszky Pál (†)
Dövényi Zoltán
Egedy Tamás
Fonyódi Mariann
Jeney László
Kiss Kornélia
Kovács Zoltán
Michalkó Gábor
Molnár Dóra
Pál Viktor
Sikos T. Tamás
Székely Gáborné
Szendi Dóra
Tiner Tibor
Uzzoli Annamária

Szakmai lektor
Veresné Somosi Mariann

Kiadja a Nemzeti Közszerzői Egyetem
Ludovika Egyetemi Kiadó
A kiadásért felel: Deli Gergely rektor
Székhely: 1083 Budapest, Ludovika tér 2.
Kapcsolat: kiadvanyok@uni-nke.hu
Felelős szerkesztő: Benkő Krisztina, Vida Krisztina
Olvasószerkesztő: György László
Korrektor: Fülöp Éva
Tördelőszerkesztő: Fehér Angéla

Nyomdai kivitelezés: Pátria Nyomda Zrt.
Felelős vezető: Orgován Katalin vezérigazgató

DOI: https://doi.org/10.36250/01116_00

ISBN 978-615-6598-17-2 (nyomtatott)
ISBN 978-615-6598-19-6 (elektronikus PDF) | ISBN 978-615-6598-21-9 (ePub)

© A szerkesztők, 2023
© A szerzők, 2023
© A kiadó, 2023
Minden jog védve.

Tartalom

Ajánlás	9
Előszó	11
Beluszky Pál: A magyar főváros az idők hullámvasútján	13
1. „Eredendő” adottságok	13
2. Pest-Buda az első hullámhegyen (13. sz. – 1541)	17
3. Távol Európától	20
4. Árnyékban (1688–1790)	22
5. Az országközpont kiformálódása (1780-as évek – 1867)	23
6. Élet a hullámhegyen – Világváros születik (1867–1918)	29
7. A dualizmus kori Budapest – a szellemi élet központja	33
Felhasznált irodalom	35
Ajánlott irodalom	36
Jeney László: Budapest településföldrajzi pozíciója a kelet-közép-európai városhierarchiában	37
Bevezetés	37
1. A kelet-közép-európai városhálózat hosszú távú fejlődésének mérföldkövei	37
2. A népességnagyság szerinti városrangsor: Varsó és Budapest az élen	44
3. A gazdasági funkciók alapján kirajzolódó városhierarchia:	
a fővárosok vezető szerepe	48
4. A városhierarchiában betöltött pozíció és a gazdasági fejlettség összefüggése	50
Összefoglalás	54
Felhasznált irodalom	55
Molnár Dóra: Közigazgatási korszakok Budapest és agglomerációja fejlődéstörténetében	57
Bevezetés	57
1. Közigazgatási fejlődéstörténet az államalapítástól a kiegyezésig	57
2. Budapest megszületése: az 1873-as városerőseítés	60
3. Az I. világháború felé	62
4. Budapest közigazgatása 1918 és 1945 között	63
5. A Nagy-Budapest koncepció és a centralizáció évei	65
6. Budapest a tanácsrendszer évei alatt	66
7. Egy új korszak kezdete: 1990	67
8. Változások 1994 után	70
9. Napjaink Budapestje 2010 után	72
10. Az agglomeráció hányattatott sorsa	74
Összegzés	80
Felhasznált irodalom	80
Kovács Zoltán – Székely Gáborné: Budapest lakáspiacának másfél évszázados fejlődése	85
Bevezetés	85
1. Lakásviszonyok a városerőseítéstől az I. világháborúig	86
2. Lakáshelyzet a két világháború között	88
3. „Lakáspiac” az államszocialista időszakban	89
4. Lakáspiaci folyamatok a rendszerváltozás után	93
5. A lakásállomány jellemzői napjainkban	95
6. Lakásviszonyok, lakásmobilitás, városfelújítás	100
Összegzés és kitekintés	104
Felhasznált irodalom	105

Pál Viktor – Uzzoli Annamária: A jóllét arcai. Az egészséggel összefüggő életminőség Budapesten	107
Bevezetés	107
1. Az életminőség, az egészséggel kapcsolatos életminőség fogalma, jellemzői	108
2. A jólét és a jóllét arcai Budapesten – az életminőség objektív és szubjektív elemei	111
3. Budapest mint fertőzési gócpont szerepe a Covid-19-járvány idején	125
4. Az egészségügyi ellátás jellemzői és térszerkezete Budapesten	128
Összefoglalás – Múlt, jelen, jövő	140
Felhasznált irodalom	143
Kovács Zoltán – Dövényi Zoltán: A budapesti agglomeráció kialakulása, fejlődése és változó térszerkezete	147
Bevezetés	147
1. Az agglomeráció térszerkezetét formáló tényezők	148
2. Az agglomeráció korai története, formálódó térszerkezete	149
3. Az agglomeráció fejlődése a két világháború között	154
4. Az agglomeráció fejlődése az államszocializmus időszakában	155
5. Az agglomeráció átalakulása a rendszerváltozás után	161
Összegzés és kitekintés	169
Felhasznált irodalom	170
Tiner Tibor: A főváros és agglomerációjának közlekedéshálózata: a jelenlegi helyzet és jövőkép	173
1. Történeti bevezető – az elmúlt évtizedek öröksége	173
2. Budapest és agglomerációjának jelenlegi közlekedéshálózati gondjai	176
3. Fővárosunk közlekedéshálózatának jövőképe	179
4. 2030-ig megvalósítható konkrét hálózatfejlesztési programok	183
Összefoglaló következtetések	193
Felhasznált irodalom	194
Sikos T. Tamás: Budapest kiskereskedelmének lenyomatai	197
Bevezetés	197
1. Budapest kereskedelmi zónáinak szerkezeti jellemzői	197
2. Góliátok versenye a bevásárlóközpontok piacán, összehasonlításuk, versenyanalízis	200
3. A budapesti agglomeráció nyugati kapuja kiskereskedelmének szívóhatása	206
4. A vevők véleménye a bevásárlóközpontokról	212
Összegzés	215
Felhasznált irodalom	215
Fonyódi Mariann – Kiss Kornélia – Michalkó Gábor: A jó helyek térbeli dinamikája a budapesti városfejlődésben	217
Bevezetés	217
1. Jó hely – jobb élet	219
2. Budapest jó helyei: történelmi kitekintés	221
3. Budapest szabadidőiparát formáló trendek	238
Felhasznált irodalom	239
Szendi Dóra: Lehet-e Budapest Kelet-Közép-Európa legokosabb városa?	243
Bevezetés	243
1. Elméleti áttekintés	244
2. Budapest okosváros-stratégiájának kulcselemei	252
3. Budapest mint okos város pozíciója a kelet-közép-európai fővárosok között, a globális okosváros-rangsorokban	258
4. Budapest helyzetének várható változása a térségben	271
Összegzés	274
Felhasznált irodalom	275

Egedy Tamás: A lehetőségek kapujában: úton a kreatív és tudásintenzív Budapest felé	281
Bevezetés	281
1. A kreatív gazdaság és a város	282
2. Múlt és jelen – Budapest útja a kreatív várossá válás felé	283
3. Mit mutat a statisztika?	286
4. A budapesti agglomeráció a kreatívok szemében	292
5. Javaslatok a kreatív gazdaság fejlesztéséhez	296
Összegző gondolatok	297
Felhasznált irodalom	298
A szerzőkről	301

Vákát

Ajánlás

„Buda és Pest sz. kir. fővárosok, valamint Ó-Buda mezőváros és a Margit-sziget, ez utóbbiak Pest vármegyéből kikebelezetvén, Buda-Pest főváros név alatt egy törvényhatósággá egyesítetnek.”

150 évvel ezelőtt, a fentebb idézett mondattal kezdődött az egyesített főváros létrejöttét megállapító 1872. évi XXXVI. törvénycikk. A jeles évfordulóhoz kapcsolódva jelenik meg a *Budapest, ahol a múlt a jövővel találkozik* című, igényes kivitelű, szakmailag felkészült szerzők munkáit felvonultató tanulmánykötet. A Kárpát-medence legjelentősebb, illetve a kelet-közép-európai térség meghatározó városának múltja, jelene és várható jövője képezi a könyvben található munkák elemzésének tárgyát. A történeti kitekintésen túl, a közelmúltban végbement fejlesztéseket, koncepciókat, jellemző tendenciákat is tárgyalják a szerzők. Tágabb perspektívából szemléltetik Budapest és agglomerációjának kialakulását, jelenlegi helyzetét és valóságát, mind a közlekedéshálózat, mind a változó térszerkezet tekintetében. A tanulmányokban nyomon követhető a főváros és térsége közigazgatás-története, lakáspiacának másfél évszázados fejlődése, illetve a helyi kiskereskedelem lehetőségei. A szerzők tárgyalják az itt élők egészséggel összefüggő életminőségének kérdéskörét, a szabadidőhöz kötődő „jó helyek” létrejöttét és elhelyezkedését, ugyanakkor elemzik a magyar főváros gazdaságának nemzetköziesedését, a külföldi működő tőke beáramlásának hatását, illetve a multinacionális vállalatok megjelenésének mikéntjét is. Településföldrajzi vizsgálódás tárgyát képezi még a kötetben Budapest pozíciójának megállapítása a kelet-közép-európai városhierarchiában, amelyhez különböző statisztikai mutatókat hívnak segítségül a szakemberek. A kötet szerzői a város jövőjét illetően ráirányítják figyelmünket a digitális technológiákra, a fenntarthatóság és az élhetőség kérdéskörére is. A másfél évszázadon is túlmutató tanulságok és a jelenlegi állapotok össze és elemző leírása, illetve a jövő kihívásaira megoldásokat kínáló írások mindenképpen érdeklődésre tarthatnak számot.

Navracsics Tibor
területfejlesztési miniszter

Vákát

Előszó

Jelen kötet előzménye az Eötvös József Kutatóközpont Gazdaság és Versenyképességi Intézete által „A Modern Városok” program keretében indított konferenciasorozat volt, amely Budapest történetével, fejlődésével és jövőjének alakulásával foglalkozott. A jelentős szakmai részvétel mellett lezajlott előadások iránti érdeklődés – és nem utolsósorban Budapest létrejöttének közelgő 150. évfordulója – arra indította a kötet szerkesztőit, hogy az elhangzott gondolatokra építkezve megfogalmazzák az ország fővárosát érintő legfontosabb kutatandó témaköröket.

Az évfordulóhoz közeledve Budapest társadalmának, gazdaságának térbeli megoszlásával foglalkozva megkerülhetetlen, hogy vizsgáljuk a főváros helyét a közép-európai városok rendszerében. A három város, a Duna bal partján fekvő Pest, valamint a jobb partján elterülő Buda és Óbuda városának egyesítésével nyílt meg annak lehetősége, hogy a főváros az Osztrák–Magyar Monarchia Béccsel rivalizáló társközpontjává váljon, egyben a Kárpát-medence centruma is legyen. Budapest volt ez idő tájt a társadalmi és technikai modernizáció hídfőállása. Igazán iparának köszönhetette, hogy ki tudott lépni a világvárosok piacára, hiszen termékei jelentős újdonságnak számítottak, így sok sikert hoztak és segítették a városfejlődést is. Hosszú időn keresztül Budapest ipara volt a zászlóshajó, amely a főváros nemzetközi kapcsolatait is meghatározta.

Az 1989–90-es rendszerváltás tovább erősítette ezt a folyamatot, amelynek eredményeként Budapest a térség egyik legdinamikusabb városa lett, és esélye nyílt arra, hogy a nemzetközi városhálózatban, a kelet-közép-európai térségen belül, komoly pozíciót foglaljon el. Ezt többek között köszönhetette a beáramló külföldi tőkének is: a multinacionális cégek elkezdték kiépíteni hálózataikat a fővárosban, mivel itt találták meg mindazt, ami számukra fontos volt – a képzett és olcsó munkaerőt, amely még szakmailag alakítható és rugalmas volt, továbbá a fejlett infrastruktúrát és a jelentős vásárlóerő-potenciált.

Kelet-Közép-Európa fővárosai – néhány rövidebb történelmi időszakot leszámítva – sosem voltak képesek a térség egészére kiterjedő vonzást gyakorolni – különösen a szocialista évtizedek zárt keretei között. A rendszerváltással és az elmélyülő globalizációval a kelet-közép-európai nagyvárosok megkérdőjelezhetetlenül országaik motorjaivá váltak – de ez vajon elegendő lehet a nagytérségi vezető szerephez Budapest vagy versenytársai esetében? Az egykori államszocialista blokk európai integrációja révén a térségben könnyen átjárhatóvá váltak a határok, illetve fokozatosan elmélyültek az olyan regionális kooperációk, mint a visegrádi együttműködés, így különös aktualitást kap a kérdés: vajon van-e Kelet-Közép-Európának „fővárosa”? Budapest – a kapuváros a Balkán felé, a Kárpát-medence első számú központja – aspirálhat-e a V4-ek vezető szerepére?

A kötetben vizsgáljuk továbbá még azt a sajátos, hosszú történelmi fejlődési utat, amely a fővárost és a hozzá ezer szállal kapcsolódó agglomerációt összeköti. Ez a régió a Kárpát-medence központi, sűrűn lakott térségeként már a prekapitalista időktől kezdve kitüntetett szerepet játszott az ország térszerkezetében, s az 1873-as város-egyesítés is lényegében a korai agglomerálódás tényét ismerte el. Külön hangsúlyt kap

az agglomeráció fejlődésének rendszerváltozás utáni térfolyamata, amikor Budapest és elővárosai között a kapcsolatok és a munkamegosztás jellege új fejlődési szakaszba léptek. Budapest metropolisszá formálódásában kiemelt szerepe volt a fővárosi közlekedési hálózat több lépcsőben megvalósult fejlődésének. A másfél évszázadot átfogó folyamatra a hálózat szüntelen bővülése, térszerkezetének a változó utazási igényekhez való igazítása volt a jellemző. Ezzel párhuzamosan fontos hálózatfejlesztési feladat volt a főváros és az egyre nagyobbra növekvő agglomeráció települései közötti sokoldalú személyközlekedési kapcsolatok kiépítése, amely a különböző kötött pályás, valamint a közúti közlekedési hálózatok bővítését is megkövetelte. A kötet bemutatja és röviden értékeli Budapest és agglomerációja közlekedési hálózatának jelenlegi állapotát, kiemelve annak legfőbb működési problémáit. Ezt követően egyrészt vázolja azokat a stratégiai fontosságú fejlesztési célokat, amelyek elérésével egy hatékonyan működő, környezetkímélő közlekedéshálózattal rendelkező, élhető nagyváros teremthető meg. Másrészt sorra veszi mindazon fejlesztési eszközöket, amelyek a fenti célok elérését szolgálják. Közülük a legfontosabbak: 1. Biztonságos, kiszámítható és integrált fővárosi közlekedési rendszer létrehozása. 2. Az agglomeráción belüli közlekedési térkapcsolatok terén a kooperáció elmélyítése és sokoldalúbbá tétele. 3. Az integrált hálózatfejlesztés intelligens (energiatakarékos, nem szennyező és zajmentes) formáinak elterjesztése. 4. A fővárosi közterületek használatában a gépjármű- és gyalogosforgalom közötti optimális arányok kialakítása a konfliktushelyzetek minimalizálásával. 5. Az intermodális személyközlekedési kapcsolatok bővítése és utasközpontú fejlesztése.

Budapest az elmúlt 150 évben a szórakozás, a kultúra, a sport, az egészségmegőrzés és az aktív kikapcsolódás színtere is volt. A főváros biztosítani tudta budapestiek és a magyar fővárosba látogatók számára a „jó helyeket”, amelyek alkalmasak az egyéni és a társas szabadidő-eltöltésre, örömteli, boldog pillanatok megélésére.

Hatékony városfejlesztési megoldásokat igényelnek az olyan komplex kihívások is, mint a globalizáció káros hatásai, az ipar 4.0, a mesterséges intelligencia vagy a jelenlegi világjárvány, ezért az okosvárosokkal kapcsolatos kutatások prioritássá váltak. 2000 után a kreatív gazdaság is megerősödött Magyarországon: különösen a tudásintenzív iparágak előretörése volt látványos az elmúlt két évtizedben. Ennek köszönhetően Budapest szerepe felértékelődött, és a budapesti agglomeráció súlya jelentősen nőtt a magyar kreatív gazdaságban, amit a válságok sem tudtak érdemben befolyásolni. Mindez napjainkban aktívan formálja Budapest földrajzi környezetét: a főváros társadalma, gazdasága és nem utolsósorban a város fizikai környezete és térbeli megjelenése jelentős átalakuláson megy keresztül.

Budapest, 2022. június 22.

A szerkesztők

A magyar főváros az idők hullámvasútján

Pest-Buda hosszú utat tett meg a történelem hullámvasútján, míg a „ma” megállójához érkezett. Jelen tanulmányunkban ennek az útnak a város szempontjából kiemelkedő szakaszait, hullámhegyeit vesszük szemügyre, e „jó” periódusok okait, feltételeit kutatva.

1. „Eredendő” adottságok

A Kárpát-medencében a Dunakanyar vidéke, ezen belül is a folyam Gellért-heggyel koronázott (a mai Margit- és Csepel-sziget közötti) szakaszának „melléke” kiváló városfejlesztő adottságokkal rendelkezett-rendelkezik; e néhány tucat km²-nyi terület predesztinálva volt egy (nagy)város felnövelésére.¹

Pest-Buda földrajzi energiái sokrétűek:

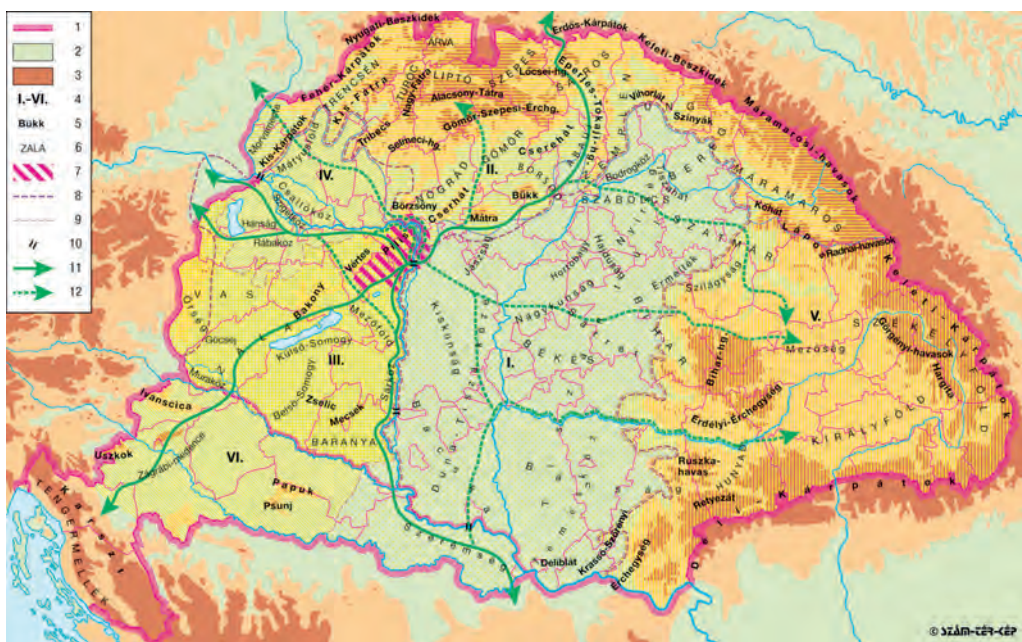
1. A Dunakanyar környéke a Kárpát-medence közepe, súlypontja; nem geometriai közepe, hanem népességi, gazdasági és uralmi – geopolitikai súlypontja, ahonnan az országperemek elérhetősége optimális, s ennek hatalmi, igazgatási, hadászati s gazdasági-forgalmi előnyei egyértelműek.
2. Egy olyan nagy kiterjedésű (körülbelül 300 ezer km² területű), majd tökéletes medencében, mint a Kárpátok gerincén belül fekvő terület, kézenfekvő, hogy *centrális-sugaras térszerkezet* alakuljon ki; ezt támogatják a medence közepe felé tartó folyóvölgyeket követő természetes útvonalak, a hegységkeret és a medencefenék alföldjei-dombságai eltérő gazdasági szerkezetéből, a közöttük kialakult munkamegosztásból következő centripetális-centrifugális erővonalak. Egy ilyen térszerkezet esetében már csak a radiális térpályák központjának „bemérése” szükséges az ország központja helyének kijelölésekor. Ez a kiváló forgalmi fekvés hozzájárult ahhoz, hogy a Dunakanyar és környezete a Kárpát-medencének gazdasági, politikai centruma legyen, hogy ne csak topográfiai szempontból alakuljon ki a centrum-periféria viszony a régió s az ország más területei között. Ez a fekvés predesztinálta e tájat az országos politikai-hatalmi, majd a gazdasági központ kialakulásának helyszínére.
3. Pest-Buda kiváló forgalmi helyzete nem csak centrum voltából fakadt; a Kárpát-medence történelme során mindvégig megkülönböztetett jelentőségű volt a Duna

¹ Nyilvánvalóan nem tételezzük fel, hogy a „természet”, a természeti erőforrások, földrajzi energiák automatikusan várost emelnének bárhol, de ha egy táj, régió társadalma elérkezik fejlettségének azon fokára, amikor egyes tagjai, csoportjai között munkamegosztás alakul ki, akkor szükségszerűen megjelenik a földrajzi munkamegosztás is, s létre kell jönnie a csere helyszíneinek, a városoknak. A társadalomnak pedig ki kell választani a városépítésre alkalmas helyszíneket. Pest-Budát társadalmi szükséglet hívta életre, kialakulásának helyszínét viszont a „természet” kínálta adottságok (is) sugallták.

- vízi útja, s a folyam jobb partját követő szárazföldi útvonal, amely a Balkán, Kis-Ázsia, sőt a Levante s Európa központi régiói között teremtett kapcsolatot.²
4. A Dunának a középkorban elsősorban stratégiai jelentősége volt, majd a 18–19. században az árucseré élénkülése nyomán a magyarországi agrárexport javarészt e folyón hagyta el az országot, Pest-Buda mellett kisebb-nagyobb gabonakereskedő városok sorát virágoztatta fel partjainál (Újvidék, Apatin, Baja, Dunaföldvár, Vác, Komárom, Győr, Moson, Pozsony stb.). Pest-Buda példátlanul gyors, 18. század végi, 19. századi gyarapodása, országközponttá válása a Duna vízi útja, az azon zajló forgalom, a folyam által lehetővé tett terményfelvásárló szerepkör, az ebből gazdagodó polgárság nélkül alig elképzelhető. A Duna menti nemzetközi jelentőségű *útvonalhoz* Budánál csatlakozott az Adriai-tenger felől Zágrábon, a Balaton-felvidéken, Fehérváron át vezető, ugyancsak nemzetközi jelentőségű, a tengeren bonyolódó export-importunkat hordozó útvonal. A Pestről kiinduló, az Északi-középhegység (a Felföld) hegylában futó utat a Hernád völgyén és a Szepességen át Lengyelország felé irányuló forgalom használta, de innen ágazott ki a tokaji révén át Erdéllyel kapcsolatot teremtő legfontosabb útvonal is. Végül a Duna bal partján indult Pestről a Kisalföld északi peremén, Nagyszombaton át Morva- és Csehországba vezető kereskedelmi útvonal, amely különösen a középkorban volt forgalmas.
 5. Az sem véletlen, hogy a nemzetközi jelentőségű útvonalak fordítópontja Pest-Budánál alakult ki. Ezeknek az utaknak, ha össze kívánták kapcsolni az egyes országrészeket, át kellett kelniük a Dunán. Erre pedig a Duna Kárpát-medencei szakaszán, különösen annak észak–déli futású részén, a Dunakanyartól a Dráva torkolatáig meglepően kevés alkalmas hely kínálkozott (árvizektől rendszeresen elöntött árterek, szigetek nehezítették az átkelést). Csak Pest-Budánál s kevésbé egyértelműen Bajánál kínálkozott az év majd egészen használható átkelőhely a Duna észak–déli futású szakaszán. A pesti Duna-szakasz a Gellért-hegy lábánál, a mai Erzsébet hídnál keskenyedik el legjobban. A *tabáni révhely* évszázadokon át a Kárpát-medence forgalmának kitüntetett pontja, összegyűjtője és szétosztója. Környéke ideális hely volt egy országos hatókörű település kialakulása számára. Jelentőségét mutatja, hogy már a rómaiak erődöt építettek az átkelő bal partján, a Barbarikum területén, védendő a révhelyet. A római erőd romjai közé telepedtek le a honfoglalás utáni kor első „pesti” lakói, a kereskedelemmel foglalkozó izmaeliták (mohamedán népcsoport).
 6. Mindezen forgalmi előnyök akkor aktivizálódtak, amikor a társadalmi és földrajzi munkamegosztás előrehaladtával nagyobb volumenűvé vált az árucseré, először a 13. századtól kezdődően a középkorban, majd különösen a 18. század második felétől. A felélénkülő árucseré aktivizálta a más-más árufelvételeket előállító tájak

² A Duna a régészeti leletek bizonyossága szerint már a történelem előtti időkben népek, kultúrák érintkezésének, vándorlásának útvonala; a Római Birodalom idején védvonal, a jobb partján futó kiépített út stratégiai jelentőségű volt. Az államalapítás után „kitűzött” úgynevezett Jeruzsálemi út a Szentföld felé teremtett kapcsolatot, s nemcsak zarándokok járták, hanem „keleti” árukkal üzletelő kereskedők is. Ez az útvonal Budát egy nemzetközi kapcsolatrendszer állomásává tette.

közt húzódó úgynevezett *vásárvonalakat*, a csere zónáit. A Kárpát-medence fő vásárvonalai a hegyvidékek és az alföldek között, illetve a Dunántúl és az Alföldet elválasztó Duna vonalán alakultak ki. Pest-Budánál (környezetében) a Kárpát-medence négy nagytája érintkezik, illetve közelíti meg egymást: az Alföld, a Dunántúl, a Felföld és a Kisalföld. Sehol a Kárpát-medencében nem csomósodnak ily számban a markáns vásárvonalak. E zónákban ott a legélénkebb a csere, ahol közlekedési vonalak metszik azt, ahová kényszerítő körülmények (hágók, révhelyek, kiterjedt közlekedési akadályok) terelik a forgalmat. Pest-Dunánál a vásárvonalak csomósodását a Kárpát-medence egyik, ha nem a legfontosabb révhelye s egy sor nemzetközi jelentőségű természetes, később kiépített útvonal metszi. Ezek a tényezők, adottságok hozták létre Pest-Budánál a Kárpát-medence *legenergikusabb* pontját (1. ábra).



1. ábra: Pest-Buda helyzete a Kárpát-medencében, a fontosabb út- és vásárvonalak

Forrás: a szerző szerkesztése

Megjegyzések: 1 = Magyarország határai a dualizmus korában; 2 = alföldek; 3 = magashegységek; 4 = az ország nagytjai: I. Alföld, II. Felföld (Felvidék), III. Dunántúl, IV. Kisalföld, V. Erdély, VI. Horvátország és Szlavónia; 5 = tájnevek; 6 = vármegyék nevei; 7 = az „ország közepe”; 8 = Kárpát-medence legfontosabb vásárvonalai; 9 = vásárvonalak; 10 = fontosabb révhelyek a Dunán; 11 = a legfontosabb (természetes) nemzetközi útvonalak; 12 = egyéb fontosabb útvonalak

7. Még egy, már nem „öröktől fogva létező” természeti adottság járult hozzá az egész országra kiterjedő (Trianonig a Kárpát-medencére kiterjedő) hatáskörű, domináns (hegemón?) város – Pest-Buda – kialakulásához a Kárpát-medencében, nevezetesen a *magyar államszervezet centralizált* volta. A Magyar Királyságban nem

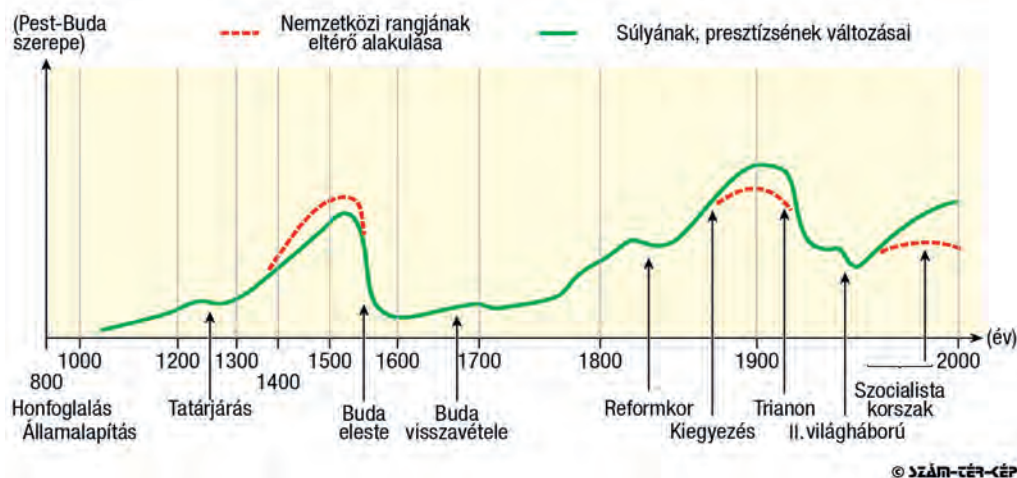
jutottak érvényre az Európa számos országára jellemző regionalizációs, föderalista törekvések, nem alakultak ki – a speciális helyzetű Erdélyt leszámítva – jelentős önállósággal rendelkező tartományok, föderális államok, országmozzaikok, mint például a középkorban még a centralizált államok példajaként emlegetett Franciaországban, nem is beszélve (a 19. század második feléig nem is létező) Németországról, Olaszországról, de még akár Ausztriát (a Habsburg Birodalmat) is említhetnénk. Az egyközpontú hatalom hozzájárult a gazdaság, a kultúra koncentrációjához – egy központban, Pest-Budán.

8. A vázolt kép teljességéhez hozzátartozik természetesen néhány hiányzó adottság, illetve a „balsors”. Már a középkor derekán korlátok közé szorította Pest-Buda kiteljesedését a Kárpát-medence s a város tengerektől való elszigeteltsége. A népvándorlás korának viharai után konszolidálódó Európa kibontakozó gazdasága, kereskedelme erősen támaszkodott a tengereken bonyolódó forgalomra, a kikötővárosokra, a tengerek közelségére. A középkori Európa „műhelye”, kereskedőháza Észak-Itália s két világvárosa, Velence és Genova, s Európa legnépesebb városa, Konstantinápoly és kikötőváros. Majd a kora újkorban az Atlanti-óceán kikötővárosai váltak a világ gazdaság és -kereskedelem „zászlóshajóivá” (elnevezést a képzavarért) (London, Gent, Brügge, Ypres, Amszterdam, Hamburg stb.), de közvetlen tengeri kapcsolatokkal rendelkezett például Párizs vagy Köln is, s a Hanza-városok szintén a tengeri kikötőiknek, kereskedelmüknek köszönheték virágzásukat N. J. G. Pounds szerint: „A 14. század elején Délkelet-Angliától és Németalföldtől a Rajna-vidéken át Észak-Itáliáig húzódó sáv volt az a tengely, amelyen a nagyvárosok legtöbbször elhelyezkedett, s a kontinens belkereskedelmi forgalmának legnagyobb hányada bonyolódott.”³ Ettől az urbanizációs zónától Pest-Buda távol esett, ami kétségtelenül korlátozta fejlődési lehetőségeit.

Végül meg kell említenünk Magyarországot, illetve Pest-Buda kitettségét a külső hatásokkal szemben; elsősorban az Oszmán Birodalom hódító törekvéseire, az ország középső harmadának elfoglalására, amelynek következtében Pest-Buda másfélszáz évre török végvárrá lett s kikerült az európai városfejlődés sodrából, valamint a közel négy évszázados „osztrák függőséget”, amely Pest-Budát másodhegedűsi szerepre kárhoztatta Bécs mögött, majd a trianoni békeszerződést, amely a kisállamok sorába kényszerítette Magyarországot s harmadára zsugorította Budapest „hatásterületét”, végül a II. világháború után a „Moszkvától” való függést, amely szintén kiszakította a várost a fejlett világ urbanizációs folyamataiból.

A következőkben e potenciális előnyök s a korlátozó tényezők érvényre jutását követjük nyomon a századok során. Az alábbi ábrán Pest-Buda városi súlyának az évszázadok során bekövetkező változásait kíséreltük meg szemléltetni (2. ábra).

³ Norman J. G. Pounds: *Európa történeti földrajza*. Budapest, Osiris Kiadó, 1997. 115.



2. ábra: Pest-Buda városi súlyának az évszázadok során bekövetkező változásai

Forrás: a szerző szerkesztése

Jól látható, hogy a honfoglalást követő két és fél, három évszázadban egyértelműen városi szerepkört betöltő település nem jött létre a mai Budapest környezetében. A római provinciává szervezett Dunántúlon és a Dráva–Száva közén létrejöttek az adott korban városnak tekinthető települések (a mai Óbuda helyén is kialakult Kr. u. 40 körül erődítmény és garnizonváros s mellettük egy polgári település, Aquincum), a római kori városok – így Aquincum is –, azonban a népvándorlások viharában megsemmisültek. A 895–896-ban a becslések szerint 400–450 (?) ezerre tehető honfoglalók egy várostalan tájat vettek birtokukba, s a honfoglalás, majd az államalapítás utáni évtizedekben-évszázadokban, egészen a 12. század végéig, nem kedveztek a feltételek a Kárpát-medencei városfejlődésnek. Az ország gazdasága közel állt az autarkiahoz, a földrajzi munkamegosztás kialakulatlan volt, a mezőgazdasági munkát végzők s a kézművesek személyükben nem váltak külön, így nem is koncentrálnálódhattak egy-egy településbe (városba). Elkülönült kézműves és kereskedelmi tevékenység, illetve az e tevékenységeket folytató lakosság nélkül, vagyis városi polgárság nélkül, nagyobb volumenű, folyamatos árucseré nélkül pedig „valódi” városok nem vagy igen csekély számban alakulhattak ki, noha e korai századokban is felbukkantak bizonyos „központi funkciók” Pest-Buda területén vagy környezetében – Óbudán például királyi uradalmi központ működött, valamint hiteles helyként szolgáló káptalan.

2. Pest-Buda az első hullámhegyen (13. sz. – 1541)

A 13. századra ért el a magyar társadalom fejlődése arra a szintre, amikor már szüksége volt városokra, s el is tudta tartani a kialakuló városokat. Uralkodóink képességeit dicséri, hogy felismerték ezt a folyamatot és maguk is támogatták a városodást.

A társadalom szerkezetében, termelési színvonalában a következő, a városkeletkezést-növekedést támogató változások említendők:

- A 12–13. századi európai „agrárforradalom” újításainak átvétele és az európai klíma kedvező változása megkettőzte a mezőgazdasági hozamokat, lehetővé tette növekvő mennyiségű áru piacra vitelét. Lehetővé vált nagyobb számú-arányú nem agrártermelő kiválása a mezőgazdaságból, ezáltal elmélyülhetett a *munkamegosztás*. A tömegárúk – gabona, bor, élő állat, hal, méz, állatbőr gyapjú stb. – növekvő cseréje élénkítette a kereskedelmet, felértékelte az áruszállításban kedvező helyzetet elfoglaló települések pozícióit, segítette városiasodásukat.
- Előrehaladt az agrár- és a kézműves tevékenységet folytatók elkülönülésével járó társadalmi munkamegosztás is.
- A külső fenyegetettség, mindenekelőtt a tatárok támadásától, illetve a tatárjárás (1241–1242) után annak megismétlődésétől való félelem nyomán elsősorú feladattá vált az országvédelem kérdése. A tatárjárás tapasztalatai azt mutatták, hogy hatékony védelmet csak a várak, a kőfalakkal övezett városok nyújthatnak. Így az uralkodó, IV. Béla és utódai nagy eséllyel támogatták a városfejlődést. Az uralkodó ekkor költöztette a budai Várhegyre a környék megmaradt lakosságát.

A 13. század végén Pest-Buda még nem az ország hegemon fővárosa; királyaink nem tartózkodtak folyamatosan Budán, gyakrabban Óbudán voltak, vagy a középkori szokások szerint udvartartásukkal egyetemben járták az országot. A 14. század kezdetétől a töröknek való hódolásig (1541) Pest-Buda ezen a fejlődési pályán haladt tovább, illetve ez a fejlődési pálya teljesedett ki.

Gazdasági téren Pest-Buda funkcióinak kiteljesedését a nemzetközi kereskedelmi központok közé való feljutása és az ország egyértelmű és növekvő súlyú gazdasági központjává válása jelentette. Buda és Pest már nemcsak az alkalmasszerűen érkező külföldi kereskedők piachelye, nemcsak élénk éves vásárok színhelye, nem csupán a forgalom többszöröződött meg, hanem e tevékenysége beépült az európai gazdasági rendszerbe, kapcsolatai sokrétűekké váltak s intézményesültek. Ennek jellemző formája volt a külföldi, többnyire jelentős tőkével érkező kereskedők végleges vagy átmenetinek szánt letelepedése Budán, akik továbbra is fenntartották rokoni-üzleti kapcsolataikat korábbi lakóhelyükkel. Többségük német nyelvterületről, az ausztriai és délnémet tartományokból, Bécsből, Nürnbergből, Regensburgból érkezett. Az Anjouk uralkodása idején, majd a 15. század második felében Észak-Itália is jó néhány kereskedőt küldött Budára. A 15. században a nemzetközi kereskedelem modern formái, így a „multinacionális” cégek képviselői, lerakatai is megjelentek Budán (a Fugger-ház, az augsburgi Welser cég, firenzei cégek stb.).

Buda a hazai kereskedelemnek is uralkodó központjává vált. Becslések szerint a külföldi áruk 70%-a budai polgárok közvetítésével került hazánkba, ők adták tovább az ország kereskedőhelyeinek. Így Pest-Budát akár már a középkor vonatkozásában is az ország „vízfejének” nevezhetnénk, igaz, ennek kialakulásában Buda árumegállító joga s az ehhez társuló útkényszer is hozzájárult.

Pest-Buda egyre inkább rendelkezett a korabeli városi élet kellékeivel. A 16. század elején Budán 25, Pesten 11 céh működött. A 14–15. században Buda fokozatosan az ország vitathatatlan *hatalmi-politikai* és *adminisztratív* központjává vált. Zsigmond nagyszabású építkezéseket folytatott a budai várhegyen, s az építkezéseket Mátyás király reneszánsz pompával folytatta. Az országos intézményeket már Zsigmond áttelepítette Budára.

Buda a Magyar Királyság *nemzetközi kapcsolatainak* is központjává vált. E kapcsolatok egyrészt a Balkán, másrészt Közép-Európa, a német fejedelemségek, Lengyelország és Észak-Itália felé irányultak. Buda tehát elsősorban Közép-Európa s időnként a Balkán „világvárosa”. A sokoldalú nemzetközi gazdasági és politikai-diplomáciai kapcsolatrendszer ellenére már akkor is felismerhetők Pest-Buda nemzetközi szerepében azok a *korlátok*, amelyek újra és újra feléledtek, egészen napjainkig. Ezek:

- Buda elsősorban befogadója a külföldi kapcsolatoknak: itt nyitnak képviseleteket a külföldi cégek, ide telepednek át a külhoni kereskedők, ide érkezik közvetítősükkkel a külföldi tőke, a királyi udvar fogadja a külhoni tanácsadókat, humanista művészeket, tudósokat, s nem a budaiak hódítják meg a külföldet.
- Buda gazdasági súlya, polgárainak vagyona, „cégeinek” volumene jelentősen elmaradt az észak-itáliai, délnémet városokétól, de még Bécsétől is.
- Budán a tőke hozadéka adatszerűen kimutatható módon csekélyebb volt, mint Európa fejlettebb régióiban.
- Buda, s rajta keresztül az ország, többnyire közvetítőkön keresztül érintkezett Európa nyugati régióival; a magyar kereskedők rendszerint csak Bécsig jutottak el, de például a korszak vége felé egyre jelentősebbé váló exportcikkünket, a vágómarhát gyakran már Nyugat-Magyarországon felvásárolták a közvetítő kereskedők.
- Buda gazdaságának „akciórádusza” Közép-Európára terjedt ki: az ausztriai tartományokra, Cseh- és Morvaországra, Észak-Itália városaira, Dél-Németország közelebbi területeire (3. ábra).
- A városhármas – amelyet a kortársak a jogi különállás ellenére egységes városnak tekintettek – lélekszáma a 15. században meghaladta a 20 ezer főt; Budának 13–14 ezer, Pestnek közel 10 ezer lakója lehetett. E lélekszámmal versenyre kelhettek a közép-európai városokkal, Béccsel, Prágával. Ugyanakkor Itáliában ekkor 80–100 ezres, Nyugat-Európában 25–50 ezres városok is találtak.

A 15. század dereka az ország s Pest-Buda középkori fejlődésének csúcspontja; el kell fogadnunk Makkai László történész véleményét, miszerint „[...] a XV. század első évtizedeiben volt a legkisebb távolság a nyugat-európai és a magyarországi városiasodás között”.⁴

⁴ Makkai László: A magyar városfejlődés történeti vázlata. In Borsos József (szerk.): *Vidéki városaink*. Budapest, KJK, 1961. 41.



3. ábra: Buda nemzetközi kapcsolatai a középkor végén

Forrás: a szerző szerkesztése

Megjegyzések: 1 = a Magyar Királyság területe; 2 = intenzív és sokoldalú kapcsolatok övezete; 3 = közepes intenzitású kapcsolatok övezete; 4 = a speciális kapcsolatok övezete (a török hódítás előtt hatalmi, politikai kapcsolatok; utána hadszíntér, diplomáciai tevékenység); 5 = kis intenzitású, de rendszeres kapcsolatok; 6 = esetleges, ritka kapcsolatok.

3. Távol Európától

Am a 15. század végén az Osmán Birodalom feltartóztathatlannak tűnő terjeszkedését látva a kortársakban is felmerült a töröknek való hódolás réme. A baljós árnyból való-ság lett, a „nyugathoz” való felzárkózás folyamata torzó maradt. A „vég” már Mátyás halálával elkezdődött (1490): a királyi hatalom meggyengülése, az udvar pénztelensége, az ország déli védvonalának török kézre kerülése, a szaporodó török betörések már a 15–16. század fordulóján jó néhány tehetős budai polgárt az országból való távozásra bírtak. 1526 szeptemberében a törökök bevonultak Budára is; kétheti ott-tartózkodás után zsákmánnyal rakodva kivonultak ugyan, de Pest-Buda sorsa megpecsételődött. A város végleges török kézre kerüléséig eltelt másfél évtized már csak agónia: II. Lajos halála

után ugyanis *két uralkodót* is választottak a megosztott magyar rendek. A két király hívei több alkalommal és kölcsönösen ostromolták s foglalták el Budát, s ugyancsak kölcsönösen üzték el a városból a másik félhez húzó polgárokat. 1541-ben Szulejmán már egy elnéptelenedő, elszegényedett, korábbi funkcióitól és fényétől megfosztott várost foglalt el. Századok építőmunkája, a „Nyugathoz” való felzárkózás esélye enyészett el néhány rövid évtized alatt.

Mielőtt a török hódoltság következményeit vázolnánk, hangsúlyoznunk kell, hogy a sanyarú századokért nemcsak az ország központi régióinak hódoltsági területté válása, még csak nem is a véget nem érő magyar „belháborúk tehetők felelőssé, hanem egy lopakodó folyamat is, mégpedig Európa regionális-, geo- és gazdaságpolitikai átrendeződése, *gazdasági súlypontjának fokozatos átcusúsása* Észak-Itáliából (s általában a Mediterráneumból) »Atlanti Európába«, a Németalföldre, Németország nyugati tartományaiba, a Rajna-vidékre, majd Angliába. Ez a régió a 15. századtól kezdődően a *korai kapitalizmus* kibontakoztatásában vállalt vezető szerepet. A feudális viszonyok bomlása teret nyitott a tőkés ipar korai formáinak terjedése előtt. Az atlanti partvidékre, annak felvirágzó nagy kikötővárosaiba (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bréma, Hamburg, London stb.) tevődött át a világkereskedelem központja. Megváltozott a nemzetközi kereskedelem jellege is. Míg korábban elsősorban a luxuscikkek – drága textíliák, ötvösáruk, »keleti« fűszerek stb. – közvetítését végezte a világkereskedelem addig a 15–16. századtól kezdve már tömegáruk cseréje folyt; a gyorsan növekvő városi lakosság ellátására élelmiszert, nyersanyagokat importáltak s cserébe iparcikkeket (elsősorban textilárukat, posztót, fémeszközöket) szállítottak a kevésbé fejlett régiókba. Az ugrásszerűen növekedő nyugat-európai élelmiszer- és nyersanyagigény, meg az Amerikából özönlő nemesfém »*árforradalomhoz*« vezetett: a növekvő termelékenység és kínálat következtében az iparcikkek ára nem vagy csak kismértékben emelkedett, az élelmiszerek árai viszont többszörösére növekedtek a 16. században. A nagyarányú ármozgások rendkívül dinamikus hatottak Európa gazdaságára. Nagy területek, a Balti-tenger partvidéke, Lengyel-, Cseh- és Magyarország, a keleti német tartományok kapcsolódtak be a tömeges (agrár) ártermelésbe és kivitelbe, ezzel egyúttal piacot teremtve a nyugat-európai iparcikkek számára. Az agrártermelő Közép- és Kelet-Európa egyre inkább az iparos-kereskedő Nyugat periferiájává vált. Ezek a folyamatok elsősorban az agrártermelésnek kedveztek. A megváltozott arányok miatt a nyugat-európai iparcikkek olcsóbbakká váltak Közép-Európában, igen erős versenytársat teremtve a helyi iparnak. Ezért nem tudtak Közép- és Kelet-Európában áttérni az iparszervezés korszerű, kapitalizálódó formáira, a tömegtermelésre. A közép-európai városok ipara egyre inkább a helyi piacra (még csak nem is az országos piacra) termelt, a növekvő konkurencia miatt a céhes keretek sáncai mögé húzódott, nemhogy motorjává vált volna a tőkés termelésnek, hanem gátolta azt. A magyarországi céhek is elkeseredett küzdelmet folytattak a tőkés üzemszervezés csírái ellen is, tiltották, hogy a céhtagok »bedolgozókat« alkalmazzanak, nehezítették a céhekbe való felvétel feltételeit, céhen kívül készült áruk forgalomba hozatalát. A szabad királyi városokból kitiltották a zsidókat. Közép-Európa birtokos nemessége pedig az agrárkonjunktúrát a *feudális járadékok* növelésével, a saját kezelésű földek kiterjesztésével (major-sági gazdálkodás), az ezek műveléséhez szükséges robot növelésével tudta kihasználni.

Mindehhez növelni kellett a feudális függőséget; mindez végső soron Közép-Európa társadalmi fejlődésének a *nyugat-európai »úttól« való elkanyarodását* eredményezte.”⁵

A vázolt folyamatok Magyarországon is egyértelműen kimutathatók. A magyar külkereskedelem szerkezete rendkívül egyoldalú: szinte kizárólag agrár- és bányatermékeket (nemesfémeket) exportált s nagy mennyiségű iparcikket hozott be az országba. Ez megakadályozta az iparosok nagyobb mérvű számbeli gyarapodását, végső soron a további városodást.

Mindezen folyamatok s a török hódítás Pest-Buda kapcsolatait a Kárpát-medence településeivel, lakóival, valamint Európával gyökeresen megváltoztatták. Országközpontból, közép-európai hatósugarú városból az Oszmán Birodalom *határvárosává* vált, *garnizonvárossá*, a hódoltság egészét védelmező *végvárrá*. A civil lakosság jórészt kicserélődött; a németajkú polgárokat már a török hódoltatás előtt elűzték, 1541-ben a magyar lakosság zöme is elmenekült. A város „keresztény” intézményei megszűntek, s megszűnt a város mint autonómia is, épületei pusztultak, területe zsugorodott. A város visszafoglalását több ízben megkísérelték a keresztény seregek, végül a 145 éves török uralom után 1686-ban, háromhavi pusztító ostrom után visszavívták Budát. Az ostrom, az engedélyezett szabad rablás, az életben maradtak válogatás nélküli fogságba ejtése lakatlan romhalmazzá tette Budát és Pestet.

4. Árnyékban (1688–1790)

Az élet lassan tért vissza a romok közé, de nem folytatódhatott ott, ahol 1541-ben (vagy 1526-ban, még inkább a 15. század derekán) megszakadt. Nemcsak az épületállomány pusztulása, nemcsak az egykori polgárság hiánya, nemcsak a 145 évre megszakadt városi lét tradícióinak, a városi kultúrának a hiánya miatt, hanem mert *megváltoztak a városodás feltételei Magyarországon*, Pest-Buda esetében is a 16. század eleje óta.

Közép-Európa *perifériává* rögzülése a török uralom évtizedei alatt előrehaladt, az „elkészttség” *mássággá* alakult, egyre inkább a Nyugat élelmiszer- és nyersanyag-termelői szerepkörébe szorítva e régiót. Az iparosodás kibontakozását gátolták az olcsó nyugati iparcikkek, a régió céhei régi kiváltságaikra támaszkodva mindenféle céhen kívüli iparszervezési-modernizációs kísérletet megakadályoztak.

Az Európa–Magyarország viszonylatot a Habsburg Birodalom közvetítette számunkra, az ország – s Pest-Buda! – közvetlen gazdasági kapcsolatai szinte kizárólag az örökös tartományokra s legfeljebb a Balkánra korlátozódtak. A hódoltság idején az ország *politikai függetlensége, integritása is megszűnt*. Ebből következően Pest-Buda fővárosi funkciója is. A birodalom, a császári és királyi udvar, a birodalmi hivatalok központja, székhelye Bécs, a magyar államhivatalok s az országgyűlés székhelye pedig továbbra is Pozsony.

⁵ Beluszky Pál: *Budapest – zászlóshajó vagy vízfej? A főváros és az ország – történeti-földrajzi áttekintés*. Gödöllő, Szent István Egyetemi Kiadó, 2014. 172.

Ha jelen áttekintésünk célja a városi fejlődés „hullámhegyeinek” számbavétele, akkor a 18. századdal röviden végezhetünk. Lassan újránépesedik, elsősorban külhoni német és rác telepésekkel az ikerváros, de negyven évvel a város visszavétele után is csak kisvárosok: 1724-ben Budán 13 840-en, Pesten hozzávetőleg 6000-en éltek. Újjáéledt a budai lejtőkön a bortermelés, a telepések rajaival kézművesek is érkeztek a városokba; a század vége felé már mintegy 1000 mester dolgozott Pesten és Budán, az utóbbiban művelt szakmák száma 77. Ám a mesterek többsége kicsiny műhelyben, legfeljebb 1-2 legénnyel-inassal dolgozott, modern iparszervezési kísérletekkel mutatóban sem találkozunk, a kézműiparból nem vezettek „kifelé” (például a manufaktúraipar irányába) vagy „felfelé” (például a nagypolgárság irányába) utak. Egy-egy iparágban viszonylag kevesen dolgoztak, nem állítottak elő annyi árut, hogy az országos piacra kiléphettek volna. Pest-Buda regionális piacra termelő kézműves központ. A kézművesek továbbra is céhes keretekben dolgoztak.

Azon erőforrások közül, amelyek majd Pest-Buda 19. századi robbanásszerű városfejlődést táplálják, a *kereskedelem* – pontosabban az *árucseré* – lépett színre elsőként, noha a 18. század végéig a testvérvárosok kereskedelme még inkább a *regionális* s nem az országos piacon tevékenykedett. A kereskedelem szerepének megítélésénél figyelembe kell vennünk, hogy még a 18. században sem vált szét minden esetben az árúk termelőjének és forgalomba hozójának személye; ennek következtében a főfoglalkozású kereskedők száma csekély (1720-ban Budán csupán 17, Pesten 15 kereskedő tevékenykedett), a települések gyakorta csak színterei a kereskedelmi tevékenységnek, a forgalom zöme még a hetipiacokon és vásárokon bonyolódott.

Végül is Buda és Pest a 18. század 80-as évéig nem több mint a *legnagyobb kisváros egy perifériára szorult országban*.

5. Az országközpont kiformalódása (1780-as évek – 1867)

Gyakran esünk abba a tévedésbe, hogy Pest-Buda újkori „sikerkorszakát” a dualizmus korára korlátozzuk. Pedig hosszú út vezetett a 18. század végi kisvárosi létből a dualizmus korában „korlátozott hatósugarú” világvárosáig. A városkettős a 18. század végében elindult azon az egyre meredekebbé váló kaptafán felfelé, amely a „sikerkorszakhoz” vezetett. A 18. század végére *újránépesült* az ország (az 1784–87-es népszámlálás adatai szerint) körülbelül 9 és fél millióra tehető a magyar korona országainak lélekszáma), újjászerveződött mezőgazdasága, szükségessé vált igazgatásának korszerűsítése. A 18. század végétől egyre kevésbé lehetett eltekinteni attól, hogy Pest-Buda újra az „ország közepévé”, annak forgalmi központjává vált (vagyis feltámadtak azok a földrajzi energiák, amelyekről korábban szoltunk).

Pest-Buda életében is markáns határvonalat jelentettek az 1780 körüli évek; a városok lélekszámának gyors növekedése (1784-ben Budán 24 ezren, Pesten több mint 13 ezren éltek), gazdaságuk gyarapodása (lásd lent) megalapozta II. József racionális döntését,

a legfontosabb kormányhivatalok Budára, Pestre költöztetését.⁶ E lépés nyomán Pest-Buda *vált az ország kormányzati-adminisztratív központjává*; politikai központjává nem, ezt a szerepet még egy ideig továbbra is Pozsony töltötte be. A következő évtizedekben ez a fejlődési irány folytatódott, hogy 60–70 év elmúltával a folyamatos gyarapodás nyomán ismét *strukturális váltás* következze be. Ezekben az évtizedekben az országos kormányzati-igazgatási szerep mellé társult az ország kulturális, oktatási, tudományos és a társadalmi élet központjának, a nemzeti törekvések központjának funkciója, hogy aztán a korszak végére hazánk elismert, majdhogynem kizárólagos *szellemi és politikai fővárosává* váljék Pest-Buda. Olyanná, amelyre az egész ország figyelt, ahová „behúzódtak” írónk, tudósaink, az ország szellemi, társadalmi, politikai elitje, ahová még a bűnös városi életen szörnyülködni óhajtó „peleskei nótáriusok” is ellátogattak, de még nemzetiségeink – a szlovákok, szerbek, németek – nemzeti törekvéseinek, kulturális életének is központjául szolgált. A testvérvárosok politikai-szellemi súlyának, jelentőségének, teljesítményének látványos gyarapodása támaszkodhatott a gazdaság – az árucserre, a közlekedés, az ipar, ezen belül a gyártás, majd a pénzpiac – rohamos fejlődésére, amely a korszak végére már nemcsak az ország legnagyobb gazdasági tömörülését hozta létre, hanem egy *rendszerre szerveződő* országos gazdaság *szervezője-irányítója, döntési központja*, egyben legnagyobb termelője.

Pest-Buda gazdasági tevékenységei közül legkorábban az *árucserre* jutott országos szerephez, annak ellenére, hogy a kereskedelem előtt tornyosuló akadályok továbbra is fennálltak, legalábbis az 1840-es, 1850-es évekig.⁷ Ugrásszerűen növekedett a nyeresztermékek felhozatala (élő állat, gyapjú, nyersbőr, bor, dohány), a vásárok forgalma. A 18. század végén, a 19. század elején Pesten működött Európa egyik legnagyobb forgalmú gyapjúpiaca. Az áruforgalom élénkülése egyrészt továbbra is a pesti vásárok látogatottságát növelte,⁸ másrészt elősegítette az egész évben tevékenykedő helyi kereskedők számának növekedését, vagyonosodásukat.

A 19. század elején már kiformalódtak a pest-budai kereskedelem fő tevékenységi körei:

- *A mezőgazdasági nyeresztermékek* közvetítő kereskedelme, majd fokozatosan ehhez kapcsolódva bizonyos raktározási és feldolgozási tevékenység;

⁶ 1777-ben a nagyszombati egyetem költözött Budára, majd a „felvilágosult” II. József az államigazgatás racionalására tett intézkedései sorában 1784-ben a Pozsonyban működő kormányserveket (helytartótanács, kamara, főhadparancsnokság, országos levéltár) Budára költöztette.

⁷ Az ország kereskedelmének feltételei igen kedvezőtlenek voltak. A feudális jogrend már nem felelt meg a korszerűsödő gazdaság igényeinek; hiányzott a kereskedelmi bíraskodás, a kereskedelem jogi-törvényi háttére, nyomasztó volt a hitelek hiánya – Magyarországon az első pénzügyintézetet csak 1840-ben alapították – vagy drágasága, a hid-, út- és rétvámok sokasága, a manufaktúrák-gyárak hiánya – amelyek áruit a kereskedelem juttathatta volna el a vásárlókhoz, szemben a kézművesek maguk árulta termékeivel –, a hírhedten rossz útviszonyok és így tovább.

⁸ Például az 1790. évi Medárd-napi vásárra 12 735 szekér, s rajtuk mintegy 30 ezer vásároló érkezését regisztrálták.

- Az ország ellátása kézműipari, (főleg külföldi eredetű) gyáripari termékekkel, gyarmatáruval – *elosztó kereskedelem*.
- A város lélekszámának növekedése nyomán a lakosság közvetlen ellátása is egyre jelentősebb igényeket támasztott a kereskedelemmel szemben. A helyi lakosság ellátásának kitüntetett színterei a piacok, hetivásárok, szatócsüzetek (s a házaló kereskedők).
- A vásárvonalon fekvő kettős város piacain egyre jelentősebb *tájak közötti* árucseré.

A kereskedelmi tevékenység mennyiségi gyarapodásával egy időben, már az 1820-as évektől egy sor olyan elemmel gyarapodott a kettős város kereskedelmi tevékenysége, amely a „*rendszerszerű*” *kereskedés* felé tett lépésnek számított, amelyek eredményeként a korszak végére „új” minőséget képviselt Pest-Buda árucseréje. E lépések közül a legfontosabbak:

- 1826-ban a mai Erzsébet téren megnyitották az új vásárteret, közel 600 állandó árusítóhellyel (bódéval) a kirakodóvásárok számára.
- Egy 1817-es rendelet szerint a császári privilégiummal rendelkező gyárak bárhol lerakatot létesíthettek. 1828-ban már 99 cég tartott fenn lerakatot Pesten és Budán. A lerakatok révén a gyári áruk kereskedésének haszna a gyártóké (s nem a pesti kereskedőké), mindenesetre növelték e városok forgalmát is.
- A 19. század 30-as, 40-es éveiben egy sor szakosodott bolt, illetve luxusárukat kínáló kereskedés nyílt a Belvárosban.
- Egy sor kereskedelmi „intézmény” létesült a század második negyedében: 1827–28-ban alakult meg a pesti Polgári Kereskedelmi Testület, amely 1828-ban megjelentette az első *kereskedelmi újságot* Pesten, *kereskedelmi képzőintézetet* szervezett, *kereskedelmi csarnokot* építtetett stb. 1845-ben alakult meg a Királyi Kiváltságos Nagykereskedők Testülete. 1840-ben egy sor, a gazdasági életet szabályozó törvényt fogadott el az országgyűlés, így a hiteltörvényeket.

Mielőtt a pest-budai kereskedelem további alakulását áttekintenénk, vessünk egy pillantást az árucseré nélkülözhetetlen feltételére, a *közlekedési lehetőségekre*.

A pesti áruforgalomra a legnagyobb hatást minden bizonnyal a *közlekedés forradalma* gyakorolta. Pest és Buda ugyan már a 19. század elején Magyarország *postauthálózatának* központja volt, de az áruszállítás ekkor még számos akadállyal küzdött: a hazai utak nagy többsége kiépítetlen, az év egy részében szinte járhatatlan volt. A folyók szabályozatlanok voltak, a hajózható csatornák hossza pedig csekély. Pest-Buda számára története során mindvégig alig túlbecsülhető jelentőségű vízi út volt a Duna, de a ló vontatta hajózás lassú – a Pest–Bécs út időtartama teherhajón négy hét is lehetett, az Al-Dunáról 3 hónap alatt értek a szállítmányok Bécsbe.

A közlekedés forradalmának első eredménye a gőzhajó megjelenése (1829), illetve a gőzhajózás rendszeressé válása volt. A teherhajók három nap alatt Pestről Bécsbe értek, a személyszállítás menetrend szerint történt. Míg a 19. század elején mintegy 100 ezer mérő búzát indítottak útnak Pestről Bécsbe, addig az 1840-es évek közepén már közel 2 millió mérőt.⁹ Ennek (is) köszönhetően 1847-be már 170 (!) gabonakereskedőt írtak össze a városban. Ám a gőzhajózás lehetőségeit korlátozta a hajózható vizekhez való kötöttsége, így a megközelíthető területek kiterjedése is behatárolt volt, Erdély, a Felvidék, de a Dunántúl majd egészéről továbbra is alig volt elérhető Pest-Buda; elérhetetlen maradt Fiume, s időnként szünetelt a hajózás (a folyók jegesedése, árvizek esetén, alacsony vízálláskor). Az országos piac kialakulásához, Pest országos hatókörű kereskedelmi szerepkörének kialakulásához szükség volt a *szárazföldi áruszállítás* forradalmára is. Európában az 1830-as évek elején jelent meg a gőzvontatású vasút; Magyarországon meglepően hamar általános támogatásra talált a vasútügy; az 1836. évi XXV. tc. már konkrét, egy szélsőségesen centralizált vasúthálózat tervet hagyott jóvá, középpontjában Pest-Budával. Pest-Budáról nyolc sugárirányú vonal futott volna az ország minden nagyobb régiója felé. Ám 1848-ig csak rövid szakaszok épültek meg az országos hálózathoz, Pesttől Vácig – a Bécsbe tartó vonal részeként –, s a Pest–Szolnok vonal, az alföldi nagy terménygyűjtő városok, Szeged, Temesvár, Arad, Debrecen, Békéscsaba felé futó vonalak részeként.

Kossuth Lajos 1842-ben jelentette ki, hogy „a nemzet ipar nélkül félkarú óriás”. 1840-ben az országgyűlés „A gyárak jogviszonyáról” hozott törvénye az iparszabadság felé tett lépés volt, leszerelve a céhek akadékoskodását. 1840 után egy évtized alatt 60 új iparvállalatot alapítottak Pesten és Budán, köztük az első pesti gőzmalmot.

Alapos késéssel ugyan, de Pest-Budán is megjelentek az első modern bankok; 1848-ig három *pénzintézet* alakult a városban. Enyhítették ugyan a pest-budai gazdaság hitelét, de egyelőre Pest még nem töltötte be az ország pénzügyi központjának szerepét.

Pest-Buda fővárossá válásának másik „szegmense”, az *adminisztratív-politikai-szellemi domináns központtá válás* folyamata is töretlenül folytatódott a 19. század első felében. Az igazgatási-kormányzati szerepkör mellé felzárkózott a *politikai-szellemi élet* országos központjának a funkciója is. A reformkor nemzeti felbuzdulása Pesten és Budán hozta létre a „nemzet intézményeit” (Nemzeti Színház, Nemzeti Múzeum, Nemzeti Kaszinó, a Magyar Tudományos Akadémia, Nemzeti Képcsarnok stb.). A magyar irodalmi-művészeti élet egyre több képviselője költözött Pest-Budára (még ennek előtte nemesi kúriákban – Berzsenyi, Kölcsey, Kazinczy, a Kisfaludiak stb. –, alföldi mezővárosokban – Csokonai Vitéz, Katona, Arany, Fazekas stb. –, „húzták meg” magukat). Itt szerkesztették a lapokat. Az országos politikai élet színtere is egyre inkább Pest lett (noha az országgyűlések továbbra is Pozsonyban tették dolgukat).

Pest-Buda gazdasága, adminisztratív-kulturális szerepköre gyarapodásának hatására a 18. század végétől felgyorsult a két város lakosságszámának növekedése (*l. táblázat*).

⁹ 1 pesti mérő = 93,7 liter.

1. táblázat: Pest-Buda (együttes) lakosság számának alakulása 1785–1869

Év	A népesség száma	Az 1785. évi népesség százalékában
1785	47 363	100
1813	70 217	148
1826	94 140	199
1840	106 700	226
1851*	126 847	268
1857	186 945	395
1869**	215 380	455

* Az úgynevezett jogi népesség száma, a ténylegesen jelen lévő népesség 156 506 fő volt, a katonasággal együtt 169 058 fő.

** A jelen lévő népesség 180 058 fő.

Forrás: Faragó Tamás: Budapest népességfejlődésének vázlata. *Statisztikai Szemle*, 73. (1995), 4–5. 381.

Mindezen folyamatokat az 1848–49-es szabadságharc befolyásolta ugyan, de felszámolni nem tudta, sőt a polgári átalakulás (amelyet 1848 vívmányai is támogattak) új városfejlesztő tényezőket teremtett.

- A gazdaság *rendi korlátainak* megszüntetése (például a feudális tulajdonviszonyok, a céhek által korlátozott iparfejlődés, a tőkés gazdaság törvényi feltételeinek hiánya stb.) a gazdaság fejlődésében s annak regionális vonatkozásaiban is *szabad-verseny viszonyokat* teremtett, s ennek folyományaként a településfejlődésben is a *szabad verseny* vált meghatározó tényezővé.
- A jobbágyszabadítás tette teljesen *szabaddá a migrációt*.
- A kapitalizálódó és modernizálódó gazdaság új településfejlesztő tényezőket hívott életre, mint például a gyáripárt, a modern közlekedést, vasúti csomópontokat, a kiegyezés után a polgári közigazgatás intézményeit.
- A század derekán az Angliában tetőző, Nyugat-Európában, Közép-Európa fejlettebb régióiban kibontakozó ipari forradalom tovább növelte az élelmiszerek és nyerstermékek iránti igényt. Az *agrárkonjunktúra* újabb szakasza bontakozott ki, s ebben Magyarország helyzete különösen kedvező volt.
- Az Ausztriával fennálló vámközösség előnyös piaci pozíciókat biztosított a magyar termények számára a Monarchia területén.
- A vasútépítések nyomán az ország egyre nagyobb területein teremtdtek meg az agrártermékek szállítási lehetőségei, újabb és újabb körzetek kapcsolódhattak be a mezőgazdasági kivitelbe.
- Fejlődött a *mezőgazdasági termelés technikája*, gépesítettsége, emelkedtek a termésátlagok. A századfordulóra a búzatermés két és félszeresére, a kukoricatermés hétszeresére, a cukorrépa-termelés hatszorosára emelkedett. A *gabonakivitel* már a kiegyezés körüli években ötszöröse volt az 1849-et követő évek átlagának.
- Kedvezett a gyors gazdasági növekedésnek, hogy az „ipari forradalom” a 19. század közepére megteremtette azokat a *technikai feltételeket*, amelyek lehetővé

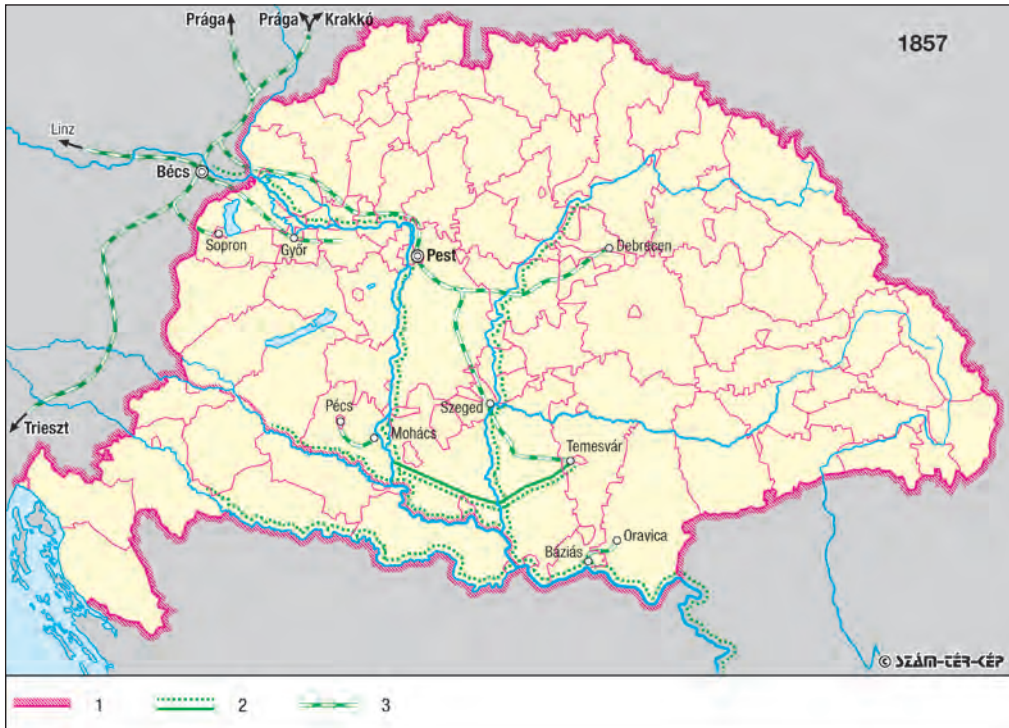
tették a gazdaság gyors modernizációját, a termelés ugrásszerű növelését (gőzgép, gőzhajó, vasút, modern hírközlés-távíró, a vas- és acélgyártás nagyüzemi technológiája, gyári berendezések, mezőgazdasági gépek stb.).

- A magyarországi gazdaság modernizációjának, növekedésének *nemzetközi feltevélei* 1848 után kedvezően alakultak; 1850 táján világméretű *konjunktúra* bontakozott ki. A világ fejlett országaiban jelentős *tőkefeleslegek* halmozódtak fel, gyors ütemben növekedett ezen országok tőke kivitele. Magyarország tőkeimportja azonban csak a politikai viszonyok stabilizálódása után, a kiegyezést követően gyorsult fel.

Mindezek hatására:

- Pest-Buda *közlekedési helyzetében* (országos közlekedési központ voltában) gyökeres változást hozott az ország vasúthálózatnak kezdődő kiépülése. Míg 1850-ben 176, 1860-ban 1605, 1867-ben 2279 km hosszúságú vasútvonal üzemelt az országban. A kiépülő úthálózat erősen centralizált, domináns központja Pest-Buda (4. ábra). De a kiegyezéskor még mindig hatalmas fehér foltok foglalták el Magyarország „modern” közlekedését bemutató térkép nagyobb hányadát (lásd Erdélyt, a Felvidéket, Horvátországot).
- Pest-Buda a korszak végére az ország legjelentősebb *pénzügyi központjává* vált, ha nem is az ország hegemon pénzügyi központjaként, s forgalma még csak kis hányada volt a dualizmus korának végére elért forgalomnak. De a kiegyezésig önálló bank – nem fiókinézet vagy takarékpénztár – csak Pesten működött.
- A város(ok) *gyáripára* az abszolutizmus két évtizedében vontatottan fejlődött, de már megkezdődött a magyar gyáripár sikertörténete, a modern malomipar kiépülése, s jelentősebb ipari üzemnek számított az óbudai hajógyár és Ganz Ábrahám öntödéje.
- A város(ok) *kereskedelmében* e két évtizedben a forgalom további növekedése, a kereskedelem országos hatáskörű *intézményrendszerének* folytatódó kiépülése, a kereskedelem strukturális átalakulása hozott változást. 1851-ben kezdte működését a Pesti Kereskedelmi és Iparkamara, 1854-ben pesti kereskedők megalapították a Lloyd Társulatot, az általa fenntartott gabonacsarnok az árutőzsde elődje, amely majd 1863-ban szerveződik meg érték- s árutőzsdeként. Szabad György összegző megállapítása szerint: „A tőzsdének [...] megnyitása zárta le azt a folyamatot, amellyel Pest a tőkés viszonyok kialakulása során a hazai áruforgalom központjává emelkedett.”¹⁰

¹⁰ Szabad György: Az önkényuralom kora. In Kovács Endre – Katus László (szerk.): *Magyarország története, 1848–1890*. I. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1987. 331.



4. ábra: Magyarország vasúthálózata 1857-ben

Forrás: Kovács Endre – Katus László (szerk.): *Magyarország története, 1848–1890.* I. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1987. 225.

Megjegyzések: 1 = országhatár; 2 = fontosabb folyók és csatornák (a pontozott szakaszok gőzhajóval járhatók voltak); 3 = üzemben lévő vasútvonalak.

6. Élet a hullámhegyen – Világváros születik (1867–1918)

Pest-Buda az abszolutizmus éveiben (1849–1866) a kedvezőtlen közjogi-politikai viszonyok közepette is lerakta a világvárosi fejlődés alapjait, támaszkodva az 1848 által szabaddá tett polgári fejlődés energiáira. Vörös Károly szerint a polgári társadalom kibontakozása a város „[...] olyan jelentős megerősödését hozta magával, mely [...] Pest-Budát a Habsburg-birodalom magyarországi felében ténylegesen egyre inkább alkalmassá tette az egész magyar országos piac megszervezésére és ezzel mindazon igények sokoldalú megfogalmazására, kifejezésére, alátámasztására is, melyek Magyarországnak a birodalmon belüli lehető különállását célozták”.¹¹

¹¹ Vörös Károly: Budapest története a márciusi forradalomtól az őszirózsás forradalomig. In Vörös Károly (szerk.): *Budapest története.* IV. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1978. 126.

A kiegyezés évtizedei egyedülálló *kegyelmi időszakot* jelentettek Pest-Buda történetében. Sokféle ok összejátszásának eredményeként a város „természetes” adottságai – országgözepe, kiváló forgalmi helyzet, konjunktúra, a technológiai haladás kínálta feltételek stb. – *kivirágoztak, a politikai és társadalmi szándékok mellé álltak*, támogatták „nagygyá és dicsővé” növelését, s kedvező csillagállások alakultak ki Európa egén is (gazdasági konjunktúra, pénzabőség).

Melyek voltak ezek az okok?

- Alig felbecsülhető mértékben ösztönözte Pest-Buda fejlődését az állami szuverenitás visszanyerése. Ez nemcsak az állam- és közigazgatási szervezetek, hivatalok, a polgári berendezkedés intézményeinek Pest-Budára való telepítését-telepedését eredményezte – a minisztériumoktól a statisztikai hivatalon, a meteorológiai szolgálaton, a földtani intézeten, a közegészségügy intézményein, a bakjegynyomdán át a külhoni követségekig –, hanem lehetővé tette önálló magyar társadalom- és gazdaságpolitika kialakítását. Ennek része volt a *főváros modern (világ)várossá való kiépítésének* támogatása. Ez beleillett a magyar államvezetés nagy ívű távlati politikai-geopolitikai-hatalmi elképzeléseibe is: Budapestnek a Monarchia „társközpontjává” fejlesztésével növelni kívánták Magyarország súlyát az Osztrák–Magyar Monarchián belül, megteremtendő a két „fél” kiegyenlített viszonyát, másrészt Budapestet a Balkán felé irányuló gazdasági-politikai expanzió hídfőállásává kívánták tenni, a Balkán kapujává, Délkelet-Európa legközelebbi – közvetítő szerepet vállalni tudó – nagyvárosává.

Ugyancsak szélesebb horizontú elképzelések vezették a magyar államot *közlekedéspolitikájának* alakításában. A Mikó Imre (a kiegyezés után alakult kormány közlekedésügyi minisztere) által kidolgozott *vasúthálózat-fejlesztési koncepció* a korábbi elképzeléseket magáévá téve ismét Budapest kiemelkedő szerepét kívánta biztosítani a magyarországi városhálózatban, elősegíteni egyértelmű integrációs, „asszimilációs” központtá válását.

Az állam *ipartámogatási törvényei* (1881-ben, 1890-ben, 1899-ben) a gyárilpar kibontakozását voltak hivatva támogatni – noha az ipari beruházások összvolumenéhez képest csekély összeggel –, s ugyancsak részt vett az állam a magyarországi hitelintézetek létrehozásában.

- Az egyes gazdasági szereplők együttműködésének tényleges *lehetőségei* a makrogazdaság szintjén szinte kizárólag Budapesten kínáltak. Ez az előny nem merült ki a különböző iparágak kooperációs kapcsolataiban (például a világgazdasági tényezőként működő budapesti malmok – versenyképességüket jórészt termékeik kiváló minőségének köszönhették – „első kézből” juthattak hozzá az ugyancsak világ színvonalú budapesti malomipari gépgyártás termékeihez), hanem jelentette például az innovatív ipari ágazatok intenzív kapcsolatát a Műegyetem kiváló tudósgárdájával, a gazdaság egyes szereplőinek és a pénzintézetek kapcsolatát, a jelentős fogyasztópiac s a gazdaság kapcsolatát, a minőségi munkaerő-kínálatot és így tovább.

Az ország s Budapest gazdasági növekedésének, modernizációjának *nemzetközi feltételei* a 19. század utolsó harmadában is kedvezők voltak. A 19. század

derekán világméretű konjunkturális időszak kezdődött; a konjunktúra részét képezte Európában az agrárkonjunktúra. Magyarország s Budapest gazdasága természetesen egyaránt profitált az *agrárkonjunktúra* újabb szakaszából. Az Ausztriával fennálló vámközösség előnyös pozíciókat biztosított a magyar agrártermékek számára a Monarchia területén. Ennek jelentősége különösen a századvégen, a 20. század elején növekedett meg, amikor Európában tömegesen jelent meg a tengerentúli gabona, az ausztrál gyapjú, az oroszországi vasútépítések nyomán az orosz búza. A vasútépítkezések eredményeként az ország egész területén megteremtődtek az agrártermékek szállításának, kereskedelmének feltételei, s a vasúthálózaton többnyire Budapesten keresztül áramlottak a termékek Nyugat-Európa felé. A kiegyezést közvetlenül követő években (1867–1871) Magyarország kivitelének 37,4%-át tették ki a gabonafélék és egyéb növényi termékek, 24,7%-át az élő állat s 15,4%-át az élelmiszeripari termékek, vagyis kivitelünk döntő hányada, 77,5%-a agrártermék volt, s ez az arány alig csökkent a 20. század elejére (75,4%-ra), csupán a feldolgozott termékek aránya nőtt meg a nyerstermékekkel szemben. Az agrártermékek forgalmára telepedett budapesti élelmiszeripar – malom-, szesz-, söripar –, az itt működő árutőzsde a főváros fejlődésének egyik legfontosabb serkentője volt.

A világméretű gazdasági konjunktúra, a világ fejlett államaiban halmozódó *tőkefelesleg* és Magyarország kiegyezést követő presztízs-növekedése s a politikai stabilitás lehetővé tette s előidézte a külföldi tőke beáramlását az országba: a kiegyezést követő években a magyarországi beruházásoknak körülbelül 60%-a valósult meg külföldi tőkéből (a 19. század utolsó három évtizedében pedig hozzávetőleg fele). A Magyarország és Budapest iránti érdeklődés és bizalom egyik jele, hogy 1870-ben Budapest városépítési feladatainak finanszírozásához szinte hetek alatt sikerült 24 millió forint hitelt felvenni egy francia–osztrák konzorciumtól. A kiegyezés táján tetőző világgazdasági konjunktúra s az ösztönzővé vált politikai légkör hatására 1867-et követően „gründolási láz” tört ki hazánkban: 1867 és 1873 között 4 ezer km hosszúságú vasútvonalat építettek, 170 ipari részvénytársaság alakult, több mint félezer pénzintézet kezdte meg működését.

- Végül említsük meg: nagymértékben „javította” Budapest pozícióit, hogy *vetélytárs nélkül* állt a magyarországi településhierarchia élén. Ez a pozíciója már a 18. század végétől folyamatosan erősödött, s a 19. század utolsó harmadában tovább távolodott a többi várostól, a regionális központoktól is; növekedésének üteme is meghaladta a vidéki városokét. Míg a polgári kor kezdetén az ország lakosságának csupán 1,5%-a élt a fővárosban, addig ez az arány 1910-re 4,8%-ra emelkedett (s megindult a Budapestet körülvevő agglomerációs gyűrű kialakulása is, ekkor még a város jelenlegi közigazgatási határain belül). A kereskedelemből élő keresők száma a 12 regionális központban együttvéve sem tette ki a budapesti kereskedők számának felét, a pénzintézeti tevékenységben Budapest egymaga felülmúlta a vidéki városok elit csoportját (az országrészközpontokét s az összes megyeszékhelyét) stb.

E tényezők hatására Budapest gazdaságának alakulását a következő folyamatok s azok eredményei határozták meg:

1. Az országos *közlekedési központtá* válás, az egész országterület – a fővárosból történő – gyors elérésének, az árucserébe való bekapcsolásának lehetősége. Budapest az *egységes nemzeti piac központja*.
2. A Budapesten bonyolódó *árucseré és kereskedés volumenének további növekedése*, ám a város gazdaságán belüli egyeduralkodó szerepének elvesztése.
3. A *pénzügyi szerepkör* gyors kibontakozása, országos pénzügyi központtá válás.
4. Az ország legnagyobb *gyáripari koncentrációjának* kialakulása.

Ad. 1. A dualizmus kori vasútépítkezések részleteire itt nem térhetünk ki; mindenestre kiemelendő, hogy a vasút a pénzügyi intézetek mellett a gazdaság leggyorsabban növekvő ágazata volt, a kiegyezés és 1890 közötti teljesítményét évi 10,5%-kal, majd 1914-ig évente 5,5%-kal növelte. 1867 és 1874 között évente 585 (!) km-nyi vasutat helyeztek üzembe. Megállapítható, hogy a Budapest-központú Magyarországi közlekedési és hírközlési hálózata lehetővé tette az ország gazdasági integrációját, egységes gazdasági és társadalmi térré szervezését.

Ad. 2. Pest-Buda városi életének szegmensei közül a kiegyezés előtt az árucseré bizonyult a legjelentősebbnek. Vörös Károly szerint 1867 előtt „[...] a testvér- városok országos gazdasági (s részben már politikai) vezető szerepét is főleg az a körülmény biztosította, hogy minden hazai várost messze maguk mögé utasítva az ország legnagyobb áru piacává váltak”.¹²

Ezt a szerepét a főváros a kiegyezés után is megtartotta; az áruforgalom mennyisége továbbra is rohamosan növekedett, annak következtében, hogy:

- Folyamatosan növekedett agrárkivitelnünk. A Budapestről külföldre szállított mezőgazdasági termények mennyisége 1874 és az 1910-es évek között 6 millió mázsáról 32–35 millió mázsára emelkedett.
- A Budapestre szállított agrártermékek egyre nagyobb hányadát dolgozták fel (hús-, malom-, szesz-, sörpar stb.). A mezőgazdasági termékek feldolgozása a kereskedelem közbeiktatását igényelte.
- Az ország egyre inkább kiemelkedett az autarkiából, egyre több kereskedelmi árura volt szüksége, mégpedig egyre inkább gyáripari termékekre.

Az árucseré volumenének impozáns növekedése ellenére a *kereskedelem relatív súlya csökkent* a főváros életében. A város gazdasági elitje már nemcsak gabona-, sertés- és gyapjúkereskedőkből állt, hanem vagyonban-tekintélyben eléjük kerülő bankárokból, gazdag gyárosokból. Annak ellenére, hogy a kereskedelem formái, intézményei gazdagodtak, *minőségileg új vonás* nem jelent meg a város kereskedelmében.

- Ad. 3. Viszont a *pénzügyi intézetek* szerepe, funkcióik, a gazdasági életben elfoglalt pozíciójuk gyökeresen megváltozott, számuk, vagyonuk, betétállományuk viharos gyorsasággal megnövekedett. Az 1890-es évek elejéig a pénzügyi tevékenységet a mennyiségi gyarapodás jellemezte, s az a tény, hogy az ország legnagyobb

¹² Vörös (1978): i. m. 253.

pénzpiaca volt ugyan a budapesti, de közvetlen befolyása a „vidék” gazdasági életére korlátozott volt, 1890 után viszont – a további mennyiségi gyarapodás mellett – a pénzintézetek egyre inkább „behatoltak” a legkülönbözőbb gazdasági ágakba s a távolabbi országrészekbe is, ellenőrzésük-irányításuk alá vonva azokat.

A kiegyezés és 1873 (ekkor világméretű pénzügyi válság tört ki) között a meglévő pénzintézetek mellé 23 új bank és 6 takarékpénztár szerveződött Budapesten. Megjelentek a specializálódott pénzintézetek (például földhitelintézet); a bankok belefolytak a vasútépítkezésekbe, városrendezési munkálatokba, gyáralapításokba. Az 1890-es években Budapesten 17 bank, 10 takarékpénztár és 37 takarékszövetkezet működött, budapesti bankok kezén volt a bankbetétek 35%-a, a fővárosi hitelintézetek nyújtották a jelzálogkölcsönök 55,8%-át, rendelkeztek a részvénytőke 66,3%-ával stb.

A budapesti pénzintézetek 1890 után is tovább gyarapodtak (számuk 1905-re 82-re emelkedett), de a változás a „fejlődés” – elsősorban hatáskörük növelésében, tevékenységük jellegében mutatkozott: részesedéseket szereztek a vidéki bankok alaptőkéjében, vidéki fiókokat alapítottak, így a budapesti bankok szinte korlátlanul uralták a magyar pénzpiacot, ezen keresztül az egész gazdaságot. (Például 1913-ban 5 pesti nagybank birtokolta az ipari részvények 47%-át!)

- Ad. 4. A dualizmus kora végére Budapest (*gyár*)*ipari várossá* is válik, keresőinek 44,3%-a az iparban dolgozott, kereken negyede a gyáriparban (1910); az ország minden öt gyáripari keresőjéből pedig kettőt Budapesten foglalkoztattak. Budapest a korabeli viszonyokhoz mért nagy gyáripari koncentrációjának kialakulásában a már említett tényezők játszottak közre: a város *közlekedési központtá válása* (ez lehetővé tette a gyáripar mindenféle nyersanyagigényének korlátlan mennyiségben való kielégítését, az előállított áruk eljuttatását az ország bármely régiójába vagy külföldre), a *kooperációs* lehetőségek, a *nagy felvevőpiac*, a *kellő szellemi háttér* (1890 és 1914 között körülbelül 5000 mérnök végzett a budapesti Műegyetemen, 2000 külföldi főiskolákon), a rendelkezésre álló munkaerő képzettsége, az az előbb vázolt tény, hogy Budapest volt az ország legnagyobb pénzpiaci és hatalmi központja, s ez nem lehetett közömbös a pénzügyi források előteremtésekor, az állami megrendelések megszerzésekor.

7. A dualizmus kori Budapest – a szellemi élet központja

Mint említettük, az államélet országos intézményrendszere szinte kivétel nélkül Budapestre koncentrálódott – az egyházigazgatás nem követte ezt a „modellt”, az érsekségek, püspökségek hagyományos székhelyeiken (Esztergom, Vác, Fehérvár stb.) működtek –, számuk, feladatkörük a polgári államberendezkedés előrehaladása, az újonnan felmerülő igények nyomán egyre növekedett, bővült.

Az már figyelemreméltóbb, de ugyancsak érthető, hogy a társadalmi-tudományos-kulturális-művészeti élet országos vagy akárcsak regionális funkciói a maguk teljességében, összetettségében csupán Budapesten alakultak ki a dualizmus korában. Budapesten

valamennyi társadalmi osztály megtalálta az igényeit szolgáló szinte valamennyi intézményt, az arisztokrácia „gyüldéjétől”, a Nemzeti Kaszinótól a vurstliig, az állatkertig.

Budapest szellemi életére a dualizmus korában jellemző volt, hogy:

- *Hatása országos*, alakította az ország lakosságának ízlését, kulturális értékrendjét. Épp Budapest szellemi életének nyomasztó súlya s „ízlésdiktatúrája” szította a 19. század végén egyre gyakoribb fővárosellenes megnyilvánulásokat.
- A főváros szellemi életének „akciórádusza” a korszak végén már messze túlterjedt az országhatárokon. Művészeink, tudósaink legkiválóbbjai szoros kapcsolatba kerültek a külfölddel, ott tanultak, alkottak hosszabb-rövidebb ideig. (Csak néhány példa: Liszt Ferenc, Benczúr Gyula, Munkácsy Mihály, Paál László, Ady Endre.)
- Budapest szellemi életében a *legmodernebb, progresszív* szellemi, művészeti irányzatok jutottak vezető szerephez; a Monarchia nagyvárosaiban, elsősorban Bécsben sajátos kultúra alakult ki a századfordulón, amely néhány területen a világ „mintája” volt – szecessziós művészet, zenei élet, pszichoanalízis, költészet stb. –, s ez a konjunktúra Pestre is kisugárzott. De a „budapesti” tudományosság, elsősorban a gyakorlati feladatok megoldásában a műszaki tudományok terén szintén a világ élvonalába került.
- Míg a szellemi élet nyelve – akárcsak a város lakosságáé – a korszak kezdetén még részben német (német nyelvű színház, napilapok, tudományos közlemények; jellemző módon a budapesti városrendezési pályázatra érkezett pályaművek is németül íródtak), részben magyar; a korszak végén már szinte kizárólag magyar. Budapest, Bécs vagy Prága századfordulós szellemi pezsgésének magyarázatánál majd mindenki megkülönböztetett szerepet tulajdonít a kultúrák, nyelvek találkozásának, váltásának, az identitásváltásnak és -válságnak, az ebből fakadó „peremlétnek”.

A vázoltak hatása a főváros népességszámának alakulásán is lemérhető (2. táblázat).

2. táblázat: Budapest népességszámának alakulása, 1869–1930

Időpont	A népesség száma*					
	Budapest 1950. I. 1. előtti	1950-ben Budapesthez csatolt	A mai Budapest	Az 1869-es népszámlálás adatainak %-ában		
				Budapest 1950. I. 1. előtti	1950-ben Buda- pesthez csatolt	A mai Budapest
területén						
1869	270 476	31 610	302 086	100,0	100,0	100,0
1880	355 682	47 024	402 706	131,5	148,8	133,3
1890	486 671	73 408	560 079	179,9	232,2	185,4
1900	733 358	128 076	861 434	271,1	405,2	285,2
1910	880 371	230 082	1 110 453	325,5	727,9	367,6
1920	928 996	303 030	1 232 026	343,5	958,7	407,8
1930	1 006 184	436 685	1 442 869	372,0	1381,5	477,6

Forrás: Faragó (1995): i. m. 384.

Budapest gyarapodása, növekedése, fejlődése megmutatkozott a városkép és a város-szerkezet alakulásán (amely 1870-től tervszerű keretek között folyt), Pest, Buda és Óbuda közigazgatási egyesítésében (1873), az elővárosok, kertvárosok megjelenésében s viharos gyorsaságú növekedésükben (1910-ben Újpestnek már 56 ezer, Pesterzsébetnek 31, Kispestnek 30 ezer lakóját írták össze).

Végül a főváros országon belüli súlyát a 3. táblázat adatai alapján ítéldhetjük meg.

3. táblázat: Budapest „súlya” az országban, 1910

Mutatók	Az országban	Abszolút érték	Budapest
		Budapesten	részesedése, %
1. Lakosságszám	18 064 533	880 371	4,8
2. Folyó- és csekkszámla, 1000 korona	636 749	559964	87,9
3. A felsőoktatás hallgatóinak száma	14 021	8 675	61,9
4. Épületre adott jelzálog, 1000 korona	1 196 376	733 373	61,3
5. Telefonbeszélgetés, 1000 hívás	1 71 951	71 396	41,5
6. 20 főnél nagyobb iparvállalat dolgozói	392 939	128 358	32,7
7. Feladott távirat, 1000 db	9 209	2 427	26,4
8. Kereskedelemről élő kereső	278 104	64 881	23,3
9. Takarékbetét-állomány, 1000 korona	3 861 277	768 496	19,9

Forrás: a szerző szerkesztése

Megjegyzés: Horvát-Szlavónország nélkül.

Budapest látványos – és indokolt – kivirágzását az I. világháborút lezáró békeszerződések egyik napról a másikra semmissé tették.

Felhasznált irodalom

- Beluszky Pál: *Budapest – zászlóshajó vagy vízfej? A főváros és az ország – történeti-földrajzi áttekintés*. Gödöllő, Szent István Egyetemi Kiadó, 2014.
- Faragó Tamás: Budapest népességfejlődésének vázlata. *Statisztikai Szemle*, 73. (1995), 4–5. 375–391.
- Makkai László: A magyar városfejlődés történeti vázlata. In Borsos József (szerk.): *Vidéki városaink*. Budapest, KJK, 1961. 25–76.
- Pounds, Norman J. G.: *Európa történeti földrajza*. Budapest, Osiris Kiadó, 1997.
- Szabad György: Az önkényuralom kora. In Kovács Endre – Katus László (szerk.): *Magyarország története, 1848–1890*. I. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1987.
- Vörös Károly: Budapest története a márciusi forradalomtól az őszirózsás forradalomig. In Vörös Károly (szerk.): *Budapest története*. IV. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1978.

Ajánlott irodalom

- Barta Györgyi (szerk.): *Budapest – nemzetközi város*. Budapest, MTA, 1998.
- Barta Györgyi – Keresztély Krisztina – Sipos András (szerk.): *A „világváros” Budapest két századfordulón*. Budapest, Napvilág Kiadó, 2010.
- Beluszky Pál: A budapesti agglomeráció kialakulása. In Barta Györgyi – Beluszky Pál (szerk.): *Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban*. Budapest, Regionális Kutatási Alapítvány, 1999.
- Beluszky Pál (szerk.): *Magyarország történeti földrajza*. I–II. kötet. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2005–2008.
- Beluszky Pál: *A települések világa Magyarországon*. Budapest, Dialóg Campus Kiadó, 2018.
- Beluszky Pál – Sikos T. Tamás: *Városi szerepkör, városi rang*. Budapest, Dialóg Campus Kiadó, 2020.
- Bulla Béla – Mendöl Tibor: *A Kárpát-medence földrajza*. Budapest, Egyetemi Nyomda, 1947.
- Granasztói György: *A középkori magyar város*. Budapest, Gondolat Kiadó, 1980.
- Gyáni Gábor: Az urbanizáció Magyarországon a 19–20. században. *Limes*, 2–3. (1998). 87–100.
- Gyáni Gábor – Kövér György: *Magyarország társadalomtörténete a reformkortól a második világháborúig*. Budapest, Osiris Kiadó, 1998.
- Györffy György: *Pest-Buda kialakulása*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1997.
- Hanák Péter – Mucsi Ferenc (szerk.): *Magyarország története, 1848–1890*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1988.

Budapest településföldrajzi pozíciója a kelet-közép-európai városhierarchiában

Bevezetés

Kelet-Közép-Európa az „öreg kontinens” városhierarchia-kutatásának egyik legizgalmasabb terepasztala. A térség vezető városai az évszázados külső hatalmi befolyás közepette a korlátozott állami szuverenitás miatt olykor még a fővárosi szerepkört is csak vontatottan tudták betölteni. A megkésett urbanizációval is csupán három modern metropolisz (Budapest mellett Varsó és Prága) fejlődhetett ki meglehetősen excentrikus földrajzi helyzetben. A legfontosabb városok egymáshoz viszonyított pozíciója folyamatosan át- és átrendeződött, azonban egyikük sem volt képes Kelet-Közép-Európa egészére kiterjedő vonzást gyakorolni különösen a szocialista évtizedek zárt állami keretei között. A rendszerváltoztatással és a globalizációval a visegrádi országok nagyvárosai esélyt kaptak a nemzetközi városversenyen belüli funkcióik erősítésére.

Az európai integrációs folyamat földrajzi kibővülése révén az átjárhatóbbá váló államhatárokkal és a fokozatosan elmélyülő visegrádi együttműködéssel felmerül a kérdés, vajon lehet-e a magyar főváros Kelet-Közép-Európa „fővárosa”. Budapest aspirálhat-e és milyen dimenzióban a térségbeli vezető szerepre? Az átalakuló városrangsorok feltérképezése felveti, hogy a visegrádi országok városhierarchiájában meghatározó-e a méret, a városok népességszáma valóban a „fontosságuk közvetett mérőszáma”? Végül a városverseny két aspektusát összevetve érdemes azt is megvizsgálni, hogy a városhierarchiában betöltött pozíció együtt jár-e a városok gazdasági fejlettségével.

1. A kelet-közép-európai városhálózat hosszú távú fejlődésének mérőföldkövei

Kelet-Közép-Európának többféle értelmezése létezik. A földrajzi fogalom Közép-Európa keleti részére vonatkozik a német nyelvterülettel azonosított Nyugat-Közép-Európával szemben. A természeti tájakhoz és történelmi-kulturális választóvonalakhoz kapcsolódó tágabb értelmezés szerint a Kelet-Közép-Európa magában foglalja a történelmi Lengyelország és a Kárpát-medence teljes területét, amelynek déli határa egészen a Mura–Dráva–Duna vonalig terjed. A szakirodalomban azonban leggyakrabban csak a visegrádi országcsoporthoz tartozó Kelet-Közép-Európa.¹ Jelen tanulmány földrajzi keretét is ez az államhatárokhöz igazódó szűkebb értelmezés jelenti.

¹ Mráz Katalin: A kelet-közép-európai országok versenyképessége nemzetközi rangsorok alapján. *Polgári Szemle*, 12. (2016), 1–3. 376.

A visegrádi országok hasonló kulturális és szellemi értékeik, közösen megélt történelmük alapján sajátos egységet alkotnak. Igaz, hasonló hátrányaik is, ami a rendszer-változtatáskor hátráltatta nemzetköziesedésüket.²

A magyar főváros kelet-közép-európai városversenyben betöltött pozíciója nem választható el a térség általános fejlődésétől. Kelet-Közép-Európa vezető városai többféle külső (német–osztrák, orosz, török) fennhatóság alá tartoztak, városhierarchiában betöltött rangjuk is folyamatosan változott.

1.1. Kora középkor: Buda a térség második legfontosabb központja Prága után

Nyugat-Európához képest csak megkésve, a 10–11. században jelent meg Kelet-Közép-Európában a feudális városfejlődés. A három főváros kereskedelmi szerepének megerősödésében kulcsfontosságú volt kedvező földrajzi fekvésük (például az eltérő tájak találkozása, a medenceközepi fekvés vagy az utak metszéspontja). A Kárpát-medence többi potenciális centruma (Esztergom, Fehérvár és Visegrád) előtt egyre inkább Buda erősödött meg.

Budát azonban megelőzte kora egyik fontos európai kereskedelmi csomópontjává váló Prága. A város kulturális jelentőségéről árulkodik a Közép-Európa legrégebbi egyeteme, a Károly Egyetem. Prága befolyása, kapcsolatrendszere azonban a Kelet-Közép-Európa helyett később a Német-római Birodalom fővárosaként inkább Nyugat-Közép-Európa felé irányult.

Lengyelországban egyrészt a 10. századtól püspöki székhellyé, a 11. századtól pedig fővárossá váló Krakkó, a nyugat-lengyel területeken pedig a fontos tranzitútvonalak metszéspontjában fekvő, a 10–11. századi korai lengyel államközpont, Poznań számított jelentősnek. Mindkét város évszázadokon át prosperált. Krakkó a 15–16. században élte fénykorát, Poznań pedig a 15. századra Kelet-Közép-Európa egyik legfontosabb kézműves kereskedővárosává vált.

1.2. Buda eleste után új centrumok – Pozsony és Varsó megerősödése

A nagy földrajzi felfedezések idején valamennyi kelet-közép-európai várost hátrányosan érintette, hogy nem volt közvetlen kijárása az Atlanti-óceánra, így kiszorultak a világkereskedelemből, s a megváltozott erőviszonyok közepette fokozatosan lemaradtak a fejlődésben. A helyzetet tovább súlyosbította, hogy időközben megerősödött az Osztrák és a Török Birodalom, ami differenciáló hatást gyakorolt a térség városhierarchiájára. Miközben Buda, Krakkó, Poznań és Prága veszített pozíciójából, Pozsony és Varsó helyzete megerősödött.

² Kőrösi István: Kelet-Közép-Európa felzárkózásának lehetősége és kilátásai az Európai Unióban. In Katona Klára – Kőrösi István (szerk.): *Felzárkózás vagy lemaradás? A magyar gazdaság negyedszázaddal a rendszerváltás után*. Budapest, Pázmány Press, 2015. 160.

Prága a Habsburg, Buda pedig a török fennhatóság miatt veszített pozíciójából a városversenyben. Prága szerepét Bécs, Budáét pedig a fokozatosan megerősödő, fővárosi funkciókat (például koronázás vagy országgyűlés) is betöltő Pozsony vette át. Krakkó esetében is geopolitikai tényezők érhetők tetten, de nem egy külső elnyomó hatalom formájában, hanem a litván és svéd hatalmi környezetben egyre excentrikusabb pozícióba szoruló Krakkó helyett a központibb fekvésű Varsó vette át visszavonhatatlanul a fővárosi szerepkört.³ Poznań pedig tragédiák sorát szenvedte el, svéd csapatok többször lerombolták, felgyújtották, majd járványok és természeti katasztrófák sújtották a várost.⁴

1.3. Budapest fokozatos világvárossá válása

A török hódoltság visszaszorulása és ezzel kölcsönhatásban a Habsburg-uralom megerősödése újra átrendezte a városhierarchiát Bécs és Buda javára, ugyanakkor Prága, Pozsony, Varsó és Krakkó rovására. II. József korában, miközben Prága még inkább háttérbe szorult Bécs árnyékában, Buda fokozatosan visszanyerte pozícióját Pozsonnyal szemben. Több kormányzati szerv (például a Helytartótanács vagy a Magyar Kamara) székhelye Budára helyeződött, Pozsony szerepe mindössze a rendi országgyűlésekre korlátozódott. A Duna fontos nemzetközi kereskedelmi útvonallá válása nyomán az 1830-as évektől Pozsony gazdasága ugyan még dinamikusan növekedett, a kiegyezéssel megváltozott erőviszonyok miatt azonban városhierarchiában betöltött szerepe térségi központra zsugorodott.⁵ A Buda és Pozsony közötti verseny végleg eldőlt Buda, Pest és Óbuda 1873. évi egyesítésével. A tőkés fejlődés megindulásának egyik legnagyobb nyertese a magyar főváros volt. Budapest fokozatosan Bécs társközpontjává vált. Főként a város pesti oldala indult gyors fejlődésnek. A millenium ünnepségsorozatára nagyívű infrastrukturális beruházások indultak el (például a földalatti vasút vagy a város külső körútja).⁶ A modernizálódó Budapestet dinamikus fejlődésének köszönhetően Európa nyolcadik legnagyobb városaként tartották számon a századfordulón.⁷ A magyar főváros 1890-re Kelet-Közép-Európában elsőként vált félmillió nagyvárossá, 1920-ra pedig ugyancsak elsőként millió metropolisszá.

Lengyelország a 18. század folyamán porosz, osztrák és orosz fennhatóság alá került. Breslau (Wrocław) Szilézia központjaként már „történelmi idők” óta a német érdekszférához tartozott, a jelentősebb lengyel városok eredetileg Poroszországhoz vagy pedig Ausztriához tagozódtak be, nem a legtöbb területet birtokló Oroszországhoz. Łódź és Varsó csak a napóleoni háborúk után, 1820-ban került orosz befolyás alá. A lengyel állami függetlenség elvesztése különösen Varsót érintette érzékenyen, amelynek

³ Enyedi György: *Kelet-Közép-Európa gazdaságföldrajza*. Budapest, KJK, 1978. 238.

⁴ Jerzy J. Parisek – Lidia Mierzejewska: *City Profile: Poznań*. *Cities*, 23. (2006), 4. 291.

⁵ Andrew James Jacobs: *The Bratislava Metropolitan Region*. *Cities*, 31. (2013), 4. 508.

⁶ Elter István – Baross Pál: *City Profile: Budapest*. *Cities*, 10. (1993), 3. 190.

⁷ Beluszky Pál: Magyarország településhálózatának átalakulása 1848–2000 között. In Süli-Zakar István (szerk.): *A terület- és településfejlesztés alapjai*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2002. 74.

ellenőrzése sokáig csak Mazóviára és a fennhatóságához tartozó többi lengyel területre terjedt ki.⁸ A hármas felosztás miatt egységes központi „fej” helyett a lengyel városok „fej fej mellett” eltérő fejlődési pályát jártak be különböző birodalmakon belül, ami hozzájárult a lengyel településhierarchia mindmáig jellemző policentrikus jellegének kialakulásához. Ezt még tovább erősítette, hogy miközben a porosz és osztrák fennhatóság alá kerülő Poznań (Dél-Poroszország) és Lemberg/Lwów (Galícia és Lodomeria) jelentősebb közigazgatási szerepkört kapott, a korábban rangosabb Krakkó és Varsó pedig periferikus vidéki városokká fokozódtak le.

A nehézségek ellenére Varsó és Krakkó is dinamikusan benépesült. Varsó Budapest után a másodikként még a 19. században meghaladta a félmillió fős népességszámot. A viszonylag magasfokú autonómiát élvező Krakkóban pedig fontos fejlesztéseket hajthattak végre. Elkészült a város fejlesztési terve a következő 100 évre, ezzel összefüggésben kibővült a település területe. Az I. világháború idején már 180 ezer főre nőtt a népesség száma.⁹

A 20. század legelején a dinamikus demográfiai és gazdasági fejlődés nyomán további két modern nagyváros fejlődött ki Kelet-Közép-Európában. Egyrészt az akkori Németország fontos gazdasági központjának számító Breslau (Wrocław), amelynek lakosságszáma 1910-re elérte a félmillió főt.¹⁰ Gyors fejlődésnek indult Prága is, amely hamarosan a Habsburg Birodalom egyik legfontosabb gazdasági és kulturális központjává vált.¹¹ Prága 1866. évi „nyitott várossá” nyilvánításával gyorsan növekvő területén élő népesség száma 1920-ra lépte át a félmillió főt.

1.4. A városhierarchiát alakító nemzetállami törekvések: Prága és Varsó erősödése

Az I. világháborút lezáró területváltoztatások erősen hatottak Kelet-Közép-Európa városhierarchiájára. A metropolizációnak kedvezett, hogy a háború utáni határváltoztatásokkal a győztes nagyhatalmak a birodalmak között kisebb-nagyobb ütközőállamokat hoztak létre, amelyekben a többségi államalkotó nemzet tudatos államépítésének részét képezte az erős, szimbolikus fővárosok megteremtése.

Különösen igaz ez az egyszerre soknemzetiségű és policentrikus városhierarchiával rendelkező Csehszlovákiára, ahol az ország kibővített méretéhez képest viszonylag szerény méretű Prága megerősítése egyben az államalkotó cseh nemzet érdekeit is szolgálta a magyar, morva, ruszin vagy szlovák ellenpólusokkal (Brno, Pozsony, Kassa és Ungvár) szemben. Prága lakossága 1940-re majdnem elérte az 1 millió főt, a háború és az élelmi-szer-ellátási problémák miatt azonban sokan kivándoroltak a vidéki területekre.

Lengyelország esetében a hosszú ideig tartó szétagoltság után újjászületett állam szintén kedvezett a nemzet szimbólumának számító főváros, Varsó megerősödésének.

⁸ Maria Niemczyk: City Profile: Warsaw (Warszawa). *Cities*, 15. (1998), 4. 301.

⁹ Katarzyna M. Romańczyk: Krakow – The City Profile Revisited. *Cities*, 73. (2018). 139

¹⁰ Sławomir Książek – Michał Suszczewicz: City Profile: Wrocław. *Cities*, 65. (2017). 53.

¹¹ Luděk Šýkora – Vít Štěpánek: City Profile: Prague. *Cities*, 9. (1992), 2. 92.

Ezzel a két világháború közötti időszakban a milliós metropolisszá váló lengyel főváros egy időre átveszi Budapesttől a demográfiai elsőséget.

Még a határváltoztatások kárvallottjának számító Magyarország esetében is koncentráltabbá vált a városhierarchia, de ebben a főváros tudatos megerősítése helyett a határváltoztatások közvetlen szerepet játszottak az államterület zsugorodásával és a potenciális ellenpólusok (például Pozsony vagy Kolozsvár) elvesztésével. Trianon azzal is erősítette a magyarországi városhierarchia koncentrálódását, hogy az elszakított külhoni területekről az anyaországba költöző magyarság jelentős része Budapestre került. Trianon után a világgazdasági válság tovább nehezítette a gazdasági növekedést, ezzel véget ért a magyar főváros aranykora.

Varsó mellett a kedvező földrajzi fekvése miatt Łódźot ipari településsé nyilvánították. A 19. század közepétől a dinamikusan fejlődő pamutipar révén megerősödő város vonzotta a német területekről származó szakembereket, így a gazdaság mellett a népességszám is növekedett.¹² Ennek következtében a textiliparáról elhíresült Łódź is belépett – még a II. világháború előtt – Kelet-Közép-Európa félmillió főnél népesebb nagyvárosainak körébe.

Az I. világháború után Pozsony Csehszlovákiához került. Az 1939 márciusában kikiáltott, rövid életű első szlovák állam fővárosaként tiszavirág-életű vezetői szerephez jutott 1945-ig.

1.5. Városversenyitől elzárt centralizált városhierarchiák szocialista keretek között

A II. világháború utáni városfejlődés Kelet-Közép-Európa mindhárom országában hasonló elemeket tartalmazott. Több nagyváros esetében fontossá vált a háborús károkok utáni újjáépítés. Súlyos károkat szenvedett a Németországtól később Lengyelországhoz került Breslau (Wrocław) városa. Budapesten sok, a 19. század végén épült létesítmény elpusztult nemcsak a német bombázás, de a megszálló szovjet hadsereg miatt is. Varsó háború utáni újjáépítésénél kisebb útvonalakat már a közösségi közlekedés szempontjait figyelembe véve alakítottak át. Pozsony esetében is elkezdődött az elpusztult gyárak és infrastruktúra felújítása.¹³

Az infrastrukturális veszteségeken túl több város lélekszáma átmenetileg visszaesett (például Varsó vagy Breslau/Wrocław). Az időközben a szlovák nacionalizmus központjává vált Pozsony lakosságának kétharmadát deportálták, majd a kollektív bűnösséggel vádolt német és magyar lakosság egy részét is kitelepítették. Łódź lakossága a német megszállás miatt szenvedett súlyos veszteségeket.

A kommunista hatalomátvétellel közel egy időben új időszak köszöntött a vizsgált városok életébe. A korai szocializmus idején a centralizált szocialista államhatalom ideológiai alapon favorizálta a munkásosztály bázisának tekintett fővárosok fejlesztését,

¹² Lagzi Gábor: Łódź – négy nemzet városa. *Comitatus*, 24. (2014), 217. 44.

¹³ Jacobs (2013): i. m. 508.

így nem véletlen, hogy Csehszlovákia, Lengyelország és Magyarország fővárosai váltak Kelet-Közép-Európa metropoliszaivá.

A nagyvárosok gazdasági helyzetét alapvetően meghatározta az államosítás. Ez nem csupán az ingatlangazdálkodást érintette, de a domináns vállalatokat is. Több ütemben indultak meg a lakótelep-építések, minél több munkás olcsó lakhatásának biztosítására, amelyek a minőségi helyett inkább mennyiségi szempontoknak feleltek meg. Prágában sokáig elhúzódtak ezek az építkezések, s csak a rendszerváltó forradalom utáni döntések alapján állítottak le őket.¹⁴ A lakáshoz jutás és a munkalehetőség reményében sokan a nagyvárosokba vándoroltak a környező településekről.

A nagyívű építkezésekhez, fejlesztésekhez gyakran szűknek bizonyult a nagyvárosok területe, ezért fokozatosan hozzájuk kapcsolták a környező településeket: az 1922. évi Nagy-Prága területe megháromszorozódott, 1950-től Budapest is jelentősen megnőtt – 525 km²-es területével már tizenötször nagyobb volt az utána következő legnagyobb megyeszékhelynél¹⁵ –, és Varsó területét is 480 km²-re bővítették.

A fővárosok egyre nagyobb mértékben koncentrálták a lakosságot, a gazdaságot, de vízfejűvé váltak a kultúra, az oktatás vagy a sport területén is (különösen Magyarországon). A kialakult aránytalanságok ellensúlyozására ellenpólusokat jelöltek ki. A késői szocializmus idején épp Csehszlovákia és Magyarország játszott úttörő szerepet a teljes településállomány hierarchiába rendezésén alapuló országos településhálózat-fejlesztési tervek bevezetésére, amelyeket a keleti blokk többi országa is alkalmazott nagyjából egységes elvek szerint és egy időben. Az állami beruházásoknál a magasabb hierarchiaszinteket preferáló rendszer sikertelennek bizonyult.¹⁶

A zárt állami keretek között ellehetetlenült nyugati kapcsolatok és a hiányzó külföldi befektetések miatt a nagyvárosok nemzetközi városversenyben betöltött szerepe jelentősen korlátozott volt. Igaz, Krakkó kulturális és oktatási központi szerepe továbbra is megmaradt.

1.6. Fokozott bekapcsolódás a nemzetközi városversenybe a rendszerváltoztatás után

A nyugat-európai kutatók nemzetközi városhierarchia-vizsgálataiban hosszú ideig alig szerepeltek a kelet-közép-európai nagyvárosok. A vasfüggöny leomlásával az európai városversennyel foglalkozó tanulmányok figyelme egyre inkább a visegrádi országok nagyvárosai felé fordult, amelyek a Nyugathoz való felzárkózást és a városfejlődést a piaci viszonyok megerősítéséhez és a nemzetközi tőke importjához kötötték.¹⁷ Az elemzések másik részében felmerül az a kérdés is, hogy Kelet-Közép-Európa városai milyen szerepet

¹⁴ Sýkora–Štěpánek (1992): i. m. 95.

¹⁵ Elter–Baross (1993): i. m. 191.

¹⁶ Hélène Blais – Szeszler Zsuzsa: *Városok Magyarországon, avagy az urbanizáció változásai*. Budapest, Bati International, 2000. 9.

¹⁷ Elisabeth Lichtenberger: *The Geography of Transition in East Central Europe: Society and Settlement Systems*. In Francis W. Carter – Peter Jordan – Violette Rey (szerk.): *Central Europe after the Fall of the Iron Curtain*. Frankfurt am Main, Peter Lang, 1996. 145.

kaphatnak az összeurópai városhierarchiában, s hogy ez visszahat-e a nyugat-európai városfejlődésre.

A kutatások többsége szerint Kelet-Közép-Európa városhálózata a mediterrán térséghez („arany banán” vagy „napfényövezet”) hasonlóan az európai városok második köréhez csatlakozhat.¹⁸ A rendszerváltoztatás után újabb térszerkezeti tengelyek terjedtek el, immár önállóan a visegrádi országsoportra is. Ezek között a leghíresebb a lengyel Grzegorz Gorzelak 1996-ban felvázolt modellje, amely szerint Gdańsk–Poznań–Wrocław–Prága–Brno–Pozsony–Budapest képeznek egy fejlődési vonalat.¹⁹ A formája miatt a „kék banán” tükörképeként „közép-európai bumeráng”-nak nevezték el.²⁰

A rendszerváltoztatással Kelet-Közép-Európa nagyvárosaiban új gazdasági folyamatok kezdődtek.²¹ Azok az ipari munkahelyek kerültek nehéz helyzetbe, amelyeknek megszűnt a felvevőpiaca.²² A gazdasági problémákon túl Łódź városvezetésének olyan kihívásokkal is szembe kellett néznie, hogy „milyen identitást adjon egy olyan településnek, amelynek a lényegét képező elem (textilipar) gyakorlatilag eltűnt”.²³

Azon nagyvárosoknak sikerült legkönnyebben átvészelnie a rendszerváltoztatás utáni időszakot, amelyek közelebb helyezkednek el Európa gazdaságilag fejlett területeihez. Poznań esetében például hamar minőségi átalakulás vette kezdetét.²⁴

Ugyancsak előnyös helyzetben voltak azok a térségbeli nagyvárosok, amelyekben a képzett munkaerő mellett fejlett infrastruktúra is rendelkezésre állt. Wrocław/Breslau esetében például a külföldi befektetések beáramlásában fontos szerepet játszott az a tény, hogy a város korán becsatlakozott az európai autópálya-rendszerbe.

A piacok megnyílásával a városhierarchia vezető településein dinamikusán nőtt a magánvállalkozások száma. A REGON lengyel üzleti nyilvántartó adatainak tanúsága szerint a krakkói vállalkozások száma 1991–2015 között körülbelül 11 ezerről 126 ezerre növekedett.²⁵

Mindezek hatására a városhierarchia földrajzi polarizációja Kelet-Közép-Európa egyik fő folyamatává vált, ami számtalan kérdést vetett fel. Ezek közül kiemelkedik az, hogy a gazdaság növekedése tovább növeli vagy pedig mérsékli a városok közötti különbségeket.²⁶

¹⁸ Peter Hall: Forces Shaping Urban Europe. *Urban Studies*, 30. (1993), 6. 885.

¹⁹ Grzegorz Gorzelak: *The Regional Dimension of Transformation in Central Europe*. London, Routledge, 1996. 128.

²⁰ Egri Zoltán – Kőszegi Irén: A gazdasági-társadalmi (komplex) térszerkezet kelet-közép-európai képe. *Területi Statisztika*, 58. (2018), 1. 28.

²¹ Niemczyk (1998): i. m. 303.

²² Péntes János – Fekete József: Transformation of the Spatial Structure in the Visegrad Countries in the Light of the Location of Peripheral Areas. In Radics Zsolt – Péntes János (szerk.): *Enhancing Competitiveness of V4 Historic Cities to Develop Tourism*. Debrecen, Visegrad Fund, 2014. 13.

²³ Lagzi (2014): i. m. 49.

²⁴ Parisek–Mierzejewska (2006): i. m. 292.

²⁵ Romanczyk (2018): i. m. 142.

²⁶ Benedek József – Kocsiszy György: Területi polarizáció és konvergencia a visegrádi országokban. *Magyar Tudomány*, 178. (2017), 3. 261.

2. A népességnagyság szerinti városrangsor: Varsó és Budapest az élen

A városhierarchia szó hallatán a legtöbben elsőként a városok méretére asszociálnak, vagyis a vezető városokat a településhálózat népesebb tagjaival azonosítják. A „fontosság” közvetett mérőszámaként önmagában a városok népességszáma régóta viszonylag pontosan kijelöli azok településhierarchiában betöltött helyét.²⁷

Egy-egy jelentős gazdasági centrum prosperáló, fejlődő település közismerten mindig nagyobb lakosságszámra tehet szert, hiszen egy fontosabb gazdasági csomópont a kedvezőbb üzleti és munkaerőpiaci lehetőségekkel népességvonzó hatást fejt ki. A városok népességszáma tehát közvetve a fontosságukról is tanúskodik. Ez a kölcsönhatás visszafelé is érvényesül, a nagyobb népességkoncentrációk előbb-utóbb fontossá válnak, magukhoz vonzzák az intézményeket, a munkahelyeket, a közlekedési és lakossági infrastruktúrát, a gazdaság számára egyrészt szélesebb munkaerő-kínálatot, másrészt pedig a szállítási költségek minimalizálása szempontjából előnyös közeli fogyasztópiacot is jelentenek.

2.1. Milliós metropoliszok: a kelet-közép-európai városhierarchia csúcstelepülései

Kelet-Közép-Európában kevés a metropolisz, mindössze három főváros – Budapest, Prága és Varsó – népességszáma éri el a milliós nagyságrendet.²⁸ Ebben két fontos tényező emelhető ki:²⁹

1. Mivel a térség nemzetei hosszú évszázadokon át a külső nagyhatalmak fennhatósága alá tartoztak, nem létező vagy korlátozott államiságuk miatt történelmileg nem fejlődhettek ki erős szuverén fővárosok. Csak a 20. század hozta el a függetlenedést, igaz, a szovjet megszállás miatt ez is jobbra csak névleges volt.
2. Szlovákia esetében a Csehszlovákia kettéválásával létrejött valamivel több mint 5 millió fős állam kis mérete sem kedvez milliós metropoliszok kialakulásának.

A három metropolisz közül hosszú évtizedeken keresztül Budapest volt a legnépesebb, egyedülként haladta meg a 2 milliót főt. Az 1980-as létszámcúcs után a népességszám fogy (különösen az 1990-es években a szuburbanizáció elmélyülésével) vagy stagnál. Eközben Varsó lélekszáma gyorsan növekszik, a két főváros ellentétes népesedési tendenciái miatt a lengyel főváros megelőzte a magyart (a 2020. év végén 1,79 millió fő és 1,72 millió fő). A sorrendben harmadik helyen álló Prága lakosságszáma valamelyest

²⁷ Kovács Zoltán: *Népesség- és településföldrajz*. Budapest, ELTE Eötvös Kiadó, 2002b. 141.

²⁸ Kovács Zoltán: Az urbanizáció jellemzői Kelet-Közép-Európában a poszt szocialista átmenet idején. *Földrajzi Közlemények*, 126. (2002a), 1–4. 68.

²⁹ Jeney László: Városföldrajz. In Jeney László – Kulcsár Dezső – Tózsá István (szerk.): *Gazdaságföldrajzi tanulmányok közgazdászoknak*. Budapest, BCE Gazdaságföldrajzi és Jövőkutatási Tanszék – NGM, 2013. 48.

elmarad az előző kettőtől; az 1990-es években a cseh fővárost sem kerülte el a népességszám átmeneti fogyása, igaz, az ezredforduló után újra növekedett (a 2021. évi népszámláláskor 1,3 millió fő).

A milliós városok hiányából következik, hogy Kelet-Közép-Európa egészében alacsony, 8% a metropolitán népesség aránya. Ez azonban az adott állam és a bennük lévő metropoliszok népességnagyságától függően szélsőségesen oszlik meg a négy viseigrádi ország között. Magyarországon 18%, amely európai összehasonlításban is kiemelkedően magas. A hasonló méretű Csehországban a valamivel kisebb főváros miatt már csak 12, az előzőeknél négyszer nagyobb Lengyelországban 5, nagyvárossal nem rendelkező Szlovákiában pedig értelemszerűen 0%.

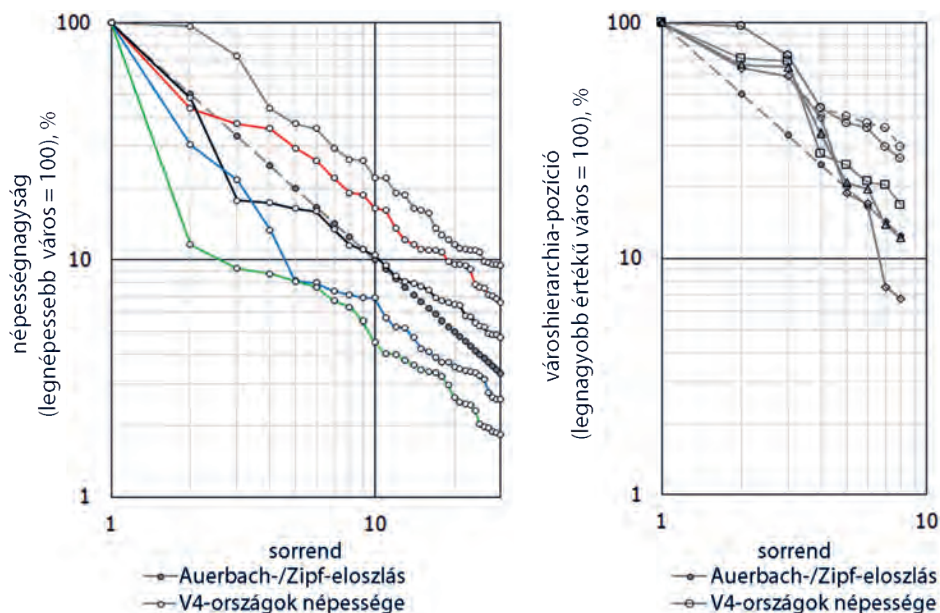
2.2. Regionális nagyvárosok: a hiányzó ellenpólusok

Kelet-Közép-Európában az 500 ezer és 1 millió fő közötti népességgel rendelkező regionális nagyvárosok esetében erős hiányosság mutatkozik Nyugat-Európához képest. A mindössze négy regionális középváros koncentráltan oszlik el a viseigrádi országok között. Ebből a szempontból a kelet-közép-európai országok három főbb típusba sorolhatók:

1. Lengyelországban fejlődött ki mind a négy regionális nagyváros a milliós Varsó ellenpólusaként, így itt figyelhető meg valódi policentrikus nagyvároshálózat. Ebben szerepet játszik az a történelmi sajátosság, hogy a három részre szabdalt lengyel területeken önálló központok fejlődhettek ki. A többpólusúsághoz hozzájárul az is, hogy a rácsos lengyel közlekedési hálózat sem Varsó-centrikus.
2. Csehországban és Magyarországon a milliós fővárosok mellett teljesen üres az ellenpólusnak számító erős regionális nagyvárosok kategóriája. A sugaras közút- és vasúthálózat és az unitárius állami berendezkedés miatt történelmileg nem alakultak ki Budapest és Prága erős ellenpólusai. A milliós főváros után nagy lemaradással következnek a második városok (különösen Magyarországon), Brno közel 400 ezer, Debrecen pedig 200 ezer fős értékével.
3. Szlovákia egyáltalán nem rendelkezik nagyvárossal. Pozsony nemzetközi léptékben inkább középvárosnak számít.

Lengyelország négy regionális nagyvárosában él az ország lakosságának 7%-a. Ha ehhez hozzávesszük Varsó 5%-os részesedését, akkor Lengyelországban Csehországéval azonos (12%) a nagyvárosokban élők aránya.

A sorrendnagyság szabálya igazolja a lengyel településhierarchia közismerten policentrikus jellegét. Lengyelország görbéje az Auerbach- (vagy Zipf-) eloszlás görbéje feletti (1. ábra). Hasonló a helyzet a nagyvárossal nem rendelkező Szlovákiában, ahol a Pozsonyt követő Kassa lélekszáma nem sokkal marad el a fővárosétól, így ott egy bipoláris városhierarchia alakult ki.



1. ábra: A kelet-közép-európai városhierarchia polarizáltságak mértéke a sorrendnagyság-elemzés alapján
 Forrás: az országos statisztikai hivatalok (Lengyelország és Magyarország 2020. év végi népesség; Csehország és Szlovákia 2021. évi népszámlálás), EuroStat (2019. évi egy főre jutó GDP) és Coface (2018. évi nagyvállalatok forgalmi értéke) adatai alapján a szerző szerkesztése

Megjegyzések: bal oldalon a népességnagyság szerinti városhierarchia a tagországok szintjén, jobb oldalon különböző mutatók szerinti városhierarchia a V4 szintjén, a szaggatott vonal esetében Pozsony helyett a NUTS3 egységének az értéke szerepel.

Csehországban és különösen Magyarországon azonban a regionális nagyvárosok hiánya miatt erőteljes az úgynevezett „primate city” hatás. Brno Prága lakosságának 31, Debrecen pedig Budapestének már csak 12%-át (!) teszi ki – ez az egyik legalacsonyabb nemzetközi viszonylatban.

2.3. Középvárosok: Kelet-Közép-Európa jellegzetes településnagyság-kategóriája

A 20 és 500 ezer fő közötti középvárosok Nyugat-Európához képest Kelet-Közép-Európában sokkal meghatározóbb szerepet töltenek be a városhálózaton belül. 2020 körül a visegrádi országok összesen 367 középvárossal rendelkeztek, ahol a térség teljes lakosságának mintegy harmada (34%), a városlakók legnagyobb hányada koncentrálódott. A metropoliszokhoz és a regionális nagyvárosokhoz képest a középvárosok aránya esetében nincsenek szélsőséges eltérések az országok között, Szlovákiában és Lengyelországban ez az arány valamivel magasabb (37 és 35%), Csehországban és Magyarországon pedig alacsonyabb (30–30%).

Kelet-Közép-Európa középvárosai négy jellegzetes típusba sorolhatók be:³⁰

1. Pozsony középvárosként fővárosi rangot ért el. Rövidebb ideig már korábban is ellátott fővárosi funkciókat. A független Szlovákia fővárosaként napjainkban a többi középvároshoz képest komoly fejlődési impulzust kap ahhoz, hogy az európai városhierarchia magasabb szintjére kerüljön.
2. A megyeszékhelyek az 1970-es évektől a településhálózat-fejlesztési politika fő kedvezményezettjeivé váltak (például Nyíregyháza, Salgótarján, Székesfehérvár vagy Tatabánya). Ez egyrészt annak a felismerésből következik, hogy elodáztatatlanná vált az 1950–1960-as évek elhibázott gazdaságpolitikája nyomán túltöltött fővárosi koncentráció ellensúlyozása. Paradox módon különösen azok a megyeszékhelyek jártak jól, amelyeket nem nyilvánítottak megyei jogúvá, ezek ugyanis az egész megyének szánt fejlesztési források felett diszponálhattak.³¹
3. Az úgynevezett „szocialista iparvárosokat” mesterségesen hozták létre, általában bányászati, nehézipari vagy vegyipari célú zöldmezős beruházással (Havířov, Kazincbarcika, Nowa Huta). Ezek az egy vagy néhány gyáras középvárosok a rendszerváltoztatás után gazdasági és demográfiai válságba kerültek.
4. Az agglomerációs középvárosok esetében viszont egy igen dinamikus növekedés figyelhető meg a nagyvárosi szuburbanizáció elmélyülésével (Érd, Gödöllő vagy Vác – Budapest; Brandýs nad Labem–Stará Boleslav – Prága; Luboń – Poznań; Piaseczno – Varsó; Wieliczka – Krakkó esetében). Egyesek több tízezres népességszámukkal ma már a megyeszékhelyek nagyságával is vetekszenek. Jellemzőjük, hogy számos lakossági szolgáltatás (például az oktatás, az egészségügy vagy a kultúra) sokszor nem vagy csak késve követi a gyors betelepülést, igaz ez a hiány csupán relatív, mert a fejlett közlekedési infrastruktúrájuk révén a nagyvárosi ellátó intézmények könnyen elérhetők. Korábban az ilyen városokat előbb-utóbb bekebelezte a nagyváros. A rendszerváltoztatás óta ha nem válnak egyszerű alvóvárosokká, a posztsuburbanizáció jegyében a kiváló közlekedésföldrajzi adottságaik (például autópálya, HÉV vagy vasút) és nagyvároshoz közeli fekvésük révén a külföldi működőtőke-befektetések és a központi városból kitelepülő hazai vállalatok kedvelt célhelyei, számos fontos központi szerepkört (például egyetem, turisztikai események vagy látnivalók) betöltenek, jó eséllyel válhatnak a városrégió alközpontjaivá (Gödöllő például a 2011-es magyar EU-elnökség idején számtalan fontos nemzetközi találkozónak adott otthont).

A metropoliszok csekély száma és az ellenpólusnak számító regionális nagyvárosok hiánya miatt helyenként tehát kifejezetten polarizált országos rangsorok alakultak ki Kelet-Közép-Európában. Ennek ellenére a népességnagyság alapján a visegrádi országok egészét egy kiegyenlített városhierarchia jellemzi. Ebben egyrészt szerepet játszik, hogy a csúcsmezőnyt domináló egyetlen megaváros helyett a térség három metropolisza (különösen Varsó és Budapest) nagyon hasonló méretű, másrészt földrajzilag a térségen

³⁰ Jeney (2013): i. m. 49.

³¹ Illés Iván: *Regionális gazdaságtan. Területfejlesztés*. Budapest, Typotext, 2008. 145.

belül egymáshoz képest viszonylag távol helyezkedik el (2. ábra). Mindkét tényező együttesen hozzájárult ahhoz, hogy a visegrádi országok milliós városai egymástól független centrumokként jelennek meg, nagyságuk egyiküket sem predesztinálja arra, hogy Kelet-Közép-Európa fővárosaként a térség egészére kiható vonzást gyakoroljon.

A lakosságnagyságában évtizedeken keresztül (különösen az 1970-es években) egyeduralmú Budapest az ezredforduló utáni trendek alapján a jövőben várhatóan elveszíti demográfiai vezető szerepét. A 2020-as évek elejére már utolérte Varsó, és a magyar fővároshoz képest szintén dinamikusabban népesülő Prága is egyre inkább felzárkózik mögé. Mindezek a folyamatok arra engednek következtetni, hogy kelet-közép-európai városhierarchia csúcsmezőnye a Budapest-centrikusságból a jövőben egy policentrikusabb struktúra felé halad.

3. A gazdasági funkciók alapján kirajzolódó városhierarchia: a fővárosok vezető szerepe

A városok népességnagyságuk alapján kirajzolódó hierarchiája nem feltétlen esik egybe a gazdaságban betöltött szerepükkel. A szuburbanizáció révén több nagyváros népességnövekedése megtört, azonban továbbra is megőrizték városhierarchiában betöltött szerepüket. A vezető világvárosok köre (például Amszterdam, Frankfurt am Main vagy Zürich) alig változik, még ha méretükben egyre inkább el is maradtak a fejlődő világ megavárosaitól.³² Ez pedig azt jelzi, hogy napjainkban a népességszám egyre kevésbé tölti be a „fontosság közvetett mérőszáma” szerepét. Igaz, a legutóbbi idők tendenciája, hogy a demográfiai és a funkcionális megközelítés szerinti várossorrendek köre újra közelít egymáshoz, a fejlődő világ megavárosai közül ugyanis több (például Mumbai vagy São Paulo) időközben világvárossá is vált.³³

A gazdasági városhierarchiában betöltött pozíció megállapítására két jelzőszám szolgál. A városok hierarchikus rendjének meghatározásához – a népesség számához hasonlóan – a gazdasági dimenzióban is csak abszolút mutatók használhatók. A fajlagos mutatók a nagyvárosok társadalmi-gazdasági fejlettségéről informálnak, de nem árulják el azok városhierarchiában betöltött pozícióját.

A nagyvárosok gazdasági jelentőségének mérésére használt egyik jelzőszám a GDP, amely megmutatja a gazdaság erejét, nagyságát. A városok esetében nehézséget okoz, hogy a GDP települési szinten nem érhető el, legfeljebb NUTS3-szinten. Szerencsére azonban Budapest és a súlycsoportjába tartozó versenytársak önálló egységként jelennek meg NUTS3-szinten, így mérhető ezek GDP-je. Egyedül Pozsony megye esetében nem azonos a NUTS3-egység (Pozsony megye) a szlovák főváros valamivel szűkebb határai-val. Mivel a különbség viszonylag kicsi, tekintettel fővárosi szerepére a többi nagyváros mellett Pozsony is bekerült a nyolc vizsgált város közé. Csehországot, Magyarországot

³² Peter J. Taylor: *World City Network: A Global Urban Analysis*. London, Routledge, 2004. 88.

³³ Csomós György – Kulcsár Balázs: A városok pozíciója a globális gazdaság irányításában a nagyvállalatok forgalma alapján. *Földrajzi Közlemények*, 136. (2012), 2. 139.

és Szlovákiát csupán a főváros képviseli, a policentrikus Lengyelország esetében viszont Varsó mellett a négy regionális nagyváros is bekerült a vizsgálatba. Jelen esetben a városok gazdasági erejének mérése az EuroStat harmonizált adatbázisából származó, NUTS3-szintű, vásárlóerő-paritáson mért egy főre jutó GDP 2019. évre vonatkozó adatai alapján történik.

A GDP mellett a nagyvárosok gazdasági fontosságának vizsgálatához a legnagyobb vállalataik forgalmi értéke szolgált. A nagyvállalatok jelenléte elsődlegesen és közvetlenül utal az azok székhelyéül szolgáló nagyvárosok nemzetközi gazdasági életben és a városhálózatban betöltött pozíciójára, összekapcsolódik a nagyvárosok nemzetközi integrációjával, munkamegosztásban, termelésben, irányításban és foglalkoztatásban betöltött nemzetközi és országos szerepköreivel. Egy-egy nagyvállalat jelenléte közvetve utal arra, hogy az adott nagyváros mennyire ismert, milyen az infrastruktúrája, a humán erőforrása, de közvetetten elárulja a nagyvárosok egyes nehezen mérhető tényezőit, hogy mennyire nemzetköziesedett, ismert vagy biztonságos, azaz milyen nemzetközi vonzerővel és pozícióval rendelkezik.

A globálisvároshierarchia-vizsgálatokban gyakran felhasználgják a *Fortune* magazin rangsoroló adatbázisát a világ 500 legnagyobb vállalatáról (Global 500). A globálisan jegyzett legnagyobb vállalatok székhelyei között jellemzően nem vagy alig találhatók kelet-közép-európai városok. Az 500 legnagyobb, kifejezetten közép- és kelet-európai vállalatot rangsoroló Coface-adatbázis (Coface CEE Top 500) azonban biztosítja a megfelelő információs háttérrel. Az alapvetően vállalati adatbázis városi adatsorrá alakításához először székhelyük szerint lokalizálni kellett a vállalatokat, majd a vállalatok forgalmi értékeit városonként aggregálni. Mivel az adatbázisból csak a posztiszocialista térség 500 legnagyobb vállalata érhető el, ezért nem jelenik meg a vizsgált nagyvárosok összes vállalata, csak a legnagyobbak. A 2018. évre vonatkozó adatok tanúsága szerint az 500 legnagyobb vállalatból 343 székhelye található Kelet-Közép-Európa 152 városában, amely a 481 millió eurónál nagyobb forgalmú vállalatokat jelenti. Az egyszerűség kedvéért a szakterminológiától függetlenül jelen esetben ezeket nagyvállalatoknak nevezzük. A 343 „nagyvállalattól” 194 központja a nyolc vizsgált nagyvárosban összpontosul.

A gazdaság GDP-vel mért nagysága alapján a népességszámhoz hasonlóan itt is kitűnik a három metropolisz, csak itt Varsó egyedül áll az élen. Itt Budapest csak a harmadik helyre került, igaz, nem sokkal marad le Prágától. A három főváros az EU élmezőnyében is jó helyen áll, Varsó a 9. (!) legmagasabb értékű a szintén nagyvárosi NUTS3-egységek között, de Prága és Budapest is a rangsor első 20 városa között szerepel (18. és 19. helyezés).

A különböző adatsorok összevethetősége érdekében érdemes mind a nyolc város esetében az eredeti értékeiket az adott maximális érték százalékában kifejezni. Így Varsó értelemszerűen 100%-on áll, nem sokkal marad le tőle Prága és Budapest 71 és 69%-kal. A három metropolisz után nagy lemaradással következik a negyedik főváros, Pozsony gazdasága, amely a varsói érték alig több mint negyedét, 28%-át teszi ki. A lengyel regionális nagyvárosok jócskán lemaradnak tőlük, Krakó 25, Wrocław 21, Poznań 21, végül Łódź 21%-kal.

A Coface listáján szereplő nagyvállalatok esetében többé-kevésbé hasonló a vizsgált nagyvárosok sorrendje, különösen az élmezőnyben. Ezúttal is Varsó tűnik ki a mezőnyből (100%), és a fővárosok követik. Itt viszont Budapest 64%-os értékével megelőzi a 60%-on álló Prágát, majd ezúttal is Pozsony a negyedik helyezett 40%-kal. Lényegében nem változtat Pozsony pozícióján (41%), ha a GDP-hez hasonlóan a város értéke helyett ezúttal is az azt magában foglaló NUTS-egységé (Pozsony megye) szerepel (kiegészülve Malacka és Pozsonyivánka vállalataival). A nagyvállalatok mutatójánál a lengyel regionális nagyvárosok sorrendje megváltozik a GDP-hez képest, de utóbbi szerint mért pozícióját egyik sem éri el: Poznań 19, Krakkó 17%. Érdekes, hogy jócskán lemarad Łódź és Wrocław 8 és 7%-os értékével. Helyükön Płock vagy Mladá Boleslav középvárosként jelenik meg az első 8 kelet-közép-európai város mezőnyében.

A GDP és a nagyvállalati összeforgalom százalékban kifejezett értékeinek átlagolásával egy komplex gazdasági városhierarchia-mutató képezhető. Mivel a gazdasági dimenzió mindkét mutatójánál elsődlegesen tehát Varsó tekinthető a visegrádi országok vezető városának, természetesen az összesített gazdasági rangsort is a lengyel főváros vezeti egyedül 100%-kal. A magyar főváros enyhe előnyével Budapest és Prága állnak a kelet-közép-európai városhierarchia következő szintjén, 67 és 65%-kal. Ha népességszám alapján nem is, de megelőzve a nála nagyobb lengyel regionális nagyvárosokat a gazdasági funkciói alapján már Pozsony kerül a negyedik helyre 34%-os értékkel. A lengyel regionális nagyvárosok 10–20% körüli értékkel gazdasági jelentőségben lemaradnak a fővárosok mögött.

Érdemes a kelet-közép-európai nagyvárosok gazdasági szerepkörök terén betöltött rangsorát összevetni a népességnagyságuk szerinti sorrenddel (*1. ábra*). A visegrádi országcsoport egészére a különböző dimenziókra elvégzett sorrendnagyság-elemzés igazolja, hogy a nagyvárosok mezőnye a népességszámuk szerinti sorrendhez képest a gazdasági mutatók (különösen a nagyvállalataik forgalmi értéke) szerinti hierarchiája jobban polarizálódik. Nem lineárisan aránylik tehát a gazdasági-üzleti szerepkör a városok méretéhez (*3. ábra*). Multiplikatív módon érvényesülve minél nagyobb egy nagyváros, méretéhez képest annál jelentősebb a gazdaságban és a vállalatvonzó-képességben betöltött szerepe.

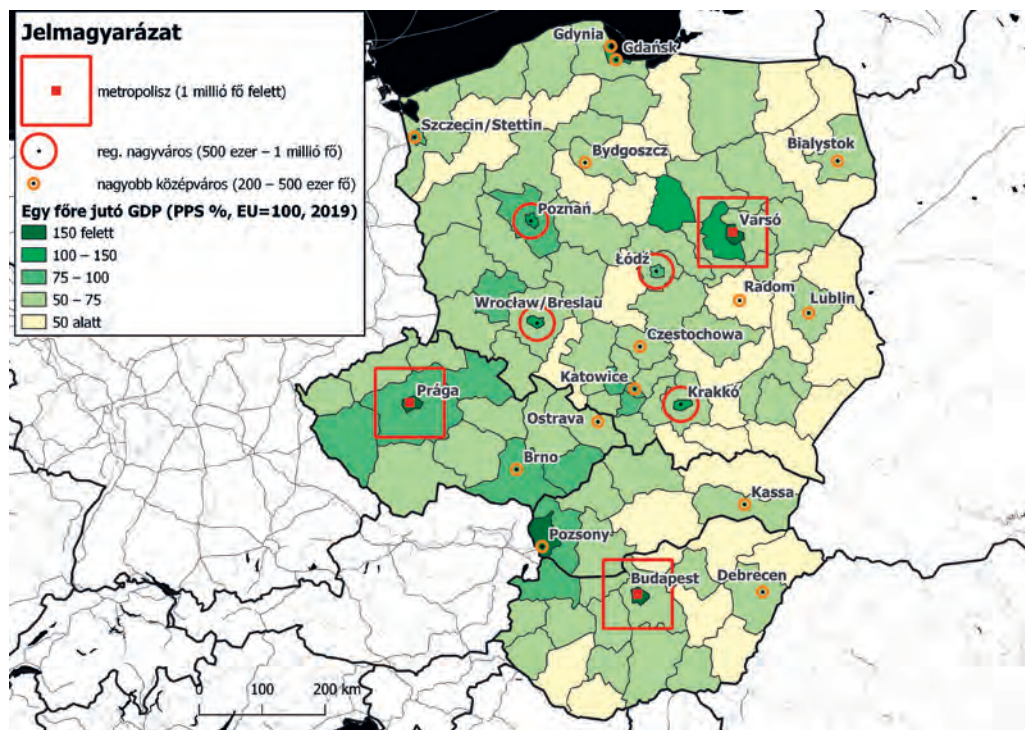
A 2010-es években Budapest GDP-növekedése elmarad a versenytárs nagyvárosokétól, mindössze Pozsony gazdasági növekedése lassabb. Amennyiben a jelenlegi trendek folytatódnak, a jövőben várhatóan a magyar főváros a népességi dimenzióhoz képest jelentősebben visszaszorul a városhierarchia gazdasági dimenziójában Varsó és immár Prága mögött is.

4. A városhierarchiában betöltött pozíció és a gazdasági fejlettség összefüggése

A rendszerváltoztatás Kelet-Közép-Európa fővárosainak új fejlődési esélyt teremtett. A globalizálódó világban a visegrádi országok nagyvárosainak sikere azon múlik, hogyan

képesek integrálódni az európai városversenybe.³⁴ Több szakirodalmi forrás megerősíti, hogy a többi posztiszocialista nagyvároshoz képest épp a kelet-közép-európai fővárosok csatlakozhatnak a legesélyesebben az európai nagyvárosi rendszerhez.³⁵ Felvetődik, hogy a városhierarchia csúcsán elhelyezkedő négy főváros milyen pozíciót tölt be országaik és az Európai Unió térszerkezetében. Másképp fogalmazva: a városhierarchiában betöltött kedvező helyzet összefügg a gazdasági fejlettséggel?

Bár a gazdasági fejlettség összetett fogalom, a következőkben a gazdasági fejlettségi különbségek mérése az EuroStat előzőekben is felhasznált NUTS3-szintű, vásárlóerő-paritáson mért egy főre jutó GDP-n alapul. A vizsgálatok ezúttal a négy főváros országgaikon belüli pozíciójára korlátozódnak.



2. ábra: A 200 ezer főnél népesebb kelet-közép-európai városok mérete és térségeik gazdasági fejlettsége közötti összefüggés

Forrás: országos statisztikai hivatalok (Lengyelország és Magyarország 2020. év végi népesség; Csehország és Szlovákia 2021. évi népszámlálás) és EuroStat (egy főre jutó GDP) adatai alapján a szerző szerkesztése

³⁴ Jeney László: The Role of Urban Development in European Regional Inequalities. In Jakobi Ákos (szerk.): *Frontiers of Geography*. Budapest–Heidelberg, (k. n.), 2003. 259.

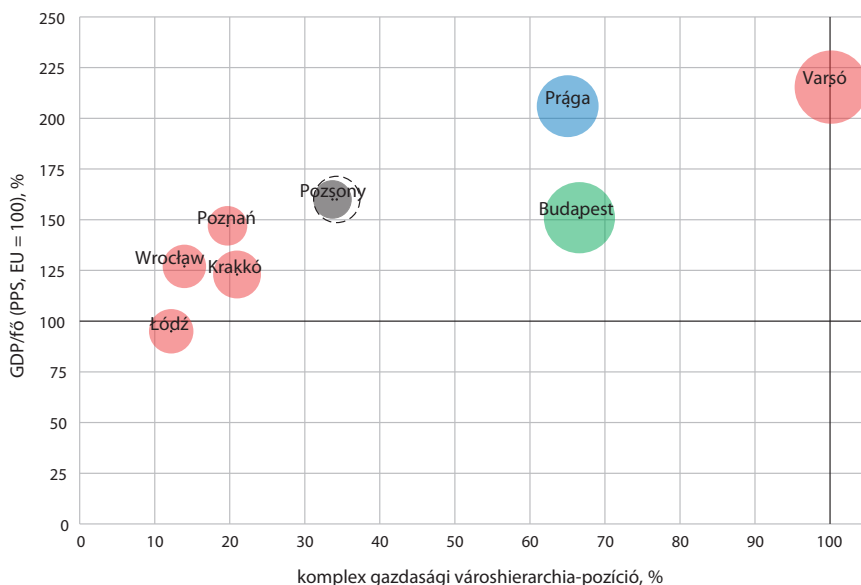
³⁵ Lise Bourdeau-Lepage: Metropolization in Central and Eastern Europe: Unequal Chances. *GaWC Research Bulletin*, (2004), 141. 1.

A fajlagos mutatóval mért gazdasági fejlettség esetében szintén Varsó és Prága került vezető helyre, mindkettő több mint kétszeresen (!) felülmúlja az Európai Unió átlagfejlettségi szintjét (annak 216 és 206%-a). Budapest fejlettsége valamivel több mint másfélszerét (151%) éri el az uniós átlagnak, amelyet Pozsony is megelőz (160%). A lengyel regionális nagyvárosok fejlettségben már elmaradnak az előzőektől, de Łódź (95%) kivételével meghaladják az átlag feletti fejlettségüket az Európai Unióban. Kelet-Közép-Európa 200 ezer főnél népesebb közép- és nagyvárosai példáján egyértelműen kirajzolódik, hogy a gazdasági fejlettségben mennyire meghatározó a méret (2. ábra). A térképen is feltüntetett 21 legnagyobb város népességszáma és az azokat magukba foglaló NUTS3-egységek egy főre jutó GDP-je között számított korreláció empirikusan is igazolja ezt az összefüggést ($r = 0,8$).

Nagy vonalakban megállapítható, hogy a nyolc vizsgált nagyváros népességnagysága, gazdasági szerepe és gazdasági fejlettség szerinti sorrendje nagyjából hasonló (3. ábra). A vizsgált városok többsége igazolja, hogy minél nagyobb egy város, nem csupán a városhierarchia gazdasági dimenziójában játszik fontos szerepet, de magasabb gazdasági fejlettség jellemzi. Ezt az összefüggést Budapest és Pozsony példája árnyalja. Épp a magyar főváros szolgáltató példát arra, hogy a népességnagyság szempontjából előkelő pozíciójától elmarad a gazdasági szerepe, és még inkább az egy főre jutó GDP-vel mért gazdasági fejlettsége. Ellenpéldaként pedig Pozsony emelhető ki, amely viszonylag kis népessége ellenére a negyedik legnagyobb gazdasági jelentőségű, sőt az egy főre jutó GDP alapján Budapestet megelőzve a harmadik helyen áll.

Az 1990-es évektől tehát Kelet-Közép-Európa fejlettségi térszerkezetének egyik legmeghatározóbb jelenségévé vált a fővárosok fokozódó fejlettségi előnye a vidéki térségekhez képest. Ez különösen a visegrádi országok metropoliszait érintette: Budapest, Prága vagy Varsó az EU térszerkezetének legdinamikusabban fejlődő elemeivé váltak. E városok gazdasági növekedése elsősorban a tercier szektoruk dinamikájából fakadt, miközben az ipari tevékenységük halványodni kezdett. A spontán piaci folyamatoknál kisebb mértékben ugyan, de a közösségi kohéziós politika is elsődlegesen a fővárosoknak kedvez (ügynevezett váltómozgás-elmélet). Spanyolország esetében kimutatták, hogy a kohéziós alap 1980–1996 között jelentős mértékben Madridba irányult, ami az országon belül kohézió helyett épp polarizációt eredményezett főváros-vidék viszonylatban.³⁶ Míg a tercierizálódó fővárosok – integrálódván az európai városversenybe – sikeresen felzárkóztak fejlett nyugati társaikhoz, „tátongó úrt” hagytak maguk mögött a rendszerváltoztatás sokkját súlyosabban megélő, hozzájuk képest mindinkább leszakadó vidéki háttországai felé.

³⁶ Kertész Krisztián: A nemzeti és a regionális felzárkózás váltómozgása az EU-országokban és Magyarországon. *Külgazdaság*, 48. (2004), 2. 68.



3. ábra: A nyolc legnépesebb kelet-közép-európai város népességnagysága, gazdasági városhierarchiában betöltött pozíciója és a gazdasági fejlettsége közötti összefüggés

Forrás: országos statisztikai hivatalok (Lengyelország és Magyarország 2020. év végi népesség; Csehország és Szlovákia 2021. évi népszámlálás), EuroStat (2019. évi egy főre jutó GDP) és Coface (2018. évi nagyvállalatok forgalmi értéke) alapján a szerző szerkesztése

Megjegyzés: Pozsony esetében szaggatott vonal jelzi Pozsony megye értékét az összehasonlíthatóság kedvéért.

A fővárosok Kelet-Közép-Európa országaiban a térszerkezet kiemelten fejlett elemei közé tartoznak, a vidékhez viszonyított gazdasági előnyük azonban országonként eltér. (Jelen dolgozat a vidéket a fővárosok komplementereként kezeli, azaz a fővárosokon kívüli valamennyi NUTS3-egység vidéknek számít. Ebből következően a főváros és a vidék együttesen a vizsgált országok teljes területét lefedik.) A főváros-vidék kettősség mérése a duál mutató (D_{CR}) használható a következő képlet alapján:

$$D_{CR} = \frac{\bar{y}_C}{\bar{y}_R},$$

ahol y_C egy ország fővárosának egy főre jutó GDP-jét jelenti, y_R pedig ugyanazon ország vidéki térségeinek átlagos egy főre jutó GDP-jét. 2019-ben a visegrádi országcsoporthoz egésze esetében a fővárosok fejlettsége a vidéket 2,8-szeresen múlta felül. Kelet-Közép-Európa tehát továbbra is erőteljes főváros-vidék kettősséggel jellemezhető. Varsó fejlettsége 3,3-szer, Pozsony 2,8-szer, Budapest és Prága pedig 2,7-szer volt magasabb országuk vidéki átlagánál.

Kelet-Közép-Európa átlagában a főváros-vidék dualitás 2009 körül érte el maximumát, a tetőpont országonként változó: Magyarországon 3,1 (2009), Csehországban 2,7 (2010), Szlovákiában 3,1 (2011), Lengyelországban pedig 3,3 (2013). Azóta a főváros-vidék kontraszt visszaesett vagy stagnál. Ebből következően tehát a korábbi időszakra megfogalmazott fenti megállapítások már árnyaltabban érvényesek a 2010-es években.

A mérséklődő dualitás hátterében tetten érhető a fővárosok 2010–2019 közötti szerepnyebb gazdasági dinamikája. A 2010-es évek jellemző kelet-közép-európai fejleménye volt, hogy a vidéki térségeken belül az ipar (főként a gépipar) igen fontos dinamikhordozó ágazattá vált. Így a vidék fokozatosan felzárkózik, a főváros-vidék kettősség már nem növekszik tovább: stagnál, majd csökkenni kezd.

Megállapítható, hogy a legmarkánsabb főváros-vidék kettősség továbbra is Lengyelországot jellemzi, a 2010-es években azonban fokozatosan csökken a fővárosok korábban jellemző dinamikája Csehország és Szlovákia, de különösképpen Magyarország térszerkezetében.

Összefoglalás

Buda, majd 1873-tól Budapest hagyományosan az egyik meghatározó szereplője a kelet-közép-európai városhierarchiának. Szerepköre azonban különböző időszakokban folyamatosan változott. Eleinte Prága, később Bécs váltak legfontosabb versenytársaivá. A magyar főváros igazi fénykorát a hosszú 19. században élte, amikor valódi világvárossá fejlődött. Befolyási övezete azonban még ekkor is jellemzően Kárpát-medencei léptékű maradt, nem vált Kelet-Közép-Európa fővárosává.

A 20. század alapvetően átrendezte Budapest lehetőségeit. Vonzáskörzete először Trianon miatt zsugorodott össze, amellyel valóságos vízfejjé vált az országon belül. Ezt csak tovább súlyosbította a korai szocializmus centralizáló és elzáró politikája. Több mint 2 millió lakosával ugyan Kelet-Közép-Európa legnépesebb városává vált, de a szocialista időszak korlátozta nemzetköziesedését. A szuburbanizáció rendszerváltoztatás utáni elmélyülésével a népességszáma is visszaesett, ezzel mára demográfiai elsőségét is elveszítette.

A városhierarchia élmezőnyéhez tartozó városok egyúttal Kelet-Közép-Európa legfejlettebb települései is, amelyek gyors fejlődésükkel maguk mögött hagyták a vidéki hátszágait. Azonban épp Budapest példája világított rá arra, hogy a 2010-es években már kifulladás a visegrádi országok fővárosainak dinamikhordozó szerepe, amellyel mérséklődik a főváros-vidék egyenlőtlenség.

Ha a jelenlegi tendenciák folytatódnak, egyértelműen Varsó marad Kelet-Közép-Európa első számú városa, amely mind népességszámban, mind pedig gazdasági funkciókban megelőzte Budapestet. A magyar főváros a vizsgált dimenziókban jelenleg Prágával áll egy szinten. Bár mindhárom metropolisz főváros vezető szerepet tölt be Kelet-Közép-Európa városhierarchiájában, ez azonban egyik főváros esetében sem eredményezett nagytérségi vezető szerepet.

Budapest gazdasági jelentőségéhez képest relatíve előnyösebb helyzetben van az oda-települő nagyvállalatok szempontjából. Ez pedig azt sejteti, hogy kelet-közép-európai fővárosi szerep helyett sokkal inkább egyfajta kapuvárosként funkcionálhat a nagyvállalatok délkelet-európai terjeszkedése számára.

Felhasznált irodalom

- Beluszky Pál: Magyarország településhálózatának átalakulása 1848–2000 között. In Süli-Zakar István (szerk.): *A terület- és településfejlesztés alapjai*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2003. 47–85.
- Benedek József – Kocziszky György: Területi polarizáció és konvergencia a visegrádi országokban. *Magyar Tudomány*, 178. (2017), 3. 261–272.
- Blais, Hélène – Szeszler Zsuzsa: *Városok Magyarországon, avagy az urbanizáció változásai*. Budapest, Bati International, 2000.
- Bourdeau-Lepage, Lise: Metropolization in Central and Eastern Europe: Unequal Chances. *GaWC Research Bulletin*, (2004), 141. Online: www.lboro.ac.uk/microsites/geography/gawc/rb/rb141.html
- Csomós György – Kulcsár Balázs: A városok pozíciója a globális gazdaság irányításában a nagyvállalatok forgalma alapján. *Földrajzi Közlemények*, 136. (2012), 2. 138–151.
- Elter, István – Baross Pál: City Profile: Budapest. *Cities*, 10. (1993), 3. 189–197. Online: [https://doi.org/10.1016/0264-2751\(93\)90029-I](https://doi.org/10.1016/0264-2751(93)90029-I)
- Egri Zoltán – Kőszegi Irén: A gazdasági-társadalmi (komplex) térszerkezet kelet-közép-európai képe. *Területi Statisztika*, 58. (2018), 1. 27–56.
- Enyedi György: *Kelet-Közép-Európa gazdaságföldrajza*. Budapest, KJK, 1978.
- Gorzalak, Grzegorz: *The Regional Dimension of Transformation in Central Europe*. London, Routledge, 1996.
- Hall, Peter: Forces Shaping Urban Europe. *Urban Studies*, 30. (1993), 6. 883–898.
- Illés Iván: *Regionális gazdaságtan. Területfejlesztés*. Budapest, Typotext, 2008.
- Jacobs, Andrew James: The Bratislava Metropolitan Region. *Cities*, 31. (2013), 4. 507–514. Online: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2011.10.003>
- Jeney, László: The Role of Urban Development in European Regional Inequalities. In Jakobi Ákos (szerk.): *Frontiers of Geography*. Budapest–Heidelberg, (k. n.), 2003. 249–261.
- Jeney László: Városföldrajz. In Jeney László – Kulcsár Dezső – Tózsza István (szerk.): *Gazdaságföldrajzi tanulmányok közgazdászoknak*. Budapest, BCE Gazdaságföldrajzi és Jövőkutató Tanszék – NGM, 2013. 39–70.
- Kertész Krisztián: A nemzeti és a regionális felzárkózás váltómozgása az EU-országokban és Magyarországon. *Külgazdaság*, 48. (2004), 2. 65–76.
- Kovács Zoltán: Az urbanizáció jellemzői Kelet-Közép-Európában a poszt szocialista átmenet idején. *Földrajzi Közlemények*, 126. (2002), 1–4. 57–78.
- Kovács Zoltán: *Népesség- és településföldrajz*. Budapest, ELTE Eötvös Kiadó, 2002b.
- Kőrösi István: Kelet-Közép-Európa felzárkózásának lehetősége és kilátásai az Európai Unióban. In Katona Klára – Kőrösi István (szerk.): *Felzárkózás vagy lemaradás? A magyar gazdaság negyedszázaddal a rendszerváltás után*. Budapest, Pázmány Press, 2015. 159–176.

- Książek, Sławomir – Michał Suszczewicz: City Profile: Wrocław. *Cities*, 65. (2017). 51–65. Online: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.03.001>
- Lagzi Gábor: Łódź – négy nemzet városa. *Comitatus*, 24. (2014), 217. 44–54.
- Lichtenberger, Elisabeth: The Geography of Transition in East Central Europe: Society and Settlement Systems. In Francis W. Carter – Peter Jordan – Violette Rey (szerk.): *Central Europe after the Fall of the Iron Curtain*. Frankfurt am Main, Peter Lang, 1996. 137–152.
- Mráz Katalin: A kelet-közép-európai országok versenyképessége nemzetközi rangsorok alapján. *Polgári Szemle*, 12. (2016), 1–3. 376–391.
- Niemczyk, Maria: City Profile: Warsaw (Warszawa). *Cities*, 15. (1998), 4. 301–311. Online: [https://doi.org/10.1016/S0264-2751\(98\)00024-9](https://doi.org/10.1016/S0264-2751(98)00024-9)
- Parisek, Jerzy J. – Lidia Mierzejewska: City Profile: Poznań. *Cities*, 23. (2006), 4. 291–305. Online: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2006.04.001>
- Pénzes, János – Fekete József: Transformation of the Spatial Structure in the Visegrad Countries in the Light of the Location of Peripheral Areas. In Radics Zsolt – Pénzes János (szerk.): *Enhancing Competitiveness of V4 Historic Cities to Develop Tourism*. Debrecen, Visegrad Fund, 2014. 11–25.
- Romańczyk, Katarzyna M.: Krakow – The City Profile Revisited. *Cities*, 73. (2018). 138–150. Online: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.09.011>
- Sýkora, Luděk – Vít Štěpánek: City Profile: Prague. *Cities*, 9. (1992), 2. 91–100. Online: [https://doi.org/10.1016/0264-2751\(92\)90043-5](https://doi.org/10.1016/0264-2751(92)90043-5)
- Taylor, Peter J.: *World City Network: A Global Urban Analysis*. London, Routledge, 2004.

Közigazgatási korszakok Budapest és agglomerációja fejlődéstörténetében

Bevezetés

A három várost, Óbudát, Pestet és Budát – de utóbbi kettőt különösen – már a város-egyesítés előtti évtizedekben, sőt évszázadokban is egységesíteni igyekeztek. Pest-Buda vonatkozásában az abszolutizmus éveiben (1849–1866) a kedvezőtlen közjogi-politikai viszonyok közepette is sikerült lerakni a világvárossá fejlődés alapjait, az 1848 által szabaddá tett polgári fejlődés energiáira támaszkodva.¹ Vörös Károly nem hiába írja monográfiájában, hogy a polgári társadalom kibontakozása a város „[...] olyan jelentős megerősödését hozta magával, mely [...] Pest-Budát a Habsburg-birodalom magyarországi felében ténylegesen egyre inkább alkalmassá tette az egész magyar országos piac megszervezésére és ezzel mindazon igények sokoldalú megfogalmazására, kifejezésére, alátámasztására is, melyek Magyarországnak a birodalmon belüli lehető különállását célozták”.² Az 1867. évi kiegyezés után Pest-Buda az ország politikai, gazdasági, kulturális-tudományos, adminisztratív központjává és az országos intézmények székhelyévé vált. Az 1873-as egyesítéssel megindult dinamikus fejlődés Budapestet az évszázad végére egyértelműen a magyarországi településhierarchia élére helyezte. Budapest közigazgatása ezt a központi szerepet a mai napig tükrözi, bár a sajátos igazgatási rendszer még mindig nem képes számos problémára választ adni. Ezek közül talán a legégetőbb a főváros és az agglomeráció kapcsolódása, közigazgatási értelemben is, mivel a területeket lélekszámukat tekintve is csak egységes egésként kezelve lehetne megfelelő módon igazgatni.

1. Közigazgatási fejlődéstörténet az államalapítástól a kiegyezésig

Az államalapítást követően Óbuda a királyok tartózkodási helye lett. A krónikák említést tesznek kőházakról, római eredetű úthálózatról, piacáról, és arról is, hogy 1223-ban tűzvész pusztította el a várost, a székesegyházzal együtt.³ Az újjáépítést követően a 13. században királyi vár is épült a területén, míg Budán elszórtan földesúri települések, egyházi

¹ Beluszky Pál: *Budapest – zászlóshajó vagy vízfej? A főváros és az ország – történeti-földrajzi áttekintés*. Gödöllő, Szent István Egyetemi Kiadó, 2014. 52.

² Vörös Károly: A fővárostól a székesfővárosig 1873–1896. In Vörös Károly (szerk.): *Budapest története*. IV. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1978. 323.

³ Garády Sándor: A budai (óbudai) káptalan alapítása. In Némethy Károly – Budó Jusztnin (szerk.): *Tanulmányok Budapest múltjából VII*. Budapest, Budapest Székesfőváros Kiadása, 1939. 79.

birtokok, királyi szolgáló népek falvai alakultak ki, ahol a lakosság főként szőlőművelésből, bortermelésből élt. Ezzel szemben Pest – amelynek a 10. században szláv-bolgár, valamint muzulmán kereskedő lakosai voltak – a 12. századra fallal körülvett virágzó, gazdag német kereskedőváros lett, amely 1230-ban II. Andrástól kiváltságlevelet kapott.⁴

Az Árpád-házi királyok egyre gyakrabban a Rákos mezőre – amelynek első írásos említése 1074-ből származik, 1289-ben pedig már úgy említik mint „az ország közepe”⁵ – hívták össze az országgyűléseket, udvarukat pedig Budán rendezték be – ott, ahol a tatárjárás pusztítása után IV. Béla elrendelte, hogy építsenek kővárat.

I. (Nagy) Lajos Budát már állandó székhelyének választotta – míg anyja Óbudát, amely a török hódításig a mindenkori királynék városa lett⁶ –, ám az igazi fejlődést Mátyás uralkodása hozta el: a királyi palota, a könyvtár és az itáliai mintára berendezett humanista udvar európai hírű lett. Buda és Pest sorsa már ekkor szorosan egybefonódott, amelyet mutat az is, hogy 1522-ben a budai és a pesti tanács együtt szabályozta az árakat.⁷ Budának ekkor már mintegy 13 500 fős lakossága volt, Pest és Óbuda, valamint Felhévíz és Szentfalva mezővárosokkal – mint agglomerációval – együtt pedig több mint 20 000 fő.⁸

A török hódítást és az ország három részre szakadását követően a középkori magyar városi közigazgatás csak látszólag maradt érintetlen, ugyanis a budai és pesti bírák és a városi esküdtek munkáját a törökök irányították, az Oszmán Birodalom alkalmazottjaivá váltak. Buda 1686-os felszabadulásáért hatalmas árat kellett fizetni: a vár, a város és a lakosság szinte teljesen elpusztult.

Az ezt követő időszak az újjáépítésről szólt, amely azonban kezdetben lassan haladt. Pest és Buda mintegy két évtizedes, közösen megvívott küzdelem eredményeként kapta vissza jogait és kiváltságait, szabad királyi városi rangját pedig csak 1711-ben.⁹ Ez azonban azt is jelentette, hogy vezetőiket, a polgármestert, a bírót és a főkapitányt maguk választhatták meg, és a városi tanács volt hivatott a lakosság ügyeit intézni. Buda első polgármestere Prenner Farkas lett, akinek császári kapitányi rangja jelezte, hogy a város még katonai irányítás alatt állt.¹⁰ Pesten ezzel szemben még mintegy 80 évig bíró vitte az ügyeket – Vatula János Jakabot csak 1773-ban választották meg a város első polgármesterévé.¹¹ A város vezetése azonban nem maradt a város falain belül, hanem kiterjedt pesti és budai külső területekre is (Terézváros, Ferencváros, Józsefváros, Lipótváros, illetve Tabán, Víziváros, Krisztinaváros, Országút, Újlak).

A következő száz év jelentős fejlődést eredményezett. Ez megmutatkozott egyrészt a lélekszám növekedésében, hiszen ezen idő alatt Pest lakossága 100 000 fő fölé

⁴ *Budapest története.* (é. n.)

⁵ Katona Zoltán: *A híres Rákosmező.* (é. n.)

⁶ *Budapest története* (é. n.): i. m.

⁷ Viczián Zsófia: Milyen lehetett Mátyás korában Buda? *Pest-Buda*, 2018. augusztus 23.

⁸ Végh András: *Buda város története a kezdetektől 1541-ig.* (é. n.)

⁹ Fónagy Zoltán: *A budai vár története 1686 után.* (é. n.)

¹⁰ Fónagy (é. n.): i. m.

¹¹ Kovács Lajos: Pest szabad királyi város vezetői (bírái és polgármesterei) 1687-től 1790-ig. In Némethy Károly – Bodó Juszti (szerk.): *Budapest Székesfőváros várostörténeti monográfia 14. Tanulmányok Budapest múltjából X.* Budapest, Budapest Székesfőváros Kiadása, 1953. 57.

emelkedett, Budáé pedig elérte az 50 000 főt, másrészt pedig míg Buda az ország igazgatási központja lett, addig Pest az ország kereskedelmének központjává vált. A két város között nemcsak szimbolikus kapcsolatot jelentett az 1769-ben felállított (és az időjárás szélsőséges alakulásának kitett) állandó hajóhíd, hanem az Alföld és a Dunántúl lakosságát is összekötötte.¹² Pest fejlődése rohamtempóban folytatódott, és a város a 19. század közepére vitathatatlanul az ország központja lett. Ezért olyan programra volt szükség, amely a fejlődés és modernizáció valamennyi szegmensét érintette. Ezt gróf Széchenyi István fogalmazta meg első ízben és tette le annak alapjait. Ő volt Pest és Buda összetartozásának is első megfogalmazója azzal, hogy 1829-ben azt javasolta, hogy Pest és Buda Budapest néven egyesüljön.¹³

A szabad királyi városokról szóló 1848. évi XXIII. törvénycikk jelentős változásokat idézett elő Buda belső szervezetében és közigazgatásában egyaránt, érintve a tisztújítást és a törvényhatósági közgyűlést is. A tisztújításra 1848. május 27-én került sor. A törvény 15. §-a értelmében a tisztviselők választásában a népképviselési elv alapján minden választójoggal rendelkező budai lakos részt vehetett. Ennek megfelelően választották meg a polgármestert, a főbíró, a főkapitányt, az alkapitányt, a jegyzőket, a tisztügyi ügyészt, a levéltárnokokat, a telekbíró, a számvevőt, a tisztügyi főorvost, a fősebeszt és a főmérnököt.¹⁴ Közvetlenül a tisztújítás után került sor a képviselő-választásokra. Mivel Buda lakossága meghaladta a 30 000 főt, ezért a nagyvárosok közé sorolták (4. §), így képviselő-testületének legalább 157 tagja kellett hogy legyen (21. §). Végül egy 167 fős testületet választottak, titkos szavazással, akik 80%-a (134 fő) a polgári rend tagja volt. Feladatául szabták – többek között – Buda választókerületekre való osztását is.¹⁵

1849. június 24-én Szemere Bertalan belügyminiszter rendeletet adott ki Pest, Buda és Óbuda egyesítéséről. A rendelet, amely a *Közlöny* 1849. június 27-i számában jelent meg, kimondja, hogy „*Buda és Pest, 's illetőleg ó-Buda hatóságának egyesítése elrendeltetik, 's a' testvér két főváros mint Budapest ezennel egyesítettik [...]'*”¹⁶ Ugyan az 1849 márciusában kiadott olmützi (oktrojált) alkotmány értelmében Pesten, Budán és Óbudán az irányítási, igazgatási feladatokat a kerületi főispán által kijelölt község-tanács látta el a választott testületek helyett, az egyesítés folyamata még ha kényszerű mederben is, de folytatódott. 1849. november 8-án politikai, december 19-én pedig közigazgatási szempontból egyesítették Budát és Óbudát, majd 1850. november 13-án Pestet és Budát közigazgatásilag.¹⁷ Az 1848–49-ben megindult polgári közigazgatási szervezés azonban félbeszakadt. A szabadságharc leverését követően 1850-ben osztrák mintára község-tanácsot (*Gemeinderat*) szerveztek, amelynek tagjait a budai kerületi főispán nevezte ki. Az 1860-as októberi diploma egy évtized után helyreállította a szabad királyi

¹² Rácz Lajos: A pest-budai hajóhíd, az éghajlati változások indikátora és áldozata (1767–1849). *Belvedere*, 24. (2012), 2. 13.

¹³ *Budapest története* (é. n.): i. m.

¹⁴ Baraczka István: Buda első törvényhatósági közgyűlésének megalakulása – 1848. In Némethy Károly – Bodó Juszti (szerk.): *Tanulmányok Budapest múltjából X.* Budapest, Budapest Székesfőváros Kiadása, 1953. 243.

¹⁵ Baraczka (1953): i. m. 236.

¹⁶ Domonkos Csaba: Budapest valójában már 1849-ben létrejött. *Pest-Buda*, 2019. június 29.

¹⁷ Domonkos Csaba: Óbuda és Buda kényszer szülte egyesítése. *Pest-Buda*, 2020. január 4.

városok törvényhatóságait: a községtanács helyére ekkor a polgári választmány lépett, és ekkor alakult ki Pesten az „ügyosztály-rendszer”, amely közel egy évszázadra meghatározta a főváros hivatalszervezetét.¹⁸

2. Budapest megszületése: az 1873-as városeejesítés

A kiegyezést követően a városeejesítés ténylegesen azzal valósult meg, hogy 1872-ben az országgyűlés elfogadta az egyesített Budapestről szóló 1872. évi XXXVI. törvénycikket, amelynek 1. §-a kimondta, hogy „Buda és Pest sz. kir. fővárosok, valamint Ó-Buda mezőváros és a Margit-sziget, ez utóbbiak Pest vármegyéből kikebelezetvén, Buda-Pest főváros név alatt egy törvényhatósággá egyesítettnek”.¹⁹ A törvényt Wahrmann Mór, Pest-Lipótváros országgyűlési képviselője és Házmán Ferenc, Buda országgyűlési képviselője, az utolsó budai polgármester nyújtotta be. Az egy éven át tartó egyesítési folyamat 1873. november 17-én ért véget azzal, hogy az ünnepi közgyűlést követően az új testületek átvették a város irányítását. Ezzel egy új fejezet nyílt Budapest és igazgatása történetében, amely egyben egy mai napig példátlan felívelő korszak kezdetét is jelentette. E törvény volt az, amely egészen az I. világháborúig meghatározta Budapest várospolitikájának alapjait, kereteit és cselekvési lehetőségeit.

A három város képviselőiből 34 tagú küldöttséget választottak, akik közül húszat Pest, tízet Buda képviselőtestülete, négyet pedig Óbuda községi képviselője delegált (134. §). A küldöttség Széher Mihály pesti képviselő vezetésével kidolgozta a kerületek beosztását, kialakította a választókerületeket, megállapította a közgyűlés bizottsági szervezetét, a városi jelképeket és a tanácsi tisztviselők választásának módját.²⁰ A *főpolgármestert* a király által jelölt három személy közül választották hat évre (68. §). A főpolgármester a végrehajtó hatalom képviselője, és mint ilyen, ellenőrzi a fővárosi önkormányzatot és örökdió a törvényhatóság által közvetített állami közigazgatás érdekei fölött – tehát alapvetően reprezentatív funkciókat látott el. Budapest első – majd négyszer is újraválasztott – főpolgármestere a kormányhoz hű Ráth Károly lett, míg *polgármesterré*, a bizottság elnökévé, tehát a város tényleges vezetőjévé Kammermayer Károlyt választották.²¹ Tisztségét 23 éven át töltötte be, és ez idő alatt oroszánrészt vállalt a közigazgatás kiépítésében és az új kerületi eljárások megszervezésében is. Az ő idején lett külön kerületté a korábbi VI. kerületből kiemelt Erzsébetváros, a VII. kerület, és X. kerületként a korábbi józsefvárosi külterülettel együtt Kőbánya.²² Lefektették a közös törvényhatósági bizottság megválasztásának szabályait, és felállították a közgyűlés szerveit is.

A 22. § értelmében a fővárosi törvényhatóság egyetemét a fővárosi *bizottság* képviseli, amely a hatósági jogokat a törvényhatóság nevében gyakorolja. A bizottságnak 400 tagja

¹⁸ Antall József: *Budapest főváros történetének és levéltárának ismertetése*. 1953. november 29.

¹⁹ Buda-Pest fővárosi törvényhatóság alakításáról és rendezéséről szóló 1872. évi XXXVI. törvénycikk.

²⁰ Széchenyi vetette fel elsőként Buda és Pest egyesítésének ötletét. *Múlt-kor*, 2015. november 17.

²¹ Az alpolgármester Gerlóczy Károly lett, ezért ezt a korszakot a „három Károly” korszakának is nevezik. Horváth Péterné: *200 éve született Ráth Károly*. Budapest Városvédő Egyesület, 2021. február 21.

²² Vörös Károly: *A világváros útján: 1873–1918. Budapesti Negyed*, 6. (1998), 2–3.

lett, akiket hat évre választottak meg. Az első budapesti választásokat 1873. szeptember 25–26-án tartották. Budapest első képviselő-testületének 200 tagját a mintegy 16 000 választásra jogosult polgár szabadon, 200-at pedig az 1200 legnagyobb adófizető közül választotta. Tíz ügyosztályt állítottak fel, élükön tanácsnokkal, a polgármesteri titkárságnak (azaz az elnöki osztálynak) az élén pedig a főjegyző állt.²³ *Ezzel létrejött a főváros teljes közigazgatási szervezete.*

Az 1872. évi XXXVI. törvény szerint a főváros jogállásának alapját széles körű önkormányzatának elismerése képezte. Az önkormányzati jogokat a képviselő-testület a törvény III. fejezetében szabályozott *közgyűléseken* tudta gyakorolni, amelyet minimum évente kétszer tartottak (az előző költségvetési év lezárására tavasszal és az új költségvetés elfogadására ősszel), de bármikor lehetőség volt rendkívüli közgyűlés tartására is (57. §). Hatáskörébe tartozott – többek között – a rendeletalkotás, közigazgatási és választókerületek alakítása, intézkedések a főváros útjaival, utcáival, közműveivel, közmunkáival és építkezéseivel kapcsolatban, új adó megállapítására vagy a meglévő módosítására, megszüntetésére, törzsvagyon szerzésére vagy elidegenítésére, tisztviselők, választmányok, bizottságok választására, tisztviselők ellenőrzésére, felelősség alóli felmentésükre, felfüggesztésükre, ellenük fegyelmit megelőző vizsgálat elrendelésére, a tisztviselők fizetésének megállapítására (58. §). Joga volt továbbá országos politikai kérdéseket tárgyalni, azokban állást foglalni és szükség esetén közvetlenül az országgyűléshez fordulni.

A törvény szentesítette a főváros kerületekre osztását is, amelyeket a bizottsági választókerületekre tekintettel alakítottak ki. A kerületek számának és méretének meghatározását a közgyűlés hatáskörébe utalta. Minden kerület élére egy elöljárót és mellé segédül megfelelő számú esküdtet választottak. Az elöljáró és az esküdték együtt alkották a kerületi elöljáróságot (82. §). A kerületi elöljáróságok közvetlenül a városi tanács alatt álltak, más hatósággal közvetlenül nem érintkezhetek, és egyedül a tanácstól kaphattak utasítást.

A törvény VII. fejezete rendelkezett a tisztviselők választásáról. A fővárosi tisztviselők közé tartozott a polgármester, az alpolgármesterek, a tanácsnokok, a főjegyző és a jegyzők, a főügyész és az ügyészek, a főmérnök, a főorvos és a kerületi orvosok, a főszámvevő, valamint azok, akiket a közgyűlés hasonló tisztviselői minőséggel felruházott. A bizottság őket hat évre választotta, míg a főlevéltárnokot és a statisztikai hivatal igazgatóját élethossziglan (106. §).

Érdekesség, hogy a Margit-sziget már ekkor is sajátos jogállású terület volt, mivel a törvény 140. §-a kimondta: „A Margit-szigeten, mint elkülönített magánbirtokon eddig gyakorolt királyi kisebb haszonvételek, a fővárossali egyesítés után is érintetlenül maradnak”, és adófizetési kötelezettség sem terheli („mindaddig, míg közmulató helyül szolgál, a föld-, ház- és jövedelem-adó után járó városi pótdó fizetésétől, a közrendészeti járulék

²³ Ezek (1) a jogügyi és személyzeti ügyosztály, (2) a középítészeti, (3) a magánépítészeti, felmérési és szabályozási; (4) az árva- és gyámügyi; (5) az adó- és illetékügyi; (6) az egészségügyi; (7) a pénzügyi és gazdasági; (8) a tanügyi; (9) az ipari, rendészeti és szegényügyi és (10) a katonai ügyosztály.

kivételével, felmentve marad”). Ez a sajátos közjogi helyzet köszön vissza a jelenleg is hatályos önkormányzati törvényben.

Az így kialakított rendszerben a helyi és a kormányérdekek megfelelő összehangolása megvalósult, a rendszer egyensúlyban volt. Ez nagy eredménynek számított – és nemcsak a korabeli mércével mérve, hanem napjainkhoz viszonyítva is. Ehhez hozzájárultak az ügynevezett alkotmánybiztosítékok is:

- A fővárosnak joga volt ahhoz, hogy:
 - ne teljesítse a kormány vagy valamely miniszter azon rendeleteit, amelyekkel az országgyűlésen meg nem szavazott adót vagy újonclétszámot kívánt behajtatni, illetve kiállíttatni;
 - tiltakozzon minden olyan kormányrendelet ellen, amelyet törvénytelennek tartott, és annak végrehajtását megtiltsa a személyi állományának.
- A főpolgármesternek joga volt ahhoz, hogy a fővárosi apparátussal közvetlenül rendelkezzen akkor, ha az adott (a főváros tiltakozásával szemben is fenntartott) rendeletet a miniszter már eleve az állam veszélyeztetett érdekeire való hivatkozással bocsátotta ki. Ekkor a képviselő-testület csak utólag tudott panaszt tenni az országgyűlésnél.²⁴

3. Az I. világháború felé

A városfejlődés városegysítéssel megindult első periódusa a millennium környékén lezárult. A folyamat zárásaként értékelhető, hogy 1892-ben Budapest Béccsel minden tekintetben egyenrangú, második székesfőváros lett. Ebben az időszakban soha nem látott építkezés vette kezdetét, amelynek eredményeként az évszázad végére Budapest világvárossá nőtte ki magát: 1890-re a 17. helyről a 8. helyre került az európai fővárosok rangsorában. Ezt a gyors fejlődési folyamatot azonban várospolitikai és városigazgatási nehezen tudta követni – bár az intézményes keretek egészen az I. világháborúig fennmaradtak.²⁵ Ugyanis az 1873 óta eltelt pár évtized alatt a rohamos műszaki fejlődés következtében előtérbe kerültek a műszaki kérdések (a korábban túlsúlyban lévő jogi és adminisztratív kérdések helyett), és olyan új ügykörökkel is kellett foglalkozni, mint a közművelődés, a szociálpolitika vagy a városgazdaság, amely kérdések már tipikusan nagyvárosi problémákat feszegettek.

Az elkerülhetetlen közigazgatási reformra végül 1911-ben került sor. Bárczy István polgármester júniusban nyújtotta be előterjesztését a közgyűlésnek a központi igazgatás

²⁴ Vörös (1998): i. m.

²⁵ A változás jele volt ugyanakkor az, hogy a főváros országgyűlési képviselőinek választásán egyre nagyobb tömegek tudtak részt venni, mert bár a választójog feltételei a világháborúig nem változtak, de a társadalmi változások és az inflációs folyamatok ezt lehetővé tették. A kispolgárság körében fokozatosan nőtt az elégedetlenség, s ez 1906-ban az ellenzék győzelméhez vezetett a választásokon. Ez leképeződött Budapesten is, ahol a nagyburzsoázia fellegetvárának számító Lipótváros kivételével valamennyi kerületben az ellenzék győzött.

átszervezéséről, amelyet az változtatás nélkül el is fogadott. Ennek leglényegesebb elemei a következők voltak:

- Az alpolgármesterek számát kettőről háromra emelte, továbbá az alpolgármesterekhez került az intézkedési és felülvizsgálati jogok jelentős többsége, ezáltal is tehermentesítve a polgármestert a folyó ügyek többségének intézése alól.
- Megnövelték az ügyosztályok számát, és az ügyosztályokat három ügycsoportra osztották egy-egy alpolgármester közvetlen irányítása alatt.
- A közgyűlésben minden ügyosztálynak megfelelő szakterület egy-egy szakbizottság ellenőrzése alá került (kivéve a pénzügyi szakbizottságot, amely illetékessége továbbra is az igazgatás egészére kiterjedt).

Szintén Bárczy István nevéhez kötődik a Nagy-Budapest koncepció gondolata. 1906-ban vetette fel Harrer Ferenc írása alapján, majd két évvel később meg is született a Bárczy–Haller-féle kimunkált javaslat is,²⁶ amely megvalósításához akkor még nem voltak adottak a feltételek. Ők már ekkor pontosan látták, hogy Budapest a fejlődés azon fokán áll, amikor már elkerülhetetlen az egységes szabályozás, hiszen a közigazgatási, telepítéspolitikai, közegészségügyi, közlekedés- és élelmezéspolitikai összefüggések rendszere már nem tartható kordában, és szükség van egy egységes keretre.²⁷ Ezt a fejlődési periódust akasztotta meg az I. világháború.

4. Budapest közigazgatása 1918 és 1945 között

Az I. világháború lezárása után Budapest politikai szerepe és súlya még tovább nőtt annak ellenére, hogy a kormány igyekezett csökkenteni a főváros belső önkormányzatát. Az 1920-as években több, kisebb jelentőségű törvényt is elfogadtak (mint például a 1920. évi IX. törvénycikket, amelynek hatálya mindössze három év volt), de átfogóbb változásokra az 1930-as évekig várni kellett. Budapest székesfőváros közigazgatásáról szóló *1930. évi XVIII. törvénycikk* volt az, amely gyökeres változásokat hozott azzal, hogy a kerületek beosztását jelentősen módosította.²⁸ A 2. § (5) bekezdése értelmében 14 kerület jött létre, köztük négy új kerülettel, XI–XIV. sorszámmal.²⁹ A XI. és XII. kerület az I. kerület három részre osztásával jött létre a Duna jobb partján, az egykori Buda területén, ténylegesen csak 1934. március 1-jétől (XI. kerület), illetve 1940. július 1-jétől (XII. kerület). A XIII. és XIV. kerületet a Duna bal partján, az egykori Pest területén alakították ki úgy, hogy az addigi V., VI., VII. és X. kerületeknek a Dráva utca – Arena út (ma Dózsa György út) – Kerepesi út – akkori városhatár (északi körvasút) – Duna által határolt kültelki területét elszakították és két részre osztották a váci vasútvonal mentén. A nyugati rész lett a XIII. (ténylegesen 1938. június 15-től), a keleti pedig

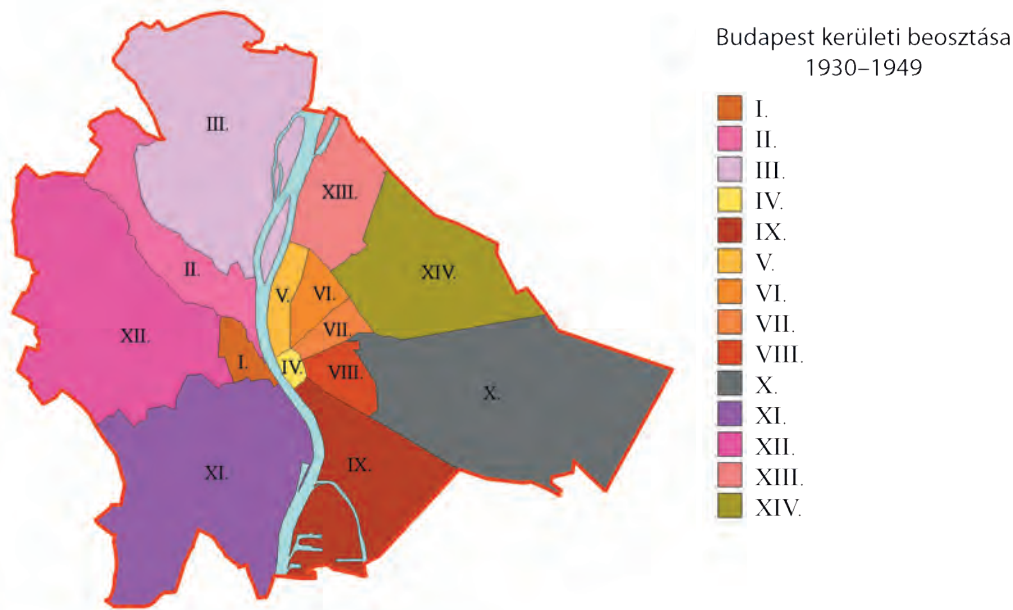
²⁶ Szegő Iván Miklós: *Memento 1950: létrejön Nagy-Budapest. Hvg.hu*, 2010. január 1.

²⁷ György Péter: *Nagy-Budapest: az elképzelések és a valóság. Budapesti Negyed*, 1. (1993), 2.

²⁸ Ezt a törvényt módosította később A Budapest székesfőváros közigazgatásáról szóló 1930. évi XVIII. törvénycikk egyes rendelkezéseinek módosításáról szóló 1934. évi XII. törvénycikk.

²⁹ Budapest székesfőváros közigazgatásáról szóló 1930. évi XVIII. törvénycikk.

a XIV. kerület (ténylegesen 1935. június 15-től).³⁰ Emellett nőtt a főváros területe is azáltal, hogy Budapesthez csatolták Csepeltől az állami kikötő területét (a IX. kerület részeként), valamint Budakeszitől a város tulajdonában álló erdőterületet (a XII. kerület részeként) [3. § (2) bek.].



1. ábra: Budapest kerületei 1930 és 1950 között

Forrás: 90 éve történt (2020): i. m.

Ez a törvény rendelkezett továbbá Budapest zászlajának és címerének megváltoztatásáról is.³¹ Szintén az 1930. évi XVII. törvénycikk volt az, amely rögzítette, hogy a fővárosi törvényhatóság feladata hármas: az önkormányzat, az állami közigazgatás közvetítése és az országos ügyek megvitatása. Az 1930-as évek jogszabályai jelentős adminisztratív korlátozásokat tartalmaztak (köztük az 1934. évi XII. törvénycikk és az 1937. évi III. törvénycikk), de még ezek ellenére is Budapest rendelkezett saját vagyona felett, önálló gazdálkodást folytatott és a bevételei között a városi adók bizonyos hányadával számolhatott. 1937-ben a „Városrendezésről és az építésügyről szóló törvény” a Közmunkák Tanácsának hatáskörébe utalta 22 főváros környéki település³² rendezésének ügyét, valamint közigazgatásuk reformját is. 1934-ben jelentősen kiszélesítették a főpolgármester

³⁰ 90 éve történt. Csepeli Helytörténeti és Városszépítő Egyesület, 2020. május 22.

³¹ Az addigi piros-sárga-kék színeket felváltotta a piros-sárga-zöld trikolor. Lásd: Flier Gergely: 90 évvel ezelőtt kapott piros-sárga-zöld színeket Budapest. *Pest-Buda*, 2020. augusztus 27.

³² Ezek a települések: Újpest, Rákospalota Pestszenterzsébet, Pestszentlőrinc, Kispest, Budafok mint városok, valamint Alag, Albertfalva, Békásmegyer, Budatétény, Cinkota, Csepel, Mátyásföld, Nagytétény, Pesthidegkút, Pestújhely, Rákoscaba, Rákoshegy, Rákoskeresztúr, Rákosliget, Rákosszentmihály és Sashalom.

hatáskörét, akit immáron a közgyűlés kihagyásával – a belügyminiszter előterjesztésére – az államfő nevezett ki. Erre az időszakra tehető a – 11. pontban részletezett – főváros körüli agglomerációs gyűrű kialakulása is, amelyek kisebb-nagyobb falvai és községei már akkor is igen szorosan kötődtek a fővároshoz. Ezek között említhető az, hogy 1922-ben Kispest, 1923-ban Pesterzsébet és Rákospalota, 1926-ban Budafok, 1936-ban pedig Pestszentlőrinc nyert városi rangot, és újabb telepek váltak községgé (mint például Pestszentimre, Rákoshegy, Rákosliget vagy Sashalom). Az elővárosok ebben az időszakban sajátos megoldásokat alkalmazva igyekeztek integrációs tömörüléseket létrehozni. Ezek között említhető Újpest, Pestújhely és Rákospalota kísérlete, amely települések összefogva törvényhatósági jogú város kialakítását kísérelték meg, vagy a tervezett Kispest–Pestszentlőrinc-fúzió. De nem csak ezek a kísérletek voltak eredménytelenek: néhány évet még „Nagy Budapest” létrehozására is várni kellett.

5. A Nagy-Budapest koncepció és a centralizáció évei

A szovjet típusú tanácsrendszer 1950-es bevezetésével a közigazgatás fejlődése a demokratikus fejlődés hagyományaival végérvényesen szakított, a centralizált vezetés semmiféle helyi érdek érvényesülésének nem adott teret. Ugyanakkor Nagy-Budapest létrehozásának politikai feltételei szorosan összefüggtek Magyar Kommunista Párt (MKP) elképzeléseivel, mivel az MKP pontosan látta, hogy Nagy-Budapest közigazgatási egysége lehetőséget teremtene a két munkáspárt hatalmának megerősítésére, s ezen belül az MKP túlsúlyának elérésére. A Budapest főváros területének új megállapításáról szóló 1949. évi XXVI. törvénycikk³³ – amelyet Preisich Gábor építész *Nagy-Budapest határai* című előterjesztése alapján fogadtak el és 1950. január 1-jén lépett hatályba³⁴ – korszakváltást jelentett. Ezzel megszületett a Nagy-Budapest, „fővárossal egy gazdasági egységet képező városok és községek közigazgatási egysége”. Az addigi 14 kerületből álló Budapesthez 23 környező települést csatoltak (7 várost és 16 nagyközséget),³⁵ és Budapestet 22 kerületre osztották. Az új kerületeket XV–XXII-ig számozták, valamint új kiterjedése lett a IV. kerületnek is. Ezzel a főváros területe több mint kétszeresére nőtt (207 km²-ről 525 km²-re), népessége pedig 1,6 millió fő lett.³⁶ Nem hiába nevezik ezt a reformot a *második városegysítésnek*.³⁷

Ez a Nagy-Budapest koncepció azonban merőben más volt, mint a századelőtől kezdve napvilágot látott elképzelések – Harrer Ferenc, Bárczy István, Szendy Károly, Egyed

³³ A kormány illetékes tagjaként mint belügyminiszter egyébként Kádár János volt az, aki a javaslatot a parlament elé terjesztette.

³⁴ Budapest főváros területének új megállapításáról szóló 1949. évi XXVI. törvénycikk.

³⁵ Budapest főváros területének új megállapításáról szóló 1949. évi XXVI. törvénycikk 1. §-a: Budafok, Csepel, Kispest, Pestszenterzsébet, Pestszentlőrinc, Rákospalota és Újpest megyei városokat, Albertfalva, Békásmegyér, Budatétény, Cinkota, Mátyásföld, Nagytétény, Pesthidegkút, Pestszentimre, Pestújhely, Rákoscsaba, Rákoshegy, Rákoskeresztúr, Rákosliget, Rákosszentmihály, Sashalom és Soroksár nagyközségeket.

³⁶ Szegő (2010): i. m.

³⁷ Nagy-Budapest létrejött, avagy a második városegysítés. *National Geographic*, 2020. január 1.

István, Oszoly Kálmán, Fischer József vagy Granasztói Pál tollából. Bár ezek a koncepciók is sokban különböztek egymástól, azonban egy valami közös volt bennünk: a magyar önkormányzatiság létének tiszteletben tartása és az autonómia léte. S ez az, ami az 1949-ben elfogadott törvényből hiányzott. A tanácsrendszer megszüntette azokat a közigazgatási tradíciókat, amelyek mentén értelmes vitát lehetett folytatni a kölcsönös előnyök és hátrányok mentén, így Budapest teljes mértékben elvesztette gazdasági önállóságát. Bevételeivel a kormány rendelkezett, és az ország tervutasításos gazdasági rendszerében a központi forrásból igényelte a működéséhez szükséges anyagi keretet. Egyre nagyobb terhet jelentett számára Nagy-Budapest agglomerációs gondjainak megoldása is. A törvény rendelkezett arról is, hogy azokat az ügyeket, amelyek a törvény hatálybalépésekor a fővárosban önkormányzati szervek, a fővárossal egyesített városokban és községekben pedig állami szakigazgatási szervek feladatkörébe tartoztak, ezt követően az állami szakigazgatási szervek mint a főváros szervei látják el. A főváros új képviselői testülete a Fővárosi Tanács lett, élén a Végrehajtó Bizottsággal, amely inkább volt politikai, mint szakmai szervezet, hiszen működéséből hiányzott a szakértelem. A tanács tagjainak választásáról szóló 1954. évi IX. és a tanácsról szóló 1954. évi X. törvénycikk próbált ugyan enyhíteni a túlszabályozott állami irányításon, csekély eredménnyel. A létrejött Nagy-Budapest mint közigazgatási város tehát már csak elnevezésében hasonlít ahhoz, amely hosszú évtizedeken át nem tudott megszületni.

Preisich Gábor építész Nagy-Budapest általános rendezési tervének volt egy másik eleme is, amely azonban abban a történelmi korban nem valósulhatott meg. A „kispolgári koncepció” értelmében a sűrűn beépített belterület (Pesten a Dózsa György út – Orczy út – Haller utca vonaláig) zárt egységet alkotott volna, ezt fogta volna körül a külső városrészekből a Dunától Dunáig terjedő zöld gyűrű (amely a Városliget, a lóversenytér, a Kerepesi temető, a Népliget összekötésével és új felületek kialakításával jött volna létre), a legszélső gyűrűt pedig kertvárosként a kis települések alkották volna.³⁸

6. Budapest a tanácsrendszer éveitől

Az 1956-os forradalom leverését követően az irányítás központja továbbra is Budapest maradt, az állami és a pártszervek egyaránt a fővárosban helyezkedtek el, és a már megkezdett igazgatási struktúrákat építették tovább. Ebben az új rendszerben egészen a rendszerváltásig csak kisebb változások történtek.

A tanácsrendszerben a polgári önkormányzatokat szovjet mintára szervezték újra, és az így kialakított helyi tanácsok a szocialista államhatalom helyi szerveiként működtek tovább. Budapest megyei jogállást nyert, míg a kerületek élére önálló tanácsokat szerveztek, ezek azonban tényleges önállósággal nem rendelkeztek. Ebben a központosított rendszerben lehetetlen volt a területi egyenlőtlenségek mérséklése, és a közigazgatási

³⁸ Ablonczy Bálint: A forradalom meg nem énekelt hőstette. Így született 70 évvel ezelőtt Nagy-Budapest. *Válasz Online*, 2020. január 24.

határok is nagyon merevvé váltak. A tanácsrendszerbeli szabályozás a főváros sajátosságaira nem volt tekintettel, és a főváros helyzetét – sajátos megoldásként – a megyei tanács, illetve a helyi tanácsok jogállásához egyaránt közelíteni próbálta. A fővárosi tanács feladatai közé tartozott a főváros egészének fejlesztése, a lakossággal és a szolgáltatásokkal kapcsolatos alapvető helyi tanács feladatok ellátása. Ennek során gyakorolta egyrészt a megyei tanácsokat megillető valamennyi hatáskört, másrészt azokat a helyi tanács feladatokat is, amelyek több kerületet együttesen érintettek. A fővárosi kerületi tanácsok feladat- és hatásköre ugyanakkor általában megegyezett a helyi tanácsokéval, habár a kerületek – a már akkor is jelentősebb lakossági igények kielégítése érdekében – jóval a lakosság alapfokú ellátását meghaladó mértékben hoztak létre és tartottak fenn intézményeket és vállalatokat.³⁹ A fővárosi tanács „túlhatalmát” fűkezendő rendelkezés volt, hogy a kerületek fejlesztését és ellátását érintő, jelentősebb kérdésekben a fővárosi kerületi tanácsok véleményét előzetesen ki kellett kérnie, továbbá a fővárosi és a fővárosi kerületi tanácsokra, valamint szerveikre vonatkozó hatásköri és szervezeti kérdések szabályozásakor a speciális helyzetükre is tekintettel kellett lennie.

A közigazgatás fejlődésében az 1980-as évek hoztak fordulatot országos és budapesti szinten egyaránt, amikor 1984-ben a járások megszüntetésével és a tanácsrendszer merev rendszerének lazításával lépések történtek az önkormányzati rendszer kiépítése felé. Megoldást kellett találni a főváros és térsége közigazgatási összekapcsolására is, tekintettel arra, hogy negyven év alatt ezek egymástól elválaszthatatlan egységekké váltak.

7. Egy új korszak kezdete: 1990

1990-ben a polgári demokratikus választásokat követően megalakult új országgyűlés az alkotmány módosításával, a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény (Ötv.) és ahhoz kapcsolódó egyéb jogszabályok megalkotásával a helyi önkormányzatok mai rendszerének alapjait fektette le. Az Ötv. preambulumban tovább erősítette az Alkotmány által deklarált önkormányzatiság elvének fontosságát azáltal, hogy az önkormányzatiságot a településen élő választópolgárok helyi érdekű közügyeinek önálló és demokratikus intézésével azonosította.⁴⁰ Európa egyik legliberálisabb önkormányzati törvénye alapján az 1420 községi tanácsból 2905 önkormányzat alakult meg, amely következtében egy széttagolt, alapvetően aprófalvas struktúra alakult ki. Budapest vonatkozásában is ugyanez a képlet érvényesült: a 22, majd 23 kerület mellett a budapesti agglomerációban 67, majd 102 önálló és izolált önkormányzat jött létre.⁴¹ A rendszerváltást követően természetesen érthető volt az önkormányzatok önállósodási törekvése, azonban számos

³⁹ Walter Tibor: *A fővárosi önkormányzat új szervezetének kialakulása*. 2007.

⁴⁰ A helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény.

⁴¹ Perger Éva: Nagy-Budapest közigazgatás-szervezési dilemmái. In: Holló Szilvia Andrea – Sipos András (szerk.): *Tanulmányok Budapest múltjából XXX. Az ötven éves Nagy-Budapest – előzmények és megvalósulás*. Budapest, Budapesti Történeti Múzeum – Budapest Főváros Levéltára, 2002. 184.

probléma elkerülhető lett volna, ha a települések (már akkor) felismerik a társulásból fakadó előnyöket. Ugyanakkor a helyi önkormányzatok társulásairól és együttműködéséről szóló 1997. évi CXXXV. törvény sem hozta meg a várt áttörést.⁴²

Az önkormányzati igazgatás elemeit a helyi önkormányzatok és szerveik, a köztársasági megbízottak, valamint egyes centrális alárendeltségű szervek feladat- és hatásköeiről szóló 1991. évi XX. törvény fektette le. Az átmeneti törvényként is ismert jogszabály az esetek többségében azt az egyszerű megoldást követte, hogy a tanácsrendszerben kialakított hatáskört automatikusan önkormányzati hatáskörre transzformálta. Ennek megfelelően az elnevezéseket például egyszerűen „kicserélték”: a korábbi tanácstestületet (végrehajtó bizottságot) közgyűlésre nevezték át, a tanácselnököt főpolgármesterré, a vb-titkárt pedig jegyzővé, főjegyzővé.

A főváros a megyéhez hasonlóan független, kétszintű igazgatási rendszerrel rendelkező város lett. Elkülönült egymástól a kerületek igazgatása és a fővárosé. Budapesten így 22+1, majd 1996-ban Soroksár önálló kerületté válásával 23+1 önkormányzat jött létre. A főváros legfőbb szerve, egyúttal az önkormányzati feladatok címzettje a fővárosi közgyűlés lett, amelynek 88 tagját 1990–1994 között kétszavazatos választási rendszer⁴³ alapján választották: 66 képviselőt a pártlistákon közvetlenül, 1-1 főt pedig a 22 kerületi önkormányzat képviselő-testületei delegáltak.⁴⁴

A főváros jelentősége és közigazgatás-szervezésének összetettsége már ekkor oda vezetett, hogy külön törvényt alkottak a főváros és kerületei önkormányzati rendszerének szabályozására. A fővárosi és a fővárosi kerületi önkormányzatokról szóló 1991. évi XXIV. törvény Budapestet és kerületeit egyenlő jogállású helyi önkormányzatokként nevesítette, eltérő feladat- és hatáskörrel. Fő szabályként az alapfokú közszolgáltatásokkal összefüggő feladatok a kerületi önkormányzatok hatáskörébe kerültek, míg azokat a kötelező és önként vállalt települési feladatokat, amelyek a kerületi önkormányzatok illetékességét túllépik vagy a főváros országban betöltött különleges helyzetéhez kapcsolódnak, a fővárosi önkormányzathoz kerültek. A törvény tehát a kerületi önkormányzatokat helyezte a szabályozás középpontjába és ruházta fel elsődlegesen a települési önkormányzati jogok gyakorlásával kapcsolatos hatáskörökkel, egyúttal elvetve a főváros egységes igazgatási koncepcióját. A feladatok közötti átjárhatóság biztosítására a törvény úgy rendelkezett, hogy a főváros egyetértésével a kerületi képviselő-testület átvállalhatja a fővárosi önkormányzat hatáskörébe tartozó közszolgáltatás szervezését; másrészt pedig feladat- és hatáskör átadást a közgyűlés is kezdeményezhetett.⁴⁵

⁴² *Az önkormányzatok fejlesztési célú központi támogatásainak problémái, módosítási igények.* Munkaanyag, 2003.

⁴³ Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy a fővárosi választópolgárok három szavazólapot kaptak: a kerületi egyéni jelöltre, a kerületi listára és a fővárosi közgyűlés tagjainak listájára külön-külön kellett szavazniuk.

⁴⁴ A bejutási küszöb ekkor 4% volt, azaz az összes érvényes szavazat 4%-át el kellett érnie a pártnak vagy társadalmi szervezetnek ahhoz, hogy mandátumhoz jusson.

⁴⁵ Ehhez annyit mindenképpen érdemes hozzátenni, hogy azt a kerület visszautasíthatta, ha annak átvállalása a kötelező feladatai végrehajtását veszélyeztette vagy ha az azok ellátásához szükséges feltételek nem álltak rendelkezésre.

Ezáltal egy olyan sajátos modell jött létre, amely ötvözi az egységes, integrált fővárosi modellt a dezintegrált, a kerületek laza szövetségére épülő föderatív modellel, amelyben a fővárosi szint sajátos területi szintként van jelen, de mutatva némi decentralizált jegyeket is (a kerületek jogi helyzetét illetően). Az így felállított rendszerrel azonban egyik szereplő sem volt elégedett. A főváros sérelmei között említette, hogy a kerületek igyekeznek távol maradni az összbudapesti problémáktól, sőt akár a fővárosi elképzelések megvalósítását is meggátolják. A belső kerületek azt hangoztatták, hogy nem gazdálkodhatnak igényeik szerint a területükön keletkezett forrásokkal, míg a külső kerületek azt, hogy nem kapnak elég támogatást a belső kerületek infrastrukturális és szolgáltatási színvonalának utoléréséhez.⁴⁶

A fővárosi szint jogállását tekintve is egyedi vonásokkal rendelkezett. Ezt az Alkotmánybíróság akképp fogalmazta meg, hogy „a feladat- és hatásköröknek a fővárosi önkormányzat és a kerületi önkormányzatok közötti megosztása alapvetően eltér a települési önkormányzatok és a megyei önkormányzatok közötti feladat- és hatáskörmegosztástól, ebből következően a fővárosi és kerületi önkormányzatok jogállása is különbözik más helyi önkormányzatok jogállásától”.⁴⁷ Majd hozzátette, hogy ez a jogállásbeli különbségtétel a fővárosnak az országban betöltött különleges helyzetéből, valamint abból a tényből következik, hogy a főváros egésze alkot egy természetes földrajzi egységet, egy települést.

A főváros és az agglomerációs települések közigazgatási elszakítottasága az új rendszerben is fennmaradt azzal, hogy az agglomeráció továbbra is Pest megyében maradt és az ottani önkormányzatokkal alkotott egy területi egységet. Az önkormányzati rendszer nem biztosította a településhatárokat átlépő közszolgáltatások és településfejlesztési feladatok megoldását. Az önkéntes együttműködés lehetősége ugyan megvolt, azonban a gyakorlatban nem tudta kitölteni azt az űrt, amely a regionális koordináció hiányából eredt.

A konfliktusok egyre gyakoribbá váltak mind a főváros-kerület, mind a főváros-agglomeráció viszonylatban. Míg az előbbi vonatkozásában a forrásmegosztás, a településfejlesztési és a közszolgáltatási kérdések, addig az utóbbinál a település- és területfejlesztési kérdések mellett a közlekedés, az oktatás, az egészségügy fejlesztése és a kommunális problémák kerültek előtérbe. A problémákat felismerve a fővárosi önkormányzat 1992-ben három szakértői csoportot állított fel, akik 1993-ra különböző megoldási javaslatokkal álltak elő. Az Államtudományi Kutató Központ Kilényi Géza vezetésével az úgynevezett „Budapest – egy város modell” javaslatát fektette le, amelyben egységes igazgatású fővárost képzelt el, véleményező, javaslattevő és származtatott hatáskörű kerületi testületekkel és több kötelező együttműködési területtel. A Városkutatás Kft. nevével fémjelzett „Aktív kerület – erős főváros” modell a fővárosi szintű önkormányzati testületet állította a középpontba, amelyhez képest a kerületek önkormányzati önállósága és mozgástere lényegesen szűkebb, azok elsődlegesen igazgatási feladatokat látnak el.

⁴⁶ Perger (2002): i. m. 185.

⁴⁷ 56/1996. (XII. 12.) AB határozat.

A javaslat újdonsága volt egy új, középszintű önkormányzati típus felállítása Budapest Régió elnevezéssel. A harmadik koncepciót a City Consulting Bt. és Szegvári Péter jegyezte. Ez „city koncepció” néven vonult be a köztudatba, és lényege, hogy a város-központ, a city és a külső kerületek bár elkülönülnek egymástól, de sajátos társulást alkotnak.⁴⁸

8. Változások 1994 után

Ilyen előzmények után került sor a helyi önkormányzatokról szóló törvény módosítására 1994-ben. A törvénymódosítás során jól kitapinthatóan megjelent ugyan az a kormányzati szándék, hogy centralizációs igazgatásszervezési lépésekkel teremtsék meg a főváros egységesebb irányítását, érezhető volt, hogy a kétszintű önkormányzati rendszert érintő radikálisabb változásokra nem került sor.

A „fővárosi törvényt” hatályon kívül helyezték, és annak tartalmát beolvasztották az önkormányzati törvénybe – mint annak VII. fejezete. Ez a fejezet azokat a speciális rendelkezéseket tartalmazta, amelyek a törvény más fejezeteihez képest eltérést jelentettek. Meghatározó vonása lett a törvénynek, hogy a fővárost továbbra is települési önkormányzatként határozta meg, és jogi helyzetét illetően sem kezelte kiemelt önkormányzatként.

Az így megalkotott új rendszer a három, fent vázolt modell egyikét sem követte vegytisztán, bár legtöbb elemében a második javaslatához hasonlított. Ha az 1990 és 1994 között időszakot röviden jellemezni szeretnénk, akkor az „erős kerületek, gyenge főváros” fogalompárral tehetnénk, míg 1994 és 2010 között a „gyengébb kerületek, erősebb főváros” jelzős szerkezet a helytálló. Ezzel párhuzamosan, míg 1994-ig „közmegegyezéssel forráselosztás” és „többségi elvű választási rendszer” volt, addig 1994 után a „fővárosi dominanciájú forráselosztás” és a „konszenzuális választási modell” érvényesült az alábbiak miatt.⁴⁹

A főváros és a kerületek jogi egyenlősége megmaradt – ahogyan a kétszintű igazgatás is –, de a *fővárosi dominancia áthatotta az új szabályozást*. A kerületek döntéseibe a főváros közvetlenül továbbra sem avatkozhatott be, de indirekt módon igen. Így például forrásmegosztást eszközölhetett, a kerületi fejlesztések egy részét pályázati alapon finanszírozhatta, kényszeríthette a kerületeket a rendeleteik összehangolására vagy területfejlesztéssel kapcsolatos kérdésekben dönthetett. Szintén az „erősebb fővárost” hangsúlyozta az a rendelkezés is, hogy bár a főváros köteles egyeztetni a kerületekkel számos kérdésben, de a végső döntést a kerületi önkormányzatok kötelesek elfogadni. A Fővárosi Közgyűlés összetételének változása is a főváros dominanciáját erősítette. A kerületek ugyanis többé nem delegálhattak képviselőt, ezért a közgyűlés létszáma

⁴⁸ Szegvári Péter: Sajátos nézőpontú megközelítések a helyi önkormányzatok elmúlt negyedszázados történetéből. *Comitatus*, 26. (2016), 221. 100.

⁴⁹ Szegvári Péter: *A főváros kétszintű szabályozási modellje*. (é. n.)

66 főre csökkent, ugyanakkor a főpolgármester hivatalból tagja lett. Azért, hogy a kerületi érdekeket becsatornázzák, a közgyűlésben tanácskozási joggal részt vettek a kerületi képviselő-testületek által megbízott kerületi küldöttek mint kerületi megbízottak. Erre a változtatásra azért volt szükség, mert időközben Magyarország aláírta a Helyi Önkormányzatok Európai Chartáját, amellyel ellentétes lett volna az önkormányzati testületek közvetett választása. Megváltozott a közgyűlés elnökének, a főpolgármester választásának módja is: a korábbi közvetett választást felváltotta a közvetlen választás, és munkájának segítésére főpolgármester-helyetteseket választott a közgyűlés tagjai közül. A két szint között nem volt különbség a tulajdonosi jogok gyakorlása, a gazdasági és vállalkozási szabadság, az önálló szabályozás és a döntések feletti állami törvényességi ellenőrzési rendszer tekintetében, azonban a fővárosi és a kerületi önkormányzatok mozgástere jelentősen eltért a gazdasági lehetőségek és eszközök, valamint a saját bevételek mértéke terén. Megszűnt továbbá az az automatizmus, hogy a települési önkormányzat feladat- és hatásköre a kerületi képviselő-testületet illeti meg. Helyette a törvény konkrétan rögzítette, hogy mely esetben kell az önkormányzatnak, a kerületnek vagy a fővárosnak adott feladat ellátásáról gondoskodnia.

Az 1994-es törvénymódosítással egy olyan szokatlan nagyvárosi igazgatási modell jött létre, amely az államok szabályozó, újraelosztó szerepéhez hasonló feladatokkal ruházta fel a fővárost. A konfliktusoknak azonban továbbra is teret engedtek például a kerületek kezében maradt olyan eszközök, mint az építési engedélyek kiadásának megtagadása, de a kerületekkel való egyeztetési kényszer is. Az 1998-as kormányváltás változást hozott azáltal, hogy a kormány mint a kerületek erős szövetségese a szabályozás segítségével közvetlenül is befolyásolni tudta az önkormányzatok helyzetét. A törvénymódosítás legnagyobb hibájának azonban azt tartják, hogy továbbra is megoldatlan maradt a főváros és az agglomeráció összekapcsolásának problémája.⁵⁰ A megoldás keresésére jött volna létre a Budapesti Közlekedési Szövetség, amelyet azonban az érintett szereplők közötti feladatmegosztási viták megakadályoztak.⁵¹ Egy másik kezdeményezés, az 1996-os területfejlesztési törvény által felállított Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanácsa (BAFT) bár előremutató kezdeményezés volt, de eszközök hiányában és a nem megfelelő összetétel okán (a budapesti kerületeknek például nem volt képviselője) nem tudott hatékonyan fellépni. A BAFT jogutódjaként létrehozott Közép-magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács pedig eleve nem volt alkalmas keret a főváros és agglomerációja összekapcsolására – már csak azért sem, mert a 18 tagjából mindössze egy képviselte a fővárost, egy pedig az összes kerületet. A főváros és agglomerációjának közigazgatási összekapcsolása tehát továbbra is megoldatlan maradt.

⁵⁰ Perger (2002): i. m. 189.

⁵¹ A Budapesti Közlekedési Szövetség végül 2005-ben megalakult. Lásd: Megalakult a Budapesti Közlekedési Szövetség. 24.hu, 2005. június 28.

9. Napjaink Budapestje 2010 után

A 2010. évi választásokat követően intenzív jogalkotási időszak kezdődött, amelynek első és legfontosabb eleme az Alaptörvény elfogadása volt. A jogalkotás az önkormányzati szabályozást is érintette, ugyanis az Országgyűlés új törvényt alkotott: a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX törvényt (Mötv.).⁵² Az új Alaptörvény szakított az önkormányzatiság településközpontú felfogásával, és az önkormányzatok államigazgatással szorosan együttműködő jellegét hangsúlyozza. A korábbi államszervezeti felépítéstől jelentősen különböző új rendszerben az önkormányzatok és az államigazgatás viszonya is szükségszerűen átalakult. Átalakult az önkormányzati feladatok rendszere, hangsúlyosabbá váltak a kötelező feladatok és az önkormányzatok normatív finanszírozását felváltotta a feladatfinanszírozás. A képviselő-testülettel és a jegyzővel szemben pedig a polgármester mint egyszemélyi vezető erősödött meg.

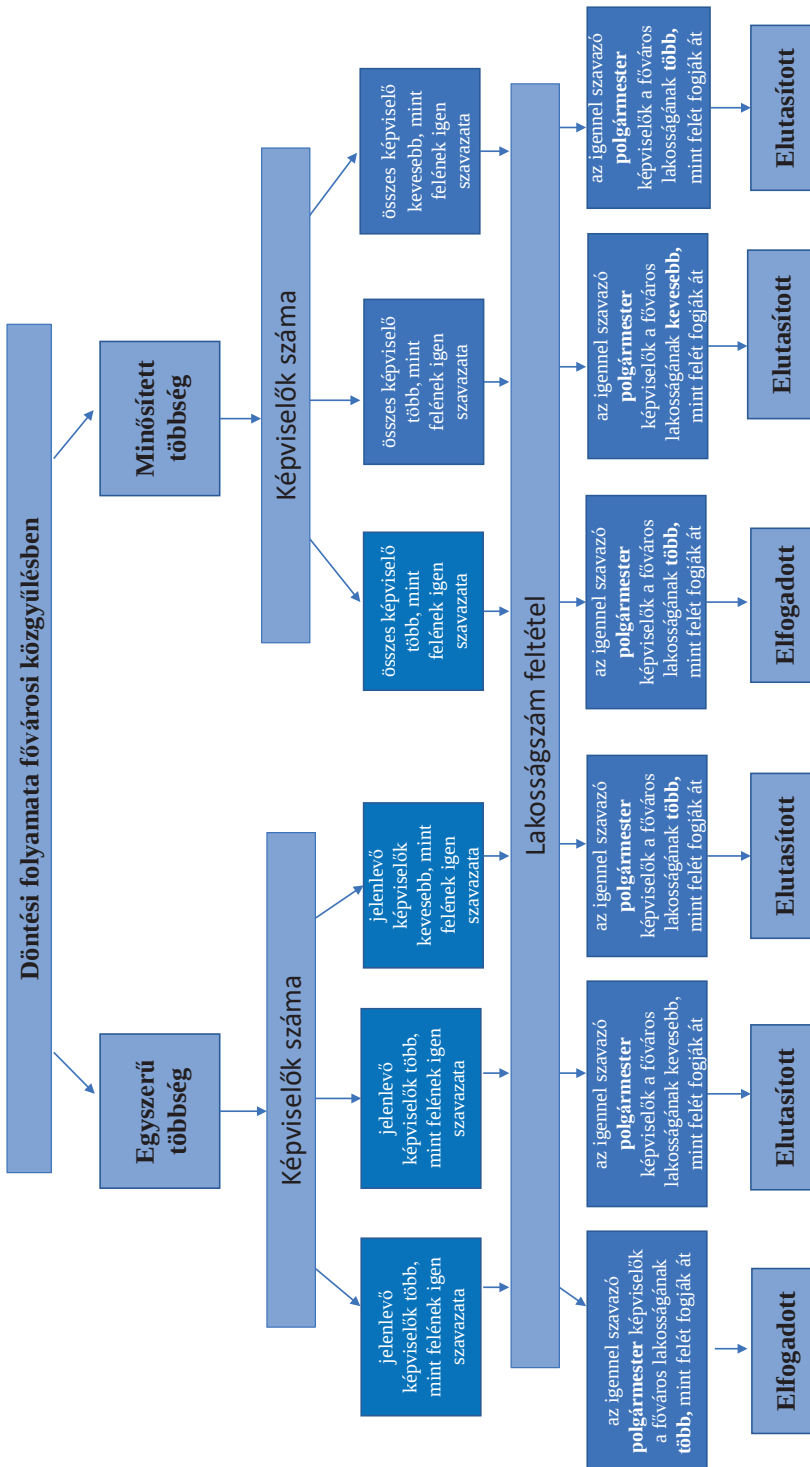
Az új szabályozás értelmében a főváros kétszintű önkormányzati rendszere továbbra is fennmaradt, és sajátos intézményként a fővárosi és a kerületi önkormányzatok közé ékelődik be „a fővárosi önkormányzat által közvetlenül igazgatott Margit-sziget”, amely mint egységes közigazgatási terület a Fővárosi Önkormányzat közvetlen irányítása alá került [Mötv. 22. § (4) bek.]. Az új szabályozás háttérében a sziget különös idegenforgalmi jelentősége áll.⁵³ Az új szabályozás továbbá amellett, hogy kiemeli a fővárosi szintet, a főváros és a kerületek egymás közötti viszonyára vonatkozóan világosabb rendelkezéseket tartalmaz. Az agglomerációra vonatkozó rendelkezést azonban ez a törvény sem tartalmaz.

A főváros önkormányzati rendszerében jelentős változásokat hozott az Mötv. 2014. évi módosítása azzal, hogy a kerületek befolyását növelte, egyfajta társulási modell felé elmozdítva a magyar modellt. A 2014. évi XXIII. törvény⁵⁴ ugyanis módosított a fővárosi közgyűlés összetételén. Míg korábban arányos választással, pártlistás alapon választották a közgyűlés 34 tagját, a módosítást követően a közgyűlés a főpolgármesterből, a 23 kerületi polgármesterből és a fővárosi kompenzációs listáról bejutott 9 tagból áll [2. § c) pont]. Ez utóbbi 9 tag a kerületek lakosszáma közötti különbségeket hivatott áthidalni. A másik jelentős változás a döntéshozatalhoz kapcsolódik, amely szintén összefügg a lakosságszámmal. Az Mötv. módosított 47. § (3) bekezdése ugyanis előírja, hogy a szükséges egyszerű vagy minősített többség mellett „a főváros lakosságszámának együttesen több mint a felét kitevő lakosságszámú fővárosi kerületek polgármestereinek igen szavazata is szükséges”. Az alábbi táblázat összefoglalja az így kialakított bonyolult döntéshozatali rendszert.

⁵² Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény.

⁵³ Nagy Marianna – Hoffman István (szerk.): *A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló törvény magyarázata*. Budapest, HVG-ORAC, 2014. 79.

⁵⁴ Egyes helyi önkormányzatokkal kapcsolatos törvényeknek a választásokkal összefüggő módosításáról szóló 2014. évi XXIII. törvény.



2. ábra: A döntéshozatal sémája a fővárosi közgyűlésben

Forrás: Hoffman István: A fővárosi önkormányzat új rendszere: úton egy társulási modell felé? *Jegyző és Közigazgatás*, 16. (2014), 3.

10. Az agglomeráció hányattatott sorsa

Az 1960-as években vette kezdetét Nyugat-Európában a nagyvárosok és az agglomerációk összekapcsolására irányuló, felülről indított reformok sora azzal a céllal, hogy a létrejövő önkormányzati struktúra jobban visszatükrözze a térség összefonódásait és összhangban legyen a térszerkezettel. Ennek eredményeképp több nyugat-európai térségben is föderatív megoldásokat alkalmazó közép-szintű regionális önkormányzati rendszerek jöttek létre.

Magyarországon – és az egyedüli agglomeráció, Budapest vonatkozásában – azonban a helyzet más, és úgy tűnik, mintha az agglomeráció mostohagyerek lenne.

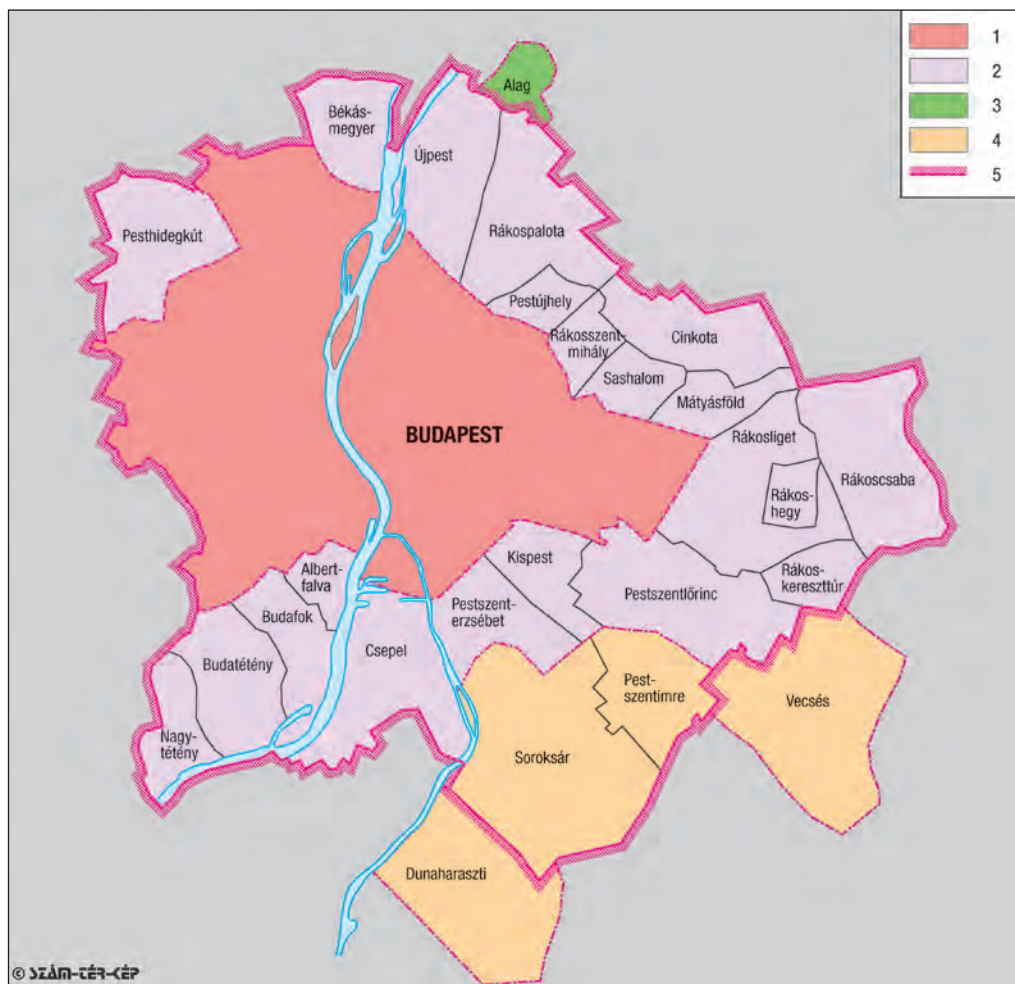
Az elővárosok kialakulása Nagy-Budapest létrehozásáig négy szakaszban zajlott.⁵⁵ 1850-ig csak két kisebb elővárosi telep keletkezett (Albertfalva és Újpest), a budai és pesti oldalon sorakozó kisebb települések még nem kapcsolódtak szervesen Budához vagy Pesthez. Az 1870-ig tartó második szakaszban jöttek létre azok a feltételek, amelyek lehetővé tették a későbbi agglomerációs folyamatok elindulását. A pesti oldalon Újpest mellett Rákospalota és Rákoskeresztúr lettek a „húzóvárosok” népességrobbanásuk okán. A városegysítéssel új korszak kezdődött: kezdetét vette a Budapest felé történő migrációs folyamat. A harmadik, 1895-ig tartó szakaszban a főváros lélekszáma 200 000 fővel nőtt, amelynek egyenes következménye volt az elővárosi fejlődés. A kialakuló telepek előzmények nélkül jöttek létre, amelyekből később települések, majd városrészek fejlődtek ki (mint például Pestszentlőrinc vagy Pesterzsébet esetében). Megindultak az első parcellázások is, a későbbi Kispesten és Erzsébetfalván. Ebben az időszakban a főváros hatása már a későbbi Nagy-Budapest határain túl is kimutatható volt (például Pécelen, Csömörön, Törökbálinton, Budakeszin, Dunakeszin, Solymáron). Az 1950-ig, Nagy-Budapest megszületéséig tartó negyedik szakaszra tehető az elővárosi közlekedés kiépülése, így megszűnt az akadály a napi munkába járás előtt. Ennek hatása a népesebbi folyamatok mellett a társadalmi összetétel alakulásában is szinte azonnal érződött, és az elővárosi ipartelepek kialakulása is megkezdődött.⁵⁶ A városellátó szűkebb övezet már a 19. század végére elérte, sőt túllépte Nagy-Budapest határait, és olyan távolabbi térségek kapcsolódtak be a főváros ellátásába, mint a Galga mente és a Tápió mente. Az I. világháborút követően, azzal párhuzamosan, ahogyan Budapest fejlődése megtorpant, úgy vett új lendületet az agglomeráció robbanása mind a népességnövekedés, mind a gazdasági fejlődés szempontjából. Az 1920-as években az agglomerációs települések évente 4,4%-kal nőttek (míg Budapest csak 0,8%-kal), és 1940-re az övezetben élők lélekszáma már meghaladta a félmillió.⁵⁷ Az urbanizációs folyamat is jelentős volt: városi rangot nyert Újpest, Kispest, Pesterzsébet, Rákospalota, Budafok és Pestszentlőrinc is.

⁵⁵ Beluszky Pál: Az elővárosok útja Nagy-Budapesthez. In Holló Szilvia Andrea – Sipos András (szerk.): *Tanulmányok Budapest múltjából XXX. Az ötven éves Nagy-Budapest – előzmények és megvalósulás.* Budapest, Budapesti Történeti Múzeum – Budapest Főváros Levéltára, 2002. 122.

⁵⁶ A peremkerületeken kialakult négy jelentősebb ipari központ: Újpest, Kispest-Pesterzsébet-Pestszentlőrinc, Csepel és Budafok.

⁵⁷ Beluszky Pál: A budapesti agglomeráció kialakulása. In Beluszky Pál (szerk.): *Közép-Magyarország.* Pécs–Budapest, MTA RKK – Dialóg Campus Kiadó, 2007. 177.

Az agglomeráció folyamata azonban nem állt meg a szűken vett gyűrű határán, hanem földrajzilag távolabbi településeket is érintett. Így a vasútközlekedésnek köszönhetően északon egészen Vácig, északkeleten Fótot, Csömört és Veresegyházát magába foglalva, az Alföld felé Isaszeget, Pécelt, Ecsert, Maglódot, Gyömrőt, Üllőt és Vecsést, délen pedig Dunaharaszti és Taksonyt (3. ábra). A budai oldalon ekkor még nehezkesebben alakult az agglomerálódás folyamata, amelynek egyik fő okát a közlekedés megoldatlansága képezte. Az 1950-ben létrehozott Nagy-Budapest határain kívül rekedt települések igazgatásának problémájával ekkor még nem foglalkoztak.



3. ábra: Az agglomerációs gyűrű kialakulása

Forrás: Beluszky (2014): i. m. 117.

Megjegyzések: 1 = Budapest területe a városegysítés (1873) és 1950 között; 2 = Nagy-Budapest tervezett területe 1930-ban; 1950-ben Budapesthez csatolva; 3 = 1930-ban Nagy-Budapesthez sorolt, később Dunakeszivel egyesített község (Alag); 4 = az 1937. évi VI. tc. által Nagy-Budapesthez sorolt községek az 1930-as tervezeten túlmenően; 5 = Budapest határa 1950 után.

Az 1960-as években léptek életbe a budapesti betelepülést korlátozó intézkedések, amelyek oda vezettek, hogy a fővárosba vágyó tömegek a környező kisebb településekre költöztek, így formálva és növelve az agglomerációt. Ekkor azonban a kialakult kapcsolatrendszer még egyoldalú volt: a kisebb települések lakói csak a fővárosban találtak megfelelő munkalehetőséget, és a legalapvetőbb közszolgáltatásokat is csak ott tudták elérni.

A korszak nagy jelentőségű dokumentuma volt az országos településfejlesztési koncepcióról szóló 1007/1971. (III. 16.) Korm. határozat, amely 1971 és 1985 között volt hatályban. Az alapvetően városfejlesztési koncepcióként funkcionáló dokumentum nagyon merev, a településhierarchián alapuló fejlesztési elképzeléseket tartalmazott, külön foglalkozva a budapesti agglomerációval is. Bár a koncepció próbált enyhíteni a Budapest-központúságon, azonban az egyes települések speciális funkcióit és körzeti központi szerepét nem vette figyelembe, és Budapestre sem fogalmazott meg konkrét fejlesztési célokat.⁵⁸

A budapesti agglomeráció határait a fővárost körülvevő 44 település kijelölésével először 1971-ben, a Budapest főváros és környéke általános rendezési tervének jóváhagyásáról szóló 1005/1971. számú kormányhatározattal állapították meg.⁵⁹ Ekkor a lehatárolás alapját az ingázás mértéke, a közlekedési kapcsolatok és a rekreációs lehetőségek képezték, amely azonban a fejlődés következtében hamar felülvizsgálatra szorult. A Központi Statisztikai Hivatal 1997-ben jelentősen kitágította az agglomerációs gyűrűt, immáron 78 települést nevesítve,⁶⁰ amely kört végül 81 településre bővítette a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény, amelynek 1/1. sz. melléklete tartalmazza a jelenlegi állapotot.⁶¹ (A fejlődésről lásd a 4. ábrát, napjaink közigazgatási helyzetéről pedig az 5. ábrát.)

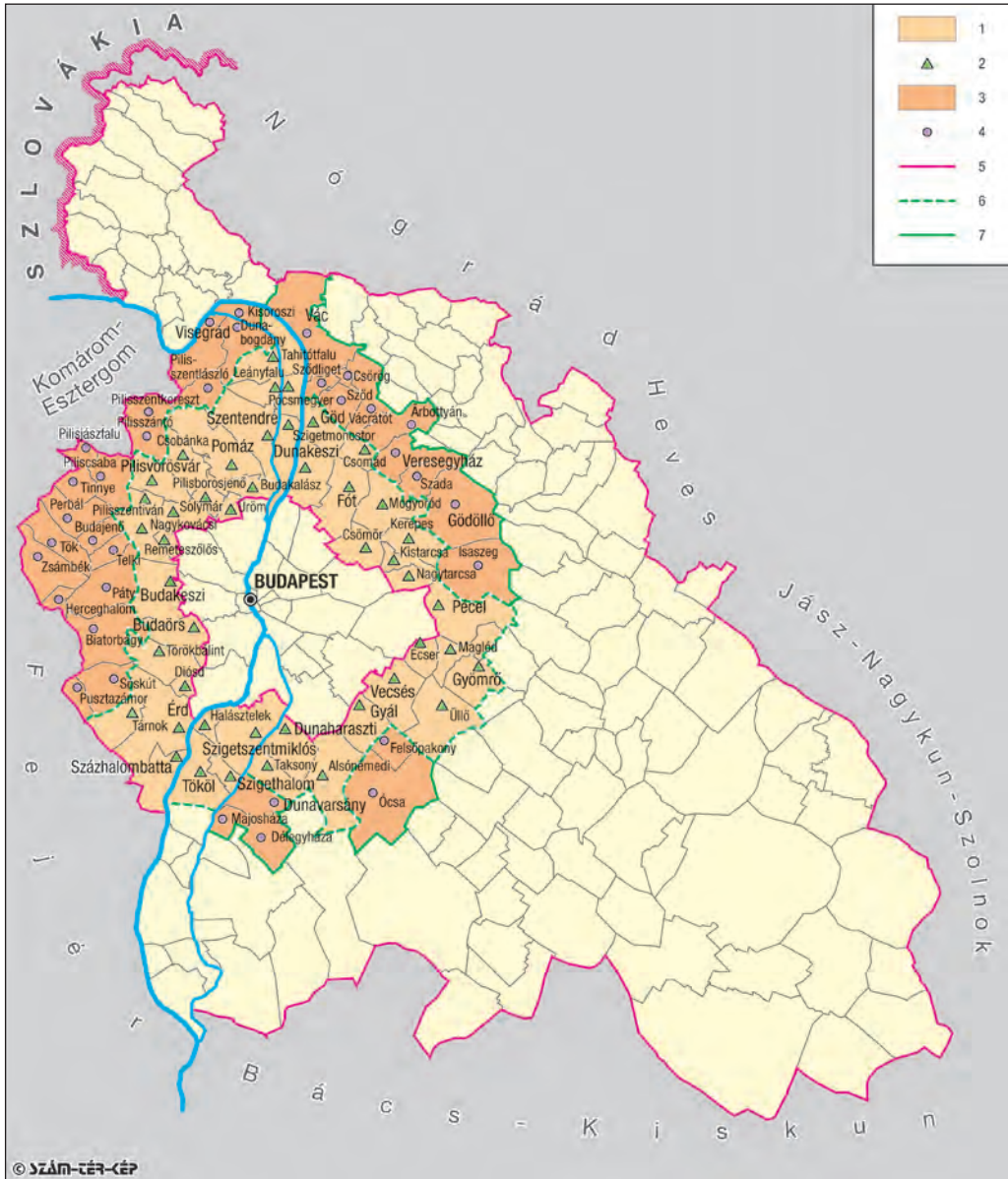
Az agglomeráció és a főváros önkormányzati igazgatásának összekapcsolása a mai napig megoldatlan. Bár az Alaptörvény bevezette a kötelező önkormányzati társulás intézményét és a területi önkormányzati feladatok egyik központi eleme a területrendezés, az agglomeráció igazgatásának folyamata még ezen kereteken belül sem működik.

⁵⁸ Bibó István: Közigazgatási területrendezés és az 1971. évi településhálózat-fejlesztési koncepció. In Bibó István: *Válogatott tanulmányok*. III. kötet. Budapest, Magvető Kiadó, 1986.

⁵⁹ *Budapesti agglomeráció általános információk*. (é. n.)

⁶⁰ Ezt a 89/1997. (V. 28.) Korm. rendelet rögzítette.

⁶¹ A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény.

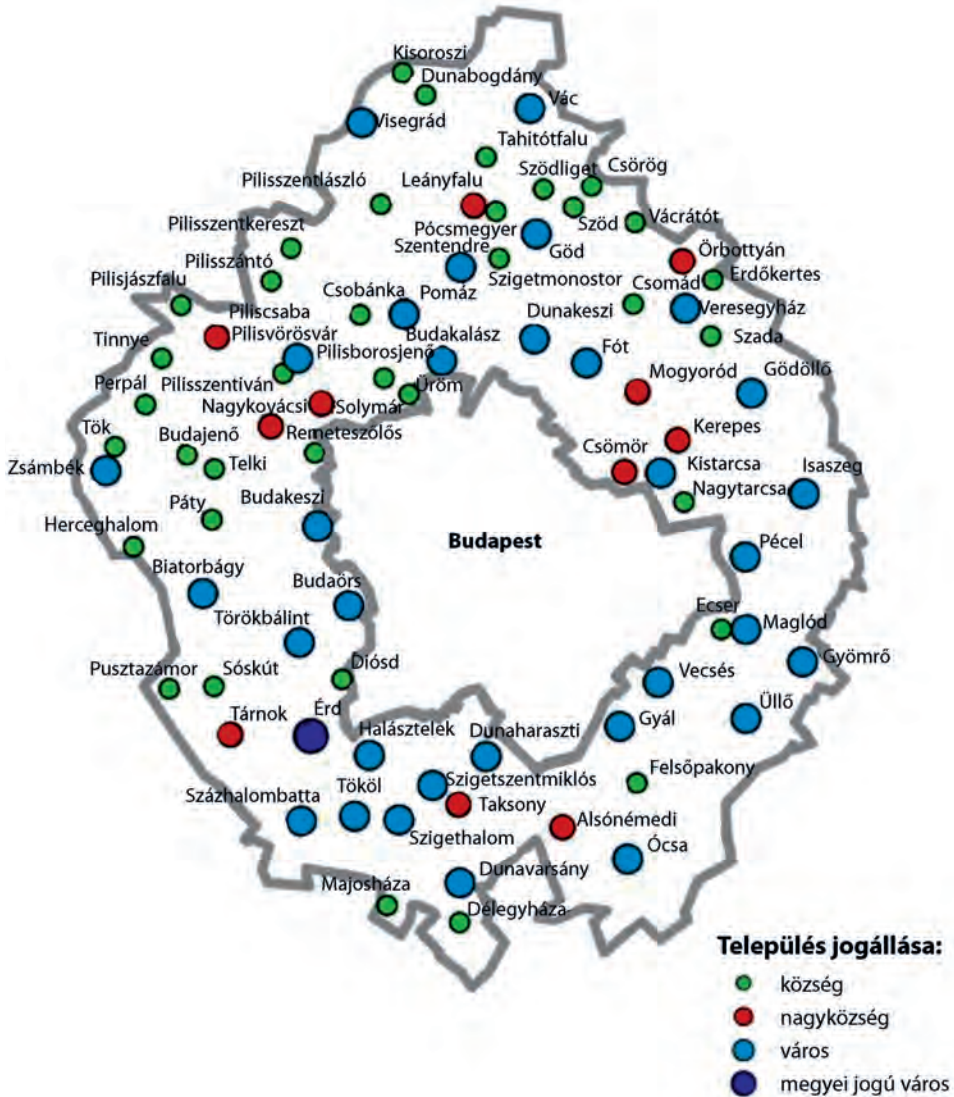


4. ábra: A fővárosi agglomerációhoz tartozó települések 1971-ben és 1997-ben

Forrás: Beluszky (2014): i. m. 141.

Megjegyzések: 1 = a budapesti agglomeráció területe az 1971-es besorolás szerint; 2 = az agglomerációba tartozó települések 1971-ben; 3 = az agglomeráció területe az 1997-es módosítás után; 4 = az 1997-ben agglomerációba újonnan besorolt községek; 5 = régióhatár; 6 = az agglomeráció határa 1971-ben; 7 = az agglomeráció határa jelenleg.

**A budapesti agglomeráció közigazgatási térképe
2010. január 1.**



5. ábra: A Budapesti Agglomeráció területéhez tartozó települések napainkban, közigazgatási besorolás alapján

Forrás: Budapesti agglomeráció... (é. n.): i. m.

Ennek hátterében a jogi szabályozók hiánya mellett mindenképpen ki kell emelni azt a problémát, hogy *a főváros és agglomerációjának térstruktúrája nem a jelenlegi közigazgatási határok mentén szerveződik.*⁶² Budapest és térsége amellet, hogy gyűrűs szerkezetű,⁶³ a közlekedési főútvonalak tagozódása miatt egyben sugaras szerkezetű is, s e kettős szerkezet adja a térség szektorait. Ha pedig specifikusan az önkormányzati funkciók szerinti elkülönülést nézzük, szintén érezhető a kettősség: míg egyes feladatok (mint például a környezetvédelem vagy a közlekedés) az egész agglomerációra kiterjedő koordinációt követelnek, addig más, „középszintű” feladatok (mint az oktatás vagy az egészségügy) különböző településcsoportok együttműködését feltételezik.⁶⁴

Mindehhez szorosan kapcsolódik a régiók kérdésének problematikája. A hét statisztikai régió közül a maradékelven született Közép--Magyarország régiót Budapest és Pest megye speciális kettőse alkotja, amely közigazgatási struktúrája is eltér más régiókéétól. A többi régióval ellentétben nem három, hanem csak két nagy területi önkormányzati egységgel rendelkezik, és területén – Érd megyei jogú város mellett – csak városi és községi önkormányzatok vannak. Különböző elképzelések láttak napvilágot arról, hogy a regionális szintet és a települési önkormányzati szintet hogyan lehetne összeilleszteni. Míg a regionális szintet érintően felvetődhet vagy egy kétkamarás regionális önkormányzat létrehozása (akár külön fővárosi és területi tagozattal, akár közvetlenül listáról választott és területi elven delegáltakból is álló képviselőkkel), vagy egy közvetlenül, listáról megválasztott képviselőkkel álló egykamarás testület, addig a települési önkormányzati szintet érintően elképzelhető vagy egy egységes nagyvárosi önkormányzat létrehozása (élén a Fővárosi Önkormányzattal), vagy a Fővárosi Önkormányzat megszüntetése és az önkormányzati jogok és köteleességek delegálása a kerületi önkormányzatoknak, avagy a főváros belső kerületeit egységes egészként kezelve („city”) egy egységes önkormányzat alakulna, és csak a külső kerületekben szerveződne települési önkormányzat.⁶⁵ Ezek az elképzelések azonban a jelenlegi, eleve hibás regionális felosztásra kívánnak megoldást találni ahelyett, hogy magát a régiós elhatárolást változtatnák meg. A megoldás valószínűleg egy önálló budapesti agglomerációs régió létrehozása lenne (bár ez esetben a pest megyei települések hovatartozása várna megoldásra). Ezzel kapcsolatban már a 2010-es évek elején is több terv napvilágot látott, amelyek a gyűrűs szerkezetet alapul véve 25, 50 és 100 km-es távolságokban érzékelik a főváros és szűkebb-tágabb értelemben vett agglomerációjának kölcsönhatását. Az azonban még nem látható pontosan előre,

⁶² Perger Éva: A főváros és „környéke” régióként való értelmezése, a „központi” régió problémája. In Horváth M. Tamás (szerk.): *A regionális politika közigazgatási feltételei. Variációk az uniós csatlakozás küszöbén.* Budapest, Magyar Közigazgatási Intézet, 2004. 215.

⁶³ Jól elkülönül a városközpont, a „city”, a peremkerületek, a szűk és a tágabb agglomeráció.

⁶⁴ Perger (2004): i. m. 223.

⁶⁵ Perger (2004): i. m. 231–240.

hogy az évszázad közepére a vázolt forgatókönyvek közül melyik az, amely ténylegesen is meg fog valósulni: urbanizációs vagy szuburbanizációs folyamatok lesznek-e a meghatározók, és melyik irányt érintve.⁶⁶

Összegzés

A rendszerváltás utáni közigazgatási struktúra problémái abban gyökereznek, hogy a politikai hatások túlzott ellensúlyaként olyan túlságosan decentralizált települési önkormányzati rendszer jött létre, amely eredményeképp az éppen kialakulóban lévő helyi és területi közigazgatási rendszer egyensúlyi állapota felborult. A nyugat-európai nagyvárosi struktúrájánál sokkal széttöredezettebb önkormányzati rendszerben megmaradt a kerületi önkormányzatok és a fővárost körülölelő agglomerációs települések elkülönültsége. Ezáltal három szint, a kerület-főváros-agglomeráció szintjeinek összehangolása lenne a feladat, immáron több mint három évtizede, amellyel azonban az ország ezidáig nem tudott megbirkózni. A kétszintű budapesti önkormányzati rendszer egyébként nyugati viszonylatban is egyedülálló, ezért jól működő minta sem áll rendelkezésre. Ahhoz, hogy egy egészségesebb közigazgatási struktúra alakulhasson ki, a fővárosi térség közigazgatási rendszerének speciális vonásokkal kell rendelkeznie, az általános területi közigazgatási szabályok nem alkalmazhatók rá. Figyelemmel kell lenni arra, hogy csak egy rugalmas közigazgatási rendszer tudja lekövetni a budapesti agglomeráció speciális és gyorsan változó problémáit és az ehhez kapcsolódó feladatok összetettségét.

Felhasznált irodalom

- 90 éve történt. Csepeli Helytörténeti és Városszépítő Egyesület, 2020. május 22. Online: www.cshve.hu/?q=node/169
- Ablonczy Bálint: A forradalom meg nem énekelt hőstette. Így született 70 évvel ezelőtt Nagy-Budapest. *Válasz Online*, 2020. január 24. Online: www.valaszonline.hu/2020/01/24/nagy-budapest-szuletes-1950-sztori/
- Antall József: *Budapest főváros történetének és levéltárának ismertetése*. 1953. november 29. Online: <https://antalljozsef25.hu/tudomanyos-munkassaga/tudomanyos-cikkei/30-leveltartudomany/264-budapest-fovaros-kozigazgatas-tortenetenek-es-leveltaranak-ismertetese-1953-november-29>
- Az önkormányzatok fejlesztési célú központi támogatásainak problémái, módosítási igények. Munkaanyag. 2003. Online: www.terport.hu/webfm_send/517

⁶⁶ Ezzel kapcsolatban részletesebben lásd: *Budapest Region Draft Structure Plan. Restructuring the Metropolitan Landscape*. The Hague – Budapest, Roeleveld-Sikkens Architects, 2011.

- Baraczka István: Buda első törvényhatósági közgyűlésének megalakulása – 1848. In Némethy Károly – Bodó Juszti (szerk.): *Tanulmányok Budapest múltjából X.* Budapest, Budapest Székesfőváros Kiadása, 1953. 235–255.
- Beluszky Pál: A budapesti agglomeráció kialakulása. In Beluszky Pál (szerk.): *Közép-Magyarország.* Pécs–Budapest, MTA RKK – Dialóg Campus Kiadó, 2007.
- Beluszky Pál: Az elővárosok útja Nagy-Budapesthez. In Holló Szilvia Andrea – Sipos András (szerk.): *Tanulmányok Budapest múltjából XXX. Az ötven éves Nagy-Budapest – előzmények és megvalósulás.* Budapest, Budapesti Történeti Múzeum – Budapest Főváros Levéltára, 2002. 121–152.
Online: https://library.hungaricana.hu/hu/view/ORSZ_BPTM_TBM_30/?pg=0&layout=s
- Beluszky Pál: *Budapest – zászlóshajó vagy vízfej? A főváros és az ország – történeti-földrajzi áttekintés.* Gödöllő, Szent István Egyetemi Kiadó, 2014.
- Bibó István: Közigazgatási területrendezés és az 1971. évi településhálózat-fejlesztési koncepció. In Bibó István: *Válogatott tanulmányok.* III. kötet. Budapest, Magvető Kiadó, 1986.
- Budapest Region Draft Structure Plan. Restructuring the Metropolitan Landscape.* The Hague – Budapest, Roeleveld-Sikkens Architects, 2011.
- Budapest története.* (é. n.) Online: <https://budapest.hu/Lapok/Fovaros/Budapest-tortenete.aspx>
- Budapesti agglomeráció általános információk.* (é. n.) Online: www.terport.hu/budapesti-agglomeracio-altalanos-informaciok
- Domonkos Csaba: Budapest valójában már 1849-ben létrejött. *Pest-Buda*, 2019. június 29. Online: https://pestbuda.hu/cikk/20190625_domonkos_csaba_budapest_valojaban_mar_1849_ben_letrejott
- Domonkos Csaba: Óbuda és Buda kényszer szülte egyesítése. *Pest-Buda*, 2020. január 4. Online: https://pestbuda.hu/cikk/20200104_domonkos_csaba_obuda_es_buda_kenyszer_szulte_egyesitese
- Flier Gergely: 90 évvel ezelőtt kapott piros-sárga-zöld színeket Budapest. *Pest-Buda*, 2020. augusztus 27. Online: https://pestbuda.hu/cikk/20200827_kilencven_eve_kapott_piros_sarga_zold_szineket_budapest
- Fónagy Zoltán: *A budai vár története 1686 után.* (é. n.) Online: <http://budavar.btk.mta.hu/hu/helytortenet/a-budai-var-tortenete-1686-utan.html?start=2>
- Garády Sándor: A budai (óbudai) káptalan alapítása. In Némethy Károly – Budó Juszti (szerk.): *Tanulmányok Budapest múltjából VII.* Budapest, Budapest Székesfőváros Kiadása, 1939. 70–91. Online: https://library.hungaricana.hu/hu/view/ORSZ_BPTM_TBM_07/?pg=108&layout=s
- György Péter: Nagy-Budapest: az elképzelések és a valóság. *Budapesti Negyed*, 1. (1993), 2. Online: <http://epa.niif.hu/00000/00003/00002/gyorgy.htm>
- Hoffman István: A fővárosi önkormányzat új rendszere: úton egy társulások modell felé? *Jegyző és Közigazgatás*, 16. (2014), 3. Online: <https://jegyzo.hu/a-fovarosi-onkormanyzat-uj-rendszere-uton-egy-tarsulasos-modell-fele/>
- Horváth Péterné: *200 éve született Ráth Károly.* Budapest Városvédő Egyesület, 2021. február 21. Online: <https://varosvedo.hu/2021/02/21/200-eve-szulett-rath-karoly/>
- Katona Zoltán: *A híres Rákosmező.* (é. n.) Online: <https://multarnyai.hu/index.php/hirek/egyeb/70-a-hires-rakosmezo>
- Kovács Lajos: Pest szabad királyi város vezetői (bírái és polgármesterei) 1687-től 1790-ig. In Némethy Károly – Bodó Juszti (szerk.): *Budapest Székesfőváros várostörténeti monográfia 14. Tanulmányok Budapest múltjából X.* Budapest, Budapest Székesfőváros Kiadása, 1953. 54–118.

- Megalakult a Budapesti Közlekedési Szövetség. 24.hu, 2005. június 28. Online: https://24.hu/fn/uzleti-tippek/2005/06/28/megalakult_budapesti_kozlekedesi_szovetseg/
- Nagy Marianna – Hoffman István (szerk.): *A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló törvény magyarázata*. Budapest, HVG-ORAC, 2014. Online: http://real.mtak.hu/19697/1/motv_kommentar_2_kiadas_mutatok_nelkul_gabor_zsoltak.pdf
- Nagy-Budapest létrejött, avagy a második városesegyesítés. *National Geographic*, 2020. január 1. Online: <https://ng.24.hu/kultura/2020/01/01/nagy-budapest-letrejotte-avagy-a-masodik-varosegyesites/>
- Perger Éva: A főváros és „környéke” régióként való értelmezése, a „központi” régió problémája. In Horváth M. Tamás (szerk.): *A regionális politika közigazgatási feltételei. Variációk az uniós csatlakozás küszöbén*. Budapest, Magyar Közigazgatási Intézet, 2004. 213–254.
- Perger Éva: Nagy-Budapest közigazgatás-szervezési dilemmái. In Holló Szilvia Andrea – Sipos András (szerk.): *Tanulmányok Budapest múltjából XXX. Az ötven éves Nagy-Budapest – előzmények és megvalósulás*. Budapest, Budapesti Történeti Múzeum – Budapest Főváros Levéltára, 2002. 177–200. Online: https://library.hungaricana.hu/hu/view/ORSZ_BPTM_TBM_30/?pg=0&layout=s
- Rácz Lajos: A pest-budai hajóhid, az éghajlati változások indikátora és áldozata (1767–1849). *Belvedere*, 24. (2012), 2. 4–29. Online: www.belvedere-meridionale.hu/lapszamok/archive/2012_2.pdf
- Széchenyi vetette fel elsőként Buda és Pest egyesítésének ötletét. *Múlt-kor*, 2015. november 17. Online: <https://mult-kor.hu/szechenyi-vetette-fel-elsokent-buda-es-pest-egyesitesenek-otletet-20151117>
- Szegő Iván Miklós: Memento 1950: létrejön Nagy-Budapest. *Hvg.hu*, 2010. január 1. Online: https://hvg.hu/tudomany/20100101_nagy_budapest_kadar_janos_buda_obuda_pest
- Szegvári Péter: *A főváros kétszintű szabályozási modellje*. (é. n.) Online: <https://eq.hu/szakb/podium/szegvari.pdf>
- Szegvári Péter: Sajátos nézőpontú megközelítések a helyi önkormányzatok elmúlt negyedszázados történetéből. *Comitatus*, 26. (2016), 221. 97–106. Online: https://epa.oszk.hu/03900/03942/00007/pdf/EPA03942_comitatus_2016_221_097-106.pdf
- Végh András: *Buda város története a kezdetektől 1541-ig*. (é. n.) Online: <http://budavar.btk.mta.hu/hu/helytortenet/buda-varos-tortenete-a-kezdetektol-1541-ig.html>
- Viczián Zsófia: Milyen lehetett Mátyás korában Buda? *Pest-Buda*, 2018. augusztus 23. Online: https://pestbuda.hu/cikk/20180823_matyas_kiraly_es_buda
- Vörös Károly: A fővárostól a székesfővárosig 1873–1896. In Vörös Károly (szerk.): *Budapest története*. IV. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1978. 321–524. Online: https://library.hungaricana.hu/en/view/BFLV_BPT_04/?pg=11&layout=s
- Vörös Károly: A világváros útján: 1873–1918. *Budapesti Negyed*, 6. (1998), 2–3. Online: <https://epa.oszk.hu/00000/00003/00016/voros.htm>
- Walter Tibor: *A fővárosi önkormányzat új szervezetének kialakulása*. 2007. Online: www.debrece-nijogimuhely.hu/archivum/2_2007/a_fovarosi_onkormanyzat_uj_szervezetnek_kialakulasa/

Jogszabályok

56/1996. (XII. 12.) AB határozat.

A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény.

A helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény.

Budapest főváros területének új megállapításáról szóló 1949. évi XXVI. törvénycikk.

Buda-Pest fővárosi törvényhatóság alakításáról és rendezéséről szóló 1872. évi XXXVI. törvénycikk.

Budapest székesfőváros közigazgatásáról szóló 1930. évi XVIII. törvénycikk.

Egyes helyi önkormányzatokkal kapcsolatos törvényeknek a választásokkal összefüggő módosításáról szóló 2014. évi XXIII. törvény.

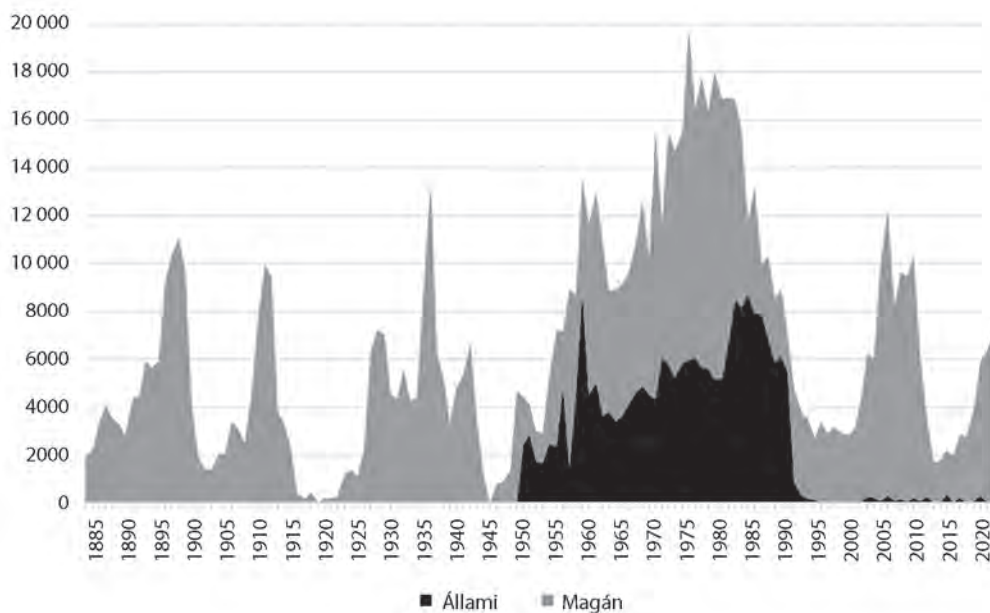
Magyarország helyi önkormányzataikról szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény.

Vákát

Budapest lakáspiacának másfél évszázados fejlődése

Bevezetés

Budapest térbeli kiterjedése, népessége és épületállománya az elmúlt másfél évszázadban folyamatosan bővült, változott, aminek eredményeként napjainkra egy rendkívül összetett lakásállomány jött létre. Ebben a fejezetben a lakáspiac múltbeli és jelenlegi folyamatait összegezzük. A magyar fővárosban a lakásépítkezések ciklikus természete szerfelett szembeűnő, elegendő, ha az évenként újonnan épített lakások számát vesszük szemügyre (*1. ábra*). A városegysítés óta a lakásépítkezések ütemét, valamint a város fizikai növekedését tekintve négy nagy korszakot különböztethetünk meg Budapest történelmében, amihez igazodik a fejezet tagolása is. Minthogy az egyes lakásépítési ciklusok inkább a gazdasági fellendülés nagy periódusaival esnek egybe, s csak másodszorban követik a népességfejlődés ritmusát, illetve az ebből következő keresletet, ez időről időre komoly feszültségeket eredményezett a főváros lakáspiacán.



1. ábra: Az újonnan épített lakások száma Budapesten építető szerint, 1885–2020

Forrás: a szerzők szerkesztése

1. Lakásviszonyok a városegysítéstől az I. világháborúig

Viszonylag kevés adat áll rendelkezésünkre a lakásviszonyok városegysítést megelőző állapotáról, az mégis megállapítható, hogy a lakásépítés üteme – mint oly sokszor a későbbi korszakokban – nem tartott lépést a népességszám növekedésével, annak ellenére, hogy a lakásépítkezések terén 1860 és 1873 között kifejezetten a fellendülés volt a jellemző. Pest városában 1857 és 1872 között 50%-kal nőtt a népesség, ugyanakkor a lakások száma csupán 29%-kal gyarapodott. Bár a korszak egyik jellegzetes vonása a többemeletes bérházak tömeges megjelenése volt, a földszintes lakóházak aránya továbbra is magas maradt (70%). Más európai nagyvárosokhoz képest Pest uralkodóan földszintes, mondhatnánk vidékies volt, hiszen például Berlinben 5%, Párizsban 8%, sőt, a vetélytárs Bécs esetében is csupán 17% volt a földszintes lakóházak aránya.

A városegysítés korában az építetők között még többségben voltak az arisztokrácia és elit polgárság (németek), valamint a gazdag kereskedői réteg (például szerbek, zsidók) tagjai. A századvégre később oly jellemző spekulációnak ekkor még nyoma sincs, s a lakáscélú beruházás lassan megtérülő, de tisztességes tőkebefektetésnek számított. Az ingatlanpiacot nagyfokú koncentráció jellemezte, amit az is jelez, hogy 1873-ban a lakóházak egynegyede, és ezzel együtt az összes házbérlővédelem 40%-a az ezer legnagyobb adófizető kezén volt Pest városában.

A városnövekedés első dinamikus szakasza („városrobbanás”) a 19. század utolsó évtizedeire esett, amikor viharos népességnövekedés és a nyomában járó nagyarányú lakás- és közműépítkezés jellemezte Budapest fejlődését.¹ A város későbbi beépítésére, a lakóházak megjelenésére nagy hatással volt a 19. század utolsó harmadának építésügyi szabályozása. Az első – 1870-ben kiadott, majd 1873-ban módosított – építésügyi szabályzatot, amely csak a legszükségesebb építészeti előírásokra (például épületmagasság) szorítkozott, 1886-ban egy kibővített szabályzat követte. Az építésügyi szabályzatnak amellet, hogy övezetenként meghatározta az építési telkek legkisebb méretét, a házak magasságát, a telkek beépítésének százalékos arányát, még számos szociális és népegészségügyi előírása is volt. Megtiltotta például további pincelakások építését, megszüntette a lakószobák minimális méretét, szabályozta a felhasználható építőanyagok körét stb.

Mindezek eredményeként a városegysítést követő három évtizedben jelentősen megváltozott a város arculata, a korábbi uralkodóan földszintes jelleg tovatűnt, helyette egy modern, lüktető metropoliszt találhatott a korabeli látogató. A város küllemét tekintve egyre inkább Béccsel vetekedett, s mind horizontális, mind vertikális irányban ütemesen terjeszkedett. A kétemeletes, illetve ennél magasabb épületek aránya a 19. század utolsó három évtizedében 8%-ról 27%-ra emelkedett.

A lakásépítkezések ütemét 1873-at követően, a látszólag lázas építkezések ellenére, visszaesés jellemezte. Az egyesítés évében az összes építkezések értéke 18,4 millió forintba rúgott, melyből 15,3 millió forint (83%) jutott lakóház-építkezésekre. Ezzel szemben 1875 és 1885 között az építési beruházások értékéből már csupán 59% jutott lakásépítkezésekre, a többit a középületek és más alapvető infrastrukturális beruházások

¹ Beluszky Pál: *Magyarország településföldrajza*. Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 1999. 161.

emésztették fel. A jelenség hátterében az országot sújtó gazdasági recesszió állt, amely távol tartotta a magántőkét a kockázatosnak tekintett lakáspiaci beruházásoktól, ugyanakkor a Budapest nemzetközi rangú fővárossá válásához oly nélkülözhetetlen építkezéseket a város és az állam javarészen külföldi hitelekkel még finanszírozni tudta. A lakásépítések egyre dinamikusabb fellendülése 1880-tól vette ismét kezdetét, s egy rövid átmeneti visszaeséstől eltekintve (1889–1891 között) egészen a századfordulóig tartott.

A lakásépítkezések terén számos változás állt be a korábbi időszakokkal szemben. A beruházók között korábban nagy tekintélyre szert tett háztulajdonosi réteget egyre inkább kiszorították a spekulációs szándékkal beruházni vágyók, a korábban magányos farkasnak számító építkezési vállalkozókat pedig a tőkében egyre gazdagabb építőipari részvénytársaságok.² A legjelentősebb áttörés azonban a lakásépítkezések finanszírozása terén történt, a jelzálogkölcsön-rendszer megjelenésével. Sokak szerint e hitelforma meghonosodása hatását tekintve a három város egyesítéséhez vagy a Közmunkatanács létrehozásához volt mérhető.

A polgári társadalmakra jellemző osztályszerkezet kiteljesedése együtt járt az urbánus életmód általánossá válásával is, ami legvilágosabban a lakásviszonyok átalakulásában öltött testet. Míg 1881-ben a lakóházaknak csupán 24,9%-a, addig 1901-ben már 81,1%-a volt vízvezetékkel ellátva. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy a beltelken majdnem minden ház (95,1%) rendelkezett vízvezetékkel. A pincelakások aránya a korlátozó intézkedések eredményeként az 1881-ben nyilvántartott 7,6%-ról 1901-ig 1,3%-ra csökkent.

A kor legfőbb komfortmutatóját még nem a fürdőszoba, hanem a konyha jelentette. Az önálló konyhával nem rendelkező lakások aránya az 1881-es népszámlálás során még 19,4% volt, ez az arány a századfordulóra 10% alá csökkent. A fürdőszoba ebben az időszakban még sokak számára elérhetetlen luxusnak számított, olyannyira, hogy összeírásukra is csupán az 1901-es népszámlálás során került sor először. Ekkor a lakások 18%-ában volt fürdőszoba, de jelzi gyors elterjedését, hogy ez az arány az I. világháborúig 25%-ra emelkedett.

Általánosságban elmondhatjuk tehát, hogy a lakásállomány műszaki színvonala a 19. század utolsó évtizedeiben érzékelhető javuláson ment keresztül. A laksűrűségre vonatkozó adatok terén a század utolsó három évtizedében ugyancsak némi javulást lehetett megfigyelni, e mögött azonban az egyes városrészek, és ezzel együtt az egyes lakásosztályok közötti szakadék elmélyülése, a szegregáció növekedése húzódott meg.³

A lakásosztályok közötti különbség növekedését jelzi, hogy miközben a 3-4 szobás, illetve ennél nagyobb, cselédszobás, fürdőszobás lakások száma látványosan nőtt, addig a másik végleten a zsúfoltság egyre fokozódott. A zsúfoltság okozta elszomorító viszonyok és az életmód általuk döntően meghatározott vagy bennük kifejeződő eleme (például bűnözés) a 19. század nyolcvanas éveitől kezdve egyre nagyobb hangot kapott a napi politikában, s kedvelt témájává vált a publicisztikának is. Neményi Ambrus képviselőnek a fővárosi lakáshelyzettel foglalkozó, 1883-ban kelt jelentéséből az alábbiakat tudhatjuk

² Gyáni Gábor: *Bérkaszárnya és nyomortelep*. Budapest, Magvető Kiadó, 1992. 42.

³ Csanádi Gábor – Ladányi János: *Budapest térbeni-társadalmi szerkezetének változásai*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1992. 45.

meg:⁴ „Néhány lépésnyire legélénkebb utcáinktól, a kerepesi úttól [Rákóczi út], a sugárúttól [Andrássy út], a Váci úttól [Bajcsy-Zsilinszky út] megdöbbenve találkozunk oly emberi alakokkal, melyek minden képzeletet felülmúlnak. Július 20.-án [...] láttunk csak néhány lépésnyire a népszínházról egy kis fás kamarát, melyben a velünk levő rendőr 37 egyént számlált össze. Férfiak, nők, gyermekek, csaknem mind félig meztelenül ott heverték szorosan egymás mellett a pusztta földön; ablak természetesen nincs, az ajtót pedig jó erősen behúzták. Egyenként 5-6, sőt 10 krajczárt fizetnek e lakók éjszakára.”

A lakások és lakásra alkalmas hajlékok ilyen mérvű zsúfoltsága a rohamos bevándorlás következtében, számban egyre gyarapodó szegény tömegek megjelenésével, illetve az általuk megfizethető olcsó bérű lakások hiányával volt magyarázható. A hiány áthidalására a bérletek, albérletek és ágybérletek bonyolult láncolata jött létre fővárosszerte, ami a jelentés által is leírt lakbérúzsora intézményrendszerének kialakulásához vezetett.

A századfordulótól az I. világháborúig terjedő időszak lakásépítkezéseinek történelmileg is jelentős momentuma volt a szociális lakások és ezzel együtt a telepszerű építkezések első csíráinak a megjelenése a fővárosban. Az okokat egyfelől az alsóbb szociális rétegek fokozódó lakásnyomorában, illetve az ebből fakadó feszültségekben, valamint a Bárczy István nevével fémjelzett, szociális kérdések iránt fogékonyabb liberális várospolitikai hatalomra jutásában együttesen kereshetjük. Tény, hogy az 1908-tól felépült első munkáslakótelepekkel (például Gyáli úti telep) megszakadt a bérkaszárnya-építés kizárólagossága Budapesten, s ha nem is viharos, de lassú javulás állt be az alsóbb néprétegek általános lakáshelyzetében.⁵

2. Lakáshelyzet a két világháború között

Az I. világháború, illetve az azt lezáró trianoni békeszerződés (1920) alapvető változást hozott Közép-Európa, s ezen belül hazánk politikai földrajzi helyzetében. A háborús összeomlás hatalmas menekülthullámot idézett elő az elcsatolt országrészekből az új országterületre. A korabeli adatok szerint 1918–1924 között, mintegy 350 ezer fő, elsősorban középosztálybeli hivatalnok, állami alkalmazott érkezett a szűkebb hazába, ezek jelentős része állás és jobb megélhetés reményében Budapesten telepedett le.⁶ Mindez további nyomást jelentett a főváros amúgy is súlyos helyzetben levő lakáspiacára. A válságosra fordult lakáshiányra utal egyebek között a „vagonlakó” statisztikai fogalmának meghonosodása. Ezen a vasúton az országba érkező menekültek tömegét értették, akik megfelelő hajlék hiányában gyakran hónapokig, sőt évekig kénytelenek voltak különböző pályaudvarokon a vasúti kocsikban lakni. A korszak lakásgazdálkodásának másik sajátos színfoltja, az eredetileg ideiglenesnek szánt állami barakktelepek megjelenése volt, elsősorban a munkáskerületekben és az elővárosokban (például Mária Valéria-telep,

⁴ Neményi Ambrus: Jelentés a budapesti lakásügy tárgyában. In H. Kohut Mária (szerk.): *Források Budapest történetéhez 1873–1919*. Budapest, Budapest Főváros Levéltára, 1971. 38.

⁵ Beluszky (1999): i. m. 164.

⁶ Beluszky (1999): i. m. 370.

Augusztatelep, Zitatelep stb.). A telepek életképesebbnek bizonyultak, mint tervezték, számuk 1932-ben már elérte a tizennyolcat, mintegy 6400, zömükben minden komfortot nélkülöző, egyszobás lakással.

A két világháború között a népességnövekedés üteme a fővárosban számottevően lelassult.⁷ Ugyan a gazdasági világválságot követő rövid fellendülés hatására a főváros demográfiai növekedése az 1930-as években némileg felgyorsult, s évi átlagban elérte az 1,6%-ot, ez azonban már csak nyomaiban emlékeztetett a századforduló körüli nagy népesedési csúcsra. A vidékről történő beáramlás elsődleges célpontja egyre inkább a Budapestet övező agglomerációs gyűrű lett. A peremtelepülések népessége az I. világháborút követő évtized során évente 4,4%-kal gyarapodott, ami kísértetiesen hasonlított Budapest harminc évvel korábbi robbanásszerű fejlődéséhez.⁸ A várost körülvevő települések gyors növekedésében a lakáspiacnak kiemelkedő szerepe volt, a fővárosban ugyanis a krónikus lakáshiány ellenére 1927-ig csak elenyésző számban épültek lakások, amit jórészt a hihetetlenül magas telekárakkal magyarázhatunk. Az elővárosokban az olcsóbb telekárak mellett a lazább építésügyi előírások, valamint a konyhakert nyújtotta előnyök ugyancsak nagy vonzerőt jelentettek.⁹

Az 1920-as évek végén, a szabad lakáspiac fokozatos konszolidációja révén, némi konjunktúra volt megfigyelhető a lakásépítkezések terén, amelyet az 1929–32-es gazdasági világválság tört derékba. A recesszió következtében az épített lakások száma 1930–1935 között tartósan évi 4000 körül stagnált, s csak az 1930-as évek végén következett be ismét rövid fellendülés, amelynek a II. világháború kitörése vetett véget. A lakások zsúfoltsága a korszak során a nagyszámú al- és ágybérli jelenléte miatt a fővárosban alig-alig csökkent.

A két világháború közötti időszakot figyelembe véve kimutatható, hogy a lakásépítésen belül a korábbiakhoz képest erősen visszaszorulóban volt a bérházforma. Az újonnan épült lakóházaknak a fővárosban 1925 és 1939 között a fele családi ház volt, s jelentősen megnőtt a 2-3 lakásos társasházak aránya is. A lakásépítésbe fektetett tőke közel 20%-át az 1930-as években már a társasházi építkezések tették ki.

3. „Lakáspiac” az államszocialista időszakban

Az 1945-öt követő időszak legfőbb jellemzője, egyben megkülönböztető jegye a korábbi korszakokkal szemben, hogy a lakásellátás, beleértve a lakásépítést és fenntartást is, jórészt kikerült a piaci mechanizmusok alól, s a lakásszektor legfőbb irányítójává az állam vált. A II. világháború során, 1941-től bevezették a kötött lakásgazdálkodás rendszerét, ami lényegében a piac kiiktatását jelentette a lakásellátásból.

⁷ Kovács Zoltán – Dövényi Zoltán: Budapest és térsége. In Kocsis Károly et al. (szerk.): *Magyarország Nemzeti Atlasza. III. Társadalom*. Budapest, Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet, 2021. 135.

⁸ Beluszky (1999): i. m. 161.

⁹ Kovács–Dövényi (2021): i. m. 135.

Számottevő különbség az I. világháborúval szemben, hogy 1944-ben Budapest a harcok közvetlen színterévé vált, ami a lakásállomány egy részének pusztulásához, illetve megrongálódásához vezetett. Korabeli statisztikák szerint Budapest épületállománya-nak 86%-át érte kisebb-nagyobb károsodás, a lakásállomány 21%-a szenvedett „súlyos sérüléseket”, s mintegy 7%-a teljesen megsemmisült. A háború befejezését követően a hangsúly a háborús károk helyreállításán volt, ami a magánerő bevonásával viszonylag gyorsan meg is történt. A körülbelül 60 ezer megsemmisült vagy erősen megrongálódott lakás háromnegyed részét 1947 végére helyreállították.

A lakáskérdés a megváltozott politikai-társadalmi környezetben teljesen új megvilágításba került, s a moszkvai mintára szerveződő népi demokratikus állam a lakásellátást a társadalmi különbségek elleni harc egyik fő eszközének tekintette. Ennek megfelelően a lakás fokozatosan megszűnt áru lenni, az általános bérszínvonalat a forint stabilizációja után úgy állították be, hogy az nem tartalmazta a lakás megszerzésének költségeit, így a lakás (legalábbis a városokban) ingyenes állami szolgáltatásként közvetlenül az állami redistribúció hatáskörébe került át.¹⁰

A lakás és más lakossági infrastruktúra fejlesztésére a mindent felemésztő extenzív iparosítás mellett 1953-ig nem sok pénz jutott, ennek eredményeként a háborút követő első három évben mindössze 3500 lakás épült Budapesten. Mindezek ellenére a laksűrűség némileg csökkent az időszak végére. A zsúfoltság csökkenése az emigrációnak, valamint a II. világháború során elhunyt lakásainak újraelosztásával, és a nagyobb lakások belső megosztásával (orosz mintájú társbérletesítésével) állt összefüggésben. Ez azonban csak átmenetileg orvosolta a problémákat, mert az 1940-es évek végétől a migráció fokozódása miatt Budapesten ismét súlyos válság fenyegetett a lakáspiacon. A lakásépítés piaci ösztönzéséről ekkor azonban már szó sem lehetett, a lakáspolitikát is teljes mértékben a sztálinista ideológiai megfontolások uralták, amelynek betetőzéseként 1952-ben államosították a hatnál több szobás lakóházakat. Ennek eredményeként 1952-re a főváros lakásállományának döntő hányada (75%) már állami kézbe került, s létrejött a lakáspiac dualizmusa, amely lényegében végigkísérte a teljes államszocialista időszakot.

Az 1945 utáni korszak városépítészeti értelemben is jelentős változásokat hozott, mint-hogy ekkortól tolódott el a hangsúly az egyedi lakóházépítésekről a lakótelep-építésekre. Ennek megfelelően 1956 és 1960 között már az új lakások harmada lakótelepeken épült. Az itt található lakások mérete meglehetősen homogén volt (52%-uk egyszobás), bár a komfortfokozat terén egyértelmű előrelépést jelentettek a korábbi időszakokkal szemben.¹¹

Az 1950-es évek lakótelepeinek többsége, demonstratív célzattal, a hagyományos munkásnegyedekben létesült (például Üllői úti, Kerepesi úti, Béke úti lakótelepek stb.), s jellegzetes három-, négyemeletes épületeikkel, szellős környezetükkel Budapest-szerte hirdették a korszak szocreál építészeti stílusát. E korai lakótelepek többsége

¹⁰ Kovács Zoltán – Székely Gáborné: Lakásviszonyok. In Kocsis Károly et al. (szerk.): *Magyarország Nemzeti Atlasza. III. Társadalom*. Budapest, Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajz-tudományi Intézet, 2021. 162.

¹¹ Egedy Tamás: A lakótelepek helyzete Magyarországon. *Területi Statisztika*, 41. (2001), 2. 148.

kis helyigénye miatt még a belső városrészekben, illetve azok közvetlen szomszédságában kapott helyet, ezért a belső kerületek részesedése az újonnan átadott lakások számából az időszak folyamán még meglehetősen magas (12%) volt. Ez az arány az 1970-es évek végére 1,5%-ra csökkent, mivel a lakásépítkezések súlypontja egyre inkább a város pereme felé helyeződött át.

Budapest II. világháborút követő történelmének alighanem legnagyobb vállalkozása a 15 éves lakásépítési program volt. Az 1960-tól induló program országosan 1 millió lakás felépítését tűzte ki célul, amelyből 250 ezret irányzott elő Budapestre.¹² Az előzetes elképzelések szerint ennek 80%-át az államnak kellett volna teljesítenie. A valóság azonban másként alakult. A visszaszorítani kívánt magánlakás-építés a vártnál sokkal nagyobb (30-40%) mértékben járult hozzá a program teljesüléséhez, s részesedése az első öt évben különösen magas volt (63%).

Az állami lakásépítés a rendkívül dinamikusan növekvő lakásigények szorításában elsődlegesen a mennyiségi lakáshiány csökkentésére törekedett, s egyre inkább lakótelep-centrikussá vált. Az 1960-as évek első felére esik a József Attila-lakótelep felépítése (7200 lakás) az egykori Mária Valéria-telep helyén, amely az első igazán nagyméretű lakótelep volt hazánkban, s mint ilyen, sok tekintetben kísérleti terepül szolgált a későbbi lakótelep-építési hullám számára. Az állandóan növekvő méretű lakótelepek helyigényét egyre inkább csak a városperemi beépítetlen övezetben lehetett biztosítani, a költségeket tetemesen növelő szanalás nélkül.

Az új gazdaságirányítási mechanizmus 1968. évi bevezetése, valamint az állami lakásszektor mélyszubvencióos rendszerének belső ellentmondásai korábbi lakáspolitikájának felülvizsgálatára készítették a magyar kormányt. Az új koncepció az 1971-es lakásreform intézkedéseiben öltött testet.¹³ A lakásreform egyebek mellett elismerte a magánlakás-építés létjogosultságát, s már nem tekintette azt ideiglenesen fennálló szükségszerű rossznak, mi több, elismerték, hogy a lakásellátás megoldására az állam önmagában nem képes. Csökkent az állami lakások dotációja, s a központi támogatásokat az új rendszer igazságosabban, szélesebben terítette a társadalom szegényebb rétegei között. Az 1970-es évek elejétől egyre inkább előtérbe került a fővárosi építkezéseknél a paneltechnológia.¹⁴ 1975-ben már négy hatalmas házgyár működött Budapesten, 15 000 lakás évi kapacitással. A következő évtizedben az újonnan átadott lakások kétharmada panelfalazatú volt (2. ábra).

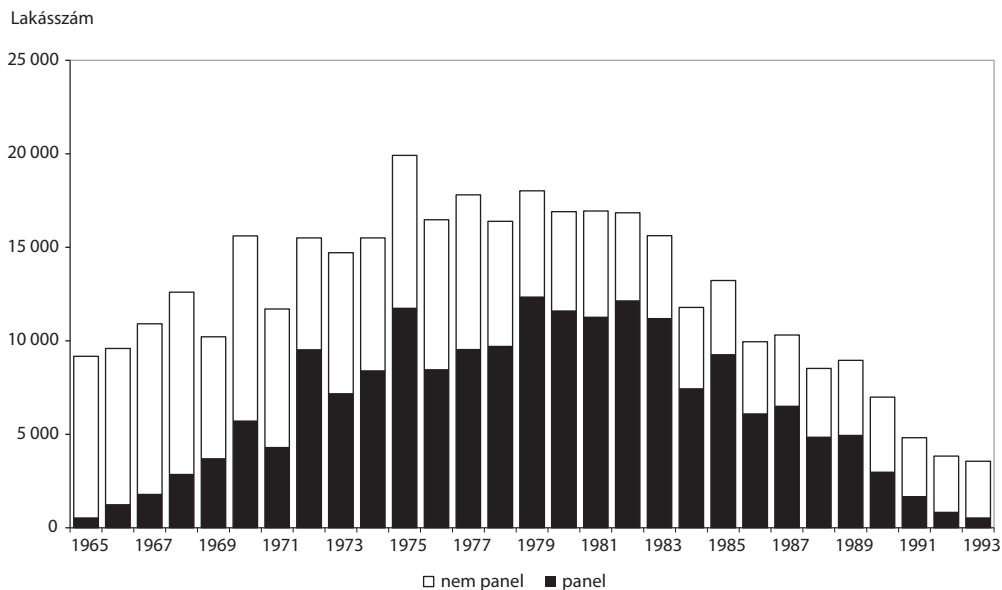
Ez az erősen koncentrált építőipar az évtized során panellakótelepek egész sorát emelte, amely a város múlt század végi expanziójához hasonlatos gyors térbeli növekedést eredményezett. Az 1970-es években végül is közel kétszer annyi lakás épült Budapesten, mint az előző két évtizedben együttvéve, s minden három épített lakásból kettő állami volt. Az ekkor épült alvóvárosok kétszobás „egyenlakásaikkal” a szocializmus hatalmas olvasztótégelyét képezték. Emellett az 1970-es évek jelentős előrelépést jelentettek

¹² Kovács-Székely (2021): i. m. 162.

¹³ Hegedüs József: Lakásmobilitás a magyar lakásrendszerben. *Statisztikai Szemle*, 79. (2001), 12. 948.

¹⁴ Egedy (2001): i. m. 152.

a családiház- és társasház-építkezésben is, nem utolsósorban a növekvő életszínvonal következményeként. Ezen építkezések színtere főként a Budai hegyvidék területére (II., XII. kerület), valamint a pesti oldal hagyományos családi házas övezeteire (Zugló, Mátyásföld, Pestimre stb.) koncentrálódott.



2. ábra: A panelfalazatú lakások részesedése Budapesten az újonnan átadott lakások között 1965–1993
 Forrás: a szerzők szerkesztése

Az 1980-as évek elején alapvető fordulat következett be a lakáspolitikában.¹⁵ A szocialista gazdaság szerkezeti problémái és a súlyosbodó gazdasági nehézségek (eladósodás) miatt az állam fokozatosan visszavonult a lakáspiacról, s ennek következtében az újonnan épített lakások száma az 1980-as évek elejétől rohamosan csökkent.¹⁶ Többszörös lakbéremelés, a magánszektorban tett engedmények, a beruházások erőteljes visszafogása együttesen jelezték az állam szorult gazdasági helyzetét. A központilag épített lakások száma viharos gyorsasággal zsugorodott, míg a magánépítkezések számában a válság ellenére növekedést figyelhettünk meg. Az újonnan épített lakások száma 1981 és 1995 között 80%-kal csökkent, ami jelzi a folyamat drámai gyorsaságát. Az is sokat elárul a rendszerváltozás hozta átalakulásról, hogy 1995-ben mindössze 29 állami finanszírozású, és 12 állami vállalati lakás épült Budapesten az 1975-ös 15 ezerrel szemben.

¹⁵ Hegedüs József: Lakásrezsimek rendszerváltás előtt és után a poszt szocialista államokban. In Bozóki András – Füzér Katalin (szerk.): *Lépték és ironia. Szociológiai kalandozások*. Budapest, L'Harmattan Kiadó, 2018. 82.

¹⁶ Farkas János – Kovács Zoltán – Székely Gáborné: *A magyar lakáspiac jellemzői az ezredfordulón*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal – MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, 2004. 24.

4. Lakáspiaci folyamatok a rendszerváltozás után

Az 1989–90-es rendszerváltozás a lakáspiac vonatkozásában gyökeres átalakulást hozott. Az állam, hogy megszabaduljon az általa működtetett bérlakásszektor fenntartásának tetemes költségeitől, széles körű privatizációba kezdett, bezárta a házgyárakat és megszüntette az IKV-kat.¹⁷ Ezzel a budapesti lakáspiac fejlődésének egy újabb szakaszához érkezett, amikor az állami intervenció évtizedei után a lakáspiacon ismét a piaci mechanizmusok váltak uralkodóvá.¹⁸ Az 1990-es évek végétől a lakáspiaci intézményrendszer kiépülése, a beruházók, közvetítők, professzionális vállalkozók megjelenése, majd 2001 után a jelzáloghitelezés és az állami támogatással nyújtott lakáshitelek bevezetése következtében újra fölgyorsult az építkezések üteme, jöllehet a „csúcsevnek” számító 2005. évi 12 ezer új lakás alig haladta meg az 1970-es évek értékének a felét. Természetesen ezek a lakások az 1970-es évek tömeges lakásépítésére jellemző lakásméretet és -minőséget már messze meghaladták: az 1974-ben épült lakások átlagos alapterülete 55 m² volt, ami 2004-re 71 m²-re nőtt Budapesten.

2004-től az állam kivonult a lakáshitelezés támogatásából és ettől kezdve a lakáspiaci beruházások motorja az egyre bővülő – kezdetben előnyösnek tűnő – devizaalapon számon tartott banki hitelezés lett. A 2008. évi pénzügyi válságot éppen a devizahitelezés széles körű elterjedése tette különösen súlyossá a hazai lakásszektorban. 2008 után az újonnan épített lakások száma meredeken zuhanni kezdett. A mélypontot 1648 új lakással a 2012. év jelentette. A 2010-es évek derekától kibontakozott újabb lakáspiaci fellendülés a korábbi tapasztalatok alapján már a hitelezés szigorúbb kontrolljával valósult meg. Az időszak jellemző vonása a kis magánbefektetők megjelenése a lakáspiacon, akik egy vagy néhány lakás megvásárlásával és hosszabb-rövidebb távú bérbeadásával számottevő élénkülést és áremelkedést idéztek elő, különösen Budapest kedvező fekvésű belvárosi területein.

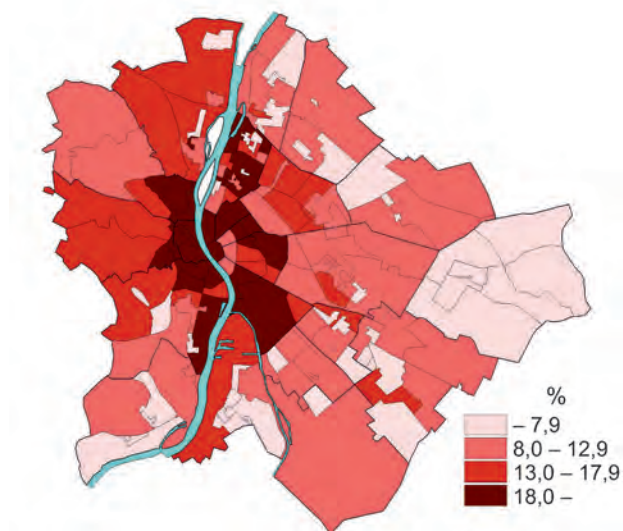
Ugyancsak a rendszerváltozást követő átalakulás velejárója volt a külföldi vásárlók megjelenése a budapesti lakáspiacon. Németországból és a környező országokból, de Európán kívülről (Kínából, Vietnámból, Izraelből) is számos vevő érkezett. Aki munkavállalási céllal jött, az elsősorban a fővárosban keresett lakást, míg a nyugdíjas korosztály főként a vidéki üdülőterületeket vette célba. Budapest belső kerületeinek nagy értékű lakásait leginkább a befektetési céllal érkezett kínai, vietnámi, orosz és ukrán vevők vásárolták meg. Megjelenésük számottevően hozzájárult a fővárosi lakásárak emelkedéséhez. A külföldiek vásárlásai 2019-ben Budapesten az összes eladott lakás 9, a teljes piaci érték 12%-át tették ki. A mintegy 2900 külföldi vevő egyharmada kínai és további 12%-a vietnámi volt. Míg a magyarok átlagosan 35 millió Ft-ért vettek lakást a fővárosban, a külföldiek közel 50 millióért. A legdrágábban a nyugat-európai polgárok

¹⁷ Kovács Zoltán: A budapesti bérlakásszektor privatizációjának társadalmi- és városszerkezeti hatásai. *Tér és Társadalom*, 6. (1992), 3–4. 62.

¹⁸ Székely Gáborné: Az önkormányzati bérlakásszektor privatizációja. *Statisztikai Szemle*, 79. (2001), 12. 958.

és a vietnámiak vásároltak, átlagos költségük megközelítette vagy akár meg is haladta a 60 millió forintot. A kínaiak, akik elsősorban a pesti belvárosban és a X. kerületben voltak aktívak, átlagosan 50 millió forintért vettek lakást. 2020-ban a Covid-19-járvány kitörésével visszaesett a külföldiek, főként pedig az ázsiaiak aktivitása a budapesti lakáspiacon. A kínai vevők száma 50, a vietnámiaké 60%-kal csökkent, de Európából is kevesebb vevő érkezett.

Budapest lakásállománya a népességhez hasonlóan állandó változásban van, hiszen folyamatosan szűnnek meg lakások, illetve épülnek újak. A 2011. évi népszámlálás során a főváros lakásállománya (a lakott és a nem lakott lakások, valamint a lakásként használt üdülők együttes száma) 905 ezer volt. Ez 10%-kal haladta meg a 2001-ben regisztrált 821 ezer lakást. A lakott lakások száma 787 ezer volt, a teljes lakásállomány 87%-a. 118 ezer lakást más célra használtak (például irodahelység, rendelő, vendégszállás) vagy üresen állt. A nem lakott lakások száma és aránya a rendszerváltozás óta folyamatosan nő.¹⁹ Közel 40%-uk a Belvárosban és a belső lakóövbén koncentrálódik (3. ábra). Ezekben az övezetekben minden ötödik lakást nem eredeti céljának megfelelően használnak. Különösen figyelemre méltó a budai oldal Dunához közel eső területeinek (Várhegy, Gellérthegy környéke) kimagasló részesedése. Velük szemben a nem lakott lakások aránya a lakótelepeken a legalacsonyabb (7,9%).



3. ábra: A nem lakott lakások aránya Budapesten, 2011

Forrás: a szerzők szerkesztése

¹⁹ Kovács Zoltán – Reinhard Wiessner: A lakáspiac átalakulásának főbb jellemzői és városszerkezeti következményei Budapest belső városrészeiben. In Dövényi Zoltán (szerk.): *Tér-Gazdaság-Társadalom. Huszonkét tanulmány Berényi Istvánnak*. Budapest, MTA FKI, 1996. 42.

2001 és 2011 között mintegy 82 ezer lakás épült, miközben 8 ezer megszűnt. Mind a megszűnt, mind az újonnan épült lakások részesedése a belső lakóöv (például Középső-Ferencváros, Középső-Józsefváros), illetve a rozsdáöv (például Angyalföld vagy Kelenföld) városfelújításon átesett lakónegyedeiben volt a legmagasabb. Az itteni lakáspiacot érte a legnagyobb beavatkozás.

A lakásállomány a 2000-es évtized első felében dinamikusan növekedett, ezt követően 2009-ig még továbbra is sok, évi 8–10 ezer közötti lakás épült, majd a kibontakozó gazdasági és lakáspiaci válság rendkívül alacsony szintre vetette vissza az építkezéseket: 2012 és 2015 között összesen nem épült 8 ezer lakás. Az elhúzódó válságból az évtized második felében indult meg a kilábalás, ám a szigorúbb keretek között tartott lakáshitelezés és a háztartások óvatosabbá válása miatt az újabb fellendülés elmaradt a korábbtól, dacára az újonnan bevezetett otthonteremtési támogatásoknak. A fővárosi lakáspiacon meghatározó szerepet játszik a vállalkozói szektor, amelynek teljesítménye érzékenyebben reagál a konjunkturális hatásokra, mint a saját használatra építkező háztartásoké, ennek tudható be a budapesti lakásépítések erőteljes ciklikussága.

5. A lakásállomány jellemzői napjainkban

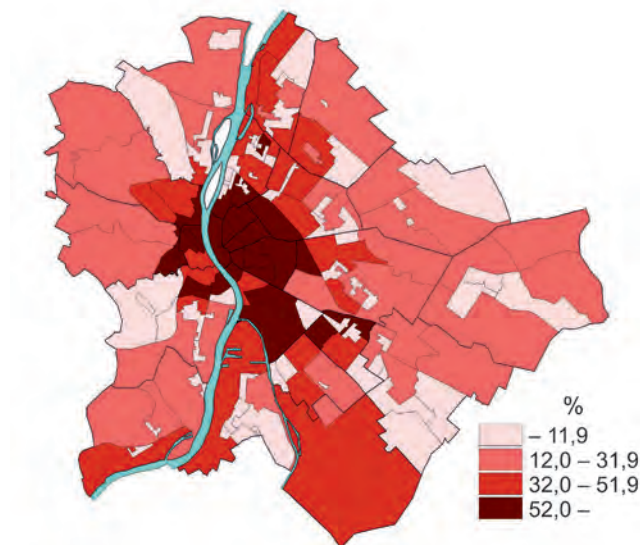
Budapesten a 2011. évi népszámlálás során 190 ezer lakóépületet írtak össze, körülbelül 7 ezerrel többet, mint a megelőző népszámlálás alkalmával. 2011-ben a város lakóépületeinek kétharmada – hasonlóan az előző népszámláláshoz – egylakásos volt. Az egylakásos lakóépületek túlnyomó többsége (85%) a város peremén húzódó családi házaspár övezetbe koncentrálódott. További 10%-uk a budai villanegyedben helyezkedett el, míg a fennmaradó 5%-uk a többi övezet között oszlott meg. Budapesten a beépítés jellege az 1870-es és 80-as évektől alkalmazott szigorú övezeti szabályozás eredménye, amely a város központjában törekedett a magasabb laksűrűség, illetve nagyobb átlagos épületméret elérésére, ennek megfelelően családi házaspár, laza beépítésre csak a város külső részein nyílt lehetőség.

Budapest népessége a nagy lakáspiaci konjunktúra idején jelentősen csökkent, majd a válság során ismét emelkedett. Ugyanakkor Budapest lakásállománya folyamatosan nőtt, és 2022. év kezdetére elérte a 938 ezret, ennek hatására a fővárosi laksűrűség folyamatosan csökkent, így száz budapesti lakásban ma már csak 182 lakó él.

5.1. A lakásállomány kora

Általános vonásként elmondható, hogy a főváros lakásállományának korösszetétele a városközpontból kifelé haladva egyre fiatalodik (4. ábra). Ebben csak az egykori elővárosok (Újpest, Kispest, Pesterzsébet stb.) központjai jelentenek némi törést. A lakott lakások közel egyharmada (31,7%) 1945 előtt épült, ami jelentősen meghaladja az országos

átlagot (18,6%), s Budapest történelmi múltjával, a kiegyezést (1867) követő viharos fejlődésével hozható összefüggésbe. A régi építésű lakások aránya a Belvárosban (90,6%) a legmagasabb, de a belső lakóöv átlaga is meghaladja a 70%-ot. Ez komoly kihívást jelent az érintett kerületek számára műszaki és társadalmi szempontból egyaránt. Az övezeten belül újabb építésű lakásokat csak az 1990 utáni városrehabilitáció magterületein (Középső-Ferencváros, Középső-Józsefváros stb.) találunk nagyobb számban.²⁰



4. ábra: Az 1945 előtt épült lakott lakások aránya Budapesten, 2011

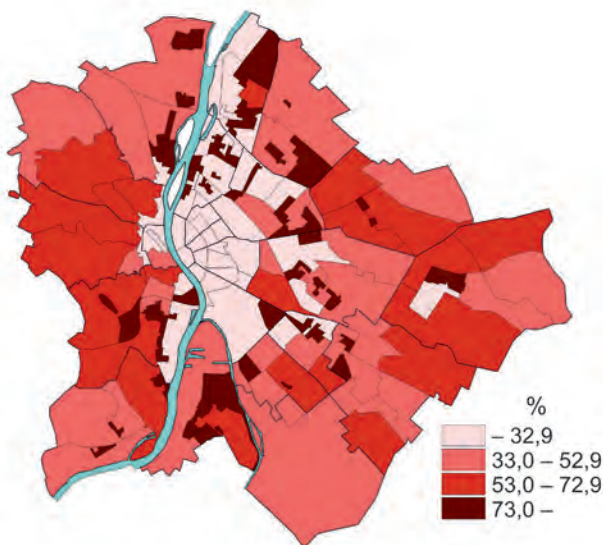
Forrás: a szerzők szerkesztése

Az 1945 és 1990 között épült lakások adják a főváros lakásállományának több mint felét (53,2%). 1945 és 1960 között Budapestre inkább csak a háborús károk helyrehozása volt a jellemző, új lakások nagyobb számban csak az 1960-as évektől épültek. A „szocialista” lakásépítés az 1970-es években érte el tetőfokát, a paneles technológiának köszönhetően. Ennek megfelelően az 1945 és 1990 közötti lakásépítés területi súlypontját az 1970-es, 80-as évtized lakótelepei jelentik²¹ (5. ábra). A korszak előrelépést jelentett a családi és társasházak építkezések terén is, a növekvő életszínvonal és a magánszektornak tett

²⁰ Kovács Zoltán: Budapest történelmi városrészeinek átalakulása a rendszerváltozás után. In Enyedi György (szerk.): *A történelmi városközpontok átalakulásának hatásai*. Budapest, MTA Társadalomkutató Központ, 2007. 62.

²¹ Kovács Zoltán – Michael Douglas: A városépítés időzített bombája – avagy a magyar lakótelep-szindróma társadalomföldrajzi megközelítésben. *Földrajzi Értesítő*, 45. (1996), 1–2. 105.

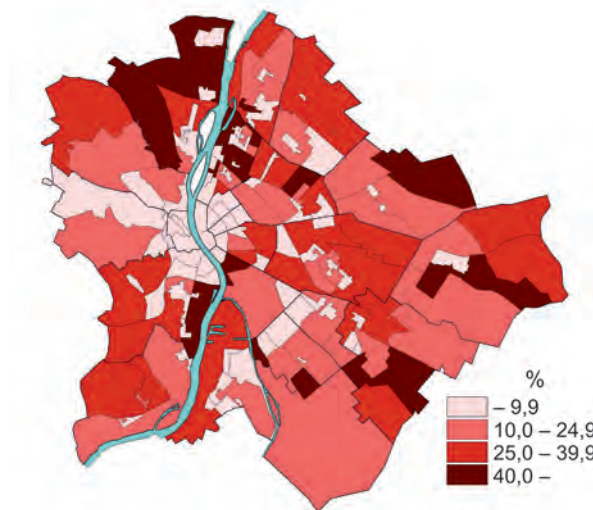
engedmények jóvoltából. Ezen építkezések súlypontja egyrészt a budai villanegyed területére (II. és XII. kerület), másrészt a pesti oldal hagyományos családi házas övezeteire esett (Sashalom, Mátyásföld, Rákoshegy, Pestszentimre, Budafok stb.).



5. ábra: Az 1945 és 1990 között épült lakott lakások aránya Budapesten, 2011

Forrás: a szerzők szerkesztése

Miként az országban, úgy Budapesten is gyökeres fordulat következett be 1990 után a lakáspiac működésében. Az állam által épített lakások száma a korábbiak töredékére esett vissza, a hiányt a magánszektor képtelen volt pótolni. Ezzel egyidejűleg megindult a népesség kiköltözése az elővárosokba (szuburbanizáció), ami jelentősen csökkentette a lakások iránti keresletet a főváros belső területein. 1990 és 2011 között összesen 118 ezer új lakás épült, ami a korábbi két évtized értékének csupán 43%-a. Az 1990 után épült lakások területi megoszlásában két alapvető vonás rajzolódik ki (6. ábra). Egyfelől az 1990-es években az új építésű családi és társasházak, valamint lakóparkok többsége immár a város külső területein (Máriaremete, Testvérhegy, Táborhegy, Gloriett-telep, Szent Imre-kertváros stb.) létesült, másfelől az ezredfordulót követően felgyorsult a belső lakóöv (Középső-Ferencváros, Középső-Józsefváros), illetve a korábbi ipari barnaöv (Kelenföld, Angyalföld) rehabilitációja is. A megújuló, illetve funkciójukat veszített területeken egyre több új lakás épült, gyakran exkluzív formában a tehetősebb rétegek számára. Mindezek eredményeként az új építésű (1990 után épült) lakások térbeli megoszlása Budapesten roppant mozaikos.



6. ábra: Az 1990 után épült lakott lakások aránya Budapesten, 2011

Forrás: a szerzők szerkesztése

Ha Budapest egészét tekintjük a legrégebbi (1919 előtt épült) és legújabb (1990 utáni) lakások közel azonos súlyt (15-17%) képviselnek a főváros lakáspiacán. Ha övezeti megoszlásukat vesszük szemügyre, a régi építésű lakások többsége továbbra is a Belvárosban, illetve a tömör, városias belső lakónegyedekben koncentrálódik. A rendszerváltozás óta épült új lakások aránya a barnaövben a legmagasabb, ahol a lakásállomány körülbelül egyharmadát teszik ki. Ez a korábbi ipari öv felújításának, illetve funkcióváltásának a következménye. A barnaöv jó elérhetőséggel (például metróvonal) és kedvező fekvéssel (például Duna-part) rendelkező telkei viszonylag alacsonyabb áruknál fogva nagy vonzerőt jelentettek a lakáscélú beruházásoknak az elmúlt két évtizedben. Az övezet megújulása várhatóan a jövőben is folytatódni fog, a rozsdáövezeti beruházásoknak nyújtott áfakedvezmény és a keresleti oldalt támogató otthonteremtési támogatások jóvoltából.

5.2. A lakásállomány tulajdonjelleg és szobaszám szerinti összetétele

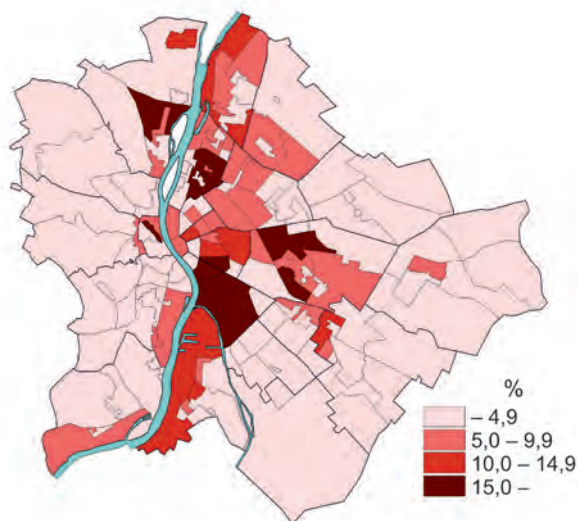
A lakott lakások száma Budapesten 2001 és 2011 között több mint 50 ezerrel nőtt. A növekedés a barnaövben (31,5%) és a külső társasházas övben (15,2%) volt a legdinamikusabb. Mindkét területen a városfelújításhoz, a korábbi leromlott területek megújításához, illetve funkcióváltásához köthető a növekedés. Ezzel szemben a Belváros, a belső lakóöv, valamint a lakótelepek övezetében a lakott lakások köre az ezredfordulót követően alig bővült. A belső lakónegyedekben volt a legnagyobb az igény a lakások áthasznosítására (például irodának, magánszállásoknak), kisebb lakások összevonására.²²

²² Kovács–Wiessner (1996): i. m. 42.

Tulajdonjelleg szerint 2011-ben a fővárosban a lakott lakások 93,3%-a magánszemélyek, 5,1%-a önkormányzatok, 1,6%-a egyéb intézmények (például MÁV) tulajdonában volt. Budapest valamennyi kerületében a magánszemélyek tulajdonában lévő lakások vannak túlsúlyban, a külső kerületekben arányuk meghaladja a 96%-ot, ami a városmagot alkotó belső kerületekben 87-88%-ra csökken.

1945 előtt az állami (szociális) lakásszektor súlya Budapesten elenyésző volt, ezt követően azonban az államosításoknak (ami jórészt a belső lakónegyedeket érintette), valamint a meginduló állami lakásépítéseknek köszönhetően az állami bérlakásszektor dinamikusán terebélyesedett. A rendszerváltozás időpontjában 424 ezer lakás, a lakásállomány 53,4%-volt állami tulajdonban.

1990-ben az állami kezelésű lakások önkormányzati tulajdonba mentek át, majd jelentős részük a meginduló privatizáció révén magánkézbe került. 2001-ben még 64 ezer lakás volt önkormányzati kezelésben, 2011-ben viszont a számuk 40 ezerre csökkent. Ez más európai nagyvárosokkal összehasonlítva sajnálatosan alacsony érték. Az önkormányzati tulajdonban levő lakások térbeli megoszlása nagyon egyenlőtlen (7. ábra). Többségük a pesti oldalon a belső lakóövbén (30,4%) és a lakótelepövbén (24,5%) koncentrálódik. Igaz ugyanakkor, hogy részesedésük a barnaöv lakásállományán belül a legmagasabb, 13,6%-kal.

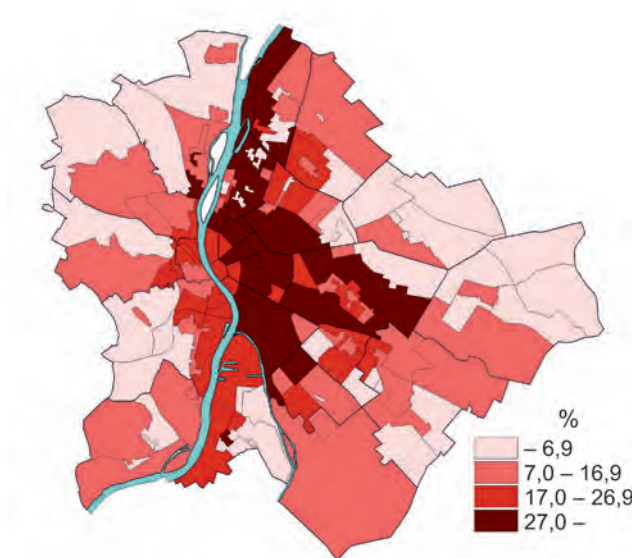


7. ábra: Az önkormányzati tulajdonú lakott lakások aránya Budapesten, 2011

Forrás: a szerzők szerkesztése

A rendszerváltozás után, de különösen az ezredfordulót követően, a budapesti lakásállomány szobaszám szerinti összetétele jelentősen megváltozott. Az egyszobás lakott lakások száma, valamint aránya az időszak során csökkent. Ennek az a magyarázata, hogy az újonnan épült lakások inkább a nagyobb méretű, többszobás lakások számát gyarapították, miközben a meglévő városrehabilitáció inkább a kisebb, egyszobás lakások megszűnését eredményezte. Míg 2001-ben minden ötödik lakott lakás csak egyetlen

szobával rendelkezett Budapesten, addig 2011-re részesedésük 17,1%-ra csökkent. Igaz, ez még így is csaknem kétszerese az országos átlagnak. Az egyszobás lakások aránya a belső lakóövből a legmagasabb, annak is a pesti oldalán (a VII. és VIII. kerületben), valamint a barnaövből. Az egyszobás lakások többsége régi építésű, alacsonyabb komfortfokozatú és presztízssű (8. ábra).

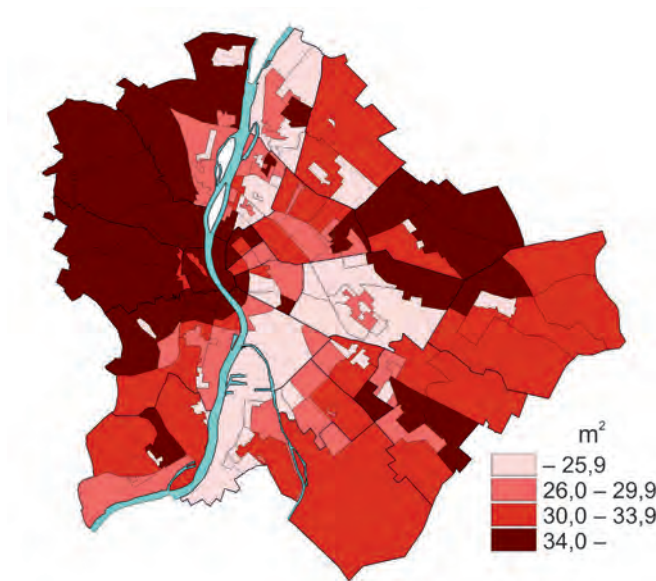


8. ábra: Az egyszobás lakott lakások aránya Budapesten, 2011

Forrás: a szerzők szerkesztése

6. Lakásviszonyok, lakásmobilitás, városfelújítás

Az egy lakóra jutó lakásalapterület sok szempontból a „jólét” mérőszáma. A budai oldal előnye Pesthez képest e tekintetben igencsak szembetűnő, bár Buda déli részén, ahol a sík terepviszonyoknak köszönhetően több nagy lakótelep is létesült (például Vérmező, Kelenföld) már alacsonyabb értékek a jellemzők (9. ábra). Mindemellett a pesti oldal sem homogén: a belső negyedekben a lakások viszonylag nagy átlagos alapterületének, valamint az egy-két személyes (idős) háztartások nagy arányának köszönhetően magas a 100 lakóra jutó alapterület, s ugyanez jellemzi a városperemi, családi házas övezetet, különösen a Rákos menti településrészekben (Rákosszentmihály, Rákosfalva) is. Ugyanakkor a kettő közötti negyedekben, különösen a lakótelepeken, jóval kevesebb lakásterület jut egy lakóra.

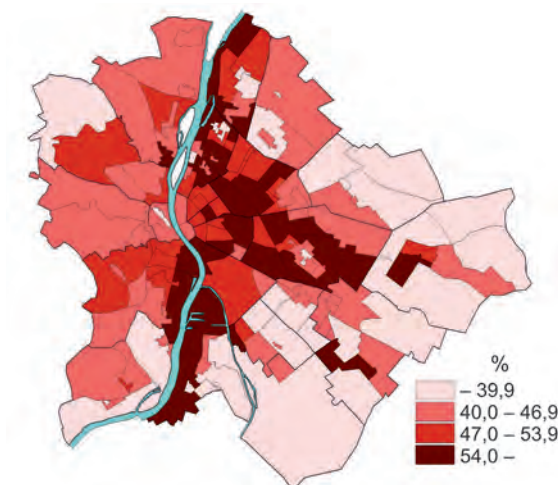


9. ábra: Az egy lakóra jutó lakás-alapterület Budapesten, 2011

Forrás: a szerzők szerkesztése

A jelenlegi lakásukba 2001 után költözött lakók aránya jelzi a lakásmobilitás ezredforduló utáni dinamikáját az egyes városrészekben (10. ábra). Ott magas a mutató értéke, ahol az elmúlt időszakban sok új lakás létesült, akár újak építése (például lakóparkok, sorházak), akár a már meglévő állomány rehabilitációja révén. A térkép a Duna tengelyéhez igazodó, korábban az ipari övezethez tartozó városrészek, valamint a pesti oldal megújuló, Belváros-közei (például Középső-Ferencváros) vagy gyorsan átalakuló ipari negyedeinek látványos felértékelődését jelzi. A korábban hanyatlásnak indult, elavult lakónegyedek köz- és magánpénzen történő felújítása az elmúlt két évtizedben dinamikus zajlott, s az érintett városrészek látványos megújulását, népességcseréjét (dzsentifikációját) eredményezte.

A családi házban lakók mobilitása általában alacsonyabb a többlakásos épületekben lakókéval. A családi ház, különösen nagyvárosi körülmények között egy család lakáspiaci életútjának sikeres végállomása, ahova több lakótelepi és/vagy társasházi lakást követően költöznek, és innen már csak kevesen lépnek tovább. Ez az alacsony mobilitás figyelhető meg a külső kerületek családi házas övezeteiben. A 2008-ig tartó lakáspiaci konjunktúra ugyan sok gyermekes család számára tette elérhetővé a családi ház megszerzését, az ő költözéseik azonban jellemzően a főváros határain kívülre, az agglomerációba irányultak.



10. ábra: A jelenlegi lakásukba 2001 után költözött lakók aránya Budapesten, 2011

Forrás: a szerzők szerkesztése

6.1. Lakáspiaci árak

Budapest lakáspiaca a rendszerváltozást megelőzően nem volt egységes, a mai értelemben működő piacnak tekinthető, számos részpiac, legális, féllegális lakásszerzési csatorna működött egymás mellett. A lakáselosztás hivatalos útja volt a bérlok és vevők állami, vállalati kijelölése, OTP-lakások értékesítése állami hitellel, de emellett a lakáscserék, a bérleti jogok adásvétele és öröklése, a bérlakások tovább bérleése ugyanúgy jelen voltak. Néhány évvel a rendszerváltozás előtt, 1984-ben a megkérdezett költözést tervező budapesti háztartások 29%-a (40 ezer háztartás) tanácsai lakáskiutalásra számított, 35%-uk (50 ezer háztartás) lakáscserét tervezett (ez biztosított átjárást a magánszektorból az államihoz, ugyanis legális volt ezek cseréje), és csupán 20 ezren gondolkodtak a ma is elérhető piaci megoldásokban, építkezésben vagy vásárlásban.

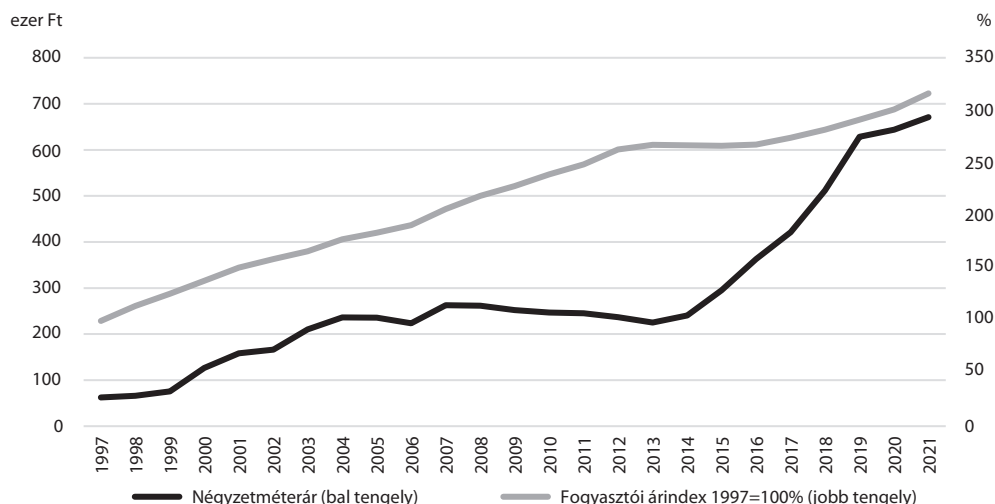
Nem véletlen, hogy a lakásárak megfigyelése korántsem játszott központi szerepet a korabeli statisztikákban, hiszen ha meg is jelent ár a tranzakciókban, az általában torzított vagy illegális volt. Az elszórtan megtalálható adatok főként az állami lakásépítés tervgazdasági körülmények között kialakított árszínvonaláról tudósítottak, legalábbis a beavatottak szűk körében. A lakásépítés csúcán, 1976-ban a lakásépítés eredményeit bemutató adattár még „szolgálati használatra” jelzéssel, számozott példányokban jelent meg, jelezve, hogy nemcsak a lakásszektorban boldogulni próbáló családok, de a hatóságok is szerettek titkolózni.²³ Az említett füzetből kiderül, hogy 1961-ben egy lakás építési költsége 150 ezer forint volt, és ez az összeg 1975-re 327 ezerre emelkedett. A paneles építkezések egy lakásra jutó költsége magasabb volt, mint a téglalakásoké, amit a korabeli statisztikusok a drágább magas épületekkel, a megemelkedett szállítási

²³ Székely Gáborné: Száz év a magyarországi lakásstatisztikában. *Statisztikai Szemle*, 98. (2020), 6. 648.

költségekkel és a panellakások magasabb műszaki színvonalával, így például a panelekben használt szőnyegpadlóval, a korszerűbb fűtéssel és az „importanyagok magasabb árával” magyaráztak. Mindez meglepő eredmény, ha felidézzük a tömeges lakásépítés mellett szóló gazdaságossági érveket.

Elszórtan a bérleti szektorról is születtek adatok. 1984-ben egy központi lakbéremelés apropóján a mikrocenzus vizsgálta az állami bérlakások lakbérét. Innen tudhatjuk, hogy Budapesten az átlagos lakbér 1982-ben 250 forint volt havonta, és ez az összeg 1988-ban átlagosan 600 forintra emelkedett. Természetesen a nem elhanyagolható kiterjedésű albérlési és magánbérlési lakáskiadásról ilyen megfigyelések nem születhettek.

A lakáspiaci árak rendszeres megfigyelése évekkel a rendszerváltás után indult el. Az 1990-es évek piaci stagnálása után először az évtized végén fordult a figyelem a lakáspiac áralakulása felé, amikor két év leforgása alatt megkétszereződtek a budapesti használtlakás-árak. Bár már ekkor felmerült egy piaci buborék veszélye, az árak növekedésének újabb lendületet adtak a 2001 után megjelenő támogatott hitelek, így egy kisebb visszaeséstől eltekintve a lakásárdrágulás egészen 2008-ig kitartott. Tíz év alatt több mint négyszeresére nőttek a lakásárak, és bár ezalatt a fogyasztói árak is megduplázódtak, lakásuk ilyen mértékű felértékelődését valószínűleg először tapasztalhatták meg a budapestiek. A válsággal beköszöntő következő lakáspiaci ciklus csaknem ugyanilyen hosszú volt, és a lakásárak visszaesését hozta magával. 2013-ig nominálisan is csökkentek a lakásárak: a mélypont 2013-ban volt 225 ezer forintos négyzetméterárral. A lassan elinduló kilábalásnak új lökést adtak a 2015 után bevezetett családtámogatások, amelyeket számos ösztönző egészített ki, az áfacsökkentéstől az építésügyi ügyintézés egyszerűsítéséig. A fellendülés újabb áremelkedéssel járt, amelynek során a budapesti árak mind az általános fogyasztói ártól, mind pedig a vidéki lakáspiacok növekedési ütemétől elszakadtak (11. ábra).



11. ábra: A budapesti használt lakások négyzetméterárának alakulása

Forrás: a szerzők szerkesztése

2019-ben a budapesti használt lakások már háromszor annyiba kerültek, mint a válság mélypontján. Az áremelkedés a városon belüli árárányokat is átrendezte és a belső területek relatív felértékelődésével is járt. A pesti belső és a budai elitkerületek lakásárjai ugyanúgy távolodtak a külső kerületekétől, ahogy a főváros egésze a vidéktől. A Covid-19-válság e téren megtorpanást hozott és bár a lakáspiac egészét nem rázta meg a járványhelyzet, a budapesti lakásárak emelkedésében trendfordulóhoz vezetett. A korábbi lendületes emelkedés lelassult, a területi árárányok a külső kerületek javára módosultak. Felértékelődtek a családi házaz övezetek és ismét megindult a kiköltözés a főváros agglomerációjába.

Összegzés és kitekintés

Kevés olyan közpolitikai terület van, ahol a múlt annyira szervesen kapcsolódik a jelenhez, mint éppen a város- és lakáspolitikaz. Budapest mai lakáshelyzetének megértése nem lehetséges az elmúlt évtizedek vagy inkább az elmúlt 150 év lakás- és várostörténetének megismerése nélkül, hiszen mindaz, ami a régebbi korokban megépült, az javarészt ma is meghatározza a város képét. Ebben a fejezetben a budapesti lakáspiac fejlődésének elmúlt 150 évét foglaltuk össze, kitérve az egyes időszakok főbb jellemzőire, a lakásépítés dinamikájára, a lakásállomány bővülése mögött megbúvó politikai, illetve piaci tényezők szerepére.

Azok a lakáspolitikai döntések, amelyek az elmúlt évtizedekben döntők voltak a családok lakhatási körülményeinek, lakáshoz jutási lehetőségeinek szempontjából, ha áttételesen is, de ma is éreztetik hatásukat. Közismert, hogy a magyar családok lakhatási lehetőségeinek alakításában a kiterjedt állami támogatási rendszer mellett jelentős szerepe van a családok közötti anyagi támogatásoknak és a vagyonok átöröklítésének. A rendszerváltozás után született és mára felnövvő nemzedék előtt már egészen más lakáshoz jutási lehetőségek állnak nyitva, mint szüleik, nagyszüleik előtt voltak. Mégis, a mai fiatalok lakással kapcsolatos döntéseiben is megjelennek azok az átöröklített hagyományok, kötődések és nem utolsósorban lehetőségek, amelyek elődeiktől maradtak rájuk.

Budapest lakáspiacaz napjainkban is átalakulóban van, az elmúlt évek Covid-járványa visszavetette a külföldi lakásvásárlók érdeklődését, miközben az orosz–ukrán háború és a nyomában fellépő bizonytalanság, valamint pénzromlás felértékelte a lakást mint értékmegőrző ingatlant a hazai befektetők szemében. A külső hátráltató tényezők megszűntével jó okunk van hinni, hogy a főváros lakáspiacaz a következő évtizedekben is tovább bővül majd, új építetők jelennek meg a lakáspiacon, akik igyekeznek igazodni a társadalom gyorsan változó lakásigényeihez, új lakásformákkal. Mindezek eredményeként Budapest lakásállománya, a lakáspiac belső működése vélhetően még sokszínűbbé, illetve összetettebbé fog válni.

Felhasznált irodalom

- Beluszky Pál: *Magyarország településföldrajza*. Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 1999.
- Csanádi Gábor – Ladányi János: *Budapest térbeni-társadalmi szerkezetének változásai*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1992.
- Egedy Tamás: A lakótelepek helyzete Magyarországon. *Területi Statisztika*, 41. (2001), 2. 143–159.
- Farkas János – Kovács Zoltán – Székely Gáborné: *A magyar lakáspiac jellemzői az ezredfordulón*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal – MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, 2004.
- Gyáni Gábor: *Bérkaszárnya és nyomortelep*. Budapest, Magvető Kiadó, 1992.
- Hegedüs József: Lakásmobilitás a magyar lakásrendszerben. *Statisztikai Szemle*, 79. (2001), 12. 934–954.
- Hegedüs József: Lakásrezsimek rendszerváltás előtt és után a posztoszocialista államokban. In Bozóki András – Füzér Katalin (szerk.): *Lépték és ironia. Szociológiai kalandozások*. Budapest, L'Harmattan Kiadó, 2018. 73–125.
- Kovács Zoltán: A budapesti bérlakásszektor privatizációjának társadalmi- és városszerkezeti hatásai. *Tér és Társadalom*, 6. (1992), 3–4. 55–73.
- Kovács Zoltán: Budapest történelmi városrészeinek átalakulása a rendszerváltozás után. In Enyedi György (szerk.): *A történelmi városközpontok átalakulásának hatásai*. Budapest, MTA Társadalomkutató Központ, 2007. 51–68.
- Kovács Zoltán – Michael Douglas: A városépítés időzített bombája – avagy a magyar lakótelep-szindróma társadalomföldrajzi megközelítésben. *Földrajzi Értesítő*, 45. (1996), 1–2. 101–117.
- Kovács Zoltán – Dövényi Zoltán: Budapest és térsége. In Kocsis Károly – Kovács Zoltán – Nemerkenyi Zsombor – Kincses Áron – Tóth Géza (szerk.): *Magyarország Nemzeti Atlasza. III. Társadalom*. Budapest, Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet, 2021. 128–139.
- Kovács Zoltán – Reinhard Wiessner: A lakáspiac átalakulásának főbb jellemzői és városszerkezeti következményei Budapest belső városrészeiben. In Dövényi Zoltán (szerk.): *Tér-Gazdaság-Társadalom. Huszonkét tanulmány Berényi Istvánnak*. Budapest, MTA FKI, 1996. 29–48.
- Kovács Zoltán – Székely Gáborné: Lakásviszonyok. In Kocsis Károly – Kovács Zoltán – Nemerkenyi Zsombor – Kincses Áron – Tóth Géza (szerk.): *Magyarország Nemzeti Atlasza. III. Társadalom*. Budapest, Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet, 2021. 160–169.
- Neményi Ambrus: Jelentés a budapesti lakásügy tárgyában. In H. Kohut Mária (szerk.): *Források Budapest történetéhez 1873–1919*. Budapest, Budapest Főváros Levéltára, 1971. 33–40.
- Székely Gáborné: Az önkormányzati bérlakásszektor privatizációja. *Statisztikai Szemle*, 79. (2001), 12. 955–969.
- Székely Gáborné: Száz év a magyarországi lakásstatisztikában. *Statisztikai Szemle*, 98. (2020), 6.

Vákát

A jóllét arcai. Az egészséggel összefüggő életminőség Budapesten

Bevezetés

2020-ban a magyar lakosság 18%-a a fővárosban élt, amely az ország legfontosabb gazdasági, oktatási, kulturális és turisztikai központja, ezért a budapestiek élet- és munkakörülményei hatással vannak a város teljesítőképességére, valamint a társadalmi-gazdasági helyzetére az országon belül és nemzetközi szinten egyaránt mind a múltban, mind a jelenben és a jövőben is. A fővárosi lakosság életminősége, és ezen belül az egészséggel összefüggő életminősége befolyásolja a város fejlődésének lehetőségeit és végső soron meghatározó szerepet tölt be Budapest jövője szempontjából. Természetesen önmagában az is nagyon lényeges, hogy milyen az ott élők életminősége, egészségi állapota, milyen egészségügyi ellátások vehetők igénybe, milyenek a városon belüli különbségek, hiszen ez megalapozza az ott élők életminőségét. Mindezek miatt is különösen fontos az életminőség, és kiemelten az egészséggel összefüggő életminőség fővárosi jellegzetességeinek, területi különbségeinek áttekintése.

Budapest népességének egészségi állapotában és egészségügyi helyzetében egyfajta kettősség figyelhető meg. A főbb megbetegedési és halálozási mutatók alapján általánosságban megállapítható, hogy a Budapest népességének egészségi állapota jobb az országosnál. A születéskor várható átlagos élettartam 2020-ban két évvel haladta meg az országos átlagot: ez a fővárosi férfiaknál két és fél, a nőknél egy évvel jobb életeresíyleket jelentett. Azonban számottevő különbségek léteznek az egyes kerületek között, amelynek okai elsősorban az életminőség helyi jellegzetességeiből adódnak. Az életkilátások különbségei hat évet jelentenek a legmagasabb értékkel rendelkező II., XII. és a legalacsonyabbal bíró VIII., X. kerület között.¹ Ez a kerületi szintű eltérés az 1980-as évek közepén még tíz évet jelentett, ami az eltelt több mint 35 évben csak a felére tudott csökkenni.²

A Magyarországon dolgozó orvosok több mint egyharmada Budapesten koncentrálódik, a 10 000 lakosra jutó számuk másfélszerese a nemzeti átlagnak, számos országos intézet található meg, és a főváros tekinthető a legnagyobb hazai kórházközpontnak.

¹ KSH: *Születéskor várható átlagos élettartam – járási adatok 2020. évre*. Egyedi kérésre összeállított táblázatos adatállomány. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2022.

² Józán Péter: A budapesti halandósági különbségek ökológiai vizsgálata, 1980–1983. *Demográfia*, 29. (1986), 2–3. 251.

A működéshez szükséges orvosi állások csupán 4%-a volt betöltetlen Budapesten 2019-ben, ami az országos átlag (5%) alatt maradt. Ugyanakkor a fővárosi egészségügyi szakdolgozói állások 8%-a volt betöltetlen, ami az országos átlag kétszerese.³

Az egészséggel összefüggő életminőség összetett módon tárja fel a társadalmi-gazdasági és a területi egyenlőtlenségeket, de egyúttal lehetőséget ad az objektív és a szubjektív összetevők értelmezésére is. Ez az oka annak, hogy a jóllét budapesti vizsgálata elsősorban az egészséggel összefüggő életminőségre fókuszál, és célja a fővárosi lakosság egészségi állapotának és a helyi egészségügyi szolgáltatások főbb ismérveinek és térbeli vonatkozásainak az áttekintése.

A fejezetben – az életminőséggel kapcsolatban használt fogalmak után – áttekintjük a budapestiek egészségi állapotát úgy is, ahogyan a statisztikai mutatók alapján jellemezhető (objektív egészség), és úgy is, ahogyan az egyén megéli azt (szubjektív egészség). A közelmúlt eseményeit tekintve kitérünk a koronavírus-járvány Budapesttel összefüggő jellemzőinek bemutatására is. Ezt követően elemezzük az egészségügyi ellátás sajátosságait, különös tekintettel a fővárosi magánegészségügyi szolgáltatásokra. Mindegyik esetben elhelyezzük a fővárost az országon belül, részben a megyékkel, részben a régiókkal összehasonlítva. Ahol lehetséges, megvizsgáljuk Budapest belső térbeli folyamatait kerületi földrajzi léptéken.

1. Az életminőség, az egészséggel kapcsolatos életminőség fogalma, jellemzői

Az életminőség fogalmát egyre gyakrabban alkalmazzák a jóllét minél szélesebb körű értelmezésében. Ebből arra lehet következtetni, hogy a társadalmak értékrendjében egyre fontosabbá válik, hogy az egyén mennyire tud társadalmi-gazdasági közegében minél kiteljesedtebb, azaz minőségibb életet élni. A fogalom egyfajta szemléletváltást tükröz, mert a gazdasági célok helyett az egyén, illetve a társadalmi csoportok életminőségét helyezi a középpontba.⁴ Ekkor merül fel a kérdés, hogy vajon a gazdaság az elsődleges, vagy a gazdaság van az emberekért.

Az, hogy mit is jelent a minőségi élet (és így az életminőség), értelmezés kérdése, rendkívül sok szakirodalom foglalkozik vele mind nemzetközi, mind hazai vonatkozásban. Ebből adódóan nincs egységes, mindenki által elfogadott meghatározás (mint például az egészség WHO-definíciójánál), hanem inkább megközelítések léteznek. E megközelítések nagyban függenek attól is, hogy mely tudomány vizsgálja, hiszen az életminőség-kutatások meglehetősen multidiszciplinárisak. A teljesség igénye nélkül foglalkozik vele

³ *Területi Statisztikai Évkönyv, 2019.* Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2021. 106.

⁴ Csébi Márk: A budapesti kerületek életminőségének területi egyenlőtlenségei. In Berkes Judit – Kecskés Petra (szerk.): *„Távol és közel, az elmúlt 25 év területi folyamatai, szerkezetei, intézményei, ahogy az új generáció látja.”* Győr, Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, 2015. 28.; Csébi Márk: Az életminőség kutatása városi terekben. *Településföldrajzi Tanulmányok*, 5. (2016), 3–4. 51.

a közgazdaságtan, az orvostudomány, a szociológia, a földrajztudomány és a pszichológia is.⁵ E széles körű érdeklődés nem új keletű, hiszen problematikája Arisztotelészig (boldogságként értelmezve) nyúlik vissza, mégis az utóbbi évtizedek fogyasztásorientált, az anyagi javak megszerzésére irányuló világában került a középpontba. Bár az Amerikai Egyesült Államokban már a két világháború között folytak erre irányuló tudományos kutatások, a társadalom és a politika csak később, az 1960-as években kezdett vele foglalkozni, és igazából ez az az időszak, amikor a kutatások száma is növekedni kezdett.⁶ E vizsgálatok számos definíciót alkottak, és különféle modellek segítségével próbálták érzékeltetni, hogy az életminőség mely elemét gondolják hangsúlyosabbnak, szem előtt tartva, hogy az életminőséget mindig az egyén és környezete viszonyrendszereként célszerű értelmezni.⁷ Ebből az következik, hogy bármelyik megközelítés vagy modell is a kiindulópontja a definícióknak, közös bennük, hogy megkülönböztetik az életminőség objektív, illetve szubjektív jellemzőjét: „Az életminőség az emberi létet meghatározó objektív tényezők és azok szubjektív tükröződésének együttes vetülete.”⁸ Ez alapján az életminőségnek létezik egy objektív pillére, amit „jólét”-ként lehet definiálni, illetve egy szubjektív pillére, amit „jóllét”-ként lehet értelmezni.⁹ Más aspektusból objektív és szubjektív életminőséget különítenek el, ahol az objektív elem a különféle statisztikai mutatókkal jellemezhető, a szubjektív pedig az egyén értékelése saját állapotáról.¹⁰ Az is lényeges az objektív-szubjektív fogalompáros használatánál, hogy az életminőséget mely aspektusból közelítik meg. Az egészséget középpontba állító kutatások¹¹ olyan tényezőket vizsgálnak, amelyek az egészségi állapotra vagy annak megélésére utalnak, azok viszont, amelyek az életminőségre ható tényezőkre fókuszálnak,¹² a települési, infrastrukturális, környezeti tényezőket kutatják.¹³

Az életminőségre – megközelítéstől függően – számos tényező gyakorol hatást: az egyén jellemzői, különféle társadalmi-gazdasági sajátosságok, az egészségi állapot, illetve a környezet. Tanulmányunkban szűkebb értelemben az egészséggel összefüggő életminőséget alapvetően az egészségi állapot objektív és szubjektív, valamint az egészségügyi ellátás jellemzőin keresztül vizsgáljuk. Tágabb értelemben az életminőséget a társadalmi-gazdasági, politikai, környezeti, kulturális stb. tényezők segítségével definiáljuk (*1. ábra*).

⁵ Kopp Mária – Kovács Mónika Erika (szerk.): *A magyar népesség életminősége az ezredfordulón*. Budapest, Medicina Kiadó, 2006. 6.; Michalkó Gábor: *Boldogító utazás. A turizmus és az életminőség kapcsolatának magyarországi vonatkozásai*. Budapest, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, 2010. 18.

⁶ Michalkó (2010): i. m. 18.

⁷ Izsák Éva – Probáld Ferenc – Uzzoli Annamária: Természeti adottságok és életminőség Budapesten. In Szabó Valéria et al. (szerk.): *IV. Magyar Földrajzi Konferencia*. Debrecen, Debreceni Egyetem, 2008. 265.

⁸ Michalkó (2010) i. m. 19.

⁹ Michalkó (2010) i. m. 21.

¹⁰ Utasi Ágnes (szerk.): *Az életminőség feltételei*. Budapest, MTA Politikai Tudományok Intézete, 2007. 10.

¹¹ Kopp–Kovács (2006): i. m. 11.

¹² Egedy Tamás: *Városrehabilitáció és életminőség*. Budapest, MTA Földrajztudományi Kutató Intézet, 2009. 22.

¹³ Michalkó (2010): i. m. 20.



1. ábra: Az egészséggel összefüggő életminőség objektív és szubjektív jellemzői

Forrás: a szerzők szerkesztése

E fogalmi keretekhez igazodva a kutatások folyamatosan keresik azokat az indikátorokat, mutatókat, amivel a minőségi élet kifejezhető nem kifejezetten az egyénre, hanem a társadalomra és az egyes társadalmi csoportokra alkalmazva. Az indikátorok célja azonban nemcsak az egyes társadalmi csoportok közti különbségek elemzése, hanem – mivel a társadalom térben is differenciált – a térbeli vagy területi különbségek, egyenlőtlenségek megjelenítése is.¹⁴ Az életminőség területi-társadalmi egyenlőtlenségei lényegében mindenféle földrajzi léptékben vizsgálva megjelennek: globálisan, makro-regionálisan (nemzetállamoknál nagyobb térbeli egységekben, mint például az Európai Unió), országokon belül, és akár városrégió vagy városon belül – így Budapesten belül is,¹⁵ avagy a nagyvárosi régióban.¹⁶ Az indikátorok kezdetben inkább a jólétre, azaz az életkörülményekre koncentráltak (svéd modell), és objektív mutatókból építkeztek, majd fokozatosan kerültek előtérbe az életminőséggel és a jólléttel kapcsolatos szubjektív mérési lehetőségek is.¹⁷

Bár nehéz a sokdimenziós életminőség definíció közül kiválasztani egy elemet, mégis a számos megközelítés közül az egészséggel kapcsolatos életminőség képezi talán a leglényegesebb elemet, hiszen az egészség, annak háttere, az ellátáshoz való hozzáférhetőség

¹⁴ Papp Sándor – Nagy Gyula – Boros Lajos: A kedvezményezett települések objektív életminőség alapján történő lehatárolási lehetőségei. *Területi Statisztika*, 57. (2017), 6. 642.

¹⁵ Csébi (2016): i. m. 57.

¹⁶ Szirmai Viktória (szerk.): *A területi egyenlőtlenségektől a társadalmi jól-lét felé*. Székesfehérvár, Kodolányi János Főiskola, 2015. 205.

¹⁷ Bukodi Erzsébet: Társadalmi jelzőszámok – elméletek és megközelítések. *Szociológiai Szemle*, 11. (2001), 2. 39.

az egyik alapja mindannak, ami a jólléthez, annak teljességéhez szükséges, és az első hazai életminőség-kutatások is jórészt erre fókuszáltak. Az egészség hiánya, illetőleg a rossz egészségi állapot meggátolja az egyént abban, hogy az életminőség többi dimenziója kiteljesedhessen.¹⁸ Az egészséggel kapcsolatos életminőség elsőként az egészség-tudományokban került a figyelem középpontjába, és ez szorosan összefügg az egészség értelmezésével. Az egészséghöz fűződő viszony egyrészt kulturálisan is meghatározott, így az orvoslás is korszakonként és kultúránkét eltérően viszonyul ahhoz, hogy mit tekint egészségnek. A modern, nyugati orvostudomány fejlődésével háttérbe szorult a fertőző megbetegedések okozta halálozás, kitolódott a születéskor várható élettartam. Egyre lényegesebbé vált, hogy a hosszabb életet minél inkább egészségesen tudják eltölteni az emberek. Így, míg korábban egészségesnek azt tekintették, ha valakinél kizárható volt valamilyen betegség (a betegség hiányát), addig a 20. században előtérbe került az is, hogy az egyén – fizikai állapotán túl – mennyire tud teljes életet élni. A korábbi szemléletet tükrözi a biomedikális modell, ami alapvetően objektív, az emberi testet helyezi középpontba, addig az utóbbit a bio-pszicho-szociális modell, ami már a test fizikai állapota mellett a lelki állapotot és a társadalmi környezetet szintén fontosnak tartja, és lényegében kifejezi az elmozdulást az életminőség-szemlélet felé, és kifejezi azt is, hogy a modern orvoslás feladatai is átalakultak.¹⁹

A nagyvárosok, így Budapest népességének életminőségét is alapvetően határozza meg az egészségük. A legtöbb európai nagyváros egészségindikátorai kedvezőbbek a vidéki térségeknél, de mivel nagyon összetettek, ezért igen nagyok a differenciák is, amelyek szoros összefüggést mutatnak más életminőség-mutatókkal.²⁰ Mindezekre tekintettel tanulmányunkban az egészséggel kapcsolatos életminőséget helyezzük a középpontba.

Igen lényeges kérdés az, hogyan lehet mérni az egészséggel kapcsolatos életminőséget. Ebben szerepet kapnak objektív indikátorok, amelyek klasszikusan a halálozással és a megbetegedésekkel kapcsolatos statisztikák segítségével mérhetők, de olyanok is, amelyek az egyén egészségi állapotának szubjektív megítélését mutatják be.²¹

2. A jólét és a jóllét arcai Budapesten – az életminőség objektív és szubjektív elemei

Tágabb értelemben az egészséggel összefüggő életminőség, szűkebb értelemben az egészségi állapot mérése egyrészt objektív tényezőkön, másrészt az egészség szubjektív véleményén alapul. Az előbbi esetben különféle statisztikai mutatószámok állnak rendelkezésre, az utóbbi esetben pedig lakossági felmérések segítenek az egészségérzet értékelésében.

¹⁸ Kopp–Kovács (2006): i. m. 12.

¹⁹ Kopp–Kovács (2006): i. m. 11.

²⁰ Csébi (2016): i. m. 63.

²¹ Tokaji Károlyné – Faragó Miklós – Boros Julianna: Objektíven szubjektív. *Statisztikai Szemle*, 89. (2011), 7–8. 771.

2.1. Az egészséggel kapcsolatos életminőség objektív elemei

Az egészséggel összefüggő életminőség objektív oldalával összefüggő mutatók alapját a halálozások (mortalitás), illetve a különféle egészségügyi statisztikában megjelenő megbetegedési adatok (morbilitás) adják. A legtöbb következtetést a mortalitási statisztikák alapján lehet levonni.

Magyarország népességének egészségi állapota az 1960-as évektől kezdett romlani. Kialakult, és az 1990-es évek közepén elmélyült az úgynevezett „epidemiológiai válság”, ami azt jelenti, hogy az 1960-as évekig hazánk (akárcsak a többi kelet-közép-európai ország) helyzete hasonló volt a fejlett, illetve a közepesen fejlett országokéhoz, azonban azt követően a halandósági viszonyok és az egészségi állapot romlani kezdett. A folyamat során a legrosszabb mutatók 1993-ban voltak mérhetők. Ezt követően az életkilátások javulása volt megfigyelhető, amelyre egyaránt hatást gyakorolt az életmód változása, illetve az orvostudomány új eredményeinek alkalmazása is. Ugyanakkor az ország még így is jócskán elmaradt az európai uniós átlagtól.²² A 2000-es évek során lassan javultak az életesélyek, de a lemaradás – ezidáig – stabilizálódott.

Az epidemiológiai válság Budapestet is érintette, bár az ország többi területéhez képest kevésbé, hiszen jelenleg is a főváros népességének objektív egészségi állapota a legkedvezőbbek közé tartozik: a halálozási és a megbetegedési mutatók jóval kedvezőbbek – és korábban is jobbak voltak – az országosnál.²³

Ugyanakkor a várostérségen és a városon belüli egyenlőtlenségek Budapest esetében is meglehetősen nagyok, így egyfajta kétarcúság figyelhető meg: egyrészt az életesélyek, és néhány más egészségmutató a város egészére vetítve az egyik legjobb az országban, addig a fővároson belül találhatók azok a térségek, amelyek például a daganatos halálozásban országosan is a legkedvezőtlenebbek, és a kerületek közti különbségek is nagymértékűek.²⁴ Mindez a nagyváros szerkezetének összetettségével,²⁵ és társadalmának sokszínűségével, térbeli egyenlőtlenségeivel függ össze. A belső egyenlőtlenségek egy része stabilitást mutat: vannak olyan kerületek, amelyek a legtöbb objektív egészségindikátor alapján is hosszú idő óta a legjobbak vagy a legrosszabbak közé tartoznak (például tartósan kedvező a II. kerület helyzete, és tartósan kedvezőtlen például a X. kerületé), de az utóbbi évtizedben talán több az átalakulóban lévő, „pozícióváltó” kerület. Mindemellett

²² Józán Péter: Epidemiológiai válság Magyarországon a kilencvenes években I. *Statisztikai Szemle*, 72. (1994), 1. 7.; Józán Péter: A halandóság alapirányzata a 20. században, és az ezredforduló halálozási viszonyai Magyarországon. *Magyar Tudomány*, 48. (2002), 4. 424.; Pál Viktor et al.: Életkörülmények, életminőség. Az életkörülmények és az életminőség emberi oldala. In Kocsis Károly et al. (szerk.): *Magyarország Nemzeti Atlasza. III. Társadalom*. Budapest, Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet, 2021a. 151.

²³ Uzzoli Annamária: Az egészségi állapot területi különbségei a közép-magyarországi régióban. *Területi Statisztika*, 48. (2008), 3. 357.; Uzzoli Annamária: A Közép-Magyarországi régió egészségügyi helyzete. In Csiszér Zoltán (szerk.): *Közép-Magyarországi régió*. I. kötet. Budapest, Csiszér Kiadó, 2010. 425.; Ádány Róza (szerk.): *Budapest egészségterv 2012*. Debrecen, Debreceni Egyetem Orvos- és Egészségtudományi Centrum Népegészségügyi Kar, 2012. 6.

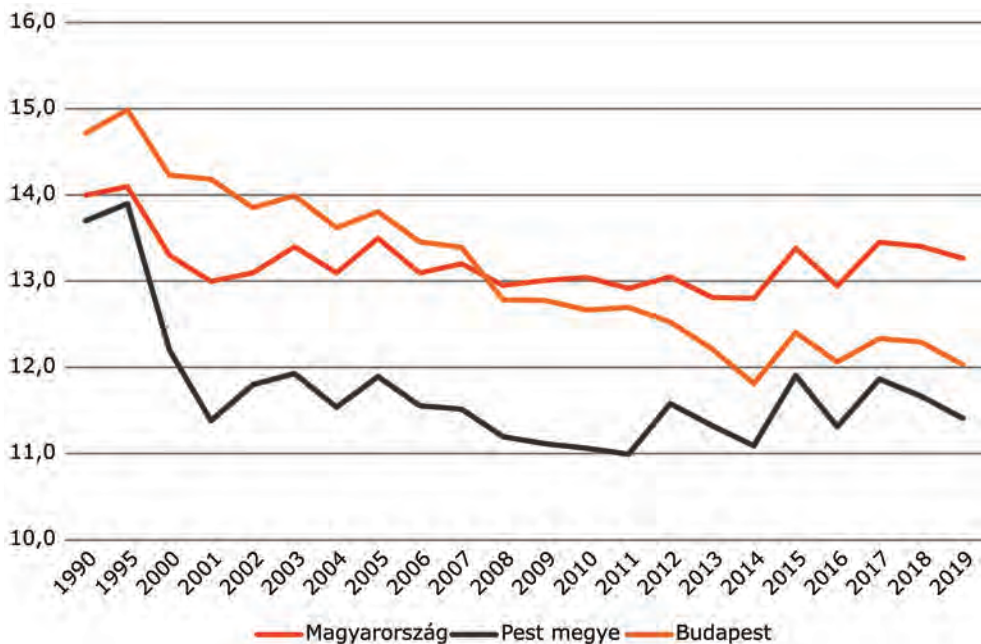
²⁴ Uzzoli (2008): i. m. 365.; Uzzoli (2010): i. m. 424.

²⁵ Csapó Tamás – Lenner Tibor: *Budapest településmorfológiája*. Szombathely, Savaria University Press, 2015. 64.

az egészségi állapotot jellemző mutatók szoros összefüggést mutatnak a társadalmi helyzet más indikátoraival (például iskolázottság).²⁶

A halálozási viszonyok leggyakrabban alkalmazott jelzőszáma a nyers halálozási arányszám, ami nagymértékben függ a korösszetételtől. Miután Budapest öregedési indexe 2019-ben az egyik legmagasabb volt az országban: 156,8%, szemben az országos 136,6%-os értékével,²⁷ így a nyers halálozási arányszám is magas. Míg 2019-ben az országos 13,3‰, addig Budapesten – az időskorú népesség magas aránya ellenére – 12,0‰.²⁸ Ez arra enged következtetni, hogy a főváros lakói összességében egészségesebbek. Budapesten a halálozás időbeli változása is kedvező folyamatokat mutatott, folyamatos a csökkenés önmagában és az országgal összevetve is (2. ábra). Budapest halálozási rátája 2007-ig magasabb volt az országos átlagnál, majd a további és erőteljes csökkenés következtében azóta is folyamatosan alacsonyabb, az olló folyamatosan nyílik a főváros javára. Pest megye viszont mindvégig kedvezőbb értékekkel rendelkezett az agglomerációs települések társadalmi sajátosságai miatt.

A kerületek nyers halálozási rátájának földrajzi megoszlása részben követi az öregezési index alakulását, azonban több helyen el is tér attól (3. ábra).

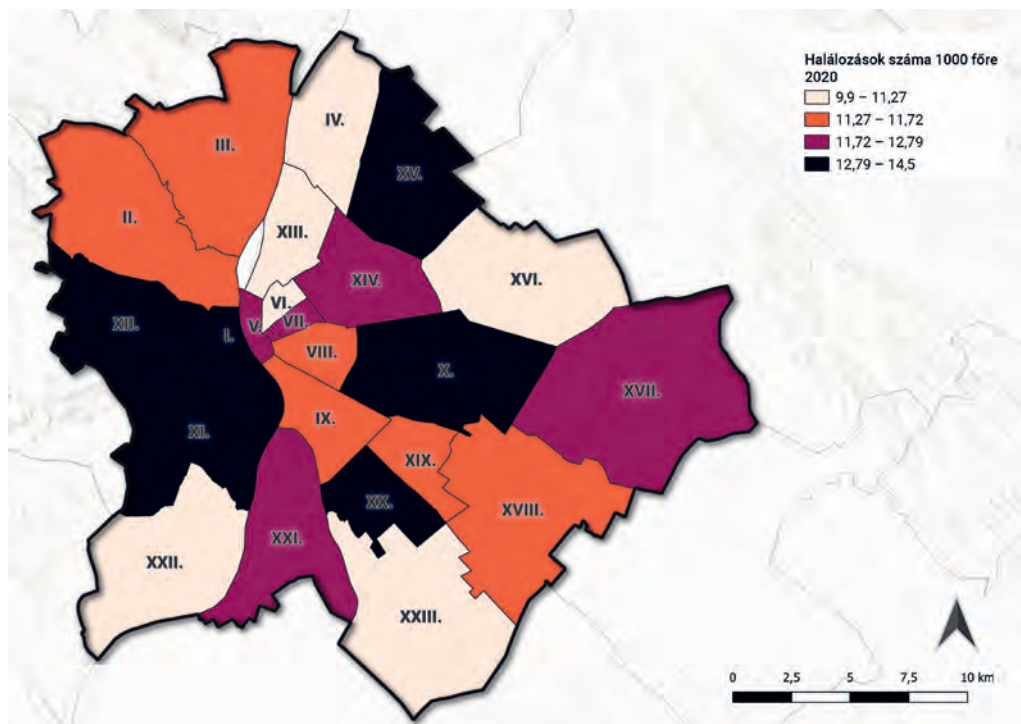


2. ábra: Az ezer lakosra jutó halálozások számának időbeli változása Magyarországon és Budapesten
Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyve, 2019 (2021): i. m. alapján a szerzők szerkesztése

²⁶ Ádány (2012): i. m. 22.

²⁷ Területi Statisztikai Évkönyv, 2019 (2021): i. m. 15.

²⁸ Budapest Statisztikai Évkönyve, 2019 (2021): i. m. 28.



3. ábra: Az ezer lakosra jutó halálozások száma Budapest kerületeiben 2019-ben

Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyve, 2019 (2021): i. m. alapján a szerzők szerkesztése

A korszerkezetből adódó különbségeket küszöböli ki a standardizált halálozási ráta. E tekintetben Budapest (és városrégiója) az egyik legkedvezőbb helyzetben van Magyarországon belül (2019), és megfigyelhető, hogy az agglomerációhoz tartozó járáások a budai oldalon mutatják a jobb értékeket. Budapest ugyan nem az első e tekintetben, de ha a kerületeket is figyelembe vesszük, akkor az I., II., V. és a XII. kerület vezet az országos listát. Ugyanakkor országosan is a legkedvezőtlenebbek között találjuk a XXIII. kerületet.²⁹

A halál okai Budapesten hasonlóak a magyarországi átlaghoz. A halálozások csaknem felét itt is a keringési rendszer betegségei, illetve körülbelül egynegyedét a daganatos megbetegedések adják. Eltérés, hogy kismértékben ugyan, de mindkét haláloknál magasabb részesedésük az összes halálozásból. Ugyanez mondható el a légzőrendszer és az emésztőrendszer betegségeiből eredő halálesetekről is. Ugyanakkor a halálozás külső okai (például balesetek, öngyilkosság) vagy a fertőző és élősködők okozta megbetegedések miatt bekövetkező halálozás kisebb arányt képvisel (1. táblázat). Budapestet összevetve a járáásokkal viszont már nagyobb eltérések tapasztalhatók. Számos járás

²⁹ Pál et al. (2021a): i. m. 151.

arányai térnek el az országos átlagtól: például a keringési rendszer betegségei sokkal kisebb arányt mutatnak a Pécsi vagy a Miskolci járásban. Budapest szempontjából is tanulságos, hogy a környező járások e tekintetben hogyan alakultak 2019-ben. Általában a Budapesttől nyugatra elhelyezkedő járásoknál alacsonyabb a keringési rendszer betegségeiből következő halálozás részesedése az összes halálesetből (legalacsonyabb az Érdi járásban), míg a keletre fekvő járásokban vagy magasabb a budapestinél, vagy közel azonos.³⁰

1. táblázat: A halálozás a halál okai szerint Magyarországon és Budapesten az összes halálozás %-ában a kiemelt halálokok szerint 2019-ben

A halálozás okai	Budapest (%)	Magyarország (%)
A keringési rendszer betegségei	49,84	49,08
Daganatos betegségek	26,06	25,18
A légzőrendszer betegségei	6,61	6,42
Az emésztőrendszer betegségei	5,03	4,90
A morbiditás és mortalitás külső okai	3,32	4,17
Fertőzés és elősídiok okozta megbetegedések	0,47	0,53
Egyéb okok	8,68	9,72
Összesen	100,00	100,00

Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyve, 2019 (2021): i. m. alapján a szerzők szerkesztése

A halandóság alapján leggyakrabban számított, az életésélyeket bemutató, és így egészséggel összefüggő életminőség gyakran alkalmazott mérőszáma a születéskor várható átlagos élettartam, ami az 1993-as mélypontot követően folyamatosan, de mérsékelt ütemben növekedett az ország egészében mind a férfiak, mind a nők esetében.

2. táblázat: A születéskor várható átlagos élettartam időbeli változása nemek és megyék szerint

Területi egység/Év	Férfiak			Nők		
	2001	2012	2020	2001	2012	2020
Budapest	69,28	73,58	74,34	76,52	79,23	79,85
Bács-Kiskun	67,41	70,96	71,79	76,73	78,22	78,34
Baranya	68,20	70,99	72,45	75,63	78,12	79,14
Békés	68,84	71,06	71,21	76,60	77,54	77,87
Borsod-Abaúj-Zemplén	66,59	68,95	69,66	76,10	76,76	77,10

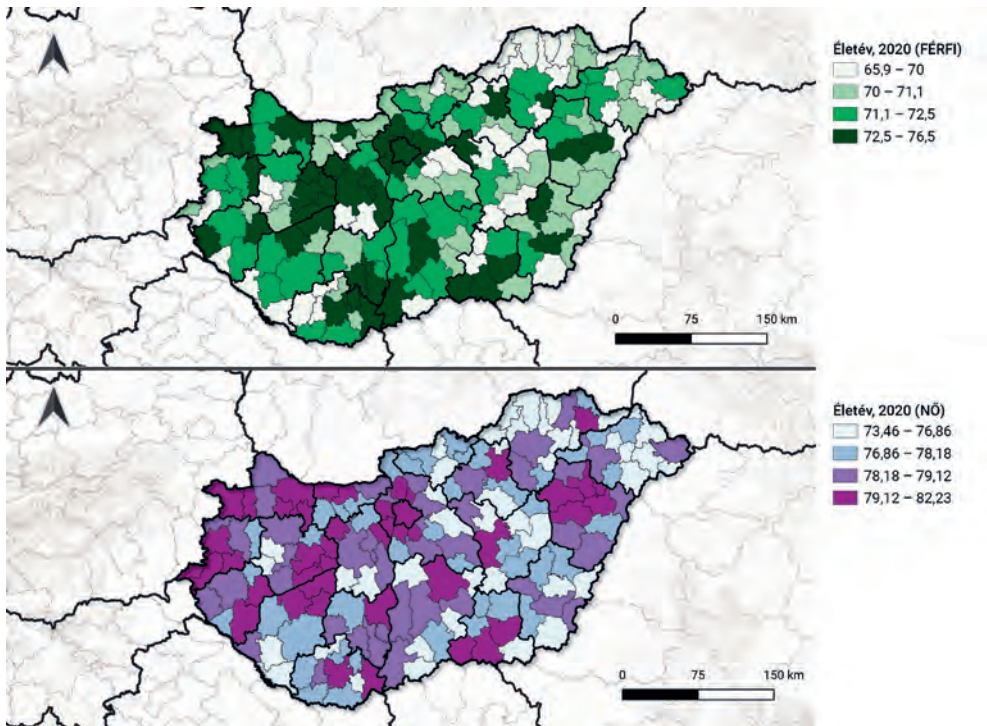
³⁰ Pál et al. (2021a): i. m. 151.

Területi egység/Év	Férfiak			Nők		
	2001	2012	2020	2001	2012	2020
Csongrád-Csanád	68,68	71,50	73,21	76,56	78,78	79,22
Fejér	68,54	71,47	72,38	76,41	78,36	78,42
Győr-Moson-Sopron	69,48	71,95	73,08	78,04	78,71	79,44
Hajdú-Bihar	68,04	71,83	72,37	76,63	79,23	79,75
Heves	66,77	70,78	71,11	76,78	78,03	78,10
Jász-Nagykun-Szolnok	67,43	70,55	70,55	76,25	77,62	77,61
Komárom-Esztergom	67,95	70,27	70,73	76,25	77,57	78,36
Nógrád	67,14	70,47	70,38	75,97	77,71	76,90
Pest	68,68	71,94	72,74	76,54	78,22	78,83
Somogy	67,28	70,29	71,72	75,39	78,07	78,33
Szabolcs-Szatmár-Bereg	65,78	70,05	70,70	75,74	78,26	77,50
Tolna	67,96	71,88	72,32	76,57	78,85	78,42
Vas	68,84	70,66	71,61	77,12	78,25	79,20
Veszprém	69,01	71,70	72,41	76,08	79,11	79,15
Zala	68,24	71,84	72,33	76,83	78,96	79,15
Ország összesen	68,15	71,45	72,21	76,46	78,38	78,74

Forrás: Születéskor várható átlagos élettartam, átlagéletkor nem, megye és régió szerint. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, (é. n.).

E tekintetben Budapest – a megyék viszonylatában – mindig is a legkedvezőbb értékkel rendelkezők között kapott helyet mind a férfiak, mind a nők esetén. Egy 2020-ban született budapesti férfi 74,34 életévre számíthatott az országos 71,45 életévhez képest. A legkedvezőtlenebb helyzetben Nógrád megye volt (70,38 életév): így köztük 3,96 év a különbség. Ugyanebben az évben a nők születéskor várható élettartama Budapesten 79,85 életév volt (országosan 78,74 év), és a legkevesebb Nógrád megyében (hasonlóan a férfiakhoz) 76, 9 év, viszont a különbség kisebb, mint a férfiaknál (2,95 év) (2. táblázat).

Budapestet a járásközött elhelyezve még nagyobb területi különbségek rajzolódnak ki, de Budapest itt már egyik nemnél sincs vezető helyen, noha így is a legkedvezőbb kategóriában van (4. ábra). Férfiak esetében a 11. helyen, nőknél a 20. helyen szerepelt 2020-ban. (Meg kell jegyezni, hogy járásonként vizsgálva férfiaknál több mint 10 év, nőknél közel 9 év a különbség a legjobb és a legrosszabb életesélyekkel rendelkezők között.) A Budapest városrégiójához tartozó járásközök is a legkedvezőbb kategóriába esnek, különösen a férfiaknál (4. ábra). 2012-höz képest Budapest pozíciói javultak a járásközök viszonylatában az életesélyek terén mind a férfiaknál, mind a nőknél.



4. ábra: A férfiak és a nők születéskor várható átlagos élettartama járásonként 2020-ban

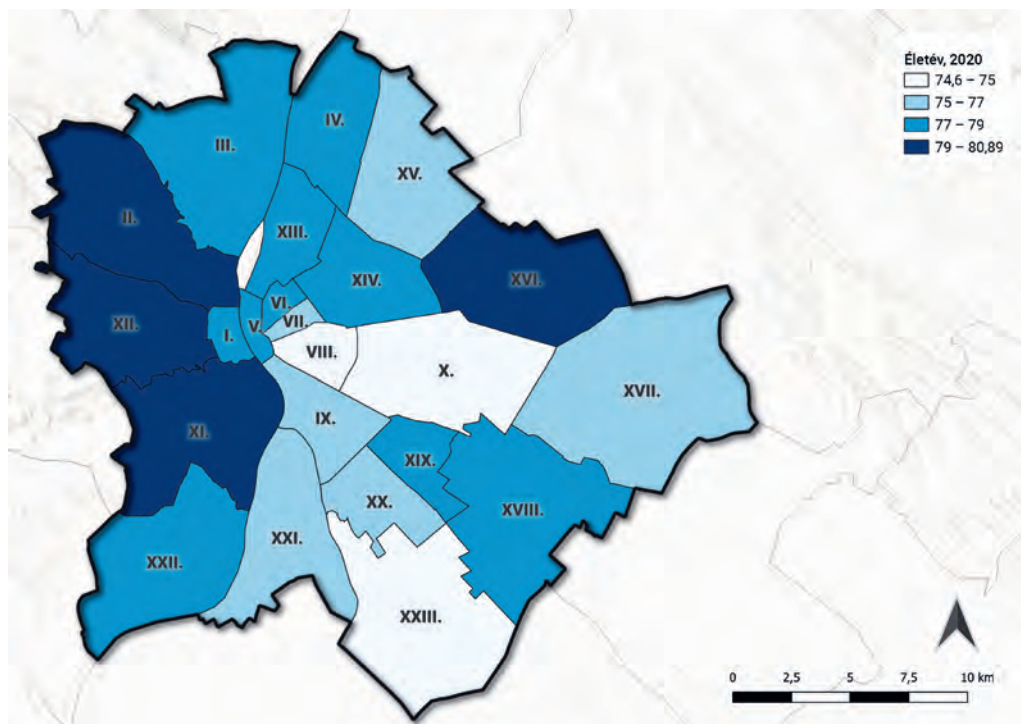
Forrás: A Központi Statisztikai Hivatal „A születéskor várható átlagos élettartam Magyarország járásai-ban, 2020-ban” egyedi kérésre összeállított táblázatos adatállománya alapján a szerzők szerkesztése

A járásközi összehasonlítás sajátosságai rámutatnak arra, hogy Budapesten belül is nagyok a területi különbségek az élethesélyekben, amelyet már az 1980-as évek kutatásai is kimutattak.³¹ A különbségek azóta mérséklődtek, és területi mintázatuk is módosult. 2020-ban (a teljes népességet figyelembe véve) a legjobb életkilátásokkal a II. kerület lakói rendelkeztek (80,89 életév), a legrosszabbal pedig a X. kerületben élők 74,6 életévvel. A férfiaknál a két pólust ugyancsak a II. és a X. kerület jelenti, azonban a nőknél a legkedvezőtlenebb a helyzet a XXIII. kerületben, igaz, az utolsó előtti itt is a X. kerület. A II. kerület minden tekintetben a legjobb élethesélyekkel rendelkezik országos (járási) összehasonlításban is (5. ábra).

Az élethesélyek térbeli mintázatai hagyományosan és napjainkban is mutatnak egy sémát (kedvezőbbek a budai oldal kerületei, mint a pesti oldalé), azonban ez – párhuzamosan a nagyváros és társadalma folyamatos térbeli változásával – az utóbbi években átalakult 2012-höz képest.

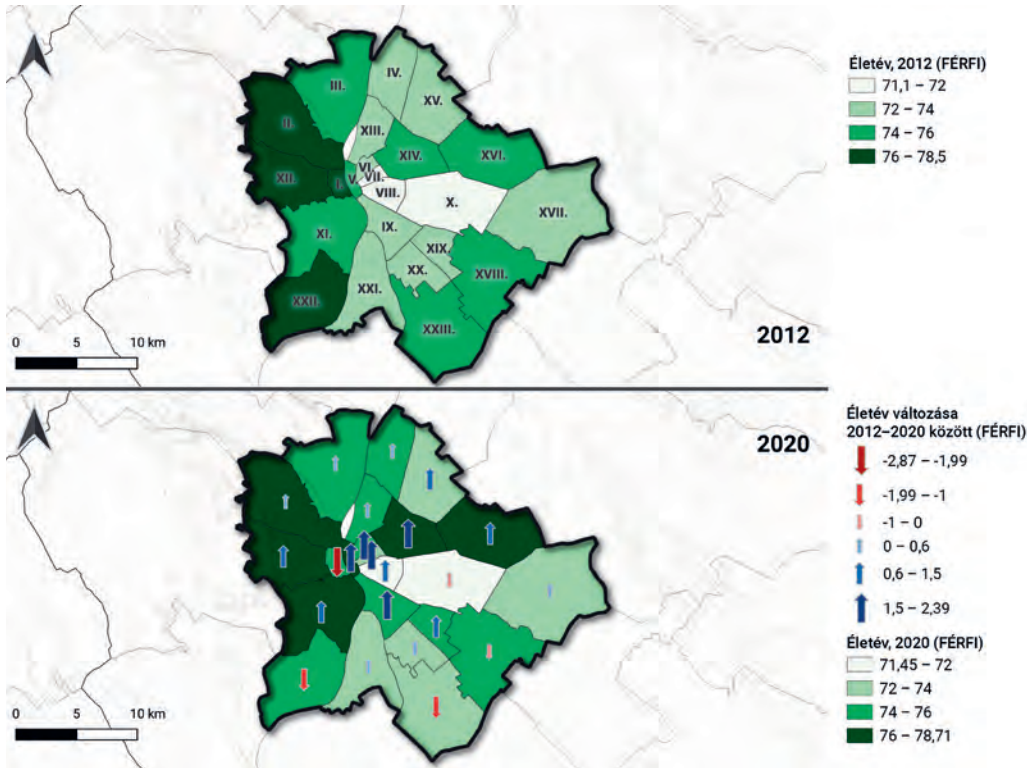
³¹ Józán (1986): i. m. 199.

A férfiak esetében a II. és XII. kerület őrzi kedvező helyzetét, sőt itt növekszik is a születéskor várható átlagos élettartam. Az I. kerületben viszont erősen csökken, de a XXII. és XXIII. kerületben is. Ez utóbbi – egyébként hagyományosan is rossz – helyzete tovább romlik, akárcsak a VIII. kerületé, bár ott kisebb a visszaesés. Ezzel szemben a pesti oldal északi kerületei, de különösen a XIV. és a XVI. kerület lakóinak életésélyei sokat javultak a szűk évtized alatt (6. ábra).



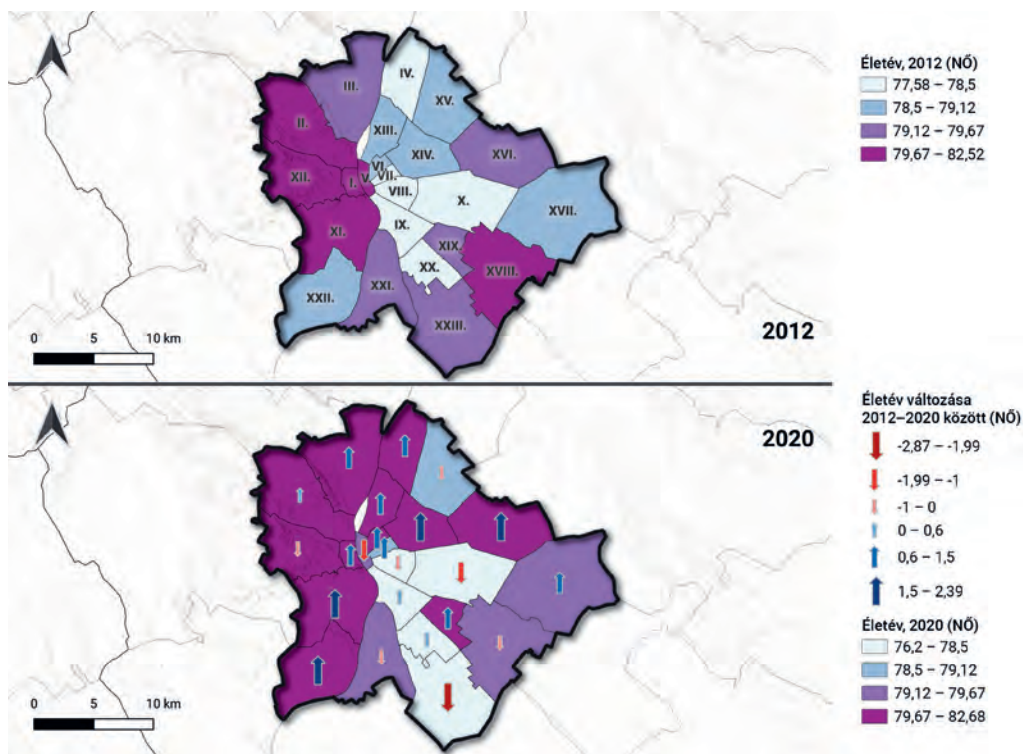
5. ábra: A születéskor várható átlagos élettartam Budapest kerületeiben 2020-ban

Forrás: A Központi Statisztikai Hivatal „A születéskor várható átlagos élettartam Magyarország járásaiban, 2020-ban” egyedi kérésre összeállított táblázatos adatállománya alapján a szerzők szerkesztése



6. ábra: A férfiak születéskor várható átlagos élettartama Budapest kerületeiben 2012-ben és 2020-ban
 Forrás: A Központi Statisztikai Hivatal „A születéskor várható átlagos élettartam Magyarország járásaiban, 2020-ban” egyedi kérésre összeállított táblázatos adatállománya alapján a szerzők szerkesztése

A nők életésélyeinek Budapesten belüli térbeli mintázata és annak átalakulása sok tekintetben megegyezik a férfiakéval (például az I., a X. és a XXIII. kerület adatainak romlása, vagy a XVI. és XIV. kerület javulása), azonban itt 2020-ra a legkedvezőbb kategóriákban lévő kerületek kiterjedtek, és a budai kerületek (két kivétellel) javultak (7. ábra).



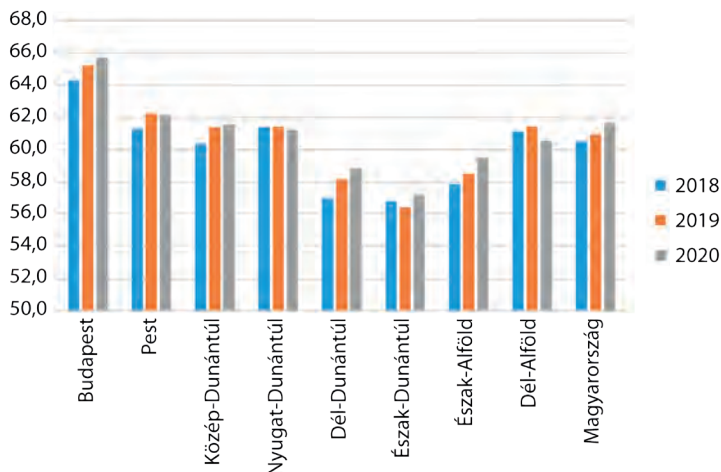
7. ábra: A nők születéskor várható átlagos élettartama Budapest kerületeiben 2012-ben és 2020-ban

Forrás: A Központi Statisztikai Hivatal „A születéskor várható átlagos élettartam Magyarország járásaiban, 2020-ban” egyedi kérésre összeállított táblázatos adatállománya alapján a szerzők szerkesztése

Mindkét nem esetében lényeges az I., a X. és a XXIII. kerület életesélyeinek erőteljes romlása, illetve a XIV. és XVI. kerület javulása. E folyamatokat sokféle tényező indukálhatja, amelyekben szerepe van a városi társadalom kicserélődésének, a dzsentrifikációnak, a városrehabilitációnak és mindezekkel együtt a belső vándorlásnak, az egyes kerületek korösszetétel-változásának.³²

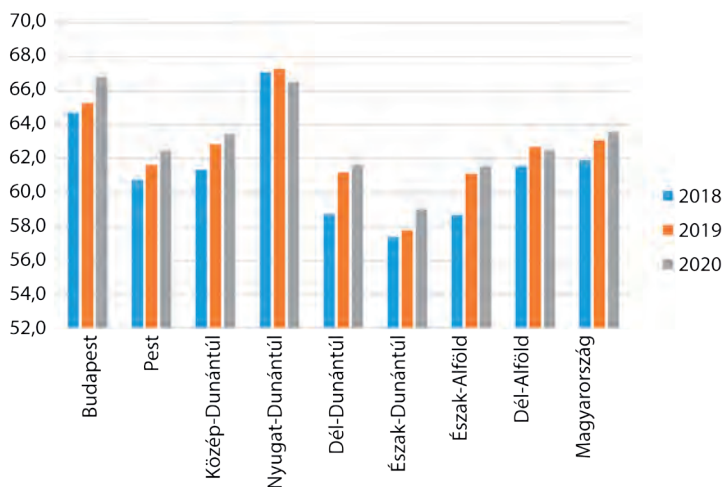
A születéskor várható átlagos élettartam mellett a születéskor egészségesen várható élettartam is jó indikátora az egészséggel összefüggő életminőségnek. Regionális összevetésben Budapest lakói számíthatnak a legtöbb egészséges életévre születésükkor, és ez 2018–2020 között növekedett is mind a férfiak, mind a nők esetében (8–9. ábra).

³² Kovács Zoltán – Dövényi Zoltán: Budapest és térsége. In Kocsis Károly et al. (szerk.): *Magyarország Nemzeti Atlasza. III. Társadalom*. Budapest, Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet, 2021. 135.



8. ábra: A férfiak születéskor várható egészséges élettartama 2018–2020

Forrás: Egészségesen várható élettartam régió szerint. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, (é. n.) alapján a szerzők szerkesztése



9. ábra: A nők születéskor várható egészséges élettartama 2018–2020

Forrás: Egészségesen várható élettartam régió szerint (é. n.): i. m. alapján a szerzők szerkesztése

2.2. Az egészséggel kapcsolatos életminőség szubjektív elemei

A szubjektív jóllét alapvető fontosságú az életminőségben, hisz számos információt szolgáltat a népesség élet-, lakás- és munkakörülményeinek közvetlen és áttételes hatásainak egyéni megítéléséről. Az egészségi állapot önértékelése, vagyis az emberek véleménye saját egészségi állapotukról (vélt egészség) nem feltétlenül egyezik meg tényleges – objektíven mért – egészségi állapotukkal. A szubjektív egészség függ az egyén iskolai végzettségétől, foglalkozásától, jövedelmétől, lakóhelyétől.³³

A szubjektív jóllét az élet megélt minőségét értelmezi és méri, aminek fontos része többek között a mentális egészség, a pozitív érzelmek megléte/hiánya és a társas kapcsolatok.³⁴

Általában igaz, hogy a kedvezőbb társadalmi és gazdasági helyzetben lévők, a városias környezetben élők, a jobb egészségi állapottal rendelkezők előnyösebben ítélik meg saját egészségi állapotukat, gyakrabban tapasztalnak meg pozitív érzelmi állapotokat, és körükben lényegesen alacsonyabb a depressziós tünetekkel élők aránya.³⁵

A 2019. évi európai lakossági egészségfelmérés (ELEF) részét képezte a mentális egészség vizsgálata, amelyben hangsúlyosan jelent meg a boldogság mérése. Ennek során a felvételt megelőző két hétben tapasztalt pozitív – például vidám, jókedvű vagy nyugodt, ellazult vagy aktív, élénk stb. – érzelmi állapotok felmérése történt meg. A pozitív érzelmi állapot alacsony szintje különösen gyakori az Észak-Magyarországon élők körében, de második és harmadik helyen Budapest és Pest megye szerepelt az eredmények alapján (10. ábra). Ugyanennek a mutatónak a magas szintje leginkább Dunántúlon figyelhető meg, míg Észak-Magyarország, Budapest és Pest megye országosan szintén a rosszabb értékeket képviseli.

A korábbi, 2014. évi európai lakossági egészségfelmérésben a negatív érzések (például idegesség, magányosság, boldogtalanság) mérésére került sor. Az eredmények bizonyították, hogy Budapesten számottevően többen vannak, akiket a negatív érzések nem vagy kevésbé érintenek.³⁶

Az országos egészségfelmérés a mentális állapotot a depresszió diagnosztizálásánál használt tünetek jelenlétére rákérdezve is vizsgálta. A kérdések a felvételt megelőző két hétben előforduló, különböző negatív érzelmi állapotokra (érdektelenség, szomorúság, rossz érzések önmagával kapcsolatban), koncentrációs nehézségekre, evéssel, alvással és mozgással kapcsolatos problémákra vonatkoztak. Magyarországon 2019-ben a legalább enyhe depresszióval küzdők aránya legmagasabb volt az Észak-Magyarországon élőknel (27%), ugyanakkor a Nyugat-Dunántúlon a legalacsonyabb (16%), a falvakban 24%, Budapesten 23%, míg a megyeszékhelyeken lakók közt 18% volt.³⁷

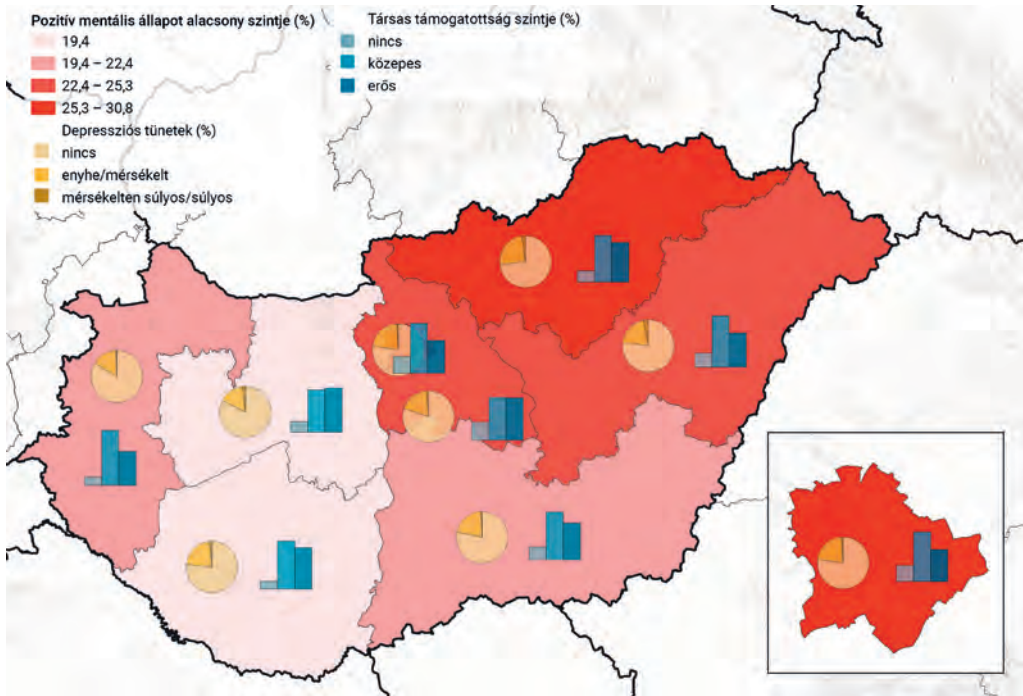
³³ Pál et al. (2021a): i. m. 153.

³⁴ KSH: Európai lakossági egészségfelmérés, 2019 – Szubjektív jóllét, mentális egészség, 2019. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2021c.

³⁵ Pál et al. (2021a): i. m. 153.; KSH (2021c): i. m.

³⁶ Pál et al. (2021a): i. m. 153.

³⁷ KSH (2021c): i. m.



10. ábra: A szubjektív jóllét és a mentális egészség mérése az európai lakossági egészségfelmérés keretében Magyarország régióiban, 2019

Forrás: KSH (2021c): i. m. alapján a szerzők szerkesztése

A társas kapcsolatok minőségét az Európai Unió összes országára kiterjedő ELEF-felmérés egy összevont mutató segítségével méri három kérdés pontszámainak összegzésével. Ezek a következők: 1) mennyire érdekel másokat az, ami velünk történik; 2) hány olyan ember van, akihez személyes probléma esetén fordulhatunk; 3) mennyire könnyen kapunk segítséget szükség esetén a szomszédjainktól. A válaszok alapján az erős társas támogatottság aránya magas volt Közép-Dunántúlon, Pest megyében és a Dél-Dunántúlon, a gyenge társas támogatottság leginkább pedig a budapestieket és a pesti régió lakosait jellemezte (3. táblázat).

A 2019. évi ELEF eredményei a szubjektív jóllét és a mentális egészség vonatkozásában részben ellentmondásokra világítottak rá Budapesttel kapcsolatban. A kedvezőbb társadalmi-gazdasági helyzet az országos átlagokhoz képest jobb objektív egészségi állapottal jár együtt, azonban a szubjektív jóllét nem feltétlenül a legelőnyösebb a fővárosban. A budapesti lakosok ugyan nem a legkedvezőbb módon értékelik saját szubjektív jóllétüket és társas támogatottságukat, ugyanakkor a mérsékeltén súlyos/súlyos depressziós tünetekről beszámolók aránya itt a második legalacsonyabb az országban. A szubjektív jóllét önértékelése hasonlóan alakult Budapesten és Pest megyében, míg a másik két mutatószám esetében van némi eltérés a két terület között. Például Pest megyében kicsivel

többben számoltak be arról, hogy nincsenek depressziós tüneteik, míg a megyei lakosok közül jóval többen értékelték erősnek a társas támogatottságukat, mint a fővárosban.

3. táblázat: A pozitív mentális állapot, a depressziós tünetek és a társas támogatottság mérése az európai lakossági egészségfelmérés keretében Magyarország régióiban, 2019

Területi egység	Jóllét szintje (%)		Depressziós tünetek (%)			Társas támogatottság szintje (%)		
	Pozitív mentális állapot alacsony szintje	Pozitív mentális állapot magas szintje	Nincs	Enyhe / mérsékelt	Mérsékelt-től súlyos / súlyos	Gyenge	Közepes	Erős
Budapest	26,0	74,0	77,1	22,1	0,8	16,6	50,6	32,8
Pest	25,3	74,7	80,2	18,8	1,0	18,2	43,9	43,3
Közép-Dunántúl	19,4	80,6	82,4	15,6	2,0	11,0	43,5	45,5
Nyugat-Dunántúl	19,8	80,2	83,9	15,7	0,4	8,7	56,4	34,8
Dél-Dunántúl	19,4	80,6	76,7	21,7	1,6	8,1	49,4	42,5
Észak-Magyarország	30,8	69,2	73,1	24,6	2,3	11,5	47,9	40,7
Észak-Alföld	23,9	76,1	76,8	20,1	3,1	13,6	51,9	34,4
Dél-Alföld	22,4	77,6	78,2	21,0	0,8	13,4	49,0	37,6
Magyarország	23,7	76,3	78,4	20,1	1,5	12,5	49,1	38,4

Forrás: KSH (2021c): i. m.

A magyar népesség életminőségét és egészségi állapotát feltérképező országos reprezentatív felmérés, a Hungarostudy 2002 kérdőíve is tartalmazott már kérdéseket a szubjektív jóllétre vonatkozóan. Ezek alapján Budapest helyzetét a megyékkel összehasonlítva lehetett feltárni az ezredforduló Magyarországon. Négy vizsgált kérdéskör – jóllétindex, depresszió, szorongás, kimerültség – területi megoszlása alapján minden esetben a főváros az országos átlaghoz képesti jobb, sőt sokkal jobb szintje volt azonosítható.³⁸ Míg az ENSZ Egészségügyi Világszervezete által széles körben definiált jóllétindex szerint Budapest átlagos helyzete volt megfigyelhető a 2000-es évek elején, addig a további három mutató alapján a fővárosi értékek a legjobbak közé tartoztak az országban.³⁹

A szubjektív jóllét Budapesten belüli különbségeinek megismeréséhez jelenleg nem állnak rendelkezésre teljes körű felmérések. Nem reprezentatív, néhány kerületet összehasonlító helyi vizsgálatok eredményeiből következtethetünk az eltérésekre és azok okaira. Az egyes kérdőíves adatfelvételek ugyan a szubjektív jóllét értelmezésében és mérési módszertanában különböznek egymástól, azonban hasonló tapasztalataik alapján körvonalazódnak azok a közös vonások, amelyek alkalmasak a kerületi különbségek értelmezésére és magyarázatára. Az eredmények felhívják a figyelmet arra, hogy

³⁸ Kopp Mária – Skrabski Árpád – Székely András: Az életminőség nemi, életkor szerinti és területi jellemzői a magyar népesség körében a Hungarostudy 2002 vizsgálat alapján. In Kopp Mária – Kovács Mónika Erika (szerk.): *A magyar népesség életminősége az ezredfordulón*. Budapest, Medicina Kiadó, 2006. 87.

³⁹ Kopp–Skrabski–Székely (2006): i. m. 87.

az iskolai végzettség, az anyagi helyzet (jövedelem), a munkaerőpiaci pozíció magasabb szintje befolyásolja az étellel való nagyobb fokú elégedettséget és a szubjektív jóllét pozitív értékelését.⁴⁰ A funkcionális övezetek belső tagozódása is számottevő módon hat az egészségi állapot szubjektív megítélésére: például a belvárosban, belső lakóövezetben vagy a lakóparkokban nagyobb arányban mutat elégedettséget, a hegyvidéken és a külső lakóövezetben átlagosan alakul, míg negatív irányban tér el a bérházak övezetben.⁴¹

3. Budapest mint fertőzési gócpont szerepe a Covid–19-járvány idején

A Covid–19-világjárványnak összesen öt hulláma alakult ki Magyarországon 2020. tavasz és 2022. nyár eleje között. Ezek területi megoszlását a hivatalos adatközlés alapján lehet vizsgálni, amelyet megyei és fővárosi szinten az összes igazolt betegre, valamint az aktív fertőzött, gyógyult és elhunyt esetszámokra adtak meg Budapest-vidék megoszlásban (koronavirus.gov.hu). A járványügyi adatok nyilvánossá tétele naponta a fővárosra és vidékre vonatkozóan 2020. május 19-én kezdődött, azonban ez 2022. május 1. után már csak heti rendszerességgel történt meg. Emiatt az adatok feldolgozása 2020. május 19. és 2022. május 1. közötti időszakra valósult meg.

Budapest és Pest megye mint fertőzési gócpont szerepe elsődlegesen az első járványhullám idején, 2020. tavasszal volt észlelhető.⁴² Ha az országban meglévő összes aktív esetet vesszük alapul, akkor azok több, mint 40%-a, illetve az összes haláleset több, mint 60%-a jutott a fővárosra (11. ábra). A járvány térbeli terjedéséhez ebben az időszakban a két legsűrűbben lakott területre jellemző magas kontaktusszámok, valamint az intézményi gócpontokban (kórházak, idősek otthona) kialakult fertőzések járultak hozzá. A koronavírus térbeli terjedése mintázatában ebben az időszakban meghatározók voltak a Budapest és az agglomerációs települések között kialakult ingázási kapcsolatok is.⁴³

A második járványhullám elején, 2020. ősszel a főváros részesedése az aktív fertőzöttekből növekedett, aztán folyamatosan csökkent: a második hullám végére 20%, a harmadik hullám végére – 2021. tavasszal – 10% alá. Hasonló javuló helyzet volt tapasztalható a halálesetek alapján is: a második hullám elejére a halálozások kevesebb, mint a fele jutott Budapestre, és ez a csökkenő tendencia folyamatos volt a harmadik járványhullám idején is. Végül értéke 20% alá csökkent 2021. nyárra. A hazai járvány első évében – 2020 és 2021 tavasza között – tehát egyre kevesebb aktív fertőzött és haláleset jutott a fővárosra, ennek megfelelően a gyógyultak aránya is nagyjából vidéken volt megfigyelhető.

⁴⁰ Komjáthy Dénes: A szubjektív jóllét vizsgálata Budapest V. és XIX. kerületének példáján. *Földrajzi Közlemények*, 138. (2014), 4. 332.

⁴¹ Csébi (2015): i. m. 31.

⁴² Pál et al. (2021a): i. m. 154.; Kovács Sándor Zsolt – Uzzoli Annamária: A koronavírus-járvány jelenlegi és várható egészségkockázatainak területi különbségei Magyarországon. *Tér és Társadalom*, 34. (2020), 2. 159.

⁴³ Lennert József: A SARS-COV-2 vírus magyarországi terjedésének ágens alapú modellezése – az első járványhullám tapasztalatai. *Tér és Társadalom*, 35. (2021), 3. 3.

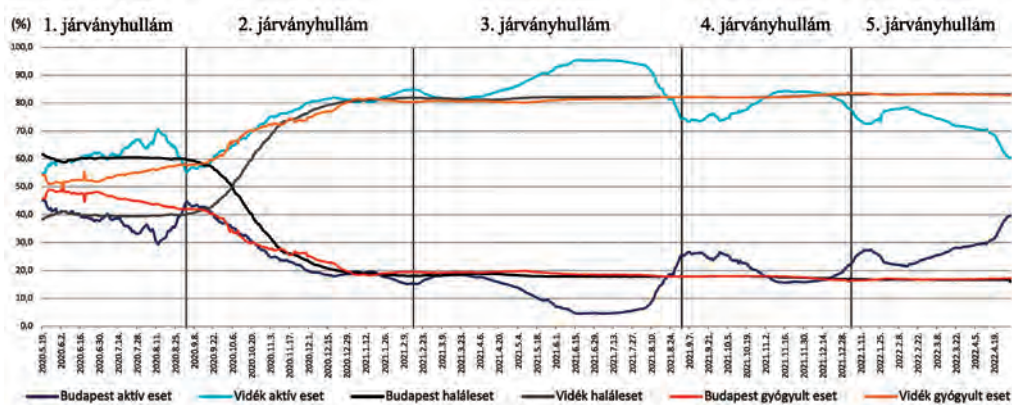
A második hullámtól kezdődően a korábban jellemző csoportos megbetegedéseket a tömeges fertőzések váltották fel, így az országban kialakult fertőzési láncolatok közösségi szintű térbeli terjedést eredményezték a további járványhullámok során. Az igazolt megbetegedések százezer lakosra jutó esetszámai alapján Budapest és Pest megye is mint földrajzi gócpont fokozatosan elvesztette vezető szerepét a járvány térbeli terjedésében. Az új fertőzések lakosságarányos megoszlása alapján már nem a legfertőzöttebb területeknek számítottak a megyék sorrendjében.⁴⁴ Mivel az összes aktív fertőzött budapesti részaránya elmaradt a vidéken regisztrált betegekétől, ezért a gyógyult esetek nagyobb aránya jutott a fővároson kívüli területekre.

A negyedik járványhullám felfutása 2021 őszén, és az ötödiké pedig 2022 telén ugyan megnövelte a főváros részesedését az aktív esetek Budapest-vidék megoszlásában, de ez csak a felszállóágban volt megfigyelhető. 2022 elején 25% körül mozgott a fővárosban regisztrált aktív fertőzöttek aránya az összes esetből, ami alapján az ötödik hullám kezdetén rövid ideig földrajzi gócpont volt. Ugyanakkor a halálozások kevesebb, mint 20%-a jutott Budapestre a negyedik és az ötödik hullám intenzív növekedési szakaszában.

Az aktív esetek és a halálozások növekvő aránya 2020. ősztől kezdődően főként a Budapesten kívüli területeken következett be. A fertőzési gócpontok is lényegében már nem a fővároshoz vagy Pest megyéhez voltak köthetők. Ez alól kivétel az ötödik járványhullám felszállóága volt. Ennek magyarázata, hogy az egyes járványhullámok berobbanása az új fertőzöttek száma alapján általában a legfejlettebb országrészekben (például Közép- és Nyugat-Magyarország) és a településhierarchia magasabb szintjein (főváros, megyeszékhely) következett be, majd terjedt át a közepesen fejlett területekre, valamint a közép- és kisvárosok hálózatára. A járványhullámok leszállóágában az is előfordult, hogy a csúcsideszak után lassú mérséklődés indult meg az új esetek létszámában országosan, miközben növekedtek a területi különbségek az egyes országrészek között. Ennek alapvető oka az volt, hogy a kevésbé fejlett területeken, a perifériákon, a városoktól és központoktól távoli területeken ekkor kezdtek egyre többen megbetegedni az új típusú koronavírus-fertőzés eredményeként.⁴⁵ Például 2020. decembertől – a második hullám idején – a járványgörbére jellemző járványplató az országosan magas esetszámok stagnálására volt visszavezethető, miközben egyes területeken – Budapesten – már csökkenni kezdett az új esetek száma, míg máshol (déli megyék) továbbra is növekedett az új esetszám. Ez azt is jelenti, hogy a második járványhullámtól kezdődően megfigyelhető volt, hogy ugyan mindenhol magas volt az új fertőzések száma az országban, mégis az egyes megyékben és a fővárosban különböző időpontokban következett be az esetszám-emelkedés csúcspontja.

⁴⁴ Uzzoli Annamária et al: A hazai COVID–19-járványhullámok területi különbségei. *Területi Statisztika*, 61. (2021), 3. 306.

⁴⁵ Igari András: A negyedik hullám berobbanásának nyomában: miért ekkor, miért így és miért ott? *Portfolio*, 2021. november 22.



11. ábra: Az összes aktív eset, haláletet és gyógyult eset arányai Budapest-vidék megoszlásban (%), 2020. május 19. – 2022. május 1.

Forrás: www.koronavirus.gov.hu

A Nemzeti Népegészségügyi Központ által a hivatalos honlapon közzétett járványügyi adatok alapján Budapesten összesen 337 632 fő fertőzöttet regisztráltak a hazai járvány alatt 2022. május 1-ig, ami az összes hazai eset 18%-a (4. táblázat). Az összes haláletet 17%-a jutott a fővárosra 2022. május 1-ig. Az összes fertőzött százalékában számított halálozási arányszám 2,3% volt Budapesten, ami megfelelt az országos átlagnak (2,4%). A legtöbb napi új esetet 2021. március 21-én regisztrálták a fővárosban a harmadik járványhullám idején (2271 fő). 2022. január közepén volt olyan hétvége Budapesten, amikor naponta átlagosan 2805 fő betegedett meg az ötödik járványhullám alatt. Az ötödik járványhullám lecsengése folyamatos volt Budapesten 2022 tavaszán, azonban június végétől enyhén növekedni kezdett az új esetek száma mind országosan, mind pedig a fővárosban.

4. táblázat: A Covid-19-járvány néhány mutatószáma Budapesten, 2022. május 1.

Megnevezés	Mutatószám
Összes igazolt fertőzött eset (fő)	337 632
Összes haláletet (fő)	7780
Összes aktív eset (fő)	19 516
Összes gyógyult eset (fő)	310 336
Százezer lakosra jutó összes fertőzött eset (fő)	19 861
Százezer lakosra jutó összes haláletet (fő)	458
Százezer lakosra jutó összes gyógyult eset (fő)	18 255
Összes haláletet az összes fertőzött százalékában (%)	2,3

Forrás: www.koronavirus.gov.hu

A Covid-19-járvány földrajzilag eltérő hatásai miatt egy olyan kis ország, mint Magyarország esetében is felmerült a kérdés, hogy a járványügyi szabályozásokban szükség van-e területileg differenciált intézkedésekre, és ha igen, egyáltalán ezeket a területi

szempontokat hogyan lehet érvényesíteni a beavatkozásokban? A hazai járványhullámokkal szembeni védekezés egyik legfontosabb tapasztalata az volt, hogy a szakpolitikai intézkedések az országos korlátozások mellett eltérő hangsúllyal alkalmazták a területi szempontokat. Az aktuális járványügyi kormányrendeletek többségükben országos érvényűek voltak, azonban voltak olyanok is közöttük, amelyek adott területre – például a fővárosra és Pest megyére – vonatkoztak.

A védekezés területi érvényesítése először az első járványhullám földrajzi gócpontjában, Budapesten és Pest megyében valósult meg: így vált először kötelezővé az országban a szájmaszk használata a fővárosi tömegközlekedési eszközökön és az üzletekben. Az első hullám leszállóágában, 2020. május elejétől kezdődtek meg fokozatosan az enyhítések, amiben már határozottan megjelent a területi szemlélet. Ennek lényege az volt, hogy a kevésbé fertőzött vidéki területeken lazításokat vezettek be, míg Budapesten és Pest megyében további két hétig érvényben maradtak a részleges korlátozások.⁴⁶ A további járványhullámok során területileg eltérő járványügyi szabályozásra nem került sor, mert sem Budapest, sem Pest megye nem jelent meg kizárólagos földrajzi gócpontként a járványterjedésben. A fővárosban a tízezer lakosnál népesebb településekre érvényes intézkedés volt hatályos, vagyis az önkormányzat saját hatáskörben dönthetett a köztéri maszkhasználatról vagy a település részleges lezárásáról. Ezek közül a fővárosi vezetés leginkább a szájmaszk használatát szabályozta, például a negyedik hullám kezdetén már egy héttel az országos hasonló intézkedés bevezetése előtt kötelezővé tette azt a színházakban, mozikban, könyvtárakban. A harmadik járványhullámtól kezdve a hazai védekezés egyre inkább oltásalapúvá vált, és cél volt a teljes immunizáció – kezdetben két, majd később három, illetve négy védőoltás beadásával – minél nagyobb arányú elérése a lakosság körében. Lakosságarányosan a legtöbb beoltott személy Budapesten és Pest megyében volt a 2021. decemberben hivatalosan közölt adatok szerint.

4. Az egészségügyi ellátás jellemzői és térszerkezete Budapesten

Az 1873-as egyesítést követően rohamos fejlődésnek indult Budapest, világvárossá fejlődésének időszakában tovább növekedett a lakossága, akik számára megfelelő számban és minőségben kellett biztosítani az egészségügyi ellátást. Óriási építkezések kezdődtek a belső városrészekben, amelyek keretében új kórházak is épültek: 1870 és 1900 között a kórházi ágyak száma hétezerrel gyarapodott.⁴⁷ A mai VIII. kerületben, Józsefvárosban, akkor még a város peremén, a jó levegőn és az egykori majorságok hatalmas területein 1876 és 1908 között hozták létre a klinikák épületeit.⁴⁸ Azóta ezeket a kórházakat körbenőtték a különböző lakóépületek és fokozatosan csökkent környezetükben a zöldterület.⁴⁹

⁴⁶ Kovács Sándor Zsolt et al.: Regional Effects of the COVID-19 Pandemic and Policy Responses in Hungary. *R-Economy*, 6. (2020), 3. 210.

⁴⁷ KSH: *A főváros 120 éve, 1873–1993*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal Pest megyei Igazgatóság, 1995.

⁴⁸ Perczel Anna: Városrendezés a Józsefvárosban. *Tér és Társadalom*, 6. (1992), 3–4. 29.

⁴⁹ Csapó–Lenner (2015): i. m. 230.

Napjainkban például az I. számú Sebészeti Klinika kórtermének ablakai a forgalmas Üllői útra néznek. A századforduló óta sokat változott a világ, és már nem szempont az egészségügyi intézményeket a város zajától távol tartani... Sőt, az egészségügyi szolgáltatások egy részét – például magánellátások – éppen a forgalmas közlekedési csomópontokba, optimális megközelíthetőséggel telepítik.

Az egészség megőrzésére, a betegségek megelőzésére, az egészségi állapot javítására és az életveszély elhárítására szolgáló egészségügyi ellátórendszer legoptimálisabb feltételei a fővárosban alakultak ki az országban. Az egészségügyi rendszer széles választéka, azaz minden egyes egymásra épülő alap-, szak- és speciális ellátásfajta megtalálható Budapesten. Ezek az egészségügyi szolgáltatások a gyógykezelés specializált szakmai és technikai igényétől, bonyolultságától, a betegség jellegétől és a beteg állapotától függően a progresszivitás elvének megfelelően ellátási szintekbe rendeződnek. Ez azt jelenti, az egyszerűbb és gyakoribb eseteket a páciens lakóhelyéhez közeli alapellátásban vagy járóbeteg-szakellátásban, a bonyolultabbakat és ritkébbakat a központosított kórházakban látják el.⁵⁰ Így a háziorvosi szolgálatok és a járóbeteg-szakrendelők minden kerületben megtalálhatók, míg a kórházak a fővároson belül is területileg koncentrálódnak. Az ezer lakosra jutó működéshez szükséges egészségügyi állások száma Budapesten a legmagasabb: 2019-ben 32 volt.⁵¹

4.1. Az egészségügyi alapellátás

A fővárosi egészségügyi alapellátás egyes elemei már a 20. század első évtizedeiben kialakultak. Az 1930-as években kiépült az iskolaorvosi ellátóhálózat. Az állami tulajdonban lévő egészségügyi intézmények ingyen látták el a betegeket, és megkezdődött a népbetegségek (például tuberkulózis) visszaszorítása.⁵² A II. világháború után az egyetemes társadalombiztosítás mindenki számára garantálta az egészségügyi szolgáltatásokhoz való egyenlő hozzáférést. Ezzel párhuzamosan megszervezték az alapellátást úgy, hogy körzeti orvosi és körzeti gyermekorvosi ellátórendszert alakítottak ki, és már 1970-ben 274 körzeti orvosi rendelő működött a fővárosban.⁵³ Ennek átalakításával fejlődött ki 1993-ban a mai napig létező háziorvosi és házi gyermekorvosi ellátás, amelynek a megerősítése azóta is tart. Például az 53/2021. (II. 9.) Korm. rendelet alapján 2021-től a háziorvosi és házi gyermekorvosi szolgálatok praxisközösségek formájában is működhetnek, ezzel hatékonyabbá tehetik a betegutak szervezését. A fővárosban is számos praxisközösséget hoztak létre, főleg azokban a körzetekben, ahol az orvosok

⁵⁰ Pál Viktor et al.: Életkörülmények, életminőség. Az életkörülmények és az életminőség települési oldala. Települési környezet. In Kocsis Károly et al. (szerk.): *Magyarország Nemzeti Atlasza. III. Társadalom*. Budapest, Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet, 2021b. 174.

⁵¹ KSH: *Egészségügyi helyzetkép, 2019*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2021a. 32.

⁵² Berza László (főszerk.): *Budapest lexikon*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1993. 703.

⁵³ Mikola István: *Egészségügy*. In Kasza Sándor (főszerk.): *Budapest kézikönyve. I. A főváros általános leírása*. Budapest, CEBA, 1998. 158.

túlterheltek vagy betöltetlen szolgálatok vannak. A szakmai együttműködés többféle formában történhet meg, ezek a kollegiális, az integrált, az egyesült praxisközösség, illetve a praxisközösségi konzorcium.

Az egészségügyi alapellátáson belül a háziorvosi és házi gyermekorvosi szolgálatok a területileg a leginkább kiegyenlített hálózattal rendelkeznek a fővárosban. Az egyes kerületek állandó lakosság száma alapján a helyi önkormányzatok háziorvosi és házi gyermekorvosi körzeteket jelölnek ki úgy, hogy átlagosan a felnőtt körzetekhez 1200–1500 fő, míg a gyermekkörzetekhez 600–800 fő lakos ellátása tartozik. A zsugorodó népességszám ellenére sok háziorvos (908 fő) és házi gyermekorvos (291 fő) praktizál a fővárosban (2019), de együttes számuk 11%-kal lett kevesebb 2000–2019 között, ami megfelel az országos átlagnak.⁵⁴ A csökkenés 9%-ban érintette a háziorvosokat és 16%-ban a házi gyermekorvosokat, és az utóbbi négy százalékponttal meghaladja a nemzeti átlagszint csökkenésének az értékét. Ez azt jelenti, hogy ugyan kevesebb a 14 év alatti ellátandó gyermek a fővárosi házi gyermekorvosi szolgálatokban, de a meglévő gyermekorvosok leterheltsége is növekedett az elmúlt években. Sok házi gyermekorvos Pest megyében vállalt munkát, mert az agglomerációba kiköltöző fiatal családok révén emelkedett a kiskorúak aránya, és a települési önkormányzatok újabb házi gyermekorvosi körzeteket alakítottak ki. Ennek eredményeként 8%-kal több házi gyermekorvos praktizált 2019-ben Pest megyében 2000-hez képest.

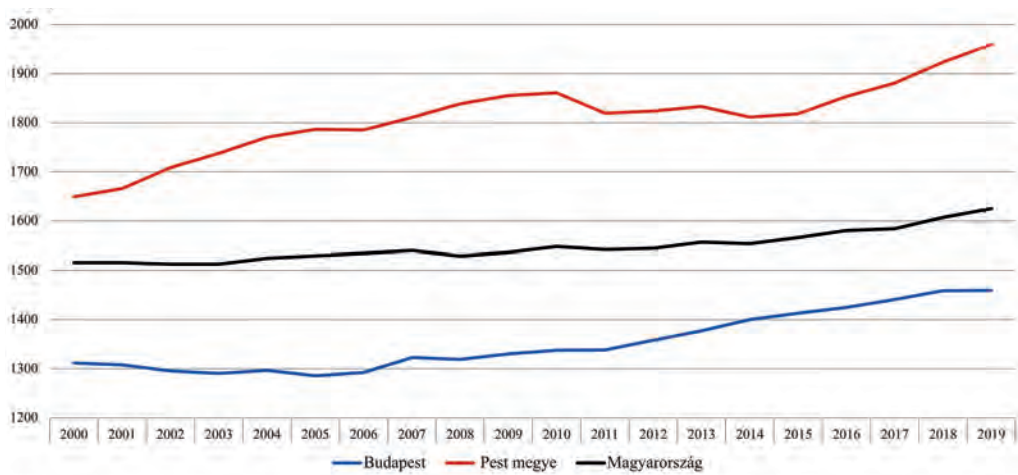
Az egy háziorvosra és házi gyermekorvosra jutó lakosok számának változása 2000–2019 között bizonyítja, hogy túlterheltté váltak az orvosok az utóbbi időkben, hisz egyre több beteget kell ellátniuk (12. ábra). A helyettesítéssel ellátott háziorvosi és házi gyermekorvosi szolgálatok aránya országosan a legalacsonyabbak egyike Budapesten: az összes szolgálat körülbelül negyedét teszik ki.⁵⁵ A Nemzeti Egészségbiztosítási Alapkezelő 2022. júniusi adatközlése szerint az I., a XII. és a XXIII. kerületben nem volt betöltetlen háziorvosi vagy házi gyermekorvosi szolgálat, de csak egy-egy ilyen szolgálatot regisztráltak az V., VI., VIII., XI., XVI. és XXII. kerületekben. A betöltetlen szolgálatokhoz tartozó ellátandó népesség száma számottevően különbözik egymástól: ez az egyik körzetben 307 fő, a másikban 3115 fő is lehet. A betöltetlen háziorvosi és házi gyermekorvosi szolgálatokhoz tartozó lakosság aránya a teljes kerületi népességből 10% vagy annál több a IV., XV. és XIX. kerületben (12. ábra).

Azonban a budapesti alapellátásban működő háziorvosok és házi gyermekorvosok átlagosan kevesebb lakos ellátásáért felelősek, mint a Pest megyében vagy az országban dolgozó kollégáik.⁵⁶ Az egy háziorvosra és házi gyermekorvosra jutó lakosok számának növekedése különösen a 2010-es évek közepétől gyorsult fel a fővárosban.

⁵⁴ *Háziorvosok és házi gyermekorvosok megye és régió szerint*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, (é. n.).

⁵⁵ *Tér-Kép 2020*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2022.

⁵⁶ Balogh Károly – Bezerédj Béláné: *Közlemények a budapesti agglomerációról 9. A lakosság egészségi állapota és egészségügyi ellátása*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal Budapesti és Pest Megyei Igazgatósága, 1999. 21.; Berza (1993): i. m. 703.



12. ábra: Az egy háziorvosra és házi gyermekorvosra jutó lakosok számának változása Budapesten, Pest megyében és Magyarországon (fő), 2000–2019

Forrás: Háziorvosok és házi gyermekorvosok megye és régió szerint (é. n.): i. m. alapján a szerzők szerkesztése

A háziorvosi és/vagy a házi gyermekorvosi rendelők minden kerületben megtalálhatók. Ezek önálló épületben vagy a helyi járóbeteg-szakrendelőben működnek. Fenntartásuk és működtetésük – hasonlóan a háziorvosi és házi gyermekorvosi ellátás megszervezéséért – a kerületi önkormányzatok feladata.

Az egészségügyi alapellátás részét képező védőnői szolgálat a nő- és anyavédelem, illetve a csecsemők és a kiskorú gyermekek gondozásának lényeges intézménye Magyarországon. Az összes hazai betöltött védőnői álláshely 15%-a Budapesten található (721 db 2019-ben). Ebből összesen 41 betöltetlen szolgálat volt 2022. júniusban a II., VIII., IX., XI., XII., XVIII., XIX., XXI. kerületekben, de többségük a hátrányos helyzetűekben található (VIII., IX., XIX., XXI.).⁵⁷

4.2. A járóbeteg-szakellátás

A járóbeteg-szakellátás rohamos fejlődésére elsősorban a nagy kórházi kapacitások megteremtése után került sor Budapesten. A közegészségügyi helyzet javításában óriási előrelépés volt, hogy a 20. század elején kiterjesztették a védőoltások alkalmazását és létrehozták a Fővárosi Fertőtlenítő Intézetet, illetve a Fővárosi Bakteriológiai és Közegészségügyi Intézetet.⁵⁸ Az 1930-as évektől az orvosi rendelőkben ingyen látták el a betegeket. A II. világháború után integrált kórház-rendelőintézeti egységek létesültek Budapesten. 1970-ben 28 tanácsai rendelőintézet és 6 járóbeteg-szakellátó végzett gyógyító

⁵⁷ Nemzeti Egészségbiztosítási Alapkezelő: *Védőnői szolgálatok*. (é. n.).

⁵⁸ Berza (1993): i. m. 702.

tevékenységet a fővárosban, amellyel párhuzamosan kiépült a gondozóintézeti és közegészségügyi hálózat is.⁵⁹ A rendszerváltozás után önkormányzati tulajdonba kerültek a szakrendelők, és feladatuk a 2000-es évek közepétől kiegészült az egynapos ellátás működtetésével is. Az elmúlt években stratégiai célkitűzés volt a budapesti járóbeteg-szakrendelők infrastrukturális megújítása és az integrált – több szakellátást és/vagy az alapellátást is magában foglaló – ellátás megvalósítása.⁶⁰

A szakorvosi járóbeteg-ellátás magasabb szintű és részben speciális szolgáltatásokat biztosít a páciensek számára. A lakosságszámhoz viszonyítva a fővárosban tapasztalható a legtöbb megjelenés a járóbeteg-szakellátásban, az országos átlag ötharmada.⁶¹ Az egészségügyi szakszolgáltatások rendszeres igénybevétele függ az egészségműveltség szintjétől, az ellátás színvonalától és az elérhetőségétől. Intézménye a járóbeteg-szakrendelő, amelyek önállóan vagy kórházakhoz integrálva, azok részlegeként működhet. A fővárosban egyenletes a szakrendelők elhelyezkedése, amelyeket tömegközlekedési eszközökkel 20–25 perc alatt érnek el a budapesti betegek. A kórházaktól független járóbeteg-szakellátó szolgáltatók korábban önkormányzati tulajdonban voltak, azonban 2013-ban lehetőség volt átadni a szakrendelők fenntartását az államnak. A fővárosban a legtöbb kerületi önkormányzat vállalta, hogy továbbra is saját hatáskörben gondoskodik a járóbeteg-szakellátásról. Például a Szent Kristóf Újbudai Szakrendelő és Egészségügyi Szolgáltató Nonprofit Kft. Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzatának tulajdonában van, amelyet 2003. júliustól vett át a fővárosi Szent Imre Kórházról. Az önkormányzati és állami fenntartású szakrendelőkön kívül alapítványi és egyházi tulajdonúak is.

Egyes külső kerületekben lévő szakrendelők a Budapest határán kívüli, szomszédos települések lakosságát is ellátják egy-egy szakterületen ellátási szerződés keretében. Hasonló együttműködés létezik több kerület esetében is: például a XXII. kerület tüdőgyógyászati szakrendeléséhez tartozik a XI. kerület közeli része. Az is előfordul a fővárosban, hogy az I. kerület járóbeteg-szakrendelője helyileg a XII. kerületben található. A járóbeteg-szakellátás területi koncentrációja a belső kerületekben (VI., VIII., IX., XIII.) tapasztalható, ahol sok esetben a Semmelweis Egyetemi Klinikák szakambulanciái tevékenységéhez kapcsolódik.

Az egynapos ellátásokat nemcsak a kórházakban, hanem a járóbeteg-szakrendelőkben is elvégzik. Számuk 2010 óta 2,7-szeresére bővült, és 2019-re 345 ezer lett.⁶² Az ország első egynapos sebészetét a főváros XIII. kerületi Szegedi úti szakrendelőjében adták át 2007. júniusban. Azóta a második legtöbb egynapos beavatkozásra (9158 db 2019-ben) ebben a kerületben került sor (*13. ábra*). Az egynapos ellátás legmagasabb esetszáma a VIII. kerületben tapasztalható a Semmelweis Egyetemi Klinikák tevékenységéhez kötődően (28 768 db 2019-ben).⁶³

⁵⁹ Mikola (1998): i. m. 158.

⁶⁰ 1425/2017. (VI. 29.) Korm. határozat az Egészséges Budapest Program végrehajtásával kapcsolatos 2017. évi forrásigény biztosításáról.

⁶¹ KSH: *Egészségügyi helyzetkép, 2019*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2021a. 39.

⁶² KSH (2021a): i. m.

⁶³ *Budapest Statisztikai Évkönyve, 2019*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2021. 84.

4.3. A fekvőbeteg-szakellátás

Budapest legrégebbi kórházát a római korban alapították (II. segédlegió valetudináriuma) a mai III. kerület területén.⁶⁴ A középkorban a mai Budapest területén közegészségügyi ellátás fő feladata a nagy járványok (pestis, kolera, hastífusz, himlő, diftéria) kezelése volt. Az első korszerű fekvőbeteg-ellátó intézménye, a Rókus Kórház a XVIII. század végén épült.⁶⁵ A kiegyezést és a városeyesítést követően a fővárosi kórházak már többféle orvosi szakmával rendelkező szakintézményekké váltak. A 20. század első felében a világháborúk súlyosan megterhelték a közegészségügyi ellátást, de a békeévekben újabb kórházépítkezések történtek (például Madarász utcai Kórház, Bajcsy-Zsilinszky Kórház), így már az 1930-as években sokkal jobb volt a fővárosban az egészségügyi infrastruktúra, mint vidéken. A 20. század második felében folytatódott a fővárosi kórházak bővítése és újak létrehozása (például Tétényi úti Kórház). A 21. század elejétől kezdve egyrészt az egészségügyi ellátásban a kórházközpontúság enyhítése vált hangsúlyossá, másrészt előtérbe került a krónikus és rehabilitációs ellátás szerepe a fekvőbeteg-intézményekben, harmadrészt az egynapos sebészet elterjedésével a kórházak feladatainak egy részét átvállalhatták a járóbeteg-szakrendelők.

A magyar egészségügyi rendszerre évtizedek óta jellemző a kórház- és Budapest-központúság, az egyes országrészek orvos- és szakdolgozói ellátottságában, valamint az egészségügyi intézmények kapacitásaiban jelentős különbségek léteznek. A kórházi ellátottság szempontjából a fővárosi fekvőbeteg-intézmények Pest megye rászoruló lakosságának jelentős részét is ellátják, de vonzáskörzetük egyes szakmákban kiterjed Komárom-Esztergom vagy Nógrád megye közeli területeire is. A kórházi ágyak fajlagos száma Budapesten a legmagasabb (102) az országban.⁶⁶

A Budapesten található állami kórházaknak kiemelt szerepköre van többek között a belgyógyászatban, gyermekgyógyászatban, sebészetben, ortopédiában. Ellátási körzetük túlmutat a főváros közigazgatási határán és kiterjed Pest megyére is. A fővárosban lévő egészségügyi intézmények kapacitásai azért olyan magasak országosan, mert Pest megye ellátásához is hozzájárulnak, illetve a megye lakossága bizonyos szolgáltatásokat csak Budapesten tud igénybe venni.⁶⁷ A fővárosban működő országos intézetek pedig Magyarország teljes lakosságának ellátásáért felelnek. Például a Gottsegen György Országos Kardiológiai Intézet, az Országos Onkológiai Intézet, az Országos Reumatológiai és Fizioterápiás Intézet, az Országos Korányi Pulmonológiai Intézet. A szanatóriumok kapacitások részben a városon kívül kaptak helyet (tüdőgyógyászat Törökbálinton), részben a fővárosi gyógyfürdőkhez kötődik (Lukács Gyógyfürdő).

A fővárosban van Magyarország és Közép-Európa vezető orvos-egészségügyi felsőoktatási intézménye, a Semmelweis Egyetem, amely egyben az ország legnagyobb

⁶⁴ Berza (1993): i. m. 702.

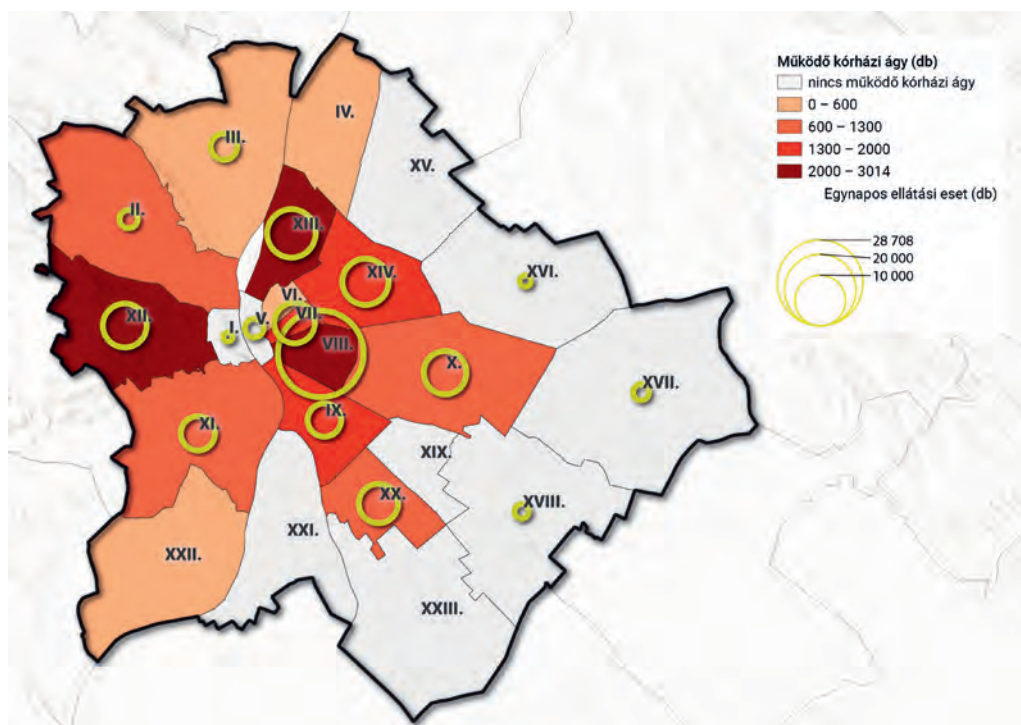
⁶⁵ Mikola (1998): i. m. 157.

⁶⁶ KSH (2021a): i. m. 32.

⁶⁷ Gárdos Éva: Az egészségügyi ellátóhálózat kapacitásai és szolgáltatásai, valamint ezek igénybevétele az 1990-es években. *Demográfia*, 39. (1996), 1. 39.

egészségügyi intézménye. Az egyetemi klinikák a gyakorlati oktatás helyszínei, de emellett a legmagasabb progresszivitási szintnek megfelelően végzik tevékenységüket Budapesten. Ez azt jelenti, hogy a legtöbb szakmai területen országos ellátási kötelezettséggel rendelkeznek, így a legsúlyosabb állapotú, komplex kezelést igénylő betegek gyógyításában vezető szerepet játszanak.

Az állami kórházak döntő többsége a belső pesti kerületekben található, főként a VIII. és IX. kerületben (Semmelweis Egyetemi Klinikák), de a XIII. és a XIV. kerületekben is számottevő kapacitású létesítmények vannak. Budán a legtöbb kórház a II. és XII. kerületben áll. Az I. és V. kerületben, illetve a külső pesti kerületekben (XV–XIX., XXI., XXII.) nincs fekvőbeteg-ellátó intézmény. A működő kórházi ágyak kerületi megoszlása kijelöli a nagyobb kórházi kapacitásokat (például a Szent János Kórház a XII. kerületben), illetve azokat a városrészeket, ahol intézményi koncentráció figyelhető meg (például a klinikák a VIII. kerületben) (13. ábra).



13. ábra: A működő kórházi ágyak száma (db) és az egynapos ellátási esetek száma (eset) Budapest kerületeiben, 2019

Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyve, 2019 (2021): i. m.

Az állami fenntartású fővárosi fekvőbeteg-ellátási intézmények az Országos Kórházi Főigazgatáshoz tartoznak, de mellettük léteznek egyházi kórházak is. Ezek például

a Budai Irgalmasrendi Kórház (II. kerület), a Magyar Református Egyház Bethesda Gyermekkórháza (XIV. kerület), a MAZSIHISZ Szeretetkórház (XIV. kerület) és a Budapesti Szent Ferenc Kórház (II. kerület).

Speciális helyzetben van a fővárosi egészségügyi intézmények között a Budapesti Módszertani Szociális Központ és Intézményei, amely a Fővárosi Önkormányzat hajléktalanellátó szervezete és 1993-ban jött létre. Az általa nyújtott egészségügyi szolgáltatások (kórházi ápolás és kezelés, 24 órás háziorvosi ügyelet, mozgó orvosi szolgálat, járóbetegellátás) telephelyei a X. és a XIII. kerületben találhatók.

4.4. Kórházbezárások Budapesten

A kórházi ágyszámok folyamatosan növekedtek Budapesten a rendszerváltozás előtti évtizedekben. Az 1960-as évek elején összesen 26 899 db, míg az 1980-as évek végén már 31 576 db működő kórházi ágy volt a fővárosban.⁶⁸ Az 1990-es évek elejétől a hazai egészségügy átalakításának egyik nagy kérdése volt a kórházi kapacitások racionalizálása, amelynek keretében számottevő leépítésre végül a 2000-es évek közepén került sor Budapesten egy törvényi rendelkezéssel.

A 2006. évi CXXXII. törvény az egészségügyi ellátórendszer fejlesztésére és struktúrájának átalakítására született, aminek célja volt a területi egyenlőtlenségek csökkentése. Az új fekvőbeteg-ellátási hierarchia kialakítása országosan, de kivált Budapesten és a Közép-Magyarország régióban járt együtt komoly átszervezési feladatokkal.⁶⁹ Az új struktúra alapelve volt egyrészt a működő kórházi ágyak csökkentése és a valós igényekhez igazítása (aktív ágyak csökkentése, krónikus ágyak növelése), valamint a területi ellátási kötelezettségek hangsúlyozása. A kórházfejlesztési törvény értelmében 2007 elején országosan 8798 kórházi ágy megszüntetésére került sor. A legnagyobb mértékű, vagyis több mint 4300 ágy leépítése a Közép-Magyarország régióban – főként Budapesten – történt meg, ami az összes ágyszámcsökkenés közel 50%-a volt.⁷⁰ Egyébként a kórházi ágyak számának csökkentése egyedül a fővárosban járt együtt intézményi bezárásokkal. Így erre a sorsra jutott a Svábhegyi Országos Gyermekallergológiai, Pulmonológiai és Fejlődésneurológiai Intézet, az Országos Pszichiátriai és Neurológiai Intézet, valamint a Schöpf-Merei Ágost Kórház és Anyavédelmi Központ, ami összesen 1200 kórházi ágy leépítésével járt együtt. Ez utóbbi később magánkórházként folytatta a működését. A bezárt kórházak feladatait más fővárosi intézmények vették át, illetve fokozatosan zárt be a Sportegészségügyi Intézet. A Magyar Honvédség Központi Honvéd Kórház, a Belügyminisztérium Központi Kórház és Intézményei, a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet, illetve az Országos Gyógyintézeti Központ (Szabolcs utcai kórház) egyesítéséből jött létre az Állami Egészségügyi Központ. Az új Központi Kórház létrejöttével önálló

⁶⁸ Berza (1993): i. m. 702.

⁶⁹ Uzzoli (2010): i. m. 431.

⁷⁰ Uzzoli Annamária: A magyar egészségügyi ellátórendszer strukturális átalakításának területi vonatkozásai. *Tér és Társadalom*, 21. (2007), 3. 107.

intézményként megszűnt a Szabolcs utcai kórház és a BM-kórház, valamint az összevonással a korábbi négy intézmény kapacitásának 52%-a épült le 2007 közepére. Hasonló intézményi összevonások történtek meg korábban a Heim Pál és a Madarász Utcai Gyermekkorház közös igazgatás alá vonásával (Heim Pál Országos Gyermekgyógyászati Intézet), valamint később a Dél-pesti Centrumkórház vagy az Észak-Közép-budai Centrum kialakításával. Míg az előbbi a Szent István Kórház, a Szent László Kórház és a Merényi Gusztáv Kórház integrációját jelenti, addig az utóbbi a Kútvölgyi Kórház és a Szent János Kórház fúziójára épül. Az Országos Baleseti és Sürgősségi Intézet is jogutód nélküli egészségügyi intézmény lett és beleolvadt a Péterfy Sándor utcai Országos Traumatológiai Intézetbe (Péterfy Kórház-Rendelőintézet és Manner Jenő Országos Traumatológiai Intézet Fiumei úti Baleseti Központja néven), de ez az egyesítés 90 aktív kórházi ágy leépítésével és 30 rehabilitációs ágy létrehozásával járt együtt.

4.5. Az egészségügyi ellátás igénybevétele

A 2019. évi ELEF az egészségügyi ellátás igénybevitelével is foglalkozott. A felmérés lakossági bevalláson alapult, amely nem feltétlenül egyezik meg az intézményi statisztikákkal, illetve az adatok nem nyújtanak információkat a magánrendelésekről. A legfontosabb megállapítása az, hogy 2014, vagyis az előző ELEF óta nem változott számottevően a különböző egészségügyi ellátásokat igénybe vevők aránya Magyarországon.⁷¹ Az eredmények alapján csak a fogászati ellátás terén figyelhető meg említésre méltó növekedés. Pozitív változás a kórházban eltöltött idő csökkenésében, és ezzel párhuzamosan a gyakoribb szakorvosi konzultációk és rutin szűrővizsgálatok egyre szélesebb körű elvégzésében tapasztalható. Általában a háziorvosi ellátással a legelégedettebbek az emberek országosan és Budapesten egyaránt.

A régiók között a fogászati ellátásban figyelhetők meg a legjelentősebb egyenlőtlenségek: míg a budapestieknek több mint a fele, addig az Észak-Magyarországon élőknek csak a 38%-a vett igénybe fogászati ellátást a felvételt megelőző 12 hónapban.⁷²

A mozgásszervi terápiás szakembereket – részben ezen ellátások piaci szolgáltatásként való megjelenésével összefüggésben – 2019-ben nagyobb arányban keresték fel a 65 év felettiek, a nők, a felsőfokú végzettségűek és a magasabb jövedelműek, valamint a budapestiek (20%-a, szemben az észak-alföldiek 11%-ával).

Az otthoni szakápolás – az ápolói, nővéri ellátás – és a házi segítségnyújtás – idősellátásban, beteg- vagy időszállításban nyújtott segítség – igénybevétele nem változott számottevően 2014 és 2019 között. Otthoni szakápolást a lakosság 1–2%-a, míg házi segítségnyújtást 2–3%-a vette igénybe 2019-ben. Az otthoni szakápolástól eltérően a házi segítségnyújtásra való igény egyértelműen magasabb a kevésbé urbanizált

⁷¹ KSH: *Európai lakossági egészségfelmérés, 2019 – Egészségügyi ellátás, 2019*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2021b.

⁷² KSH (2021b): i. m.

településeken. A falvakban, községekben minden ötödik, Budapesten csak minden 17. idős kapott házi segítségnyújtási szolgáltatást.⁷³

4.6. Magánegészségügy Budapesten – a lakásrendelőktől a multiklinikákig

Magyarországon és Budapesten egyre többen választják a magánegészségügyi szolgáltatásokat a gyógyulás és az egészségmegőrzés, betegségmegelőzés céljából, így egyre nagyobb arányban van jelen a hazai egészségügyi ellátásban ez a szektor.⁷⁴ A kereslet növekedése évek óta folyamatos, amelyet a koronavírus-járvány is csak részben és egy rövid időre akasztott meg.⁷⁵

Elsősorban Budapesten és néhány vidéki nagyvárosban a rendszerváltozás előtti években is már ismertek voltak a lakásrendelők, amelyek kezdetben csak néhány szakorvosi tevékenységre fókuszáltak konzultatív jelleggel.⁷⁶ Az 1990-es évek elejétől azonban egyre több szakmát is magukba foglaltak ezek a magánegészségügyi rendelők, sőt az évtized végétől már poliklinikaként működtek, ahol több orvosi szakma csoportpraxist alkotott. A legtöbb magántulajdonban lévő laborszolgáltató és diagnosztikai központ is csak 1989 után jelent meg az országban, de legnagyobbbrészt a fővárosban.⁷⁷ Az első komplex ellátást nyújtó magánegészségügyi intézmény, a Telki Kórház a budapesti agglomerációban alakult meg 1998-ban. Ugyan 2013-ban megszűnt ez a magánkórház, de akkor már széles körben terjedni kezdtek a magánklinikák (medical center) a fővárosban, részben pedig Budapest vonzáskörzetében. A 2020-as évek elejétől új intézményi típus jelent meg a fővárosi magánegészségügyi ellátásban: a Doktor24 Multiklinika Budapest nyugati kapujában (XI. kerület), az autópályák bevezető szakaszán nyílt meg, több mint 30 felnőtt- és gyermekszakrendeléssel, kiemelt diagnosztikai felkészültséggel, ortopédiai centrummal, 30 ágyas prémium fekvőbeteg-ellátással és modern sebészeti központtal, amely így a legújabb és az egyik legkomplexebb egészségközpont az országban.

A fővárosban megtalálható magánegészségügyi intézmények által nyújtott egészségügyi szolgáltatások fokozatosan bővültek. A rendszerváltozás előtt is már létező lakásrendelők főként fogászati, nőgyógyászati, bőrgyógyászati ellátásra szakosodtak. Az 1990-es évektől jelentek meg a laborszolgáltató és diagnosztikai magánszolgáltatók, illetve az évtized végétől egyre nagyobb igény alakult ki a plasztikai beavatkozásokra, a pszichiátriai és az addiktológiai vagy a reumatológiai és ortopédiai ellátásra, valamint a meddőségkezelésre. A 2000-es években megkezdődött a magánkórházak térhódítása, de kezdetben ezek csak néhány szakmát képviseltek (például szülészet, urológia, plasztikai

⁷³ KSH (2021b): i. m.

⁷⁴ GKI: *Az egészségügy helyzete Magyarországon nemzetközi összehasonlításban*. Budapest, GKI Gazdaságkutató Zrt., 2019. 6.

⁷⁵ Csiki Gergely: Most tényleg mindenki megrohanja a magánegészségügyi cégeket? *Portfolio*, 2020. augusztus 13.

⁷⁶ Rékassy Balázs: Virágozzék minden virág? A hazai magán egészségügyi szolgáltatók tipizálása és jövőképe. *Interdiszciplináris Magyar Egészségügy*, 13. (2014), 10. 15.

⁷⁷ Lantos Gabriella: A párhuzamos valóság – a magán-egészségügyi rendszer kiépülése. In Kolosi Tamás (szerk.): *Társadalmi riport 2018*. Budapest, Társi Zrt., 2018. 286.

sebészet). Az egynapos ellátás megjelenése az állami ellátásban egyúttal hatással volt a magánellátók által nyújtott ilyen jellegű szolgáltatásokra is az évtized második felétől. A laboratóriumi magánszolgáltatók kiszélesítették kínálatukat, és olyan speciális vizsgálatokkal jelentkezték, amelyeket az állami szolgáltatók nem tudtak megvalósítani. A diagnosztikai magánszolgáltatók a legkorszerűbb technológiai hátteret alakították ki (MR, PET/CT, UH), és egyre több fővárosi és Budapest környéki, sőt távolabb élő páciens választotta igénybevételeket prevenciós céllal, illetve az állami ellátásban növekvő várakozási idő csökkentésére. A 2010-es évektől megfigyelhető volt, hogy az újonnan alapított magánintézmények többsége már magánkórház volt, amelyekben egyre inkább igyekeztek a súlyosabb, komplikáltabb esetek ellátásához is biztosítani a megfelelő orvosi eszközöket és humán erőforrást, amely így a tőkeerős befektetők megjelenését eredményezte a hazai és fővárosi magánegészségügyben. Az évtized második felében már számottevő volt a budapesti fizetőképes kereslet megjelenése a néhány napos magánkórházi beavatkozásokban, amelyet támogatott egyrészt az egészségügyi magánbiztosítás felértékelődése, másrészt pedig az állami ellátásban növekvő problémák kényszerítő hatása.

A 2020-as évek eleje fordulatot hozott a budapesti magánegészségügyi piacon. A koronavírus-járvány első időszakában, az egészségügyi ellátások korlátozásnak idején a magánszolgáltatók is bezárásra kényszerültek. „Túlélésüket” segítette az, hogy áttáltak a Covid-tesztelésre: a PCR-, az antigén- és az antitestvizsgálatok igénybevétele tömegesen jelentkezett, ami például a SYNLAB Magyarország – labordiagnosztikai vállalat – számára közel 5 milliárd forintos emelkedést eredményezett 2020-ban 2019-hez képest.⁷⁸ Emellett a járvánnyal is összefüggésben felértékelődő egészségtudatosság miatt különféle szűrőcsomagokat hirdettek meg, előtérbe helyezték a digitális megoldásokat (online konzultációk), és a beruházásokban szorgalmazták a modernizációs beavatkozásokat.⁷⁹ Egyúttal a magánszolgáltatásokban a humán erőforrás-kapacitás növekedése is megtörtént, mert 2021 tavaszán az állami szférában a szolgáltatási jogviszony szabályozása a privát ellátás felé terelte az egészségügyi szakdolgozókat, amit tovább fokozott az is, hogy 2022. május 31-én a járványügyi veszélyhelyzet megszűnése a felmondási tilalom eltörlését is eredményezte az egészségügyben. A magánellátásban arra is felkészültek, hogy a járvány elmúltával a közfinanszírozott rendszerben a hozzáférés akadályai hosszú távon a magánszolgáltatók felé hajtja majd az embereket. Emiatt a jövőben tovább folytatják a szolgáltatások kapacitásainak és sokrétűségének bővítését. A kereslet növekedése a járvány után felszínre hozta azokat az igényeket is, hogy a páciensek egy helyen, azaz egy épületen belül tudják igénybe venni a különféle egészségügyi szolgáltatásokat az alapellátástól a szakambulanciákon át a kórházi beavatkozásokig.

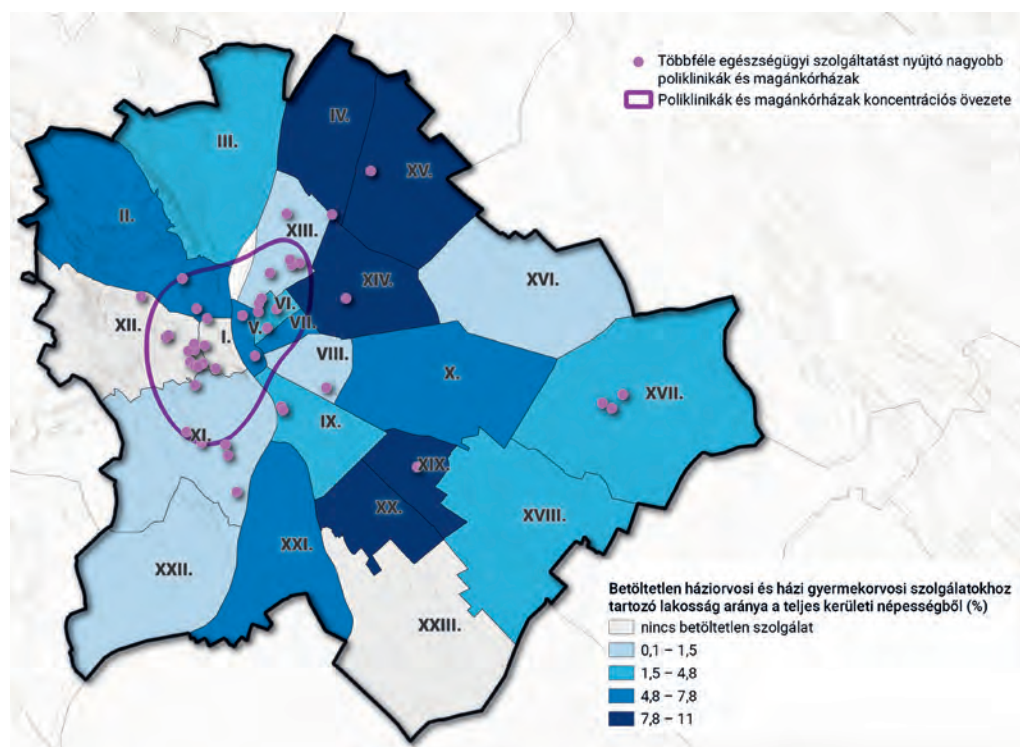
A magánegészségügy egyelőre Budapest-központú Magyarországon, a legnagyobb szereplők itt működnek, ami összesen 29 magánegészségügyi szolgáltatót jelent. Ezek például az Affidea, Doktor24 Csoport, Dr. Rose, Duna Medical Center, Emineo, FirstMed,

⁷⁸ Kormos Olga: Magánegészségügyi cégek: egyeseknek a pandémia szépen hozott a konyhára. *Mfor.hu*, 2021. június 3.

⁷⁹ Csiki Gergely: Ők azok, akik feltörik és felforgatják a magyar egészségügyet. *Portfolio*, 2021. szeptember 13.

Istenhegyi Klinika, Maternity, Medicover, Pozitron-Diagnosztika, RMC, SYNLAB, TritonLife, Wáberer Medical Center stb. A magánegészségügyi szolgáltatókat tömörítő Primus Egyesületet 2017-ben hozták létre.⁸⁰

A magánegészségügyi intézmények földrajzi elhelyezkedése jellemző térszerkezetre utal a fővárosban. Legtöbbjük nagyobb közlekedési csomópontokban (V. kerület) vagy annak közelében lévő irodaházakban (IX., XI. kerület) és forgalmas útvonalak (Váci út, Nagykörút) mentén található, míg mások inkább a zöldövezetbe (XI., XIV. kerület) települnek, sokuk pedig a magasabb státusú lakóövezetekbe (II., XII. kerület) vagy az új építésű lakónegyedekbe (XIII. kerület) költöztek (14. ábra). A magánklinikai hálózat területi koncentrációjára utal, hogy a IX. kerület egyik csomópontjában épült irodaházban integrált járó- és fekvőbeteg-ellátó centrum alakult ki a TritonLife Csoport és a Duna Medical Center egymás mellett létrehozott szolgáltatásaival.



14. ábra: A háziorvosi szolgálatok és a magánegészségügyi intézmények néhány területi jellemzője Budapest kerületeiben, 2022. június

Forrás: Nemzeti Egészségbiztosítási Alapkezelő 2022. június és magánegészségügyi szolgáltatók saját honlapja 2022. június.

⁸⁰ Kincses Gyula: A köz- és a magánszféra szerepe az egészségügyben. *Magyar Tudomány*, 180. (2019), 10. 1513.

Összefoglalás – Múlt, jelen, jövő

Az egészséggel összefüggő életminőség országosan kedvező feltételei alakultak ki Budapesten, de a társadalmi-gazdasági környezet kerületenként eltérő jellemzői miatt számottevő különbségek léteznek a fővároson belül.⁸¹ A történelem folyamán kialakult Budapest térbeli tagozódása, amely hozzájárult a funkcionális lakóövezetek elkülönüléséhez.⁸² Az elmúlt 150 évben létrejött a főváros jellegzetes városszerkezete, amely jelentős módon hatást gyakorolt az ott élő népesség élet- és munkakörülményeire, lakásviszonyaira, életszínvonalára és a különböző szolgáltatásokhoz való hozzáférés lehetőségeire. A múltból öröklött kedvező és kedvezőtlen adottságok, valamint a rendszerváltozás után körvonalazódó újszerű élethelyzetek együttesen befolyásolták az egészséggel összefüggő életminőség jelenlegi budapesti szintjét és kerületi különbségeit. Az életminőség jelenlegi különbségeire a városfejlődés is alapvető hatással volt az elmúlt évtizedekben. Ennek egyik következménye, hogy az alacsonyabb társadalmi státusúak a térben inkább több, de kis kiterjedésű területen és léptékben szegregálódtak Budapesten, míg a magasabb státusúak kevesebb, de nagyobb és homogén területen koncentráálódtak.⁸³

Ezt tükrözi az egészséggel összefüggő életminőség objektív és szubjektív elemeinek alakulása is. Az objektív mutatók (például halálozások, életesélyek) egyrészt európai uniós összehasonlításban még mindig kedvezőtlenek, de az országon belül Budapest hagyományosan is kedvező helyzetben van, és ez folyamatosan javulni látszik. Ugyanakkor a városon belüli egyenlőtlenségek továbbra is jelentősek, bár – a nagyvárosi tér átalakulásával párhuzamosan – az utóbbi évtizedben sokat változtak.

A 2020–2022-es Covid–19-járvány felszínre hozta országosan és a fővárosban is azokat a kihívásokat, amelyekkel az elmúlt években a magyar egészségügynek szembe kellett néznie. Azonban a kialakult járványügyi veszélyhelyzet nagymértékben hozzájárult az ellentmondások elmélyüléséhez és a problémák kiéleződéséhez. A jövő nagy kérdése, hogy rövid vagy középtávon sikerül-e a kihívásokat kezelni, a problémákat megoldani, és hosszú távon további előnyöket kovácsolni a meglévő erősségekből.

Ahogy a fentiekben bemutattuk, egyfajta kettősség jellemzi Budapest egészségügyi helyzetét. A főváros lakosságának egészségi állapota a legkedvezőbbek egyike az országban, két budai kerületben a legjobbak az életkilátások Magyarországon. Ugyanakkor jelentékeny különbségek figyelhetők meg az egyes kerületek népességének egészségi állapotában. Ezek az eltérések országosan is számottevők, illetve a kedvezőtlenebb helyzetű kerületek egyes egészségmutatói az országos átlaghoz képest is rosszabbak. Az egészségi állapotban meglévő társadalmi-területi különbségek – az egészségügyenlőtlenségek – párosulnak az egészségügyi ellátórendszer ellentmondásaival.

A Covid–19-járvány közvetlen, hosszú távú hatásai az egészségi állapotban és az egészségügyi ellátásban akár a pandémia után évekkel később is jelentkezhetnek.

⁸¹ Csébi (2015): i. m. 31.

⁸² Kovács–Dövényi (2021): i. m. 135.

⁸³ Csanádi Gábor – Ladányi János: *Budapest térbeli-társadalmi szerkezetének változásai*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1992. 132.

A járványügyi veszélyhelyzet alatt, 2020. március 11. és 2022. május 31. között hosszú hónapokig csak részlegesen működött az egészségügy, így számos módon nehezült az ellátáshoz való hozzáférés. Ez a krónikus betegeknek az egészségproblémák fokozódásához, egészségromláshoz és/vagy elkerülhető halálozáshoz vezethet a jövőben. Például az elmaradt szűrések miatt később diagnosztizálják a daganatos megbetegedéseket, ami a pácienseknél a túlélési esélyeket is ronthatja. Emiatt mind az országban, mind Budapesten növekedhet az egészségügyi szolgáltatások igénybevétele a következő években, így az állandósuló túlterheltségre fel kell készülni a megfelelő ellátásfajtákkal, amihez optimális működési kapacitásokat szükséges megteremteni.

A koronavírus-fertőzésen átesetteknél a Covid-19-betegség mellékhatásai és utóhatásai a jövőben alakulhatnak ki. A posztakut vagy hosszú Covid-szindróma bárkit érinthet, akit megfertőzött a SARS-CoV-2 vírus, és a fertőzés súlyosságától függetlenül, később egészségügyi ellátásra szorulhat. Ellátásukra 2021. tavasz óta egyre több poszt-Covid szakambulancia áll rendelkezésre, köztük a Semmelweis Egyetemen is, de valószínűsíthető, hogy számukat a jövőben növelni szükséges. Kifejezetten a gyermekek számára nyílt ilyen ambulancia I. Számú Gyermekgyógyászati Klinikán Budapesten 2021. márciusban.

A járvány közvetett hatásai, a lelki-mentális zavarok, a depressziós tünetegyüttes, a pszichoszomatikus betegségek szintén a járvány elmúltával jelentkezhetnek. A lezárások és a bezártság miatti magányosság, a fertőzéstől való félelem, az új helyzettel járó szorongás, a távmunka és távoktatás okozta feszültségérzés vagy a poszttraumás stressz nagymértékben hozzájárult a pszichés problémák kialakulásához és elmélyüléséhez. A jövőben nagyobb figyelmet kell fordítani arra, hogy az állami ellátás is megfelelő pszichológiai/pszichiátriai szolgáltatást tudjon nyújtani a betegek számára, akár társadalombiztosítási alapon is. Ebben segíthetnek az Egészségfejlesztési Irodák (EFI), amelyeknek kiemelt szerepe van a lelki egészség védelmében. Az országban összesen 112 db EFI működött 2022-ben, ebből 6 db Budapesten a III., IV., XI., XII., XIV., XX. kerületekben. A budapesti agglomeráció következő településein található EFI: Biatorbágyon, Bicskén, Ercsiben, Monorierdőn, Szentendrén, Vácott.

A járvány mentális következményei súlyosan érintették a gyermekeket és fiatalokat is (személytelenné váló oktatás, elszigetelődés, újszerű hírfogyasztás miatt). Számukra új osztályt alakítottak ki az ország legnagyobb gyermekpszichiátriai intézményében, a Vadaskert Kórház és Szakambulancián (II. kerület).

Budapest egészségügyi ellátórendszerében lassú és fokozatos változás indulhat meg a közeljövőben. A folyamat lényegében a párhuzamos ellátások megszüntetésére, illetve a szakmai elvű és területi alapú koncentrációra épülhet. Ez a fővárosi szinten megvalósított átalakítási modell szolgálhat a későbbiekben a magyar egészségügyi rendszer átrendeződéséhez.⁸⁴ A fő fejlesztési irányok megnevezése és kijelölése már a 2011. évi Semmelweis Tervben is szerepeltek, amely a hazai egészségügyi rendszer megújításának stratégiai dokumentuma volt. A nemzeti szintű szakmai koncepció Budapest-specifikus elemeinek részletezését pedig a 2012. évi Budapest Egészségterv tartalmazta.

⁸⁴ Gaál Péter: Hogyan tovább? Az egészségügyi rendszer fejlesztésének stratégiai irányai a Semmelweis Terv értelmezési keretében. *Interdiszciplináris Magyar Egészségügy*, 12. (2013), 3. 10.

A nemzeti és fővárosi stratégiai fejlesztési irányok fontos részlete a területi elv érvényesítése, amely a gyakorlatban az intézményi koncentráció érvényesülését eredményezheti. Az egyik ilyen elképzelés, hogy a sürgősségi ellátás Budapesten csak néhány központban történhet meg, amihez olyan fővárosi intézményeket kell kijelölni, amelyekbe integrálható minden olyan szakma, amely a sürgősségi ellátásban szerepet játszik.

A főváros és Pest megye egészségügyi intézményeinek fejlesztését célozza meg az Egészséges Budapest Program, amelynek részeként a 2010-es évek végétől zajlik a térségben található több országos intézet, kórház és szakrendelők megújítása összesen 700 milliárd forint keretösszegben. A program során például új diagnosztikai tömb épül az Országos Onkológiai Intézetben, megújul és kibővül a Szent János Kórház, és összesen 32 szakrendelő újul meg. A járóbeteg-szakrendelők megújításában fő feladatként jelenik meg az egynapos ellátások fejlesztése, amely így már a következő években tehermentesítheti a fővárosi háziorvosi szolgálatokat. Szintén a középtávú célok között szerepel a Dél-budai Centrumkórház felépítése 1200 ágygal a XI. kerületben, amelynek az ellátási területe Pest megyén is túlmutathat.

Az egészségügyi alapellátás részeként a fővárosi háziorvosi és házi gyermekorvosi szolgálatok a jövőben folytatni fogják a praxisközösségek létrehozását, amely lehetőséget nyújt a prevenciós tevékenységek előtérbe helyezésére. Már rövid távon várható a háziorvosi ellátás megerősödése Budapesten, amihez hozzájárulhat a járvány miatt felgyorsult egészségügyi digitalizáció is. Ennek fontos eleme lehet a jövőben a távgyógyászat és a telemedicina széles körű alkalmazása a háziorvosi és házi gyermekorvosi ellátásban. A kedvező fejlemények mellett azonban már középtávon számítani lehet arra, hogy nagy számban fognak nyugdíjba vonulni a fővárosi háziorvosok és házi gyermekorvosok.

A fővárosi magánegészségügyi szektor jövőjét összességében egymással ellentétes tényezők határozhatják meg. A koronavírus-járvány miatt sokakban felértékelődött az egészség, a javuló egészségtudatosság pedig a magánszolgáltatók által széles körben kínált szűrőcsomagok iránti keresletet növelheti már rövid távon. A járvány miatt az állami egészségügyben fokozódó kihívások – csökkenő kapacitások, nehezező hozzáférés, várólisták hosszabbodása – szintén a magánegészségügy felértékelődését eredményezheti. Ennek gátja lehet, hogy az infláció növekedése és a gazdasági válság elmélyülése a fizetőképes kereslet zsugorodásához vezethet már 2022-ben is. A társadalmi polarizálódás végeredményben az egészségegyenlőtlenségek kiéleződésével járhat együtt: a jövőben kevesek kiváltsága lehet a magánszolgáltatásokhoz való hozzáférés, illetve a középosztály számára növekvő anyagi terheket jelenthet a magánegészségügy igénybevétele.

A közfinanszírozott egészségügyi rendszer leterheltségét enyhíthetik azok a jövőbeli lehetséges szakpolitikai intézkedések, amelyek jogszabályi környezetet teremthetnek meg a kiegészítő jellegű, magánegészségügyi szolgáltatásra szóló biztosításhoz. Emellett megfelelő szabályozással szintúgy kialakíthatók azok a feltételek, amelyek segítségével meglévő állami forrásokkal, egészségbiztosítási alapon lehetne hozzáférést nyújtani a magánszolgáltatásokhoz.

Az egészségügyi magánszolgáltatások iránti kereslet többféle átalakuláson ment át Magyarországon és Budapesten a járvánnyal összefüggésben. Feltételezhető, hogy a járvány lecsengésével a nagyobb volumenű új beruházások száma csökkenni fog a magánegészségügyben. A szolgáltatási paletta kiszélesítése, illetve a járvány alatt megkezdett digitalizáció is lassulhat. Az általános recessziós gazdasági környezet nem kedvez majd a magánszolgáltatók vidéki bővülésének, ezért a következő években nagyobbra várható a budapesti magánegészségügyi vállalkozások területi koncentrációja várható.

Felhasznált irodalom

- 1425/2017. (VI. 29.) Korm. határozat az Egészséges Budapest Program végrehajtásával kapcsolatos 2017. évi forrásigény biztosításáról.
- Ádány Róza (szerk.): *Budapest egészségterv 2012*. Debrecen, Debreceni Egyetem Orvos- és Egészségtudományi Centrum Népegészségügyi Kar, 2012.
- Balogh Károly – Bezerédj Béláné: *Közlemények a budapesti agglomerációról 9. A lakosság egészségi állapota és egészségügyi ellátása*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal Budapesti és Pest Megyei Igazgatósága, 1999.
- Berza László (főszerk.): *Budapest lexikon*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1993.
- Budapest Statisztikai Évkönyve, 2019*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2021.
- Bukodi Erzsébet: Társadalmi jelzőszámok – elméletek és megközelítések. *Szociológiai Szemle*, 11. (2001), 2. 35–58.
- Csanádi Gábor – Ladányi János: *Budapest térbeni-társadalmi szerkezetének változásai*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1992.
- Csapó Tamás – Lenner Tibor: *Budapest településmorfológiája*. Szombathely, Savaria University Press, 2015.
- Csébi Márk: A budapesti kerületek életminőségének területi egyenlőtlenségei. In Berkes Judit – Kecskés Petra (szerk.): *„Távol és közel, az elmúlt 25 év területi folyamatai, szerkezetei, intézményei, ahogy az új generáció látja.”* Győr, Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, 2015. 26–34.
- Csébi Márk: Az életminőség kutatása városi terekben. *Településföldrajzi Tanulmányok*, 5. (2016), 3–4. 51–65.
- Csiki Gergely: Most tényleg mindenki megrohanja a magánegészségügyi cégeket? *Portfolio*, 2020. augusztus 13. Online: www.portfolio.hu/gazdasag/20200813/most-tenyleg-mindenki-megrohanja-a-maganegeszsegugyi-cegeket-444234
- Csiki Gergely: Ők azok, akik feltörik és felforgatják a magyar egészségügyet. *Portfolio*, 2021. szeptember 13. Online: www.portfolio.hu/gazdasag/20210913/ok-azok-akik-feltorik-es-felforgatjak-a-magyar-egeszsegugyet-499994
- Egedy Tamás: *Városrehabilitáció és életminőség*. Budapest, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, 2009.
- Egészségesen várható élettartam régió szerint*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, (é. n.). Online: www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0053.html
- Gaál Péter: Hogyan tovább? Az egészségügyi rendszer fejlesztésének stratégiai irányai a Semmelweis Terv értelmezési keretében. *Interdiszciplináris Magyar Egészségügy*, 12. (2013), 3. 9–14.

- Gárdos Éva: Az egészségügyi ellátóhálózat kapacitásai és szolgáltatásai, valamint ezek igénybevétele az 1990-es években. *Demográfia*, 39. (1996), 1. 38–53.
- GKI: *Az egészségügy helyzete Magyarországon nemzetközi összehasonlításban*. Budapest, GKI Gazdaságkutató Zrt., 2019. Online: www.gki.hu/wp-content/uploads/2019/05/GKI-Az-eg%C3%A9szs%C3%A9g%C3%BCgy-helyzete-20190409.pdf
- Háziorvosok és házi gyermekorvosok megye és régió szerint. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, (é. n.). Online: www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_fea002b.html
- Igari András: A negyedik hullám berobbanásának nyomában: miért ekkor, miért így és miért ott? *Portfolio*, 2021. november 22. Online: www.portfolio.hu/gazdasag/20211122/a-negyedik-hullam-berobbanasanak-nyomaban-miert-ekkor-miert-igy-es-miert-ott-511914
- Izsák Éva – Probáld Ferenc – Uzzoli Annamária: Természeti adottságok és életminőség Budapesten. In Szabó Valéria – Orosz Zoltán – Nagy Richárd – Fazekas István (szerk.): *IV. Magyar Földrajzi Konferencia*. Debrecen, Debreceni Egyetem, 2008. 265–270.
- Józan Péter: A budapesti halandósági különbségek ökológiai vizsgálata, 1980–1983. *Demográfia*, 29. (1986), 2–3. 193–342.
- Józan Péter: Epidemiológiai válság Magyarországon a kilencvenes években I. *Statisztikai Szemle*, 72. (1994), 1. 5–21.
- Józan Péter: A halandóság alapirányzata a 20. században, és az ezredforduló halálozási viszonyai Magyarországon. *Magyar Tudomány*, 48. (2002), 4. 419–440.
- Kincses Gyula: A köz- és a magánszféra szerepe az egészségügyben. *Magyar Tudomány*, 180. (2019), 10. 1510–1522.
- Komjáthy Dénes: A szubjektív jóllét vizsgálata Budapest V. és XIX. kerületének példáján. *Földrajzi Közlemények*, 138. (2014), 4. 322–333.
- Kopp Mária – Kovács Mónika Erika (szerk.): *A magyar népesség életminősége az ezredfordulón*. Budapest, Medicina Kiadó, 2006.
- Kopp Mária – Skrabski Árpád – Székely András: Az életminőség nemi, életkor szerinti és területi jellemzői a magyar népesség körében a Hungarostudy 2002 vizsgálat alapján. In Kopp Mária – Kovács Mónika Erika (szerk.): *A magyar népesség életminősége az ezredfordulón*. Budapest, Medicina Kiadó, 2006. 84–105.
- Kormos Olga: Magánegészségügyi cégek: egyeseknek a pandémia szépen hozott a konyhára. *Mfor.hu*, 2021. június 3. Online: <https://mfor.hu/cikkek/makro/maganegeszsegugyi-cegek-egyesekek-a-pandemia-szepen-hozott-a-konyhara.html>
- Kovács Sándor Zsolt – Uzzoli Annamária: A koronavírus-járvány jelenlegi és várható egészségkockázatainak területi különbségei Magyarországon. *Tér és Társadalom*, 34. (2020), 2. 155–170.
- Kovács Sándor Zsolt – Koós Bálint – Uzzoli Annamária – Páger Balázs – Egyed Ildikó: Regional Effects of the COVID-19 Pandemic and Policy Responses in Hungary. *R-Economy*, 6. (2020), 3. 208–221.
- Kovács Zoltán – Dövényi Zoltán: Budapest és térsége. In Kocsis Károly – Kovács Zoltán – Nemerikényi Zsombor – Kincses Áron – Tóth Géza (szerk.): *Magyarország Nemzeti Atlasza. III. Társadalom*. Budapest, Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet, 2021. 128–139.
- KSH: *A főváros 120 éve, 1873–1993*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal Pest megyei Igazgatóság, 1995.
- KSH: *Egészségügyi helyzetkép, 2019*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2021a. Online: www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/egeszsegugyi_helyzetkep_2019.pdf

- KSH: *Európai lakossági egészségfelmérés, 2019 – Egészségügyi ellátás, 2019*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2021b. Online: www.ksh.hu/apps/shop.kiadvany?p_o_kiadvany_id=1063976&p_temakor_kod=KSH&p_lang=HU
- KSH: *Európai lakossági egészségfelmérés, 2019 – Szubjektív jóllét, mentális egészség, 2019*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2021c. Online: www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/elef/szubjektiv_jolet_2019/index.html
- KSH: *Születéskor várható átlagos élettartam – járási adatok 2020. évre*. Egyedi kérésre összeállított táblázatos adatállomány. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2022.
- Lantos Gabriella: A párhuzamos valóság – a magán-egészségügyi rendszer kiépülése. In Kolosi Tamás (szerk.): *Társadalmi riport 2018*. Budapest, Társi Zrt., 2018. 286–308.
- Lennert József: A SARS-COV-2 vírus magyarországi terjedésének ágens alapú modellezése – az első járványhullám tapasztalatai. *Tér és Társadalom*, 35. (2021), 3. 3–32.
- Michalkó Gábor: *Boldogító utazás. A turizmus és az életminőség kapcsolatának magyarországi vonatkozásai*. Budapest, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, 2010.
- Mikola István: Egészségügy. In Kasza Sándor (főszerk.): *Budapest kézikönyve. I. A főváros általános leírása*. Budapest, CEBA, 1998. 156–159.
- Nemzeti Egészségbiztosítási Alapkezelő: *Védőnői szolgálatok*. (é. n.). Online: www.neak.gov.hu/felso_menu/lakossagnak/szerzodott_szolgaltatok/vedonoi_szolgaltatok.html
- Pál Viktor – Uzzoli Annamária – Boros Lajos – Fabula Szabolcs – Trócsányi András – Nagy Gábor – Pirisi Gábor – Kovalcsik Tamás: Életkörülmények, életminőség. Az életkörülmények és az életminőség emberi oldala. In Kocsis Károly – Kovács Zoltán – Nemerikényi Zsombor – Kincses Áron – Tóth Géza (szerk.): *Magyarország Nemzeti Atlasza. III. Társadalom*. Budapest, Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet, 2021a. 150–159.
- Pál Viktor – Boros Lajos – Trócsányi András – Uzzoli Annamária – Nagy Gyula – Kovalcsik Tamás – Szilassi Péter – Gál Tamás – Gulyás Ágnes – Pirisi Gábor – Ilcsikné Makra Zsófia – Lados Gábor: Életkörülmények, életminőség. Az életkörülmények és az életminőség települési oldala. Települési környezet. In Kocsis Károly – Kovács Zoltán – Nemerikényi Zsombor – Kincses Áron – Tóth Géza (szerk.): *Magyarország Nemzeti Atlasza. III. Társadalom*. Budapest, Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet, 2021b. 170–175.
- Papp Sándor – Nagy Gyula – Boros Lajos: A kedvezményezett települések objektív életminőség alapján történő lehatárolási lehetőségei. *Területi Statisztika*, 57. (2017), 6. 639–664. Online: <https://doi.org/10.15196/TS570603>
- Perczel Anna: Városrendezés a Józsefvárosban. *Tér és Társadalom*, 6. (1992), 3–4. 11–45.
- Rékassy Balázs: Virágozzék minden virág? A hazai magán egészségügyi szolgáltatók tipizálása és jövőképe. *Interdiszciplináris Magyar Egészségügy*, 13. (2014), 10. 12–19.
- Semmelweis Terv az egészségügy megmentésére. Újraélesztett egészségügy – Gyógyuló Magyarország*. Szakmai koncepció. Budapest, Nemzeti Erőforrás Minisztérium Egészségügyért Felelős Államtitkárság, 2011.
- Szirmai Viktória (szerk.): *A területi egyenlőtlenségektől a társadalmi jól-lét felé*. Székesfehérvár, Kodolányi János Főiskola, 2015.
- Születéskor várható átlagos élettartam, átlagéletkor nem, megye és régió szerint*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, (é. n.). Online: www.ksh.hu/stadat_files/nep/hu/nep0039.html
- Tér-Kép 2020*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2022. Online: www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/ter_kep_2020.pdf

- Területi Statisztikai Évkönyv, 2019.* Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2021.
- Tokaji Károlyné – Faragó Miklós – Boros Julianna: Objektíven szubjektív. *Statisztikai Szemle*, 89. (2011), 7–8. 768–789.
- Utasi Ágnes (szerk.): *Az életminőség feltételei.* Budapest, MTA Politikai Tudományok Intézete, 2007.
- Uzzoli Annamária: A magyar egészségügyi ellátórendszer strukturális átalakításának területi vonatkozásai. *Tér és Társadalom*, 21. (2007), 3. 103–115.
- Uzzoli Annamária: Az egészségi állapot területi különbségei a közép-magyarországi régióban. *Területi Statisztika*, 48. (2008), 3. 357–366.
- Uzzoli Annamária: A Közép-Magyarországi régió egészségügyi helyzete. In Csiszér Zoltán (szerk.): *Közép-Magyarországi régió.* I. kötet. Budapest, Csiszér Kiadó, 2010. 423–444.
- Uzzoli Annamária – Kovács Sándor Zsolt – Páger Balázs – Szabó Tamás: A hazai COVID–19-járványhullámok területi különbségei. *Területi Statisztika*, 61. (2021), 3. 291–319.

A budapesti agglomeráció kialakulása, fejlődése és változó térszerkezete

Bevezetés

Az agglomeráció az általános szóhasználatban tömörülést jelent, és első megközelítésben a városföldrajzban is valami hasonlót kíván kifejezni. Az első kérdés nyilván az, hogy milyen jellemzői és sajátosságai vannak az olyan tömörülésnek, aminek városföldrajzi tartalma van. Másként megfogalmazva úgy tehetők fel a kérdések, hogy milyen tényezők koncentrálódása alakít ki egy olyan tömörülést, ami alapján a tér egy szegmensét agglomerációnak lehet nevezni. Ehhez kapcsolódik az a probléma is, hogy milyen módon lehet meghúzni az agglomeráció határait, azaz hol simul bele a tömörülés a más jellegű területekbe.

A fenti kérdésekre nincsenek olyan válaszok, amelyek általánosan elfogadottak lennének a szakirodalomban, így az agglomerációkutatás jelenleg is a városföldrajz neuralgikus pontjának számít. Az agglomerációk belső szerkezete és lehatárolása általában sűrűségi, strukturális és viszonyítási jellemzők felhasználásával történik. Ebben a megközelítésben több, egymástól közel sem független mutatócsoport alakítható ki:

- *Demográfiai mutatók* a lakossűrűség és a népesség szerkezetének leírására. Ezeket a jellemzőket használják leginkább az agglomerációk lehatárolására, hiszen a népszámlálások könnyen hozzáférhető adatokat szolgáltatnak erre vonatkozóan.
- *Gazdasági mutatók* a foglalkozási szerkezet, a gazdasági struktúra, a munkaerőpiac, a népesség képzettségi szintjének bemutatására. A népszámlálásokból ez esetben is meríthetünk adatokat.
- *Hálózati mutatók* a közlekedési hálózat sűrűsége és az elérhetőségek leírására. Ezeket a mutatókat is gyakran használják az agglomerációk lehatárolására, bár az adatok elérhetősége már nehezebb.
- *Ökológiai mutatók* a környezeti állapot bemutatására.
- *Városépítészeti és morfológiai mutatók* a beépítés jellemzőinek áttekintésére.¹

Arra természetesen ritkán van lehetőség, hogy egy agglomeráció vizsgálatánál a szóba jöhető mutatók teljes tárházát alkalmazzuk. Így van ez esetünkben is: a budapesti agglomeráció hosszú távú vizsgálatánál az egyes időszakokban igyekeztünk a leginkább releváns mutatókat használni, nem törekedve a teljességre.

Erre már csak azért is szükség volt, mert az időben visszafelé haladva szükségsszerűen csökken a felhasználható mutatók száma. Ez azonban valójában nem jelent komoly

¹ Wolf Gaebe: *Verdichtungsräume*. Stuttgart, Teubner, 1987. 18.

problémát, mert a mintegy másfél évszázadot átfogó áttekintés folyamatában mutatja be a budapesti agglomeráció kialakulását: kezdetben csak az agglomerálódás első jelei mutathatók ki, a következő szakaszban már agglomerálódó térségről beszélhetünk, s ezt követően alakul ki a tényleges agglomeráció. Így ebben a fejezetben, összességében folyamatok és struktúrák együttes bemutatására teszünk kísérletet.

1. Az agglomeráció térszerkezetét formáló tényezők

Térszerkezet alatt értjük a természetes és infrastrukturális tájelemek, köztük a települések, a közlekedési tengelyek és a gazdaság által meghatározott térbeli funkcionális elrendeződést. Térszerkezeti szempontból Budapest és agglomerációja minden bizonnyal hazánk egyik legösszetettebb földrajzi egysége. A napjainkban budapesti agglomerációnak hívott téregység kialakulása és jelenlegi térszerkezete hosszú történelmi fejlődés eredménye, amely természeti, politikai, gazdasági és társadalmi tényezők együttes hatására jött létre.

A *természeti tényezők* sorából kiemelkedik a domborzat és a vízrajz, ez utóbbi legjelentősebb térszerkezetformáló eleme a Duna. Domborzati szempontból az agglomeráció két részre osztható, területén találkozunk északnyugatról a középhegységi övezet (Budai-hegység, Pilis, Visegrádi-hegység) és délkeletről az Alföld. A hegyvidék és síkság találkozása, valamint a Dunán létesített átkelőhely (tabáni rév) együttesen jelentette a városfejlődés korai helyzeti energiáit.²

A *politikai tényezők* közül feltétlenül élre kívánczik a térség – földrajzi fekvéséből is fakadó – geopolitikai helyzete. A Kárpát-medence központi, sűrűn lakott térségeként már kezdetektől vezető szerepet játszott a magyar államiség kialakulásában (még ha Esztergom és Székesfehérvár ma kívül is esik rajta), s a 13. századtól kezdve – a török időket leszámítva – a fővárosi funkció is jórészt ide összpontosult. A politika szerepe érhető tetten Budapest 1873-as létrehozásában, majd a főváros területének 1950-ben történt jelentős megnövelésében is. A Budapest köré szerveződő, s a politika által mindenkor támogatott, erősen centralizált közlekedési hálózat ugyancsak hatást gyakorolt a városrégió településhálójára, valamint a gazdaság térbeli rendjére.

A *gazdasági tényezők* közül elsőként említhetők a modern iparosítás térszerkezetformáló hatásai. A kiegyezést követően a Duna tengelye, az itt összefutó vasútvonalak, a korán meginduló és viharos urbanizáció mind mágnesként vonzották az ipart, majd később a szolgáltatások megtelepedését. A korán meginduló kapitalista iparosodás a gazdaság különböző szereplőinek tömörülését („agglomerálódását”) vonta magával. A szocialista korszak beruházásai (új ipari telephelyek, repülőtér, autópályák stb.) tovább színezték az amúgy is kusza térstruktúrát. A rendszerváltozást követően meginduló gazdasági szerkezetváltás szintén erőteljesen rányomta bélyegét a Budapest

² Mendöl Tibor: Budapest. In Bulla Béla – Mendöl Tibor: *A Kárpát-medence földrajza*. Budapest, Egyetemi Nyomda, 1947. 557.

körüli településagglomeráció térszerkezetére. A hagyományos ipari tevékenységeknek otthont adó budapesti iparforgalmi öv szerepe lecsökkent, az új posztfordista gazdaság pedig egyre inkább az elővárosi övbe, sőt azon túl, a kiépülő autópályák mentén, illetve a közlekedési csomópontokba települt.³ A posztfordista gazdaság megjelenése a korábbi városellátó öv egyoldalú agrárfunkciójában (például Csepel-sziget északi része, Vecsés) gyors átalakulást hozott, új ipari telephelyek, logisztikai központok, irodavárosok jelentek meg.

Talán a *társadalmi tényezők* szerepe érvényesült legközvetettebben a városrégió térszerkezetének kialakulásában, bár ez is korai időktől fogva jelen van. A török kort követően, részben a népességtelepítések nyomán a régió etnikailag rendkívül heterogénné vált (németek, szlovákok, szerbek). A különböző népek magukkal hozták települési és gazdálkodási szokásaikat, építkezési hagyományaikat, ami ugyancsak hatott az agglomeráció belső szerkezetére. A társadalmi tényezők szerepe igazából azonban a városrobbanás és modern urbanizáció megjelenésétől, nagyjából a kiegyezéstől vált egyre hangsúlyosabbá, elsősorban a migrációnak köszönhetően. A kiegyezés óta ez a térség a Kárpát-medence elsőszámú vándorlási célterülete, ahol egy nagyváros és a vele szoros szimbiózisban álló elővárosok közel 3 milliós komplex egysége alakult ki. Ez a Budapest felé irányuló – közel egy évszázados – erőteljes koncentrációs mozgás az 1970-es, 1980-as évekre enyhült, előbb stagnálásba, majd az 1990-es évek elejétől ellentétes irányú vándorlásba váltott át. A Budapest körül kiépülő autópálya-gyűrű és a kivezető gyorsforgalmi utak a népesség robbanásszerű szuburbanizációját eredményezték. Ennek révén jelentősen nőtt a főváros környékén a beépítés sűrűsége, a korábbi zártkertek, üdülőövezetek is állandóan lakottá váltak, miközben a természetes területek aránya jelentősen csökkent. A tehetős népesség kiáramlása az ezredfordulóra már a távolabbi, korábban érintetlen falusi körzeteket is elérte.

Látható, hogy a négy tényezőcsoport időben és térben eltérő módon hatott a budapesti agglomeráció térszerkezetére, ezért a jelenlegi helyzet jobb megértése érdekében előbb a folyamat történelmi hátterét tekintjük át.

2. Az agglomeráció korai története, formálódó térszerkezete

A budapesti agglomeráció mai térszerkezete hosszú történelmi fejlődés eredménye. Ez a régió a Kárpát-medence központi, sűrűn lakott térségeként már a korai időktől kezdve kitüntetett szerepet játszott, Pest és Buda találkozásánál futottak össze a középkori távolsági kereskedelmi útvonalak, majd a 19. század derekától kiépülő Kárpát-medencei vasútvonalak is e csomópontban találkoztak. Mindez átlagon felüli népsűrűséget eredményezett, s megteremtette a lehetőséget a települések közötti szoros kapcsolatok kialakulására.

³ Kovács Zoltán – Sági Zsolt – Dövényi Zoltán: A gazdasági átalakulás földrajzi jellemzői a budapesti agglomerációban. *Földrajzi Értesítő*, 50. (2001), 1–4. 191.

2.1. A korai agglomerálódás népesedési tényezői

Az elmúlt néhány évtizedben Budapest és agglomerációja közötti népességmozgás legtöbbet vizsgált folyamata kétségkívül a szuburbanizáció volt, amelynek keretében jelentős számú népesség vándorolt ki a fővárosból a környező térségekbe, jelentősen erősítve a lakófunkciót az agglomerációban. Az ilyen centrifugális migrációs folyamat azonban korábban sem volt ismeretlen a fővárosban és környékén, sőt Magyarország dualizmus kori történetében Budapest városrégiójában a dekoncentrációs vándorlási irányok is jelen voltak.

A 18. század végétől a kiegyezésig még a történetileg kialakult hagyományos vándorlási minta volt a jellemző, azaz Pest-Buda dinamikus népességnövekedésének elsődleges forrása a bevándorlás volt. Ennek következtében az 1860-as évek végén a főváros lakosságának közel kétharmada nem helybeli születésű, hanem bevándorló volt. A későbbi Kis-Budapest magját alkotó Pest, Buda és Óbuda együttes népességszáma a kiegyezés (1867) idején már elérte a 270 ezer főt, s a városegysítést szentesítő 1872-es törvény lényegében a korai agglomerálódás tényét ismerte el.

Ez a koncentrációs folyamat a kiegyezést követő negyed évszázadban sem változott lényegesen, gyors népességnövekedés ment végbe. Az új főváros népességszáma 1910-ig megháromszorozódott és elérte a 880 ezer főt. Akkor az a viszonylag ritka eset állt elő, hogy mind a központi település (Budapest), mind az elővárosi övezet (az 1950-ben Budapesthez csatolt települések), valamint az agglomeráció települései egyaránt gyors népességnövekedést értek el.

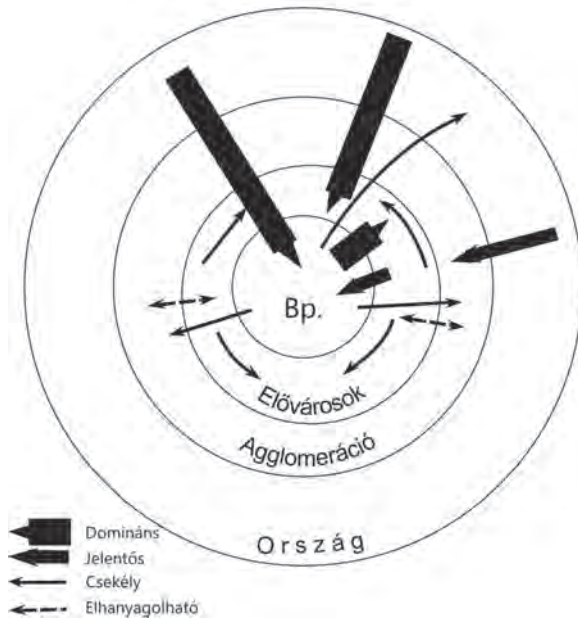
A 20. század első évtizede viszont már a nagy átrendeződés időszaka a városrégió három jól lehatárolható térsége (Kis-Budapest, elővárosok, agglomeráció) között. Az elővárosi övezet népességnövekedése még mindig nagyon dinamikus, tíz év alatt újabb 80%-os gyarapodással 1910-ben már 217 ezerre nőtt az itt élők száma. Ezzel szemben a főváros népességnövekedésének a dinamizmusa megtört, ebben a dekádban mindössze 20%-kal gyarapodott a népessége. Ennél még az agglomerációban is nagyobb volt a növekedés (25%).

Mivel a természetes szaporodás terén nem volt látványos különbség a három térség között, egyértelmű, hogy a változások a migráció eltérő alakulásához köthetők. A bevándorlás leginkább az elővárosi övezetben volt meghatározó a népességgyarapodásban: ennek háromnegyed részét a migrációs nyereség tette ki. Budapest esetében ez 55%, az agglomerációban pedig közel 45%. Már a kortárs statisztikai szakirodalomban is megfogalmazódott, hogy a Budapest körüli települések a fővárostól hatalmas néptömegeket vontak el azáltal, hogy mintegy „megcsapolták” a vándorlást.⁴

Ez a megállapítás két megközelítésben is megállja a helyét. Egyrészt az elővárosi övezet, de valamelyest még az agglomeráció is jócskán megszűrte az ország különböző részeiből érkező bevándorlást, másrészt jelentős számban fogadott be Budapestről

⁴ Thirring Gusztáv: *Budapest főváros demográfiai és társadalmi tagozódásának fejlődése az utolsó 50 évben*. I-II. Budapest, Székesfővárosi Házinyomda, 1935-1937. 2.

elvándorlókat is. Ez a Thirring Gusztáv által „kiszivárgás” néven említett népességmozgás nem elhanyagolható veszteséget jelentett a fővárosnak. Jól kisebb mértékben ugyan, de ez a „kiszivárgás” érzékelhető volt az agglomerációban is (1. ábra).⁵



1. ábra: Budapest és környéke migrációs modellje

Forrás: Dövényi 2001: 261.

A népesség Budapestről történő kiáramlásának hátterében elsősorban az állt, hogy a fővárosban érzékelhetően drágább volt az élet, mint a városkörnyéken, és akik ezt nem tudták megfizetni, azok egyfajta menekülésként igyekeztek kihúzódni az elővárosokba. Erre a migrációra a modern szuburbanizáció kifejezés nem használható, hanem a német geográfiában használt „*Stadtflucht*” (menekülés a városból) illene rá leginkább. Ez már csak azért is elfogadható, mert a kiköltözők meghatározó része a társadalom alsóbb rétegeihez tartozott. Már csak emiatt sem beszélhetünk akkortájt tipikus szuburbanizációról. A kiköltözők legnagyobb csoportját a gyáripari munkásság alkotta, de már az I. világháború előtt megindult a tisztviselők, alkalmazottak „kiszivárgása” is. A lakófunkció általános megerősödése mellett már a nagy háború előtt kezdtek megjelenni bizonyos szegregációs tendenciák is, kialakultak a jobb és rosszabb minőségű lakóterületek, például a tisztviselők főleg a Rákos mente telepét részesítették előnyben.

⁵ Dövényi Zoltán: A migráció szerepe Budapest és környéke népességfejlődésében a XVIII. század végétől az első világháborúig. In *Történeti Demográfiai Évkönyv*. Budapest, KSH, 2001. 251–264.

2.2. A korai agglomerálódás gazdasági tényezői

Az elővárosi fejlődés kiteljesedése, a lakosság mellett az ipari tevékenységek kitelepedésével is járt a városhatáron túlra. Az elővárosi övezet gazdasági fejlődése a 19. század végén számottevően felgyorsult. A 20. század elejére az övezeti tömegközlekedés kiépülésével (például villamos-, HÉV-vonalak) tömegessé vált az ingázás és felgyorsult a gyáripár kirajzása az agglomerációs övezetbe, köztük a községekbe is (például Kíspeszt, Erzsébetfalva, Csepel, Budafok, Újpest, Pestújhely). A legintenzívebb területi fejlődés a későbbi Dél-Pesten bontakozott ki, az első telepek Kíspesztben és Erzsébetfalván jöttek létre.⁶ Lélekszámuk a századfordulóig évtizedenként megkétszöröződött. E telepekről az 1870-es évek elejétől már elérhetővé váltak Pest és Kőbánya munkahelyei, az első rendszeres ingázók innen kerültek ki. A század végére már a ferencvárosi ipartelepek is sok munkást vonzottak. Az elővárosi övezetben Újpest ipara annyira megerősödött, hogy már a környező településekről (például Rákospalota) is munkások tömegeit vonzott. Budafok iparát is jelentősen megerősítette a főváros felvevőpiaca. Élelmiszeriparának, borászatának és sörgyártásának termékeire biztos és növekvő kereslet mutatkozott a fővárosban.

A főváros környékének urbanizációs folyamataiban a 20. század elejére kialakuló jellegzetességek Nagy-Budapest 1950-ben bekövetkező létrehozásáig nagyjából változatlanok maradtak.⁷ Az 1900-as évek elején az északi urbanizációs tengely fejlődése volt a legintenzívebb, egészen a gödi telepekig terjedt. A délkeleti tengely (Kíspeszt, Pestszentlőrinc) dinamizálódása sem sokkal volt kisebb fokú, sőt a népességnövekedés és a területi expanzió még felül is múlta az észak-pesti elővárosokét. A századforduló után az elővárosi települések társadalmában többségbe került a munkásság, egyrészt a fővárosból kitelepülő kevésbé tehetősebb rétegek, másrészt a nagyváros határánál feltorlódo munkát keresők révén.

A 20. század fordulóján az elővárosok iparának fejlődése kimagasló növekedést ért el. 1900-ban körülbelül 11 ezer főt foglalkoztatott a környező települések ipara, 1910-ben már 32 ezret, többségüket a gyáripár.⁸ Az elővárosokban összpontosuló munkástömegek, valamint az ipartelepítés alacsonyabb költségei (alacsonyabb helyi adók, olcsóbb telkek, közművek, kevésbé szigorú építési előírások) tömegesen vonzották az agglomerációs gyűrűbe a gyáripárt, amely ekkor már jelentőségében messze felülmúlta a helyi kézműipart. Az akkori modern iparágak kitelepülésére is számos példát találhatunk (például izzólámpagyártás, gyógyszeripar, gépgyártás, járműipar).

Négy jelentősebb ipari központ alakult ki a főváros körül a századfordulóra. Újpest az I. világháború előtt már az ország negyedik legnagyobb ipari központja volt (csak Budapest, Pozsony és Temesvár előzte meg). Itt összpontosultak a börgyárak, a fatelepek

⁶ Beluszky Pál: A budapesti agglomeráció kialakulása. In Barta Györgyi – Beluszky Pál (szerk.): *Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban*. Budapest, Regionális Kutatási Alapítvány, 1999. 36.

⁷ Beluszky (1999): i. m. 47.

⁸ Fónagy Zoltán: Budapest gazdasága 1873–1944. In Kardos József (szerk.): *Budapest gazdaságának 125 éve*. Budapest, Kamarapressz, 1998. 25.

és a bútorgyárak, később itt telepedett meg a pamutipar és a kor legmodernebb iparágai: az izzólámpagyártás, a festék- és gyógyszeripar is. 1900-ban mintegy 4600 munkás dolgozott gyáripari jellegű üzemében. Rákospalota legnagyobb munkaadója a MÁV istvántelki főjavítóműhelye volt (1600 dolgozó).

Kispest, Pestszentlőrinc és Erzsébetfalva üzemében a munkások száma szintén 4000 fő fölött volt. Kispesten a gépgyártás vált először jelentőssé a Hofherr-Schranz-féle Mezőgazdasági Gépgyár (1900 fő), és más kisebb gépgyárak révén, később textilipar is települt ide. Erzsébetfalván a juta- és kenderipar volt a jellegadó.

A peremtelepülések közül Újpest után Csepel vált a második legfontosabb ipari központtá, ahol a Weiss Manfréd Acél- és Féművek a Monarchia második legnagyobb hadiüzemévé emelkedett. 1900-ban még 915 alkalmazottal működött, de a hadi konjunktúrát kihasználva 1913-ban már 5000 munkást foglalkoztatott. Végül Budafokot jelentős élelmiszeripara emelte ki a peremtelepülések sorából.

A robbanásszerű növekedés nehézségei ellenére a 20. század elején már mutatkoztak a telepek településsé formálódásának első jelei. A telepek jelentős része már az I. világháború előtt közigazgatási önállóságot nyert, kialakította községi szervezetét, létrehozta legfontosabb intézményeit. Újpest pedig rendezett tanácsú városi címet kapott. Az I. világháború előtt Újpest, Kispest és Pesterzsébet egyre inkább ipari külváros jellegét vett fel. Pestszentlőrinc inkább kertvárosi jellegű település maradt, ekkor még számottevő gyáripar nélkül. Nagymértékben átfarmálódott a korábbi agrártelepülések közül Rákospalota, Csepel, Budafok és Nagytétény, főként az első kettő átalakulása volt viharos gyorsaságú.

Békásmegyer, Rákoscsaba, Cinkota elvesztette agrárjellegét, határaikban telepek képződése indult meg, de gyáripar nem települt a területükre, kapcsolataik lazábbak voltak a fővárossal. Budapest vonzása már ekkor kiterjedt a későbbi Nagy-Budapest határain túlra is: az itteni községek (például a Galga és a Tápió mentén, a Csepel-szigeten) a városellátó övezet részeivé váltak, és már jelentkezett a munkaerővonzás hatása is. A községek jelentős részének (például Dunakeszi, Csömör, Pécel, Budakalász, Budakeszi) foglalkozási szerkezetében az ipari keresők aránya elérte az agrárkeresőkéét. Ekkor indult meg egyes funkcióknak ebbe az övbe való kitelepedése is. Dunakeszin MÁV-műhely jött létre, körülötte pedig MÁV-kolóniák. Ekkor kezdődött Alag, Alsógöd és Felsőgöd benépesülése is.⁹

Budapest és az elővárosi övezet egy része között már a 20. század elején olyan szoros kapcsolatok alakultak ki, hogy már az I. világháború előtt felmerült Nagy-Budapest létrehozásának gondolata. A főváros és az öt körülvevő, a korabeli szóhasználatban társadalmilag összefüggő községek egyesítésére két lehetőséget láttak akkortájt. Az egyik a községi bekebelezés, amikor a szomszédos községek teljesen beolvadnak a fővárosba. Ezt a lehetőséget főleg a városias települések, például Újpest, Rákospalota, Erzsébetfalva, Albertfalva, Budafok esetében látták célszerűnek. A másik lehetőség a törvényhatósági bekebelezés, amikor az érintett települések kilépnek az eredeti törvényhatósági kereteikből és a főváros törvényhatósági keretébe lépnek át. Ebben az esetben a községek

⁹ Beluszky (1999): i. m. 48.

megtarthatták volna önállóságukat. A törvényi előkészítés szintjén meg is indultak a munkálatok, de azután az I. világháború ezt a kérdést (is) elsodorta.¹⁰

3. Az agglomeráció fejlődése a két világháború között

A trianoni határmeghúzást követően az ország és Budapest fejlődése megtorpant, elővárosi övezete viszont az ország leggyorsabban növekvő településcsoportjává vált. Az elővárosi övezet növekedési üteme a két világháború között a népességyarapodás és a gazdaság fejlődése területén is egyaránt felülmúlta Budapestét.¹¹ Az önálló vámterületté válás, a cseh és osztrák textilipar korábbi nyomasztó fölényétől való megszabadulás és a protekcionizmus következtében megerősödő textilipar kiváló telephelyi lehetőségeket talált az övezetben. Mivel számottevő élelmiszeripar és építőanyag-gyártás az elővárosokban nem volt, a háború utáni dekonjunktúra kevésbé érintette az elővárosokat. Nagy nehézipari vállalataik könnyebben alkalmazkodtak az új viszonyokhoz. A kiépülő könnyűipar (főként textilipar) új üzei viszont szívesen telepedtek meg az elővárosokban, ahova a munkaerő bevándorlása még nagyobb arányú volt, mint magába a fővárosba. A fejlődés eredményeként az 1920-as évek folyamán az elővárosi övezetben súlyponteltolódás ment végbe a könnyűipar javára.

Újpesten a már meglévő nagyvállalatok (Egyesült Izzó, Chinoi, Magyar Pamut Rt.) mellé felzárkózott a textilipar. Kispesten és Pestlőrincen az 1920-as években négy új textilgyártat alapítottak. Pesterzsébet és Soroksár iparosodása ekkor kezdődött meg, elsősorban textilipari jelleggel. Csepel arculatát továbbra is a nehézipari jelleg határozta meg, de egy textil- és egy papírgyártat alapításával itt is megjelent a könnyűipar. Állami nagyberuházások is támogatták az elővárosi gazdaság fejlődését. A Csepeli Szabadkikötő 1926-os elkészülte meggyorsította a dél-pesti területek iparosodását. A kikötő mellett raktárak és olajfinomítók is épültek.¹²

Az I. világháborút követő visszaesés után 1926-ra a gyáripari keresők száma a peremtelepüléseken elérte a 30 ezret. 1938-ra számuk megkétszereződött, majd 1940-ben már elérte a 70 ezret. Ekkorra a fővárosban és környékén élő munkásság 30%-a már az elővárosokban dolgozott. Míg 1926-ban a peremközségek és -városok ipari teljesítménye a fővárosinak 36%-át tette ki, addig 1938-ban 48%-át. Emellett tovább növekedett a Budapestre ingázók száma: 1930-ban 33 ezren, 1939-ben 40 ezren jártak a fővárosba dolgozni.¹³

Az elővárosi övezet lélekszámának gyarapodása többszörösen fölülmúlta a budapestit. A két világháború között a leggyorsabban néhány viszonylag fiatal telep (például Sashegy, Rákoshegy) és az agglomerálódásba újonnan bekapcsolódó község (Pestszentlőrinc, Békásmegyert, Pesthidegkút) gyarapította lakosainak számát. A két világháború

¹⁰ Hencz Aurél: *Területrendezési törekvések Magyarországon*. Budapest, KJK, 1973. 36.

¹¹ Fónagy (1998): i. m. 42.

¹² Kovács-Sági-Dövényi (2001): i. m. 196.

¹³ Berend T. Iván – Ránki György: A Budapest környéki ipari övezet kialakulásának és fejlődésének kérdéséhez. In *Tanulmányok Budapest múltjából*. XIV. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1961. 558.

között előrehaladt a peremtelepülések urbanizálódása. Ennek nyomán 1922-ben Kispest, 1923-ban Pesterzsébet és Rákospalota, 1926-ban Budafok, 1936-ban Pestszentlőrinc nyert városi rangot. Emellett újabb telepek nyertek községi autonómiát (például Pestszentimre, Rákoshegy, Sashalom, Rákosliget). Nagy-Budapest létrehozásának gondolata ebben az időszakban már egyre erősebbé vált, 1937-ben a Közmunkák Tanácsának hatáskörét már 22 főváros környéki településre is kiterjesztették.

Az agglomerálódás hatásai a két világháború között csaknem a későbbi Nagy-Budapest teljes területén mutatkoztak (kivételt talán Soroksár, Rákoscсаba és Nagytétény jelentett). A folyamat súlypontjának eltolódása ekkor már megindult távolabbi területek felé, amely a vidéki átlagot meghaladó népességnövekedésben, vándorlási nyereségben, gyors foglalkozási átrétegződésben és a fővárossal való napi gyakoriságú kapcsolatokban mutatkozott meg. Az ipari növekedés kiterjedt a későbbi Nagy-Budapesten túl Pomázra, Szentendrére, Dunakeszire, sőt Vácra is. A két világháború között több, kisebb-nagyobb ipari üzem létesült, mint például a budakalászi, pomázi, kistarcsai textilüzemek, a szentendrei papírgyár, a dunakeszi konzervgyár. A II. világháború alatt Szigethalmon létesült nagy gépipari bázis (repülőgépgyártás). Ez az iparfejlődés már jelentős mértékben emelte a helyben foglalkoztatott ipari dolgozók létszámát.

A legintenzívebb fejlődés Újpesttől északra volt megfigyelhető egészen Vácig terjedően, az itt található településeken munkástelepek létesültek – Dunakeszin például számottevő ipar települt meg. Az Alföldön az Isaszegtől Dunaharasztiig húzódó településöv, délen Tököl és Taksony mutatta az agglomerálódás jegyeit. A budai oldal elővárosi fejlődése felemásan alakult. Érd volt a fejlődés „éllovasa”, de a budai hegyvidék települései ekkor még alig mutatták az agglomerálódás jegyeit. Az agglomerálódás nemcsak a vidéki átlagot meghaladó népességnövekedésben, de a gyors foglalkozási átrétegződésben és a fővárossal való napi gyakoriságú kapcsolatok erősödésében is megmutatkozott. Néhány ipari előváros (például Újpest, Kispest, Pesterzsébet) népességszáma az 1949-es népszámlálás időpontjában már jóval meghaladta az 50 ezer főt.

Az agglomerálódás jelentős megerősödése azzal a következménnyel is járt, hogy az 1930-as években ismét felmerült a Nagy-Budapest elképzelés. Egyre erőteljesebb lett az a gondolat, hogy Budapest környékét ki kell venni Pest vármegye igazgatása alól. Arra viszont nem volt egységes álláspont, hogy mi legyen az érintett településekkel. Az 1930-as évek végére a „főváros és környéke” közigazgatási jogi fogalomként vált, de ezzel még nem történt meg az érintett települések kiválása Pest vármegyéből. A környékhez egyébként 6 várost és 18 községet soroltak be, lényegében azt a kört, amit 1950-ben azután ténylegesen hozzácsatoltak a fővároshoz.¹⁴

4. Az agglomeráció fejlődése az államszocializmus időszakában

A II. világháború után, a kommunista diktatúra kiépítését, valamint a piacgazdaság felszámolását követően a főváros agglomerációja is merőben új feltételek között fejlődött

¹⁴ Hencz (1973): i. m. 46.

tovább. 1950. január 1-jén létrehozták Nagy-Budapestet, a városhoz csatoltak 23 települést, 7 várost és 16 községet.¹⁵ A korábbi agglomerációs övezet „lefejezése” után, az 1950-es, 1960-as években Budapest közigazgatási határain kívül fokozatosan egy új agglomerációs zóna fejlődött ki. A szocialista időszak furcsa sajátossága volt az elővárosok „kényszernövekedése”. Az 1950-es években a vidékről a fővárosba irányuló vándorlás megakadályozására bevezetett „beköltözési stop” és az olcsóbb ingatlanok következtében megnőtt a fővárost övező ingázótelepülések népességszáma (például Vecsés, Gyal, Érd). A vidékről érkező és a fővárosban munkát keresők tömegesen telepedtek le az agglomeráció övezetében, és váltak napi ingázókká. Ezzel ismét megerősödött Budapest vonzásközpont szerepe, hiszen az elővárosokba koncentrálódó népesség a szolgáltatások (például kórházi ellátás, közép- és felsőoktatási intézmények, kiskereskedelem) igen jelentős részét a fővárosban vette igénybe. Statisztikai-tervezési szempontból az 1971-es Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció (OTK) már hivatalosan is elismerte az „új agglomeráció” létét, s 44 elővárosi településben húzta meg a budapesti agglomeráció határát. Ez az övezet azonban semmilyen különleges elbírálásban nem részesült, tervezési jogkörrel nem rendelkezett. Falusi településekként kezelték őket, ami a robbanásszerű extenzív fejlődés következtében rengeteg problémát okozott (fejletlen infrastruktúra, intézmények hiánya stb.).

Az 1950-ben „lefejezett” elővárosi gyűrű fejlődése azonban a lakófunkció dominanciája ellenére némi saját gazdaság kibontakozását is megengedte. A Szigethalmon létesített repülőgépgyár helyén a Csepel Autógyár jött létre. 1952-ben Diósdon új csapágygyár kezdett működni. Az 1960-as évek elején két újabb hatalmas beruházás eredményeképp létrejött a Százhalombattai Kőolajfinomító és a Hőerőmű. A főváros környéki ipar egyik csoportja a fővárostól északra és északnyugatra (Dunakeszi, Szentendre, Budakalász, Pomáz), a másik délre és délnyugatra (Szigethalom, Százhalombatta, Diósd) települt. Az agglomerációs gyűrű keleti oldalán csupán egyetlen jelentősebb ipari központ volt, Kistarcsa. A fővárostól keletre eső területek közvetlenül kapcsolódtak a főváros kimonodottan ipari jellegű peremkerületeihez. A Budapest környéki ipar 1957-ben 19 ezer, 1960-ban 31,7 ezer, 1967-ben 43,5 ezer főt foglalkoztatott. Ez még igen kis része volt az agglomeráció teljes ipari létszámának, bár aránya lassan növekedett: az 1960. évi 5,3%-ról 1967-re 6,4%-ra emelkedett. Az iparral rendelkező településeken az ipari népesség aránya kivétel nélkül meghaladta az 50%-ot. A legtöbb helyben foglalkoztatott ipari dolgozó Szigethalmon, Dunakeszin, Budaörsön, Törökbálinton, Szentendrén és Budakalászon dolgozott. Az 1960-as évek végére azonban megállt az övezet ipari keresőinek gyarapodása.¹⁶

A szocialista korszakban a budapesti agglomeráció gazdasági térszerkezetét is elsősorban a gazdaságpolitika döntései határozták meg. 1949 és 1953 között a Budapestén települt ipari üzemek további kiépítésével párhuzamosan megfogalmazódott az ipar

¹⁵ Beluszky Pál – Kovács Zoltán: Város a térben: városszerkezet, városrészek, agglomeráció. In Beluszky Pál – Kovács Zoltán (szerk.): *Budapest kézikönyve*. I. kötet. Budapest, CEBA, 1998. 110.

¹⁶ Kóródi József – Márton Géza: *A magyar ipar területi különbségei*. Budapest, Kossuth Kiadó, 1968. 69.

decentralizációjának igénye is. Pest megye ipara – elsősorban a főváros közvetlen környezetében – 1949 és 1966 között rendkívül gyorsan fejlődött.¹⁷

1958 után nagyobb súllyal vetődött föl az ipar decentralizációjának szükségessége. Javaslatokat dolgoztak ki a budapesti koncentráció csökkentése érdekében. Célul tűzték ki, hogy a főváros körül Aszód, Gödöllő, Vác, Dorog, Bicske, Ercsi, Dabas, Pilis és Kiskunlacháza településeket fokozatosan bolygóvárosokká kell fejleszteni. Az iparfejlesztési törekvések ebben az időszakban elsősorban nem a távolabbi országrészek iparosítására, hanem nagyobb mértékben a főváros közvetlen környékére irányultak. Hamarosan megváltozott azonban a területi politika vezérelve, ugyanis felismerték, hogy a Budapest körül kialakuló újabb ipari gyűrű milyen veszélyeket rejt magába (vízfej szerepkör erősödése), ezért 1960-ban az ipartelepítést korlátozó határozatot a főváros körüli 64 településre is kiterjesztették. Mindez Pest megyében az Aszódi, Budai, Dabasi, Gödöllői, Monori, Ráckevei, Szentendrei, Váci járásokat, továbbá Szentendrét és Vácot, míg Fejér megyében a Bicskei járást, valamint a Dunaújvárosi és a Székesfehérvári járás két, illetve öt községét érintette. Az ipari fejlesztés korlátozására vonatkozó 1960-as kormányhatározatok területi hatálya előbb Budapest közvetlen, majd távolabbi környékére vonatkozott.

A rendelet ellenére mind a beruházási tevékenység, mind a termelésből való részesedés az 1960-as évek közepéig lényegében változatlan maradt. Budapest körül a korlátozó intézkedések ellenére viszonylag gyorsan fejlődő újabb ipari gyűrű körvonalai kezdtek kialakulni. Az 1960-as években a leggyorsabban fejlődő iparágak a villamosipari gépek és készülékek gyártása, a vegy- és gumiiipar, a papíripar és a fafeldolgozás voltak. Az övezet ipari szerkezetét az *1. táblázat* mutatja be. Az övezet nehézipari jellegére utal, hogy a foglalkoztatottak 69%-a a nehézipar különböző ágaiban dolgozott. 1960-ban 207, 1965-ben 241 ipari telephely működött az agglomerációban (44 település, a későbbi 1971-es OTK-kijelölésnek megfelelően). Azokban az iparágakban volt a legnagyobb az ipartelepek számának növekedése, amelyek viszonylag kisebb egységekben is telepíthetők (például fémtömegcikkipar).

1. táblázat: A budapesti agglomeráció iparának jellemző vonásai az 1960-as évek közepén

Iparág	Foglalkoztatottak alapján (%)	Állóeszköztérték alapján (%)
Közlekedési eszközök gyártása	30,6	26,8
Fémtömegcikkipar	12,4	10,8
Kézmű- és háziipar	11,0	1,5
Textilipar	9,6	8,4
Villamosipari gépek és kész. gyártása	5,2	21,0
Gépgyártás	5,4	6,0
Vegyipar	4,5	13,7

Forrás: Kóródi–Márton (1968): i. m. 79.

¹⁷ Kovács–Sági–Dövényi (2001): i. m. 198.

Statisztikai-tervezési szempontból az 1971-es OTK már hivatalosan is elismerte az új agglomeráció létét, s 44 elővárosi településben húzta meg a budapesti agglomeráció határát. A korabeli területi tervezés az 1970-es években a budapesti agglomeráció szerkezetét négy (*gyűrűs*) övezetre határolta le, amit *Magyarország Nemzeti Atlasza* 1989-es kiadásában az alábbiak szerint értelmezett.¹⁸

Az *agglomeráció magját* az 1950 előtti közigazgatási terület (Kis-Budapest) alkotta, amely több funkcionális és területfelhasználási övezetből tevődött össze. A *városközpontot* (Belváros) intézmények, hivatalok, valamint a déli rész kereskedelmi negyede alkotta. A budai oldalon a Várnegyed idegenforgalmi, kulturális szerepkörre szakosodott. A városközpont sem volt mentes a lakófunkcióktól. Az úgynevezett *első munkahelyövben* a nappali népesség mintegy háromszorosa volt az éjszakainak; a munkahelyek több mint 90%-át kívülről ingázók töltötték be. A városközpontot körülölelő *első lakóhelyzóna* lakásállománya erősen előregegett, leromlott; népességszámuk már az 1960-as évek óta csökkent. Az övezetet a főútvonalak mentén kereskedelmi-szolgáltató-intézményi területek tagolták részekre. A *második munkahelyöv* az iparosodás kezdeti szakaszában az akkori városperemen alakult ki. Ez az övezet tömörítette az akkori fővárosi munkahelyek 60, az ipari munkahelyek 70%-át. Területét egyéb, úgynevezett „nagy helyigényű intézmények” (pályaúdvark, temetők, zöldterületek stb.) tagolták. A *második lakóhelyzóna* már átmenetet jelentett a korábbi peremkerületek, elővárosok felé. A beépítés jellege lazább volt (villa- és társasháznegyedek – budai hegyvidék –, családi házas kertvárosok, munkáskolóniák). Az 1960-as évektől ezeken a területeken kezdtek el gombamód szaporodni a nagy lakótelepek.

A *belső agglomerációs övezetbe* az egykori elővárosokat, peremközségeket sorolták; a budai oldalon azonban az övezet túlnyúlt a főváros közigazgatási területén (Budaörs, Budakeszi). Funkcióit tekintve és külső megjelenésében ez a zóna már igen változatos képet mutatott: városias típusú (Újpest, Kispest, Budafok), egyoldalú lakófunkciójú (Sashalom, Rákossziget), átmeneti típusú (Mátyásföld, Budatétény) és falusias (Cinkota, Soroksár, Nagytétény) települések váltakoztak. A pesti oldalon markánsan megnyilvánuló gyűrűs szerkezet Budán hiányzik (kivételek az óbudai és dél-budai ipari-közlekedési-szolgáltató területek, illetve lakótelepek), uralkodó a villanegyed.

A *középső agglomerációs zóna* fejlődése Nagy-Budapest kialakítása, illetve a főváros növekedését visszafogó korlátozások után az 1960-as évektől gyorsult fel. Hozzávetőleg a „hivatalos” agglomerációval azonos kiterjedésű, noha a tervezés néhány további települést (például Felsőpakony, Délegyháza, Zsámbék, Telki stb.) is ide sorolt és hasonló módon kezelt. Az övezetet funkcionálisan a főváros munkaerő-ellátó és üdülési-rekreációs területének tekintették. Ennek alapját jelentette, hogy a munkaképes korú lakosság több mint fele már ekkor Budapestre járt dolgozni.

Végül már ekkor megkülönböztették az *agglomeráció külső övét*, amely szoros ingázási kapcsolatban volt a fővárossal, attól a fő közlekedési utak mentén 30–50 km-re nyomult előre.

Az erőteljesen monocentrikus budapesti agglomeráció lehetőséget adott térszerkezetére más szempontú értelmezésére is. Ez a közismert szektormodell, aminek alkalmazásával

¹⁸ Pécsi Márton (szerk.): *Magyarország Nemzeti Atlasza*. Budapest, Kartográfiai Vállalat, 1989. 335.

az agglomeráció hat olyan területi egységre tagolható, amelyek sajátos funkcionális terekkel rendelkeznek. Az égtájak alapján (északi, keleti, délkeleti, déli, nyugati, északnyugati) elnevezett szektorokat határolt le a területi tervezés, amelyek területük és népességszámuk alapján is jelentősen eltérnek egymástól.¹⁹

Az 1970-es évek közepére az agglomerációs övezetbe tartozó 44 településből mintegy 20 településben volt jelentős ipari tevékenységet folytató üzem. Ezen települések ipari üzeimiben a foglalkoztatottak 90%-a helyben dolgozó volt, és mindössze 10%-a ingázott. A nehézipari jelleg továbbra is erős maradt. Az 1970-es évek közepére az övezet gazdasági jellegének, iparának fejlődése eltért az elvárásoktól, a korábban megfogalmazott céloktól. Ezért a Minisztertanács 1974-ben tárgyalta az agglomeráció fejlesztésével kapcsolatban hozott korábbi intézkedések, szabályozások végrehajtását, illetve hatékonyságát. A budapesti agglomeráció ipari súlyának további csökkentése, a szelektív és intenzív iparfejlesztési koncepcióban foglalt feladatok végrehajtásának elősegítése és a főváros munkaerőforrásának biztosítása érdekében ÉVM rendelet (9/1975. A főváros napi munkaerő-vonzási körzetében levő ipari üzemek létesítéséről és fejlesztéséről) jelent meg. A fejlesztési korlátozás alá eső területek nagysága megnőtt az 1960-as rendelkezéshez képest. A körzet lehatárolásában a 44 agglomerációs település mellett Gödöllő, Százhalombatta, Szentendre és Vác városokat, a Budai, a Dabasi, a Monori, a Ráckevei, a Szentendrei járás összes községét, valamint 16 Fejér megyei községet soroltak be a főváros napi munkaerővonzási körzetébe.

A rendelet alapján az építésügyi és városfejlesztési miniszter hozzájárulása volt szükséges a főváros napi munkaerővonzási körzetébe tartozó települések területén új ipari üzemek létesítéséhez, illetve a meglévő üzemek egy ötéves tervidőszak alatt 100 főt meghaladó fejlesztéséhez. Tételeken meghatározták azokat az ipari vagy ipari jellegű tevékenységeket folytató üzemeket, amelyek telepítéséhez nem szükséges a miniszter hozzájárulása (a lakosság helyi, napi ellátási szükségleteinek, javítási és szolgáltatási igényeinek, egészségügyi ellátással kapcsolatos javítási igényeinek közvetlen kielégítését szolgáló ipari beruházások; tanácsi költségvetési üzemek; csak helyben mobilizálható női munkaerő foglalkoztatására épülő üzemek; a mezőgazdasági termelészövetkezetek élelmiszer-gazdasági és faipari beruházásai, amelyek a meglévő munkaerőre épülnek). A szabályozás elsősorban a létszámgényes fejlesztéseket korlátozta, de akadályozta a fővárosból kitelepítésre kötelezett üzemek letelepedését is. A körzeten belüli áttelepítések a fogadó terület szempontjából új üzemek létesítésének minősültek.

E drasztikus lépésre a fokozódó budapesti ipari munkaerőhiány készítette a központi vezetést. A vidék és az agglomerációs övezet iparának, továbbá a főváros és az agglomerációs övezet szolgáltató szektorának növekedése jelentősen beszűkítette a fővárosi ipar munkaerő-tartalékát. Tovább nehezítette a helyzetet az a körülmény, hogy az övezet ipari fejlődésében a nehézipar túlsúlya volt megfigyelhető, ami döntően a férfi munkaerő helyben foglalkoztatását jelenti, s ez által a budapesti ipar férfi munkaerőforrásának csökkenését eredményezte.

¹⁹ Kőszegfalvi György: *A magyarországi településrendszer strukturális változása*. Pécs, Publikon, 2012. 72.

A rendelet az agglomerációs övezetben korlátozta, megakadályozta azt a természetes folyamatot, amelyben az ipar, s egyben a gazdasági aktivitás a városhatáron kívül terjedhetett volna, s egy komplexebb, a funkciók jobb megosztására épülő agglomeráció alakult volna ki. Ez az intézkedés a fővárost is sújtotta, hiszen a kitelepítések legfőbb potenciális közege veszett el. Ezáltal a fővároson belül tartotta a központi körzet iparát az urbanizációs fejlődés egy olyan szakaszában, amikor más funkciók kerülhettek volna előtérbe. Így hatósági beavatkozással akadályozták meg az ipari szuburbanizációt, ami akkoriban a nyugat-európai országokban már javában zajlott. Ennek következtében a helyben foglalkoztatott ipari keresők száma az akkori agglomerációban meglehetősen alacsony volt, ugyanakkor markáns térbeli vonásokat hordozott.

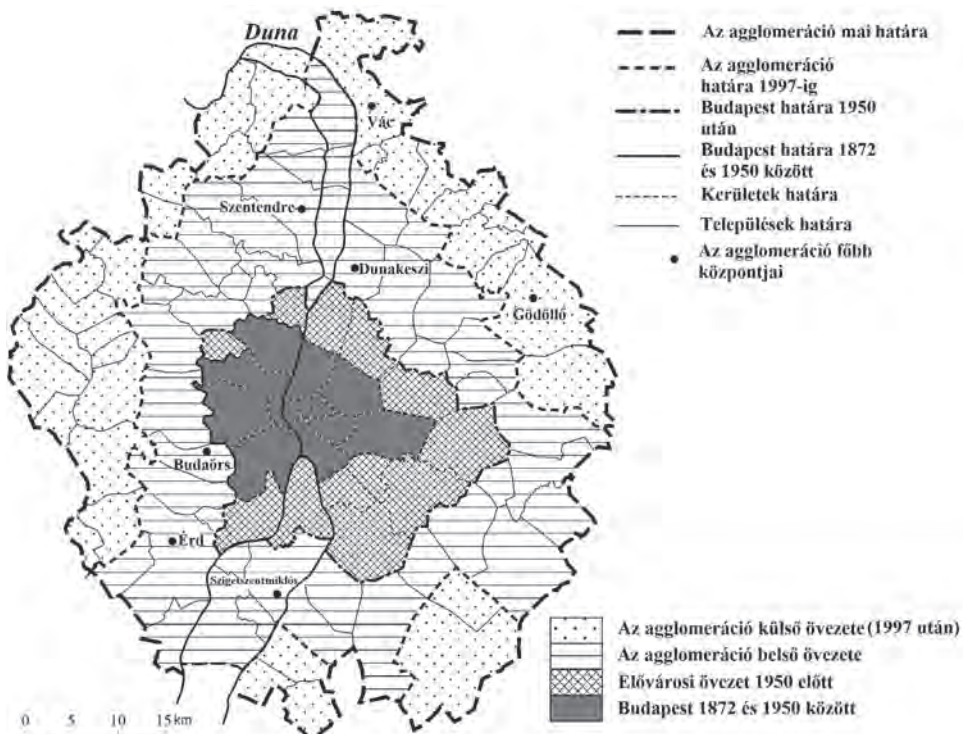
A budapesti agglomeráció gazdasági térszerkezetének 1980-as évek végi állapota lényegében a szocializmus gazdaságpolitikai intézkedéseinek eredménye volt. A szocializmus évtizedeiben a gazdaság fejlesztése nagyjából egyet jelentett az ipar fejlesztésével, bár kétségtelen, hogy a mezőgazdaság és a tercier szektor néhány ágazatában is jelentős előrelépés történt. Az agrártermelés nem mutatott különösebb differenciálódást, bár néhány település, például Gödöllő és Herceghalom – sajátos tényezők következtében – központként funkcionált. Egyes területek (például Vecsés, Dunakanyar) specializálódott termelésükkel a városellátó öv részét képezték, itt az agrártermelés intenzitása, volumene meghaladta az övezeti átlagot. A szolgáltatások elhelyezkedésében elsősorban a településhierarchia volt a fő szervező erő, főként az 1970-es évek területi koncentráló folyamatainak köszönhetően.²⁰

A rendszerváltozás idején kirajzolódó ipari térszerkezet (a jelenlegi agglomerációs településeket figyelembe véve) az iparban foglalkoztatottak száma és az ipari állóeszközök bruttó értéke alapján ragadható meg. A településsoros adatok alapján egyértelmű, hogy az övezet ipara a jelenlegi déli szektorba összpontosult (a foglalkoztatottak 31,5%-a, az állóeszközök bruttó értékének 58,4%-a). A déli szektor egyetlen települése, Százhalombatta az övezet állóeszközeinek felével kimagasló tömörülést jelentett, amit a Dunai Kőolajfinomító és a Hőerőmű testesített meg. Ehhez mérhető koncentrációt egyedül csak lényegében a Vác–Dunakeszi várospárt jelentő északi szektor mutatott fel (a foglalkoztatottak 25,8%-ával, az állóeszközök bruttó értékének 17,4 %-ával). 1990-ben már megjelentek a gazdasági átalakulás első jelei, de konzekvenciái még nem voltak akkorák, hogy a szocialista éra alatt kialakult térszerkezet jelentősen módosult volna. Néhány jelentősebb üzemet ekkorra bezártak ugyan (például Vácott a Magyar Selyemipari Vállalat Bélésszövőgyárát, a Ganz Danubius Konténergyárát, a Sütőipari Vállalatot, Budakeszin a Látszerészeti Eszközök Gyára üzemegységét stb.), de a vállalati megszűnések, átalakulások zöme 1991 és 1995 közé esett.

²⁰ Kovács–Sági–Dövényi (2001): i. m. 200.

5. Az agglomeráció átalakulása a rendszerváltozás után²¹

Budapest és elővárosai között a kapcsolatok és a munkamegosztás jellege a rendszerváltozással, a demokratikus önkormányzatiság és a piacgazdaság visszaállítása révén új fejlődési szakaszba léptek. A budapesti agglomeráció hivatalos határát a 89/1997. számú kormányrendelet húzta meg, s eredetileg 78 települést sorolt az agglomerációhoz, amelyek száma – az időközben bekövetkezett településszétválások nyomán – 80-ra nőtt.²² Ezzel vált teljessé az a ma is alkalmazott övezeti beosztás, amely a budapesti agglomeráció területén megkülönbözteti a kompakt város (lényegében Kis-Budapest), a peremkerületek (1950 előtt független települések), a belső agglomeráció (az 1971-es OTK által lehatárolt 44 település) és a külső agglomeráció (az 1997-es bővítésben az agglomerációhoz sorolt 36 település) egységét (2. ábra). Az 1990-es rendszerváltozással meginduló térfolyamatok eredményeként Budapest agglomerációja funkcionális értelemben mára jóval túlterjedt az 1997-es kormányrendeletben meghúzott földrajzi kereteken.



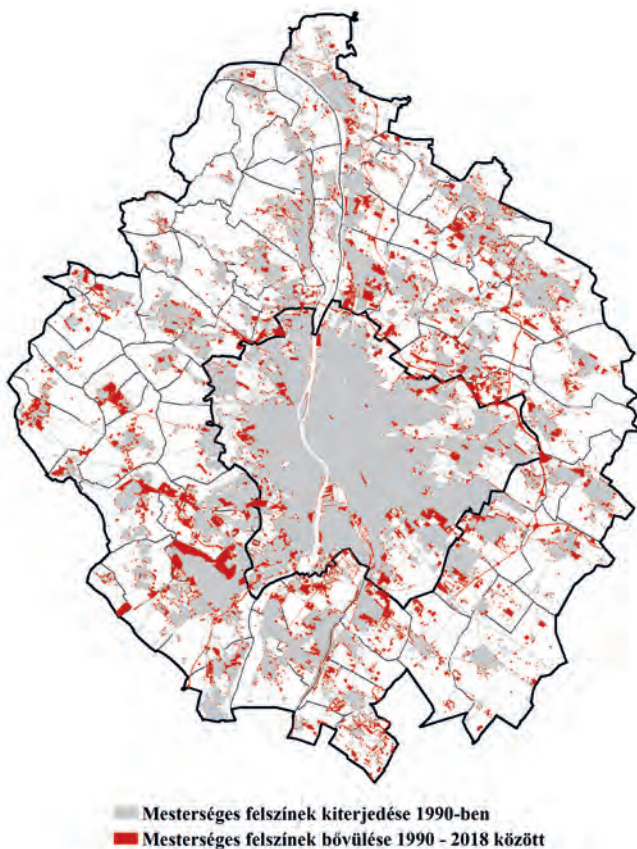
2. ábra: A budapesti agglomeráció övezetei

Forrás: a szerzők szerkesztése

²¹ A fejezet ezen része épít a szerzők közelmúltban megjelent munkájára: Kovács Zoltán – Dövényi Zoltán: Budapest és térsége. In Kocsis Károly et al. (szerk.): *Magyarország Nemzeti Atlasza. III. Társadalom*. Budapest, Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet, 2021. 128–139.

²² Beluszky–Kovács (1998): i. m. 122.

A szabad, korlátozásoktól mentes ingatlanpiac létrejöttével lehetővé vált, hogy a fiatalabb és módosabb családok az elővárosokba költözzenek, saját családi házba²³. A szuburbanizáció előrehaladtával már nemcsak a népesség, de számos vállalkozás is az elővárosokba költözött, a városi szétterülés (urban sprawl) folyamata Budapest körül jelentős átalakulásokat eredményezett. Közülük kiemelkedik a természeti táj „belakása”, illetve a korábban mezőgazdasági művelés alatt álló vagy úgynevezett zártkerti területek átminősítése, beépítése (3. ábra). Számításaink szerint a budapesti agglomeráció 80 településén a lakás-, gazdasági és szabadidős célokra szolgáló művi felszínek kiterjedése 1990 és 2012 között 145 km²-rel, több mint 20%-kal nőtt. Legnagyobb mértékben korábbi szántóföldek, szőlők és gyümölcsösök estek a művi felszínek főváros körüli terjeszkedésének áldozatául. És mindez úgy történt, hogy időnként voltak központi vagy helyi törekvések a beépített területek növekedésének korlátozására.

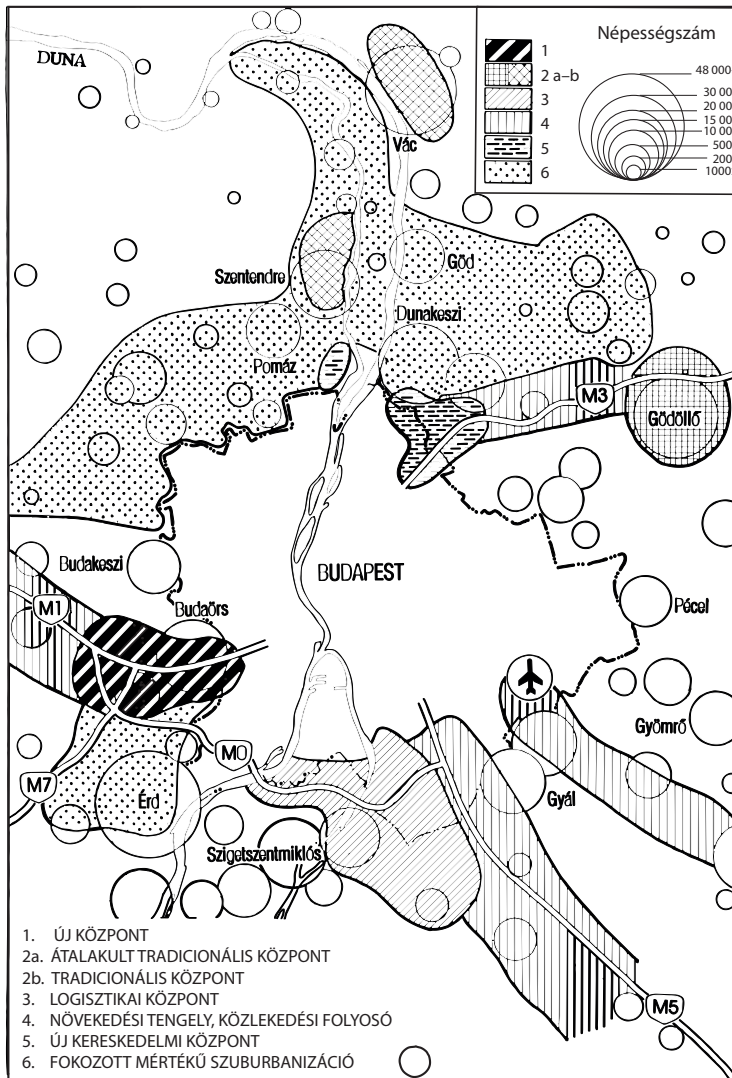


3. ábra: A beépített felszínek változása a budapesti agglomerációban, 1990–2012

Forrás: a szerzők szerkesztése

²³ Dövényi Zoltán – Kovács Zoltán: A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői Budapest környékén. *Földrajzi Értesítő*, 48. (1999), 1–2. 33–57.

A népesség térbeli átrendeződése mellett az ezredfordulóra egyre látványosabb formát öltött a termelő (ipari) és szolgáltató funkciók megtelepedése is Budapest agglomerációjában. Az itt található cégek megjelenése azonban nem elsősorban budapesti vállalkozások „szuburbanizációs jellegű” kitelepüléséhez kötődik, hanem sokkal inkább kívülről (legtöbbször külföldről) ide irányuló beruházásokhoz. A Budapest környéki agglomerációs gazdaság jellemzője, hogy funkcionálisan erősen szakosodott terekbe tömörül (4. ábra).²⁴



4. ábra: A budapesti agglomeráció funkcionális térszerkezete 1990 után

Forrás: a szerzők szerkesztése

²⁴ Kovács-Sági-Dövényi (2001): i. m. 214.

Közülük első helyen a Budaörs–Törökbálint körzetében kialakult növekedési pólust kell megemlíteni. A főváros nyugati kapujában, három autópálya találkozásánál, az 1990-es években olyan mélyreható gazdasági átalakulás történt, ami leginkább az amerikai peremvárosok fejlődéséhez („edge-city”) hasonlít. A gazdasági fejlődés esetenként hagyományos központokat is dinamizálni tudott, amire a legjobb példa Gödöllő. Teljesen új térszerkezeti típust képvisel a Szigetszentmiklós–Dunaharaszti–Alsónémedi térségében kialakult logisztikai (raktározásra és árueosztásra, nagykereskedelemre szakosodott) zóna. Az M0-s autópálya menti településeken az elmúlt években végrehajtott logisztikai beruházások jóvoltából a magyar főváros déli szektorában kirajzolódóban van a Kárpát-medence legnagyobb logisztikai központja, amely már ma is fontos állomás a Balkán és Ázsia nyugati része, valamint Nyugat-Európa között zajló áruforgalomban. Hasonlóképpen nincs települési előzménye az új kereskedelmi központok által meghatározott térszerkezeti egységeknek (például Budakalász, illetve az M3-as autópálya fővárosi kivezető szakasza – Fót) vagy az M0-s keleti szakaszának átadása és a ferihegyi repülőtér fejlesztése révén létrejött új üzleti tömörüléseknek.

5.1. Az agglomeráció társadalma

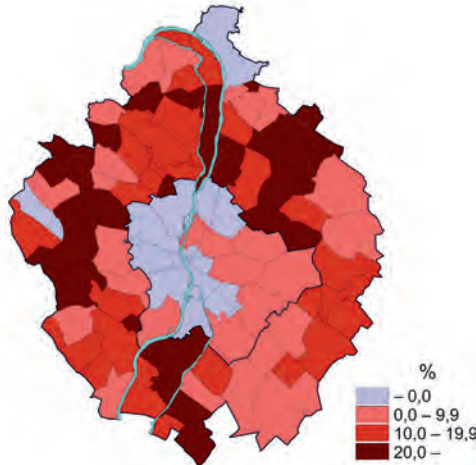
Az 1997. évi lehatárolást figyelembe véve, az agglomeráció népességszáma a rendszerváltozást követő időszakban 2,5 millió körül ingadozott, azaz Magyarország minden negyedik lakosa itt élt. Ez a viszonylag stabil népességszám úgy alakult ki, hogy a főváros népességszáma az 1990-es több mint 2 millióról 2011-re 1 millió 729 ezer főre csökkent, részben a kiköltözésnek köszönhetően. Eközben az agglomeráció népessége 566 ezerről 805 ezer főre emelkedett. A fentiek következtében az elővárosi övezet népesedési súlya az agglomeráción belül 1990 és 2011 között 22%-ról 31,8%-ra nőtt.²⁵

Miközben a rendszerváltozás után a fővárosi kerületek többségében folyamatosan csökkent a népesség száma, ezzel szemben az agglomerációs övezetben alig volt csökkenő népességszámú település (1990–2000: Visegrád; 2001–2011: Vác és Tök) (5. ábra). Pont ellenkezőleg, a szuburbanizáció következtében jó néhány település népessége nagyon dinamikusán gyarapodott, 10 helység esetében 1990–2011 között több mint kétszeresére nőtt a népesség száma: Telkiben például hatszoros volt a növekedés (1990: 629, 2011: 3661 lakos). Az eredetileg is népes települések esetében a gyarapodás tízezres nagyságrendű volt (Érd: 20 304 fő; Szigetszentmiklós: 15 336 fő; Dunakeszi: 14 434 fő).

Az ország településeinek túlnyomó részére jellemző természetes fogyás az agglomerációban is előfordul, de itt összességében nézve kedvezőbb a helyzet. Sok más mutatóhoz hasonlóan a természetes szaporodásban is markáns különbségek vannak a főváros és az agglomerációs övezet között: Budapest paraméterei érzékelhetően rosszabbak. Ez különösen az 1990–2001 közötti időszakban mutatkozott meg látványosan, amikor a halálozások száma közel 130 ezerrel haladta meg a születéseket. 2001–2011 között

²⁵ Kovács–Dövényi (2021): i. m. 137.

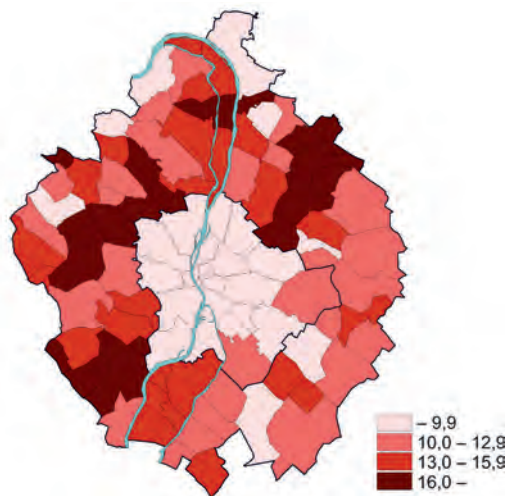
javulás figyelhető meg: a halálózási többlet ugyan már csak szűk 75 ezer fő, de a természetes fogyás továbbra is valamennyi kerület népességére jellemző maradt.



5. ábra: A népességszám változása a budapesti agglomerációban, 2001–2011

Forrás: a szerzők szerkesztése

A 80 agglomerációs település többségében szintén természetes fogyás jelentkezett 1990–2001 között, de 21 esetben már ekkor is meghaladta a születések száma a halálozásokét. A következő évtizedben bekövetkezett jelentős javulást jelzi, hogy ekkor a települések többségében (47 eset) már a természetes szaporodás volt megfigyelhető. Ezzel párhuzamosan a természetes szaporodás rátája is emelkedett: 1990–2001 között a legmagasabb érték 4,9 ezrelék (Százhalombatta), a következő évtizedben viszont már 8,9 ezrelék (Telki).



6. ábra: Az ezer lakosra jutó vándorlási egyenleg a budapesti agglomerációban, 1990–2011

Forrás: a szerzők szerkesztése

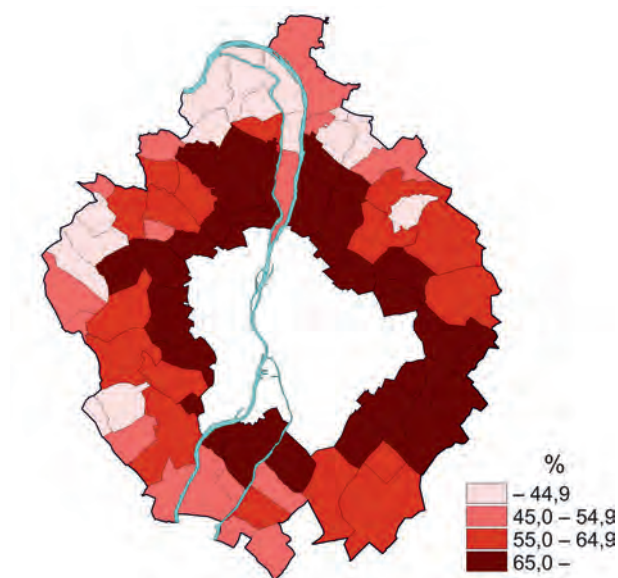
Budapest és környéke hosszú ideje a mindenkori Magyarország legfontosabb népességvonzó térsége, és ez így maradt a rendszerváltozás utáni időszakban is. Lényeges változás azonban a korábbiakhoz képest, hogy az urbanizációs szakaszt felváltotta a szuburbanizáció, ami lényegesen eltérő migrációs mintázatot hozott (6. ábra). Ennek legfontosabb jellemzője, hogy a fővárosból jelentős tömegek vándoroltak ki az agglomerációba. Ez főleg az 1990–2001 közötti időszakban okozott nagy népességvesztést, ekkor mindössze öt peremkerületnek volt szerény vándorlási nyeresége. Ezzel szemben az agglomerációban csak egyetlen településnek volt vándorlási vesztesége (Százhalombatta –3,5%), 11 esetben viszont a vándorlási nyereség aránya meghaladta a 30%-ot, Telki esetében pedig extrém magas érték alakult ki (97,6%).

A 21. század első évtizedében valamelyest már enyhültek a Budapest és az agglomerációs övezet közötti migrációs különbségek. Ezt jelzi, hogy a teljes vándorlási volument nézve a főváros már mintegy 27 ezres nyereséget könyvelhetett el, és már 14 kerületben volt pozitív a migrációs szaldó. Ebben az évtizedben valamennyi agglomerációs településnek vándorlási nyeresége volt, 16 esetben 30% feletti értékkel. A főváros és az agglomerációs övezet közötti migráció nyertese továbbra is az utóbbi volt, mivel 2001–2011 között Budapestről 265 ezren telepedtek le valamelyik agglomerációs településen, fordított irányban azonban csak 156 ezren mozogtak.

A vándorlás rendszerváltozást követő mintázata átformálta a helyi társadalom összetételét, lakáspiaci igényeit és térhasználatát, hiszen főként a fiatalabb, képzetesebb családok telepedtek le az elővárosi övezetben.²⁶ Miközben a főváros lakossága hagyományosan magasan iskolázott, addig az agglomerációs övezet településeinek többségéről ez továbbra sem mondható el. Ezt jelzi az is, hogy a diplomások aránya csak 27 településen haladta meg az országos átlagot. A szuburbanizáció ugyanakkor néhány település esetében látványosan megemelte a diplomások arányát, több helyen 40% fölé (Telki: 55,9%; Remeteszőlős: 48,0%; Nagykovácsi: 46,1%; Budajenő: 40,4%; Üröm: 40,3%).

Az ingázási adatok egyértelműen jelzik, hogy a rendszerváltozás utáni időszakban átalakult a munkaerő térbeli mozgása Budapest térségében, a munkahely-lakóhely kettőse új térstruktúra, a policentrikus fejlődés irányába mozdult el. Ennek egyértelmű jele volt olyan új ingázási irányok megjelenése, mint a fővárosból az agglomerációs településekre történő elleningázás, vagy az elővárosi központok (például Budaörs, Törökbálint, Érd) közötti keresztingázás. Mindezek ellenére a legjelentősebb ingázás továbbra is a főváros irányába történik (7. ábra). 2011-ben a 225 ezer regisztrált bejáró a budapesti foglalkoztatottak csaknem egynegyedét tette ki, jelentős hányaduk az agglomerációs övezetből érkezett. Kiemelkedően magas (60% körüli) volt a Budapestre beingázók aránya az összes helyi foglalkoztatotton belül egyrészt a kisebb, a főváros tözsomszédságában fekvő (például Üröm, Pilisborosjenő, Remeteszőlős), másrészt a jó elővárosi HÉV-kapcsolatokkal (például Budakalász, Csömör, Nagytarcsa) rendelkező településeken.

²⁶ Timár Judit – Váradi Mónika: A szuburbanizáció egyenlőtlen területi fejlődése az 1990-es évek Magyarországon. In Horváth Gyula – Rechnitzer János (szerk.): *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja, 2000. 153–175. Dövényi – Kovács (1999): i. m. 33–57.



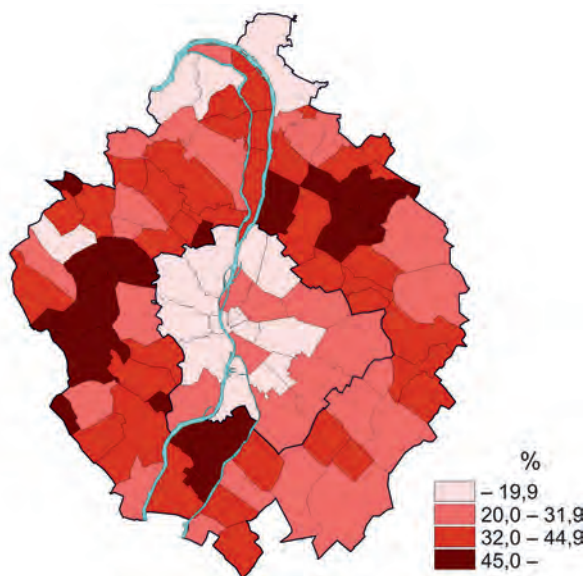
7. ábra: A Budapestre ingázók aránya a helyi foglalkoztatottakon belül, 2011

Forrás: a szerzők szerkesztése

Ugyanakkor az is kimutatható, hogy a fővárosból az agglomerációba tartó ingázók száma jóval gyorsabban nőtt, s a rendszerváltozást követő 21 évben megkétszereződött. A szűkebb értelemben vett belső agglomerációs övben a fővárosból kiingázók száma különösen erősen gyarapodott, s meghaladta a Budapestre beingázók számát. Erre a legjobb példa Budaörs. 2001-ben még körülbelül 5200 fő ingázott mindkét irányban, kiegyenlített módon, viszont 2011-ben a Budapestről kiingázók száma (7847 fő) már 45%-kal meghaladta a Budaörsről a fővárosba naponta bejárók számát (5392 fő). Budaörs mellett 40%-ot meghaladó részesedést tettek ki a budapestiek az összes beingázó foglalkoztatott körében a népesebb települések közül Budakalászon (48,3%), Pécelen (45,4%), Törökbálinton (45,3%), Vecsésen (43,4%) és Budakeszin (42,2%).

5.2. Az agglomeráció lakáspiaca

A népesség növekvő térbeli mozgása, változó lakóhelyi preferenciája, valamint a lakáspiac kereslet-kínálati alapú konszolidációja a rendszerváltozás után számottevő átalakulásokat eredményezett a budapesti várostérségben. A helyi lakásállomány fejlődésében a külső kereslet mellett a települési önkormányzatok is fontos szerepet játszottak, hiszen ők szabták meg a rendelkezésre álló építési telkek mennyiségét és minőségét. Az agglomeráció 307 ezer lakott lakásának 35,8%-a épült 1990 után (2011). Ez az arány a főváros értékének (15%) több mint kétszerese, ugyanakkor látványos területi különbségeket mutat (8. ábra).



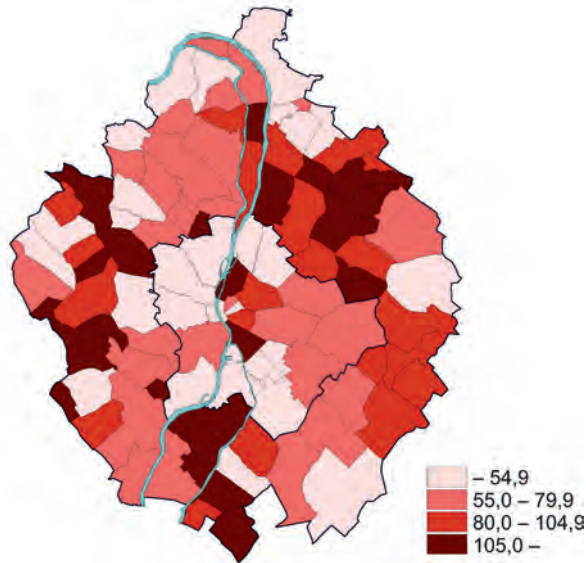
8. ábra: Az 1990 után épült lakások aránya a Budapesti agglomerációban, 2011

Forrás: a szerzők szerkesztése

Általánosságban elmondható, hogy a fővárost északról övező, vonzó táji adottságokkal rendelkező hegyvidéki, dombosági területeken épült a legtöbb új lakás a rendszerváltozás után, délről csak a Csepel-sziget északi csücskén rajzolódik ki egy frekvenciált település-csoport. A települések sorában az abszolút éllovas Telki, ahol a település 1186 lakásának 80,4%-a 1990 után épült. Nem sokkal marad el tőle lakáspiaci dinamizmusban Remeteszőlős (68,3%), Veresegyház (58,8%), Herceghalom (58,8%) és Budajenő (57,5%) sem. Ezzel szemben Visegrád (14%), Vác (15,7%), Perbál (16,5%) és Dunabogdány (19,4%) lakásainak kevesebb mint egyötöde épült a rendszerváltozás óta. Tehát a helyi települési vezetés aktivitása az új telkek értékesítése és új lakók odavonzása terén nagymértékben eltért az agglomerációs övezeten belül.²⁷

Tovább finomítja a képet a 2001 után az ezer lakóra jutó újonnan épített lakások száma (9. ábra). A lista élén Herceghalom áll 198 lakással, őt Csomád (177), Telki (156), Remeteszőlős (154) és Dunakeszi (152) követi a sorban. Ezek a települések voltak a lakóhelyi mobilitás fő célterületei az agglomerációs övezetben az ezredfordulót követő évtizedben. Az új lakások építése sok esetben minőségi átalakulást is hozott, megnőtt a nagy alapterületű, többszobás lakások részesedése. A négy- és többszobás lakások súlya a helyi lakáspiacon Telkiben (72,6%), Remeteszőlősön (64,8%), Nagykovácsiban (57,1%) és Budajenőn (55,8%) volt a legnagyobb 2011-ben. Ezek Budapest elővárosi övezetének legexkluzívabb céltelepülései.

²⁷ Kovács–Dövényi (2021): i. m. 139.



9. ábra: Az 2001 után épült lakások aránya a budapesti agglomerációban, 2011

Forrás: a szerzők szerkesztése

Budapestnek és térségének lakásai kimagaslanak az országon belül. A használt lakások átlagára a Covid-19-járvány előtt, a 2018–19-es években Budapesten 32,2, az agglomerációjában 30 millió forint volt. Látható tehát, hogy napjainkra az agglomeráció lakáspiaci presztízs tekintetében utolérte a fővárost. Különösen az agglomeráció nyugati és északi szektorában fekvő települések jellemezhetők magas lakásárakkal, amely szorosan illeszkedik a szomszédos budai kerületekhez. Az ezredfordulót követő évtizedekben itt épült a legtöbb lakás, többnyire nagy alapterületű, exkluzív felszereltségű (például úszómedence) családi ház és lakópark formájában. A legdrágább települések Remeteszőlős (61,9 millió Ft), Nagykovácsi (59,2), Üröm (58,1) és Telki (56,1) a főváros legdrágább kerületeivel mérhetők össze. Az agglomeráció délkeleti oldalán ugyanakkor a használt lakások átlagára nem éri el a 20 millió forintot, a legolcsóbb Csörögön csupán 10,5 millió.

Összegzés és kitekintés

A budapesti agglomeráció kialakulásának és hosszú időszakot átfogó fejlődésének egyik sajátossága, hogy a hozzá tartozó települések száma, területe és népességszáma tendenciájában növekedett. Ezen 1950-ben úgy „segítették”, hogy 23 szomszédos várost és községet közigazgatásilag egyesítettek a fővárossal. Az így lefejezett agglomeráció azonban tovább növekedett, és az 1971-es hivatalos lehatárolás már 44 települést sorolt ide. Az agglomeráció újabb lehatárolása 26 évvel később, 1997-ben történt meg, amikor egy kormányrendelet már a fővárosra és 80 környező településre terjesztette ki a budapesti agglomeráció fogalmát. Ez a lehatárolás változtatás nélkül került be a 2005. évi

LXIV. számú, a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló törvénybe, azóta kormányzati szinten nem nyúltak a budapesti agglomeráció határaihoz, tehát ma is ezt kell/lehet hivatalosnak tekinteni.

Az agglomeráció érvényes lehatárolása óta azonban újabb negyed évszázad telt el, és nem tűnik reálisnak, hogy ennyi idő alatt nem történtek olyan változások, amelyek indokolnák az érvényes agglomerációs határok revideálását. Ezt egyébként szakmai vizsgálatok is alátámasztják, például egy 2014-es modellszámítás arra az eredményre jutott, hogy már 117 település sorolható a budapesti agglomerációhoz. És mindez úgy, hogy a vizsgálat a jelenleg érvényes lehatárolásból 6 települést nem sorolna az agglomerációhoz.²⁸

A fentiekkel nem azt akarjuk mondani, hogy egyértelműen indokolt a budapesti agglomeráció ilyen mértékű bővítése, azzal viszont magunk is egyetértünk, hogy érdemes lenne az agglomerációhoz sorolt települések körének alapos áttekintése és szükség esetén módosítása.

Felhasznált irodalom

- Barta Györgyi: Gazdasági folyamatok a budapesti agglomerációban. In Barta Györgyi – Beluszky Pál (szerk.): *Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban*. Budapest, Regionális Kutatási Alapítvány, 1999. 131–139.
- Beluszky Pál: A budapesti agglomeráció kialakulása. In Barta Györgyi – Beluszky Pál (szerk.): *Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban*. Budapest, Regionális Kutatási Alapítvány, 1999. 27–67.
- Beluszky Pál – Kovács Zoltán: Város a térben: városszerkezet, városrészek, agglomeráció. In Beluszky Pál – Kovács Zoltán (szerk.): *Budapest kézikönyve*. I. kötet. Budapest, CEBA, 1998. 99–123.
- Berend T. Iván – Ránki György: A Budapest környéki ipari övezet kialakulásának és fejlődésének kérdéséhez. In *Tanulmányok Budapest múltjából*. XIV. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1961. 535–573.
- Dövényi Zoltán: A migráció szerepe Budapest és környéke népességfejlődésében a XVIII. század végétől az első világháborúig. In *Történeti Demográfiai Évkönyv*. Budapest, KSH, 2001. 251–264.
- Dövényi Zoltán – Kovács Zoltán: A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői Budapest környékén. *Földrajzi Értesítő*, 48. (1999), 1–2. 33–57.
- Fónagy Zoltán: Budapest gazdasága 1873–1944. In Kardos József (szerk.): *Budapest gazdaságának 125 éve*. Budapest, Kamarapressz, 1998. 22–45.
- Gaebe, Wolf: *Verdichtungsräume*. Stuttgart, Teubner, 1987.
- Hencz Aurél: *Területrendezési törekvések Magyarországon*. Budapest, KJK, 1973.
- Kóródi József – Márton Géza: *A magyar ipar területi különbségei*. Budapest, Kossuth Kiadó, 1968.

²⁸ Tóth Géza: Az agglomerációk, településegységek lehatárolásának eredményei. *Területi Statisztika*, 54. (2014), 3. 294.

- Kovács Zoltán – Sági Zsolt – Dövényi Zoltán: A gazdasági átalakulás földrajzi jellemzői a budapesti agglomerációban. *Földrajzi Értesítő*, 50. (2001), 1–4. 191–217.
- Kovács Zoltán – Dövényi Zoltán: Budapest és térsége. In Kocsis Károly – Kovács Zoltán – Nemerikényi Zsombor – Kincses Áron – Tóth Géza (szerk.): *Magyarország Nemzeti Atlasza. III. Társadalom*. Budapest, Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet, 2021. 128–139.
- Kőszegfalvi György: *A magyarországi településrendszer strukturális változása*. Pécs, Publikon, 2012.
- Mendöl Tibor: Budapest. In Bulla Béla – Mendöl Tibor: *A Kárpát-medence földrajza*. Budapest, Egyetemi Nyomda, 1947. 554–588.
- Pécsi Márton (szerk.): *Magyarország Nemzeti Atlasza*. Budapest, Kartográfiai Vállalat, 1989.
- Timár Judit – Váradi Mónika: A szuburbanizáció egyenlőtlen területi fejlődése az 1990-es évek Magyarországon. In Horváth Gyula – Rechnitzer János (szerk.): *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja, 2000. 153–175.
- Thirring Gusztáv: *Budapest főváros demográfiai és társadalmi tagozódásának fejlődése az utolsó 50 évben*. I-II. Budapest, Székesfővárosi Házinyomda, 1935-1937. 2.
- Tóth Géza: Az agglomerációk, településegységek lehatárolásának eredményei. *Területi Statisztika*, 54. (2014), 3. 289–299.

Vákát

A főváros és agglomerációjának közlekedéshálózata: a jelenlegi helyzet és jövőkép

1. Történeti bevezető – az elmúlt évtizedek öröksége

Egy nagyváros és agglomerációs övezete több közlekedési ágazat egyidejű működtetésének színtere, ahol a különböző hálózatokon bonyolódó forgalom zavartalanságának legfontosabb kritériumai a biztonság, a folyamatosság és az összehangoltság. Budapest városfejlődésének történeti folyamatai során a népesség gyarapodását és a nagyváros területének növekedését a közlekedési hálózat bővülése is igyekezett követni. A főváros és agglomerációja közhasznú és egyéni közlekedésének fejlesztési elképzeléseiben az 1960-as évektől közel három évtizeden át az úgynevezett szocialista várostervezési és városfejlesztési elvek érvényesültek. Az 1970-es évekig ezen elvekhez igazodva épültek ki és bővültek a rendszer alapját képező villamos- és autóbushálózat elemei, amelyet kisebb alhálózatok (trolibuszvonalak, dunai átkelőhajók) és speciális közlekedési eszközök (fogaskerekű, millenniumi földalatti vasút) egészítettek ki. Az agglomerációhoz tartozó települések és a főváros közötti utasforgalmi kapcsolatok kiszolgálását a MÁV mellett a HÉV-vonalak és a Volán-vállalatok környéki autóbushálózatai végezték.

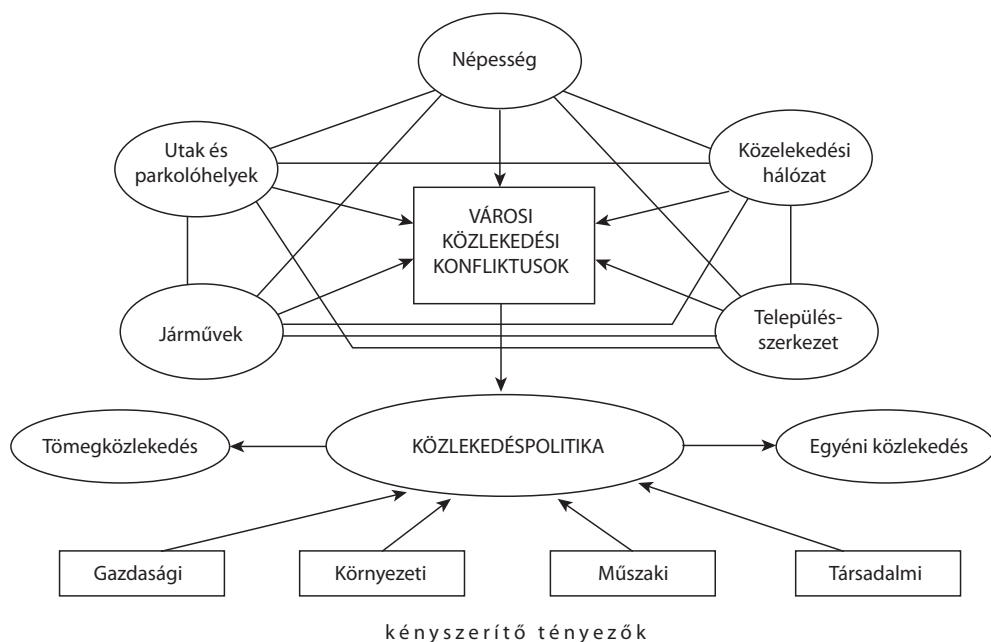
Az első metróvonalszakasz átadása (az M2-es vonal Keleti pályaudvar és Deák tér közötti része 1970-ben), majd több lépésben történt meghosszabbítása komoly közlekedéshálózati változásokat eredményezett. Megkezdődött az addig jelentős hosszúságú felszíni viszonylatok lerövidítése és szétválasztása, számtalan villamos- és autóbushálózati végállomásának a metróállomásokhoz való helyezése, azaz a járatok „metróra ráhordó” funkciójának kialakítása. Ezzel párhuzamosan megindult a bővülő metróvonal-hálózat (M3, M4) fölötti közhasznú közlekedés háttérbe szorítása és a személygépkocsi-közlekedést segítő közúti sávok szaporítása (Rákóczi út, Váci út, Bajcsy-Zsilinszky út, Üllői út). Ám az így kialakított metróhálózat nem vált a nagyvárosi közlekedés egymástól távoli forgalmi csomópontokat összekötő hatékony eszközévé (például a Pestszentlőrinc–Békásmegyér vagy a Budafok–Rákospalota viszonylatokban), hanem a belső területek felszíni közlekedését váltotta ki. Kiépítése lényegében Budapest belső harmadára korlátozódott.

Hasonló elveket követett az 1990-es években készült távlati közlekedésfejlesztési tervezés¹ is, amely főváros átmeneti övezetében megépített metróállomásokat közlekedési eszközváltási csomópontokká tervezte fejleszteni, ahonnan az agglomerációból HÉV-vel,

¹ Arató Balázs Sándor – Csordás Mihály – Janca Tibor: *Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve*. Közgyűlési előterjesztés. Budapest, Budapest Főváros Önkormányzata, 1997. 122.

vonaton, autóbuszal vagy személygépkocsival érkezők metróval utaznak tovább a belső városrészekben található munkahelyükre, illetve kereskedelmi-szolgáltató létesítmények felkeresése céljából. Ez az „utasbarátnak” elnevezett, racionális közlekedés- és forgalomtechnikai megoldásokat tartalmazó rendszer viszont nélkülözte Budapest és agglomerációja szerves területi egységként való kezelését, amely egy agglomerációs léptékű, sokoldalúan fejlett közlekedési hálózat megtervezésére irányult volna, főlegessé téve a fenti, kényszerű eszközváltásra építő fejlesztési projekteket.

A 20. század utolsó évtizedében Budapest esetében is megszaporodtak a városi közlekedés – főként a személygépjármű-állomány ugrásszerű növekedéséből adódó – konfliktusai, ami megkövetelte közlekedéspolitika koncepcionális átalakítását, megújítását. Ennek végrehajtásához nélkülözhetetlen a nagyvárosi térben megjelenő – és a közlekedési hálózat fokozódó terhelése miatt egyre súlyosbodó – közlekedési konfliktusok alakulására ható alkotóelemek tulajdonságainak, valamint a folyamatokra ható kényszerítő tényezőknek (1. ábra) az értékelő elemzése, amely alapvető fontosságúnak bizonyult az új szemléletű hálózatszerkezeti tervek kidolgozásának egyes lépései során.



1. ábra: A nagyvárosi közlekedés konfliktusainak egyszerűsített eredetmodellje

Forrás: a szerző szerkesztése

A 2000-es évek elején a magyar főváros közlekedésfejlesztésének tervezésében végre megtörtént a – számos közlekedési szakember és várostervező által már régóta

hiányolt – koncepcióváltozás. Ennek keretében előtérbe került a fenntarthatóság,² valamint az agglomerációs településekkel való együttműködés bővítésének³ szükségessége. Ez a felismerés a távlati fejlesztési koncepcióban is megjelent. Nevezetesen azzal, hogy a vasúti közlekedésre vonatkozóan már tartalmazza az elővárosi vasutak úgynevezett S-Bahn koncepcióját,⁴ vagyis a Budapestre befutó 11 vasútvonalnak a fejpályaudvarokon át történő összekötésével fokozatosan kialakítható egy főváros körüli vasúti körgyűrű. Így az elővárosi vonatok – ütemes, menetrendalapú közlekedtetésük révén – a főváros belső közlekedési hálózatának részeivé válhatnak, magasabb minőségi szintre emelve a magyar metropolisz közhasznú közlekedését.⁵

Hosszú időn át érvényesült viszont Budapest esetében is az egyéni motorizáció növekvő igényeit kiszolgáló, Nyugat-Európa nagyvárosaira jellemző közlekedésfejlesztési célú tervezés gyakorlata, amely a lakóhelyválasztási preferenciák és a közlekedési szokások megváltozását eredményezték. A gyűrűs-sugaras belterületi közhálózat esetében nem születtek tervek a zsúfolt belvárosi szakaszok kiváltására, mivel az 1980-as évtizedben a 2000-es évekre még a jelenleginél lényegesen kisebb forgalmat extrapoláltak, amely könnyen elvezethető lesz a belvároson átvezető közutak kapacitásának növelésével. Ez a tervezési szemlélet komoly mértékben befolyásolta a városi terek kialakításának és a gyalogos átkelők elhelyezésének gyakorlatát. Utóbbi téren a gyalogos és a személygépkocsi-forgalom szintbeni elválasztásán volt a fő hangsúly, ami egyre több aluljáró, illetve közúti felüljáró tervezésében és megépítésében öltött testet.

A közlekedéstervezési prioritások változása jól tükrözi, hogyan alakult át fokozatosan a Budapestre vonatkozóan kidolgozott újabb és újabb közlekedésfejlesztési tervekben a korábbi szemlélet; hogyan kezdtek stratégiai szinten is érvényesülni az „élhető város” koncepció lényeges közlekedési szempontjai. A 2000 után kidolgozott új koncepciókban már kiemelt hangsúlyt kapott a gyalogos zónák számbeli gyarapítása, a kerékpárutak hálózattá fejlesztése, a csillapított gépjárműforgalmú övezetek kialakítása, autóbusszávok kijelölése, a hosszú autóbusszonalak visszaállítása stb. Mindez a közhasznú közlekedés előnyben részesítését szolgálta az egyéni célokat szolgáló és egyre növekvő személygépjármű-forgalom igényeivel szemben. Ezzel párhuzamosan a budapesti közlekedés tervezőiben megfogalmazódott a főváros területét érintő gépkocsi- és közúti tehergépjármű-forgalom szabályozásának és a közhasznú közlekedési tarifaközösség létrehozásának igénye is. A tervezési gyakorlat változásában tetten érhető pozitív irányú törekvések ellenére fővárosunk közlekedési infrastruktúrája számos helyen ma is őrzi a korábbi szemlélet negatív örökségnek tekinthető maradványait.

² Tánczos Lászlóné: A városi közlekedés fenntarthatóságának stratégiai megközelítése. *Falu Város Régió*. (2000), 2. 10.

³ FÖMTERV: *Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve*. Budapest, (k. n.), 2001.

⁴ FÖMTERV-Közlekedés Konzorcium: *Az S-Bahn rendszerű gyorsvasúti közlekedés kialakítása*. Budapest, (k. n.), 2007.

⁵ FKT Urb Konzorcium: *Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve. Távlati koncepció és a 2020-ig javasolt fejlesztési terve*. Budapest, (k. n.), 2008.

2. Budapest és agglomerációjának jelenlegi közlekedéshálózati gondjai

A politikai-gazdasági rendszerváltozás óta eltelt három évtizedben a magyar fővárosra és agglomerációs övezetére irányuló közlekedésfejlesztési tervek – minden szakmai igyekezet és megújulási erőfeszítés ellenére – nem tudták kellő rugalmassággal követni az urbanisztikai reálfolyamatokat. Mindez különösen nagy problémaként jelentkezett a főváros külső kerületeiben és az agglomerációs településekben, ahol az említett időszakban igen intenzív változások történtek (például jelentős népességyarapodás és lakásépítési tevékenység), miközben az érintett városrészekben még napjainkban is az autóhasználat dominál. Ez az egész Budapestre átsugárzó probléma a közhasznú közlekedési hálózattal jól lefedett városrészekben is a közutak zsúfoltságának növekedéséhez vezetett.

Mivel fővárosunk esetében a sugaras-gyűrűs közúti főúthálózat csak a belső területen épült ki teljesen, a fenti agglomerációs folyamatoknak az lett a következménye, hogy Budapest térszerkezeti fejlődését, a beépített területek terjeszkedését nem követte érdemi közúthálózat-fejlesztés a külső városrészekben. A megfelelő kapacitású és minőségű átlós irányú közút- és vasúthálózati kapcsolatok nem épültek ki maradéktalanul, a meglévő hálózati elemek hiányosak, egyes városrészekben töredékesek. Budapest külső kerületei között sincs folytonos, transzverzális kapcsolat sem közúti, sem közhasznú közlekedési hálózatok szintjén, emiatt így a közúti forgalom egyre növekvő, nem a városközpontba irányuló része is a belső városrészek közel másfél évszázaddal ezelőtt megépült szűk utcahálózatán, illetve a városközpontban található Duna-hidakon át bonyolódik.

A Budapest belső városrészeiben közlekedő felszíni járatoknak a közelmúltig – kevés kivételtől eltekintve – szintén nem volt kapcsolatuk a külső városrészekben futó vonalakkal. E téren a fonódó villamoshálózat fokozatos kiépülése indított be kedvező irányú változásokat. A közhasznú közlekedési hálózat a főváros méretének és a népesség utazási szükségleteinek megfelelő teljesítményekre képes, viszont a kötőtpályás közhasznú hálózaton bonyolódó forgalomnak az infrastruktúra elavultsága miatti kényszerű korlátozásokkal kell szembenéznie, ami az eljutási idő hosszabbodása és a menetrendi megbízhatóság csökkenése mellett a hálózat teljesítőkéességét is rontja.

Egészen a 2010-es évek közepéig a fővárosi és agglomerációs közlekedésfejlesztés a fokozottan környezetbarát kerékpározás növekvő népszerűségét és jelentőségét figyelmen kívül hagyta, a motorizált közlekedéstől elkülönítve, szinte „súlytalan” tényezőként kezelte, ami a fővárosi közúthálózat mai szerkezetében, illetve a meglévő kerékpárúthálózat töredezettségében is tükröződik.

Budapestnek és agglomerációjának legégetőbb közlekedési gondjai jelentős részben *városszerkezeti eredetűek*, amelyek főbb jellemzői az alábbiakban foglalhatók össze:

a) A nyugat-európai modellek alapján másolt úgynevezett „modernizációs” várostervezési gyakorlat a magyar főváros esetében is az egyéni gépjárműközlekedés igényeit kiszolgáló hálózatot és közlekedési tereket eredményezett. A torzuló városszerkezet, a szétterülő városi funkciók, a korábbiakban ipari célra használt területek észszerű hasznosításának kerülése miatt a felszíni közlekedés fölösleges többletteljesítményre kényszerül. A nagyvárosi tér eredeti funkcióktól eltérő használata egyre nagyobb feszültségekhez

vezet, ugyanakkor számos fejlesztés nem a strukturális problémákra, hanem a tünetek egyedi orvoslására koncentrál. A rendszerbe nem illeszkedő, a városszerkezeti összefüggéseikből kiragadott közlekedésfejlesztési elképzelések szükségképpen új gondokat generálnak. Ezt a helyzetet tartósítja a csak projekteken alapuló, átgondolt stratégiai célokat nélkülöző tervezés.

b) A sokoldalú, a városfejlesztésre ható közlekedési tényezők és kapcsolatok elemzése helyett mára túlhaladott koncepciók szerinti, vagy gyakran külföldi mintákra épülő, de a magyar főváros jellegzetességei miatt nem adaptálható fejlesztések valósultak meg (például forgalmisáv-bővítések, parkolóházak építésének tervezése forgalomcsillapításra szánt övezetben). Mindez különösen a szuburbanizációs folyamatok felgyorsulása miatt vezet tartós, hosszabb távon fennmaradó problémák kialakulásához. Az átalakuló nagyvárosi és szuburbanizációs életmódból fakadó kihívásokra adott, mára már elavult minták szerinti válaszokon alapuló beavatkozások Budapesten, valamint az agglomerációs övezetben is csak súlyosbítják a gondokat, és fokozzák a közlekedési eredetű környezetterhelést.

c) A közlekedési hálózat fővárosi léptékben jelentkező, komoly szerkezeti hiányosságai jelenleg már nagymértékben akadályozzák egy korszerűbb közlekedési munkamegosztás kialakulását. A fejlesztések jelentőségének túlhangsúlyozása, a várható eredmények méltatása nem eredményezte a hálózati hiányok felszámolását, ami átfogó szemléleti probléma. Budapest közlekedésének korszerűsítési terveiben tartós előnyt élvezett a sugaras irányú hálózati fejlesztés az átlós irányúakkal szemben, illetve az egyéni gépjármű-közlekedés a közhasznú közlekedéssel szemben. A metróépítés túlzott finanszírozásából eredő fejlesztési forráshiány miatt elmaradtak a felszíni közhasznú közlekedésfejlesztést elősegítő beruházások.

d) Az átfogó jellegű közlekedésfejlesztési megoldásokat akadályozó, széttagolt szabályozás tovább fékezi a korszerű követelményeknek eleget tevő, környezetbarát fejlesztéseket. További gond, hogy a tervezési környezet egészét befolyásoló jogi, intézményi, szabályozási háttér nem támogatja az észszerű együttműködések, ami Budapest esetében a helyi és helyközi (agglomerációs) közlekedés fejlesztésének funkcionális szétválasztásában is megjelenik, és végső soron a többszereplős együttműködések érdekellentétek miatti megghiúsulásához vezet.

e) További gond az ágazati szemlélet makacs fennmaradása és az együttműködési készség hiánya a különböző közlekedési ágazatok között. Mindkét jelenség megjelenik a budapesti agglomeráció közlekedési rendszerében is, ami az integrált közlekedésfejlesztés komoly akadályát képezi. A szakterületen belüli rutinok, régi beidegződések, megszokások tartósan akadályozzák a korszerű megoldásokat. Ide sorolható a technológiai és üzemeltetési gondok felnagyítása, az üzemeltetői megközelítésnek a közlekedés szolgáltatói szerepe elé sorolása. Az üzemi szempontok elsőbbsége az utasok kényelmével szemben, vagy a kötőtpályás rendszerek merev elkülönítése egyaránt rontja a szolgáltatási színvonalat; a csak a meglévő hálózathoz illeszkedő járművek beszerzése újabb évtizedekre konzerválja a problémákat.

f) A 2010-es évek közepe óta egyre súlyosbodó múltbeli adóssággént jelenik meg mind a közlekedési infrastruktúra, mind a járműállomány esetében a karbantartás tartós elhanyagolásából, az időszakos felújítások elmaradásából eredő és esetenként már a hálózat mindennapi működést veszélyeztető mértékű műszaki állagromlás.

A felsorolt gondok orvoslásához a közlekedésfejlesztés helyes irányainak meghatározására van szükség. Kiemelt figyelmet kell tehát fordítani az ágazati, valamint térségi integrációra és a városi közlekedéspolitikának a többi szakpolitikákkal történő összehangolására. Ennek érdekében kiemelt feladatként kell kezelni a koordináció szintjének emelését és az alágazatok közötti hatékony együttműködés kialakítását, ami összhangban van a korszerű mobilitástervezés elveivel, valamint a nemzetközi tapasztalatokból és az integrált városfejlesztési szemlélet igényéből fakadó követelményekkel. Emellett a jármű- és pályafenntartás, az üzemeltetés és a fejlesztések integrációjára is szükség van ahhoz, hogy Budapest jelenleg számos problémával küzdő közlekedési rendszere egy jóval kedvezőbb működtetés irányába mozduljon. Mindehhez viszont nélkülözhetetlen az e célokat szolgáló finanszírozási források biztosítása és indokolt felhasználásuk folyamatos ellenőrzése.

A közlekedési gondok megoldására tett erőfeszítések során nem szabad megfeledkezni arról, hogy az ágazat jelentős városformáló erő, gazdaságfejlesztő és környezet-alakító tényező, a városfejlesztési politika alakításának szerves része. A kedvezőtlen állapotok megszüntetésére irányuló fejlesztési célokban Budapest és agglomerációjának közös érdekei már a 2010-es években megjelentek a főváros által elfogadott városfejlesztési koncepcióban⁶ az érvényes városfejlesztési elveknek megfelelően. Ezek az elvek hivatottak biztosítani, hogy a közlekedési intézkedések ne egymástól elszigetelt, eseti beavatkozásokként, hanem összehangolt, átfogó kontextusban valósuljanak meg. Ehhez további, különböző szintű fővárosi és országos fejlesztési dokumentumok tartalmát kell egyidejűleg figyelembe venni, mivel mindegyiküknek vannak átfogó, illetve ágazati közlekedésfejlesztési vonatkozásai. (Ilyenek például az országos, a Pest megyére, valamint Budapestre vonatkozó területfejlesztési koncepciók, a különböző léptékű közlekedési infrastruktúra-fejlesztési stratégiák stb.). A fejlesztéseknek összhangban kell lenniük Budapest érvényben levő integrált településfejlesztési stratégiájával és a főváros településszerkezeti tervével, csakúgy, mint a különböző tematikus fejlesztési programokkal, valamint tekintetbe kell venni a nemzeti és fővárosi környezetvédelmi programok közlekedésfejlesztést érintő céljait is.

Az agglomeráció közlekedési hálózatának korszerűsítését célzó tervezést segíti, hogy Budapest és Pest megye területfejlesztési koncepciói közös javaslatokat is megfogalmaztak a főváros térségének fejlesztésére, amelyeket a közlekedésfejlesztési terv célrendszere is kiemelten kezelt.

⁶ Budapest Főváros Önkormányzata: *Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepció*. Budapest, (k. n.), 2013.

Fontos szakmai követelmény, hogy Budapest 2030-ig előre tekintő városfejlesztési koncepciójában, valamint a fővárosi rendezési szabályzatban meghatározott fővárosi zónákban azok funkciójának megfelelően kell alakítani a közlekedési feltételeket. Ennek megfelelően a főváros hosszú távú közlekedésfejlesztési terve az alábbi három fő területi egységet különíti el:

1. *Belső zóna a Duna menti zónával és a városközponti területekkel.* Itt előnyt kell biztosítani a gyalogos, a kerékpáros és a közhasznú közlekedésnek, vissza kell szorítani a személygépjármű-forgalmat, valamint a máshová is átterelhető átmenő gépjármű-forgalmat. (Ezek az úgynevezett környezetérzékeny és sűrű beépítésű térségek.)

2. *Elővárosi és hegyvidék zóna.* Ebben a területi egységben megbízható alapszolgáltatást kell nyújtania a közhasznú közlekedésnek, de jelentős teljesítménnyel lehet jelen a személygépjármű-forgalom is (ezek képviselik a laza beépítésű térségeket).

3. *Átmeneti zóna.* Ez az a területi egység, ahol megvalósítható az előző két mobilitási preferencia „együttélése”, és a térséget átszelő villamos- és autóbuszvonalak mellett szerepet kap az intermodalitásra alapozott közlekedésszükséglet-váltás infrastruktúrája, valamint a harántirányú kapcsolatok fejlesztése. (Ezek átmeneti és komoly fejlesztési potenciált képviselő térségeknek tekinthetők.)

3. Fővárosunk közlekedéshálózatának jövőképe

3.1. Hálózatfejlesztést szolgáló stratégiai célok

Budapest közlekedési hálózatának jövője alapvetően függ a főváros 2030-ig terjedő általános fejlesztési koncepciójában felvázolt jövőképtől, amelynek megvalósítására határozott törekvés van. E jövőkép szerint alig 10 év múlva Budapest egy élhető, vonzó, egyedi arculatú európai főváros lesz, amely jól illeszkedik majd az ország és az agglomeráció innovatív gazdasági és kulturális központjaként a modern európai városhálózathoz. Meglátásom szerint Budapest kedvező irányú fejlődése érdekében az alábbi közlekedésspecifikus stratégiai célokat érdemes elérni:

1. *Élhető városi környezet kialakulását elősegítő hálózatfejlesztés.* A fővárosi közlekedési hálózat városszerkezeti okokra visszavezethető negatívumait, valamint Budapest és az agglomerációs települések hiányos kapcsolatait integrált közlekedésfejlesztéssel, a közlekedési igények és a módválasztás kedvező irányú befolyásolásával, a környezetterhelés csökkentésével, az esélyegyenlőség erősítésével kell átalakítani. A közlekedési célú funkcionális tereket be kell illeszteni a városi közterületekbe olyan módon, hogy azok szerves részeként elégítsék ki a valós helyváltoztatási és utazási igényeket, megfelelően igazodva a területi adottságokhoz. Az élhető városi tér használatához, illetve a mobilitás kívánatos alakításához a kompakt város elveit követő, kiegyensúlyozott városszerkezeti fejlődéshez a környezettudatos módon kiépített közlekedési infrastruktúrára van szükség. Könnyen elérhetővé kell tehát tenni a közlekedési lehetőségek közül a környezetet kevésbé terhelő közlekedési módokat, hálózatuk megfelelő formálásával segíteni kell a gyalogos, a kerékpáros és a közhasznú közlekedés mindennapi használatát.

II. Biztonságosan, kiszámíthatóan és integrált módon működő közlekedési hálózatok. Ahhoz, hogy az utazóközönség naponta eljusson utazási célállomására, biztonságos közlekedési terekre, egységes használatot nyújtó, kiszámítható és megbízható közlekedési hálózatra van szükség. A közhasznú közlekedés és az egyéni gépjárműforgalom zavartalan és kiszámítható működtetéséhez biztosítani kell a közlekedés stabil finanszírozását, valamint a költséghatékony fejlesztési, fenntartási és működési beavatkozásokat. Ennek során biztosítani kell a különböző közlekedési módok egymásra építését, a megfelelő hálózati kapcsolatokat, a szolgáltatások és szolgáltatók közötti kooperáció növelését, továbbá az alágazati munkamegosztás környezetspecifikus érvényesítését. Mivel a 2020-as évek elejére a 2010-es évek elejének csökkenő balesetszámot mutató tendenciája megállt, ezért a hálózatfejlesztések során kiemelt szerepet kell kapnia a közlekedésbiztonságnak. A hálózatfejlesztéseknél és a működtetésnél egyaránt fontos szempont a budapesti és az agglomerációs közlekedési hálózatokhoz való egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása, ami a mindenki számára biztonságos és kiszámítható utazások alapkövetelménye.

III. Kooperációt elmélyítő térségi kapcsolatok kiépítése. Budapest és agglomerációja térségi integrációjának megvalósítása nem képzelhető el egy gazdasági versenyképességet is erősítő közlekedési hálózat kialakítása nélkül. A magyar főváros európai, országos és regionális közlekedéshálózati rendszerek metszéspontjában helyezkedik el, ami közlekedési oldalról is biztosítja egy nemzetközi szinten is versenyképes gazdasági térség létrehozását. Fővárosunk és agglomerációja egységes urbanizált területként képes a tevékenységek széles körét biztosító környezetet nyújtani. A megfelelően koordinált gazdasági együttműködéshez viszont nélkülözhetetlen a különböző szintű közlekedési hálózatok integrált rendszerbe szervezése, kapcsolataik folyamatos javítása. A makroregionális és nemzetközi szintű közlekedéshálózatok jelenléte egyrészt a térségbe érkező vasúti, közúti, vízi és légi hálózatok hatékony összekapcsolását igényli, másrészt azt, hogy e hálózatok megfelelően kapcsolódjanak a regionális és a helyi hálózatokhoz.⁷ A magyar főváros hosszú távú fejlesztési céljainak elérése érdekében prioritást kell kapnia annak az – Európai Unió törekvéseivel összhangban lévő – alapelvnek, hogy a közlekedéshálózat-fejlesztési stratégia a közigazgatási határokon túlmutató, integrált szemléletű legyen. A stratégiai jelentőségű célok között kell tehát megjelennie a regionális közlekedési hálózati kapcsolatok bővítésének, átjárható (interoperábilis) rendszerek létesítésének és az intermodális átadási pontok fejlesztésének, továbbá a kapcsolódó szolgáltatások megfelelő és kellően szabályozott intézményi hátterének.

Budapest és az agglomerációs övezet közlekedési hálózatának fejlesztése során további kiegészítő, hiánypótló feladatok is jelentkeznek. Egyfelől pótlandók az utóbbi három évtizedben kiépült városrészekben (például a budai oldal több lakóparkjánál) a számos esetben még jelenleg is hiányzó közforgalmú közlekedési szolgáltatások, másfelől összhangot kell teremteni a jövőbeli építkezések által érintett területek mai és jövőbeni

⁷ Fleischer Tamás: A közlekedés szerepe Budapest nemzetközi funkcióinak alakításában napjainkban. In Barta Györgyi – Keresztély Krisztina – Sipos András (szerk.): *A „világváros” Budapest két századfordulón.* Budapest, Napvilág Kiadó, 2010. 220.

közhasznú és egyéni közlekedési igényei között. A külső kerületekben és a velük érintkező agglomerációs településeken pótlandók az átlós irányú közúti és vasúti kapcsolatok fennálló hiányosságai. Ennek célja, hogy a felénk irányuló gépjárműforgalom ne a pesti belső városrészekben és a Duna-hidak érintésével bonyolódjon le. Emellett megoldandó a radiális szerkezetű kötőpályás közlekedési hálózat elemein a szakadozottság csökkentése, illetve hosszabb távon ennek teljes megszüntetése is. A közhasznú közlekedésben a legfontosabb felszíni és felszín alatti kapcsolatokat lefedő közhasznú közlekedési gerinchálózat egységben történő átgondolása és fejlesztése kiemelkedő jelentőségű. Ennek a gyorsforgalmi hálózati elemeknek (metró, HÉV, expressz autóbuszjáratok stb.) magas szinten kell biztosítaniuk az agglomerációs települések egymás közötti elérhetőségét. Mindehhez elsősorban a fővárosi közterületek élhetőbbé tétele érdekében a gyalogos- és a kerékpárforgalom szükségleteit kiemelten kezelő, komplex szemléletű közterület-tervezésre is szükség van.

3.2. Réálisan kitűzhető operatív célok és elérésük eszközrendszere

A sokoldalú közlekedéshálózati kapcsolatrendszerekben megnyilvánuló közlekedési infrastruktúra minőségi javításához Budapest és agglomerációja esetében is olyan operatív célok kijelölésére van szükség, amelyek *a)* a közhasznú és egyéni közlekedésnek a városfejlesztés komplex folyamatába történő integrációját, *b)* az egyes közlekedési módok integrációját, valamint *c)* az agglomerációban megvalósuló településfejlesztési folyamatok térségi integrációját egyaránt elősegítik. Ennek érdekében három fő operatív cél fogalmazható meg.

a) Intelligens városszerkezeti kapcsolatokat biztosító integrált hálózatfejlesztés. A cél elérésének érdekében az alábbi feladatok adódnak:

- Meg kell valósítani a közvetlen összeköttetést biztosító közhasznú közlekedési vonalak hálózatának minőségi bővítését, amely lehetővé teszi az egyéni gépjármű-közlekedéssel szembeni versenyképességük növekedését. Ehhez a városi és az elővárosi kötőpályás hálózatok integrálására van szükség.
- Korszerűsítendő a jelenlegi kötőpályás hálózatok vonalai, amelynek érdekében a felszíni és a felszín alatti pályahálózaton is hangsúlyos feladat a meglévő infrastruktúra elhasználadott elemeinek korszerűsítése és cseréje. Különösen fontos e téren a kiemelkedő utasszállító kapacitású metróhálózat felújítás alatt levő szakaszainak mielőbbi üzembe helyezése.
- Össze kell kapcsolni a jelenleg egymástól elvágtott budai és pesti oldali városrészeket, új dunai átkelési lehetőségek megteremtésével, illetve a szintbeni – vasúti és közúti – kereszteződések megszüntetésével (közúti alul- és felüljárók építésével).
- Létre kell hozni egy egységes kerékpárút-hálózatot, amely elősegíti e környezetbarát közlekedési mód további térnyerését, elkerülve a biztonsági kockázatot jelentő főútvonali forgalmi sávokban haladást. Ennek érdekében a budapesti

városrészeket összekötő, továbbá az agglomerációs és regionális kapcsolatokat megteremtő kerékpárút-hálózat jelenlegi töredezettségét fel kell számolni

- Bővíteni kell a mostohagyermekként kezelt vízi közlekedés hálózatát megfelelő kikötők építésével (főként a Duna menti agglomerációs településekben), megteremtve ezzel a regionális folyamhajózás infrastrukturális feltételeit.

b) A közlekedés káros környezeti hatásaitól mentes, élhető közterületek kialakítása Budapesten és az agglomerációs településekben. A második operatív célt a következő hálózatfejlesztési feladatok teljesítésével lehet elérni:

- Sokoldalú, a városszerkezeti sajátosságokat figyelembe vevő járda-, sétálóutca- és közterület-használati kapcsolatrendszer kialakítása. E feladat akkor teljesül, ha egységes hálózatba szervezhető a biztonságos gyalogos és kerékpáros forgalom, főként Budapest belső, e szempontból túlterhelt városrészeiben.
- A mozgásukban különféle okok miatt korlátozottak közlekedési esélyegyenlőségének megteremtése az akadálymentesített gyalogos és utasforgalmi létesítmények mennyiségének növelésével (lépcsők kiváltása, felvonók építése, alacsonypadlós járművek üzemeltetése stb.), ami Budapesten különösen a metróhálózat állomásainak fizikai megközelíthetőségére, illetve a nagyszámú aluljáró igénybevehetőségére vonatkozik.
- A közhasznú és egyéni gépjármű-közlekedés, valamint a gyalogosforgalom biztonságát növelő hálózatfejlesztések, a balesetmegelőzést elősegítő műszaki infrastruktúra-elemek korszerűsítésével.
- A csillapított, illetve korlátozott gépjárműforgalmú belterületi közúthálózati szakaszok mennyiségének, hosszának és területének növelése. Ez azt jelenti, hogy a gyalogos- és kerékpárforgalom biztonsági szintjének emelése érdekében a korlátozott sebességű övezetek rendszerét Budapesten ki kell terjeszteni a belső zóna úthálózatának minden helyi jelentőségű elemére.

c) Átjárható rendszerré szervezett közlekedéshálózat-fejlesztés, optimális eszköz-váltási csomópontokkal. A harmadik operatív cél elérésének kulcsa az alábbi feladatok végrehajtása:

- A különböző kötőtpályás hálózati elemek átjárhatóságának növelése. E téren főként a Budapestet átszelő vasútvonalszakaszoknak kell a mainál lényegesen nagyobb szerephez jutniuk a városon belüli, valamint az agglomerációs övezet települései között bonyolódó utasforgalomban. Ezzel összhangban a vasúti megállóhelyek elhelyezését is a nagyváros forgalmi igényeihez kell igazítani.
- A közlekedésközlekedés-váltást biztosító átszállási kapcsolatok lehetőségeik bővítése és minőségének emelése a hálózaton belül. Az ilyenfajta kapcsolatok javítására egyaránt nagy szükség van a jelenlegi autóbusz-, villamos-, metró-, HÉV-, illetve a vasúthálózat találkozási pontjain.
- Az országos főúthálózat Budapestre bevezető, illetve a fővárost elkerülő szakaszainak a belterületi főúthálózatba való integrálása. Az ilyen tartalmú fejlesztések révén a fővárosi agglomeráció területén megvalósulhat a közúthálózat észszerű

- és területileg egyenletesebb terhelése, valamint a lakóterületeket kiszolgáló alsóbbrendű úthálózat túlterhelésének csökkentése, illetve kiváltása.
- A főváros és agglomerációja kerékpárút-hálózatának bővítése és minőségi színvonalának emelése. A kerékpár törzsúthálózat budapesti szakaszain, továbbá az agglomerációs övezet turisztikai szempontból jelentős, Duna menti településein egységes hálózatot képeznek a kiépített a kerékpárutak. Ám szükség van további kiépítésükre az agglomeráció északkeleti és délkeleti, jelentős zöldfelületi potenciállal rendelkező részein is.
 - A személyhajózás integrálása a főváros és az agglomerációs övezet közhasznú közlekedésébe. Budapest és az agglomerációs gyűrű Dunával érintkező településein a személyhajózás igénybevételi lehetőségeinek növelése, továbbá a kikötők közlekedésszükség-váltó pontként való használata jelentősen csökkenthetné a budapesti belváros és a rakpartok gépjárműforgalmát, miközben a személyszállító hajók új alternatívát jelenthetnének a nagyváros környezatkímélő közlekedési eszköztárában.
 - Budapesten a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (LFNR) megközelíthetőségének magasabb minőségi szintre emelése. A közép-európai léptékben is kiemelkedő fontosságú légikikötő elérésére a kötöttpályás közhasznú közlekedésnek a repülőtérrel érintő vonalszakaszai kínálnak korszerű alternatívát a jelenlegi gyorsforgalmi út mellett. Az LFNR vasúti kiszolgálását a vasúti hálózaton a távolsági és elővárosi közlekedésbe integrált állomással célszerű hatékonyan megoldani.
 - Személyforgalmi célú közlekedésszükség-váltást hatékonyan biztosító intermodális csomópontok kialakítása. A főváros és az agglomerációs övezet egységes közlekedési hálózatának kialakítása során alapvető feladat az egyszerű, gyors, áttekinthető, utasbarát módváltást lehetővé tevő, biztonságos és kényelmes utasmozgást kínáló csomópontok kialakítása.
 - Budapesten és az agglomerációs övezet nagyobb városaiban nagy kapacitású P+R parkolóhelyek, valamint B+R kerékpártárolók hálózatának kiépítése. Az élhető városi környezet megteremtésének érdekében fontos feladat az agglomerációból a fővárosba irányuló motorizált forgalmat a kiindulási helyéhez legközelebb megállítani az agglomeráció elővárosi vasútállomásai mellett épített P+R parkolók, illetve B+R tárolók kialakításával.

4. 2030-ig megvalósítható konkrét hálózatfejlesztési programok

A Budapestre és az agglomerációs övezetre kidolgozott stratégiai és operatív közlekedéshálózat-fejlesztési célok elérhetőségéhez alapul szolgálnak azok a konkrét programok, amelyek megvalósításával válik hitelessé a metropolisz és régiója közlekedésének jövőképe.⁸ Ezek a Budapest Fejlesztési Központ irányításával és az Európai Unió pénzügyi

⁸ Budapesti Közlekedési Központ Zrt.: *Budapesti Mobilitási Terv 2030*. Budapest, (k. n.), 2020.

támogatásával megvalósuló nagyszabású fejlesztési programok egyaránt kiterjednek a főváros közigazgatási területére és az agglomerációs övezetre.⁹ Közös céljuk: biztosítani az egymással szimbiózisban élő urbánus térségek közlekedési hálózatának egységes és harmonikus jövőbeni fejlődését.

4.1. Közhasznú közlekedésfejlesztési projektek a főváros területén

A következő 8–10 évben megvalósuló fejlesztések a kötöttpályás hálózatokra, azon belül is a budapesti *villamosvonal-hálózat korszerűsítésére* koncentrálnak. Ennek keretében három kiemelt fejlesztési feladat került előtérbe.

a) A 3-as villamosgyűrű Angyalföld irányába történő meghosszabbítása, amely révén kapcsolat jöhet létre a Lehel úton vezető villamosvonallal. A projekt tartalmazza új közúti felüljáró építését, továbbá a villamospályák mellett kerékpársávok és gyalogjárdák létesítését is. Az új közlekedési infrastruktúra-elem jelentősen javítja Angyalföld és Zugló városrészek között a kötöttpályás közlekedési kapcsolatokat.

b) A budai fonódó villamoshálózat bővítése a Budafoki útig. Az elmúlt évtizedek sikeres fővárosi hálózatfejlesztése a Duna partján folytatódik déli irányban. Az új vonal egyrészt összeköti az egyetemi negyedet és az Infoparkot Buda szívével, másrészt kapcsolatot nyújt a Lágymányosi híd közelében kiépülő új lakó- és irodanegyed felé. A tervek szerint a járatok többsége – több pesti oldali metróállomást is érintve – a pesti Belvárossal, kisebbik hányaduk a budai rakparton a Batthyány tér irányába teremt – kerékpárúttal kiegészített – kötöttpályás kapcsolatokat. A bővítés eredményeként a Lágymányosi városrész északi részén a személygépkocsik uralta felszínnek helyett a gyalogosok, a kerékpárosok, a közhasznú közlekedés területei és a zöldfelületek lesznek túlsúlyban.

A folyamatos bővítést előirányzó koncepciónak megfelelően a Duna jobb partján többszörösen szétágazó, észak–déli irányú kötöttpályás tengely jön létre. Bár a mostani projektben még csak a Rákóczi híd vonalán jut túl a villamosvonal, de esélyt kell adni a további meghosszabbításoknak is Újbuda gyorsan benépesülő kerületrészei felé.

c) Kelenföld és Külső-Ferencváros között új villamosvonal létesítése, amely átvezet a megépítendő új dél-budapesti csepeli Duna-hidakon. A Csepeli-félsziget északi végénél létesítendő új közúti Duna-hidak és a hozzájuk vezető utak már villamosvágányokkal ellátva épülnek meg, új összeköttetési alternatívát biztosítva Buda és Pest villamoshálózata között. Az új pályaszakasz akadálymentesített megállókat kap átszállási lehetőségekkel a HÉV-vonalakra.

⁹ Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt.: *Európai uniós projektek*. Budapest, (k. n.), 2019.

4.2. Komplex városfejlesztő hatású közlekedési projektek

A hosszabb távon megvalósítható fővárosi közlekedésfejlesztési projektek tetemes része jelentős városfejlesztési tevékenységek részfeladataként valósul meg. Valamennyi a nagyvárosi élet és közhasznú térhasználat minőségi megújulását teszi lehetővé, ezért meghatározó szerepet töltenek be Budapest jövőképeének formálásában. E célprogramok közül az alábbiaknak van közvetlen közlekedéshálózati vonzata.

a) *A pesti alsó rakpart felújítása, ezáltal a belváros és a Duna kapcsolatának helyreállítása.* A rakpart megújításának része a belvárosi zöldfelületek bővítése, a gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása, valamint a közúti forgalom csillapítására irányuló fejlesztések. A projekt eredményeként a pesti rakpart rugalmasan alakítható, reprezentatív vízparti közterületté alakul, amely kiválóan alkalmas nagyobb rendezvények megtartására, és a gépjárműforgalom ideiglenes lezárása esetén rekreációs célú vízparti területté alakítható. A rakparton történő parkolási lehetőségek és a raktározási funkció megszüntetésével a mainál jóval szélesebb, zöldfelülettel tarkított gyalogos korzó jön létre. A rakpart teljes hosszában akadálymentesített lesz, azonos szintben kialakított közúti és gyalogos felületekkel, homogén burkolattal. További közlekedésbiztonsági és forgalomtechnikai beavatkozások révén jelentősen nő a terület használhatósága. A projekt viszont nem népszerű a rakpartot rendszeresen használó fővárosi autósok körében, akiket így módon egy fontos belvárosi alternatív útvonal használatától fosztanak meg. Ellenvéleményüknek már eddig is számos sajtóorgánumban hangot adtak.



2. ábra: A Dél-Buda és Csepel közötti közlekedési kapcsolatot biztosító jövőbeni új Duna-híd (Galvani híd) látványterve

Forrás: Nemzeti Közlekedési Központ: Új Duna-híd – tervező: Unstudio, Burohappold. (é. n.)

b) *Új Duna-hidak építése Budapest déli részén.* A fővárosi Duna-szakasz déli, 10 km-es, jelenleg még hídhányos szakaszán új, Buda déli részét Csepelen át a pesti oldallal összekötő, két önálló Duna-híd épül igényes építészeti kialakítással (2. ábra). Az új

hidaknak a főváros úthálózatába való bekötésével becslések szerint átlagosan napi 50 ezer gépjárművel csökkenhet a belváros terhelése (a tervezett forgalomcsillapítási intézkedésekkel együtt), mivel az új infrastruktúra-elemek átveszik a belső Dunahidakra kényszerülő forgalom egy részét. Az előzőekben már említett kötöttpályás közlekedési hálózati fejlesztések révén a hidakra villamos, széles járdák és kerékpárutak kerülnek, a kapcsolódó úthálózat fasorokkal, zöldsávokkal egészül ki. A két új híd egyrészt javítja a Budapest délkeleti és délnyugati része közötti kapcsolatokat, másrészt elősegíti az itt lévő korábbi ipari területek revitalizációját. Az új hidak révén megjelenik a szigeten a villamosközlekedés, és Csepel városrész közvetlen kapcsolatot létesíthet Buda déli része felé.

c) *Kelenföld területén intermodális közhasznú közlekedési csomópont létesítése.* A fejlesztés révén az elővárosi autóbuszok kerülő nélkül juthatnak majd el a Kelenföldön megépült autóbusz-terminálhoz az örmezői oldalon, mint a jelenlegi végállomáshoz az Etele téren. A csomópont mellett jelentős számú P+R parkoló létesítése is megoldható. Az utazóközönség magasabb minőségi szintű szolgáltatásokhoz jut az új épületben, a jelenlegi végállomás területe felszabadul, hasznosítható lesz egyéb célokra. A projekt része a kelenföldi csomópont átfogó funkcionális továbbfejlesztése, beleértve a közelben tervezett Dél-budai Centrumkórház villamossal történő megközelíthetőségének biztosítását is.

d) *A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közúti megközelíthetőségének átfogó rekonstrukció keretében történő javítása.* Bár forgalombecslési vizsgálatok szerint Magyarország első számú légikikötőjét nem indokolt metróvonallal összekötni Budapest centrumterületével, a repülőtérre vezető kétsávós gyorsforgalmi út ma már alkalmatlan a kiemelt jelentőségű légiforgalmi objektum 21. századi színvonalú közúti megközelítésére. Ugyancsak nem való arra, hogy egyben az M4-es autótút és a 4-es számú főút bevezetőjeként is funkcionáljon. Az elhasználdott gyorsforgalmi út balesetveszélyes, és rendkívül torlódásérzékeny. A rekonstrukció során korszerű városi főút épül meg, a szintbeni vasúti kereszteződések kiküszöbölésével, egyes szakaszokon külön autóbussávval, gyalogos és kerékpáros útkapcsolatokkal, a főutat szegélyező zöldfelületekkel. A repülőtérre vezető út korszerűvé tétele egyben fontos városfejlesztési feladat is, amely révén egyaránt javulnak a dél-pesti kerületek lakosságának közlekedési lehetőségei és a szomszédos városrészek közötti keresztirányú kapcsolatok. A projektben kiemelt figyelmet kap a közhasznú közlekedés előnyben részesítése és az érintett városrészek közlekedésbiztonsági helyzetének jelentős javítása is.

e) *A fővárosi kerékpárút-hálózat kibővítése a Budapesttel határos agglomerációs települések irányába.* A „Kerékpáros kertvárosok” nevet viselő fejlesztési feladat végrehajtása során az agglomeráció belső gyűrűjéhez tartozó települések lakói kerékpárral biztonságosan meg tudják majd közelíteni a legközelebbi vasút- és autóbuszállomást, valamint több HÉV-megállóhelyet. Reális alternatíva lesz számukra Budapest és településük között az akadálymentes kerékpározás, mivel az agglomerációs kerékpárút-hálózat is összefüggő rendszert alkotva szervesen kapcsolódik majd a fővárosi hálózathoz. A környezetbarát kerékpározás terjedését elősegítő infrastruktúra további kiépítéséhez

hozzátartozik a tárolás és karbantartás feltételeinek javítása is (3. ábra). A projekt nemcsak kényelmes és könnyű közlekedési eszközváltást teszi lehetővé, hanem a klíma-védelmi célokat, valamint az aktív és egészséges életmód népszerűsítését is szolgálja.



3. ábra: Korszerűen kialakított, fedett kerékpártároló Pilisvörösvár vasútállomáson
Forrás: Nemzeti Közlekedési Központ: Kerékpáros kertváros. (é. n.)

f) *Autóbuszsávok létesítése a Budakeszi úton.* A jelenlegi kapacitását messze meghaladó forgalomterhelésű Budakeszi úton az autóbuszoknak fenntartott sávokon a csomópontokban intelligens forgalomirányító lámpákkal előre engedett, gyorsabban haladó buszok vonzó alternatívát nyújtanak a mindennapi utazásokban a személygépkocsival közlekedéssel szemben. Az autóbusz-végállomásokon parkolóhelyek és kerékpártárolók segítik majd az eszközváltást. Az autóbuszok önálló autóbuszsávokon való közlekedtetése Budakeszi, valamint a Zsámbéki-medence mögöttes sorakozó települései számára is megoldást jelenthet, mivel a közhasznú közlekedés használatával elkerülhetők lesznek a torlódások. Bár a Budapest Fejlesztési Központ mindenhol, ahol csak lehetséges, a kötöttpályás tömegközlekedést pártolja, de Budakeszi felé jelenleg nincs reális alternatívája az önálló buszsávok építésének, főként a domborzati viszonyok miatt.

g) *Használaton kívüli fővárosi vasúti pályaudvarok területének más célú hasznosítása.* E téren két olyan jelentős projektet kell megemlíteni, amely a komplex városfejlődést elősegítő programok között is kiemelt jelentőségűnek tekinthető.

Az első az egykori *Rákosrendező vasúti pályaudvar* felszabadult üzemterületének városfejlesztési célú hasznosítása. A belváros és a külső kerületek közötti átmeneti zónában található állami tulajdonú, korábbi rendező-pályaudvari terület kiváló városfejlesztési adottságokkal rendelkezik. Rákosrendező esetében a közeljövőben megtörténik a nagy kiterjedésű terület lehetőségeinek feltárása, jövőbeli fejlődésének meghatározása a fenntarthatóság, a környezettudatosság, valamint a hatékony gazdaságfejlesztés szempontjai figyelembevételével úgy, hogy az egykori vasúti üzemterület helyén egy élhető,

a fővárosi lakásállományt jelentősen gazdagító korszerű városrész és új zöldterület létesüljön. A megfelelően előkészített terület fejlesztésébe szabályozott módon szükséges bevonni a piaci szereplőket. Ehhez kapcsolódóan a Nyugati pályaudvar és bevezető vonalszakaszai fejlesztésével együtt az új funkciót kapó városrészben a vasúti forgalom helyigényét is biztosítani kell.

A második hasonló tartalmú jelentős projekt a hajdani *Józsefvárosi pályaudvar* fel szabadult területének hasznosítása. A Budapest egyik legfontosabb, tradicionális városi tengelyének számító Kőbányai út mentén található, állami tulajdonban lévő egykori Józsefvárosi pályaudvar fontos helyszíne lesz egy komplex városfejlesztési akciónak. A környezetében megvalósuló számos kulturális és sportberuházás elősegíti az ezek centrumában fekvő egykori pályaudvari terület megújulását. A jelenlegi vasúti „rozsdaterület” (4. ábra) szerepkörének megváltozásával egy olyan összetett funkciójú városrész jöhet létre, amely a kulturális és sportfunkciók mellett helyet ad új lakásoknak és munkahelyeknek, valamint kapcsolatot teremt a környező területek között. Fontos közlekedésfejlesztési feladat a terület belső átjárhatóságának biztosítása, a környező városrészek közötti gyalogos és kerékpáros kapcsolatok erősítése is.



4. ábra: A funkcióváltás előtt álló egykori Józsefvárosi pályaudvar területe légifelvételen

Forrás: Nemzeti Közlekedési Központ: Egykori józsefvárosi pályaudvar. (é. n.)

h) *Személygépkocsi-forgalomtól mentes Városliget létrehozása.* A Budapest Fejlesztési Központ kiemelt fejlesztési feladatnak tekinti egyrészt a Kós Károly sétány gyalogos- és kerékpárosbarát funkciójának megteremtését, másrészt az M3-as autópálya Budapestre érkező gépjárműforgalmának „megállítását” a Mexikói útnál épülő P+R parkolóknál, rábírva az autósokat, hogy onnan közhasznú közlekedési eszközökkel folytassák útjukat

a belső városrészek irányába. A környező városnegyedeket összekötő átjárók, valamint nagy kapacitású P+R parkolók létesítésével egyik „tüdeje és zöld szigete” fél évszázad után megszabadul a jelentős volumenű átmenő gépjárműforgalomtól. Az autómentes Városliget országos jelentőségű közparkként nemcsak a fővárosiak, hanem a Budapestre érkezők és a külföldi turisták szemében is vonzó, pihenésre, feltöltődésre, kikapcsolódásra és sportolásra csábító zöldterületté, a pesti oldal valódi zöld oázisává válhat.

4.3. Budapest és az agglomeráció vasútfejlesztései

Fővárosunk jövőbeni kötőtpályás közlekedésében kiemelkedő szerephez jut a korszerű vasúthálózat, amely új arculatformáló elemként jelenik meg a főváros következő évtizedének fejlesztési folyamataiban. A legjelentősebb vasúti fejlesztések egyaránt kiterjednek a főváros közigazgatási területén belüli városrészekre és vasúti objektumokra, valamint az agglomerációs övezet területére, illetve településeire.

4.3.1. Vasútfejlesztési feladatok Budapest közigazgatási területén belül

A kötőtpályás hálózatokhoz tartozó infrastrukturális fejlesztések legjelentősebb fővárosi elemei különböző típusú feladatokat (vasúti alagút építése, pályaudvar-rekonstrukciók, egyes vonalszakaszok kapacitásbővítése, vágánykorszerűsítések stb.) foglalnak magukba. Közülük az alábbiak a legjelentősebbek.

a) *A Nyugati pályaudvar és környezetének újjáépítése.* 21. századi követelmény, hogy Magyarország legforgalmasabb pályaudvara a jelenleginél lényegesen több vonatot fogadjon és korunknak megfelelő minőségi szolgáltatásokat nyújtson az utazóközönségnek. Ez azt jelenti, hogy a „Nyugatira” és környékére műszaki, utaskényelmi és urbanisztikai szempontból is egyaránt ráfér az átfogó korszerűsítés. A projekt végrehajtása 2021-ben megkezdődött. Ennek részeként a csarnok alatt és mögött egy földalatti pályaudvar épül, amely peronjaival és bújtatott bevezető vágányaival a jelenlegihez képest mintegy 50%-kal megnöveli a pályaudvar vonatfogadó kapacitását. A felszín alatti építés indoka, hogy ez a pályaudvarrész lesz a később megépítendő Duna alatti vasúti alagút fogadóállomása. Így az objektum átmenő pályaudvarrá alakul át, mivel a befutó vonatok jelentős része Buda felé folytatja útját, azaz a Széll Kálmán tér, Kelenföld, Dél-Buda és az agglomeráció nyugati szektora felé közlekedik, ezáltal számos új, közvetlen vasúti kapcsolatot hoz létre.

b) *A déli körvasút szállítókapacitásának bővítése.* A Kelenföld és Ferencváros vasútállomások közötti kapcsolatot a déli összekötő vasúti hídon át biztosító kétvágányú vasútvonalszakasz jelenleg a szűk keresztmetszet az elővárosi vasúti forgalomban is. A vonalszakaszt jelentős volumenű belföldi távolsági és nemzetközi vasúti forgalom is terheli, ezért fejlesztése során a jelenlegi vágánypár mellé harmadik, egyes szakaszokon negyedik vágány épül, ami lehetővé teszi a járatsűrűség fokozását (6–8 percenként

közlekedő elővárosi vonatok formájában). A nívós közlekedési környezet rendezésének részeként új gyalogos-kerékpáros átjárók nyílnak a vasúti töltés alatt, valamint megépül egy, a Budaörsi úttól a Dunáig húzódó gyalogos-kerékpáros zöldfolyosó is. Évtizedek óta ez a projekt az első olyan vasúti beruházás, amely a főváros területén belül új megállóival és a sűrűbb vonatkövetésekkel nem csupán a Budapestre naponta ingázók, hanem a fővárosiak közlekedési komfortját is javítja.

c) *A Kőbánya-Felső – Rákos–Rákosliget vasúti vonalszakasz korszerűsítése.* A projekt keretében a hatvani és újszászi fővonalak közös bevezető szakaszán harmadik vasúti vágány épül a Keleti pályaudvar és Kőbánya felső állomás között, emellett Rákos és Hatvan állomások között műszakilag megújul az agglomerációs övezet keleti szektorán átvezető teljes vasúti pályaszakasz. A fejlesztések révén a fővárosi agglomeráció érintett településeiből lényegesen kedvezőbbé válik Budapest vasúti elérhetősége, ami jótékonyan hat az ingázási feltételekre is.

d) *Vasúti alagút építése Kelenföld és a Nyugati pályaudvar között.* A hazai vasúthálózat fejlesztéseinek sorából méretével, költségességével és műszaki megoldásaival ez a projekt egyaránt messze kiemelkedik. Megvalósításának elsődleges indoka, hogy Budapest 19. századból örökölt fejpályaudvarai korunkban már nem képesek a mainál sokkal több vonatot fogadni naponta. A Budapestre befutó elővárosi vasútvonalakon csak akkor közlekedhetne több vonat, ha a három fejpályaudvar kapacitása komoly mértékben növelhető lenne. A jelenlegi vasútműszaki adottságokat figyelembe véve erre nincs lehetőség, ezért az optimális megoldás egy átmenő pályaudvari rendszer kialakítása lehet. Ez a megoldás a főváros belső területén egy olyan új vasúti kapcsolatrendszer kiépülését teszi lehetővé, amelyen keresztül az egyik irányból érkező szerelvények Budapestet egy másik vonalon hagyhatják el. A Nyugati pályaudvar és Kelenföld földfelszín alatti összekötése nemcsak az említett kapacitásproblémán segít a fejpályaudvarok mint forgalmi korlátok oldásával, hanem az alagút teljesen új kapcsolatokat hoz létre az agglomerációs övezet közlekedésében is. A budapesti vasúti hálózat fejlesztése egyben fontos városfejlesztési feladat is, mivel a vasúti alagút megépítése révén jelentős méretű, a vasúti üzem számára nélkülözhető felszínnek szabadulhatnak fel értékes városi területeken.

e) *A Keleti pályaudvaron korszerű, akadálymentesített utascentrum kialakítása.* 2021 tavaszán új utascentrum építése kezdődött Budapest legnagyobb, évi közel 11 millió utast kiszolgáló pályaudvarán. Az építés ütemezése szerint 2022 nyarán már megújult, sokoldalú utasforgalmi szolgáltatásokat nyújtó objektum várja az utazóközönséget. Azonos helyen nyílik lehetőség a menetjegyváltással, a belföldi és nemzetközi utazásokkal kapcsolatos ügyek intézésére. Az aluljárószint és a vágánycsarnok között akadálymentesített formában (mozgólépcsőn vagy liften) lesz megközelíthető a pályaudvar területe. Az akadálymentesített, igényesen kialakított utascentrum a peronszint alatt, a korábbi pénztárak előtti terület teljes átépítésével valósul meg. A tágas utaskiszolgáló térhez kapcsolódnak a menetjegypénztárak és az ügyfélszolgálati pultok, amelyek közül az egyik akadálymentesített lesz.

A fentiekben bemutatott, a főváros közigazgatási területén belül megvalósuló vasúthálózati infrastruktúra-fejlesztési feladatok további pótlólagos beruházásokat igényelnek. Közéjük tartozik a hiányzó megállók megépítése a fővároson belül, mivel – megfelelő helyen lévő vasúti megállók hiányában – sokszor nincs meg a lehetőség a vasútról valamelyik metróvonalra vagy villamosra történő átszállásra. Hiába fogják érinteni a kedvező járatsűrűségű vonatok a nagy népességszámú lakóközeteket, vasúti megállók hiján az ott élők nem tudják majd igénybe venni a vasutat a fővároson belüli utazásaikhoz.

4.3.2. Az agglomerációs településeket érintő vasútvonal-fejlesztések

A közlekedési szakemberek körében nem számít újdonságnak az a felismerés, hogy Budapest esetében a városi közlekedés legégetőbb gondjainak gyökerei az agglomerációs övezetből származók, egészségtelenül gyors ütemben megemelkedett személygépjármű-használatban keresendők. A magyar metropolisz agglomerációs településeiben évtizedek óta folyamatosan növekszik a lakónépesség száma, miközben az itt lakók zöme Budapesten dolgozik, emiatt a munkanapokon nagyon sokan ingáznak lakó- és munkahelyük között. A napi ingázók kétharmada erre a célra saját személygépkocsit használ, és az így generált forgalom túlterheli nemcsak a főváros belső területeire vezető főutakat, hanem a lényegesen nagyobb kapacitású autópályák bevezető szakaszait is. A megoldás az agglomerációs gyűrűn átvezető elővárosi vasútvonalak és a HÉV hálózatának látványos fejlesztésében és korszerűsítésében rejlik, amely felszívhatja a jelenleg gépkocsival ingázók jelentős hányadát. A konkrét feladatokat a Budapest Fejlesztési Központ (BFK) irányításával kidolgozott, a fővárosi agglomeráció hosszú távra szóló vasútfejlesztési dokumentuma tartalmazza.¹⁰ A vasútnak különösen az agglomeráció nyugati, északkeleti és délkeleti szektoraiban kellene minél előbb versenyképesebbé válnia a zsúfolt közutakkal szemben, ezért a fejlesztési feladatok rangsorolásában az alábbiak élveznek prioritást.

a) *A Kelenföld és Törökbálint közötti vasúti szakasz vágánybővítése.* A Budapest–Győr–Hegyeshalom kétvágányú villamosított vasúti fővonalnak az agglomerációs övezeten belül futó szakasza forgalmi szempontból már olyan mértékben telített, hogy azon nem lehet tovább növelni a vonatsűrűséget. Mivel a jövőben itt lesz kiépítve a Budapestről a legközelebbi kelet-közép-európai fővárosok (Bécs, Pozsony, Prága, Varsó) felé vezető nagysebességű vasút nyomvonala is, ezért égető szükség van további vágányszámnövelésre. Ennek jegyében kezdődött meg a fővonalon a Kelenföld és Törökbálint közötti szakasz bővítésének tervezése, s a vasútvonal legforgalmasabb belső szakaszán 9 km-es harmadik és negyedik vágány épül.

¹⁰ Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt.: *Budapesti agglomerációs vasúti stratégia 2040.* Budapest, (k. n.), 2022.

b) *Budapest–Veresegyház–Vác vasútvonal szállítókapacitásának növelése.* A többi budapesti elővárosi vonalhoz hasonlóan e vasútvonal hordképessége is jelentős bővítésre szorul, mivel a vonal által kiszolgált agglomerációs települések lakosságának is valós alternatívát kell kínálni a személygépkocsival történő ingázással szemben. Ehhez meg kell építeni a második vágányt, ami lehetővé teszi a vonatsűrűség emelését és az átlagos utazási sebesség növelését is. A Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia modellvizsgálatai szerint ezen a vonalon a tervezett kapacitásbővítés megvalósulását követően a jelenleginek a triplájára is nőhet a munkanapi utasszám. Kiegészítő fejlesztésekkel (például a megállók akadálymentesítésével, a vasúti peronok lefedésével, kerékpártárolók és autóparkolók létesítésével) még vonzóbbá lehetne tenni a vasútvonal használatát.

c) *A Budapest–Lajosmizse–Kecskemét dízelüzemű vasútvonal korszerűsítése.* Az agglomeráció délkeleti szektorán átvezető, egyvágányú elővárosi vasútvonal még jelenlegi elhanyagolt állapotában is magas kihasználtságú, ezért a jövőbeni fejlesztési potenciálja óriási. A korszerűtlen vágányállomány miatt csak kis menetsebességgel közlekedtethető vonatok az alacsony járatsűrűség miatt gyakran zsúfoltak. A vonal modernizálásának megvalósításával nemcsak Budapest érintett városrészei (Kispest, Pestszentimre, Pestszentlőrinc), valamint a fővárossal szomszédos Gyál és Dabas, hanem az agglomerációs gyűrű számos vonalmenti települése számára is versenyképes alternatívát nyújthatna a vasút.

4.3.3. A HÉV-vonalak egységes hálózattá alakítása és korszerűsítése

A hagyományos vasútvonalak jellemzőitől számos vonásukban eltérő, ám a kötöttpályás közlekedési rendszerek technikai ismérvei alapján hozzájuk igen hasonló helyi érdekű vasutak Budapest és az agglomeráció közhasznú közlekedésében kulcsfontosságú szerepet töltenek be. Az agglomerációs övezet általuk érintett településeinek jelentős lakosság-szám-növekedésből eredően munkanapi átlagos utasforgalmuk eléri a 200 000 főt. Joggal kap kiemelt figyelmet a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiában az öt HÉV-vonal, közülük is elsősorban a csepeli (H7) és a ráckevei (H6) vonalak mielőbbi fejlesztésének megvalósulása. Miközben a szentendrei (H5), illetve a gödöllői (H8) és a csömöri (H9) HÉV-vonalak budapesti végállomásai (Batthyány tér, illetve Örs vezér tere) közvetlenül kapcsolódnak a metróhálózathoz, addig a csepeli, illetve a ráckevei HÉV-vonalak végállomásai (Boráros tér, illetve Közvágóhíd) nem. Bár a két végállomás viszonylag közel (alig 1,5 km távolságra) helyezkedik el egymáshoz képest, a vonalak mégsem alkotnak összefüggő hálózatot. Így a beruházás során fontos részfeladat lesz mind a H6-os, mind a H7-es vonalak meghosszabbítása a Közvágóhíd állomástól összefonódva egy új vasúti alagúton keresztül egészen a közvetlen metrókapcsolatot biztosító Kálvin térig. Ezáltal Ráckevéről és Csepelről, illetve a közbenső állomásokról az utazóközönség átszállás nélkül érheti el a belvárost, a Kálvin térnél pedig a 3-as és a 4-es metró vonalát.

A nagyszabású fejlesztések várhatóan 2023-ban indulnak meg. Az első ütemben Csepelen sor kerül a HÉV-vonal déli irányú meghosszabbítására az Erdősor utcáig, ahol új végállomás épül. Ezzel párhuzamosan megindul a teljes pálya műszaki korszerűsítése. A második ütemben történik meg a ráckevei és a csepeli vonalak összekapcsolása és a közös vonalszakasz Kálvin térig való meghosszabbítása „földalatti HÉV-vonalszakasz” formájában. Az utóbbi projekt tervezett kezdőéve 2024. A fejlesztések eredményeként a kötőtpályás elővárosi közlekedés versenyképessé válhat a személygépkocsi-közlekedéssel szemben és elősegítheti a közlekedési eredetű károsanyag-kibocsátás csökkenését is az érintett városrészekben. A HÉV-vonalak korszerűsítése során a pályák felújítása megteremti a feltételeket a jelenlegi sebességkorlátozások megszüntetésére, a menetsebesség emelésére. A két HÉV-vonalon sor kerül a megállóhelyek átépítésére és akadálymentesítésére, az állomások környezetének rendezésére (a zöldfelületek növelésével), az utastájékoztatók megújítására, továbbá P+R és B+R parkolók létesítésére.

A hosszú távú fejlesztési tervek között szerepel a gödöllői, valamint csömöri HÉV-vonal metróvá fejlesztése. A szentendrei HÉV-re vonatkozó fejlesztési tervek még a kidolgozás előtti szakaszban vannak.

A kötőtpályás közlekedésnek a főváros közigazgatási területére és az agglomerációs övezet településeire egyaránt kiterjedő nagyszabású hálózatfejlesztése további járulékos fejlesztéseket igényel az érintett mintegy 50 vasútállomáson, illetve HÉV-megállóhelyen. Ezek a fejlesztések *nagyszámú P+R parkolóhely létesítésében és kerékpártárolók építésében* öltének testet. A Budapest Fejlesztési Központ felmérései alapján a fővárosba vezető 11 vasút- és 5 HÉV-vonal mentén nagyjából 10 000 gépkocsi-parkolóhellyel és körülbelül 8000 kerékpár elhelyezésére szolgáló tároló telepítésével szükséges bővíteni a budapesti külső kerületek és az agglomerációs települések vasúti, illetve HÉV-megállóhelyein a tárolókapacitást.

Összefoglaló következtetések

Budapest metropolisszá formálódásában kiemelt szerepe volt a fővárosi közlekedési hálózat több lépcsőben megvalósult fejlődésének. A másfél évszázadot felölelő folyamat a hálózat szüntelen bővülése, térszerkezetének a változó utazási igényekhez való igazítása volt a jellemző. Ezzel párhuzamosan fontos hálózatfejlesztési feladat volt a főváros és az egyre nagyobbra növekvő agglomerációs övezet települései közötti sokoldalú személyközlekedési kapcsolatok kiépítése, amely a különböző kötőtpályás, valamint a közúti közlekedési hálózatok bővítését is megkövetelte.

Budapest és agglomerációja közlekedésének jövőképét az egyes közlekedési ágazatok hálózatainak rövid és hosszú távú fejlesztései alakítják. A Budapest Fejlesztési Központ által koordinált, illetve irányított folyamat stratégiai fontosságú és operatív fejlesztési célok alapján valósul meg olyan eszközök használatával, amelyek a fenti célok elérését szolgálják. Közülük a legfontosabbak: 1. Biztonságos, kiszámítható és integrált fővárosi

közlekedési rendszer létrehozása. 2. Az agglomeráción belüli közlekedési térkapcsolatok terén a kooperáció elmélyítése és sokoldalúbbá tétele. 3. Az integrált hálózatfejlesztés intelligens (energiatakarékos, nem szennyező és zajmentes) formáinak elterjesztése. 4. A fővárosi közterületek használatában a gépjármű-közlekedési és gyalogosforgalom közötti optimális arányok kialakítása a konfliktushelyzetek minimalizálásával. 5. Az intermodális személyközlekedési kapcsolatok bővítése és utasközpontú fejlesztése. Utóbbi tartalmazza a fővárosi és elővárosi kötőtpályás közlekedés (villamos-, HÉV- és vasúti hálózat) vonalainak összekötését, a főúthálózat Budapestet elkerülő és a fővárosba bevezető szakaszainak a belterületi közúthálózattal való integrálását, a dunai hajózás bekapcsolását a fővárosi és agglomerációs közlekedésbe, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér elérhetőségének javítását, továbbá a szabadidős és turisztikai célú kerékpárút-hálózat agglomerációs kapcsolatainak bővítését.

A hosszú távú hálózatfejlesztések eredménye egy modern, környezet- és utasbarát közlekedési hálózattal rendelkező, az utazóközönségnek széles körű szolgáltatásokat nyújtó Budapest, illetve a főváros közlekedési hálózatába magas szinten integrált agglomerációs közlekedési hálózat megvalósulása lesz. Természetesen ehhez folyamatosan biztosítani kell a főváros és agglomerációs övezet számára mindazon európai uniós és hazai erőforrásokat, amelyek felhasználásával egy ilyen jövőképnek realitása lehet.

Felhasznált irodalom

- Arató Balázs Sándor – Csordás Mihály – Janca Tibor: *Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve*. Közgyűlési előterjesztés. Budapest, Budapest Főváros Önkormányzata, 1997.
- Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt.: *Európai uniós projektek*. Budapest, (k. n.), 2019. Online: <https://bfk.hu/a-szervezetrol/europai-unios-projektek/>
- Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt.: *Budapesti agglomerációs vasúti stratégia 2040*. Budapest, (k. n.), 2022. Online: https://budapestvasut2040.hu/wp-content/uploads/2022/02/BAVS_magyar_web_2022.pdf
- Budapest Főváros Önkormányzata: *Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepció*. Budapest, (k. n.), 2013. Online: https://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési_koncepcio_bp2030/Budapest_2030_varosfejlesztési_koncepcio.pdf
- Budapesti Közlekedési Központ Zrt.: *Budapesti Mobilitási Terv 2030*. Budapest, (k. n.), 2020. Online: https://bkk.hu/apps/docs/bmt2030_i_web.pdf
- FKT Urb Konzorcium: *Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve. Távlati koncepció és a 2020-ig javasolt fejlesztési terve*. Budapest, (k. n.), 2008. Online: https://urb.bme.hu/segedlet/bp_fuzet/BKRFT_Koncepcio_2009januar_opt4.pdf
- Fleischer Tamás: A közlekedés szerepe Budapest nemzetközi funkcióinak alakításában napjainkban. In Barta Györgyi – Keresztély Krisztina – Sipos András (szerk.): *A „világváros” Budapest két századfordulón*. Budapest, Napvilág Kiadó, 2010. 208–226.
- FŐMTERV: *Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve*. Budapest, (k. n.), 2001.

FŐMTERV-Közlekedés Konzorcium: *Az S-Bahn rendszerű gyorsvasúti közlekedés kialakítása.* Budapest, (k. n.), 2007.

Nemzeti Közlekedési Központ: *Egykori józsefvárosi pályaudvar.* (é. n.) Online: <https://bfk.hu/fejlesztesek/egykori-jozsefvarosi-palyaudvar/>

Nemzeti Közlekedési Központ: *Kerékpáros kertváros.* (é. n.) <https://bfk.hu/fejlesztesek/kerekparos-kertvaros/>

Nemzeti Közlekedési Központ: *Új Duna-híd – tervező: Unstudio, Burohappold.* (é. n.) Online: <https://bfk.hu/sajtoszoba/galeria/uj-duna-hid-tervezo-unstudio-burohappold/>

Tánczos Lászlóné: A városi közlekedés fenntarthatóságának stratégiai megközelítése. *Falu Város Régió.* (2000), 2. 9–12.

Vákát

Budapest kiskereskedelmének lenyomatai

Bevezetés

A magyar főváros kiskereskedelmi hálózata az elmúlt 30 évben jelentős változáson ment keresztül.¹ Ez az alapvető változás részben globális folyamatokkal magyarázható, részben pedig az egyedi magyarországi, illetve kelet-közép-európai helyzettel – vagyis a szocialista korszak viszonyaival, amelyeket a korabeli európai tendenciák befolyásoltak.² A rendszernek is megvoltak a maga sajátosságai – a rendszerváltás következményeként. Az elmúlt három évtized változásai jelentősen átalakították a budapesti kiskereskedelmet és a lakosság vásárlási szokásait. Alapvetően megváltozott az életminőség és az életszínvonal is. A mobilitás elterjedése mellett az új műholdas technológiák jelentős változásokat hoztak a kereskedelem területén is.³ Ma már nem az a kérdés, hogy mennyire vagyunk közel a fejlett világhoz, hanem az, hogy milyen gyorsan jutunk hozzá a megfelelő szolgáltatásokhoz és alapellátáshoz, és hogyan szerveződnek ezek az ellátási láncok. Globalizált világunkban újfajta harmóniát kell teremteni a globalitás és a lokalitás között.

1. Budapest kereskedelmi zónáinak szerkezeti jellemzői

A magyar főváros legfontosabb kereskedelmi területeinek létrejötte szorosan összefügg a metropolisz fejlődéstörténetével. Budapest topográfiai fejlődése során a városszabályozási és -rendezési tevékenységek közül talán a legjelentősebb a városmag átformálása volt, amely az Erzsébet híd építése során vált szükségessé. Az építkezések az I. világháború alatt fejeződtek be, a modern nagyvárosnak megfelelő városközpont kiépítése azonban csak a háború után vált teljessé. Ebben az időszakban alakult ki a főváros *hagyományos bevásárló zónája* a Vörösmarty tér, Károly körút, Kossuth Lajos utca és a Duna által határolt területen. Mindmáig ez a főváros egyik legelegánsabb, legpatinásabb üzleti negyede, ugyanakkor a legdrágább vásárlási övezete is. Funkcióját tekintve is ugyanolyan központi szerepet tölt be a város életében, mint Bécs bevásárlóutcája, a Kärtner Strasse.

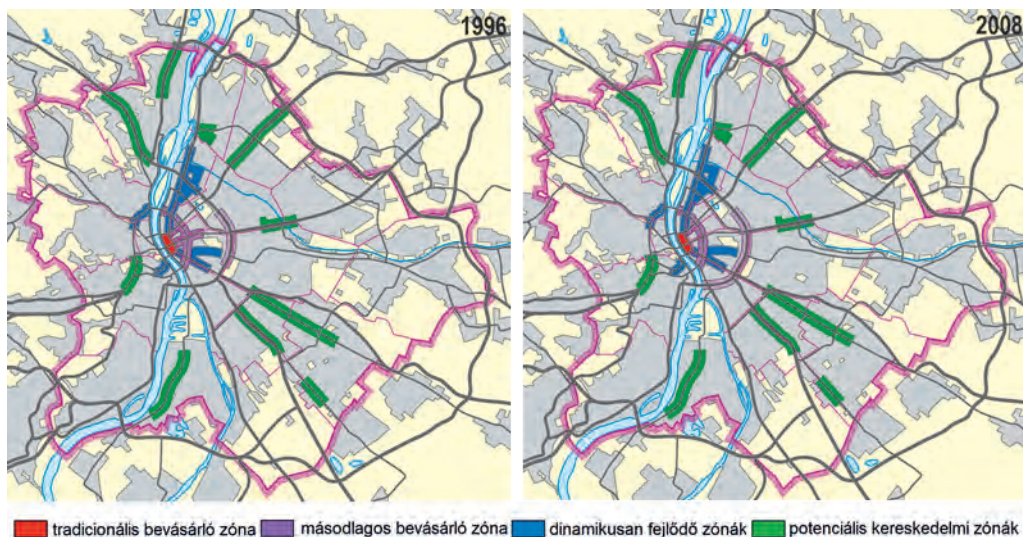
A budapesti Belváros átalakításában igen jelentős lépést jelentett a gépkocsiforgalom kitiltása a kereskedelmi negyedből és a Váci utca északi részének sétálóutcává alakítása. Ez a folyamat a Belváros északi részén már az 1970-es évek végén elkezdődött, míg

¹ Sikos T. Tamás – Hoffmann Istvánné: *A fogyasztás új katedrálisai*. Budapest, MTA Társadalomkutatás Központ, 2004a. 380.

² Sikos T. Tamás: Key to Success of the Outlet Shopping Centers Located in Optimal Site. *Hungarian Geographical Bulletin*, 58. (2018), 3. 200.

³ Sikos T. Tamás – Hoffmann Istvánné: Budapesti bevásárlóközpontok tipológiája. *Földrajzi Értesítő*, 53. (2004b), 1–2. 115.

a déli szakaszon a sétálóutcák kialakítása csak az 1990-es évek második felében zajlott le. A Váci utca északi és déli szakasza kereskedelmének jellege is eltérő: az északi részre a luxuskereskedelem, míg a délre inkább a hagyományos kereskedelem a jellemző. Egyelőre az északi és déli Váci utcai szakasz markánsan kettéválik. A két utcarész megosztottságát csak fokozza, hogy a Szabad sajtó út és a Kossuth Lajos utca kettészeli a területet. Hosszabb távon azonban valószínűsíthető, hogy az északi luxuskereskedelmi övezet tovább fog terjedni déli irányba, és idővel egy kétpólusos kereskedelmi mag alakulhat ki a Belvárosban (1. ábra).



1. ábra: Budapest kereskedelmi zónái 1996-ban és 2008-ban

Forrás: Sikos T. Tamás: Changes in the Retail Sector in Budapest. 1989–2017. *Regional Statistics*, 9. (2019), 1. 137.

A Rákóczi út kereskedelmi szerepköre az Erzsébet híd felépülése után teljeseedett ki igazán, de szerepe 1996-ig másodlagos maradt a Váci utca északi szakasza mellett. Nagyobb áruházai (Corvin, Otthon, Verseny, Csillag stb.) megszűntek (2008), áruválasztékukat egyébként is inkább a kommersz cikkek jellemezték hajdan, míg a Váci utcán és környezetében elsősorban a minőségi, magas színvonalú termékeket kínálták.

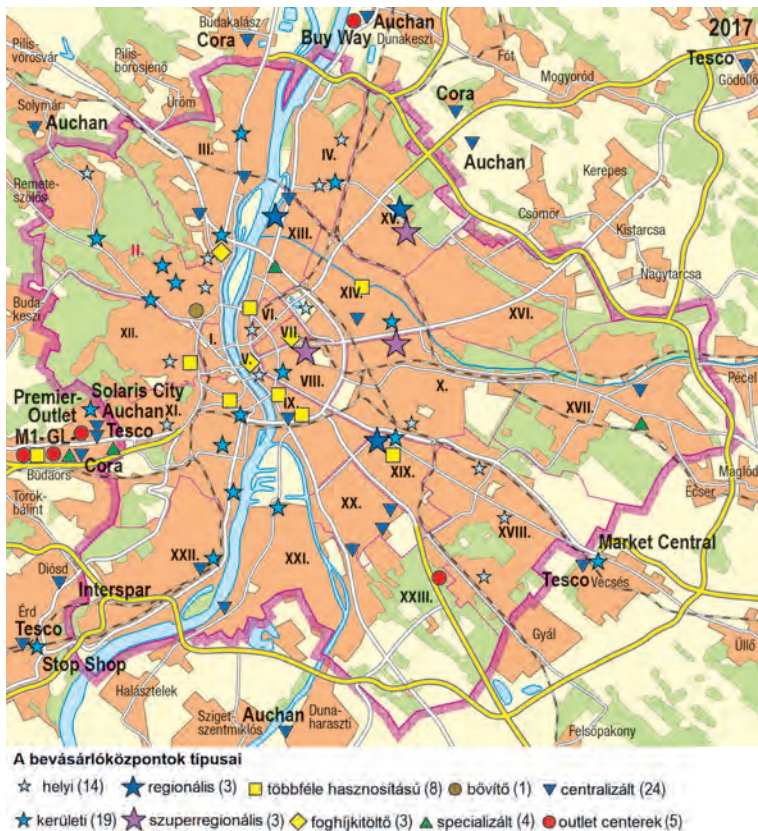
A másodlagos bevásárlózóna szerves része a Margit híd és a Petőfi híd között húzódó Nagykörút. Ezt a szakaszt elsősorban kis üzletek jellemzik, amelyek alapterülete sok esetben nem több mint 20–50 m², de esetenként még ennél is jóval kisebb. A Nagykörúton összességében mintegy 150 ezer m² alapterületű üzlet található. A Váci út kereskedelme az utóbbi években rendkívül dinamikusán növekszik; ide települnek át a városmagból, illetve a másodlagos bevásárlózónából a nagy alapterületű üzletek, amelyek a magas bérleti díjak miatt kiszorultak korábbi helyükről.

A városból kivezető utak mentén egy újabb kereskedelmi zóna jelent meg, ahol elsősorban a nagy helyigényű autókereskedések, használt autóalkatrész-telepek,

tüzelő- és építőanyag-telepek stb. vannak. Budapest kereskedelmi zónáinak szerkezetét elemezve megállapítható, hogy a fejlődés tendenciája hasonló irányú, mint amilyen a nyugat-európai nagyvárosokban évtizedekkel korábban már lezajlott (1. ábra).

Budapesten a bevásárlóközpontok az 1970-es években kezdtek kiépülni (Flórián, Üzletközpont, Skála Áruház),⁴ de látványos, robbanásszerű fejlődésük csak az 1990-es években indult meg.

Jelenleg Budapesten 38 bevásárlóközpont működik mintegy 965 707 m²-en, s ez a hálózat 2021-ig még további két központtal bővült (Etele Plaza Bevásárlóközpont, Aquincum Shopping Center), valamint mintegy nettó 100 000 m²-rel bővül az eladótér. A központokban található összes üzlet száma 4531, ami azt jelenti, hogy átlagosan egy központban mintegy 119 üzlet üzemel. Természetesen a központok közötti üzletszámok jelentősen szóródnak: a legkisebb üzletszám 10, míg a legnagyobb központban 432 üzlet található. A hipermarketek száma az agglomerációs övezettel együtt összesen 24 egység (2. ábra).



2. ábra: Budapest bevásárlóközpontjainak típusai, 2017

Forrás: a szerző szerkesztése

⁴ Az 1976-ban megnyílt Skála helyén 2009 óta az Allee Bevásárlóközpont működik.

Az új típusú kereskedelmi egységek gyors megjelenését azonban kevésbé tudta követni a főváros közlekedési hálózatának fejlődése, amelynek negatívumai több bevásárlóközpont esetében ma is érezhetők. 2008-ig, a globális gazdasági válság kirobbanásának időpontjáig Budapest és az agglomerációs övezet kiskereskedelmének szerkezete dinamikusan fejlődött, ezt követően azonban ez a fejlődési folyamat megtorpant. A kialakult helyzetben a még folyamatban lévő beruházások is leálltak (lásd Tó-park projekt), és újabbak már nem indultak a piacon 2011 után. A még folyamatban lévő és a gazdasági válság kirobbanása előtt indult projektek közül az Allee (2009), a Corvin Plaza (2010), az Europeum (2011), a Hegyvidék Bevásárlóközpont (2012) és az Árkád második üteme (2013) fejeződött be. A magyar lakosságot is jelentős mértékben érintette a svájci frankban való eladósodás, emiatt a vásárlóerő a kereskedelmi központokban jelentős mértékben visszaesett, amely negatívan hatott a további fejlesztésekre. A kialakult válság keretei között a háztartások sajátos stratégiákat, utakat igyekeztek kidolgozni veszteségeik minimalizálására. A bevásárlóközpontok piacán jelentős változások történtek a pénzügyi és gazdasági válság következtében. Csökkent a vásárlóerő-potenciál, nehezedtek az értékesítés körülményei, megnövekedett a versenytársak közötti harc. A korábbi csábító piaci módszerek – reklámok, kedvezmények – hatékonysága sokat veszített az erejéből, és ez érezhetően különösen a rossz telephelyen fekvő központokat sújtotta. Most kezd igazán érvényesülni a szakma legalapvetőbb kérdése, a *location, location, location*, vagy másként: a hely, a hely, a hely szerepe.⁵

2. Góliátok versenye a bevásárlóközpontok piacán, összehasonlításuk, versenyanalízis

A bevásárlóközpontok piacán kialakult harcot jól példázza az Arena Plaza⁶ és az Árkád Budapest versengése: mindkét központ a szuperregionális besorolású, és a kor követelményeinek megfelelő modern központként épült meg.⁷ Az Arena Plaza (66 ezer m²) 2007-ben, amelyre a válaszként 2013-ban megszületett bővítéssel az Árkád 2 (20 ezer m²), így az Árkád Budapest lett az ország legnagyobb központja a maga 68 ezer m²-ével, s így 2017-re a fővárosban már 5 meghatározó központ működött (a megújult MOM Parkkal, a Mammuttal, a WestEnd City Centerrel együtt). A központok működésének, sikerének egyik titka, mint korábban írtuk, a helyes telephelyválasztásban, a kedvező üzleti mixben, valamint a központok morfológiai kialakításában kereshető. Vesztesek is szép számmal fordulnak elő a bevásárlóközpontok piacán (Lurdy ház, Rózsadomb Center, Rózsakert,

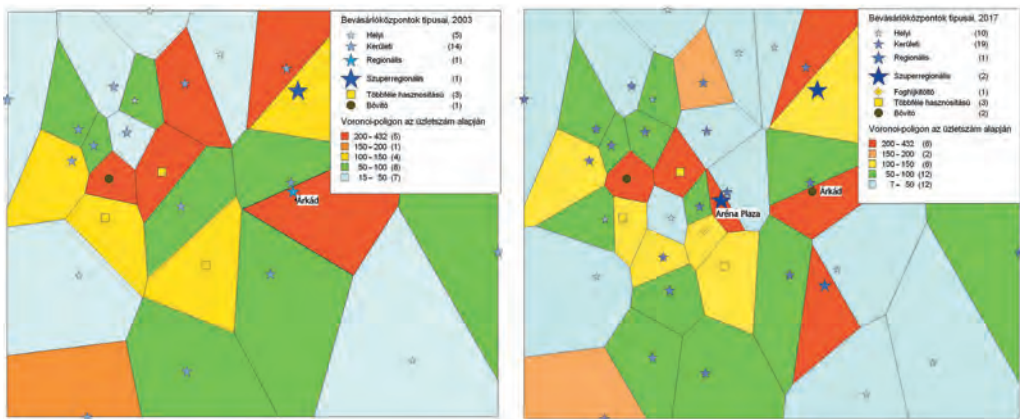
⁵ A bevásárlóközpontok és az élelmiszer-kereskedelem kapcsolódása rendkívül szoros, mivel a bevásárlóközpontok magukba integrálják a hipermarket- és szupermarketláncok egyes tagjait. Az élelmiszerüzletek a bevásárlóközpontok meghatározó mágnesüzletei. A kisebb bevásárlóközpontok fenntartója lehet egy-egy hipermarket vagy szupermarket. A plázák esetében a vásárlóerő szempontjából szintén ezen kiskereskedelmi egységek a meghatározók, hiszen rajtuk keresztül valósul meg a forgalom jelentős része.

⁶ A gazdasági és pénzügyi válság éveiben rendkívül nehéz volt az Arena Plaza megnyitása (a vásárlóerő jelentős mértékben lecsökkent a svájci frank alapú hitelek következtében).

⁷ Sikos T. Tamás – Hoffmann Istvánné: *A kiskereskedelem új kihívói. Bevásárlóközpontok Budapesttől Prágáig*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 2012. 106.

Új Udvar), kudarcuk oka a nem megfelelő telephelyválasztás, a kedvezőtlen üzleti mix, a rossz morfológiai jellemzők, illetve ezek együttes megjelenése.

A fővárosi bevásárlóközpontok nemcsak egymással versenyeznek a fogyasztókért, hanem az agglomerációban található központokkal is (lásd részletesen később). Különösen erős szívóhatást gyakorolnak az agglomeráció nyugati szektorában található kiskereskedelmi egységek, amelyek elsősorban Budaörsön, Biatorbágyon és Törökbálinton találhatók.⁸ Ennek volt részben a következménye az, hogy a MOM Park sokáig nem tudta felvenni a versenyt ezen kiskereskedelmi központokkal. Hátrányosan érintette, hogy nincs a közvetlen közelében olyan tömegközlekedési csomópont, mint a Mammutnak, helyzetét csak rontotta, hogy üzleti mixe nem szolgálta ki vonzáskörzete vásárlóinak igényeit. A MOM Park 2011-es árculatváltása segített, ekkor került sor a bővítésre, valamint új mágnesüzletekkel és szolgáltató egységekkel való gazdagítására, mint például a Vapiano étterem.



3. ábra: A főváros kiskereskedelmi szerkezetének változása 2003 és 2017 között

Forrás: MBSZ-adatok alapján, a szerző szerkesztése

Kutatásaink során a kereskedelmi hálózat szerkezeti változásának elemzéséhez a Voronoi-diagramot használtuk (3. ábra). A Voronoi-diagram leíró, prognosztizáló és heurisztikus célokra egyaránt felhasználható. A Voronoi-féle módszer az előrejelzés eszköze, ugyanakkor segíti az olyan helyek kiválasztását, amelyben a konkurens létesítményektől való távolságot maximáljuk. A Voronoi-polygonok „ideális piaci területeket” ábrázolnak, és mint ilyenek, a népesedési és fogyasztói információk rendszerezésének és/vagy gyűjtésének egységei lehetnek.

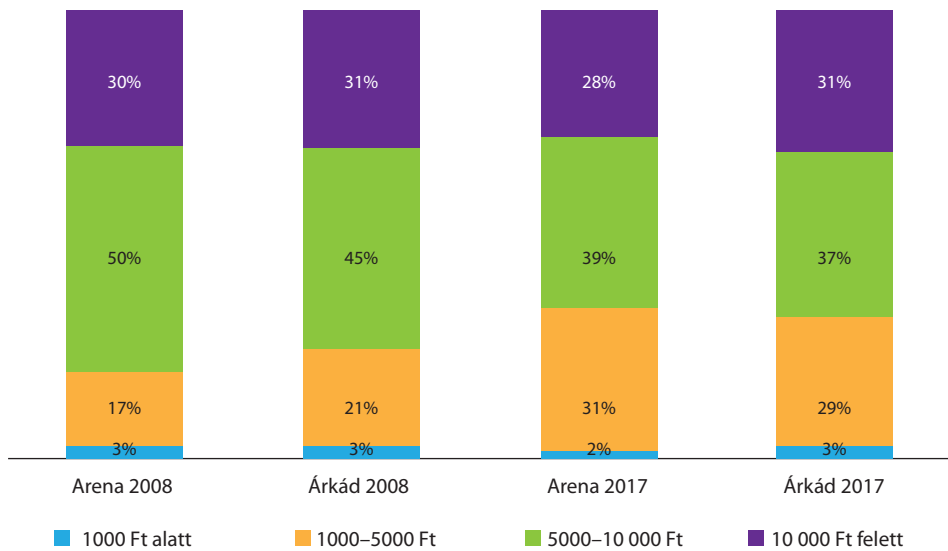
Példaként a két legnagyobb méretű bevásárlóközpont, az Arena Plaza és az Árkád Budapest versenyhelyzetének alakulásával foglalkoztunk a fenti módszerekkel. Az Árkád

⁸ Sikos T. Tamás: A kiskereskedelem szerkezetének változási tendenciái. In Sikos T. Tamás (szerk.): *A budapesti agglomeráció nyugati kapuja: Budaörs, Törökbálint, Biatorbágy*. Budapest, Szent István Egyetemi Kiadó, 2015. 17.

Budapest (68 000 m²) és az Arena Plaza (66 518 m²) a főváros VIII. és X. kerületének rozsdadovezetében találhatók. A központok vonzáskörzetének alakulásában jelentős szerepe van a budapesti agglomeráció keleti szektorának, illetve Pest megye távolabbi települései kedvező elérhetőségének. Az Árkád esetében a gödöllői HÉV, míg az Arena Plaza esetében a vasúti elérhetőség (Keleti pályaudvar) érdemel említést. A bevásárlóközpontok sikerük érdekében igyekeznek sok esetben nem nyereséges, de olyan „mágnesszolgáltatásokat” is beemelni működésükbe a minél több vásárló megnyerése érdekében, mint például a mozi.⁹ Az Árkád Budapest esetében a mozi a központ közvetlen szomszédságában lévő Sugárban üzemel. A siker érdekében a két központ menedzsmentje arra törekszik, hogy rendezvényeiket összehangolják. A bevásárlóközpontok a bérlői mixük összeállításakor nagy figyelmet fordítanak a közvetlen környezetükben élők napi bevásárlási szokásainak feltérképezésére, a mainstream irányzatok, márkák jelenlétére, további nemzetközi hálózatok becsalogatására minőségi termékekkel, valamint a speciális üzletek megnyerésére.¹⁰ Markáns különbség mutatkozik a két bevásárlóközpont között a vásárlók lakhely szerinti területi mintázatában is. Mindkét plázában a válaszadók többsége budapesti lakhelyről érkezett, ugyanakkor ez az arány az Árkádban 77%, míg az Arena Plazában csupán 54%-os volt. Ha bele vesszük a főváros tágabb értelemben vett agglomerációját, akkor ez az érték az Árkád esetében már 90%-nál is magasabb, addig az Arena Plazában ez az érték a csak a kétharmadot haladja meg. Az Árkádban tehát a vidékről érkezők, a közvetlen agglomerációból Budapestre rendszeresen ingázók vannak többségben. Az Arena Plaza esetében ugyanakkor jelentős a főváros közvetlen vonzáskörzetétől távolabb eső településekből érkezők aránya is, a potenciális vásárlók nemcsak a vidéki térségekből kerültek ki, hanem a külföldi vásárlók is nagy számban megjelentek a központban. Ez nyilvánvalóan visszavezethető a két bevásárlóközpont eltérő közlekedésföldrajzi helyzetére. Noha mindkét pláza jó közlekedésföldrajzi adottsággal rendelkezik, azért mégis jobb az Árkád adottságai – az agglomeráció keleti kapujában fekszik, és tömegközlekedéssel könnyebben érhető el, mint az Arena Plaza. A vonzáskörzeteik jövedelmi szempontból közepesjövedelem-kategóriájú népességgel rendelkeznek, azonban az egyes kerületek jövedelemkategóriái között már viszonylag nagy különbségek mutathatók ki. A megkérdezettek jövedelemre vonatkozó válaszai visszaigazolták a lakóhelyre vonatkozó eredményeinket is. Egyrészt azért, mert a bevásárlóközpont vásárlói között nem mutatkozik egyik értékkategóriában sem 5 százalékpontot meghaladó különbség. Másrészt amiatt is, mert az üzleti mix és a demográfiai összetétel is arra utalt, hogy a két bevásárlóközpont hasonló módon viselkedik. Az egy vásárlás során elköltött leggyakoribb pénzösszeg mindkét vizsgált időpontban 5–10 ezer forint közé esett. Ugyanakkor 2008-ról 2017-re az egyes értékkategóriák között sokkal kiegyenlítettebbek lettek az arányok. A 10 ezer forint feletti és az 5 ezer forint alatti vásárlók aránya növekedett meg, míg az 5–10 ezer forint közötti kategória aránya csökkent. A fentiek magyarázata a nyugdíjasok és tanulók magasabb részaránya a mintában.

⁹ A legsikeresebb hazai szolgáltatás a Campona központban működő Tropicarium.

¹⁰ Arena Mall – üzletek. (é. n.); Árkád Budapest – az összes szolgáltatás. (é. n.)



4. ábra: Az átlagos költségek aránya vásárlási alkalmanként

Forrás: a szerző szerkesztése, saját felmérés (2008, 2017) alapján

A vásárlási szokások vizsgálata során nemcsak azt fontos megismernünk, hogy mennyit költenek a vevőink, hanem lényeges annak ismerete is, hogy milyen célból érkeznek a vásárlók a bevásárlóközpontba, hiszen csak ennek tudatában alakíthatjuk ki a kínálatukat. A kérdéseinkre kapott válaszokat fenntartásokkal kell kezelni, mivel a kérdőíves mintavétel egyik helyszíne a Tesco előtere volt. Az élelmiszer-vásárlás céljából érkezők száma tehát emiatt a valósnál nagyobb arányban jelentkezett a válaszadók között, a többi válaszlehetőség esetében pedig alulreprezentálttá vált a minta. Ennek ellenére azonban megállapítható, hogy mindkét bevásárlóközpontban magas volt azon válaszadók aránya, akik konkrét cél nélkül érkeztek (Arena Plaza 21% és Árkád Budapest 25%). A plázázás mint kikapcsolódási tevékenység tehát még mindig jelentős a vásárlók között, ami a nagy létszámú inaktív társadalmi réteg ismeretében várható is volt (nyugdíjas, tanuló). A Google által fejlesztett helymeghatározó¹¹ rendszere kínalta lehetőség információ szolgáltatott számunkra arról is, hogy az Arena Plazában 45 perc és 2,5 óra között tartózkodnak átlagosan a potenciális vásárlók (ebben jelentős szerepe van a mozinak), ezzel szemben az Árkád Budapestben 25 perc és 1,5 óra közötti időtartamot. Az elemzésünkben azt is vizsgáltuk, hogy a megkérdezettek körében melyik bevásárlóközpont számít a legnépszerűbbnek, melyikbe járnak a legszívesebben. Noha mi kifejezetten bevásárlóközpontokra kérdeztünk rá, a kitöltésekből az is kiderül, hogy az önálló telephellyel

¹¹ A Google-funkció megadja az adott üzlet helyét, címét és nyitvatartását (sok más információ mellett), és azt is, hogyan alakul a vásárlók száma az egyes időszakokban. Ennek köszönhetően könnyen elkerülhető a zsúfoltság és a nagy tömeg. A rendszer mobiladatokra támaszkodva próbálja eltalálni, mennyien lehetnek épp az adott helyen, mennyire forgalmas az adott üzlet. Ezt a keresésnél az „ÉLŐ” felirattal jelzi, az idővonalon pedig megkülönböztető színnel jelöli, hogy épp mely óráról van szó.

rendelkező hipermarketek is jelentős konkurenciát jelentenek a bevásárlóközpont egyes mágnesüzleteinek. A Google helymeghatározó rendszerének alkalmazásával és a látogatók minősítése alapján áttekintettük a versenytársak helyzetét is (1. táblázat). A Google felkínálja azt a lehetőséget, hogy a látogatók értékeljék az egyes plázákat, így a versenytársakat is. Az értékelések alapján megállapítható, hogy az üzletközpontokban eltöltött idő átlagosan 15 perc és 1,5 óra között alakul. Az Arena kedveltségét jól mutatja, hogy itt a látogatók átlagosan 45 perc és 2,5 óra közötti időt töltenek el.

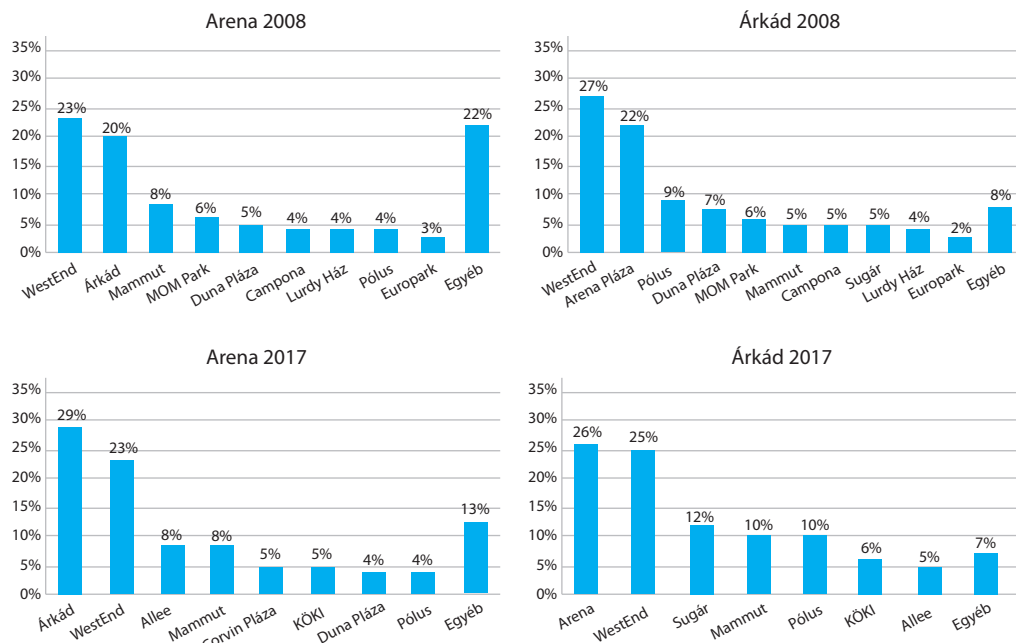
Az egyes látogatók körében a kedveltségi mutatók három központ esetében kimagaslók: Allee 4,5 pont, Arena Plaza 4,4 pont és az Árkád Budapest 4,4 pont, míg a többi üzletközpont nagyjából hasonlóan teljesített. A Facebookot használók körében magas kedveltséget ért el a WestEnd City Center és az Arena Plaza. A Google értékeinek megbízhatóságát a véleményezőik magas száma garantálja. A központok a profitjuk maximalizálása érdekében igyekeznek a nyitvatartási időszakot a lehető leghatékonyabban kihasználni (lásd WestEnd City Center, Árkád Budapest).

1. táblázat: Plázaértékelések, tervezett látogatási idők

Pláza neve	Google-értékelés pontszáma (1–5 skála)	Véleménye- zők száma	A központokat kedvelők száma Facebookon	Látogatás tervezett időtartama	Nyitvatartás
Árkád Budapest	4,4	3824	96 015	25 perc – 1,5 óra	6h50 – 22h 7h50 – 20h (v)
Arena Plaza	4,4	5115	192 092	45 perc – 2,5 óra	10h – 21h 10h – 19h (v)
WestEnd City Center	4,2	7930	202 866	25 perc – 1,5 óra	10h – 23h
Sugár Üzletközpont	4,1	1775	21 808	15 perc – 1,5 óra	9h – 20h 10h – 18h (v)
Mammut Bevásárló- és szórakoztatóközpont	4,1	3847	17 500	20 perc – 1,5 óra	10h – 21h 10h – 18h (v)
Allee Bevásárlóközpont	4,5	5241	1 858	25 perc – 1,5 óra	10h – 21h 10h – 19h (v)
Corvin Plaza	4,2	3329	36 833	20 perc – 1 óra	10h – 21h 10h – 19h (v)
Pólus Center	4,3	2461	40 715	20 perc – 1,5 óra	10h – 20h 10h – 19h (v)
KÖKI Terminál	3,9	3400	31 532	15 perc – 1 óra	6h – 22h

Forrás: A Google helymeghatározó rendszerének adatai (2017. szeptember 7.) és a Facebook üzletközponti adatai (2017. szeptember 8.) alapján a szerző szerkesztése

Ugyanakkor itt kell megjegyeznünk: önmagában az a tény, hogy egy másik bevásárlóközpontban is megjelennek a megkérdezett vásárlók, még nem biztos, hogy az általunk vizsgált központokra nézve valódi konkurenciát is jelentenek. A kérdőívben egyszerre több helyszínt is meg lehetett nevezni, és azoknak a száma is jelentős volt, akik csak egy bevásárlóközpontot látogatnak meg, ezért a válaszok mennyisége nem tükrözi a válaszadók számát (5. ábra).



5. ábra: Látogatott bevásárlóközpontok az összes válasz arányában

Forrás: a szerző szerkesztése, saját felmérés (2008, 2017) alapján

Az elemzés alapján megállapítható, hogy a két bevásárlóközpont egymásnak nagyon jelentős versenytársa, hiszen azok körében, akik a felmérés helyszínén kívül más bevásárlóközpontokban is megfordultak vásárlásuk során, a legnagyobb arányban az Arena Plaza vagy az Árkád Budapest nevét említették. A versenytársak közül még kiemelkedik a WestEnd City Center, amely az erőviszonyokat tekintve a vizsgált bevásárlóközpont mellett a második legjelentősebb piaci szereplő. Noha a többi bevásárlóközpont súlya már jóval kisebb, azért fontos megemlíteni az Árkád Budapest esetében a szomszédos Sugár centrumot, a Pólus Centert és a Mammut Bevásárlóközpontot. Érdekes ugyanakkor még egyszer kihangsúlyozni, hogy a Sugár és az Árkád inkább kiegészítik egymást, valódi konkurenciát nem jelentenek egymásnak, hiszen más-más vásárlói réteget vonzanak. Az Arena Plaza esetében az Allee-t és a Mammutot célszerű kiemelni, hiszen ezek a bevásárlóközpontok közelítik meg meg a 10%-ot. A vizsgálatainkból¹² az is egyértelműen megállapítható, hogy az Arena Plaza kedveltebb, mint az Árkád Budapest. Utóbbi bevásárlóközpont már kívül esik a város centrumán, lényegében az Árkád jelenti a peremkerületek és az agglomeráció számára az első lényeges bevásárlókomplexumot. Részben ebből adódik az egyéb kategóriában megfigyelhető szignifikáns különbség

¹² Kovács Csaba József – Sikos T. Tamás: Az Arena Mall és az Árkád Budapest versenye az átalakuló gazdasági térben. *Földrajzi Közlemények*, 142. (2018), 3. 215.

a két kereskedelmi központ között. Másrészt pedig az Arena Plaza vásárlói vonzásköre kiterjedtebb, így a megnevezett plázák köre is jóval nagyobb számú, mint az Árkádé. A két plázát több szempontból az üzleti mix és a földrajzi elhelyezkedés alapján tipizáltuk, amely alapján megállapítható, hogy üzleti adottságaik számos ponton hasonlóságot mutatnak, de egymásnak komoly versenytársai. Ugyanakkor megállapítható, az összes szempont figyelembevételével, hogy a vizsgált időszakban az Arena Plaza tekinthető sikeresebb központnak.¹³

3. A budapesti agglomeráció nyugati kapuja kiskereskedelmének szívéhatása

A budapesti agglomerációs övezet nyugati zónájának kiskereskedelmi egységei jelentős szívéhatással voltak a budapesti bevásárlóközpontok budai központjaira. A Budaörsi kistérségben bekövetkezett foglalkozás szerkezet-változások jelentős mértékben hatottak a térség három meghatározó településére, Budaörsre, Biatorbágyra és Törökbálintra, a betelepült ipari, kereskedelmi és logisztikai cégek révén. Ez a folyamat elsősorban az ezredfordulón indult meg az ipari és kereskedelmi egységek munkahelyteremtő szerepe révén (BWT, Cora, Tesco, Auchan stb.). Az általunk vizsgált három város közigazgatási területén négy lépcsőben épült ki a jelenlegi üzlethálózat. Az első szakasz 1999-ig tartott, ezen időszak legdinamikusabban fejlődő városai Budaörs és Törökbálint voltak. Mind a két település kedvező feltételeket kínált a letelepülni szándékozó multinacionális cégeknek (telephely, munkaerő vonatkozásában stb.). Budaörs vásárlóerője már ebben az időszakban is kimagasló volt Magyarországon, és ez kétségtelenül még további lendületet adott a cégeknek, és segítette azok letelepülését. Azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy mindkét településnek rendkívül jó közlekedési kapcsolata van a fővárossal. Ennek is köszönhető, hogy már 1999 előtt számos nagy multi idetelepült (6. ábra).

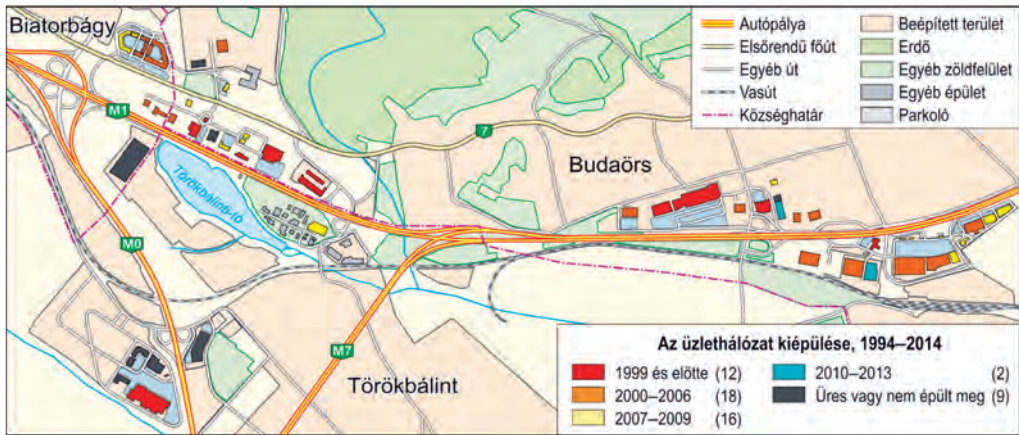
Ekkor települt Budaörsre a METRO (1994), az Auchan (1998), az OBI és Praktiker (1998), a Baumax (1999), valamint az IKEA (1999), Törökbálintra pedig a CORA (1997), az Atlanta Center (1997), az Office Depot (1997) és a Diego (1997), valamint a Bricostore (1998). Természetesen a 2007-től kezdődő és kibontakozó válság alapvetően átrajzolta térképünket: 2013-ra bezárt a Bricostore,¹⁴ tönkrement az Atlanta Center,¹⁵ és az Office

¹³ Eladták az Arena Plazát, a fővárosi bevásárlóközpont új tulajdonosa a NEPI Rockcastle, a Man-szigeten bejegyzett, dél-afrikai befektetési alap, amely Arena Property Kft. nevű leányvállalatán keresztül vásárolta meg. Lásd: Eladták az egyik legnagyobb budapesti plázát. *Hvg.hu*, 2017. szeptember 19.

¹⁴ „A céginformációs adatok szerint a Bricostore Hungária Barkácsáruház Kereskedelmi Kft. vesztesége 2009 óta folyamatosan nőtt: 2009-ben több mint 740 millió, a következő évben 1,6 milliárd, majd 2011-ben már csaknem 2,2 milliárd forintot mínuszt könyvelt el. A kft. a céginfó adatai szerint 670 munkavállalót foglalkoztatott.” Lásd: A Bricostore a gazdasági válsággal indokolja a kivonulást Magyarországról. *Boon*, 2012. november 16.

¹⁵ Ingatlanok üzemeltetésével és hasznosításával foglalkozó B&V Group vette át a törökbálinti SCB Bevásárlóközpont területén lévő Atlanta Center bevásárlóudvar üzemeltetését és ezzel együtt annak bérbeadását. „A közel 15 ezer négyzetméter bérbeadható területtel rendelkező bevásárlóudvar főbb bérlei az Office Depot, a Diego, a Natuzzi és a Hopplá cipő.” Lásd: Életre kelhet az Atlanta Center. *Napi.hu*, 2009. július 28.

Depot¹⁶ is értékesítette láncolatát. A válság következtében keletkező veszteséget nem tudta korrigálni egyik üzletlánc sem.



6. ábra: A vizsgált települések üzlethálózatának kialakulása

Forrás: a szerző szerkesztése

Az üzlethálózat kiépítésének második szakaszában, 2000–2006 között mintegy 18 db kiskereskedelmi komplexum épült meg. Ezen időszak legsikeresebb fejlesztései közé tartozott a Budaörsön megvalósult 15 ezer m²-es Tesco (2000), illetve a Biatorbágyon kialakított Premier Outlet Center (2004). A Tesco a piacon már működő hipermarketek számára rövid időn belül jelentős versenytárs lett. A piaci versenyt még tovább nehezítette a válság kiéleződése. Ez pedig megpecsételte a CORA helyzetét, 2012-ben az Auchan felvásárolta az üzletláncot, köztük annak törökbálinti egységét is. A CORA törökbálinti egységének piacvesztését a Budapesttől való távolság, valamint a hipermarket perifériás elhelyezkedése is elősegítette. Az üzlethálózat-fejlesztés másik nagy sikere a biatorbágyi Premier Outlet Center megépülése volt, sikerének titka a kedvező üzleti mixben rejlik. Bár azonos időben nyitott a törökbálinti GL Outlet és a Premier Outlet Center, nem sikerült a GL Outletnek megfelelő üzleti mixet kialakítani, emiatt vonzereje a vásárlókra gyenge maradt, nem tudta beszippantani az outlet potenciális kereskedőit az üzletházba. A kulcsbérletet a Premier Outlet Center szerezte meg, így eldőlt a verseny az központok között, és a GL Outlet¹⁷ 2011-ben bezárt. A 2. táblázat egyértelműen azt bizonyítja, hogy

¹⁶ Az Office Depot-t 1986-ban Floridában jegyezték be, 1997 óta van jelen a magyar piacon, s 2013-ban értékesítették a hálózatot, azóta a hazai székhelyű Central Fund Kockázati Tőkealap tulajdonában van.

¹⁷ „A GL esetében valószínűleg nem történt körültekintő helyzettelemzés az építkezés megkezdése előtt, [...] a Premier ezzel szemben megnyitása előtt és után is agresszív kampányt folytatott az összes médiumban, így az outlet szóhoz önkéntelenül is a Premier társult a vásárlók fejében. Lokációját tekintve a városból kivezető útvonal mentén helyezkedik el, az útról jól láthatóan, míg a konkurencia az M0-ás kevésbé forgalmas vonalán, leszállóágban lévő bevásárlóközpont szomszédságában. [...] A Premier még megközelítésének módján is változtatott, átalakítva a bevezető útvonalat, a másik fél forgalmának elcsábítása érdekében.” Lásd: Sikos (2015): i. m. 157–173.

a rosszul megválasztott telephely és a kedvezőtlen üzleti mix eldőnti egy bevásárlóközpont sorsát, de még egy outletcenter jövőjét is megpecsételi (GL Outlet, M1 Outlet).



7. ábra: Premier Outlet Center és GL Outlet Center

Forrás: a szerző felvétele

2. táblázat: Az outletközpontok sikerének és bukásának okai

	Premier Outlet	GL Outlet	M1 Outlet
Megfelelő telephelyválasztás	x		x
Közlekedési adottság, kedvező elérhetőség	x		x
Láthatóság	x	x	
Megfelelő marketingstratégia	x	x	
Vonzó bérlői mix	x		
Koncepció	x	x	
Kritikus vásárlói tömeg	x		x
Tulajdonosi szerkezet	x		

Forrás: a szerző saját szerkesztése

Az 2. táblázat egyértelműen mutatja, hogy mely szempontok figyelmen kívül hagyása vezetett az M1 Outlet Center 2009-es és az GL Outlet Center 2011-es bukásához, továbbá – mint ahogy a 8. ábra is bizonyítja – a helytelen üzletimix-választás és a mágnésüzlet nélküli üzleti szerkezet még inkább elősegítette a kurdarcot. Az M1 Outlet Centerben nyitáskor egy CBA supermarket üzemelt, amely sem méretével, sem termékmixével nem tudta felvenni a versenyt a Budaörsi (Tesco és Auchan) hipermarkettekkel. A befektetők helytelen telephelyválasztási politikája és hibás üzleti koncepciója nehezítette a versenyben maradás feltételeit. Az M1 Outlet Centerben megnyitásakor elsősorban a mindennapi fogyasztási cikkek kielégítésre szolgáló üzletek működtek, ahhoz azonban, hogy a központ sikeres legyen, szüksége lett volna jelentős számú, a fővárosból érkező napi vásárlóra.



8. ábra: A néhai M1 Outlet Center üzleti mixe

Forrás: a szerző felvétele

Az agglomerációs övezet nyugati zónájába második hullámban betelepült kiskereskedelmi egységek egy része a válság hatására bezárt. Ilyen sorsa jutott még a Michelfeit¹⁸ 2009-ben, az Electro World¹⁹ 2011-ben, valamint a Gulliver²⁰ 2013-ban.

A Budaörs–Biatorbágy–Törökbálint háromszögbe települt kiskereskedelmi üzlet-hálózat kialakulásának harmadik szakasza (2007–2009) már a globális gazdasági és pénzügyi válság időszakához köthető. Ebben az időszakban ugyan még 16 jelentős kiskereskedelmi komplexum épült (Intersport 2007, Humanic 2007, Brendon 2007, DM 2007, Mountex 2007, REGIO JÁTÉK 2007, Artvirág 2008, M1 Outlet Center 2008, Max City 2009), de közös jellemzőjük, hogy az adott beruházások még a válság előtti időszakban kezdődtek el és megnyitásuk után is nagy nehézségekkel küzdöttek. Különösen igaz ez a Max Cityre, amely mind a mai napig nem tudta sikeresen kialakítani üzleti mixét.

¹⁸ Az osztrák Kika/Leiner bútóráruházlánc 1999-ben felvásárolta szintén osztrák versenytársát, a Michelfeit-csoportot, majd 2020-ban az XXXLutz bútóráruház vásárolta fel a Kikát.

¹⁹ Az Electro World áruház 2010-ben 1,2 milliárdos veszteséggel ment csődbe. Nem sikerült csődvédelembe menekülnie, kudarcához az is hozzájárult, hogy kivonult mögüle a brit Dixons-csoport.

²⁰ A Gulliver játékbolt-hálózat 148 hitelezőnek mintegy 3 milliárd forintnyi összeggel tartozott, később felvásárolták.

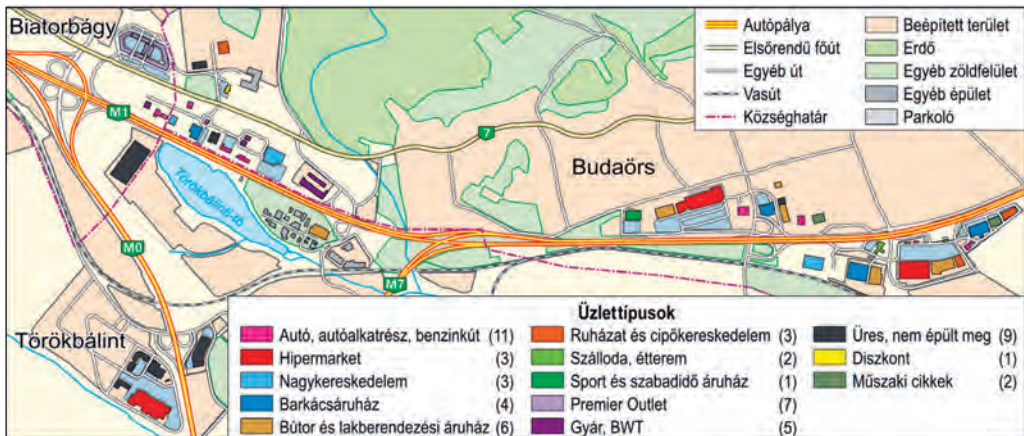


9. ábra: A 2007–2009 között nyílt üzletek egy csoportja

Forrás: a szerző felvétele

A Quattro Mobili tevékenységét a Kika lakberendezési áruházban kezdte meg 2010-ben, és 2014 szeptemberében már be is zárt, de nem a csőd miatt, hanem azért, mert a tulajdonosi köre, a Steinhoff cégcsoport felvásárolta a veszteségesen működő osztrák érdekelt-ségű Kika áruházláncot. Ezzel a lépéssel az egyik cég feleslegessé vált, és a tulajdonosi kör döntése értelmében a nyereséges, de kisebb cég olvadt bele a nagyobb áruházláncba. A lakberendezési áruházak között újként jelent meg a Trendlakás, amely a Magyarországon található lakberendezési márkákat és gyártókat gyűjtötte össze; funkcióját tekintve tematikus plázaként működik. A komplexumban jelenleg több mint 20 különböző márká van jelen, olyanok, mint a Miele, AEG, Siemens és Bosch, Sellaton Design, Billerbeck, Sanotechnik stb. A Trendlakás Stúdió sikere tehát a komplexum üzleti mixéből, tematikus jellegéből fakadt. Számos befektetés a válság hatására leállt, és egyelőre hosszú időre a feledés homályába merült. Ezen befektetések között egyaránt megtalálhatók a magyar vállalkozók által tervezett beruházások, úgymint a Wedding Plaza, amely a telekvásárlásnál nem jutott tovább, de van olyan jelentős, amerikai befektetők által jegyzett projekt is, mint például a Tópark iroda- és lakópark, amely végül is finanszírozás hiányában teljes kudarcba fulladt. A projekt fő finanszírozója az Eurohypo AG pénzintézet volt, amely leállította a számlák kifizetését a válság kirobbanása után, és így a beruházó Walker and Williams Zrt. nem tudta tovább finanszírozni a megkezdett beruházását, saját erőforrása pedig nem volt elegendő a megvalósításhoz. A projekt csak napjainkban fejeződik be egy részleges megvalósítással, a teljes Tópark projekt nem épül meg. A 2009-es válság a törökbálinti térséget és annak kiskereskedelmi hálózatát sújtotta a legjelentősebb mértékben, és szinte alig maradt olyan szereplő a térségben, amely hosszú távon is életképes lenne. Lényegében a vegetáló Auchan és a felére zsugorodott Diego (2000 m²-ről 1000 m²-re) kivételével szinte minden cég tökrement vagy közel áll a csödhöz. A kistérségben 22 db 10 ezer m² feletti központ létesült – ezen központok tekinthetők az agglomerációs övezet húzó- vagy mágnesközpontjainak (Tesco, Auchan,

IKEA, OBI, XXXLutz stb.). A központok elsősorban méretükből fakadóan az adott ágazat optimális üzemméretét jelenítik meg a budaörsi és biatorbágyi térségben. A vizsgált központok telephelyválasztási politikájában jelentős szerepet játszott a budapesti fogyasztói piac közelsége. A térség mágnesközpontjai mellett még a 2500–5000 m² közötti egységek száma tekinthető jelentősnek, ezen központok kiegészítik a nagyobb központok tevékenységét, szinte azokkal élnek együtt. A megüresedett kereskedelmi létesítmények területileg főleg Törökbálintra koncentrálódnak. A térség üzlettípusai között jelentős számban fordulnak elő az autó-, autóalkatrész-kiskereskedelemhez, valamint a szolgáltató tevékenységhez kötődő hálózati egységek, számuk meghaladja a 10 egységet. A nagy alapterületen működő autószalonok, használtautó-telepek, autószerződések számára kedvező telephelyet jelentenek a fővárosból való kivezető utak, hiszen így az egyes telepek kisebb költség mellett működtethetők, mintha ezen beruházások drága városi telkeken valósultak volna meg. Hasonló a helyzet a bútort- és a lakberendezési áruházak esetében is: itt is fontos telephelyválasztási szempont volt a költségkímélő üzemeltetés.



10. ábra: A vizsgált térség üzlettípusai

Forrás: a szerző szerkesztése

A kereskedelmi központoknak létszükséglet szembenézni az új piaci trendekkel és irányzatokkal. Arra is fel kell készülniük, hogy a vásárlók egyre árérzékenyebbek, ez pedig sok esetben az alacsony árfekvésű termékeket kínáló üzleteket hozza kedvezőbb helyzetbe. Ma már komoly versenytársat jelent a fizikai üzletek számára a virtuális térben lévő üzlethálózat, az e-kereskedelem és a használt áruk e-kereskedelme. A versenyben való talpon maradáshoz szükséges a szolgáltatások kibővítése, a választék gazdagítása. Aki nem tud változtatni, az csődbe megy vagy beolvadásra kényszerül, éppen ezért rendkívül fontos a rugalmas bérleti mix kialakítása, amelynek a piaci igények leképzsését kell jelenteni. Valószínűsíthető, hogy a bevásárlóközpontok élete még keményebb lesz a mainál. A fogyasztók többet várnak el a kereskedőtől, hajlandók lesznek nagyobb utat megtenni a jobb feltételekért vagy kivárni a legkedvezőbb pillanatot a vásárlásra.

4. A vevők véleménye a bevásárlóközpontokról

A bevásárlóközpontokat a magyar fogyasztók viszonylag rövid idő alatt elfogadták, megkedvelték és látogatják. Az elfogadás azonban még nem jelenti a tartós pozitív viszonyulást és a kedvező attitűdöt. A vállalkozások számára viszont a lojális, visszatérő, elégedett vevő jelenti azt az értéket, amelyre hosszú távon támaszkodhatnak.

A budapesti bevásárlóközpontokat 163 fős mintán vizsgáltuk, amelyeknek számosságát még elfogadhatónak ítéljük. Arra vállalkozunk, hogy megvizsgáljuk, a vevők hogyan ítélik meg a bevásárlóközpontokat. A megkérdezett vevők vélekedése a bevásárlóközpontokról inkább pozitív volt, mint negatív, mert 54,6%-uk szerint az emberek nagyon kedvelik vagy kedvelik ezeket a létesítményeket. 42,9%-uk kedveli is meg nem is, míg csupán 0,6% volt azoknak az aránya, akik nem kedvelik őket. Ennek megfelelően a 0-tól 5-ig terjedő skálán az attitűdmutató értéke 3,62. Ez azt jelenti, hogy az értékelésnél a „kedveli” minősítés került túlsúlyba. Ez persze még nem jelent elkötelezettséget, támogatást, visszatérő vásárlást, hiszen meglehetősen szubjektív érzésről és általánosításról van szó. Ilyen esetekben az emberek látszólag elvonatkoztatnak, mert a kérdésben a kutató általános véleményre kérdez rá, de mindig azt válaszolják, amit maguk gondolnak, amilyennek a minősítésben szereplő tárgyat, személyt, helyet, eszmét stb. tartják, ahogyan vélekednek róla. A bevásárlóközpontokról tehát kedvezően vélekednek, és ezt mutatják az indítékokra vonatkozó válaszok is (3. táblázat).

3. táblázat: A budapesti bevásárlóközpontok jellemzőit kifejező attitűdmutatók

Megállapítás	Mutatóérték
Hétvégén is vásárolhatok	4,79
Széles a kínálat	4,17
Pazarlásra ösztönöznek	3,99
Nagy a csábítás	3,68
Drágítják az árukat, szolgáltatásokat	3,67
Egy helyen mindent megkapok	3,65
A vásárlás élmény	3,64
Előre tervezetten vásárolhatok	3,54
A vásárlás kényelmes	3,43
A gyerekekre rossz hatással van	3,30
Jobban kedvelem a kisebb boltokat	2,87
Előzékeny a kiszolgálás	2,75
Nincs zsúfoltság	2,64

Forrás: a szerző szerkesztése

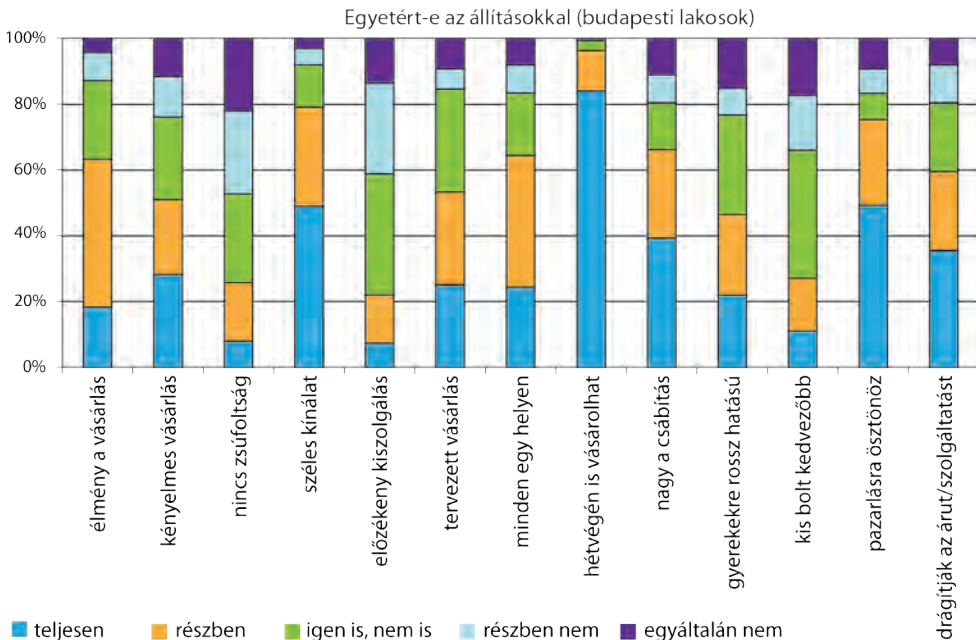
Megjegyzések: az attitűdmutató számítása: a megoszlási viszonyszámokat 1–5 súllyal megszorozzuk, összeadjuk és 100-zal osztjuk. A kapott érték 1 és 5 között változhat.

Az attitűdmutatók is megerősítik azt a korábbi megfigyelést, hogy a hétvégi vásárlási lehetőségek (4,79) és a széles kínálat (4,17) a leginkább meghatározó a bevásárlóközpontok elfogadásában, tehát a vásárlók számára fontos a vásárnapi nyitvatartás. Azt is érdemes kiemelni, hogy a nagy csábítást (3,68) nem ítélik el, hanem a bevásárlóközpontok egyik

elfogadható sajátosságának minősítik, s hasonlóan, szintén jónak fogadják el, túlzások nélkül, az egy helyen minden megvásárolhatóság kényelmét (3,65). Ugyanakkor, s erre már más vizsgálatainkban is felfigyeltünk, a kiszolgálást kifejezetten rossznak minősítik (2,75), hiszen a mutató még a közepes szintet is alig közelíti meg.²¹

A bevásárlóközpontokat zsúfoltnak találják a vevők (2,64), amelyen nem lehet csodálkozni, mert a legtöbb helyen, különösen a kora esti órákban és hétvégeken valóban alig lehet közlekedni. Ez a vélemény nem okoz meglepetést, és a vállalkozások sem nagyon tudnak ezen segíteni, mert az épületek szélessége, a közlekedő folyosók, az elkülönített üzletek mérete stb. adott, bár bevásárlóközpontonként eltérő a tervezett forgalom és vevőintenzitás függvényében.

A felnőttek bizonytalanok annak megítélésében, hogy kedvező vagy kedvezőtlen hatást gyakorolnak-e a bevásárlóközpontok a gyerekekre. Az attitűdöket, a beállítódást jellemző mutató az igen is meg nem is (3,30) válaszok körül sűrűsödik, tehát nem negatív. Ez igen jó érv a bevásárlóközpontok ellenzőivel szemben, akik között nem csekély azok aránya, akik elsősorban a gyermekekre gyakorolt negatív hatásuk miatt alakították ki rossz véleményüket. A vásárlók csak részben fogadják el azt az állítást, hogy a bevásárlóközpontok pazarlásra ösztönöznek (3,99) és nagymértékű a csábító hatásuk (3,68). A csábításra vonatkozó mutató marketingszempontból lehetne magasabb is annak ellenére, hogy a válaszadók a megállapítással részben egyetértenek (4 körüli mutatóérték).



11. ábra: A bevásárlóközpont-választás indokai

Forrás: a szerző szerkesztése

²¹ Sikos–Hoffmann (2004): i. m. 380.

Az is előnyös, hogy a válaszadók többsége szerint nem ösztönöznek pazarlásra, vagyis olyan tárgyak megvásárlására, amelyre nincs szüksége a vevőnek, tehát nem érzékelik a nagy tömegű áru csábító hatását, ellen tudnak állni a késztetésnek, így elkerülik a kognitív disszonancia kellemetlen érzését. Azt mondhatjuk tehát, hogy a bevásárlóközpontokból főként elégedett vevők távoznak, és ritkán fordul elő a vásárlás utáni megbánás. Lehet, hogy ennek is szerepe van abban, hogy a magyar fogyasztók rövid idő alatt kedvelték meg a nagy alapterületű kereskedelmi létesítményeket (11. ábra).

A megkérdezettek véleménye arra utal, hogy többségük (55%) az átlagosnál magasabbnak találja a bevásárlóközpontok árait, míg a minőséget túlnyomó többségük (72%) átlagosnak minősíti. Ez nem mondható kedvezőnek, mert az ár-érték arány eltolódik, és a vevők visszatérésének valószínűsége csökken. Más szavakkal, a bevásárlóközpontokba települt üzletek és szolgáltatók a vevők érzékelése szerint magasabb árakat kérnek, mint amely arányos lenne a minőséggel. Az attitűdmutatók (4. táblázat) jelzik a fenti megállapítások súlyát.

4. táblázat: A vevők véleménye a bevásárlóközpontokban szabott árakról és az áruk minőségéről

Vevői minta	Ár	Minőség
Teljes minta	3,53	3,21
Szellemi alkalmazott	3,48	4,12
Felsőfokú végzettségű	2,75	2,62
Budapesti lakos	4,61	4,61
21–30 éves korcsoport	2,75	4,61

Forrás: a szerző szerkesztése

Megjegyzés: maximális érték = 5.

Az egyes szegmentumok ítélete az átlagtól szignifikánsan eltérő a felsőfokú végzettségűeknél és a 21–30 éves korcsoportnál. Az árakat a fővárosiak tartják magasnak, és a fiatalok ítélik meg kedvezően. Hasonló véleményeltérést találunk a minőségénél. A bevásárlóközpontok vevői között gyakrabban fordulnak elő a fiatal szellemi alkalmazottak, főként nők, akik úgy tűnik, hogy az árakat az átlagoshoz közeleink, míg a minőséget inkább jobbnak, mint közepesnek mondják. A teljes minta ezzel szemben a minőséget olyannak ítéli, amely bárhol máshol is megtalálható. A felsőfokú végzettségűek az árakat és a minőséget egyértelműen közepesnek tartják, s éppen ezért nagyon kivételes esetben vásárolnak bevásárlóközpontban. Ennél a szegmentumnál érhető tetten a negatív beállítódás, amely a környezettudatos társadalmi csoportokra jellemző.

A mintában a szellemi alkalmazott fiatalok túlsúlyban vannak (43–44%), tehát a vizsgálat megállapításai erre a szegmentumra általánosíthatók. Ez nagyon kedvező a bevásárlóközpontokba települt üzletek számára, mert a leggyakrabban megforduló vevők az árakat elfogadhatónak, a minőséget jónak mondják. A központok működését pedig fontosnak ítélik meg.

Összegzés

A vizsgálataink azt mutatják, hogy a rendszerváltástól napjainkig a vásárlók megszerették az új kiskereskedelmi létesítményeket, a bevásárlóközpontokat, hipermarketeket, szupermarketeket stb. Az átalakult kiskereskedelemben a hagyományos offline formák mellett megjelentek az online értékesítési csatornák is, amelyek különösen népszerűvé váltak a Covid-19-világjárvány alatt. A kiskereskedelem alakulására a járvány is jelentős hatást gyakorolt: ha időben szeretnénk ezt kivetíteni, akkor bizonyosan minimum 5-10 éves ugrás következett be a kiskereskedelem fejlődésében. Számos más terület is dinamikusan fejlődött, hiszen a járvány legyőzése érdekében szükségessé vált a higiéniai feltételek még szigorúbb betartása. Ehhez a cégek új technológiákat vezettek be, mint például a robottechnológia, különösen a fertőtlenítőrobot-gyártás terén történt jelentős előretörés, valamint a kiszedő és szállítórobotok is egyre sikeresebbé váltak.

Aktuálisan sajnos az orosz–ukrán háború miatt kialakult krízishelyzet lokális és globális válságot is generált. Ukrajnában egyre nehezebb az élelmiszer-ellátás, illetve a logisztikai vonalak biztosítása a háború következtében, amely egy világméretű ellátási-lánc-bizonytalanságot eredményezett. Napjainkban még nagyon nehéz egyértelműen választ adni arra kérdésre, hogy milyen kiesések keletkeznek az orosz–ukrán háború miatt a globális láncokban.

Az emberiségnek szembe kell néznie a kimerülő erőforrásokkal, és különösen az élelmiszer-források racionális hasznosításának kérdésével, hiszen nagyon sok termék végzi hulladékként a megvásárlás után, miközben több mint kétmilliárd ember nem jut rendszeresen megfelelő táplálékhoz, az emberiség 11%-a pedig éhezik. Ugyanakkor a népesség kisebbik felének ökolábnyma meghaladja a Föld jelenlegi teljesítőképességét, ha a jelenlegi trendek fennmaradnak. Az élelmiszer-kiskereskedelmi cégeknek fontos szempont lesz az ENSZ fenntarthatósági irányelveinek betartása, annak követése: az erre irányuló törekvések már megindultak, ennek lehetünk napjainkban is tanúi.

Felhasznált irodalom

- A Bricostore a gazdasági válsággal indokolja a kivonulást Magyarországról. *Boon*, 2012. november 16. Online: www.boon.hu/helyi-kozelet/2012/11/a-bricostore-a-gazdasagi-valsaggal-indokolja-a-kivonulast-magyarorszagrol
- Arena Mall – üzletek. (é. n.) Online: www.arenamall.hu/hu/uzletek
- Árkád Budapest – az összes szolgáltatás. (é. n.) Online: www.arkadbudapest.hu/szolgaltatasaink/az-oesszes-szolgaltatas/
- Eladták az egyik legnagyobb budapesti plázát. *Hvg.hu*, 2017. szeptember 19. Online: http://hvg.hu/ingatlan/20170919_Eladtak_az_egyik_legnagyobb_budapesti_plazat
- Életre kelhet az Atlanta Center. *Napi.hu*, 2009. július 28. Online: www.napi.hu/ingatlan/életre-kelhet-az-atlanta-center.414814.html
- Kovács Csaba József – Sikos T. Tamás: Az Arena Mall és az Árkád Budapest versenye az átalakuló gazdasági térben. *Földrajzi Közlemények*, 142. (2018), 3. 201–218.

- Sikos T. Tamás: Budapesti bevásárlóközpontok. *Területi Statisztika*, 52. (2012), 6. 583–591.
- Sikos T. Tamás: A kiskereskedelem szerkezetének változási tendenciái. In Sikos T. Tamás (szerk.): A budapesti agglomeráció nyugati kapuja: Budaörs, Törökbálint, Biatorbágy. Budapest, Szent István Egyetemi Kiadó, 2015. 157–173. Online: http://real.mtak.hu/24107/1/Aranyharomszog_04.12_u.pdf
- Sikos, T. Tamás: Key to Success of the Outlet Shopping Centers Located in Optimal Site. *Hungarian Geographical Bulletin*, 58. (2018), 3. 181–200.
- Sikos T. Tamás: *Changes in the Retail Sector in Budapest*. 1989–2017. *Regional Statistics*, 9. (2019), 1. 135–149.
- Sikos T. Tamás – Hoffmann Istvánné: *A fogyasztás új katedrálisai*. Budapest, MTA Társadalomkutató Központ, 2004a.
- Sikos T. Tamás – Hoffmann Istvánné: Budapesti bevásárlóközpontok tipológiája. *Földrajzi Értesítő*, 53. (2004b), 1–2. 111–127.
- Sikos T. Tamás – Hoffmann Istvánné: *A kiskereskedelem új kihívói. Bevásárlóközpontok Budapeستől Prágáig*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 2012.

A jó helyek térbeli dinamikája a budapesti városfejlődésben¹

Bevezetés

Pest, Buda, Óbuda és a Margit-sziget 1872-ben elhatározott² és 1873-ban megvalósult³ egyesítésének közvetlen politikai okain túlmenően számos gazdasági-társadalmi érv is indokolta a magyar állam fővárosának fúzió révén történő megerősítését.⁴ Ezek között kimondva-kimondatlanul ott szerepelt a lakosság életminőségének javítása, a Budapestre kíváncsiak fogadását biztosító infrastruktúra színvonalának emelése és végül, de nem utolsósorban az osztrák császárvárossal, Béccsel zajló versenyben történő helytállás támogatása.⁵ Ugyan a Budapestet egységes törvényhatósággá nyilvánító jogszabályban és annak magyarázatában csupán a „szép” szó utal arra, hogy a jogalkotók politikai akarata a jobb életkörülmények megteremtésére is kiterjedt, önmagában már az a tény is, hogy a Magyar Királyság fővárosának megszületésekor a közgyűlés hatáskörébe rendelik annak „szépítését”, jelzésértékű. Ha ehhez hozzátesszük, hogy a monarchia korifeusai a József főherceg tulajdonában álló Margit-sziget kapcsán kiemelik „közmulató” funkcióját és elismerik a szépítésére fordított tetemes magánjövedelem értéknövelő szerepét, akkor Budapest közjogi értelemben vett alapító atyáinak a társadalom jóléte iránti felelősségvállalása megkérdőjelezhetetlennek tekinthető. Az élıhetőség ügye nem új keletű, már 1870-ben megszületett az a törvény, amely később a Fővárosi Közmunkák Tanácsának létrehozásához teremtett jogalapot,⁶ ebben „a nyilvános parkok és faültetvények fentartása és terjesztése”, valamint „az utak, utcák, terek, mulatóhelyek beépítése, [...] világítása” szerepelnek a kiemelten kezelt közérzetjavító feladatok sorában. A másfél száz éve egyesített városrészekből látványos fejlődésnek induló Budapest irányítói az életminőség és az élıhetőség közös metszetében megbúvó, azonban mára az életmód

¹ A tanulmányban szereplő kutatási eredményeket feltáró vizsgálatokat az OTKA K134877 projekt támogatásával végeztük.

² 1872. évi XXXVI. törvénycikk Buda-Pest fővárosi törvényhatóság alakításáról és rendezéséről.

³ A Fővárosi Tanács újonnan megválasztott képviselőinek jegyzőkönyvezett „díszköszggyűlésére” 1873. november 17-én a pesti Vigadóban került sor. A történészek annak ellenére ezt a napot tekintik Budapest „születésnapjának”, hogy a grémium 1873. október 25-én ült össze először.

⁴ Az 1848. évi úgynevezett áprilisi törvények a magyar kormány székhelyeként Pest-Budát nevezték meg (1848. évi III. törvénycikk független magyar felelős ministerium alakításáról).

⁵ Ráth Károly. *Vasárnapi Újság*, 20. (1873), 44. 521–522. Lásd még: Budapest polgármestere. *Vasárnapi Újság*, 20. (1873), 48. 569–570.

⁶ 1870. évi X. törvénycikk a Duna-folyamnak a főváros mellett szabályozásáról s a forgalom és közlekedés érdekében Buda-Pesten létesítendő egyéb közmunkák költségeinek fedezéséről és e közmunkák végrehajtási közegeiről.

szerves részévé terebélyesedő szabadidő tereit, a jó helyeket is a fejlesztés letéteményesének tekintették. Ilyetén döntésük – Párizs és Bécs példáját követve – megfelelő alapot nyújtott egy kiegyensúlyozott városfejlődés kereteinek biztosításához, amelyben a termelés és a fogyasztás, a munka és a szabadidő tereinek formálódása – ha nem is mindig zavartalanul, de – a helyi társadalom és a rövidebb-hosszabb ideig a magyar fővárosba látogatók életminőségét egyaránt szolgálta.

A szabadidős terek Budapest városfejlődésére gyakorolt hatásának vizsgálata egyfelől Oldenburg „harmadik hely” elméletén alapul, miszerint az otthonon (első hely) és a munkahelyen (második hely) kívüli informális, a közösségi lét megélését biztosító terek alkotják a minőségi életet kínáló települések szövetét.⁷ Emellett Michalkó „jó hely” koncepciójára támaszkodunk, amely a helyi társadalom szabadidős igényeinek kiszolgálása mellett figyelembe veszi az adott településre látogatók fogyasztói magatartását és a tér megélésével kapcsolatos élményük reflexióit is.⁸ Miközben a Wallerstein⁹ által centrumként aposztrofált térségekben az urbanizáció vadhajtásai (például közegészségügyi problémák, zsúfoltság, bűnözés) már a 19. század első felében megmutatkoztak,¹⁰ addig a periféria (félperiféria) – a fejlődés tekintetében több évtizedes megkésettiséget mutató – városiasodása, a London és Párizs által elkövetett hibákból tanulva, legalábbis azok kiküszöbölésére tett próbálkozások mentén zajlott.¹¹ Budapest szabadidős tereinek és létesítményeinek tudatos biztosítása egyrészt a zöldfelület megőrzésével, másrészt széles, a napfényt és a levegőt beengedő utak/utcák kiépítésének szándékával indult.¹² Budapest 400 ezres nagyvárosból alig száz év alatt vált 2 milliós világvárossá, a Partsch által megfogalmazott települési alapfunkciók többsége idővel a szabadidő minőségi eltöltésének szolgálatába került.¹³

Budapest 1873-tól napjainkig tartó városfejlődésében a szabadidő-eltöltés térszínei egyrészt tudatos tervezés, fejlesztés, másrészt spontán, gyakran közösségi folyamatok révén formálódtak, dinamikájuk földrajzi kiterjedésükben és minőségük javulásában egyaránt megmutatkozik. Miközben Budapest szabadidős terei alapvetően a földrajzi adottságok (például Duna menti fekvés, Budai-hegység), a történelmi örökség (például

⁷ Ray Oldenburg: *The Great Good Place*. New York, Marlowe & Company, 1999. 14–19.; Stephen Page: *Urban tourism*. London, Routledge, 1995. 269.

⁸ Michalkó Gábor: *Magyarország modern turizmusföldrajza*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2007. 81–87.; Michalkó Gábor: *Boldogító utazás. A turizmus és az életminőség kapcsolatának magyarországi vonatkozásai*. Budapest, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, 2010. 64–66.; Michalkó Gábor: *A turizmus esszéi*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 2022. 5.3. fejezet.

⁹ Immanuel Wallerstein: *A modern világgazdasági rendszer kialakulása*. Budapest, Gondolat Kiadó, 1983. 782.

¹⁰ David Landes: *Az elszabadult Prométheusz*. Budapest, Gondolat Kiadó, 1986. 114–198.

¹¹ Gyáni Gábor – Kövér György: *Magyarország társadalomtörténete a reformkortól a második világháborúig*. Budapest, Osiris Kiadó, 1998. 356.; Beluszky Pál: *Magyarország településföldrajza. Általános rész*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2003. 568.

¹² Gyáni Gábor: *Bérkaszánya és nyomortelep. A budapesti munkáslakás múltja*. Budapest, Magvető Kiadó, 1992. 213.; Gyáni Gábor: *Az utca és a szalon. A társadalmi térhasználat Budapesten (1870–1940)*. Budapest, Új Mandátum, 1998. 216.

¹³ Berényi István: *Az alkalmazott szociálgeográfia elméleti és módszertani kérdései*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1992. 164.

Margit-sziget, Városliget) és a nagyvárosok szerkezetének logikája (övezetesség) szerint foglalták el gyakran máig őrzött pozíciójukat, addig a városfejlődés az időközben dinamikus változó keresleti trendekhez igazodóan is létrehozott a helyiek és a turisták által preferált jó helyeket. A jó helyek sorában kitüntetett szerepet játszanak a szabadidőipar, azon belül a turizmus attribútumainak számító szállodák és vendéglátóipari egységek, különböző szabadidős létesítmények, amelyek bójaszzerűen jelzik a vizsgált funkció térbeli dinamikáját. A tanulmány Budapest múltja, jelene és jövője vonatkozásában arra a kérdésre keresi a választ, hogy a szabadidőipar jelzőbójái miként, milyen hatásokra és milyen eredményesen rajzolják ki azokat a pont- vagy térszerű objektumokat, amelyek jó helyként értelmezhetők. Tanulmányunkban a szakirodalom feldolgozása mellett áttekintjük a Budapest történetével foglalkozó, a szabadidős és turisztikai terek dinamikájának bemutatását segítő munkákat. A főváros jó helyeit érintő térbeli folyamatokat a Fortepan nyílt hozzáférésű fényképadatbázisból származó fotókkal és saját készítésű térképekkel illusztráljuk.

1. Jó hely – jobb élet

A jó helyek egyaránt alkalmasak az egyéni és a társas szabadidő eltöltésre, aktív vagy passzív kapcsolódást biztosító tevékenységekre, örömteli, boldog pillanatok megélésére.¹⁴ A jó hely egyik lényegi összetevője, hogy az ott jártak beszélnek róla, az oda kötődő élményeket a szűkebb vagy tágabb környezetükkel megosztják, létüket, értéküket és elérhetőségüket szóban, képeslapokon, levélben, újságok hasábjain, a rádióban, televízióban, illetve a legkülönbözőbb internetes platformokon terjesztik.¹⁵ A jó hely alapvetően egy redukált axiológiai megközelítése az adott objektum mindazon tulajdonságainak, amiért azt érdemes felkeresni, vagyis a kommunikáció során a számtalan érték (mire és miért jó) részletekbe menő ismertetése helyett egy egyszerű, de mégis informatív tényközléssel kerül sor annak ajánlására.¹⁶ A jó hely jellemzően az egyén magánszféráján kívül eső objektum, de nem kizárt, hogy az eredendően privát tér (ingatlan) átmenetileg vagy akár tartósan közérdekű hasznosítására kerül sor (például egy fesztivál rendezvényhelyszíne, lakásétterem vagy éppen Airbnb-szálláshely lesz).¹⁷ A szubjektív értékítéleteken alapuló jó hely objektívalódásában a közösségi médiafelületeken zajló kommunikáció is hozzájárul. Például az egyik legnépszerűbb fényképmegosztó portálon, az Instagramon több ezer olyan hashtag található, amelyben szerepel a jó hely kifejezés, a *#goodplace* találati

¹⁴ Michalkó (2007): i. m. 85.; Michalkó (2010): i. m. 65.

¹⁵ Michalkó (2022): i. m. 5.3. fejezet.

¹⁶ Farkas Jácint et al.: *Utazás a jó világaiban: a jó kontextusai és konfliktusai*. Nagyerdei Almanach. Megjelenés alatt.

¹⁷ Irimiás Anna: A Bajtársiasság Fesztivál Észak-Olaszországban. A közösségi összetartozás élménye. In Jászberényi Melinda – Zátori Anita – Ásványi Katalin (szerk.): *Fesztiválturizmus*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 2016. 330.; Németh Anna – Juhász-Dóra Katalin: A gasztronómia és a turizmus egy új attrakciója: a lakásétterem. In Rátz Tamara – Füreder Balázs (szerk.): *Gasztronómia és turizmus*. Székesfehérvár, Kodolányi János Főiskola, 2016. 168.; Dudás Gábor – Nagy Gyula – Boros Lajos: Az Airbnb szerepe a Balatoni Turisztikai Régióban. *Turizmus Bulletin*, 19. (2019), 2. 10.

volumene pedig már százezres nagyságrendű, tehát a jó hely koncepció magját képező szókapcsolat semmi esetre sem tekinthető hungarikumnak.

A jó hely az Oldenburg által bevezetett harmadik hely fogalmának turizmustudományi interpretációja, már maga Oldenburg is a „nagyon jó hely” (*great good place*) kifejezést használta az otthonon és a munkahelyen kívüli informális, a közösségi lét megélését biztosító terekre.¹⁸ Az amerikai városszociológus elmélete szerint a nagyváros generálta stressz oldását a mindennapi élet egyensúlyának megtalálása segíti, amelyet a privát és a produktív térszíneken túli társas szférában való tartózkodás ünnepként való megélése katalizál. Oldenburg úgy fogalmaz, hogy a harmadik helyek olyan semleges gyülekezőhelyek, amelyek az érkezés és a távozás szabadságát biztosítják, az otthon kényelmét nyújtják, kiszámíthatók és kiegyenlítőek, megszabadítanak a szerepektől és a kötelezettségektől, befogadók, a társalgás révén megkönnyebbülést kínálnak. Oldenburg teóriájának magva a környezetváltozással párosuló társas interakciókban rejlik, amelyek alapvetően a lakóhelyek kávéházaiban, bárjaiban, könyvkereskedéseiben, fodrászataiban realizálódnak, ezek többsége a helyieken túlmenően az adott településre érkezők szükségleteit is képesek kielégíteni. Figyelemre méltó kapcsolódás a szálláshelyeknek a turizmus hajnalától napjainkig észlelhető, a tradicionális vendéglátóiparban még régebbi hagyományokra visszavezethető azon törekvése, hogy a helyiek bevonásával (számukra nyújtott szabadidős szolgáltatásokkal) bővítsék a vendégkörüket.¹⁹ A lakóingatlan és a munka világa közötti mobilitás monotóniájából menekülő ember a szabadidős terekben találja meg azokat az impulzusokat, amelyek egyaránt képesek az alap- (például táplálkozás, valahova való tartozás) és a növekedési (például elismerés, önmegvalósítás) szükségleteinek kielégítésére, a személyiségfejlődésük előmozdítására.²⁰ Csíkszentmihályi úgy fogalmaz: „Hogy az életünket jobbá tegyük, az élményeinket kell jobbá tenni”, amely gondolata az élménygeneráló terek szerepének társadalmi felértékelődésére mutat rá.²¹

A nagyvárosi környezet sajátosságai arra sarkallják az ott élőket, ha tehetik, térjenek le mindennapi térpályáikról és töltsenek minél több időt a lakókörnyezetükön kívüli terekben.²² A legtöbb városi ember egy másik városban találja meg a kikapcsolódás színterét, szabadidejének eltöltésére olyan objektumokat keres fel, olyan szolgáltatásokat vesz igénybe, amelyeket eredendően az ott élők számára hoztak létre.²³ Az ipari forradalommal kibontakozó erőteljes urbanizáció egyik nagy feladata volt, hogy biztosítsa a városokba áramló munkaerő szabadidejének eltöltését.²⁴ Napjaink turistái által kedvelt európai nagyvárosokban a parkok, a fürdők, a múzeumok, a mulatóhelyek, a színházak, a mozik, a vidámparkok, az állatkertek, a kávéházak, a különböző sportlétesítmények, az elegáns

¹⁸ Oldenburg (1999): i. m. 17.

¹⁹ Juhász-Dóra Katalin: A luxusszállodai miliő transzformációjának időbeli dimenziói. *Turizmus Bulletin*, 22. (2022), 1. 19.

²⁰ Abraham Maslow: *A lét pszichológiája felé*. Budapest, Ursus Libris, 2003. 376.

²¹ Csíkszentmihályi Mihály: *Flow: az áramlat. A tökéletes élmény pszichológiája*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 2001. 77.

²² Page (1995): i. m. 36.

²³ Michalkó Gábor: *A városi turizmus elmélete és gyakorlata*. Budapest, MTA Földrajztudományi Intézet, 1999. 168.

²⁴ Christopher Edginton – Peter Chen: *Leisure and Transformation*. Urbana, Sagamore, 2014. 203.

áruházak, bevásárlónegyedek, kiállítócsarnokok, az elővárosi vasúton jól megközelíthető városkörnyéki kirándulóhelyek stb. zömének létrehozása, illetve fejlesztése a 19. század második és a 20. század első felére esett, és a robbanásszerűen növekvő népesség minőségi (a kocsmák és a bordélyházak világán túli) kikapcsolódását szolgálta. Amíg a gombamód szaporodó vendéglátóhelyek elsősorban a helyiek, addig az éjszakai tartózkodást biztosító, kezdetben a vasúti pályaudvarok környékén koncentrálódó szállodák a nagyvárosok kínálta élményekért útnak induló turisták igényeit szolgálták ki. Az idő előrehaladtával a nagyvárosok szabadidős funkciója a helyiek életminőségének növelésén túlmenően meghatározó gazdaságélénkítő eszközzé is vált, így a kormányzat és az önkormányzat közös felelősségévé vált, hogy szeretett fővárosuk jó helyként éljen a köztudatban.

2. Budapest jó helyei: történelmi kitekintés

Budapest szabadidőhöz kötődő jó helyeit vizsgálva korszakokra jellemző tendenciák rajzolódhatnak ki. A szabadidős szokások alapvetően az egyén motivációjától, a célközönség státuszától és életmódjától, szabadidejének mennyiségétől és tagoltságától függenek, miközben a kereteket a mindenkor gazdasági és társadalmi viszonyok is befolyásolják.

Budapest vonatkozásában három fő korszakot különböztethetünk meg, amelyekben a jó helyek nemcsak elhelyezkedésükben és jellegükben különböznek, hanem abban is, hogy a helyiek és a turisták preferenciái mennyire egyeznek meg.

- A 19. század végétől a II. világháborúig tartó időszakban a klasszikusan jónak tartott – korszokához, kultúrafogyasztáshoz, kiránduláshoz kapcsolódó – helyek voltak a legkedveltebbek, amelyek részben ekkor alakultak ki és indultak el népszerűvé válásuk útján. A turizmus nem volt domináns, így elsősorban a városlakók által preferált, de vagyon és státusz szempontjából időben, térben, tevékenység szerint eltérő lehetőséget biztosító helyek voltak a vonzók.
- A II. világháború utáni évtizedekben a szabadidő terei szétváltak a rendszer által ellenőrzött szabadidő formális és informális helyeket eredményezett, míg később az életszínvonal emelkedése és a turizmus megjelenése nyomán a városlakók és a városba látogatók kedvelt helyei jellegükben és elhelyezkedésükben is elkülönültek.
- A rendszerváltástól napjainkig terjedő időszakban a határok elmosódása volt jellemző mind térben és időben, valamint egyre inkább a használat és a használók tekintetében is.

2.1. Jó helyek a 19. század végétől a II. világháborúig

A korszak legfontosabb jellemzői a következők voltak:

- gyors gazdasági-társadalmi fejlődés;
- az alap-, közép- és felsőfokú oktatás fejlődése következtében az írni-olvasni tudás és az általános műveltségi szint folyamatosan emelkedett;

- a nagyvárosokban elkülönült a munka- és a szabadidő, a hagyományos gazdálkodásból élő társadalmi rétegek életét továbbra is a munka uralta;
- a különböző társadalmi csoportok elkülönültek egymástól a szabadidejükben;
- a nagyvárosi szórakozási lehetőségekben keveredtek a modern nagyvárosi (színház, mozi, mulató) és a falusi (búcsú, népnepély) elemek.

A 19. század végén és a 20. század elején a munkaidő és a nem munkával töltött idő – igaz, az egyes társadalmi csoportokban más-más ütemben és mértékben, de – fokozatosan elkülönült. A jelentős vagyoni és jövedelmi különbségek miatt a társadalom egyes rétegeinek életmódja – így szabadidőhasználati szokásai is – nagymértékben különböztek, sőt az egyes társadalmi csoportok térben is elkülönültek egymástól a szabadidejükben.²⁵

A 19. század végén, ahogyan az ipari nagyvárosokban, úgy Budapesten is a munkával töltött idő – a hagyományos agrártársadalmakhoz hasonlóan – uralta a társadalmat domináló alsó rétegek hétköznapijait.²⁶ Ebben az időszakban a munkások és alkalmazottak napi munkaideje 10-12 óra volt, a fővárosi nyomdák és az óbudai hajógyár munkásai heti 60 órát vagy akár többet is dolgoztak, a vasárnapi munkaszünet nem volt általánosan elfogadott. Magyarországon a munkások számára a vasárnap 1891 óta munkaszüneti nap, és ekkoriban lett szabadnap a Szent István-nap is. Az 1920–30-as években a munkaidő napi 8 órára csökkent, emellett megjelent a párnapos nyári fizetett szabadság is. Az így kialakult szabadidő új lehetőségeket teremtett, s jelentősen átalakította a tömegek mindennapi életét: ebben a korszakban a szórakozás a munka ellenpólusa lett, egyre inkább a feltöltődést hivatott szolgálni.

A nagyvárosi tömegek számára hétköznapi kikapcsolódásra ritkán adódott lehetőség, a szabadidőt elsősorban a vasárnapi pihenőnap testesítette meg. Az I. világháborúig a Budapesten élő nagyvárosi tömegek elsődleges szórakozási lehetőségét a városligeti és népligeti vurstlik, valamint az állatkert jelentették, ahová egy-egy nyári napon több tízezer látogattak ki. Ezekben a szabadidős programokban önmagukban is keveredtek a nagyvárosias és falusias elemek: a vurstlikban az egész család „kiöltözve költötte spórolt pénzét, keresve a szédületet, a színes és borzalmas látványosságokat, mint ahogy tették a falusi búcsúk idején is”.²⁷ Az I. világháború után a tömegek elsőszámú szórakozóhelye a mozi lett, az 1920-as években éves szinten 13 millió nézőt vonzott a csaknem 90 budapesti mozi.²⁸ Ebben az időszakban az olcsó színházak, mozik, orfeumok látogatása mellett – az iskolázottság növekedésével párhuzamosan – az olvasás is egyre népszerűbb szórakozássá vált.

²⁵ Csatlós Judit: Turisták a tilos táblák árnyékában. A szabadidő átpolitizálódása a munkáskultúrában. *Korall*, 22. (2021), 84. 106.

²⁶ Erzsébet Ifjúsági Alap: *Szabadidő ismeretek – Tematikus vázlatok*. (é. n.) 4.

²⁷ Erzsébet Ifjúsági Alap (é. n.): i. m. 4.

²⁸ Borsos Árpád: *A mozi mint innováció magyarországi elterjedése, a hálózat alakulásának földrajzi jellemzői napjainkig*. (Doktori értekezés.) Pécs, Pécsi Tudományegyetem, Földtudományok Doktori Iskola Terület- és településfejlesztés Program, 2009. 23.

A vasárnapi pihenőnap megjelenését követően a kirándulás – elsősorban a főváros környéki célpontokkal – a budapesti munkások egyik kedvelt hobbija lett.²⁹ Az 1930-as évekre a néhány napos kikapcsolódás, a víkendezés a kevésbé tehetős városi rétegek körében is elterjedt.

A szabadidő-használatban a fentiekben bemutatott változásokhoz a szórakoztatóipar kialakulása és dinamikus bővülése is hozzájárult. A technikai vívmányok, a mozik³⁰ és a rádió megjelenése, a tömegsport lehetőségeinek bővülése, a turizmusban alapvető szerepet játszó javuló mobilitási lehetőségek radikális életformaváltást hoztak, amelyben a modern nagyvárosi (színház, mozi, mulató) és a falusi (búcsú, népiünnepély) élet elemei egyaránt jelen voltak.



1. ábra: Tömegek a Dunakorzón a Vigadó térnél, 1940

Forrás: Fortepan. Képszám: 151632. Adományozó: Gali

A 19. század második felében és a 20. század elején a társadalom kisebb részét alkotó nagypolgárság és arisztokrácia sok szabadidővel rendelkezett, és változatos szabadidős tevékenységeket űztek. A pesti polgárok egyik kedvenc elfoglaltsága a részben ma is működő, a századforduló környékén már üzemelő budapesti kávéházakban történő délutáni uzsonnázás és kávézás volt. A középrétegek körében egyik legfontosabb szórakozási forma, a korzózás, lehetőséget adott a társas kapcsolatok ápolására is. A korzózást – főleg a nagypolgári és arisztokrata családokban – gyakran követte esti szórakozás (1. ábra). „Az orvosok, ügyvédek, katonák sok szabadidejükben a szórakozás mellett nagy hangsúlyt fektettek a művelődésre”³¹ is. Az otthoni vacsorák mellett gyakran jártak

²⁹ Csatlós (2021): i. m. 106.

³⁰ Borsos (2009): i. m. 16–39.

³¹ Erzsébet Ifjúsági Alap (é. n.): i. m. 5.

operába. A rádió, csakúgy, mint a könyvolvasás, először ezt a réteget hódította meg. A századfordulón a közép- és felsőrétegek egyik legkedveltebb programja a lóverseny volt.³²

Nyáron a polgári és arisztokrata réteg gyakran utazott: vidékre, gyógyfürdőhelyekre és tengerpartokra is. A belföldi üdülés az ország területének drasztikus csökkenését eredményező trianoni békediktátumot követően felvirágzott, az 1930-as évekre milliós nagyságrendre emelkedett.³³ A hosszabb nyári üdülések és a víkendezés legnépszerűbb céljai a Balaton-part és a főváros körüli települések, Szentendre, Gödöllő és Göd voltak. Ősszel és télen vadászatokra jártak, a farsangi időszak kedvelt szórakozása a bálozás volt.

A sportot a korszak elején még viszonylag kevesen üzték, a Horthy-korszakra azonban – részben a testnevelés oktatási rendszerbe való beépítésének eredményeként – tömeges méretű időtöltéssé vált. „A legnépszerűbb sport a labdarúgás volt, amelyet a külvárosok grundjain és a faluszéli legelőkön egyaránt játszani lehetett. Ekkor alapították a Vasas, Textiles sportklubokat.”³⁴ A cserkészlet Magyarországon az I. világháború után, elsősorban középiskolás fiúk körében terjedt el.

Jelentős volumenű turizmusról ebben a korszakban ugyan még nem beszélhetünk sem a beutazó, sem a belföldi turizmus vonatkozásában, ugyanakkor a kiegyezéstől a II. világháború végéig tartó időszakban kialakult az az infrastruktúra (például földalatti vasút) és létrejöttek azok az intézmények (például idegenforgalmi szervezetek, bizottságok, IBUSZ), amelyek Budapest mai primátusát megalapozták.³⁵ A beutazó turizmus térképén Trianont követően Magyarország gyakorlatilag Budapesttel lett egyenlő. A belföldi turizmus kibontakozását a hagyományos gazdálkodási tevékenység alapjaiban akadályozta: a paraszti közösségeket a kora hajnaltól késő estig tartó, az év szinte minden időszakában jellemző 10-12 órás munkaidő helyhez kötötte. Ezekben a közösségekben – a turizmus egyik esszenciális elemeként értelmezhető – modern szabadidő nem létezett, a vásárnapok és az ünnepnapok alkalmával rendelkezésre álló szabadidőt jellemzően templomba járással, ritkábban bálozással, búcsúba, vásárba, lakodalomba járással töltötték, a nyaralás, utazás számukra ismeretlen fogalmak voltak. Amikor néhanapján vonatra vagy buszra ültek, a közeli városokba utaztak, „megcsodálták a falra vetített mozgó, és beszélő képeket”,³⁶ ami igazi eseménynek számított. A korszak egyetlen, vidékről a fővárosba jelentős tömegeket vonzó eseménye az 1896-os millenniumi kiállítás volt.

A korszak helyei:

- elsősorban a városlakók jó helyei, a belföldi, vidékről érkező látogatók is a helyiek által látogatott helyeket keresték;
- a jó helyeken belül vagyon és státusz szempontjából időben, térben, tevékenység szerint eltérő szabadidős lehetőségek;

³² Tuli Andrea: A lóverseny mint a társasági reprezentáció intézménye Ausztria–Magyarországon a 19–20. században. *Öt Kontinens*, 2. (2004). 375.

³³ Erzsébet Ifjúsági Alap (é. n.): i. m. 5.

³⁴ Erzsébet Ifjúsági Alap (é. n.): i. m. 6.

³⁵ Rubovszky András – Szigeti Andor – Walkó Miklós: *A magyar vendéglátás és turizmus újkori története*. Budapest, Szaktudás Kiadó Ház, 2009. 206.

³⁶ Erzsébet Ifjúsági Alap (é. n.): i. m. 6.

- a klasszikus jó helyek kedveltek, amelyek nagyrészt ekkor alakultak ki, így
 - a korzó, sétahelyek, kávéházak (Duna-parti korzó, körutak, Andrassy út, Thököly út);
 - az Operaház, színházak, mulatók a pesti belvárosban;
 - a világkiállítás helyszínei;
 - mulatónegyedek (Vidámpark, Mutatványos tér, „Konstantinápoly”);
 - városi parkok (Városliget, Margitsziget, Városmajor);
 - városi és környéki kirándulóhelyek (budai hegyek, palotai erdő – a tehetősebbeknek nyaralóhely, a nagyvárosi tömegeknek egynapos kirándulás);
 - vízpartok és fürdők/uszálystrandok, vízi sport és csónakházak a Római-parton, Népszigeten, Pesterzsébeten.

A városi élet fontos társas-társadalmi része volt a korzók és sétaterek látogatása, vásárnaponként a családok szépen kiöltözve mutatták meg magukat. Ekkor virágzott fel a budapesti kávéházi kultúra is, amelyek elegáns belső tereik mellett nagy teraszokkal fordultak a korzók és körutak felé.³⁷

A színházak, mulatók is jelentős vonzerőt gyakoroltak mind a városlakókra, mind a városba érkezőkre, akik elsősorban Budapest – ebben a korszakban kiépült – látványosságaira voltak kíváncsiak (az Andrassy út az Operaházzal, valamint a Nagykörút elegáns bérpalotái és a Duna-part szállodasorai stb.). A pályaudvarok környékének kitüntetett szerepe volt a nemzeti és nemzetközi szintér felé való nyitásban,³⁸ ennek szimbolikus erősítése volt, ahogy a Keleti pályaudvarhoz vezető városi korzó (Rákóczi út) végén a főépület látványa egy elegáns diadalívként jelenik meg.

A millenniumi kiállítás teljes látogatószáma a *Révai lexikon* szerint 5,8 millió fő volt, ami, még ha valamelyest túlzónak is tűnik, jól mutatja jelentőségét a főváros szempontjából. Az 1896-ban a korabeli Európa egyik legnagyobb vigalmi negyedeként épült „Konstantinápoly” ugyan csak két szezont ért meg, egyszerre 40 ezer embert volt képes befogadni.³⁹

A reformkortól kezdődően a városi életformához fokozatosan hozzátartozott annak igénye, hogy ki-kí lehetősége szerint a nyarat, de legalább a vasárnapokat a zöldben töltsse. A nagyvárosi tömegek, munkások, cselédek számára a szabadidő ünnep, ami elsősorban a vasárnapokra és ünnepnapokra korlátozódik. A rövidebb időtartam miatt a szabadidős lehetőségeket elsősorban a városi parkok jelentették, így az olyan, gyalogosan is elérhető célpontok, mint a Városliget, Népliget, Margit-sziget és a Városmajor rendkívül népszerűek voltak. A helyváltoztatás igénye és lehetősége összefügg a szabadidő mennyiségével. A vasúti közlekedés előtt a távoli utazások kevéssé voltak jellemzők, és csak a kiváltságos arisztokrácia vagy a munkájuk miatt utazni kényszerülők utaztak el szülőhelyüktől távolabbra. Ennélfogva a szabadidő eltöltésének terei is sokáig csak a lakóhelyen voltak

³⁷ Nagy Ádám – Trencsényi László: *Szocializációs közegek a változó társadalomban. A nevelés esélyei: család, iskola, szabadidő, média*. Budapest, ISZT Alapítvány, 2012. 100.

³⁸ Bán Dávid: *Utazás a pályaudvar körül. Az első indóháztól a plázaudvarokig*. Budapest, L'Harmattan Kiadó, 2011. 52.

³⁹ Berza László (főszerk.): *Budapest lexikon*. I. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1993. 700.

elérhető, azonban a hatékony és hozzáférhető tömegközlekedés lehetőséget adott, ugyan korlátozott időben, a helyváltoztatás körének tágítására, így a környék felfedezésére is.

A budai hegyvidék jelentős részén a török kortól a 19. század végéig a szőlőtermesztés volt jellemző, ami csak a nagy filoxérajárványt követően szorult vissza. A mezőgazdasági termelés mellett azonban a területnek már korábban, a század közepétől új funkciója jelent meg. A budai hegyek és erdők kezdetben csak a felsőbb osztályok számára voltak elérhetőek, azonban a szabadidő növekedésével és a városi közlekedés fejlődésével az egynapos, városkörnyéki kirándulások nagyobb tömegek kedvelt célpontjai is lettek. Jól mutatja ezt, hogy a vendéglők ugyan elsősorban a belvárosi területen és a bevezető országutak mentén sűrűsödtek, azonban nagy számban jelentek meg az olyan kirándulóhelyeken is, mint a budai erdők.⁴⁰

A legkönnyebben, gyalogosan elérhető célpont a Városmajor volt, azonban az 1874-ben megépült fogaskerekű vasút megnyitotta az utat az erdőkkel borított Svábhegy, majd 1890-től a Széchenyi-hegy elérésére. Már korábban kedvelt kirándulóhely volt Zugliget, Buda első lóvasútvonala, a Lánchíd–Zugliget viszonylat is ide vezetett 1868-tól.⁴¹ A terület vonzerejét mutatja, hogy a kezdetektől nagy számban nyíltak „nyári vendéglők”, különösen az állomások közelében. A budai villamosvonalak végállomásai a pestiekkel ellentétben nem lakóterületeken húzódtak, hanem az erdős kirándulóhelyekre vezettek, ami jól mutatja, hogy a használók nem az itt lakók, hanem az ide kirándulók voltak elsősorban.⁴²

A budai hegyek azonban nemcsak kirándulóhelyként, hanem mulató- és nyaralóhelyként is vonzóak voltak. A zugligeti Fácános Nagyvendéglő kedvelt nyári mulatóhely és bálsház volt, emellett egy harmincszobás hotel is tartozott hozzá, így hosszabb időt is el lehetett itt tölteni. A tehetősebbek a városi lakásuk mellett a környéken nyári lakokat építettek maguknak, népszerűek voltak az egész nyárra kibérelhető villák is. Jókai Mór 1853-ban honoráriumából vásárolta meg híres villájának és kertjének telkét, amely ma tanösvényként látogatható.⁴³ Az eredetileg nyári lakként épült házak lakófunkciója idővel állandósult, és ez később egyre több lakót vonzott a felértékelt területre, mára pedig Buda egyik legvonzóbb, magas presztízsű lakóterületévé vált.

A Pest–Vác vasútvonal mentén a pesti oldalon is megjelentek a kiránduló-, majd nyaralóhelyek. A vasútállomás közelsége miatt ilyen kedvelt hely lett a Palotai erdő, ahol hamarosan megnyílt a ma Brunovszkyként ismert vendéglő. A vasút mindkét oldalán villanegyed épült, eredetileg szezonális használatra nyaralóként, nyári lakként, később itt is lakóterület alakult ki. A villák építtetői tehető ügyvédek, orvosok és művészek voltak, villája volt itt többek között Horváth Mihály püspöknek, Reményi Ede hegedűművésznek és Blaha Lujza színésznőnek is.⁴⁴

⁴⁰ Illyefalvi I. Lajos (szerk.): *A székesfőváros múltja és jelene grafikus ábrázolásban. Közlekedési hálózat, 1932.* Budapest, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala, 1933. 123.

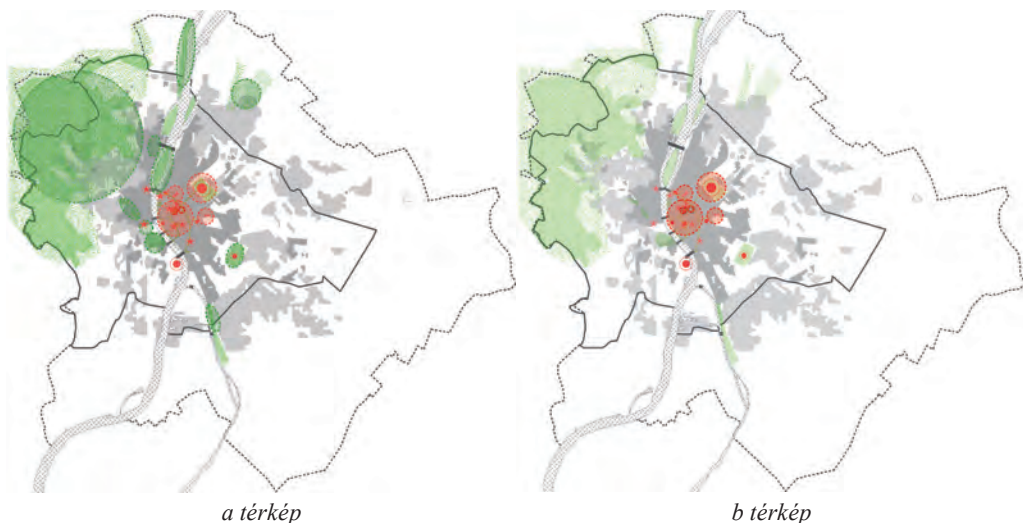
⁴¹ Berza (1993): i. m. 441.

⁴² Illyefalvi (1933): i. m. 147.

⁴³ Berza (1993): i. m. 617.

⁴⁴ Buza Péter: *Palotai tégnapok.* Rákospalota, Rákospalotai Múzeum, 1995. 49.

A vízpartok az evezős sportok révén az 1920-as években lettek különösen népszerűek. Az 1930-as években a Római-parton a vasúti hídtól a Szentendrei-sziget alsó csúcsáig már 20 csónakház volt, a szemben lévő újpesti oldalon 6, a Népszigeten pedig 14 épült.⁴⁵



A turizmus nem domináns, így elsősorban a városlakók által is kedvelt városi helyek voltak a vonzók a látogatók számára is.

A 19. század végétől a II. világháborúig tartó időszakban a klasszikusan jónak tartott – korzózáshoz, kultúrához, kiránduláshoz kapcsolódó – helyek voltak a legkedveltebbek.

2. ábra: A korszak jó helyeinek elhelyezkedése Budapesten

Forrás: a szerzők szerkesztése

2.2. A II. világháború utáni évtizedek jó helyei

A korszak legfontosabb jellemzői a következők voltak:

- 1948–1956: új államrend, szűkös anyagiak, a főiskolások és egyetemisták számának dinamikus növekedése, kulturális átnevelés;
- 1956–1989: megtorlás és lazítás, nyitás, életszínvonal-emelkedés;
- a szabadidő növekvő mennyisége, közösségi és egyéni mobilitás (repülő, saját autó);
- státusz szerint nem differenciált – egyenlő elérés mindenki számára;
- a belföldiek és a külföldiek számára eltérő kínálat.

A II. világháború után az új államrend kialakítása – a marxizmus–leninizmus mint államideológia bevezetése, a politikai erőter centralizálása, az egypártrendszer kialakítása, a tervgazdálkodás bevezetése – a fővárosiak életét, így szabadidő-használatát

⁴⁵ Kovács Zoltán: Evezősök a Dunán. *Budapest*, 26. (1988), 5. 10.

is radikálisan átalakította. Az oktatás, a kultúra (közte a színház, a mozi, a rádió és a könyv) és a szabadidő más területei (például a sport) a társadalom kulturális átnevelésének és a kommunista ideológia terjesztésének első számú terepévé váltak.

A korszak első évtizedében a mozi tömegszórakozássá vált.⁴⁶ A nagy tömegeket elérő filmművészet kitüntetett szerepét igazolja, hogy 1948 és 1956 között a mozik száma országos szinten megnégyszereződött. „A mozihoz hasonló látványos karriert futott be a rádió is. A kormányzat a könyvtárak és művelődési házak számát jelentősen növelte. A több-kevesebb rendszerességgel olvasók tábora kibővült, azonban a kiadott könyveket erősen cenzúrázták. A politikai nevelés eszközei voltak a felolvasóestek, a kultúrházakban szervezett propagandával egybekötött átideologizált ismeretterjesztő programok, vagy a kötelező munkahelyi »Szabad nép félórák«”.⁴⁷ A korábban népszerű kávéházakat bezárták, a korszak jellegzetes vendéglátóipari egységei, az eszpresszók nagy népszerűségnek örvendtek. A korszakot jellemző szegényes anyagi lehetőségek miatt, főként a fiatalok körében, megjelentek a házibulik.

A rendszer mind a tömeg-, mind az élsportot támogatta, ezért „az erősen átideologizált kulturális kínálat mellett a sportesemények látogatása üdítő eseménynek számított a szegényes kikapcsolódási lehetőségek között”.⁴⁸

Az 1956-os forradalom után a Kádár-rezsim ugyan szigorú megkorlátozásokat alkalmazott, a gazdaság- és társadalompolitikát azonban fokozatosan lazította, amelynek fő célját a lakosság életszínvonalának emelésében határozta meg. A „gulyáskommunizmusban” a heti munkaidő 48 óráról 42 órára történő csökkentése, majd a kéthetenkénti szabad szombat bevezetése nyomán az emberek szabadideje jelentősen megnőtt, a növekvő jövedelmeket megtakarítások helyett fogyasztásra költötték.⁴⁹

A javuló életkörülmények, a növekvő szabadidő és diszkrecionális jövedelmek hatása a kultúrafogyasztás területén is érzékelhető volt. Az 1980-as évekre gyakorlatilag a teljes társadalom a kultúra valamilyen szintű fogyasztójává vált: a mozi, a színház, a könyv olcsóságából és könnyű hozzáférhetőségéből adódóan széles rétegek számára biztosított tartalmas szabadidő-eltöltést. Az 1970-es évektől kezdve már a televízió nézés uralta a szabadidő-használatot.

Az olcsó – magyar fordításban korábban ismeretlen vagy tiltott külföldi írók – könyvei mindenki számára elérhetőek voltak, de a könyvvásárlás mellett népszerű volt a könyvtárba járás is. A rádió szerepe átalakult, fokozatosan a mindennapi élet tartozékává vált, szórakozási, kikapcsolódási szerepét a televízió vette át. „Az emberek eleinte kultúrházakban, üzemi klubokban, téveszirodákban, barátoknál, szomszédoknál néztek tévét, de 1982-ben 100 háztartásra már több, mint 100 készülék jutott. A készülékek számával az adásidő is ugrásszerűen megnövekedett. A televíziózás elterjedése jelentősen megváltoztatta az emberek szórakozási szokásait. A szabadidő-eltöltés közösségi formáit a televíziózás háttérbe szorította.”⁵⁰ A tévézés általánossá válásával a mozi iránti érdeklődés csökkent,

⁴⁶ Borsos (2009): i. m. 47–49.

⁴⁷ Erzsébet Ifjúsági Alap (é. n.): i. m. 6.

⁴⁸ Erzsébet Ifjúsági Alap (é. n.): i. m. 7.

⁴⁹ Erzsébet Ifjúsági Alap (é. n.): i. m. 7.

⁵⁰ Erzsébet Ifjúsági Alap (é. n.): i. m. 7.

a moziba járásnak az 1980-as években azonban az amerikai kaland- és akciófilmek új lendületet adtak. A kultúrházak és a színházak jelentős állami támogatása mindenki számára lehetővé tette a jegyvásárlást. A közönség leginkább a zenés vígjátékok, operettek, musicalek és kabarék iránt érdeklődött.

A sport elveszítette korábbi kitüntetett szerepét, a tömegsportok mellett egyre-másra jelentek meg az újabb és újabb sportok.

A turizmus mind a be- (és ki)utazó, mind belföldi vonatkozásában jelentős változásokon ment át.⁵¹ Magyarország felkerült a nemzetközi turizmus térképére, a magyar lakosság körében az – elsősorban az olcsó vállalati vagy szakszervezeti üdülőbe vagy a hétvégi „hobbitelekre” való – utazás az életforma szerves részévé vált. A „legvidámabb barakk” néven gyakran emlegetett Magyarország, azon belül is Budapest, illetve a Balaton a szocialista blokkba látogató külföldiek első számú úti céljává vált. Amíg más szocialista országok a külföldiek látogatását erősen korlátozták, Magyarország – 1956 után, alapvetően a devizaigény biztosítására – megnyitotta kapuit a szocialista blokkon kívüli országok látogatói számára is.

A külföldi utazások liberalizációja fokozatosan ment végbe, a magyarok – jelentős utazási korlátozások mellett – eleinte csak a „szovjet tábor” országaiba, majd később Jugoszláviába is utazhattak. Az 1980-as évek közepétől virágzott az Ausztriába irányuló bevásárlóturizmus,⁵² amelynek elsődleges célja az abban az időben még Magyarországon nem kapható termékek (például egyes élelmiszerek, háztartási gépek, ruházati és kozmetikai cikkek) beszerzése volt.⁵³ A korszak második felében, az 1956 utáni lazításoknak és életszínvonal-növekedésnek köszönhetően a belföldi üdülés általánossá vált, noha e területen Budapest inkább küldő-, mint fogadóterületként funkcionált. A budapestiek legnépszerűbb úti céljai a kiemelt üdülőkörzetek, a Dunakanyar, a Balaton, a Velenicei-tó, a Mátra stb. voltak. A belföldi turizmusban fontos szerepet játszott a vállalati és a szakszervezeti üdülőkben történő nyaralás, az elvárosiasodás, a gombamód szaporodó városi lakótelepek a telekre járás és a saját nyaraló építése népszerűségének növekedését eredményezték. Utóbbiak a fővárosban élők széles rétege számára jelentettek új, aktív kikapcsolódási formát.

A korszak jó helyei:

- törekvés a szabadidő, a szabadidős elfoglaltságok ellenőrzésére;
- ennek érdekében széles körűen és mindenki által elérhető módon létrehozott formális „jó helyek” (kerületi és vállalati kultúrházak, könyvtárhálózat);
- a formális helyek mellett megjelentek az informális jó helyek (sportlétesítmények, italtoltok, presszók);

⁵¹ Lengyel Márton: *A turizmus általános elmélete*. Budapest, Heller Farkas Gazdasági és Turisztikai Szolgáltatások Főiskolája – Kereskedelmi és Idegenforgalmi Továbbképző, 2004. 51–53.; Rubovszky et al. (2009): i. m. 222–237.

⁵² Sári Zsolt: Gorenje a Lada tetején. Bevásárlóturizmus a rendszerváltás hajnalán. *Rubicon*, 30. (2019), 7. 72–77.

⁵³ Michalkó Gábor: A magyarországi bevásárlóturizmus szociálgeográfiai vonatkozásai. *Földrajzi Értesítő*, 50. (2001), 1–4. 256.

- a turizmus megjelenésével erőteljesen szétvált és alapvetően különbözött a helyiek és a turisták szerinti jó hely;
- a turizmus exponált helyszíneit (például Hősök tere, Váci utca) a helyiek elkerülték;
- a „telekre járás” az aktív szabadidő-eltöltés elterjedt formájává vált a külső kerületekben és Budapest agglomerációjában;
- a vízpartok különösen kedveltek lettek, a Római-part mellett a Soroksári Duna-ág és a városi tavak partjai is vonzóak voltak.

Ebben az időszakban a szabadidő tereinek egymással párhuzamos, erőteljes szétválása figyelhető meg. A szabadidős terek a használatban formális és informális terekre, a használók szerint pedig a városlakók és a városba látogatók által használt helyekre oszthatók. A háború utáni időszakban a cél a társadalom kulturális átnevelése volt, így a kulturális intézményekben a széles körű és egyenlő elérhetőség volt a jellemző. A szocializmusban, ahogy az élet minden területét, úgy a teljes foglalkoztatás keretein belül a munkaidő szigorú kontrollja mellett a szabadidő eltöltését is ellenőrizte a rendszer,⁵⁴ formális szabadidős tereket hoztak létre, térben egyenletes elosztással, mindenki számára könnyen elérhetően. Ilyen volt például a „kultur”, amelyek nemcsak minden kerületben, de a nagyobb gyárakhoz, szervezetekhez kapcsolódóan is megjelentek. De gondolhatunk a könyvtárakra vagy a rendszer számára kitüntetett jelentőségű filmművészetnek otthont adó mozikra is, amelyek szintén egyenletesen, kerületi szinten fedték le a fővárost. 1950-ben létrejött Nagy-Budapest, így például a Fővárosi Szabó Ervin Könyvtárnak vállalnia kellett az ide csatolt városok és községek ellátását is (hat év alatt 23 fiókkönyvtár létesült a külső kerületekben).⁵⁵



3. ábra: A népszerű Hullám büfé a ráckevei (soroksári) Duna-parton, 1959

Forrás: Fortepan. Képszám: 114104. Adományozó: Bauer Sándor

⁵⁴ Fekete Marianna: *eldő, avagy a szabadidő behálózása. Generációs kultúrafogyasztás a digitális korban*. Szeged, Belvedere Meridionale, 2018. 43.

⁵⁵ Berza (1993): i. m. 468.

A budapesti színházak hagyományosan elsősorban a belvárosban épültek meg, azonban e téren is megjelent a decentralizáció: a kerületi kultúrházak az állandó színházak előadásainak befogadásával hozták közelebb a külső kerületek lakóihoz a kultúrát. Jól mutatja a folyamatot, hogy a mai József Attila Színház is kultúrházként épült 1953-ban, azonban 1956-tól már önálló színházként működött, célközönségként az angyalföldi munkástelepek lakóit célozva meg.⁵⁶ A formális és ellenőrzött kulturális terek mellett azonban a mindennapi életben jóval nagyobb szerepet kaptak a szabadidő olyan informális terei, mint a sportlétesítmények vagy a társas kapcsolatok erősítésében is szerepet játszó italkimérések. Sajátos szubkultúra alakul ki a vízi sportok területén, a Római-part és a soroksári Duna melletti csónakházakban olcsón bérelhető szobák nyaralóhelyként működtek, nyárra életvitelszerűen kiköltöző lakosokkal (3. ábra).

1956-ot követően az életszínvonal emelésének eredményeként a szabadidő mennyisége és az arra fordítható lehetőségek is megváltoztak. A növekvő szabadidő és a relatív jólét megteremtette a helyváltoztatás igényét és lehetőségét is, ami a külföldi utazások korlátozása miatt elsősorban belföldön tudott kielégülni: megjelentek a hétvégi telkek és a nyaralás, utóbbi elsősorban vállalati, szakszervezeti üdülés formájában realizálódott.⁵⁷

A legtöbb vállalatnak volt vállalati üdülője Budapesten, elsősorban a Duna-parton és a budai hegyekben. Ilyen volt a Kohó- és Gépipari Minisztérium üdülője a Római-parton, a köznyelvben ma „Sajtház” néven ismert épület cellás szerkezetéről kapta a nevét, kertjében szökőkút és játszótér is volt. A gyerekek számára Csillebércen épült úttörőváros, de több kerületnek is volt úttörőtábora, például a XIII. kerületnek a Népszigeten.

A hétvégi telkek eredetileg gyakran úgynevezett „zártkertek” voltak, amelyek a nagyüzemi használatra, táblásításra alkalmatlan területekből jöttek létre az 1968-as ÉVM rendelet értelmében apró telkekre felparcellázva.⁵⁸ A városi, többszintes, kertkapcsolat nélküli lakótelepekre költöző, még falusi gyökerekkel rendelkező városlakók körében a lehetőség különösen vonzó volt, mert a háztáji kertművelés a jobb megélhetés mellett az aktív kikapcsolódás lehetőségét jelentette számukra. Ezek a területek elsősorban Budapest külső területein jöttek létre, és ezek között különösen kedveltek voltak a hagyományosan rekreációs területekre eső Duna-parti (Horgásztelep, Soroksár, Molnársziget) és hegyvidéki (Ezüsthegy, Aranyhegy, Ürömhegy, Csúcshegy) telkek. A mezőgazdasági művelés helyett jellemzően üdülőként használt telkek később itt is gyakran állandó lakhellyé váltak.⁵⁹

Az 1956 után meginduló nemzetközi turizmus a rendszerváltásig elsősorban szervezetten, csoportos utazással történt: a kötött programokon az ilyenkor szokásos kiemelt látnivalókat mutatták be az ide látogatók számára. Az exponált, elsősorban a belvárosra (Hősök tere, Budai Vár, Duna-part, Váci utca és környéke, múzeumok) és a főbb panorámapontokra (Citadella, Halászbástya) koncentrálódó „jó helyeket” a helyiek a mindennapokban sokszor

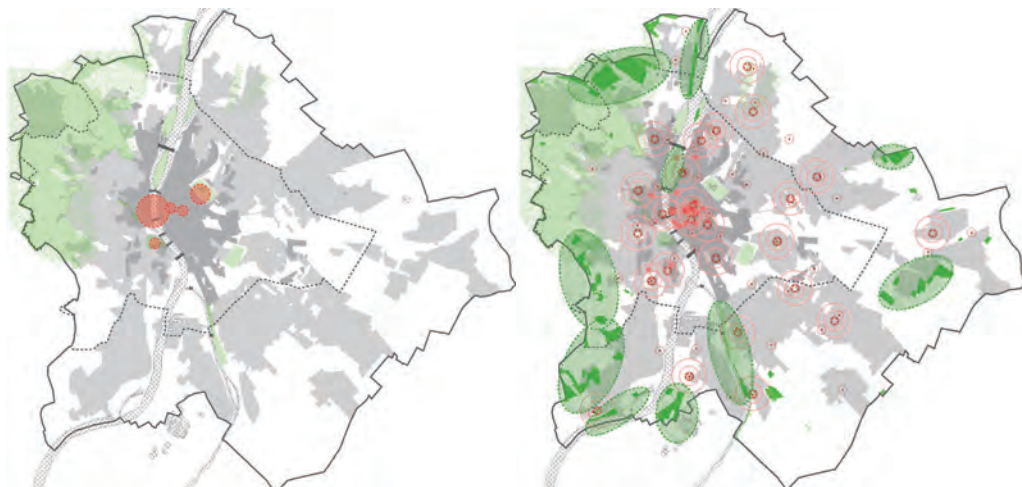
⁵⁶ Berza (1993): i. m. 619.

⁵⁷ Nagy–Trencsényi (2012): i. m. 101.

⁵⁸ A 18/1968. ÉVM-MÉM együttes rendelet egyes állami tulajdonban lévő külterületi földek értékesítéséről, illetőleg haszonbérbe adásáról rendelkezik.

⁵⁹ Csordás László: A zártkertek kialakulása, a térbeli terjedésüket eredményező legfontosabb jogszabályok és azok hatásai Magyarországon 1959–1994 között. *Gradus*, 8. (2021), 3. 89.

elkerültek, így az idelátogatók és a városlakók által jónak tartott helyek élesen szétváltak egymástól. A külföldi csoportok nemcsak a látnivalók tekintetében kaptak egyfajta kirovatot, hanem gyakran a vendéglátásban is ellenőrzött módon – az egyébként korlátozottabb áru kínálat helyett – kiemelt ellátásban részesültek.⁶⁰ A városlakók és a városba látogatók, elsősorban vidékről érkező belföldi turisták számára egyaránt vonzó célpontok is voltak, mint például az Állatkert, a Vidámpark és a Budai Vár.



a térkép

Az exponált, elsősorban a belvárosra (Hősök tere, Budai Vár, Duna-part, Váci utca és környéke, múzeumok) és a főbb panorámapontokra (Citadella, Halászbástya) koncentrálódó „jó helyeket” a helyiek a mindennapokban sokszor elkerülték.

b térkép

A mindenki által elérhető módon létrehozott formális „jó helyek” (kerületi és vállalati kultúrházak, könyvtárhálózat) egyenletesen fedték le a várost. A „telekre járás” az aktív szabadidő-eltöltés elterjedt formájává vált a külső kerületekben és Budapest agglomerációjában.

4. ábra: A korszak jó helyeinek elhelyezkedése Budapesten

Forrás: a szerzők szerkesztése

2.3. A rendszerváltástól napjainkig: mégis, kinek a jó helye?

A korszak legfontosabb jellemzői a következők voltak:

- a rendszerváltás alapvető társadalmi-gazdasági változásokat hozott;
- elmosódott a határ a munkaidő, a társadalmilag kötött egyéb idő és a szabadidő között;

⁶⁰ „Meg a külföldi után járó kupon. A kapitalista rokonlátogatónak éttermi kuponokat kellett váltania, melyeket néhány kijelölt előkelő és főként budapesti étteremben lehetett fölhasználni” – írja Esterházy Péter a *Harmonia caelestis* című regényének 697. oldalán.

- divatba jött a „város”: blogok, street food, tematikus útvonalak, térképminta design, „Egy nap a városban”, „Urbanista”;
- a turizmus a gazdaság egyik legfontosabb motorjává vált;
- 1990–2000 között gyors privatizáció a turizmusban, a szervezett tömegturizmus korszaka;
- 2000-től napjainkig az egyéni turizmus, a néhány napos városlátogatások számának dinamikus növekedése, diszkont-légitársaságok, olcsó repülőjegyek, magán-szállások piacának virágzása (Airbnb), internet- és közösségimédia-használat elterjedése, véleményoldalak (például Tripadvisor);
- mikrotrendek, rés piacok megjelenése.

A rendszerváltás a gazdasági-társadalmi berendezkedést érintő alapvető változásokat hozott: kialakult a piacgazdaság, a jövedelmek erőteljesen megcsappantak, láthatóvá vált a munkanélküliség, megjelentek, majd egyre erősebbé váltak a társadalmi és jövedelmi egyenlőtlenségek. A megélhetésért folytatott küzdelem a fogyasztás, így a szabadidős jóságok – különös tekintettel a kulturális javakra és az utazásokra – iránti kereslet radikális csökkenését eredményezte.⁶¹ A fiatalok körében nőtt a tanulók aránya, összességében emelkedett az értelmiség súlya, csökkent ugyanakkor a mezőgazdaságban dolgozók száma. Az alkalmazottak körében növekedett a vezetők száma, a vállalkozók körében sérült a munkaidő-szabadidő elkülönülése.⁶² A gazdasági környezetben bekövetkezett változások mellett a szabadidő-fogyasztásra a demográfiai változások is hatással voltak.⁶³

A kulturális szféra támogatásának csökkenése a könyvek árának nagyarányú emelkedését, színházak, kulturális intézmények, kultúrházak, könyvtárak és mozik bezárását vonta maga után. A sportegyesületek finanszírozása átalakult, a támogatási rendszerben megjelent a szponzoráció. „A könyv, az újság, a színház és a mozi helyébe a többcsatornás kábel-TV és a video lépett. A videokölcsönzők gombamód szaporodtak, a családok jelentős részének szórakozásává a videozás vált. Először a városi családokban jelent meg, és gyorsan népszerű lett a »számítógépezés« – azaz játékprogramok használata, – majd ezt követte az internet rohamos elterjedése.”⁶⁴

A rendszerváltás óta eltelt három évtizedben az olvasással töltött idő csökkenése mellett a televízió, a képernyő előtt töltött idő növekedése figyelhető meg.⁶⁵ Mára a fiatalok életének keretét a képernyő adja, szabadidő-használatukat „átszövik a screentime tevékenységek, s az internetes jelenlét komoly terepét képezi az én-reprezentációnak

⁶¹ Fekete (2018): i. m. 93.

⁶² Tibori Tímea: *A szabadidő szociológiája*. Budapest, BGF Kereskedelmi, Vendéglátóipari és Idegenforgalmi Főiskolai Kar, 2002. 64.

⁶³ Szabó Júlia: Szabadidő és kulturális fogyasztás a Kárpát-medencei magyar fiatalok körében. *Regio*, 28. (2020), 4. 65–68.

⁶⁴ Erzsébet Ifjúsági Alap (é. n.): i. m. 8.

⁶⁵ KSH: *Kulturálódási szokásaink. A lakosság televíziózási, olvasási jellemzőinek vizsgálata az időmérték felvételek segítségével*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2013. 5.

is”.⁶⁶ A családdal, barátokkal, ismerősökkel folytatott társas tevékenységekkel, csakúgy, mint az otthonon kívüli kulturális aktivitásokkal (színházba, moziba, rendezvényekre látogatás), töltött idő csökkent. A testmozgással, sétával, kirándulással, egyéb fizikai aktivitással töltött idő minimálisra redukálódott.⁶⁷

Az ezredforduló óta a szabadidőipar keresleti és kínálati oldalán új trendek bontakoztak ki. A kultúráközvetítő intézmények és rendezvények (mozi, színház, múzeum, hangverseny stb.) 1996-os látogatottsági mélypontja után a kereslet napjainkra emelkedésnek indult, U alakú görbét formáz.⁶⁸ Az ezzel párhuzamosan létrejövő kulturális kínálati palettán új kulturális intézmények, színvonalas hangversenyek, nemzetközi fesztiválok, rendezvények, múzeumi kiállítások, muzikomplexumok, szabadulószo-bák⁶⁹ jelentek meg.

Összességében a szabadidő mennyiségének társadalmi szintű növekedése mellett a polarizálódás a szabadidő mennyiségében és felhasználásában is egyre jobban megjelenik. E folyamatokban a főváros mintegy vezérhajóként működik, amelynek fő hajtóereje a városlakók és a javarészt a bőség társadalmából, az érett „élménytársadalmakból” Magyarországra látogató turisták.⁷⁰

A magyar főváros a külföldi turisták számára is egyre vonzóbb. Budapest vonzereje a javuló közlekedési kapcsolatoknak, a globális szinten kevésbé ismert és népszerű városok népszerűsége növekedésének és a nemzetközi összehasonlításban jó ár-érték aránynak köszönhetően a 2000-es évektől a Covid-19-világjárvány kitöréséig folyamatosan növekedett. Mindez a főváros egyes területein a helyiek életminőségét és a turisztikai élményt egyaránt romboló „nemkívánatos mértékű turizmusba” (overtourism) csapott át.⁷¹ A belföldi utazók körében a Budapestre látogatás egynapos kirándulások, illetve – gyakran barátoknál, rokonoknál történő elszállásolással – többnapos utazások formájában valósul meg.⁷²

A korszak jó helyei:

- párhuzamosan többféle folyamat észlelhető, egyszerre keresik a gyorsan fogyasztható, „kipipálható”, „listázható” helyeket, emellett az autentikus, különleges élményeket, valamint azokat a helyeket, amelyeket a helyiek is jó helynek tartanak;

⁶⁶ Bocsi Veronika – Kovács Klára: A szabadidő mintázatai a középiskolákban. *Metszetek*, 7. (2018), 3. 68.

⁶⁷ KSH (2013): i. m. 6.

⁶⁸ Erzsébet Ifjúsági Alap (é. n.): i. m. 8.

⁶⁹ Petykó Csilla – Nagy Adrienne – Magyar Márton: Szabadidő? Szabadulás? Exit games a rekreációban. *Recreation*, 10. (2020), 4. 37–39.

⁷⁰ Kovács Dezső: Élmény, élménygazdaság, élménytársadalom és turizmus. *Turizmus Bulletin*, 16. (2014), 3–4. 47.

⁷¹ Pinke-Sziva Ivett et al.: Overtourism and the Night-Time Economy: A Case Study of Budapest. *International Journal of Tourism Cities*, 5. (2019), 1. 1., 13.

⁷² Halassy Emőke: Budapest, Budapest, te csodás! A magyar főváros turisztikai imázsa a hazai lakosság körében. *Turizmus Bulletin*, 14. (2010), 1–2. 26.; Michalkó Gábor et al.: A belföldi VFR-turisták magatartásának sajátosságai Magyarországon: különös tekintettel a szabadidős tevékenységek földrajzi vonatkozásaira. *Turizmus Bulletin*, 16. (2014), 3–4. 6–7.

- a „nemkívánatos mértékű turizmus” miatt a belvárosi közterületek túlhasználata jellemző, illetve kritikus minőségromlása, különösen a központban, a bulinegyed, a „zsidónegyed” területén;
- a Sziget Fesztivál és a bulinegyed jelentős mágnes a fiatal külföldi utazók számára;
- az autentikus helyi élmények keresése miatt közelítenek egymáshoz a városlakók és a turisták által jónak tartott helyek, például a bulinegyedbe jár szórakozni a városi és a külföldi fiatal is;
- a Duna és a városi vizek ellentmondásos helyzetben vannak – a belvárosban megközelíthetetlen a Duna, a természetközeli, külső vízpartok és a kisvízfolyások egyre inkább felértékelődnek;
- alulról jövő civil kezdeményezések és közösségek hiánypótló funkciókkal alakítják a közterület-használatot;
- a fehérgalléros és kreatív munkahelyek keresik a jó helyek közelségét, elmosódnak a határok a különböző tevékenységek – különösen a munka- és szabadidő – között;
- a járványhelyzet alatt és után felértékelődött a szabadtéri szórakozás és vendéglátás.

A rendszerváltást követően a jó helyek tekintetében jelentős átalakulás ment végbe mind a városlakók, mind a városba látogatók szempontjából. A belváros a közterületeinek és épületállományának megújulása következtében egyre inkább felértékelődött, azonban a megújult történelmi negyed már kevésbé a lakófunkció, mint inkább intézményi, gazdasági, kulturális és turisztikai szempontból lett vonzó terület.

A 2000-es évektől az olcsó repülőjegyek és a szállásfoglaló portálok, majd applikációk (Booking, Airbnb) elterjedésének következtében a szervezett csoportok helyett döntően a néhány napos, városlátogató utazások lettek jellemzők. A nagy tömegben, de egyénileg érkező turisták szempontjából egymással párhuzamosan figyelhető meg többféle folyamat. Jelen van a látnivalók gyors „fogyasztása”, amelyet különböző „Top 10” listák és fogyasztói értékelő oldalak (például Tripadvisor) tesznek minél hatékonyabbá. Emellett megjelent az egyedi, különleges, „rejtett” helyek felfedezésének igénye. A kettő kombinációjára, a tömegesen, iparszerűen gyártott, „egyedi élményekre szakosodó” vállalkozások pedig a piaci rést megtalálva kínálják például a szabadulószo-bákat és sörbicikliket. Erzsébetváros belső részének bulinegyeddé válásában jelentős szerepe volt ennek az egyszerre jelentkező, egymásnak is ellentmondó igénynek, amit jól mutat, ahogy az eredetileg valóban autentikus és egyedi romkocsmák mára valóságos iparággá váltak. A belvárosi funkciósűrűség és központi elhelyezkedés azonban nemcsak a külföldiek, de a városlakók számára továbbra is vonzóvá teszi a területet, legalábbis szórakozás céljára.



5. ábra: Az üresen kongó Szimpla Kert a Covid-világjárvány idején, 2021

Forrás: Michalkó Gábor felvétele

Urbanisztikai szempontból is ellentmondásos folyamatok indultak el: egyszerre van jelen a belső területen a felértékelődés és a túlhasználat miatti kiüresedés. A korábban inkább a helyiek által kedvelt belvárosi helyek különlegesen autentikus élményként jelentek meg a turisták számára, azonban minél nagyobb számban érkeznek ide a látogatók, a túlhasználat annál inkább erodálja azokat és okoz konfliktust a belső kerületek használatában. A jelentős turistaforgalom ellehetetleníti a lakófunkciót, az emiatt tömegesen megüresedő lakásokban megjelenik a rövid távú lakáskiadás, ami további konfliktusforrást jelent, így még többen költöznek ki az érintett negyedekből.

Ez a folyamat az egyes átalakuló, egy időre divatosá váló helyeken közvetlenül is megfigyelhető. Az 1990-es évek közepén kulturális és vendéglátó funkcióval, tematikusan megújuló Ráday utcában elindult a dzsentrifikáció, a lakóingatlanok ára jelentősen megnőtt. Az utcában már nemcsak a helyiek, de különösen a belvároshoz közelebbi részen a külföldi turisták is nagy számban jelentek meg. A pezsgő utcai élet azonban jelentős környezeti terheléssel járt, ami nemcsak a lakók számára volt rendkívül zavaró, de a látogatói élményt is jelentősen csökkentette, a hely pedig elvesztette korábbi népszerűségét. Úgy tűnik, a túlságosan népszerű helyeknek van egy „életciklusa”, és egy idő után „lejár a szavatosságuk”. A folyamat aztán új helyeken ismétlődik: a városlakók korábban kevésbé népszerű helyeket fedeznek fel, amelyek így „felkerülnek a térképre”, egy idő után a turisták számára is, a ciklus pedig kezdődik előlről, ám valószínűleg a belvárostól távolodva inkább kiegyensúlyozódik majd.

A szabad terek, elsősorban a zöldfelületek és a vízpartok kitüntetten vonzóak a sűrűn beépített városrészek lakói számára, s a járványhelyzet alatt és után különösen felértékelődött a szabadtéri szórakozás és vendéglátás. A Duna-part megítélése és használata azonban ennek ellenére ellentmondásos. A belvárosi Duna-part az alsó rakpartok

forgalma miatt megközelíthetetlen, közvetlen használatát a vízparti látványt elfoglaló szálloda- és rendezvényhajók sora ellehetetleníti, ennek következtében a világörökséget látogató turisták hiába keresik a kapcsolatot a parttal, a városlakók többségének mentális térképéről pedig szinte teljesen hiányzik a folyópart.

Az elmúlt években megjelentek olyan alulról jövő, közösségi kezdeményezések, amelyek időszakosan, de birtokba vették a Duna-partot, s a szezonális vendéglátás trendjét is átalakították, és a túltelített, hozzáférhetetlen belvárosi partok helyett a külső helyszíneken, a Római-parton, a Népszigeten vagy a déli részeken kerestek helyet. Az időszakos közterület-használat mind imázsfarmáló, mind közösségi célú, használatbővítő szerepében fontos része a városképnek,⁷³ a kapcsolódó területek gazdasági prosperitását támogatva turisztikai célokat is szolgál a városlakók meglegedettségén túl.⁷⁴

A 2018-as Velencei Biennálé programjában a nemzetközi szintre is kilépett a Valyo által megvalósított „Szabihíd”, amelyet eredetileg éppen a fiatal külföldi turisták spontán „hidfoglalása” indított el a Szabadsághíd 2016-os lezárása idején. Hasonlóan kísérletező projekt volt a Duna-parti építési terület átmeneti hasznosítása (Kikötő), a szabad fürdési lehetőség a Dunában (Római Strand) vagy a használatlan töltés oldalában nyílt Árasztó Part. Ezeknek a mikroléptékű, Duna-parti, közösségi fejlesztéseknek nem csak lokális jelentőségük van: a városlakók és a városba látogatók egyre nagyobb hányada mutat érdeklődést az egyedi, helyiek által kedvelt, a városnézésen túlmutató látnivalók iránt. A külső területek felélesztése emiatt lehetőség a turizmus koncentrációjának oldására is, amely hatékonyan tolja ki a belvárosi Duna-használat – a forgalom miatt nehezen megvalósítható – igényét a külső városrészek felé.⁷⁵ A természetközeli folyópartokat és a kisvízfolyások megújult részeit felfedezik és kedvelik a városlakók a közvetlen megközelíthetőség és a városi kerékpárútvonalak miatt, így a Római-part és a soroksári Duna mellett újabb területek jelentek meg a zöld/kék kínálatban. A belvárosi területek időszakos forgalomlezárássai pedig egyszerre tesztelik a városlakók igényeit és készítik elő társadalmi vitát az élhetőbb városról.

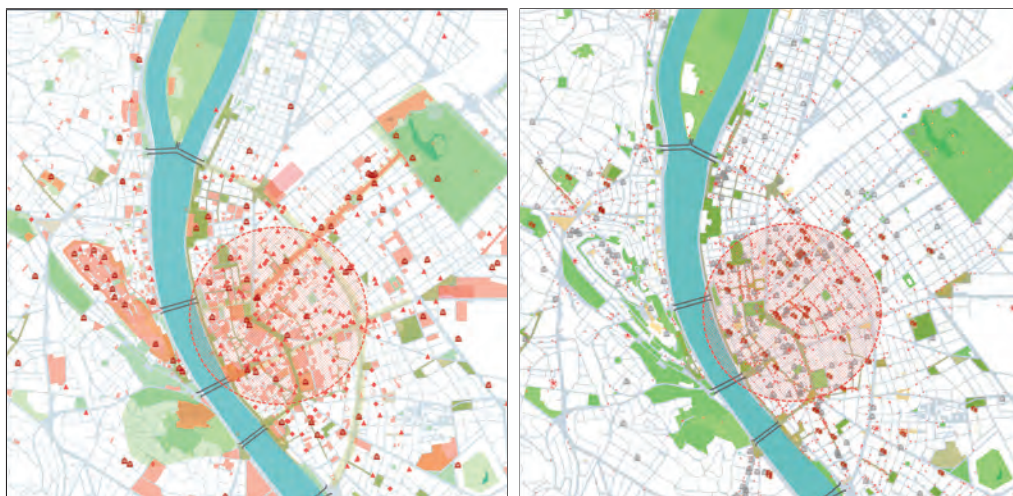
A jó hely mára nem csak a szabadidőhöz kapcsolódó igény. Az olyan, magasan képzett, kreatív munkavállalókat foglalkoztató cégek, mint például a Prezi vagy a LogMeIn, a távolabbi irodaparkok helyett a funkciógazdag belvárosban választanak munkakörnyezetet maguknak, de a Graphisoft Park páratlan sikerében is erősen közrejátszott a különleges Duna-parti környezet. Emellett megjelentek az olyan fúziós helyek, amelyek egyszerre kávézó, kiállítóhely és közösségi iroda funkciókkal rendelkeznek, mint amilyen például a 2022-ben az Év Községi Irodája díjat elnyert Kastner Community a Népszínháznegyedben.

Mindez jól példázza korunk trendjét, ahogy elmosódik a határ a munkaidő, kötelezettségidő és a szabadidő között, és a korábban inkább az ünnepeken és szabadnapokon megélt jó helyek igénye mára egyre inkább fontos a mindennapjainkban, így egyre kevésbé választódik szét a jó hely, a munkahely és a lakóhely.

⁷³ Fonyódi Mariann: Dunai szezon. Időszakos közösségi terek a Duna-parton. *Metszet*, 10. (2019), 3. 34.

⁷⁴ Michalkó (2010): i. m. 66.

⁷⁵ Fonyódi (2019): i. m. 34.



a térkép

Attrakciók és turisztikai szolgáltatások sűrűsége a belvárosban: épített örökség, múzeumok, kiállítások, kilátópontok, szállások és minőségi vendéglátás.

b térkép

A belvárosi funkciósűrűség és a központi elhelyezkedés mind a külföldiek, mind a városlakók számára vonzóvá teszik a területet szórakozás céljára. A városlakók szórakozásának főbb helyszínei: színházak, mozik, éjszakai bárak, kocsmák.

6. ábra: A korszak jó helyeinek elhelyezkedése Budapesten

Forrás: a szerzők szerkesztése

3. Budapest szabadidőiparát formáló trendek

Bull és szerzőtársai négy jelentős, a szabadidő-gazdaság fejlődését alapvetően meghatározó trendet azonosítottak,⁷⁶ ezek a változások Budapest jó helyeire is hatással lesznek. Az elkövetkező években a munkaidő, az egyéb társadalmi kötelezettségek és a szabadidő közötti határok elmosódnak. A szabadidős tevékenységi formák fejlődése kétféle szcenárió mentén is megvalósulhat: közülük az organikus fejlődés kevésbé valószínű, a szabadidős tevékenységekben vélhetően jelentős átstrukturálódás következik be. Utóbbi erősödő életstílus-érintettséget és életminőség-vetületeket, a közvetlen környezetben töltött szabadidő népszerűségének növekedését, a személyiségfejlődéssel kapcsolatos tevékenységek (tanulás, sport, közösségi munka) előtérbe kerülését jelenti. Az erősödő kommercializáció új termékek és szolgáltatások, új élmények létrehozásában ölt testet. Végül bővül a szabadidős szolgáltatások piacának szolgáltatói oldali köre: a szabadidős szolgáltatások kínálati oldalán a hagyományos vállalkozói érintetti kör mellett egyre markánsabban jelenik meg a civil szféra és az önkormányzatok is.

⁷⁶ Chris Bull – Jayne Hoose – Mike Weed: *An Introduction to Leisure Studies*. Essex, Pearson Education Limited, 2003. 280–288.

Ezen makrotrendek mellett számos további mikrotrend formálja a szabadidő jövőjét.⁷⁷ Az egyszemélyes háztartások számának növekedése, a gyermekvállalás és az együtt-(külön)élés új mintázatai, a nyugdíjkorhatár emelése, az ingázás (a napi szintű és a nagy távolságra történő is), az otthoni munkavégzés, a növekvő internetpenetráció, az elektronikai cikkek piacának bővülése, a veszélyes hobbik népszerűségének növekedése többek között új szolgáltatások létrejöttét, a szabadidős színterek bővülését, új rés piacok megjelenését eredményezi Budapest szabadidős tereinek vonatkozásában is.

Felhasznált irodalom

- Bán Dávid: *Utazás a pályaudvar körül. Az első indóhástól a plázaudvarokig*. Budapest, L'Harmattan Kiadó, 2011.
- Beluszky Pál: *Magyarország településföldrajza. Általános rész*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2003.
- Berényi István: *Az alkalmazott szociálgeográfia elméleti és módszertani kérdései*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1992.
- Berza László (főszerk.): *Budapest lexikon*. I. kötet. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1993.
- Bocsi Veronika – Kovács Klára: A szabadidő mintázatai a középiskolákban. *Metszetek*, 7. (2018), 3. 64–78. Online: <https://doi.org/10.18392/metsz/2018/3/3>
- Borsos Árpád: *A mozi mint innováció magyarországi elterjedése, a hálózat alakulásának földrajzi jellemzői napjainkig*. (Doktori értekezés.) Pécs, Pécsi Tudományegyetem, Földtudományok Doktori Iskola Terület- és településfejlesztés Program, 2009.
- Budapest polgármestere. *Vasárnapi Újság*, 20. (1873), 48. 569–570.
- Bull, Chris – Jayne Hoose – Mike Weed: *An Introduction to Leisure Studies*. Essex, Pearson Education Limited, 2003.
- Buza Péter: *Palotai tegnapok*. Rákospalota, Rákospalotai Múzeum, 1995.
- Csatlós Judit: Turisták a tilos táblák árnyékában. A szabadidő átpolitizálódása a munkáskultúrában. *Korall*, 22. (2021), 84. 104–121. Online: <https://doi.org/10.52656/KORALL.2021.02.005>
- Csikszentmihályi Mihály: *Flow: az áramlat. A tökéletes élmény pszichológiája*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 2001.
- Csordás László: A zártkertek kialakulása, a térbeli terjedésüket eredményező legfontosabb jogszabályok és azok hatásai Magyarországon 1959–1994 között. *Gradus*, 8. (2021), 3. 88–96. Online: <https://doi.org/10.47833/2021.3.ECO.001>
- Dudás Gábor – Nagy Gyula – Boros Lajos: Az Airbnb szerepe a Balatoni Turisztikai Régióban. *Turizmus Bulletin*, 19. (2019), 2. 4–14. Online: <https://doi.org/10.14267/TURBULL.2019v19n2.1>
- Edginton, Christopher – Peter Chen: *Leisure and Transformation*. Urbana, Sagamore, 2014.
- Erzsébet Ifjúsági Alap: *Szabadidő ismeretek – Tematikus vázlatok*. (é. n.) Online: https://unp.hu/sites/default/files/imuk/pdf/szabadidos_ismeretek_-_tematikus_vazlatok.pdf
- Esterházy Péter: *Harmonia caelestis*. Budapest, Magvető Kiadó, 2000.
- Farkas Jácint – Karácsony András – Marosán Bence – Michalkó Gábor – Ropolyi László: *Utazás a jó világaiban: a jó kontextusai és konfliktusai*. Nagyerdei Almanach. Megjelenés alatt.

⁷⁷ Stephen J. Page – Joanne Connel: *Leisure. An Introduction*. Edinburgh, Pearson Education Limited, 2010. 480–482.

- Fekete Marianna: *eldő, avagy a szabadidő behálózása. Generációs kultúrafogyasztás a digitális korban*. Szeged, Belvedere Meridionale, 2018. Online: http://publicatio.bibl.u-szeged.hu/16212/1/FM_eldo_Belvedere.pdf
- Fonyódi Mariann: Dunai szezon. Időszakos közösségi terek a Duna-parton. *Metszet*, 10. (2019), 3. 34–37.
- Gyáni Gábor: *Bérkaszárnya és nyomortelep. A budapesti munkáslakás múltja*. Budapest, Magvető Kiadó, 1992.
- Gyáni Gábor: *Az utca és a szalon. A társadalmi térhasználat Budapesten (1870–1940)*. Budapest, Új Mandátum, 1998.
- Gyáni Gábor – Kövér György: *Magyarország társadalomtörténete a reformkortól a második világháborúig*. Budapest, Osiris Kiadó, 1998.
- Halassy Emőke: Budapest, Budapest, te csodás! A magyar főváros turisztikai imázsa hazai lakosság körében. *Turizmus Bulletin*, 14. (2010), 1–2. 18–27.
- Illyefalvi I. Lajos (szerk.): *A székesfőváros múltja és jelene grafikus ábrázolásban. Közlekedési hálózat, 1932*. Budapest, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala, 1933.
- Irimiás Anna: A Bajtársiasság Fesztivál Észak-Olaszországban. A közösségi összetartozás élménye. In Jászberényi Melinda – Zátori Anita – Ásványi Katalin (szerk.): *Fesztiválturizmus*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 2016. 328–335.
- Juhász-Dóra Katalin: A luxusszállodai miliő transzformációjának időbeli dimenziói. *Turizmus Bulletin*, 22. (2022), 1. 13–25. Online: <https://doi.org/10.14267/TURBULL.2022v22n1.2>
- Kovács Dezső: Élmény, élménygazdaság, élménytársadalom és turizmus. *Turizmus Bulletin*, 16. (2014), 3–4. 40–48.
- Kovács Zoltán: Evezősök a Dunán. *Budapest*, 26. (1988), 5. 8–11.
- KSH: *Kulturálódási szokásaink. A lakosság televíziózási, olvasási jellemzőinek vizsgálata az időmérés felvételek segítségével*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2013. Online: www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/kult_szokasok.pdf
- Landes, David: *Az elszabadult Prométheusz*. Budapest, Gondolat, 1986.
- Lengyel Márton: *A turizmus általános elmélete*. Budapest, Heller Farkas Gazdasági és Turisztikai Szolgáltatások Főiskolája – Kereskedelmi és Idegenforgalmi Továbbképző, 2004.
- Maslow, Abraham: *A lét pszichológiája felé*. Budapest, Ursus Libris, 2003.
- Michalkó Gábor: *A városi turizmus elmélete és gyakorlata*. Budapest, MTA Földrajztudományi Intézet, 1999.
- Michalkó Gábor: A magyarországi bevásárlóturizmus szociálgeográfiai vonatkozásai. *Földrajzi Értesítő*, 50. (2001), 1–4. 255–270.
- Michalkó Gábor: *Magyarország modern turizmusföldrajza*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2007.
- Michalkó Gábor: *Boldogító utazás. A turizmus és az életminőség kapcsolatának magyarországi vonatkozásai*. Budapest, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, 2010.
- Michalkó Gábor: *A turizmus esszenciája*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 2022. Online: <https://doi.org/10.1556/9789634547914>
- Michalkó Gábor – Kulcsár Noémi – Balizs Dániel – T. Nagy Judit: A belföldi VFR-turisták magatartásának sajátosságai Magyarországon: különös tekintettel a szabadidős tevékenységek földrajzi vonatkozásaira. *Turizmus Bulletin*, 16. (2014), 3–4. 3–14.
- Nagy Ádám – Trencsényi László: *Szocializációs közegek a változó társadalomban. A nevelés esélyei: család, iskola, szabadidő, média*. Budapest, ISZT Alapítvány, 2012.

- Németh Anna – Juhász-Dóra Katalin: A gasztronómia és a turizmus egy új attrakciója: a lakásé-
terem. In Rátz Tamara – Füreder Balázs (szerk.): *Gasztronómia és turizmus*. Székesfehérvár,
Kodolányi János Főiskola, 2016. 162–183.
- Oldenburg, Ray: *The Great Good Place*. New York, Marlowe & Company, 1999.
- Page, Stephen J.: *Urban Tourism*. London, Routledge, 1995.
- Page, Stephen J. – Joanne Connel: *Leisure. An Introduction*. Edinburgh, Pearson Education
Limited, 2010.
- Petykó Csilla – Nagy Adrienne – Magyar Márton: Szabadidő? Szabadulás? Exit games a rekreáci-
óban. *Recreation*, 10. (2020), 4. 37–39. Online: <https://doi.org/10.21486/recreation.2020.10.4.4>
- Pinke-Sziva Ivett – Melanie Smith – Olt Gergely – Berezhvai Zombor: Overtourism and the
Night-Time Economy: A Case Study of Budapest. *International Journal of Tourism Cities*,
5. (2019), 1. 1–16. Online: <https://doi.org/10.1108/IJTC-04-2018-0028>
- Ráth Károly. *Vasárnapi Újság*, 20. (1873), 44. 521–522.
- Rubovszky András – Szigeti Andor – Walkó Miklós: *A magyar vendéglátás és turizmus újkori
története*. Budapest, Szaktudás Kiadó Ház, 2009.
- Sári Zsolt: Gorenje a Lada tetején. Bevásárlóturizmus a rendszerváltás hajnalán. *Rubicon*,
30. (2019), 7. 72–77.
- Szabó Júlia: Szabadidő és kulturális fogyasztás a Kárpát-medencei magyar fiatalok körében.
Regio, 28. (2020), 4. 44–71.
- Tibori Tímea: *A szabadidő szociológiája*. Budapest, BGF Kereskedelmi, Vendéglátóipari
és Idegenforgalmi Főiskolai Kar, 2002.
- Tuli Andrea: A lóverseny mint a társasági reprezentáció intézménye Ausztria–Magyarországon
a 19–20. században. *Öt Kontinens*, 2. (2004). 375–391.
- Wallerstein, Immanuel: *A modern világgazdasági rendszer kialakulása*. Budapest, Gondolat
Kiadó, 1983.

Jogi források

1848. évi III. törvénycikk független magyar felelős ministerium alakításáról.
1870. évi X. törvénycikk a Duna-folyamnak a főváros mellett szabályozásáról s a forgalom és köz-
lekedés érdekében Buda-Pesten létesítendő egyéb közmunkák költségeinek fedezéséről és e
közmunkák végrehajtási közegeiről.
1872. évi XXXVI. törvénycikk Buda-Pest fővárosi törvényhatóság alakításáról és rendezéséről.

Vákát

Lehet-e Budapest Kelet-Közép-Európa legokosabb városa?

Bevezetés

Az OECD előrejelzései szerint 2100-ra a világ népességének 85%-a városokban fog élni (a mai 55-56%-ról). A városok már ma is a GDP 82%-át állítják elő, és az előrejelzések szerint 2025-re ez elérheti a 88%-ot is.¹ A népesség és a globális GDP koncentrációja mellett a legnagyobb városok a tőke (például: tőzsdék formájában) és a vállalatok súlypontjai is. A Fortune Global 500 lista 21%-a, 105 vállalat a négy globális városban (London, New York, Párizs és Tokió) összpontosul.²

A McKinsey Global Institute megvizsgálta a világ 600 legnagyobb városát (köztük a magyar fővárost, Budapestet is) a globális GDP-növekedéshez való hozzájárulásuk alapján 2007 és 2025 között. Megállapították, hogy ezekben a városokban mintegy 1,5 milliárd ember (a világ népességének 22%-a) él, akik 2007-ben 30 billió dollár GDP-t állítottak elő (a globális GDP több mint felét), az egy főre jutó GDP átlagosan 20 000 dollár volt. Ezek az adatok 2025-ig várhatóan jelentős mértékben növekedni fognak mindhárom vizsgált mutató tekintetében. A népesség mintegy 2 milliárdra nő majd, egyre javuló átlagos életkörülmények mellett. A 600 város teljes GDP-je várhatóan eléri a 64 billió dollárt, egy főre jutó átlagos GDP-je pedig a 2007-es szint majd 1,5-szeresét, 32 000 dollárt.³

Napjainkban az ipar 4.0 és a globalizáció új kihívások elé állítja a városokat az olyan technológiákkal, mint a mesterséges intelligencia, önvezető járművek, 5G hálózatok vagy a big data. A városoknak sok esetben új üzleti modellben kell gondolkodni a kihívások leküzdése érdekében.⁴ A gyors urbanizáció ugyanis számos kihívással is jár, mint például a nyomornegyedek növekedése vagy az alapvető szolgáltatásokra és infrastruktúrára nehezedő növekvő nyomás, valamint a városok ellenőrizetlen növekedése, amelyek mindegyike növeli a városok sebezhetőségét a gazdasági/környezeti sokkokkal szemben.⁵ A városok méretének/népességének gyors növekedése tehát – a gazdasági tényezők mellett – jelentős hatással van a társadalomra és a környezetre is.⁶ Mindez felhívja a figyelmet a reziliencia fontosságára, ami a gyorsan változó külső körülményekhez

¹ OECD: *The Metropolitan Century: Understanding Urbanisation and its Consequences* (2015). 15.

² Global 500. *Fortune*, 2022. május 21.

³ Richard Dobbs et al.: *Urban World: Mapping the Economic Power of Cities*. (h. n.), McKinsey Global Institute, 2011. 6–7.

⁴ Budapest Főváros Önkormányzata: *Smart Budapest. Okos Város Keretstratégia* (2019a). 10.

⁵ *Discover the Most Sustainable Cities in the World* (2021). 1.

⁶ Sajida Perveen et al.: Evaluating Transport Externalities of Urban Growth. *International Journal of Environmental Science and Technology*, 14. (2017), 3. 666.

való alkalmazkodás, illetve a sokszerű külső hatások kezelésének képességét jelenti. 2017-ben Kumar és Dahiya is ezt hangsúlyozta, létrehozva az okos városok érettségi modelljét, amelyben az első szint az alapvető városi szolgáltatásokhoz való hozzáférést jelenti, majd a hatékony erőforrás- és energiafelhasználáson, illetve a fenntarthatóságon keresztül az utolsó szakaszban a városok célja az erős ellenállóképesség (rezilienciaszint) elérése.⁷ Elemzések szerint a Covid-19 tovább gyorsította az elmozdulást az új városi paradigma felé, amely hosszú távon befogadó, zöld és okos városokat eredményezhet.⁸

Az okos város koncepciója széles körben használt kifejezés mint a városi gazdaságfejlesztés ösztönzője, amely az új technológiák széles körű bevezetése által érhet el komoly hatékonyságnövekedést.⁹ Ugyanakkor ezek az új technológiák gyakran a városok gazdaságszerkezeti átalakításával és folyamataik automatizálásával, összehangolásával és rendszerszintű irányításával járnak. A változás nem korlátozódik a megavárosokra, hanem például: globális szinten, az országok második és harmadik szintű városaiban várható a legradikálisabb népességnövekedés és gazdasági átalakulás.¹⁰ Ebben a megközelítésben a kelet-közép-európai térség városainak innovációs képessége (például az okosváros-fejlesztésben betöltött szerepe) kiemelt jelentőségű, mivel a környező régiók is komolyan profitálhatnak fejlődésükből, ami támogathatja EU-átlag felé irányuló konvergenciájukat.¹¹

A fejezet célja Budapest mint okos város pozicionálása a kelet-közép-európai térségben, stratégiájának bemutatása és a várható fejlesztések áttekintése. Az okosváros-koncepció bemutatása után a fejezet második része a magyar főváros stratégiáját mutatja be az egyes fókuszterületek mentén, majd elhelyezi azt a tágabban értelmezett kelet-közép-európai fővárosok (Prága, Pozsony, Varsó, Bukarest, Szófia, Zágráb, Ljubljana)¹² között a főbb okosváros-rangsorok tükrében. A fejezet a város várható pozíciójának előrejelzésével zárul.

1. Elméleti áttekintés

Az okos város koncepciója az 1980-as, 1990-es években jelent meg a szakirodalomban, s az infokommunikációs technológiák (IKT) által vezérelt várost jelenti. Megjelenése óta számos elképzelés született a fogalom leírására, de még ma sincs elfogadott definíció.¹³ A következőkben áttekintek néhány fogalmat az okos városokkal kapcsolatban, felvázolva a köztük érzékelhető differenciákat.

⁷ Vinod T. M. Kumar – Bharat Dahiya: *Smart Economy in Smart Cities. Advances in 21st Century Human Settlements*. Singapore, Springer, 2017. 74.

⁸ OECD: *Policy Responses to Coronavirus (COVID-19): Cities Policy Responses* (2020).

⁹ Miroslav Kollar – Rocco Luigi Bubbico – Nicolas Arsalides: *Smart Cities, Smart Investment in Central, Eastern and South-Eastern Europe*. Economics Department of the EIB, 2018. július. 7.

¹⁰ World Economic Forum: *Cities and Urbanisation* (2022).

¹¹ Kollar–Bubbico–Arsalides (2018): i. m. 7.

¹² A tágabban értelmezett kelet-közép-európai régiót a hasonló kiinduló feltételek, történelmi adottságok, stratégiai együttműködések, valamint társadalmi-gazdasági adottságok indokolják.

¹³ Michael O’Grady – Gregory O’Hare: How Smart is Your City? *Science*, 335. (2012), 6076. 1581–1582.

1.1. Okos városok fogalma, koncepciói

Kezdetben az IKT használata tette okossá a városokat, majd egyre több puha elem (tudás, humán tőke, az innováció szerepe) került a definíciókba, ma pedig egyre inkább a részvétel és a fenntartható fejlődés is hangsúlyossá válik. Egyes megközelítések tehát az IKT (hívószavai: „digitális”, „összekapcsolt” vagy „információgazdag” városok),¹⁴ mások a környezet („fenntartható”, „zöld”, „öko” városok)¹⁵ vagy a tudás („tanuló” vagy „intelligens” városok)¹⁶ és a közlekedés különböző megközelítéseiből erednek, és közös pontjuk, hogy a városokról mint hatékony és rendkívül produktív, innovatív és együttműködő közösségeknek otthont adó helyekről beszélnek.¹⁷ Az egyik leggyakrabban használt modell a Giffinger és szerzőtársai által kidolgozott (és elsőként az európai közepes méretű városokra kiszámított) hatkomponensű modell (gazdaság, emberek, kormányzás, mobilitás, környezet és életkörülmények),¹⁸ amely összességében több mint 80 indikátort használ a városok rangsorolására.¹⁹

Egy másik megfogalmazásban az okos várost csak két fő jellemző alkotja: a technológia és az érdekeltek számára hozzáadott érték létrehozása. A városvezetés biztosítani kívánja az életminőséget, az üzleti lehetőségeket, a versenyképességet és a költségcsökkentést egy bizonyos, jól körülhatárolt földrajzi területen.²⁰

A kutatóintézetek és a szakértők mellett a nagy nemzetközi szervezetek/intézmények is megfogalmazzák saját nézőpontjukat. Az ENSZ városfejlesztési programjának meghatározása alapján az okos város olyan koncepció, amely kihasználja a digitalizáció, a tiszta energia és technológiák, valamint az innovatív közlekedési technológiák nyújtotta lehetőségeket, ezáltal biztosítva a lakosok számára környezetbarát döntési/választási lehetőségeket. Ennek eredményeként támogatják a fenntartható gazdasági növekedést, és javítják a városok által nyújtott szolgáltatásokat.²¹

Az Európai Bizottság legfrissebb állásfoglalása szerint az okos város „olyan hely, ahol a hagyományos hálózatokat és szolgáltatásokat digitális megoldások alkalmazásával hatékonyabbá teszik a lakosok és a vállalkozások javára”.²²

¹⁴ Robert G. Hollands: Will the Real Smart City Please Stand Up? Intelligent, Progressive or Entrepreneurial? *City*, 12. (2008), 3. 303–320. 305.

¹⁵ Lorena Batagan : Smart Cities and Sustainability Models. *Informatica Economica*, 15. (2011), 3. 80–87.

¹⁶ Nicos Komninos: Intelligent Cities: Variable Geometries of Spatial Intelligence. *Intelligent Buildings International*, 3. (2011), 3. 172–188.

¹⁷ George Christian Lazaroiu – Mariacristina Roscia: Definition Methodology for the Smart Cities Model. *Energy*, 47. (2012), 1. 332.

¹⁸ Rudolf Giffinger et al.: *Smart Cities: Ranking of European Medium-Sized Cities*. Vienna University of Technology, University of Ljubljana and Delft University of Technology, 2007. 11.

¹⁹ A 100 000 és 500 000 fő közötti népességszámú európai középvárosok (amelyek minimum egy egyetemi központtal rendelkeznek, és agglomerációs zónájuk kevesebb, mint 1,5 millió népességű) között Luxembourg a „legokosabb” Aarhus és Turku előtt. Összességében az északi középvárosok vezették a rangsort.

²⁰ Amy Glasmeier – Susan Christopherson: Thinking about Smart Cities. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 8. (2015), 1. 6.

²¹ UN: *New Urban Agenda* (2017). 19.

²² European Commission: *Smart Cities*. (é. n.) 1.

Több elmélet fókuszál arra, hogy összegezze a számos definíció közös metszetét, és holisztikus módon értelmezze a fogalmat. Ezek többsége az okos városok végső célja, a lakosság életminősége szempontjából tekinti át az irodalmat. Az IoT-agenda például a technológia oldaláról indít, és megfogalmazásában az okos város definícióinak néhány közös pontja a következő: technológialapú infrastruktúra, környezetvédelmi kezdeményezések, jól működő tömegközlekedési rendszer, hatékony várostervezési módszerek és emberek, akik a városban élnek és dolgoznak, és kihasználják annak erőforrásait.²³

Maga a főváros okosváros-stratégiája úgy definiálja a fogalmat mint intézkedések összessége, amelyek hosszú távú célja a városi életminőség javítása, és középpontjában az emberek és az élhető városi környezet állnak.²⁴ Emellett a *smart* kifejezést mint mozaikszót is alkalmazzák, ugyanis értelmezésükben egy fejlesztés akkor éri el a tényleges célját, ha „S.M.A.R.T. – Specific (Különleges), Measurable (Mérhető), Attainable (Megvalósítható), Relevant (Lényeges/Aktuális), Time-bound (Időben meghatározott)”.²⁵

Az alábbi modell az okos városok keretfeltételeinek egyfajta összegzését tartalmazza. A modell központi eleme a Giffinger és szerzőtársai²⁶ vagy Cohen modellje²⁷ alapján az okos városok hat komponense, az okos gazdaság, emberek, kormányzás, mobilitás, környezet és életminőség. Nam és Pardo túllép az alapmodellen, és három úgynevezett peremfeltételt ad hozzá, amelyek befolyásolják a modell sikerességét. Ezek a következő kategóriákba sorolhatók: emberi tényezők (emberi preferenciák, munkaerőpiaci jellemzők), technológiai tényezők (technológiai fejlődés, digitalizáció) és intézményi tényezők (a jogszabályi környezet elemei).²⁸ Fernandez-Anez és szerzőtársai egy lépéssel tovább fejlesztik a modellt, és figyelembe veszik a városokat érintő globális trendeket, ami fontos szempont napjaink gyorsan változó városi környezetében. Ezek a globális trendek az éghajlatváltozás, az új technológiák növekvő jelentősége, a gazdasági instabilitás, a globális urbanizáció, az új kormányzási modellek iránti igény és a társadalmi polarizáció. Itt a gazdasági instabilitás például a gazdasági ellenálló képességre, sebezhetőségre, innovációra és tudásalapú gazdaságra, versenyképességre utal.²⁹

²³ Lisa Brown: Smart Cities for a Stronger, Resilient Future. The IoT Agenda. *Techtarget*, 2018. január 15.

²⁴ Budapest Főváros Önkormányzata (2019a): i. m. 4.

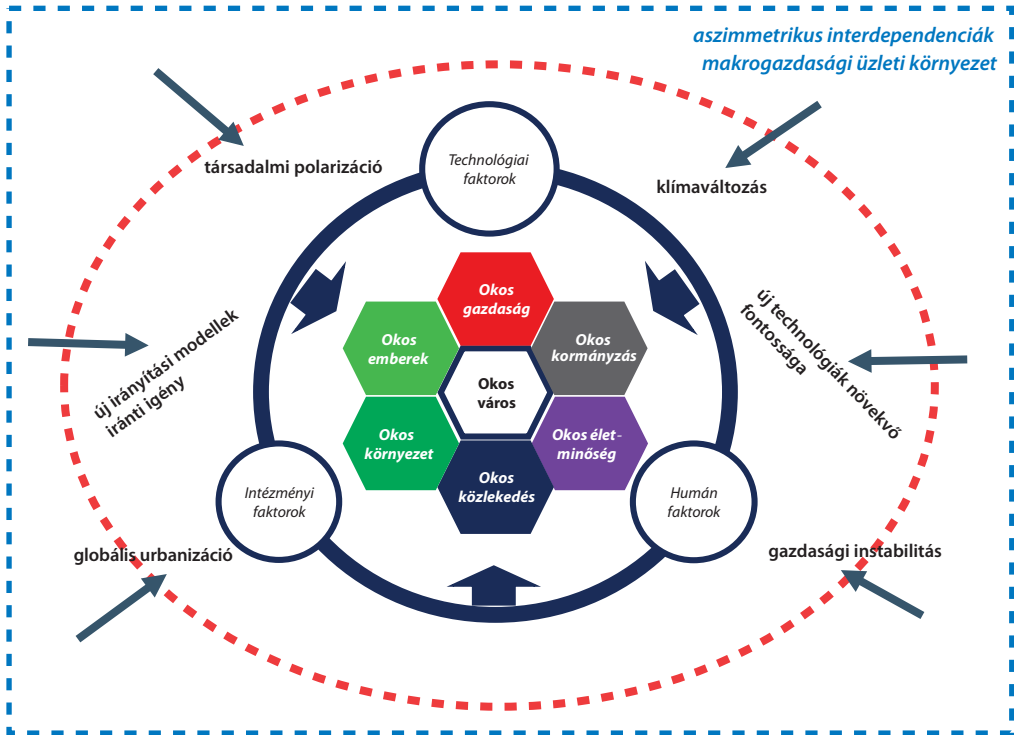
²⁵ Budapest Főváros XIII. Kerületi Önkormányzat: *Intelligens Kerület koncepció* (2019. március). 5.

²⁶ Giffinger et al. (2007): i. m. 12.

²⁷ Boyd Cohen: *Estudio "Ranking de Ciudades Inteligentes en Chile"*. (h. n.), País Digital, 2014.

²⁸ Taewoo Nam – Theresa A. Pardo: Conceptualizing Smart City With Dimensions of Technology, People, and Institutions. *Proceedings of the 12th Annual International Digital Government Research Conference, Digital Government Innovation in Challenging Times*. ACM New York, 2011. 286.

²⁹ Victoria Fernandez-Anez – José Miguel Fernández-Güell – Rudolf Giffinger: Smart City Implementation and Discourses: An Integrated Conceptual Model. The Case of Vienna. *Cities*, 78. (2018), August. 8.



1. ábra: Okosváros-keretmodell

Forrás: Giffinger et al. (2007): i. m.; Nam–Pardo (2011): i. m.; Fernandez-Anez – Fernández-Güell – Giffinger (2018): i. m. modellje alapján a szerző szerkesztése

Ezt a keretmodellt néhány további feltétellel egészítettem ki, mivel véleményem szerint az egész modell erősen beágyazott egy országonként eltérő, sajátos jellemzőkkel és ösztönzőkkel rendelkező makrogazdasági üzleti környezetbe, amelyet alapvetően meghatároznak az országok, régiók és városok közötti aszimmetrikus interdependenciák (1. ábra). Ez véleményem szerint befolyásolja egy-egy okosváros-kezdeményezés pénzügyi és szakmai támogatásának lehetőségeit, sikerességét.

1.2. Okosváros-stratégiák a tervezés iránya, és az irányítási modellek függvényében

Az elméletek között a fókuszterületek (komponensek száma, jellege) mellett más szempontból is képezhetünk klasztereket, például a stratégiák kidolgozásának módja (top-down, bottom-up vagy co-creation tervezés),³⁰ az érintett szereplők száma (triple,

³⁰ Budapest Főváros Önkormányzata (2019a): i. m. 6.

quadruple vagy akár penta helix megközelítések) vagy az alkalmazott IKT-eszközök szerepe is eltérő lehet.³¹

A városi fejlődés napjainkban több szempontból paradigmaváltáson ment át, és az okos városokkal kapcsolatos kutatási tevékenységek prioritássá váltak, valamennyi stakeholder (vállalati szféra, ipar, politikai döntéshozók és a tudományos közösség) esetében.³² A különböző érdekelt felek bevonása, együttműködése városonként eltérő, nincs egységes keret erre vonatkozóan sem, az érintettek számától függően pedig a stratégiai tervezés iránya is eltérő lehet.

Jong és szerzőtársai megfogalmazásában az okos város koncepciója az intelligens és kreatív város gondolatára épül, ahol az előbbi „történelmileg” a legrégebbi, felülről lefelé irányuló (top-down) szemléletből ered, és a technológiára összpontosít, míg az utóbbi alulról felfelé irányuló (bottom-up), tehát közösségi alapú és magánszektorbeli kezdeményezések alkotják a magját. Az ideális okos város ezek kombinációjából áll, és egyszerre intelligens és kreatív, amely kiegyensúlyozott kapcsolatot jelent a technológia, az intézmények és az emberek között.³³

Az érintettek bevonásakor három releváns megközelítést kell megemlíteni, amelyek közül a legrégebbi az úgynevezett triple-helix modell, amely a köz-, a magán- és a tudományos szféra együttműködésére épít, és főként top-down (felülről lefelé) szemléletben hoz létre projekteket. Itt a polgári szerepvállalás meglehetősen gyenge.³⁴ Ehhez képest a quadruple-helix integrálja a civil társadalmat is, ezért rugalmasabban tud reagálni a társadalmi problémákra, és intézményesített alulról felfelé irányuló szemléletet (institutionalized bottom-up) hoz létre a problémák megoldására. Ez reaktív megoldást jelent a felmerülő problémákra és a társadalom kockázataira.³⁵ Napjainkban az ötletgenerálásra egy új modell jött létre, amely a penta-helix megközelítés, és proaktív módon integrálja a társadalmi vállalkozók és aktivisták részvételét is.³⁶ Így segít jobban reagálni a változó környezetből eredő problémákra, és növelheti a városok ellenálló képességét, rezilienciáját. Mivel a városok felelősek a környezeti problémák jelentős részéért, a környezetvédelem is beépült a helix-modellek rendszerébe. A klasszikus triple és quadruple helix megközelítés megmaradt, de az ötkomponensű modell, a penta-helix egyes esetekben quintuple helix modellé alakul, és az ötödik pillér a környezet mint keretfeltétel.³⁷

³¹ Szendi Dóra: Practices of the Penta-Helix Approach in the European Leading Smart Cities. In Nataša Urbančiková (szerk.): *4th Smart Communities Academy: Building Smart Communities for the Future*. 2021. 173.

³² Micea Eremia – Lucian Toma – Mihai Sanduleac: The Smart City Concept in the 21st Century. *Procedia Engineering*, 181. (2017). 12.

³³ Martin de Jong et al.: Sustainable–Smart–Resilient–Low Carbon–Eco–Knowledge Cities; Making Sense of a Multitude of Concepts Promoting Sustainable Urbanization. *Journal of Cleaner Production*, 109. (2015). 27.

³⁴ Igor Calzada – Paul Cowie: Beyond Smart and Data-driven City-regions? Rethinking Stakeholder-helices Strategies. *Regions*, 308. (2017), 4. 25–28.

³⁵ Szendi (2021): i. m. 173.

³⁶ Igor Calzada: Democratizing Smart Cities? Penta-Helix Multistakeholder Social Innovation Framework. *Smart Cities*, 3. (2020), 4. 1150.

³⁷ Jonas König – Lech Suwala – Colin Delargy: Helix Models of Innovation and Sustainable Development Goals. In Leal Filho et al. (szerk.): *Industry, Innovation and Infrastructure. Encyclopedia of the UN*

A penta-helix megközelítésből kiindulva a Smart City 3.0 elmélet napjainkban egyre népszerűbb, amely egy lakosságvezérelt megközelítés. A vezető okos városok co-creation stratégiákat kezdenek alkalmazni, hogy közösen hozzák létre az emberek által kívánt technológiákat és szolgáltatásokat.³⁸

1.3. Okosváros-stratégiák és modellek a kelet-közép-európai térség fővárosaiban

A kelet-közép-európai térség fővárosait vizsgálva elmondható, hogy a városirányítási modellek terén (is) meglehetősen heterogén kép rajzolódik ki, a legtöbb városban a poszt-szocialista gyökerek miatt a top-down, felülről irányított modellek képezik a stratégiák alapját (így a fővárosban is), ahogy azt a szakirodalom is alátámasztja,³⁹ ugyanakkor több városban is felismerték azt, hogy a projektek társadalmi elfogadásához szükséges a lakosság/civil szféra intenzívebb bevonása. A vizsgálatok során áttekintettem a tágan értelmezett kelet-közép-európai fővárosok stratégiaalkotási folyamatát, arra a kérdésre keresve a választ, hogy van-e az adott városnak komplex okosváros-stratégiája, illetve hogy milyen a stratégiaalkotás/ötletgenerálás/végrehajtás irányultsága (top-down vagy bottom-up). A térség modelljeit részletesen az 1. táblázat összesíti.

1. táblázat: Kelet-Közép-Európa fővárosai az okosváros-stratégiákban alkalmazott városirányítási modellek függvényében

Ország	Főváros	Komplex okosváros-stratégia megléte	Stratégia irányultsága
Bulgária	Szófia	nem	top-down
Csehország	Prága	igen (2017–2030)	top-down és bottom-up
Horvátország	Zágráb	igen (2020–2030)	top-down és bottom-up
Magyarország	Budapest	igen	top-down, illetve kerületi szintű bottom-up
Lengyelország	Varsó	igen	top-down
Románia	Bukarest	nem	top-down
Szlovénia	Ljubljana	nem	top-down és bottom-up
Szlovákia	Pozsony	nem/formálódik a Vienna Twin City mintájára	top-down

Forrás: a szerző szerkesztése

Sustainable Development Goals. Berlin, Springer, 2021. 9.

³⁸ Krassimira Paskaleva – James Evans – Kelly Watson: Co-Producing Smart Cities: A Quadruple Helix Approach To Assessment. *European Urban and Regional Studies*, 28. (2021), 4. 399.

³⁹ Iwona Sagan – Maja Grabkowska: Urban Regeneration in Gdańsk, Poland: Local Regimes and Tensions Between Top-Down Strategies and Endogenous Renewal. *European Planning Studies*, 20. (2012), 7. 1142.; Bogdan Constantin Ibanescu et al.: The Puzzling Concept of Smart City in Central and Eastern Europe: A Literature Review Designed for Policy Development. *Transylvanian Review of Administrative Sciences*, 61. (2020), E/october. 79.; Dejana Neducin – Milena Krkljes – Svetlana K. Perovic: Demolition-Based Urban Regeneration from a Post-Socialist Perspective: Case Study of a Neighborhood in Novi Sad, Serbia. *Sustainability*, 13. (2021), 18. 23.

Az egyes városok stratégiáit áttekintve az alábbi megállapítások tehetők. *Szófia* vonatkozásában nem beszélhetünk minden részterületre kiterjedő, átfogó okosváros-stratégiáról, ugyanakkor vannak előremutató kezdeményezések. 2020-ban egy digitális transzformációs stratégiát fogadtak el, amely annak eredménye, hogy Szófia részt vett az Európai Bizottság „Digitális városok” kihívásában (2018–2019), amelyben deklarált cél a fenntartható gazdasági növekedés elérése a csúcstechnológia használata révén.⁴⁰ Emellett a Smarter Together program keretében Szófia a 2012–2020-as időszakra vonatkozóan fenntartható energiaügyi cselekvési tervet határozott meg, amely intézkedéseket tartalmaz az energiagazdálkodás, energiatervezés és az épületállomány felújítása, valamint a közlekedés és a hulladékgazdálkodás területén.⁴¹ 2019-ben a városvezetés bemutatta a „Vision for Sofia 2050” kezdeményezést, amely a főváros és az elővárosi területek 2050-ig tartó fejlesztésére vonatkozó közös és hosszú távú stratégia, amelyet a polgárok, az üzleti élet, a tudomány, a nem kormányzati szervezetek és a közigazgatás szereplőinek együttes részvételével terveznek megvalósítani.⁴²

Prága ezzel szemben komplex okosváros-stratégiával rendelkezik 2030-ra vonatkozóan (fő célja a fenntartható növekedés és a magas életminőség), amelyben öt alapelv mentén valósítják meg a projekteket. Ennek értelmében a város ökotudatos, innovatív, barátságos és motiváló, digitalizált, biztonságos és reziliens. Az előrehaladást évente monitorizálják, és áttekintik az eredményeket. Hat olyan kulcsfontosságú területet határoztak meg, ahol a modern technológiák bevezetése a legnagyobb pozitív hatást gyakorolja: jövő mobilitása, intelligens épületek és energiák, hulladékmentes város, vonzó turizmus, emberek és városi környezet, valamint az adatfeldolgozás. A stratégia egyszerre tartalmaz top-down és bottom-up jellegzetességeket, mivel a városvezetés tervezi és végrehajtja a projekteket a kulcsfontosságú területeken, azonban a projektötletek forrása széles körű, a lakosság, a vállalatok, az akadémiai és kutatóintézetek, valamint a helyi önkormányzatok is nyújthatnak be javaslatokat.⁴³

Zágráb 2030-ig határozott meg keretstratégiát az okosváros-fejlesztéssel kapcsolatban, amelynek kulcselemei az életminőség, a gazdaság, menedzsment és információ, valamint a környezetvédelem és az éghajlatváltozás mérséklése. A stratégiában az egyik fő fókusz a fenntarthatóság, ahol a hangsúlyos területek az energiahálózatok, az energiaellátás intelligens irányítása, a vízellátás és csatornázás, valamint a gázhálózat és közvilágítás intelligens menedzsmentje.⁴⁴ Az intézkedéseket mindig ugyanaz a több érdekelt felet magában foglaló csapat irányítja, folyamatosan nyomon követve és javítva a projekteket, egy fajta living lab („élő laboratórium”)⁴⁵ megközelítésben. A város épít a helyi szereplők

⁴⁰ *Digital Transformation Strategy for the City of Sofia: A Platform for Smart Growth* (2019. július). 4.

⁴¹ *Smarter Together: Sofia* (2019).

⁴² Sofia Municipality: *Vision for Sofia 2050* (2017).

⁴³ Deloitte Česká Republika: *Koncepce Smart Prague do roku 2030* (2022). 88.

⁴⁴ Sanja Malnar Neralic: *Framework Strategy for Smart City Zagreb* (2019. május 9.). 8.

⁴⁵ Klasszikus példák Amszterdam és Helsinki egyes kerületei, ahol tesztelnek bizonyos projektjavaslatokat, amiket beválás esetén kiterjeszthetnek a teljes városra, vagy jó gyakorlatként átvehetők lesznek más városok számára.

bevonására mind az ötletgenerálás, mind a végrehajtás során, hasonlóan Prágához, egy-szerre top-down és bottom-up jellegű irányítási modellt alkalmaz.⁴⁶

Varsó vonatkozásában a város elsődleges célja a polgárok életminőségének javítása, és stratégiája szerint 2030-ig egy érett, digitális dimenzióval rendelkező kelet-közép-európai várossá válhat. Emellett olyan hely lesz, amely innovációt generál és nemzetközi tehetségeket vonz. A jelenlegi megoldások az adatok szenzoros gyűjtésére, monitoringjára fókuszálnak, és a Giffinger és szerzőtársai által megfogalmazott 6 komponens alapján határoznak meg célokat/kulcsdimenziókat, amelyeket a történelmileg erős hagyományokkal rendelkező top-down városirányítási modellben valósítanak meg (a Warsaw City Hall szerepe erős).⁴⁷

Bukarest városvezetése a Deloitte-tal együttműködésben 2025-ig hozza létre okosváros-stratégiáját, amely jelenleg a kialakítás, egyeztetés fázisában van, így a konkrét célok még nem ismertek.⁴⁸ 2018-ban indította el Bukarest az okosváros-stratégia tervezését, amely nagyrészt a közlekedésirányításra, a közlekedési infrastruktúrára, az e-kormányzásra, a távközlésre, az intelligens épületekre, a zöld energiára, a közbiztonságra és az intelligens turizmusra összpontosít. Két fő pillére a közlekedés és a kormányzás komponensek. A stratégia kialakításának fázisában a város erős top-down jellemzőket mutat.⁴⁹

Ljubljana sem rendelkezik átfogó stratégiával (holott 2010 óta a Siemensszel együtt dolgoznak a város okos stratégiáján),⁵⁰ azonban – mint Európa Zöld Fővárosa 2016-ban – hangsúlyos elemnek tekinti a városfejlesztésben a fenntarthatóságot. A város próbálja a polgárokat is integrálni az intelligens város fejlesztésébe, főként az ötletgenerálás folyamatán keresztül, így Zágrábhoz hasonlóan beépíti a bottom-up nézőpontot is a stratégiaalkotásba.⁵¹

Pozsony városának sincs komplex okosváros-stratégiája. Több stratégiai dokumentum is készült egyes ágazatok fejlesztésére (éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás stratégiája, közlekedési, szociális és környezetvédelmi tanulmányok stb.), azonban a város holisztikus okoskoncepciója még nem készült el.⁵² A készülő stratégia valószínűleg bécsi mintára jöhet létre az úgynevezett Twin City projekt keretében, amely top-down megközelítést valószínűsít.

⁴⁶ Zagreb (HR) – Breaking Down Silos in Smart City Administration. *Cities, Territories, Governance*, 2019. november 18.

⁴⁷ Giffinger et al. (2007): i. m. 12.; Laura Baker: Warsaw's Smart Approach To City Transformation. *PlanetB*, 2019. október 4.; Grzegorz Masik – Iwona Sagan – James W. Scott: Smart City Strategies and New Urban Development Policies in the Polish Context. *Cities*, 108. (2021). 4.

⁴⁸ Bucharest Mayor Signs Contract with Deloitte for Drafting Smart City Strategy. *Romania Insider*, 2018. július 26.

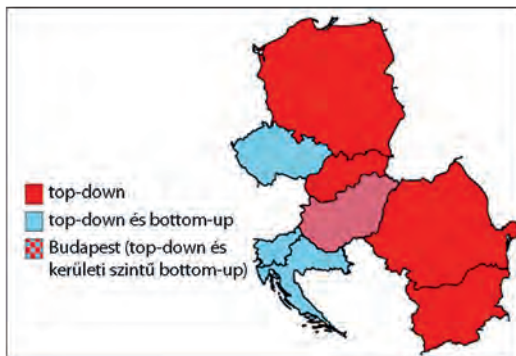
⁴⁹ Bogdan-Constantin Ibănescu et al.: Smart City: A Critical Assessment of the Concept and its Implementation in Romanian Urban Strategies. *Journal of Management*, 11. (2022), 2. 249.

⁵⁰ Maja Pusnik et al.: Analysis of Characteristics of Urban Communities in Slovenia for Smart City Development. *Proceedings of the Central European Conference on Information and Intelligent Systems*, 2019. 143.

⁵¹ European Commission: *100 Intelligent Cities Challenge*. *Ljubljana* (2020).

⁵² Milan Husar – Vladimír Ondrejčka: *Smart Twins Bratislava and Vienna Strategy*. *Smart City 360°*. The Second EAI International Summit, Revised Selected Papers. 2016. november. 2.

Összességében a térség fővárosai közül négy ma is a top-down megközelítést alkalmazza (2. ábra), míg három esetében, kiegészülve Budapesttel a kerületi szintű stratégiák vonatkozásában, erőteljesen jelennek meg az alulról jövő kezdeményezések is az ötlet-generálás és a stratégia megvalósításának fázisaiban.



2. ábra: A KKE-térség fővárosainak okosváros-stratégiái

Forrás: a szerző szerkesztése

Ahogy látható, a V4-eken belül sincs egységes nézőpont a stratégiai tervezés irányában, ugyanakkor az is látható, hogy a magasabb egy főre jutó jövedelemmel rendelkező országok fővárosai közelebb állnak a bottom-up megközelítéshez, így a térség nyugati felében jellemzően a fővárosok stratégiája a co-creation szellemében, komplex módon valósul meg.

2. Budapest okosváros-stratégiájának kulcselemei

A fejezet következő részében áttekintem a magyar főváros okosváros-stratégiájának főbb célkitűzéseit, kialakításának folyamatát, átfogó és részletes fókuszterületeit, valamint kitérek az egyes kerületeket érintő sajátosságokra is, és a lehetséges kapcsolódási pontokra más stratégiákkal.

2.1. Okosváros-keretstratégia/Budapest smart city modellje

Az EU fővárosaiban a 2010-es évek elejétől, egyes esetekben ennél jóval korábban, egyre több helyen kezdődött meg az okosváros-stratégiák kialakítása. Budapest okosváros-keretstratégiáját 2019-ben fogadták el, kialakításában leginkább a bécsi okosváros-stratégia nyújtott ötletet. Bécs top-down elveken alapuló okosváros-fejlesztése, hasonlóan a budapestihez, a főbb fejlesztési irányokat definiálja az ágazati tervezés

számára, amely alapján az egyes stratégiai célokat lebontják.⁵³ A tervezés során a város több európai példát is áttekintett az irányok és a tényleges projektjavaslatok tekintetében is,⁵⁴ ugyanakkor a bécsi stratégia állt legközelebb a magyar elképzelésekhez, amely nemzetközi viszonylatban is versenyképes okos város (az IMD- [Institute for Management Development] rangsorban 11., míg például az IESE- [IESE Business School University of Navarra] index alapján a 18. a világon).⁵⁵

A stratégia előzményeinek részben Budapest 2030 Hosszú Távú Városfejlesztési Konceptiója (amelyet már 2013-ban kialakítottak) és Budapest Okos Város Jövőképe tekinthetők. Utóbbi 2017-ben készült el, a Budapest 2030 és az ágazati tervek célkitűzései alapján. Fő céljaik között az alábbiak jelennek meg (2. táblázat), amelyek alapot adtak a város jövőképeének meghatározásához.

2. táblázat: Budapest 2030 és Okos Város Jövőkép célkitűzései

Budapest 2030 Hosszú Távú Városfejlesztési Konceptió	Budapest Okos Város Jövőképe
Budapest mint az európai térség erős tagja	Nemzetközi innovációs központ
Harmonikus, sokszínű városi környezet	Környezetbarát erőforrás- és hulladékfelhasználás
Javuló életminőség	Fenntartható mobilitás
Érték- és tudásalapú, fenntartható gazdaság	Környezeti és technológiai változásokra válaszoló város
	Nyitott, együttműködő társadalom
	Fenntartható, helyi gazdaságfejlesztés

Forrás: Budapest Főváros Önkormányzata (2019a): i. m. 6–7. alapján a szerző szerkesztése

A fentiek figyelembevételével, Budapest okosváros-jövőképe a következő: „A Smart Budapest környezeti, társadalmi és gazdasági szempontból is fenntartható város, amely a modern technológia adta lehetőségek felhasználásával és a társadalom szerepvállalásának növelésével élhető várost jelent a városlakók számára.”⁵⁶ Vagyis a fővárosi stratégiában hangsúlyos elem a fenntarthatóság mindhárom pillére, valamint a definíciók közös pontjaként már említett élhetőség kérdése is, amelyet a digitális technológiák nyújtotta lehetőségekkel kívánnak elérni. Eközben a társadalmi szerepvállalás fontosságára is felhívják a figyelmet, amely a célkitűzések társadalmi elfogadását támogathatja, és közvetve hozzájárulhat a kívánt eredmények eléréséhez.

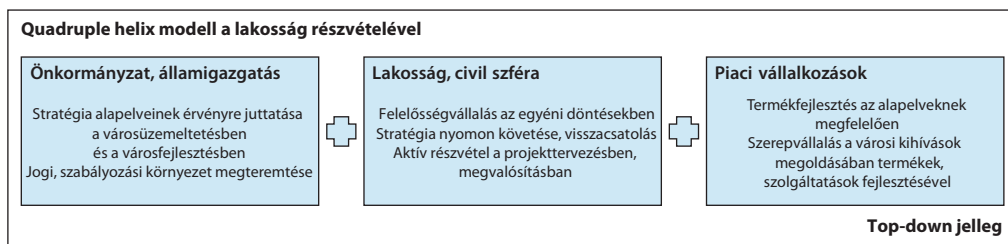
⁵³ Dobos Klára et al.: *Smart city tudásplatform. Metodikai javaslat*. Budapest, Lechner Nonprofit Kft., 2015. 84.

⁵⁴ Budapest Főváros Önkormányzata: *Smart Budapest. Okos Város Keretstratégia. Mellékletek* (2019b). 128.

⁵⁵ Mindkét index az okosvárosokat rangsorolja, különböző dimenziók alapján (részletesen lásd a 3.2. fejezetben).

⁵⁶ Budapest Főváros Önkormányzata (2019a): i. m. 7.

A stratégia megvalósítása során a magyar főváros több stakeholder együttes részvételére épít, így az önkormányzat mellett az államigazgatási szervek felelősek a stratégia alapelveinek érvényre juttatásában a városfejlesztés során, valamint biztosítják a stratégia megvalósítását támogató jogszabályi hátteret. Emellett a tervezési fázisban és a megvalósítás során is (elért eredmények nyomon követése/monitoringja) komolyan építenek a lakosság és a civil szféra részvételére, míg a piaci vállalkozások főként a megvalósításhoz szükséges termékek/szolgáltatások fejlesztéséért felelősek (3. ábra). Így a stratégia top-down jellegét némileg tompítja, hogy több ponton is bevonja az érintett feleket, és a civil szervezetek részvételével egyfajta intézményesített bottom-up megközelítést alkalmaz,⁵⁷ egy quadruple helix típusú modellben.



3. ábra: Az okos Budapest keretstratégia irányítási modellje és stakeholderei

Forrás: Budapest Főváros Önkormányzata (2019a): i. m. 13. alapján a szerző szerkesztése

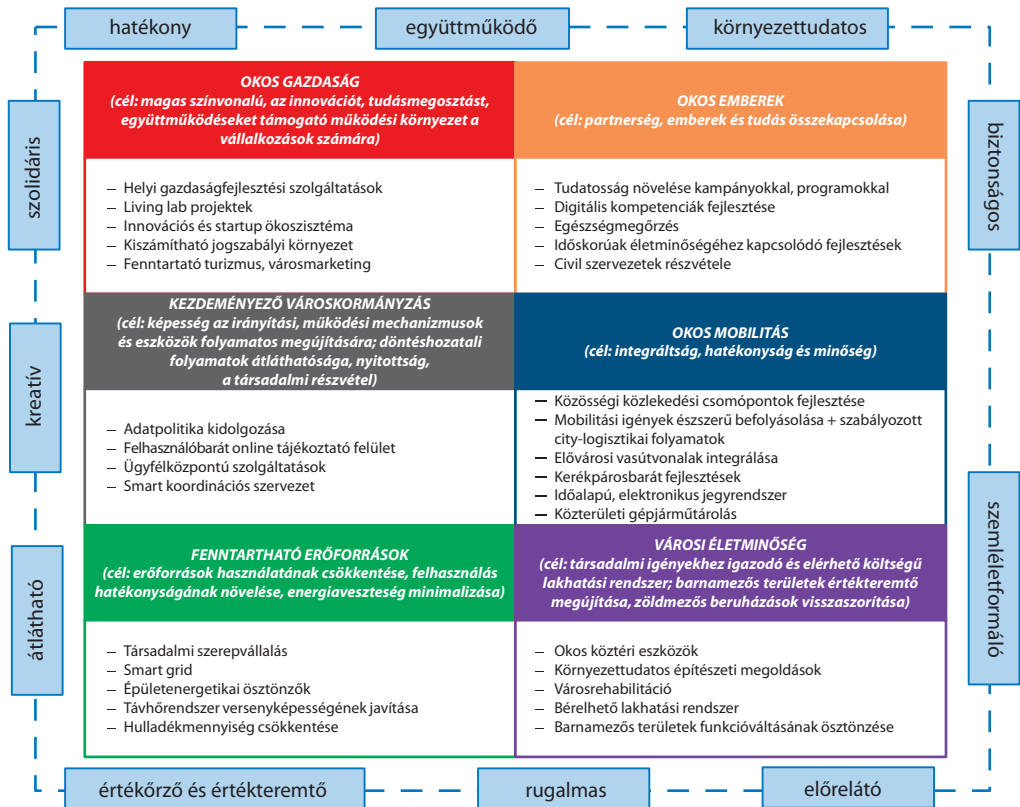
Az okosváros-stratégia összességében 6 fókuszterületet és 11 alapelvet tartalmaz. A 6 fókuszterület esetében leginkább Giffinger és szerzőtársai alapmodelljét lehet említeni,⁵⁸ amellyel a legtöbb hasonlóságot mutatja, ugyanakkor kissé továbbfejlesztett változatban (kezdeményező városkormányzás, okos emberek, okos gazdaság, fenntartható erőforrások, okos mobilitás, városi életminőség). A 11 alapelv, amely mentén a stratégia szerveződik, főként ezen komponensek támogatását célozza, és fő szabály szerint a holisztikus szemléletet tükrözi. A 11 alapelv: hatékony, együttműködő, környezettudatos, értékőrző és értékteremtő, rugalmas, előrelátó, szolidáris, kreatív, szemléletformáló, biztonságos, átlátható.⁵⁹ Az alapelvek mindegyike egy fenntartható, élhető város irányába mutat, amely képes rugalmasan és gyorsan reagálni a külső környezet változásaira, és proaktív módon kezeli a sokkokat. A projektek tervezésében támaszkodik kreatív lakossága tudására és szellemi tőkéjére, miközben a fejlesztések megvalósításával formálja is azt. A terv valamennyi fókuszterület esetében meghatározza az adott pillér legfontosabb célkitűzését, illetve ehhez hozzárendeli a megvalósítás lehetséges eszköztárát is. Ezeket a sarokpontokat összesíti az alábbi ábra Giffinger és szerzőtársai⁶⁰ logikáját követve.

⁵⁷ Calzada (2020): i. m. 1148.

⁵⁸ Giffinger et al. (2007): i. m. 12.

⁵⁹ Budapest Főváros Önkormányzata (2019a): i. m. 16.

⁶⁰ Giffinger et al. (2007): i. m. 11.



4. ábra: Okos Budapest Stratégia fókuszterületei, alapelvei a célok és a lehetséges megoldási lehetőségek tükrében

Forrás: Budapest Főváros Önkormányzata (2019a): i. m. 11–12. alapján a szerző szerkesztése

A fentiek alapján valamennyi fókuszterület esetében komoly kihívások állnak a főváros előtt, amelyekre számos megoldási javaslat született. Egy része egészen konkrét, közvetlen projektjavaslat, amelyek tervezése megkezdődött (living lab létrehozása, digitális kompetenciák fejlesztése, adatpolitika kidolgozása, időalapú elektronikus jegyrendszer [RIGO-rendszer], smart grid, okos köztéri eszközök), más része átfogó projektjavaslatok összessége (például: innovációs és start-up ökoszisztéma vagy barnamezős területek funkcióváltásának ösztönzése). Ezek végrehajtása a stratégia nevesített alapelvei figyelembevételével szignifikánsan hozzájárulhat Budapest hosszú távú versenyképességéhez a kelet-közép-európai okos városok között. A megvalósítás támogatására létrehozták a Smart Budapest Közösséget, ami az „innovatív vállalkozói ökoszisztéma tudástökéjét, az innovátorok közötti kapcsolatok erősítését felhasználva alkalmas a Fővárosi Önkormányzat smart city-vel kapcsolatos politikájának megvitatására, véleményezésére, megvalósítására, támogatására és képviselésére”.⁶¹

⁶¹ A Budapesti Vállalkozásfejlesztési Közalapítvány közleménye. MTI, 2021. december 1.

2.2. Budapest kerületi szintű okosváros-stratégiái

Budapest okosváros-stratégiája nemcsak ágazati szempontból komplex a fenti 6 fókuszterületet érintően, hanem földrajzi szempontból is integrált, egyes részterületek saját okoskerület-stratégiával rendelkeznek, egyfajta „város a városban” megoldást alkalmazva. A kerületi stratégiák sajátossága, hogy leginkább az amszterdami vagy helsinki living lab területekhez hasonlóan kísérleti terepet biztosítanak a startup vállalatoknak (például: Józsefváros smart city stratégiája), és erős bottom-up vagy co-creation szemlélettel rendelkeznek (XIII. kerület és Józsefváros is hasonló stratégiát követ). Az erős bottom-up szemlélet célja a civil társadalommal való erősebb együttműködés, amely a kerületek értelmezésében kisebb léptékben könnyebben megvalósítható, mint az egész főváros vonatkozásában. Így ezzel javítja a stratégiák társadalmi elfogadását, és képes a valóban felmerülő igényekre reagálni. A kerületi szintű living lab projektek eredményessége/sikeressége esetén a fejlesztések kiterjeszthetők más városrészekre, vagy a teljes városra is. A következőkben áttekintem néhány kerület okosstratégiáját, és vizsgálom, mennyiben járulhatnak hozzá a főváros 2030-ra kitűzött céljaihoz.

A XIII. kerület önkormányzata (Angyalföld, Göncz Árpád városközpont, Népsziget [déli része], Újlipótváros, Vízafogó városrészekkel) 2019. február 7-én fogadta el az *Intelligens Kerület Koncepciót*, amely meghatározza az okos kerület stratégiájának alapjait.⁶² A kerület koncepciója Giffinger és szerzőtársai 6 komponensére épül,⁶³ hasonlóképpen a főváros átfogó stratégiájához, ugyanakkor a célok meghatározásakor négy fő irányt jelöltek ki, amelyben már a kerület egyedi jellegzetességei tükröződnek: integrált önkormányzati közszolgáltatás rendszer fejlesztése, állampolgárok életkörülményeinek javítása, ökológiai lábnyom csökkentése (energiahatékonyság), aktív részvétel támogatása (e-szolgáltatások). A célok megvalósítását négy projektcsoport mentén képzelik el: partnerkártya-szolgáltatás, partnerközpontú közszolgáltatások fejlesztése, „Smart Net” a városlakók és látogatók szolgálatában, közterületi parkolási rendszer.⁶⁴ A kerületben a partnerkártya-szolgáltatás 2009 óta működik, napjainkra pedig már a lakosság több mint 50%-a használja. A kártyával kedvezményeket vehetnek igénybe a XIII. kerület üzleteiben, a szociális boltokban és közszolgáltatások elérésében. Jelenleg már okosapplikáció is támogatja a még könnyebb használatot (például: utcákra behatárolt, valós idejű üzenetek a fontos eseményekről) és az igénylés folyamatát. Emellett egyre több ponton alakítottak ki ingyenes wifielérési pontokat.⁶⁵

A VIII. kerületben (Józsefváros) ennél hamarabb megtörtént az okosváros-stratégia kialakítása, az önkormányzat előbb 2015-ben elfogadta a kerületi digitális stratégiát, majd 2016-ban létrejött a Smart City Munkacsoport, amelynek keretében még az évben megszületett a koncepció vázlata.⁶⁶ A stratégia jövőképe szerint a cél egy „kiegyensúlyozott

⁶² Budapest Főváros XIII. Kerületi Önkormányzat (2019): i. m. 14.

⁶³ Giffinger et al. (2007): i. m. 12.

⁶⁴ Budapest Főváros XIII. Kerületi Önkormányzat (2019): i. m. 13.

⁶⁵ Budapest Főváros XIII. Kerületi Önkormányzat (2019): i. m. 13.

⁶⁶ *Józsefváros Smart City Stratégia* (2018. november). 4.

társadalmú, kulturálisan sokszínű, sajátos gazdasági profillal rendelkező, hatékonyan/okosan üzemeltetett zöld belvárosi kerület” létrehozása,⁶⁷ amelyet ebben az esetben is a Giffinger és szerzőtársai féle 6 komponensre építettek fel.⁶⁸ Kiemelt eleme a stratégiának a living lab térségek kialakítása, amelyet több pillérben is az egyik prioritásnak tekintenek, egyetemek és közintézmények bevonásával tartják megvalósíthatónak.

A város több kerületében is vannak okosmegoldások, megvalósult projektek, például okospadok a II. kerületben vagy okosparcellakövek a IV. kerületben, elnyert projekt a telemedicina szolgáltatások fejlesztésére a VII. kerületben, okosotthonok Kőbányán, vagy közterületi hibabejelentő applikáció Budafokon, azonban a komplex stratégiák közül a fenti kettő a legátfogóbb.

2.3. Térségi szintű együttműködések és a főváros okosstratégiája

Az integráció fokát erősíti, hogy Budapest okosváros-stratégiájában és Integrált Városfejlesztési Stratégiájában is kiemelt fókusz kap a várostérségi szintű együttműködések jelentősége, amely az EU egyik kiemelt célja.⁶⁹ Az okosváros-stratégiában megjelenik, hogy a fejlesztések sikeressége érdekében szükség van a partnerek közötti együttműködésre, közös tervezésre is. Ez azért is fontos, mert a főváros hosszú távú fejlesztési stratégiájának egyik fő célja, hogy Budapest nyugat–keleti és észak–déli összekötő csomópont szerepe erősödjön az innovációs, gazdasági, kulturális és döntéshozatali folyamatokban.⁷⁰ A térségi együttműködésekre vonatkozóan a Budapesti metropoliszrégió térségfejlesztési stratégiája, amely 2011-ben készült el, több szempontból is választ adhat. A Budapesti metropolisztérség erősen policentrikus nagyvárosi jellemzőkkel rendelkezik. A fővárost több, 50 és 100 ezer fő közötti lakosságú város veszi körül egy 60–80 km sugarú körben (Székesfehérvár, Dunaújváros, Kecskemét, Szolnok, Gyöngyös–Hatvan, Salgótarján, Esztergom, Tatabánya). Ezek az elsődleges nagyvárosi központok, amelyek dinamikus üzleti és vonzó lakóhelyként határozzák meg magukat a nagyobb metropolisztérség integrációs zónájában.⁷¹ A stratégia Budapestet mint potenciális MEGA- (Metropolitan European Growth Areas) térséget azonosítja (amelyek az ESPON [European Spatial Planning Observation Network] besorolása alapján az európai városok között kiemelkedő növekedési központok). A MEGA-térségek között Európában az úgynevezett Pentagon-térség fedí le a legfontosabb növekedési zónát (London, Hamburg, München, Milánó és Párizs végpontokkal).⁷² Ennek ellenpontjaként tekintenek az elemzők az úgynevezett

⁶⁷ Józsefváros *Smart City Stratégia* (2018): i. m. 10.

⁶⁸ Giffinger et al. (2007): i. m. 12.

⁶⁹ Budapest Főváros Önkormányzata (2019a): i. m. 49.; Budapest Főváros Önkormányzata: *Budapest 2027 Integrált Településfejlesztési Stratégia* (2021. május). 6–7.

⁷⁰ Urban Development Department of the Municipality of Budapest: *Budapest 2030 Long-Term Urban Development Concept* (2014). 32.

⁷¹ Gauder Péter et al.: *Budapest Region Draft Structure Plan. Restructuring the Metropolitan Landscape* (2011. január). 10.

⁷² ESPON: *Potentials for Polycentric Development in Europe* (2005. március). 3.

Közép-Európai Duna Integrációs Zónára (Central European Danube Integration Zone), amely a sikeresen specializálódó közép-európai metropoliszok által bezárt területet fedi le olyan csomópontokkal, mint Prága, Bécs és Pozsony (twin cities), Budapest és Ljubljana.⁷³ Hangsúlyozza, hogy a városok intelligens stratégiákban való együttműködése tovább erősítheti az övezet jelentőségét.

Budapest jövőbeli fejlődésében a fenti elemzés öt scenáriót tart lehetségesnek, amelyek a 1) spontán növekedés scenáriója (korábbi irányítatlan fejlődési pálya folytatódik); 2) magába forduló város scenárió (agglomeráció szerepe kismértékű); 3) Duna fejlesztési tengely scenárió (Esztergom, Dunaújváros alközpontokkal); 4) tengelyek menti fejlődés scenárió; 5) diverz többközpontúság scenárió (Budapest metropolisz-régió), amelyek közül az utolsó a legkomplexebb megközelítés (célja egy kvázi magyar Ruhr-vidék megteremtése), amely talán legjobban támogathatja az okosfejlesztések megvalósítását is.⁷⁴

Budapest okosváros-stratégiája céljaiban és fókuszában is támogatja a fenntarthatóságot, és az életminőség növelését, komplex, rendszerszintű megközelítést alkalmazva. Mindezek mellett szem előtt tartja a társadalmi befogadást és a különböző stakeholderekkel közös tervezést, ami javíthatja az okosváros-koncepció széles körű elterjedését. Ugyanakkor a város stratégiájának megvalósítása során figyelembe veszi egyrészt a magasabb szintű célokhoz való kapcsolódást, valamint a környező városokkal/településekkel való együttműködést. A következő részben a város jelenlegi helyzetének értékelése kerül előtérbe különböző városrangsorok alapján, majd az utolsó rész a jövőben várható folyamatokat elemzi.

3. Budapest mint okos város pozíciója a kelet-közép-európai fővárosok között, a globális okosváros-rangsorokban

Budapest okos városként történő pozicionálása előtt érdemes elhelyezni őt a város hierarchiában néhány társadalmi-gazdasági indikátor alapján (*3. táblázat*), amelyek meghatározzák kiinduló helyzetét, és következtetések vonhatók le várható helyzetéről az okos városok rangsorában. Ezek a mutatók tehát kvázi előrejelzik az intelligens várossá válási képességeit is.

A vizsgálatok során áttekintettem a város helyzetét a tágabban értelmezett kelet-közép-európai fővárosok (Prága, Pozsony, Varsó, Bukarest, Szófia, Zágráb, Ljubljana) között népessége, egy főre jutó GDP-je, K+F ráfordításai és a vállalkozások sűrűsége alapján.

⁷³ Gauder et al. (2011): i. m. 21.; Urban Development Department of the Municipality of Budapest (2014): i. m. 31.

⁷⁴ Gauder et al. (2011): i. m. 29.

3. táblázat: A fővárosi régiók társadalmi-gazdasági adatai (2019)

	Népesség (millió fő)	Egy főre jutó GDP (euró az EU27 átlagának százalékában)	100 000 főre jutó szabadalmak száma	1000 főre jutó működő vállalkozások száma
Pozsony	0,43	127	1,3	277,6
Prága	1,32	105	4,2	325,3
Ljubljana	0,28	104	15,5	n.a.
Varsó	1,77	98	5,3	185,1
Bukarest	2,13	85	1,5	80,7
Budapest	1,75	73	6,5	186,7
Zágráb	0,81	64	0,2	81,7
Szófia	1,24	55	n.a.	114,5

Forrás: az Eurostat adatai alapján a szerző szerkesztése

A fenti adatok arra utalnak, hogy Budapest pozíciója a legtöbb mutató esetében stabilan a 3–4. helyezés körül szóródik az egy főre jutó GDP-t kivéve. Népességét tekintve a 3. legnépesebb KKE-főváros Bukarest és Varsó után (utóbbtól alig lemaradva), azonban az egy főre jutó GDP-ben csupán 6. a fővárosok között, az EU-átlag 73%-át elérő értékkel. Szabadalmak fajlagos számában, valamint a működő vállalkozások jelenlétében egyaránt kedvező a helyezése, előbbiben Ljubljana után 2., míg utóbbiban Prága és Pozsony után a 3., kicsivel megelőzve a lengyel fővárost. Ezek alapján valószínűsíthetően okosteljesítménye is körülbelül ide helyezi el a városok listájában.

3.1. Rangsoroló módszerek és város-versenyképességi vizsgálatok

A magyar főváros pozícióját első lépésben különböző városrangsoroló módszerek (kutató-intézmények, szervezetek rangsorai) és város-versenyképességi vizsgálatok alapján határoztam meg, ami a kevésbé komplex, ugyanakkor általában többdimenziós mérések csoportját alkotja. Az első rangsor az Európai Unió egyik besorolását/megközelítését mutatja az okos városok kategorizálására, főként intelligens és fenntartható tulajdonságaik nézőpontjából.

2014-ben ugyanis az Európai Parlament összesen 599 európai várost elemzett smart tulajdonságaik alapján, és vizsgálta, hogy esetükben az okos városok mely dimenziói dominálnak. Az elemzés összesen 6 pillért tartalmazott Giffinger és szerzőtársai példája alapján.⁷⁵ A vizsgált városok közül összesen 67 város (a teljes lista 11%-a) esetében volt például kiemelkedő jellemző az okosgazdaság dimenziója. Ez volt a második legkevésbé népszerű az „emberek” pillér mellett (52), míg például: a legnépszerűbb környezeti pillér a teljes lista 33%-át koncentrált. Figyelemre méltó, hogy az okos városok érettsége

⁷⁵ Giffinger et al. (2007): i. m. 12.

(amelyet a komponensek összetettsége jellemez) a városméretek (lakosságszám) függvényében változik. Ez azt jelenti, hogy az okosváros-jellemzők átlagos száma a városméret csökkenésével szintén csökken. Egy 500 ezer főnél nagyobb város átlagosan több mint 3,5 jellemzővel rendelkezik egyszerre, míg egy kisebb (100 ezer és 199 ezer fő közötti) város csak 1,9 domináns komponenssel. Budapest azon klaszter tagja volt az elemzés időpontjában, hasonlóan a kelet-közép-európai térség többi városához, ahol az okosváros-kezdemenyezések száma alacsony, és egyelőre a komponensek számossága is kicsi. Három pillér hangsúlyosabb jelenlétére utaltak a magyar fővárosban, amelyek a mobilitás, környezet és emberek dimenziók voltak. Budapest esetében két olyan projektet azonosítottak, amely ebben az időszakban megvalósítási szakaszban volt, és hozzájárulhat a város intelligens koncepciójához, a TIDE- (Transport Innovation Deployment for Europe [Közlekedési innovációk bevezetése Európában]) és a NICE- (Networking Intelligent Cities for Energy Efficiency [Intelligens városok hálózatba szervezése az energiahatékonyság érdekében]) projektet. Mindkét projekt nagyrégiós, európai összefogásban, kooperációban valósult meg, a TIDE-projekt célja, hogy innovatív városi közlekedési és mobilitási intézkedéseket vezessen be Európa-szerte, főként a közlekedés és környezet pillérek mentén. A NICE-projekt célja, hogy a városok között IKT-partnerséget és energiahatékonyság-növekedést hozzon létre.⁷⁶ A TIDE-projekt 2012 és 2015 között valósult meg 12 résztvevővel, több mint 2,5 millió euró támogatással, és főként olyan tevékenységekre fókuszált, mint energiahatékonyság, dekarbonizáció, közlekedés biztonsága, elektromos járművek a közlekedésben. Budapest elővárosi közlekedésének összehangolása ebben az időszakban indult meg, emellett a város volt a vezetője az „innovatív koncepciók a tömegközlekedés szervezésének és teljesítményének optimalizálására” elnevezésű munkacsoportnak.⁷⁷ A NICE-projekt 2011 és 2014 között zajlott, és az EU Zöld Digitális Charta szellemében fő fókusza a digitális technológiák irányította energiahatékonyság-növekedés volt. Budapest is ebben a fázisban kapcsolódott be a GuiDanCe projektrész révén, amely a városok tevékenységeinek összehangolását támogatta a Zöld Digitális Charta révén.⁷⁸

Kollar és szerzőtársai vizsgálataiban a NUTS3-as (megyei szintű) régiók teljesítményét vizsgálták a Giffinger és szerzőtársai féle 6 komponens alapján, ahol a kelet-közép-európai fővárosokra vonatkozóan az alábbi megállapítások tehetők.⁷⁹ A régiók smart teljesítménye az egyes országok között komolyan szóródik. A gazdasági pillérben a legtöbbször a fővárosi régió érte el az országon belül a legjobb helyezést, ami tükrözi a kelet-közép-európai térségben a gazdasági tevékenység koncentrációját. Az ökoszisztémapi pillérben a fővárosi régiók kiemelkedése nem egyértelmű, a lengyel régiók teljesítménye különösen alul marad az általános rangsorhoz képest. A kormányzás pillérben

⁷⁶ European Parliament: *Mapping Smart Cities in the EU* (2014). 65.

⁷⁷ European Commission: *TIDE (Transport Innovation Deployment for Europe) Project Final Report* (2015. október).

⁷⁸ European Commission: *NICE (Networking Intelligent Cities for Energy Efficiency) Project Final Report* (2014. június).

⁷⁹ Kollar–Bubbico–Arsalides (2018): i. m. 23.; Giffinger et al. (2007): i. m. 12.

a cseh régiók teljesítenek viszonylag rosszul a többi pillérben nyújtott teljesítményükhöz képest, míg a lengyel térségek pozíciója relatíve kedvező. Az okos-életkörülmények terén a cseh, szlovén és szlovák régiók teljesítenek a legjobban. A főváros kiemelkedő teljesítménye valamennyi komponens alapján Romániában és Lengyelországban a legkedvezőbb. A társadalom pillérben a legtöbb országban erős fővárosi koncentráció figyelhető meg.⁸⁰ A vizsgálat két oldalról közli az eredményeket és a térségek pozícióit: 1) teljes Európai összevetésben, valamint 2) Közép-, Kelet- és Délkelet-Európa vonatkozásában (kiegészülve a Baltikummal). A főváros régiója teljes európai összehasonlításban az 1337 NUTS3-as régióból valahol az 1000. hely környékén helyezkedik el, hasonlóan Varsóhoz és Pozsonyhoz, míg Prága és Ljubljana pozíciója kedvezőbb ennél (800–900. helyek között). A kormányzás, életkörülmények és környezet dimenziókban szerepel leghátrébb az európai rangsorban, míg a gazdasági pillére alapján Prága, Pozsony, és Ljubljana után a negyedik. Közép-, Kelet- és Délkelet-Európa vonatkozásában a budapesti térség a 35. pozíció környékén áll, Varsóval egy klaszterben. Régión belül gazdasági, életkörülmények és közlekedési pillére kiemelkedő a térségek között.

A Sustainable Development Solutions Network (SDSN, Fenntartható fejlesztés megoldásainak hálózata) és a Brabant Center for Sustainable Development (Telos, Fenntartható fejlődés brabanti központja) elkészítette az Európai Unió és az EFTA (European Free Trade Association, Európai Szabadkereskedelmi Társulás) térség fővárosainak és néhány nagyvárosi térségnek az ENSZ fenntartható fejlődési célokban (SDG, 17 cél) elért teljesítményének összehasonlítását. Ez egy speciális változata a városok összehasonlításának, amely főként az okos városok környezeti és gazdasági dimenziójára fókuszál. Az elkészített első prototípus-változatban összesen 45 európai város eredményeit mutatták be 56 mutató felhasználásával. Oslo 74,8-as pontszámmal az első helyen áll. Ez azt jelenti, hogy Oslo az indexben használt mérőszámok szerint 74,8%-os arányban teljesíti az SDG-eket.⁸¹ Budapest is tagja volt az elemzésnek, a magyar főváros összességében a vizsgált 45 európai város között a 37. helyezett 55,4-es összesített értékkel. Fenntarthatósági dimenzióiról elmondható, hogy öt tényező vonatkozásában még komoly kihívások állnak a város előtt, további hétben szintén szignifikánsak ezek a problémák, míg kettő (tiszt ivóvíz és csökkenő egyenlőtlenségek) esetében már csak kisebb elmaradás mutatkozik a kitűzött célokhoz képest (egy dimenzió adata pedig hiányos).⁸² A kelet-közép-európai régióban ezzel az értékkel a 6. helyezett, megelőzve Bukarestet és Szófiát.

A globális városi versenyképességi jelentést (Global Urban Competitiveness Report) a Kínai Társadalomtudományi Akadémia (CASS) és az ENSZ-HABITAT hozta létre a fenntartható városi versenyképességre összpontosítva.⁸³ 2015-től, világszerte több

⁸⁰ Kollar–Bubbico–Arsalides (2018): i. m. 25–28.

⁸¹ Guillaume Lafortune et al.: *The 2019 SDG Index and Dashboards Report for European Cities (Prototype Version)*. Sustainable Development Solutions Network (SDSN) and the Brabant Center for Sustainable Development (Telos), 2019. 13.

⁸² Lafortune et al. (2019): i. m. 33.

⁸³ UN: *Global Urban Competitiveness Report (2019–2020). The World: 300 Years of Transformation Into City* (2020). 1.

mint 1000 várost rangsorolnak gazdasági és fenntarthatósági versenyképesség alapján. A jelentés öt, különböző jellemzőjű városklasztert hoz létre a városok összekapcsoltsága és gazdasági versenyképessége alapján. Az első csoport a globális város (A), a második csoport a nemzetközi csomópontváros (B), a harmadik csoport a nemzetközi kapuváros (C), a negyedik csoport a regionális csomópontváros (D), az ötödik pedig a regionális kapuváros (E).⁸⁴ A legjelentősebb teljesítmény az A és B klaszterben figyelhető meg, ahol az összes elemzett dimenzió kiemelkedő teljesítménnyel rendelkezik. A teljes rangsor a gazdasági és a fenntartható versenyképesség összesített eredményét tartalmazza, és az elemzett városokat a fent említett klaszterekbe sorolja, míg a gazdasági versenyképességi rangsor csak egy listát foglal magában a városok sorrendjéről. A KKE-országok fővárosainak helyezését a 4. táblázat mutatja be.

4. táblázat: A KKE-térség fővárosainak helyzete a globális városi versenyképességi rangsorban és annak gazdasági versenyképességi pillérében (2019–2020)

KKE-városok besorolása a Globális Városi Versenyképességi rangsorban		KKE-városok pozíciója a gazdasági versenyképesség pillérben	
város	klaszter	város	helyezés
Varsó	C+	Bukarest	182
Prága	C+	Varsó	193
Budapest	C+		
Szófia	C		
Zágráb	C		
Bukarest	C		

Forrás: UN (2020): i. m. alapján a szerző szerkesztése

Megjegyzések: A városok sorrendje a Globális Városi Versenyképességi rangsor oszlopában tükrözi erős/gyenge pozíciójukat is. Ljubljana és Pozsony nem volt része az elemzésnek.

Az európai városok közül London és Párizs tagja az úgynevezett globális városok csoportnak (A+ és A besorolással), míg Dublin, Bécs és Brüsszel is előkelő helyet foglal el a B kategórián belül. A kelet-közép-európai térség fővárosai között két klaszter azonosítható, Varsó, Prága és Budapest hármasa a magasabb versenyképességű városok között van a „nemzetközi kapuvárosok” csoportjában, míg Szófia, Zágráb és Bukarest hozzájuk képest versenyhátrányos.

A gazdasági versenyképesség pillérben, amely alatt egy város azon képességét érti, hogy az együttműködés, a verseny és a fejlődés folyamatában a belső szervezeti hatékonyságra és a külső gazdasági előnyre támaszkodva, több értéket teremtsen, és maximalizálja a lakosai számára nyújtott szolgáltatásokat, London (2.) mellett München (8.)

⁸⁴ UN (2020): i. m. 12.

tagja a globális Top10-es listának, míg Dublin Top20-as (14.).⁸⁵ A kelet-közép-európai térségből két várost rangsorol a lista, Bukarest és Varsó tagja a rangsornak, a lista utolsó harmadában elhelyezkedve.

A két tényezőt együtt vizsgálva megállapítható, hogy kevés összefüggés mutatható ki a kelet-közép-európai térség összesített rangsorban elfoglalt helyezése és gazdasági versenyképessége között. Ugyanakkor a magyar főváros ígéretes helyzetben van, nemzetközi kapuvárosként szignifikáns szerepet kaphat a térség gazdasági folyamataiban (közlekedési folyosók, kereskedelem, tőke áramlása), és a térség egyik súlypontja is lehet, ahogy arra a Budapesti metropoliszrégió térségfejlesztési stratégiája is utalt.

3.2. Több tényező alapján képzett rangsorok

A pozicionálás második lépéseként komplex okosváros-rangsorokat tekintek át (amelyek átfogó, számos indikátort és szakértői véleményeket, interjúkat magában foglaló struktúrában készülnek) Budapest helyzetét elemezve, ahol azt is megvizsgálom, melyek a város erősebb, illetve gyengébb komponensei a környező fővárosokhoz viszonyítva.

Az IMD (World Competitiveness Center) és a Singapore University of Technology and Design (SUTD) 2017-ben úgy döntöttek, hogy létrehoznak egy olyan okosváros-indexet, amely egyrészt az okos városok gazdasági és technológiai szempontjaira, másrészt a „humán dimenziójukra” (életminőség, környezet, inkluzivitás) összpontosít. Smart city indexük legutóbb 2021-ben jelent meg, és a világ 118 legokosabb városát rangsorolja. A lista a lakosok véleményét méri a városukban elérhető struktúrákról (például: vonalas és humán infrastruktúra) és technológiai alkalmazásokról.⁸⁶ Az összesített rangsor élén Szingapúr áll, amelyet Helsinki és Zürich követ. Az érintett prioritási tengelyek és technológiai feltételek pontszámát a szakértők és valamennyi városban 120 fő megkérdezett lakos véleménye alapján határozzák meg. Az egyes városok végső pontszámát a lakossági minta megítélésének felhasználásával számítják ki a felmérés utolsó három évének adatai alapján. A struktúrák pillér a városok meglévő infrastruktúrájára kérdez rá, míg a technológiai pillér lakosok elvárásaira a technológiai ellátással és a szolgáltatásokkal összefüggésben. Az egyes pilléreket öt kulcsfontosságú területen értékelik: egészség és biztonság, közlekedés, tevékenységek, lehetőségek és kormányzás.⁸⁷ A megkérdezések főként elégedettséggel összefüggő témákra irányulnak: mennyire elégedett a városban a tömegközlekedés minőségével, a közterek elérhetőségével, egészségügyi ellátás minőségével stb. A megkérdezések eredményei egy 0–100 fokozatú skálán szerepelnek, ahol 100 a legjobb és 0 a legrosszabb pozíciót jelzi. Az utolsó három év adatait az alábbi táblázat szemlélteti, amelyben a legjobban teljesítő városok mellett a KKE-térség fővárosai is szerepelnek.

⁸⁵ UN (2020): i. m. 23.

⁸⁶ IMD: *Smart City Index 2021* (2021). 13.

⁸⁷ IMD (2021): i. m. 5.

5. táblázat: A KKE-fővárosok pozíciója az IMD Smart City indexe alapján (2019–2021)

2019		2020		2021	
1	Szingapúr	1	Szingapúr	1	Szingapúr
2	Zürich	2	Helsinki	2	Zürich
3	Oslo	3	Zürich	3	Oslo
4	Genf	4	Auckland	4	Tajvan
5	Koppenhága	5	Oslo	5	Lausanne
...		...		...	
19	Prága	44	Prága	75	Varsó
61	Varsó	55	Varsó	78	Prága
83	Budapest	76	Pozsony	96	Pozsony
84	Pozsony	77	Budapest	97	Budapest
85	Bukarest	87	Bukarest	106	Bukarest
89	Szófia	89	Szófia	107	Szófia
szumma	102	szumma	109	szumma	118

Forrás: a szerző szerkesztése

Megjegyzések: A dölt jelzés a top 50% fölötti eredményt mutatja. Ljubljana és Zágráb nem volt része az elemzésnek.

2019 és 2021 között az IMD Smart City indexe alapján az élmezőnyben és a kelet-közép-európai térségben is történtek átalakulások, de Szingapúr vezető helye a Covid-19 okozta kihívások mellett is töretlen. Emellett Zürich és Oslo is stabil tagja a legjobb öt városnak. A régió fővárosai körében a települések sorrendje viszonylag állandó, két kitételrel: 1) Ljubljana és Zágráb nem szerepel az IMD által vizsgált okos városok között, 2) a városok tényleges helyzetének elemzését nehezíti, hogy a vizsgálatba bevont városok száma évente változó. A fennmaradó hat város vonatkozásában Budapest 2020 után egy pozíciót rontott a rangsorban, ugyanakkor ez csupán egy helycserét jelez, hiszen valamennyi évben eredménye együtt mozog Pozsony vonatkozó mutatójával. Egy másik átrendeződés a térségben Varsó és Prága elmozdulása, 2021-re Varsó lett a legjobb KKE-főváros. A rangsorban elfoglalt helyet tekintve 2019-ben és 2020-ban Prága a vizsgált összes város top50%-ában volt, azonban 2021-re pozícióvesztés következett be teljes kelet-közép-európai régió esetében, és már nincs főváros a top50%-on belül. A térségben erős a humán tényezők (munkaerőpiaci szolgáltatások, munkahelyteremtés) értékelése, amelyek az elmúlt időszakban a külső sokkok hatására tovább erősödtek. Az okos városok rangsorában bekövetkező változások a vezető városok között arra hívják fel a figyelmet, hogy válsághelyzet alatt a különféle városirányítási modellek eltérő módon működnek, főként a rövid és hosszú távon mérhető hatékonyság szempontjából. Rövid távon a bottom-up menedzsmentet alkalmazó városok (Amszterdam, Helsinki) jobban reagáltak, viszont hosszabb távon veszítettek pozíciójukból, míg a top-down stratégia hosszabb távon hatékonyabb megoldást jelentett a válságkezelésre. Ugyanez a kelet-közép-európai térség fővárosaiban kevésbé hangsúlyos, ugyanis a stratégiák többsége top-down szemléletből indul ki (kismértékben alkalmazva egyelőre a társadalmi szerepvállalást), de a változások itt is tetten érhetők. Fajlagos pozícióján Prága kivételével

valamennyi város kismértékben javított 2020-ra, amelyet 2021-re komolyabb visszaesés követett valamennyi városban.

Az IESE Cities in Motion indexet a Navarrai Egyetem Üzleti Iskolája készíti évente, és ez is az intelligens városok rangsorolásának egyik jól ismert példája. Az index jelenlegi (2020-as) változata 9 dimenzió és 101 mutató alapján rangsorolja a 174 elemzett várost. A fő dimenziók a humán tőke, a társadalmi kohézió, a gazdaság, a kormányzás, a környezet, a mobilitás és a közlekedés, a várostervezés, a technológia és a nemzetközi vetület.⁸⁸ Az összesített indexet London vezeti, megelőzve New Yorkot és Párizst, vagyis a globális városok teljesítménye ebben is kiemelkedő (6. táblázat). A listán legjobban teljesítő európai városokat tekintve 6 európai város szerepel a globális top10-ben, további 4 pedig a top20-ban.

6. táblázat: A KKE-fővárosok pozíciója az IESE Cities in Motion Index alapján (2014–2020)

2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020	
1	Tokió	1	London	1	New York	1	New York	1	New York	1	London	1	London
2	London	2	New York	2	London	2	London	2	London	2	New York	2	New York
3	New York	3	Szöul	3	Párizs	3	Párizs	3	Párizs	3	Amszterdam	3	Párizs
4	Zürich	4	Párizs	4	San Francisco	4	Boston	4	Tokió	4	Párizs	4	Tokió
5	Párizs	5	Amszterdam	5	Boston	5	San Francisco	5	Rejkjavík	5	Rejkjavík	5	Rejkjavík
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
65	Prága	56	Prága	45	Prága	41	Prága	40	Prága	47	Prága	39	Prága
74	Budapest	65	Budapest	68	Budapest	54	Varsó	53	Budapest	69	Varsó	54	Varsó
76	Varsó	72	Varsó	74	Varsó	67	Budapest	64	Varsó	70	Pozsony	62	Pozsony
86	Ljubljana	85	Szófia	83	Pozsony	70	Ljubljana	67	Pozsony	73	Budapest	74	Budapest
90	Szófia	87	Ljubljana	86	Ljubljana	77	Pozsony	74	Ljubljana	93	Ljubljana	98	Zágráb
n. a.	Pozsony	n. a.	Pozsony	95	Szófia	84	Zágráb	83	Zágráb	97	Zágráb	99	Ljubljana
n. a.	Bukarest	n. a.	Bukarest	107	Zágráb	91	Szófia	101	Szófia	103	Bukarest	103	Bukarest
n. a.	Zágráb	n. a.	Zágráb	110	Bukarest	109	Bukarest	n. a.	Bukarest	115	Szófia	116	Szófia
Σ	135	Σ	148	Σ	181	Σ	180	Σ	165	Σ	174	Σ	174

Forrás: a szerző szerkesztése

A kelet-közép-európai térség városainak pozíciója a helyezések számát tekintve sokat változott 2014 óta, ugyanakkor a vizsgált városok összlétszáma is komoly növekedést mutatott az időszakban. Budapest helyzete 2018-ig stabil volt, általában Prága után a 2. helyen,

⁸⁸ IESE: *IESE Cities in Motion Index 2020* (2020). 13.

majd 2019-tól visszaesett a 4. helyre (Varsó és Pozsony) is megelőzte. Hasonlóan az IMD vizsgálataihoz, itt is Bukarest és Szófia a sereghajtó, és bár a városok sorrendje eltér, Budapest itt is 4. a vizsgált városok között. A térségben Prága helyzete kiemelkedően jónak mondható, az egyre növekvő létszámú városkör ellenére is helyezése folyamatosan javuló. A javulás igaz a magyar fővárosra is, azonban ennek üteme lassabb, mint a prágai vagy pozsonyi esetben. Az egyes komponenseket elemezve Varsó és Pozsony egy-egy pillére nemzetközi viszonylatban is top10-es, Varsóban a kormányzás pillér, míg Pozsony esetében a társadalmi kohézió tényezője. Budapest legkedvezőbb pillére a legfrissebb adatok szerint a közlekedési faktor (31.), valamint a humán tőke (34.) és a nemzetközi előrelátás (39. hely) dimenziók. Ugyanakkor az index ráirányítja a figyelmet a „hard” tényezők hiányosságaira, mivel a gazdasági komponensben (amely például: GDP, K+F, innováció, vállalatok jelenléte adatokat is mér) csak a 135. helyen áll a város rangsorban. Ez azonban nemcsak Budapest, de a térség valamennyi fővárosának egyik legrosszabbul teljesítő pillére.

Az Európai Bizottság rendszeres időközönként (két-, háromévente) vizsgálja az európai városok életminőségét az úgynevezett: „Quality of life in the European Cities” jelentés keretében. Mivel számos definíció szerint az okos városok létrehozásának egyik fő célja a lakosság életminőségének növelése, ezért érdemes megvizsgálni a lakosság nézőpontját is városuk állapotáról. A legfrissebb jelentés 2019-ben készült, amely az EU, az EFTA, az Egyesült Királyság, a Nyugat-Balkán és Törökország 83 városára terjed ki. A felmérésből kiderül, hogy mely városokban elégedettek az emberek a közszolgáltatások és egyéb szolgáltatások minőségével. A megkérdezés során összesen 700 interjút készítettek az egyes vizsgált városokban. Az EU városai közül a legnagyobb elégedettség a kontinens északi és nyugati részén tapasztalható (94%, illetve 92% körüli átlagos értékekkel), míg a déli tagállamok városai helyezkednek el a legrosszabb pozícióban. Érdekes megállapítás, hogy a városméret csökkenésével növekszik a lakosság elégedettsége a lakókörnyezetével, vagyis minél kisebb a város, annál élhetőbb.⁸⁹ Az elemzés több dimenziót is vizsgál a városokban az elégedettséggel kapcsolatban, melyek közül a várossal való komplex elégedettséget mutatja a KKE fővárosaira az alábbi táblázat, amelyben az elmozdulásokat is láthatjuk a 2015-ös évhez képest.

7. táblázat: A KKE-fővárosok lakosainak elégedettsége városukkal

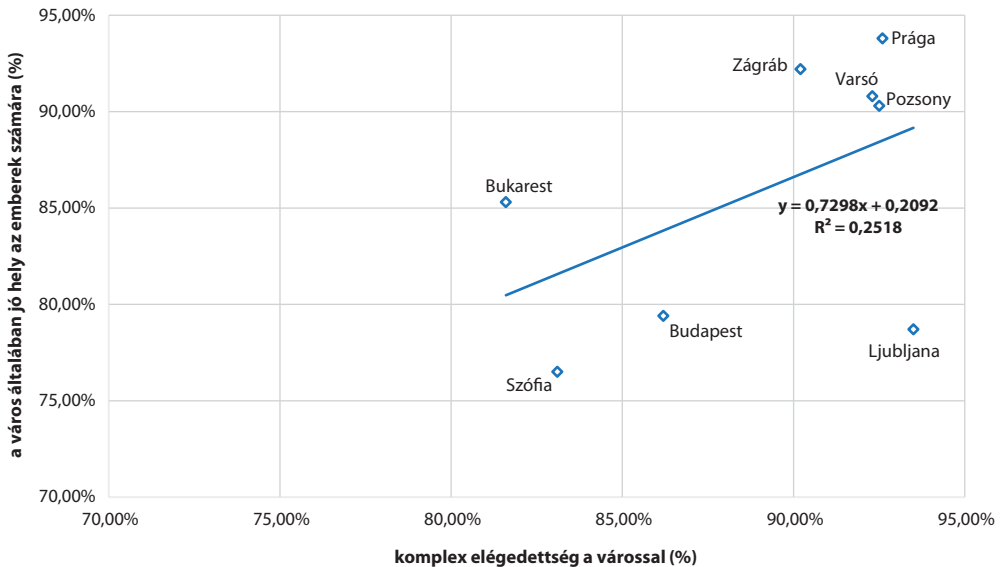
Komplex elégedettség a várossal (%), 2015		Komplex elégedettség a várossal (%), 2019	
Prága	91	Prága	92,6
Budapest	90	Budapest	86,2
Varsó	93	Varsó	92,3
Ljubljana	92	Szófia	83,1
Szófia	86	Ljubljana	93,5
Pozsony	90	Pozsony	92,5
Bukarest	83	Bukarest	81,6
Zágráb	94	Zágráb	90,2

Forrás: a szerző szerkesztése

⁸⁹ Európai Bizottság: *Report on the Quality of Life in European Cities, 2020* (2020). 10.

Az összesített adatok alapján leolvasható, hogy Prága, Pozsony és Ljubljana kivételével valamennyi városban visszaesés következett be a városok komplex elégedettségével kapcsolatban, így Budapesten is 3,8 százalékpontos csökkenés történt. Ugyanakkor megjegyzendő, hogy Kelet-Közép-Európában is van összefüggés a városok népességszáma és az ott élők életminősége között. Megvizsgálva a számokat, negatív irányú, közepesen erős kapcsolat mutatható ki a városok népességszáma és komplex elégedettsége között. Vagyis a térség fővárosaiban is igaz, hogy minél alacsonyabb a lakosságszám, annál élhetőbbnek tűnik a város a városlakók véleménye alapján.

Az elégedettség mellett a vizsgálat arra is rákérdezett, hogy a város, ahol élnek, jó hely-e az emberek számára általában véve, tehát túlmutat a személyes helyzetükön. A felmérésben részt vevő városokban pozitív (0,6 körüli) korreláció mutatható ki a városukkal teljes mértékben elégedettek és azok között, akik egyetértenek azzal, hogy a város, ahol élnek, általában véve jó hely az emberek számára.



5. ábra: Kelet-közép-európai fővárosok komplex elégedettsége és a város általános megítélése közti kapcsolat

Forrás: az Európai Bizottság (2020): i. m. adatai alapján a szerző szerkesztése

A korreláció Kelet-Közép-Európa fővárosai esetében is közepesen erős (0,5 körüli, értéke alacsonyabb, mint a teljes európai város listában), és pozitív a két tényező között (5. ábra), és az eloszlása hozzávetőlegesen visszatükrözi más rangsorok eredményeit. Vagyis Prága mindkét dimenzióban listavezető, míg Pozsony és Varsó pozíciója is kedvező. Viszont a legtöbb eddigi elemzéstől eltérően Budapest inkább Bukaresttel és Szófiával mutat hasonlóságot.

A 2019-es felmérés során az embereket arról is megkérdezték, hogy a saját városukban hogyan változott az életminőség az 5 évvel ezelőttihez képest, amelyben az alábbi válaszlehetőségek voltak adottak: az életminőség (a) nőtt, (b) csökkent vagy (c) változatlan maradt. Az összes város átlagában, a megkérdezettek 38%-a nyilatkozott úgy, hogy városában nőtt az életminőség az elmúlt 5 évben. Az érzékelt életminőség leginkább az EU keleti tagországainak városaiban nőtt, átlagosan 53%-kal, amelyet az EU északi országainak városai (43%) követnek. A fővárosokat tekintve a kép a kelet-közép-európai régió belül is heterogén, ugyanis míg Szófiában a megkérdezettek 59,3%-a vagy Prágában 53,1%-a, addig Budapesten csak 39,6%-a és Zágrábban csak 26,9%-a gondolja úgy, hogy az elmúlt 5 évben javult a város életminősége.⁹⁰

Az elemzésben vizsgált indikátorok közül Budapest négyben is meghaladta (online közszolgáltatások elérhetősége, kulturális szolgáltatások, közterületek minősége, tömegközlekedés használata) a vizsgált 83 város átlagát, míg háromban (tömegközlekedés minőségével elégedettség, tömegközlekedés megfizethetősége, munkalehetőségek elérhetősége) az átlaggal egyező szinten teljesített. Ugyanakkor van két olyan komponense, ahol értéke 15 százalékponttal vagy annál többel elmarad a városok átlagától (élhetőség a kisgyermekes családok számára, egészségügy minősége). Az átlagosnál kiemelkedőbb tényezők száma alapján Budapest Pozsonnyal, Bukaresttel és Szófiával mutat hasonlóságot ebben a rangsorban.

A következőkben összevettem a három fentebb vizsgált módszertant aszerint, hogy a régió fővárosai milyen mértékben mutatnak hasonlóságot az egyes pillérekben. Az IMD Smart City alapján a jelenleg elérhető struktúrák dimenzióját vizsgáltam, abból is a három legmagasabb értékelést kapott komponenst. A vizsgált városok között, Pozsony kivételével (ahol a gyermekek megfelelő iskolázottsága a legmagasabb értékelésű), a kulturális szolgáltatások elérhetősége a legkiemelkedőbb komponens (az értékelése 65% feletti a városokban, Budapest: 72,7%, ami Prága és Varsó után a 3. legmagasabb). Emellett a munkaerőpiaci szolgáltatások elérhetősége négy városnál, míg a vállalkozások munkahelyteremtő szolgáltatásai három város esetében top3-as tényező. Budapest a kulturális szolgáltatások mellett szintén a fenti két komponensben kapott jó értékelést (sorrendben 63,5 és 61,3%-kal). Ugyanakkor az is tisztán látható, hogy a KKE-régió fővárosainak teljesítménye a strukturális tényezőkben szignifikáns eltérést mutat az európai vezető okos városokhoz képest, mind a kiemelkedő komponensek körében (például: egészségügy, oktatás, élethosszig tartó tanulás), mind az értékelés erősségében (magasabb pontszámok). A három módszer szerinti összesítést a 8. táblázat tartalmazza.

⁹⁰ Európai Bizottság (2020): i. m. 17.

8. táblázat: A KKE-régió fővárosai helyzetének összehasonlítása három fő rangsor alapján

IMD Smart City index	IESE Cities in Motion index	Quality of life in the European Cities Survey
Közös jellemzők a KKE-városok esetében		
– kulturális szolgáltatások elérhetősége kiemelkedő (65% fölötti) – valamennyi város, Pozsonyt kivéve legerősebb komponens – munkaerőpiaci szolgáltatások elérhetősége négy városnál top3 – vállalkozások munkahelyteremtő szolgáltatásai három város esetében top3	– társadalmi kohézió 8-ból 6 városban, kormányzás pedig 4 városban a top3 komponens között – környezet és emberi tőke pillérek is jó pozícióban	– megfizethető, elérhető tömegközlekedés hangsúlya – kulturális elemek/ szolgáltatások jelentősége
Egyedi sajátosságok		
– Pozsony esetében a gyermekek iskolázottsága a legmagasabb értékelésű – a KKE-régió eltérései az európai vezető okos városokhoz képest (!) – más kiemelkedő komponensek (például: egészségügy), erősebb pontszámok	– Budapest egyedi jellemzői: közlekedés, emberi tőke és nemzetközi kapcsolatok súlya magas – társadalmi kohézió nincs a top3-ban – Varsó és Pozsony egy-egy komponense nemzetközi viszonylatban top10-es	– egyedi elem Prága esetében az élhetőség, Ljubljánában a zöldfelületek minősége – Budapest és Zágráb esetében a közterek minősége is kiváló
A KKE okos városainak hasonlóak az erősségeik a három mérőszám alapján, ugyanakkor a vezető városokhoz képest eltérő jellegzetességeket mutatnak. Erős kultúráközpontúság, társadalmi (soft) tényezők hangsúlya.		

Forrás: a szerző szerkesztése

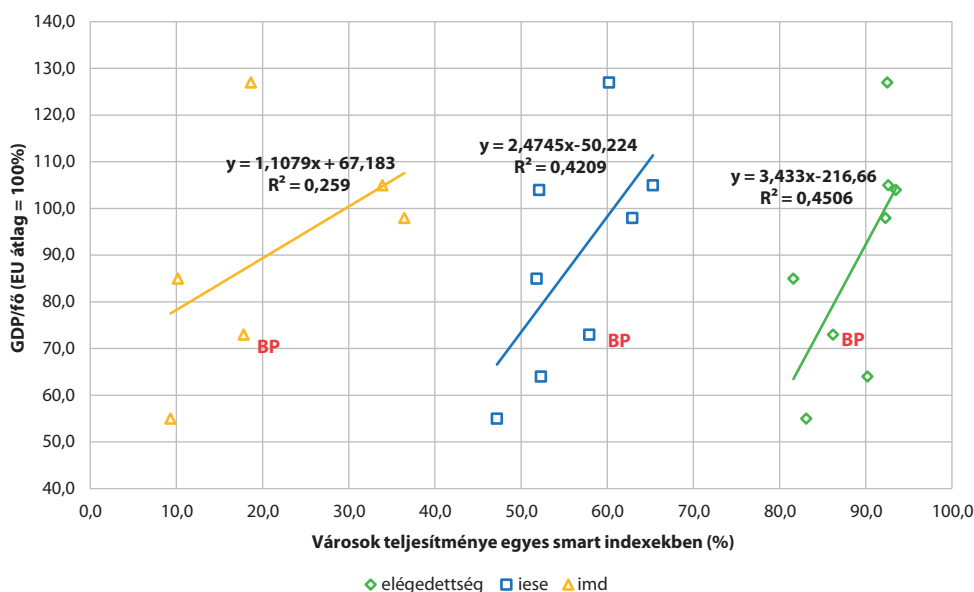
Az IESE Cities in Motion indexben Kelet-Közép-Európa fővárosai szintén sok tekintetben hasonlítanak (a társadalmi kohézió 8-ból 6 városban, a kormányzás 4 városban a top3 komponens között szerepel), ugyanakkor az egyes tényezőkben elfoglalt helyezésekben komoly a szórás. Ahogy az index részletes elemzésénél láthattuk, Varsó és Pozsony vonatkozásában egy-egy komponens nemzetközi viszonylatban is top10-es, Varsóban a kormányzás pillér az elemzés 174 városa között a 8., míg Pozsony a társadalmi kohézió esetében 9. helyezett. Budapest ebben az indexben kissé eltér Kelet-Közép-Európa többi fővárosi térségétől, és a közlekedés, emberi tőke és nemzetközi kapcsolatok dimenzióban mutatja a legerősebb értékeket (sorrendben 31., 34. és 39. hely), és fővárosunkban a társadalmi kohézió, ellentétben a legtöbb várossal, nem top3-as, valamint a gazdasági komponensben csak 135., ami Szófia és Ljubljana után a harmadik legrosszabb.

A „Quality of life in the European Cities Survey” felmérése két fő pillérre világít rá a régió fővárosaiban. Az IMD-hez hasonlóan egyrészt a kulturális szolgáltatások jelentősége erős, másrészt a megfizethető, elérhető tömegközlekedés is valamennyi városban komoly figyelmet kap, és a lakosság széles köre elégedett ezen szolgáltatásokkal. Egyedi jellegzetesség Prága esetében az élhetőség, míg Ljubljánában a zöldfelületek minősége

(ami egykori „Európa Zöld Fővárosa”-ként nem meglepő).⁹¹ Budapesten emellett a közterek minősége, valamint az online adminisztratív szolgáltatások minősége is kiváló.

A módszerek összevetése alapján elmondható, hogy a KKE-régió fővárosaiban hasonlóság fedezhető fel az erősségek tekintetében mindhárom mérőszám alapján, ugyanakkor a vezető városokhoz képest eltérő jellegzetességekkel és hangsúlyokkal rendelkeznek. Közös pont a térség városaiban (így Budapesten is), hogy inkább a soft tényezőket mérő pillérekben erősebbek (például erős kultúráközpontúság, társadalmi tényezők, lakosság elégedettségével összefüggő kérdések), míg a hard indikátorokat mérő komponensekben nagyobb a hátrányuk a vezető városokhoz képest (például IESE gazdasági dimenziója olyan faktorokkal, mint K+F, GDP, beruházások).

A városok teljesítménye az egyes smart indexekben pozitív irányú összefüggést mutat valamennyi vizsgált mutató esetében a szakasz bevezetőjében látott egy főre eső GDP-értékekkel, ami arra utal, hogy a fejlettebb gazdasági mutatókkal, illetve funkcionális város térséggel rendelkező területek várhatóan előrébb járnak az okos várossá válás útján, amit előkelőbb rangsor pozíciójuk is alátámaszt (6. ábra).



6. ábra: Városok smart teljesítménye és egy főre jutó GDP-je közötti összefüggés, 2019–2020

Forrás: a szerző szerkesztése

A lineáris trend az IESE Cities in Motion Index, valamint az Urban Audit Perception Survey adatai alapján is 40% feletti illeszkedést mutat, ami viszonylag jó együttmozgásra

⁹¹ Seval Cömertler: Greens of the European Green Capitals. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 245. (2017), 5. 7.

utal, míg az IMD Smart City indexe esetében ez kevésbé hangsúlyos. A smart city indexek és az egy főre jutó GDP közötti (okos városok és gazdasági fejlettség) szoros kapcsolatot támasztja alá Kollar és szerzőtársai vizsgálata is Európában a NUTS3-as térségek vonatkozásában. Az okosrégió-index pontszáma ugyanis erős és pozitív kapcsolatban állt az egy főre jutó vásárlóerő-paritáson mért GDP-vel. Emellett minden pillér esetében pozitív kapcsolatot figyeltek meg a kutatók.⁹² Ez utóbbiban azonban volt differencia, mivel sok régió esetében a GDP szintjéhez képest csak csekély mértékű javulás ment végbe az okosrégió pilléreiben, míg mások azt mutatták, hogy a magas okossági szint nem tükröződik gazdasági teljesítményben. Ezért ezek a vizsgálatok segíthetnek felmérni, hogy mely aspektusok a legerősebbek, és melyek azok, amelyek fejlesztésre szorulnak.

4. Budapest helyzetének várható változása a térségben

Az egyes rangsorokban látott eredmények rávilágítottak arra, hogy a tágabban értelmezett kelet-közép-európai térség fővárosai körében Budapest átlagosan a 3-4. hely környékén helyezkedik el, az elégedettséggel összefüggő, illetve soft elemeket tömörítő dimenziókban helyenként ennél is jobb a pozíciója. A többdimenziós, számos indikátort összesítő elemzések legtöbb rangsora alapján, a környezeti/fenntarthatósági pillér, valamint a tömegközlekedéssel és kulturális szolgáltatásokkal (életminőséggel) kapcsolatos mutatók tükrözik a legígéretesebb értékeket. Ezért érdemes összehasonlítani néhány indikátort ezekben a dimenziókban a lakosság oldaláról is. Mivel a korábbiakban ismertetett rangsorok többségében (az Urban Audit kivételével) kvantitatív statisztikai indikátorok adataiból indultak ki, azonban a lakosság véleménye az elért fejlesztésekről és a városok smart állapotáról ettől eltérhet. A céloom a változások kimutatása, és az átlagos elmozdulások alapján lehetséges előrejelzés volt, így több évben ellenőriztem az indikátorokat (2012, 2015, 2019). Három fő mutatót vizsgáltam a rangsorok eredményeinek továbbvezetéseként az alábbi tartalommal és indikátorokkal:

1. komplex környezeti elégedettség (városi zöldfelületekkel való erős elégedettség;⁹³ levegő minőségével való erős elégedettség a városban; erős elégedettség azzal, hogy ebben a városban él a megkérdezett; városi zajszinttel való erős elégedettség);
2. tömegközlekedéssel való elégedettség (tömegközlekedés: busz, metró, villamos erős elégedettsége);
3. kulturális szolgáltatásokkal/életminőséggel való elégedettség (sportlétesítményekkel, például sportpályák és fedett sportcsarnokokkal való erős elégedettség; kulturális létesítményekkel való erős elégedettség [koncertterem, múzeum, mozi]; városi életminőség általános erős elégedettsége; közterek, piacok, gyalogos terekkel való erős elégedettség).

⁹² Kollar–Bubbico–Arsalides (2018): i. m. 24.

⁹³ A lakosság több mint 80%-a nagyon elégedett.

A vizsgálatban az Eurostat Urban Audit Perception Survey vizsgálata volt a segítségemre. Az Urban Audit Perception Survey összesen 278 minőségi skálán mért mutatószámot tartalmaz, és a kvalitatív jellegű vizsgálatokhoz nyújt segítséget. A felmérés ötfokozatú Likert-skálát használ a mutatószámok esetében, amelyben a válaszadók csoportosíthatók (1 – nagyon elégedett, 2 – inkább elégedett, 3 – inkább elégedetlen, 4 – nem elégedett, 5 – nem tudja/nem válaszolt). Mivel a mutatók skálázása és mértékegysége megegyezett, nem volt szükség további transzformációra a számítások során. Így a mutatók összesítése, majd az átlagos trendalapú előrejelzése mentén az alábbi megállapítások tehetők.

A komplex környezeti elégedettség vonatkozásában a rangsort mindhárom évben Ljubljana vezeti Zágráb előtt, amelyet Varsó és Prága követ (9. táblázat). Azonban míg Prága pozíciója javul, addig Varsó pozíciót veszít. Budapest 2012-ben 6., majd 2015 és 2019-ben Pozsonyt megelőzve az 5. a rangsorban, dinamikusan növekvő értékekkel. Átlagos növekedési üteme a vizsgált időszakban Prága mellett a legmagasabb (13,5%-os).

9. táblázat: Komplex környezeti elégedettségi index alakulása a KKE-térség fővárosaiban (2012, 2015, 2019) és várható változása 2022-re

	2012	2015	2019	2022 becsült
Ljubljana	39,0	43,5	42,3	44,1
Zágráb	30,8	36,0	37,7	41,7
Prága	20,8	24,3	27,1	31,0
Varsó	26,0	25,3	24,6	24,0
Budapest	18,5	21,0	23,9	27,1
Pozsony	19,0	18,3	19,9	20,4
Bukarest	16,0	17,0	17,6	18,5
Szófia	17,0	16,8	16,4	16,1

Forrás: a szerző szerkesztése

A korábbi trend fennmaradását feltételezve (minden más tényező változatlansága mellett) látható, hogy 2022-re Budapest egy pozíciót tud javítani környezettel való elégedettségén a fejlesztések sikerességét alátámasztva, és meg tudja előzni a 2012 óta romló teljesítményt mutató lengyel fővárost. A többi város sorrendjében nem várható változás.

A tömegközlekedés elégedettsége szempontjából a lakosság véleménye alapján 2015-től Prága vezeti a rangsort (köszönhetően az addig vezető Ljubljana visszaesésének), Ljubljana és Zágráb előtt. Budapest ebben a mutatóban is szignifikáns javulást jelez, és 2019-re már 5. a listán (10. táblázat). Átlagos éves elégedettségi növekedése a legmagasabb az egész térségben (30% fölötti).

10. táblázat: Tömegközlekedés elégedettségének alakulása a KKE-térség fővárosaiban (2012, 2015, 2019) és várható változása 2022-re.

	2012	2015	2019	2022 becsült
Prága	35,0	42,0	42,2	46,5
Ljubljana	41,0	31,0	32,9	30,2
Zágráb	22,0	29,0	30,2	35,6
Varsó	29,0	24,0	25,8	24,6
Budapest	11,0	16,0	18,7	24,5
Szófia	19,0	18,0	17,2	16,4
Pozsony	10,0	11,0	16,1	18,2
Bukarest	9,0	6,0	7,2	6,7

Forrás: a szerző szerkesztése

A várható változások azt jelzik, hogy Budapest továbbra is az 5. helyen marad, azonban az előrejelzés szerint jelentősen csökken a lemaradása, és felzárkózik a lengyel főváros-hoz, míg az utána következő Pozsonyt jelentősen leszakítja. A térségben ugyanakkor több átrendeződés is történik, ugyanis Ljubljana tovább veszít pozíciójából, és 2022-re Zágráb lehet a 2. helyezett, emellett pedig Pozsony is egy helyet előre lép a listában.

A kulturális szolgáltatásokkal, életminőséggel összefüggő dimenzióban Ljubljana rendelkezik a legmagasabb értékekkel a teljes időszakban, komolyabb előnnyel Prága és Zágráb előtt (11. táblázat). Budapest 2015 óta Varsót megelőzve a 4. a fővárosok között, átlagos növekedési rátája ebben az esetben is a legmagasabb (9,2%).

11. táblázat: Kulturális szolgáltatások/életminőség elégedettségének alakulása a KKE-térség fővárosaiban (2012, 2015, 2019) és várható változása 2022-re

	2012	2015	2019	2022 becsült
Ljubljana	46,8	47,0	47,2	47,3
Prága	34,5	37,0	38,6	40,8
Zágráb	31,5	35,3	37,4	40,8
Budapest	25,3	28,5	30,1	32,9
Varsó	28,5	27,0	27,6	27,2
Pozsony	21,3	20,5	22,2	22,6
Bukarest	18,5	20,0	19,9	20,6
Szófia	19,3	18,5	19,4	19,4

Forrás: a szerző szerkesztése

Az előrejelzés arra utal, hogy a városok sorrendjében nem történik változás 2022-re sem, minden város tartja pozícióját, azonban Budapest tovább tudja stabilizálni 4. helyét, és növeli előnyét Varsóval szemben.

Összességében az előrejelzések alapján elmondható, hogy a fenti három mutató további javulása komoly kitörési pontot jelenthet a fővárosnak, amely érdemben javíthatja okos városok közötti pozícióját a térségben.

Összegzés

Az okos városok az 1990-es évek óta napjaink gyakran használt kifejezései a digitális technológiák és ipar 4.0 eredményeit hasznosító sikeres térségeknek, azonban máig sincs egységes meghatározásuk. A definíciók tárháza széles körű, az IKT-re épülő megközelítésektől a komplex, soft faktorokat is magában foglaló meghatározásokig. Budapest okosváros-stratégiája 2019-ben készült el, főként a fenntarthatóságra és az élhetőségre fókuszálva, amelyet a digitális technológiák nyújtotta lehetőségekkel kívánnak elérni. A stratégia alapvetően top-down megközelítésű, ugyanakkor megjelenik benne több ponton is a társadalmi szerepvállalás jelentősége (kerületek stratégiái, living lab, projektgenerálás folyamata). Területi integráltságát erősíti, hogy több kerületnek is van saját okosstratégiája, valamint támaszkodik a tágabban vett metropolisztérségre is.

A tágabban értelmezett kelet-közép-európai fővárosok (Prága, Pozsony, Varsó, Bukarest, Szófia, Zágráb, Ljubljana) között Budapest pozíciója a főbb társadalmi-gazdasági mutatók esetében stabil 3-4. helyezés körül szóródik az egy főre jutó GDP-t kivéve. Az okos városokat rangsoroló módszerek és város-versenyképességi vizsgálatok eredményei több komponens erősségére is föl hívják a figyelmet: az Európai Parlament vizsgálatai a mobilitás, környezet és emberek dimenziókra; az Európai Beruházási Bank jelentésében a főváros régiójának helyzete Varsóhoz és Pozsonyhoz hasonló, míg Prága és Ljubljana pozíciója kedvezőbb ennél; a Globális Város Versenyképességi rangsor szerint pedig Varsó, Prága és Budapest hármasa relatíve magas versenyképességgel bíró „nemzetközi kapuváros”. Ugyanakkor az SDG indikátorainak teljesítésében Budapest csak 6. helyezett, Bukarestet és Szófiát megelőzve.

A több tényező alapján képzett rangsorokban, az IMD vizsgálataiban Budapest eredménye együtt mozog Pozsony vonatkozó mutatójával (köszönhetően erős humán tényezőinek [munkaerőpiaci szolgáltatások, munkahelyteremtés]), míg az IESE indexében Budapest 2019-től a 4. helyen áll, Prága, Varsó és Pozsony után. Legkedvezőbb pillére a közlekedési faktor, valamint a humán tőke, ugyanakkor a hard tényezőkben (gazdasági komponens) a lista utolsó harmadában van. KKE fővárosaiban, így Budapesten is, igaz az Európa vezető városaira tett megállapítás, hogy minél alacsonyabb a lakosságszám, annál élhetőbbnek tűnik a város a város lakók véleménye alapján. Közös pont a térség városaiban (így Budapesten is), hogy inkább a soft tényezőket mérő pillérekben erősebbek (például erős kultúraközpontúság, társadalmi tényezők, lakosság elégedettségével összefüggő kérdések), míg a hard indikátorokat mérő komponensekben nagyobb a hátrányuk a vezető városokhoz képest.

Az előrejelzések azt mutatják, hogy várhatóan a magyar főváros elégedettségi mutatói a fejlesztések hatására tovább javulhatnak, és például környezettel való elégedettségben meg tudja előzni a 2012 óta romló teljesítményt mutató lengyel fővárost, míg tömegközlekedéssel, valamint életkörülményekkel/kultúrával összefüggő elégedettségben stabilizálja 4. helyét a fővárosok között, egyre gyorsuló növekedési ütemmel.

Összesített pozíciójára több tényező is pozitívan hathat, mint például a kerületi szintű stratégiák co-creation szemlélete, amellyel javulhat a stratégiák társadalmi elfogadása. A kerületi szintű living lab projektek eredményessége/sikeressége esetén a fejlesztések

kiterjeszthetők más városrészekre, vagy a teljes városra is. A fentebb említett erősségek továbbfejlesztése javíthatja a városlakók elégedettségét a különböző szolgáltatásokkal, valamint a hard tényezőkben mutatott előrelépés a rangsorban elfoglalt pozícióját is pozitívan befolyásolhatja a kelet-közép-európai fővárosok között.

Felhasznált irodalom

- A Budapesti Vállalkozásfejlesztési Közalapítvány közleménye. *MTI*, 2021. december 1. Online: http://os.mti.hu/hirek/166143/a_budapesti_vallalkozasfejlesztési_kozalapitvany_kozlemenye
- Baker, Laura: Warsaw's Smart Approach To City Transformation. *PlanetB*, 2019. október 4. Online: <https://planetb.com.au/2019/10/04/warsaws-smart-approach-to-city-transformation/>
- Bătăgan, Lorena: Smart Cities and Sustainability Models. *Informatica Economică*, 15. (2011), 3. 80–87.
- Brown, Lisa: Smart Cities for a Stronger, Resilient Future. The IoT Agenda. *Techtarget*, 2018. január 15. Online: www.techtarget.com/iotagenda/blog/IoT-Agenda/Smart-cities-for-a-stronger-resilient-future
- Bucharest Mayor Signs Contract with Deloitte for Drafting Smart City Strategy. *Romania Insider*, 2018. július 26. Online: www.romania-insider.com/bucharest-deloitte-smart-city-strategy
- Budapest Főváros XIII. Kerületi Önkormányzat: *Intelligens Kerület koncepció* (2019. március). Online: www.budapest13.hu/wp-content/uploads/2019/03/smart_city_koncepcio.pdf
- Budapest Főváros Önkormányzata: *Smart Budapest. Okos Város Keretstratégia* (2019a). Online: <https://budapest.hu/Documents/V%C3%A1ros%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9si%20F%C5%91oszt%C3%A1ly/Smart%20Budapest%20Keretstrat%C3%A9gia%202019.pdf>
- Budapest Főváros Önkormányzata: *Smart Budapest. Okos Város Keretstratégia. Mellékletek* (2019b). Online: <https://budapest.hu/Documents/V%C3%A1ros%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9si%20F%C5%91oszt%C3%A1ly/Mell%C3%A9klet%20-%20Megalapoz%C3%B3.pdf>
- Budapest Főváros Önkormányzata: *Budapest 2027 Integrált Településfejlesztési Stratégia* (2021. május). Online: https://budapest.hu/Documents/ITS2027/ITS_2027_III_STRATEGIA_20210306.pdf
- Calzada, Igor – Paul Cowie: Beyond Smart and Data-driven City-regions? Rethinking Stakeholder-helices Strategies. *Regions*, 308. (2017), 4. 25–28. Online: <https://doi.org/10.1080/13673882.2017.11958675>
- Calzada, Igor: Democratising Smart Cities? Penta-Helix Multistakeholder Social Innovation Framework. *Smart Cities*, 3. (2020), 4. 1145–1173. Online: <https://doi.org/10.3390/smartcities3040057>
- Cohen, Boyd: *Estudio “Ranking de Ciudades Inteligentes en Chile”*. (h. n.), País Digital, 2014. Online: <http://dg6223fhel5c2.cloudfront.net/PD/wp-content/uploads/2014/06/Ranking-Ciudades-Inteligentes-en-Chile.pdf>
- Cömertler, Seval: Greens of the European Green Capitals. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 245. (2017), 5. 1–11. Online: <https://doi.org/10.1088/1757-899X/245/5/052064>
- Deloitte Česká Republika: *Koncepce Smart Prague do roku 2030* (2022). Online: https://smart-prague.eu/files/koncepce_smartprague.pdf
- Digital Transformation Strategy for the City of Sofia: A Platform for Smart Growth (2019. július). Online: www.intelligentcitieschallenge.eu/sites/default/files/2019-07/Digital_transformation_strategy_SOFIA_0.pdf

- Discover the Most Sustainable Cities in the World* (2021). Online: www.iberdrola.com/sustainability/sustainable-cities
- Dobbs, Richard – Sven Smit – Jaana Remes – James Manyika – Charles Roxburgh – Alejandra Restrepo: *Urban World: Mapping the Economic Power of Cities*. (h. n.), McKinsey Global Institute, 2011. Online: www.mckinsey.com/~media/mckinsey/featured%20insights/urbanization/urban%20world/mgi_urban_world_mapping_economic_power_of_cities_full_report.pdf
- Dobos Klára – Kulcsár Sándor – Nagy Péter – Sik András – Szemerey Samu – Vasváriné dr. Menyhárt Éva: *Smart city tudásplatform. Metodikai javaslat*. Budapest, Lechner Nonprofit Kft., 2015. Online: <http://okosvaros.lechnerkozpont.hu/sites/default/files/2018-10/smart-city-tudasplatform-metodikai-javaslat.pdf>
- Eremia, Micea – Lucian Toma – Mihai Sanduleac: The Smart City Concept in the 21st Century. *Procedia Engineering*, 181. (2017). 12–19. Online: <http://dx.doi.org/10.1016/j.proeng.2017.02.357>
- ESPON: *Potentials for Polycentric Development in Europe* (2005. március). Online: www.espon.eu/sites/default/files/attachments/fr-1.1.1_revised-full_0.pdf
- Európai Bizottság: *Report on the Quality of Life in European Cities, 2020* (2020). Online: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/work/qol2020/quality_life_european_cities_en.pdf
- European Commission: *NICE (Networking Intelligent Cities for Energy Efficiency) Project Final Report* (2014. június). Online: <https://cordis.europa.eu/docs/projects/cnect/2/288042/080/reports/002-NiCE288042FinalReport.pdf>
- European Commission: *TIDE (Transport Innovation Deployment for Europe) Project Final Report* (2015. október). Online: https://cordis.europa.eu/docs/results/313/313979/final1-tide_final_report_en.pdf
- European Commission: *100 Intelligent Cities Challenge. Ljubljana* (2020). Online: www.intelligentcitieschallenge.eu/cities/ljubljana
- European Commission: *Smart Cities*. (é. n.) Online: https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en
- European Parliament: *Mapping Smart Cities in the EU* (2014). Online: [www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/507480/IPOL-ITRE_ET\(2014\)507480_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/507480/IPOL-ITRE_ET(2014)507480_EN.pdf)
- Evergreen: *How to be Smart(er) in Mid-Sized Cities in Ontario* (2018. február). Online: www.evergreen.ca/downloads/pdfs/2018/tech-and-data-msc.pdf
- Fernandez-Anez, Victoria – José Miguel Fernández-Güell – Rudolf Giffinger: Smart City Implementation and Discourses: An Integrated Conceptual Model. The Case of Vienna. *Cities*, 78. (2018), August. 4–16. Online: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.12.004>
- Gauder Péter – Szabó Tünde – Márkus Ildikó – Toplak Tamás: *Budapest Region Draft Structure Plan. Restructuring the Metropolitan Landscape* (2011. január). Online: www.academia.edu/16373892/Budapest_Region_Draft_Structure_Plan
- Giffinger, Rudolf – Christian Ferner – Hans Kramar – Robert Kalasek – Natasa Pichler-Milanovic – Evert Meijers: *Smart Cities: Ranking of European Medium-Sized Cities*. Vienna University of Technology, University of Ljubljana and Delft University of Technology, 2007. Online: www.smart-cities.eu/download/smart_cities_final_report.pdf
- Glasmeier, Amy – Susan Christopherson: Thinking about Smart Cities. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 8. (2015), 1. 3–12. Online: <http://dx.doi.org/10.1093/cjres/rsu034>
- Global 500. *Fortune*, 2022. május 21. Online: <https://fortune.com/global500/>

- Hollands, Robert G.: Will the Real Smart City Please Stand Up? Intelligent, Progressive or Entrepreneurial? *City*, 12. (2008), 3. 303–320. <http://dx.doi.org/10.1080/13604810802479126>
- Husar, Milan – Vladimir Ondrejicka: *Smart Twins Bratislava and Vienna Strategy. Smart City 360°*. The Second EAI International Summit, Revised Selected Papers. 2016. november. Online: <http://dx.doi.org/10.4108/eai.14-2-2017.152418>
- Ibanescu, Bogdan Constantin – Alexandru Banica – Mihail Eva – Cehan Alexandra: The Puzzling Concept of Smart City in Central and Eastern Europe: A Literature Review Designed for Policy Development. *Transylvanian Review of Administrative Sciences*, 61. (2020), E/october. 70–87. Online: <http://dx.doi.org/10.24193/tras.61E.4>
- Ibănescu, Bogdan-Constantin – Gabriela Carmen Pascariu – Alexandru Bănică – Ioana Bejenaru: Smart City: A Critical Assessment of the Concept and its Implementation in Romanian Urban Strategies. *Journal of Management*, 11. (2022), 2. 246–255. Online: <https://doi.org/10.1016/j.jum.2022.05.003>
- IESE: *IESE Cities in Motion Index 2020* (2020). Online: <https://media.iese.edu/research/pdfs/ST-0542-E.pdf>
- IMD: *Smart City Index 2021* (2021). Online: www.imd.org/globalassets/wcc/docs/smart_city/smart_city_index2021.pdf
- Jong, Martin de – Simon Joss – Daan Schraven – Changjie Zhan – Margot Weijnen: Sustainable–Smart–Resilient–Low Carbon–Eco–Knowledge Cities; Making Sense of a Multitude of Concepts Promoting Sustainable Urbanization. *Journal of Cleaner Production*, 109. (2015). 25–38. Online: <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2015.02.004>
- Józsefváros Smart City Stratégia (2018. november). Online: https://old.jozsefvaros.hu/tu_dokumentumok/6058_20181129_jegyzokonyv_mellek.pdf
- Kollar, Miroslav – Rocco Luigi Bubbico – Nicolas Arsalides: *Smart Cities, Smart Investment in Central, Eastern and South-Eastern Europe*. Economics Department of the EIB, 2018. július. Online: www.eib.org/attachments/efs/smart_cities_smart_investments_in_cesee_en.pdf
- Komninos, Nicos: Intelligent Cities: Variable Geometries of Spatial Intelligence. *Intelligent Buildings International*, 3. (2011), 3. 172–188. Online: <https://doi.org/10.1080/17508975.2011.579339>
- König, Jonas – Lech Suwala – Colin Delargy: Helix Models of Innovation and Sustainable Development Goals. In Leal Filho – Walter Azul – Anabela Marisa Brandli – Luciana Lange Salvia – Tony Amanda Wall (szerk.): *Industry, Innovation and Infrastructure. Encyclopedia of the UN Sustainable Development Goals*. Berlin, Springer, 2021. 1–15. Online: https://doi.org/10.1007/978-3-319-71059-4_91-1
- Kumar, Vinod. T. M. – Bharat Dahiya: *Smart Economy in Smart Cities. Advances in 21st Century Human Settlements*. Singapore, Springer, 2017. Online: https://doi.org/10.1007/978-981-10-1610-3_1
- Lafortune, Guillaume – Kees Zoeteman – Grayson Fuller – Rens Mulder – John Dagevos – Guido Schmidt-Traub: *The 2019 SDG Index and Dashboards Report for European Cities (Prototype Version)*. Sustainable Development Solutions Network (SDSN) and the Brabant Center for Sustainable Development (Telos), 2019. Online: https://s3.amazonaws.com/sustainabledevelopment.report/2019/2019_sdg_index_euro_cities.pdf
- Lazaroiu, George Christian – Mariacristina Roscia: Definition Methodology for the Smart Cities Model. *Energy*, 47. (2012), 1. 326–332. Online: <https://doi.org/10.1016/j.energy.2012.09.028>

- Masik, Grzegorz – Iwona Sagan – James W. Scott: Smart City Strategies and New Urban Development Policies in the Polish Context. *Cities*, 108. (2021). 1–9. Online: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102970>
- Nam, Taewoo – Theresa A. Pardo: Conceptualizing Smart City With Dimensions of Technology, People, and Institutions. *Proceedings of the 12th Annual International Digital Government Research Conference, Digital Government Innovation in Challenging Times*. ACM New York, 2011. Online: <http://dx.doi.org/10.1145/2037556.2037602>
- Neducin, Dejana – Milena Krkljes – Svetlana K. Perovic: Demolition-Based Urban Regeneration from a Post-Socialist Perspective: Case Study of a Neighborhood in Novi Sad, Serbia. *Sustainability*, 13. (2021), 18. 1–29. Online: <https://doi.org/10.3390/su131810430>
- Neralic, Sanja Malnar: *Framework Strategy for Smart City Zagreb* (2019. május 9.). Online: www.advantageaustria.org/hr/files/GENERAL_STRATEGY_SMART_CITY_ZAGREB.pdf
- O’Grady, Michael – Gregory O’Hare: How Smart is Your City? *Science*, 335. (2012), 6076. 1581–1582. Online: <http://dx.doi.org/10.1126/science.1217637>
- OECD: *The Metropolitan Century: Understanding Urbanisation and its Consequences* (2015). Online: <https://doi.org/10.1787/9789264228733-en>
- OECD: *Policy Responses to Coronavirus (COVID-19): Cities Policy Responses* (2020). Online: www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/cities-policy-responses-fd1053ff/
- Paskaleva, Krassimira – James Evans – Kelly Watson: Co-Producing Smart Cities: A Quadruple Helix Approach To Assessment. *European Urban and Regional Studies*, 28. (2021), 4. 395–412. Online: <https://doi.org/10.1177/09697764211016037>
- Perveen, Sajida – Tan Yigitcanlar – Md. Kamruzzaman – Hayes, John: Evaluating Transport Externalities of Urban Growth. *International Journal of Environmental Science and Technology*, 14. (2017), 3. 663–678. Online: <https://doi.org/10.1007/s13762-016-1144-7>
- Pušnik, Maja – Miha Pavlinek – Boštjan Šumak – Katja Kous: Analysis of Characteristics of Urban Communities in Slovenia for Smart City Development. *Proceedings of the Central European Conference on Information and Intelligent Systems*, 2019. 143–147. Online: <http://archive.ceciiis.foi.hr/app/public/conferences/2019/Proceedings/ICTEI/ICTEI1.pdf>
- Sagan, Iwona – Maja Grabkowska: Urban Regeneration in Gdańsk, Poland: Local Regimes and Tensions Between Top-Down Strategies and Endogenous Renewal. *European Planning Studies*, 20. (2012), 7. 1135–1154. Online: <https://doi.org/10.1080/09654313.2012.674347>
- Smarter Together: *Sofia* (2019). Online: <https://smarter-together.eu/cities/sofia>
- Sofia Municipality: *Vision for Sofia 2050* (2017). Online: <https://vizia.sofia.bg/vision-sofia-2050/>
- Szendi Dóra: Practices of the Penta-Helix Approach in the European Leading Smart Cities. In Nataša Urbančíková (szerk.): *4th Smart Communities Academy: Building Smart Communities for the Future*. 2021. 171–180. Online: www.researchgate.net/publication/357913358_Practices_of_the_penta-helix_approach_in_the_European_leading_smart_cities
- The Open University: *Smart Cities* (2022). Online: www.open.edu/openlearn/mod/oucontent/view.php?id=67877§ion=2
- UN: *New Urban Agenda* (2017). Online: <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English.pdf>
- UN: *Global Urban Competitiveness Report (2019–2020). The World: 300 Years of Transformation Into City* (2020). Online: https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/10/global_urban_competitiveness_report_2019-2020_the_world_300_years_of_transformation_into_city.pdf

- Urban Development Department of the Municipality of Budapest: *Budapest 2030 Long-Term Urban Development Concept* (2014). Online: https://budapest.hu/Documents/V%C3%A1ros%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9si%20F%C5%91oszt%C3%A1ly/Budapest2030_ENG_summary.pdf
- World Economic Forum: *Cities and Urbanisation* (2022). Online: www.weforum.org/topics/cities-and-urbanization
- Zagreb (HR) – Breaking Down Silos in Smart City Administration. *Cities, Territories, Governance*, 2019. november 18. Online: www.citego.org/bdf_fiche-document-1945_en.html

Vákát

Egedy Tamás

A lehetőségek kapujában: úton a kreatív és tudásintenzív Budapest felé

Bevezetés

Az elmúlt évtizedekben a városi fejlődés mozgatórugói folyamatosan alakultak és változtak, egyre jobban alkalmazkodva a – sokak által pozitív, mások által negatív folyamatként értékelt – globalizációs folyamathoz és az erre jellemző trendekhez. A fordista fejlődésből a posztfordista gazdasági struktúrák irányába történő elmozdulás során a nagyvárosi régiók egyre fontosabb szerephez jutottak és jutnak, s a fejlődés gócpontjaiként egyre nagyobb hatást gyakorolnak a városokban élőkre és a munkaerőre. A városi népesség aránya napjainkban erőteljesen nő, így a megavárosok, metropoliszok és az alacsonyabb hierarchiaszinten álló városok szerepe a gazdasági-társadalmi fejlődésben egyre fontosabbá válik. Ez különösen annak tükrében érdemel egyre nagyobb figyelmet, hogy napjainkban a régiók közötti verseny egyre élesebb. A regionális versenyképességet alapvetően a régióban található nagyvárosok és városok határozzák meg, így a regionális verseny egyúttal a nagyvárosok növekvő versenyét hozza magával. A gazdasági és a nagyvárosi fejlődés tehát kölcsönösen hatnak egymásra, és fejlődésük egyre jobban összekapcsolódik.¹ Az ezredforduló után a városok versenyében nyilvánvalóvá vált, hogy a posztfordista társadalmi és gazdasági átalakulás keretében a gazdaság olyan új hajtóerői kerültek előtérbe, mint a tudás, a kreativitás, az innováció, a tudomány és a technológia.² A városrégiók versenyében azok tudnak kedvező pozíciót elérni és egyúttal gazdasági előnyökre szert tenni, amelyek kedvező feltételeket teremtenek a fenti hajtóerők számára. *A városok nemzetközi és hazai versenyében egyre nagyobb szerepe van annak, hogy a városok milyen társadalmi és gazdasági környezetet képesek kínálni a kreatív gazdaság letelepedéséhez, mennyire lesznek képesek vonzani és integrálni a kreatív gazdaságba sorolható cégeket és a szektorban dolgozó munkaerőt.*³

A fejezet célja, hogy a nemzetközi és hazai kutatási eredmények felhasználásával áttekintő képet adjunk a kreatív gazdaság helyzetéről, a kreatív és tudásintenzív ágazatok területi megoszlásában megfigyelhető különbségekről, különös tekintettel a budapesti agglomeráció adottságaira és helyzetére. Az aktuális fejlődési folyamatok bemutatása

¹ Allen J. Scott: Creative Cities: Conceptual Issues and Policy Questions. *Journal of Urban Affairs*, 28. (2006), 1. 10.

² Sako Musterd et al.: *Accommodating Creative Knowledge. A Literature Review from a European Perspective*. Amsterdam, AMIDSt, University of Amsterdam, 2007. 7.

³ Edward L. Glaeser – Joshua D. Gottlieb: The Wealth of Cities: Agglomeration Economies and Spatial Equilibrium in the United States. *Journal of Economic Literature*, 47. (2009), 4. 992.

mellett kiemelten foglalkozunk a nagyvárosi régió erősségeivel és gyengeségeivel, illetve azzal, hogyan látják a kreatív osztály képviselői Budapestet mint várost és befogadó gazdasági közeget.

1. A kreatív gazdaság és a város

A kreatív gazdaságot eleinte a kulturális gazdasággal azonosították, de ez gyorsan kibővült a szerzői jogi (copyright) iparágakkal, az információs és kommunikációs technológiákkal, valamint a kutatás-fejlesztéssel.⁴ A kreatív gazdaság értelmezése egyre bővült, lévén rendkívül széles a köre azon iparágaknak és tevékenységeknek, amelyek az egyéni kreativitásban gyökereznek, sikerességük az alkotókészségben és tudásintenzív munkavégzésben rejlik, magas információs tartalommal rendelkeznek és végtermékük egyedi szellemi vagy tárgyi produktum. A kreatív gazdaságba sorolható iparágakat jelenleg két nagy csoportra oszthatjuk fel: kreatív iparágak és tudásintenzív iparágak. A kreatív iparágak köre napjainkban egy rendkívül szélesen értelmezett kategória, amely tartalmazza a kulturális gazdaságot, a szerzői jogi iparágakat, valamint a hagyományos és digitális tartalomipari ágazatokat. A szakirodalomban viszont idővel egyre inkább elterjedt az a megközelítésmód, hogy a kreatív gazdaság lehatárolásánál figyelembe veszik azokat a tudásintenzív tevékenységeket is, amelyek viszonylag nagy kreatív tartalommal rendelkeznek. A tudásintenzív iparágak közé sorolhatók ily módon az infokommunikációs technológiák, meghatározott pénzügyi, jogi és üzleti szolgáltatások, valamint a K+F és a felsőoktatás. A kreatív gazdaságban tevékeny vállalatokat viszonylag kis cégméret, nagyfokú rugalmasság, tudásintenzív munka és vevőorientált, magas információs tartalmú tevékenységek jellemzik. Jellemző rájuk a hazai és nemzetközi hálózatosodás, amelynek keretében más fejlett gazdasági tevékenységeket is vonzanak. Minderre ideális helyszínt kínálnak a nagyvárosok, ahol a kreatív és tudásintenzív iparágak nagyfokú koncentrációját figyelhetjük meg. A kreatív gazdaságot a vevőorientált tevékenységek viszonylag magas részesedése jellemzi (különösen a kulturális gazdaság esetében), ahol mindenképp szükséges a napi kapcsolat szolgáltató és fogyasztó között. Másrészt a nagy információtartalom igényli a fejlett információs hálózatok meglétét, a hasonló profilú cégek szoros együttműködését, a magas színvonalú K+F bázist, vagyis mindazt, amit a fejlett világ nagyvárosai tudnak leginkább nyújtani.⁵⁶ Andy Pratt és Thomas Hutton szerint a kreatív gazdaság egyik legfontosabb területi jellemzője a városokhoz való szoros kötődése, különösen a magas hozzáadott értéket képviselő ágazatokban.⁷ A magasan urbanizált területek nemcsak a kreatív iparágak számára jelentenek

⁴ John Hartley: Creative Industries. In Hartley, John (szerk.): *Creative Industries*. Carlton, Blackwell, 2005. 12.

⁵ Kovács Zoltán – Egedy Tamás – Szabó Balázs: A kreatív gazdaság földrajzi jellemzői Magyarországon. *Tér és Társadalom*, 25. (2011), 1. 44.; Mészáros Rezső et al.: *A globális gazdaság földrajzi dimenziói*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 2010. 145.

⁶ György Csomós – Balázs Lengyel: Mapping the Efficiency of International Scientific Collaboration Between Cities Worldwide. *Journal of Information Science*, 46. (2020), 4. 575–578.

⁷ Andy C. Pratt – Thomas A. Hutton: Reconceptualising the Relationship Between the Creative Economy and the City: Learning from the Financial Crisis. *Cities*, 33. (2012). 88.

vonzerőt, hanem a kulturális iparágak és a specializált munkaerő számára is.⁸ A nagyvárosok nem ritkán mint a kreatív gazdaság fellegvárai állnak tágabb környezetükben. Mindez ráirányította figyelmet a kreatív gazdaság fejlődése és a városok településhierarchiában játszott szerepe közötti összefüggésekre, lévén a nagyvárosok nemcsak mint a munkaerőpiac és népesség központjai állnak a településhierarchia csúcán, hanem egyúttal a kreatív gazdaság aránytalanul nagy részét is birtokolják. A kreatív gazdaság dinamikus fejlődése bizonyos társadalm szerkezeti átalakulásokat is eredményezett a városokban. Az érintett városok társadalmán belül fokozatosan egy új csoport, a „kreatív osztály” kialakulása figyelhető meg. Richard Florida szerint ez a „kreatív osztály” egyre nagyobb mértékben járul hozzá egy város vagy régió gazdasági teljesítményéhez.⁹

2. Múlt és jelen – Budapest útja a kreatív várossá válás felé

Budapest esetében, mint az európai nagyvárosok esetében, a kreatív gazdaság modern kori fejlődése a kulturális gazdaságban és a kulturális hagyományokban gyökerezik. Középkori és kora újkori történelmének egyes korszakaiban Buda mint királyi székhely jelentős kulturális központtá vált, ilyen volt például Mátyás király reneszánsz udvara a 15. század második felében. Budapest ezután csak a 19. század második felében emelkedett újra európai jelentőségű fővárossá. Az 1870-es évektől az I. világháborúig terjedő időszakban Budapest azáltal játszott igen fontos szerepet, hogy a hivatalos és spontán módon kialakult intézményrendszer, a sajtó és könyvkiadás, a színjátszás és egyéb csatornák révén közvetítette Magyarországra az európai kulturális hatásokat, elterjesztve azokat az ország különféle régióiban. Ugyancsak kulcsszerepe volt a fővárosnak a kulturális fogyasztás, a szórakozási formák, az életmód és az anyagi kultúra új mintáinak elterjesztésében.¹⁰

1919 után nagy változások érték a budapesti szellemi életet. Budapesten az 1920-as években jó néhány, világszerte ismert művész, tudós és értelmiségi élt és alkotott, de az 1930-as évek végén a politikai viszonyok miatt közülük sokan emigrációba kényszerültek. A külföldre kényszerült magyar tudósok, művészek és gondolkodók így Európán túl is hatottak a 20. század második felében. A kulturális és kreatív gazdaság fejlődése szempontjából ugyanakkor pozitív fejlemény volt, hogy Magyarország a két világháború között hozta létre a magyarok külföldi tanulását, tapasztalatszerzését segítő külföldi magyar intézeteket, amelyek közül a legjelentősebbek a Római Magyar Akadémia, a bécsi, valamint a berlini Collegium Hungaricum voltak.¹¹

⁸ Kézai Petra Kinga – Rechnitzer János: A kulturális és kreatív ipar társas vállalkozásainak teljesítménye a magyar nagyvárosokban, 2008–2018. *Területi Statisztika*, 62. (2022), 2. 218–248.

⁹ Richard Florida: The Flight of the Creative Class: The New Global Competition for Talent. *Liberal Education*, 92. (2006), 3. 24.

¹⁰ Lukovich Tamás: A kulturális gazdaság és Budapest – úton egy lehetséges jövőképhez. In Enyedi György (szerk.): *A magyar városok kulturális gazdasága*. Budapest, MTA Társadalomkutató Központ, 2005. 60.

¹¹ Zoltán Kovács et al.: *From State Socialism to Global Capitalism. Pathways to Creative and Knowledge-Based Regions*. ACRE Report 2.4. Amsterdam, AMIDSt, University of Amsterdam, 2007. 27.

A kommunista fordulat után mesterségesen elszorvasztották a kapcsolatokat Magyarország és Nyugat-Európa között, így az 1948-tól 1989-ig terjedő négy évtizedet Budapest sok tekintetben kényszerű elszigeteltségben töltötte, elszakadva az európai kultúra fejlődési tendenciáitól. Ez is szerepet játszott abban, hogy a magyar főváros az elmúlt három évtized fejlesztései ellenére csak részben talált vissza ahhoz a kulturálisközpont-szerephez, amelyet a régióban a múltban játszott.

A rendszerváltozás után a gazdaság viszonylag gyorsan talpra állt és az 1990-es évek második felében fejlődése nagyobb lendületet vett, illetve jelentős strukturális változásokon ment keresztül. Ez elsősorban a külföldi tőkének és beruházásoknak, valamint a multinacionális vállalatok megjelenésének volt köszönhető. A tőkeberuházásokból legtöbbet Budapest profitált (1990 és 2000 között a beruházások 57%-a), de a külföldi zöldmezős beruházásoknak is közel egynegyede az agglomeráció nyugati szektorában valósult meg. Ezen beruházások és befektetések nagyban hozzájárultak az ország és a főváros gazdaságának modernizálásához és bevezetésükhöz a nemzetközi piacokba. A külföldi működő tőke első hulláma az autóiparba, csomagolóanyagok gyártásába, a telekommunikációba, pénzügyi szolgáltatásokba, a bankszektorba és az építőiparba érkezett. Ezek az új ágazatok vették át a klasszikus nehézipari ágazatok helyét, illetve jelentősen nőtt a szolgáltatások szerepe (például logisztika, pénzügyi és jogi szolgáltatások). Az elektronikai ipar és a számítógépipar is kedvelt célterületei voltak a külföldi beruházásoknak. Megállapíthatjuk, hogy a magyar és a budapesti kreatív gazdaság alapjainak lerakásában a külföldi tőke és beruházások meghatározó szerepet játszottak.¹²

A vasfüggöny leomlása Budapestet egy periférikus helyzetből hirtelen a központba repítette, ami közlekedési, migrációs és idegenforgalmi előnyöket egyaránt jelentett a kreatív tudásgazdaság fejlődésében. A budapesti agglomeráció súlya az ország gazdaságán belül kedvez a kreatív és tudásintenzív iparágak fejlődésének, hiszen a régió kiemelt szerepet játszott és játszik a pénzügyi, jogi, kereskedelmi és szállítási szolgáltatásokon belül. A város múltja, fejlett kulturális, tudományos és oktatási intézményhálózata ugyancsak jó kiindulást jelentett a kreatív gazdaság számára. Budapest gazdaságának versenyképességéhez napjainkban jelentősen hozzájárulnak az innovatív gazdasági ágazatok. Budapesten koncentrálnak a modern gazdaság húzóágazatai: a csúcstechnológiai iparhoz tartozó gyógyszergyárak, az IKT-szektorhoz tartozó távközlés, IT és média vállalatai. Jelentős befektetői érdeklődést tapasztalhatunk az IT- és a gyógyszeripari szektor, valamint a szolgáltató központok köréből, számos K+F vonatkozással. Budapestnek a kutatás-fejlesztés terén is kiemelkedő szerepe van az országban. Budapest hosszú távú fejlődése érdekében kiemelt fontosságú az *új technológia- és tudásintenzív mikrovállalkozások* (startup, spin-off vállalkozások) fejlesztése, innovációs tevékenységük további támogatása, valamint a kis- és középvállalatok kísérleti fejlesztéseinek támogatása, hálózatosodásuk elősegítése és nagyvállalati beszállítóvá válásuk ösztönzése.

¹² Kovács et al. (2007): i. m. 14.

Földrajzi szempontból előnyére szolgált a városnak, hogy a kreatív gazdaság csúcshelyszínei egy viszonylag szűk területre koncentrálódnak a városon belül. Ennek tengelye körülbelül a Duna vonalánál húzható meg. Délről a Rákóczi hídtól (InfoPark, ELTE- és BME-campusok, Milleniumi Városcsoporthoz) húzódik észak felé, magában foglalja a Dunakorzót és a belváros különböző kulturális és művészeti intézményeit (színházak, koncerttermek), oktatási és kutatási egységeit (például egyetemek, MTA), a nemzetközi jogi és pénzügyi szolgáltatások (például tőzsde) koncentrációit, továbbá a turizmust kiszolgáló, illetve működtető intézményeket. A Duna két oldalán húzódó kreatív intézményi tengely északon a Graphisoft Park és a szemközti Újpest korábbi fejlesztéseivel (például galériák, K+F intézmények) érnek véget. A fővárosi kreatív gazdaság jövőbeli fejlesztési projektjeinél ezzel a térbeli koncentrációval célszerű erőteljesebben számolni, és kiaknázni annak előnyeit. A társadalmi-gazdasági átalakulás egyúttal jelentős térbeli különbségeket hozott létre a budapesti agglomeráción belül is. A gazdasági fejlődés különösen a budapesti nagyvárosi régió periferiáján volt szembetűnő, ahol a tradicionális centrumok mellett új fejlődési pólusok jelentek meg Gödöllő, Szigetszentmiklós–Dunaharaszti–Soroksár és Budaörs–Törökbálint térségében.¹³

Már az 1990-es években felmerült a városfejlesztési politikákban az a lehetőség, hogy a főváros ismét Kelet-Közép-Európa kulturális és szellemi központja, a Nyugatot Délkelet-Európával összekötő kapuváros legyen. Ennek az egyedülálló pozíciónak a kialakítását azonban megnehezítette, hogy az 1990-es évek után Budapest egyre erőteljesebb versenyhelyzetbe került a szomszédos országok kulturális városaival, elsősorban Prágával, Varsóval, Krakkóval, és ebben a versenyben a Budapest–Bécs közötti hagyományos kapcsolatok és rivalizálás újjászületése és az egyre szaporodó új kulturális beruházások, események, intézmények megjelenése sem tudta egyértelműen visszaadni a magyar főváros „aranykorában” játszott pozícióját. Azt viszont joggal remélhettük, hogy Budapest a térség egyik meghatározó kulturális és kreatív központja lesz, amely vonzó, értékes és versenytársaival szemben több szinten is egyedi kulturális kínálattal és infrastruktúrával hívta fel magára a figyelmet. Az elmúlt másfél évtizedben azonban mind globálisan, mind lokálisan olyan politikai és gazdasági folyamatok indultak el, amelyek kevésbé kedveztek a kreatív gazdaság fejlődésének.

Összességében elmondhatjuk, hogy Budapest kedvező pozícióból indult a nagyvárosi régiók versenyében, aminek következtében a budapesti városrégió az elmúlt két évtized gazdasági fejlődésének köszönhetően sikeresen integrálódott az európai nagyvárosi régiók közé. A politika és a gazdaság meghatározó szereplői Magyarországon egyértelműen felismerték a kreatív gazdaság jelentőségét és az általa biztosított lehetőségeket a társadalmi és gazdasági fejlődésében. Az elkövetkezendő évek feladata ezen a téren a kreatív és tudásintenzív húzóágazatok további fejlesztése, ami biztosítja a városrégió és Budapest számára a fenntartható fejlődést, egyúttal a nemzetközi versenyben játszott szerepének erősödését.

¹³ Kovács et al. (2007): i. m. 53.

3. Mit mutat a statisztika?

Vizsgálataink során a kreatív gazdaság lehatárolásánál a KSH által alkalmazott TEAOR'08 kódokat használtuk.¹⁴ Statisztikai elemzéseinkhez a KSH Nemzeti Szám-lák Főosztálya által rendelkezésünkre bocsátott adatokat használtuk, amelyek a működő vállalkozásokra (társas és egyéni vállalkozások, illetve költségvetési intézmények), valamint az általuk foglalkoztatottak számára, illetve éves árbevételükre vonatkoztak 6 idő-keresztmetszetben (1999, 2004, 2007, 2011, 2015 és 2019).

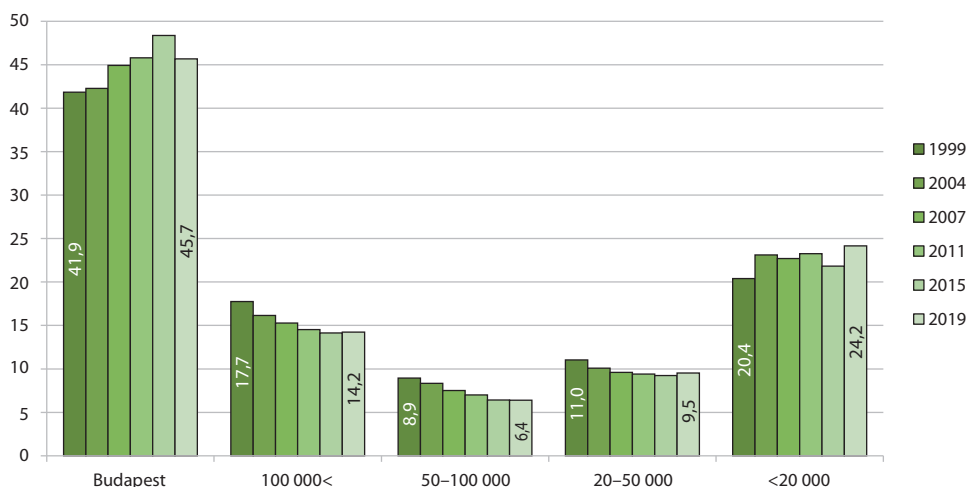
A KSH 2019 végén 266 ezer céget tartott nyilván hazánkban a kreatív gazdaságban, ami az országban működő vállalkozások 31,8%-át tette ki. A kreatív gazdaság vállalatai 958 ezer főnek adtak munkát, ami az összes foglalkoztatott 22,8%-át jelentette. A kreatív cégek összesített árbevétele 2019-ben mintegy 69,6 milliárd euró volt.

A budapesti agglomeráció mint Magyarország egyetlen igazi nagyvárosi régiója mindig is meghatározó szerepet játszott a kreatív gazdaságban. A kreatív és tudásalapú ágazatok koncentrációja (a cégek és foglalkoztatottak száma, az árbevétel) nagyobb fokú a városrégió területén, mint egyébként a főváros súlya a magyar gazdaságban. Míg a budapesti városrégió részesedése az ország összes vállalkozásából 38,5%-ot tett ki 2019-ben, a budapesti agglomerációban működött az ország kreatív cégeinek 48,3%-a, ezek foglalkoztatták a kreatív munkaerő 56,6%-át, s itt képződött a kreatív gazdaság árbevételeinek 64,1%-a.

A kreatív gazdaság alapvetően a városokba települ és *a településhierarchiában elfoglalt hely és a kreatív gazdaságból való részesedés között nagyfokú a korreláció*.¹⁵ Jól mutatja ezt, hogy miközben Budapest és várostérségének részesedése a kreatív cégek és foglalkoztatottak körében, valamint az árbevételek esetében 1999 és 2019 között fokozatosan nőtt, a településhierarchia alacsonyabb szintjein lévő vidéki városok részesedése csökkent (*1. ábra*). Eredményeink ugyanakkor arra utalnak, hogy 2015 óta a kreatív gazdaságban a budapesti agglomeráció további dominanciája mellett lassú decentralizációs folyamatok indultak el a vidéki Magyarországon.

¹⁴ A kreatív gazdaságba az alábbi tevékenységeket soroltuk be: a) *Kreatívipar*: kiadói tevékenység, reklám, hírügyenökségi tevékenység, szoftveripar, média, szórakoztatóipar, design, film, divatipar/ ruházati-, bőr-, szőrme-, ékszeripar. b) *Tudásintenzív ipar*: IKT – TV, telefon, audiovizuális eszközök, számítógépek stb. gyártása, telekommunikációs tevékenység, adatátvitel, adatfeldolgozás; pénzügyi közvetítés, nemzetközi tőzsdei szolgáltatás, nemzetközi biztosítás, piackutatás, auditálás, munkaerő-toborzás, nemzetközi könyvelői tevékenység, adótanácsadás, K+F és felsőoktatás, természettudományos és mérnöki kutatás-fejlesztés, társadalomtudományi és humán kutatás-fejlesztés, felsőoktatás.

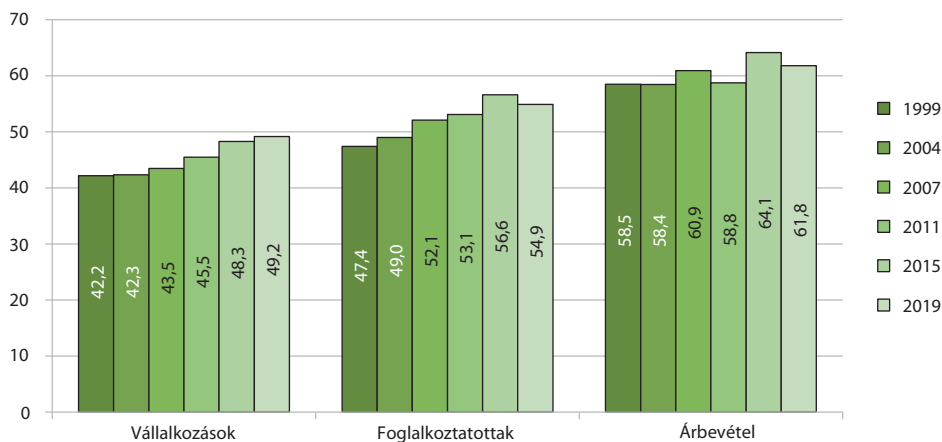
¹⁵ Tamás Egedy – Zoltán Kovács – Balázs Szabó: Changing Geography of the Creative Economy in Hungary at the Beginning of the 21st Century. *Hungarian Geographical Bulletin*, 67. (2018), 3. 288.



1. ábra: A kreatív gazdaságban foglalkoztatottak megoszlása településkategóriánként (1999–2019, %)

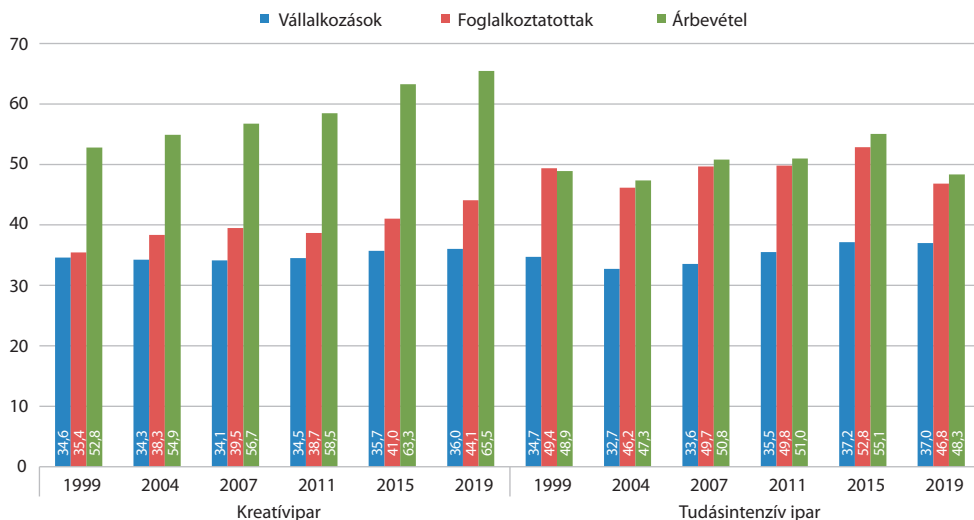
Forrás: KSH Nemzeti Számlák Főosztálya, 1999–2019 alapján a szerző szerkesztése

A budapesti agglomeráció részesedése az elmúlt két évtizedben, a válságok időszakában is folyamatosan nőtt, az adatok tehát a kreatív és tudásintenzív ágazatok növekvő térbeli koncentrációjára utalnak (2. ábra). Az agglomeráción belül természetesen Budapest dominanciája a meghatározó, a magyar kreatív gazdaságban a főváros súlya hosszú távon mind a kreatíviparban, mind a tudásintenzív iparban lassan, de biztosan nő (3. ábra). Az elmúlt években a kreatív iparágak lassú megerősödésének lehetünk tanúi Budapesten és agglomerációjában, a tudásintenzív iparágak szempontjából a városrégió pozíciója a korábbi tendenciákhoz képest labilissá vált.



2. ábra: A budapesti agglomeráció súlya a kreatív gazdaságban (1999–2019, %)

Forrás: KSH Nemzeti Számlák Főosztálya 1999–2019 alapján a szerző szerkesztése



3. ábra: Budapest súlya a kreatív- és tudásintenzív iparban Magyarországon (1999–2019, %)

Forrás: KSH Nemzeti Számlák Főosztálya 1999–2019 alapján a szerző szerkesztése

A kreatív gazdaság egészen belül – a cégek számát tekintve – kiemelkedő a budapesti agglomeráció súlya az infokommunikáció terén (56,7%), míg az alkalmazottak száma alapján a budapesti városrégió meghatározó szerepe főként a jogi és üzleti szolgáltatások terén figyelemre méltó (59,3%). A budapesti nagyvárosi térség részesedése az árbevételt tekintve a pénzügyek terén meghaladja a 93%-ot (1. táblázat). Amennyiben eredményeinket összevetjük korábbi, 2015. évi mutatókkal, a pénzügyi alszektorban dolgozók számának és arányának drámai visszaesését láthatjuk (a foglalkoztatottak részesedése 70,9%-ról 43,0%-ra csökkent), míg jelentős pozitív elmozdulást látunk a jogi és üzleti szolgáltatások és a K+F szektor bevételeiben (az agglomeráció részesedése 60,3%-ról 65,4%-ra, illetve 78,7%-ról 84,7%-ra nőtt). Összességében a budapesti agglomeráció a cégek esetében kismértékben növelte részesedését, a foglalkoztatottak és árbevételek terén viszont csökkent a jelentősége.

1. táblázat: A budapesti agglomeráció részesedése a kreatív gazdaság egyes ágazataiból, 2019

	Vállalkozások	Alkalmazottak	Bevételek
Kreatívipar	48,7	53,8	72,2
Tudásintenzív ipar	49,7	55,7	55,8
Infokommunikáció	56,7	55,4	40,0
Pénzügyek	31,8	43,0	93,3
Jogi, üzleti szolgáltatások	52,6	59,3	65,4
K+F, felsőoktatás	49,4	51,3	84,7
Kreatív gazdaság	49,2	54,9	61,8
Összesen	38,5	41,0	52,4

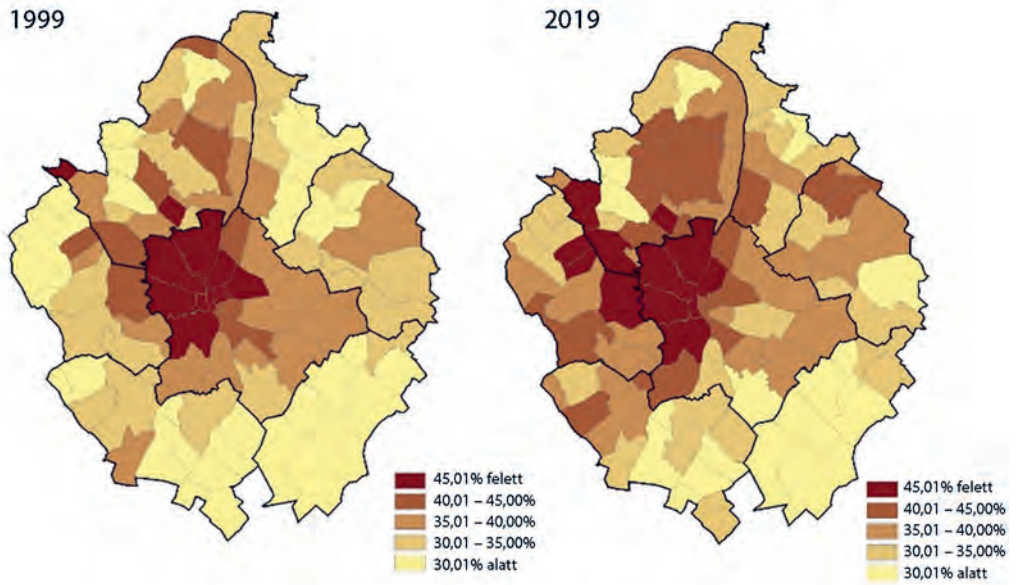
Forrás: KSH Nemzeti Számlák Főosztálya, 2019 alapján a szerző szerkesztése

A budapesti agglomeráció területén 2019-ben a pénzügyi szolgáltatások területén volt a legmagasabb az egy cégre, illetve egy dolgozóra eső bevétel (889 200 euró, illetve 316 400 euró, vagyis az országos átlag 149, illetve 282%-a). Legalacsonyabb egy vállalkozásra jutó mutatót a jogi és üzleti szolgáltatások mutatják (169 700 euró), az egy főre jutó mutató esetében pedig a költségigényesebb K+F és az alacsonyabb jövedelemtermelő képességű, nagy foglalkoztatató felsőoktatásban találkozunk (26 600 euró), amelyek az országos átlag 28 és 23%-ának felelnek meg.

A cégeknek és a cégekben foglalkoztatottak számának, valamint a bevételek abszolút és relatív nagyságának vizsgálatával jól körülhatárolható azon gazdasági ágazatok köre, amelyek húzóágazatként viselkednek a budapesti agglomeráció területén. Mindhárom mutató esetében húzóágazat az „Üzletvezetési és vezetői tanácsadás” (TEAOR’08 kód: 70, például üzletviteli tanácsadás, PR, kommunikáció). A vállalkozások száma szempontjából meghatározó tevékenységek emellett még a „Reklám” (731, például reklámügynöki tevékenység, médiareklám), az „Összetett adminisztratív szolgáltatás” (8211), a „Ruházat, kiskereskedelem” (4771), valamint a „Divat- és formatervezés” (741). A legtöbb kreatív dolgozót az „Üzletvezetési és vezetői tanácsadás” mellett a „Jogi, számviteli, adószakértői tevékenység” (69), „Munkaerőpiaci szolgáltatás” (78, például munkaközvetítés, munkaerő-kölcsönzés), a „Számítógépes programozás” (6201), valamint az „Építésmérnöki tevékenység” (711, például mérnöki tevékenység, műszaki vizsgálat) foglalkoztatják. Utóbbi kettő a legtöbb árbevételt termelő tevékenységek között is fontos szerepet játszik. Árbevételek szempontjából meghatározó tevékenységek még a „Biztosítás, viszontbiztosítás, és nyugdíjalapok” (65), illetve az „Információs szolgáltatás” (63, például adatfeldolgozás, webhoszing, világháló-portál szolgáltatás, hírügynökségi tevékenység).

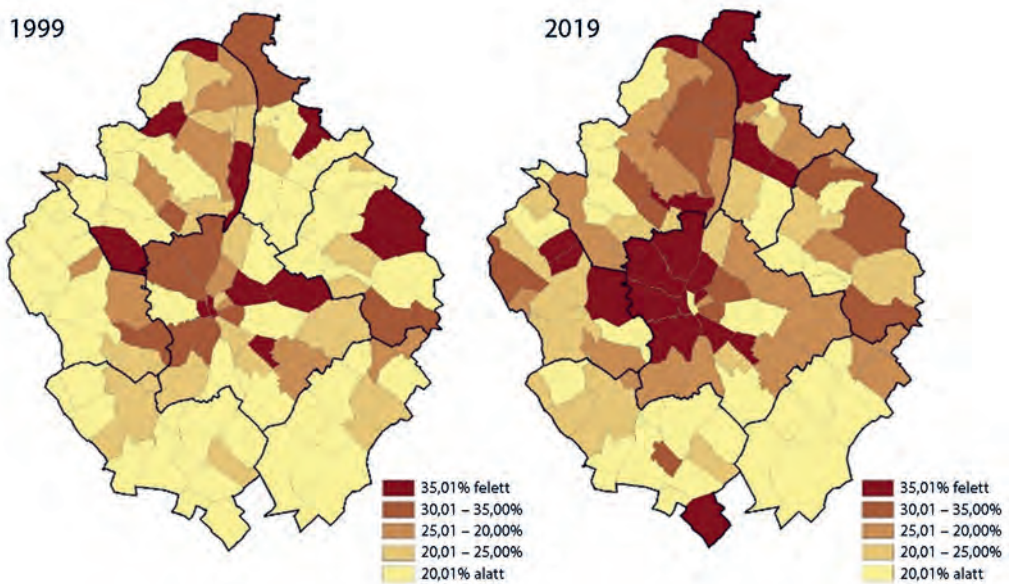
A kreatív gazdaság vállalkozásainak térbeli koncentrációját vizsgálva a budapesti városrégió belül is jelentős különbségeket figyelhetünk meg. A fővároson belül a kreatív-cégek részesedése az összes vállalkozás körében a budai oldal elitkerületeiben a legmagasabb (XII. kerület 51,6%; I. kerület 50,8%; II. kerület 50,0%), míg a külső pesti kerületekben (például Soroksár, Csepel, Rákosok) ettől számottevően elmarad. Az elővárosi övezetben szintén megfigyelhető egy északnyugat–délkeleti polaritás, ami az elmúlt két évtized szuburbanizációs mozgásaival, illetve az elitcsoportok új térfoglalásával hozható összefüggésbe.¹⁶ A 4. és 5. ábra a kreatív-cégek és foglalkoztatottak arányát mutatja a helyi gazdaságban 1999 és 2019 vonatkozásában. Az agglomeráció északnyugati szektorában találhatók azok a települések, amelyekben kiugróan magas a kreatív-cégek aránya: Budajenő (51,6%), Nagykovácsi (49,0%), Telki (48,0%), Pilisborosjenő (47,6%). A városrégió területén a kreatív gazdaság jelentősége és a cégek, foglalkoztatottak és árbevételek összesített súlya alapján az alábbi kerületek és települések emelhetők ki: I., II., VI., XI. és XII. kerületek, illetve Budajenő, Telki, Göd, Budakalász, Csobánka.

¹⁶ Timár Judit: Az agglomerálódástól a szuburbanizációig: „tértermelés” a poszt szocialista Magyarországon. In Csapó Tamás – Kocsis Zsolt (szerk.): *Agglomerációk és szuburbanizálódás Magyarországon*. Szombathely, Savaria University Press, 2006. 38.



4. ábra: Kreatívcegek aránya a budapesti agglomerációban (1999, 2019)

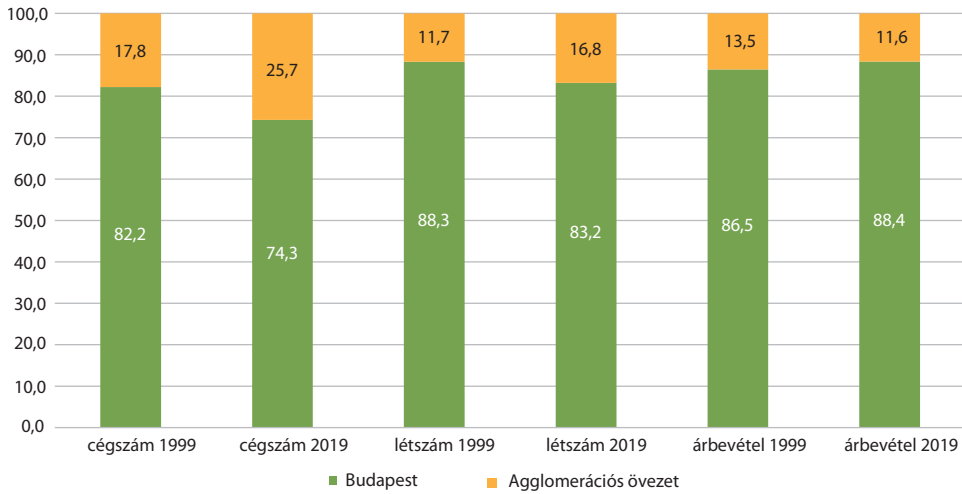
Forrás: KSH Nemzeti Számlák 1999, 2019 alapján a szerző szerkesztése. Kartográfia: Tomka Richárd



5. ábra: Kreatív foglalkoztatottak aránya a budapesti agglomerációban (1999, 2019).

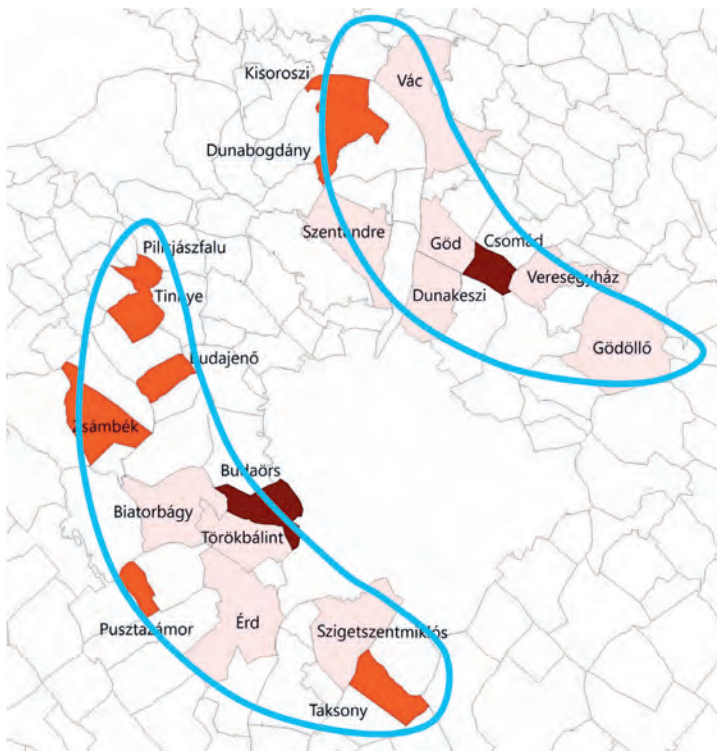
Forrás: KSH Nemzeti Számlák 1999, 2019 alapján a szerző szerkesztése. Kartográfia: Tomka Richárd

A lehetőségek kapujában: úton a kreatív és tudásintenzív Budapest felé



6. ábra: A kreatív gazdaság volumenének megoszlása Budapest és az agglomerációs övezet között (1999, 2019, %)

Forrás: KSH Nemzeti Számlák Főosztálya, 1999–2015 alapján a szerző szerkesztése



7. ábra: Legdinamikusabb kreatív gazdaságú települések az agglomerációs övezetben

Forrás: a szerző szerkesztése

A statisztikai adatok arról tanúskodnak, hogy a budapesti agglomeráción belül *az agglomerációs övezet kreatív gazdasága dinamikusabb fejlődést mutat a fővárosinál*, illetve a cégek és foglalkoztatottak számában a súlya egyre nagyobb (6. ábra). Az árbevételek vizsgálata arra enged következtetni, hogy a gazdasági racionalitás keretében elsősorban a kevésbé tőkeerős vállalkozások választják telephelyüknek az agglomerációs övezetet (kedvezőbb ingatlanárak és bérleti díjak, kedvezőbb rezsi, ugyanakkor megmarad a Budapesthez közeli kedvező földrajzi fekvés). Az ezredforduló óta különösen dinamikus volt a kreatív gazdaság fejlődése az agglomerációs övezet nyugati és déli szektorában (7. ábra) a Pilisjászfalu–Biatorbágy–Törökbálint–Érd–Taksony-tengely mentén, illetve északon és keleten a Vác–Szentendre–Dunakeszi–Veresegyház–Gödöllő-tengely mentén. Budapesten az abszolút mutatók szempontjából az V., XI. és XIII. kerület, relatív mutatók szempontjából pedig az I., V., VI. és IX. kerület fejlődési dinamikája volt kiemelkedő.

4. A budapesti agglomeráció a kreatívok szemében

4.1. A kreatív munkavállalók és cégek mobilitását befolyásoló tényezők

2006 és 2010 között az ACRE (Accommodating Creative Knowledge in the Enlarged European Union – A kreatív tudás befogadása a kibővített Európai Unióban) nemzetközi kutatás keretében kvantitatív és kvalitatív kutatási módszerekkel mélyrehatóan tanulmányoztuk a kreatív dolgozók, menedzserek és külföldiek véleményét a budapesti agglomerációról. A kutatás segítségével betekintést nyerhettünk a kreatívok mobilitását és letelepedését befolyásoló legfontosabb személyes, kemény és puha társadalmi és gazdasági tényezőkbe.

Kutatási eredményeink szerint a budapesti agglomeráció területén élő kreatívok esetében a *személyes okok, a személyes kötelékek* (például itt született, családja itt él, baráti kör) játsszák a legfontosabb szerepet abban, hogy miért választották a városrégiót lakóhelyül. A kemény és puha motivációs faktoroktól mindenképpen érdemes elválasztani és külön kezelni a személyes és családi indítékokat. Ezek ugyanis olyan erős motiváló tényezők lehetnek egy nagyvárosi régióba – jelen esetben Budapestre – történő mobilitásban, hogy az érintettek semmilyen egyéb szempontot nem vesznek figyelembe.¹⁷

Amennyiben eltekintünk a személyes motivációtól és kizárólag a kemény és puha telepítő tényezőkre fókuszálunk, elmondhatjuk, hogy a magyar és külföldi kreatív munkavállalók *döntően a kemény gazdasági tényezők miatt érkeznek Budapestre*. Ezek között meghatározó szerepe van a munkalehetőségeknek, illetve a főiskolai és/vagy egyetemi tanulmányoknak. A fenti tényezők a tudásintenzív iparágak képviselőinél egyértelműen nagyobb szerepet játszanak, míg a kreatíviparban dolgozóknál a szórakozási és kulturális lehetőségek sokrétősége rajzolódik ki az átlagosnál fontosabb tényezőként.

¹⁷ Tamás Egedy – Zoltán Kovács: *The Potentials of Budapest to Attract Creativity: The Views of High-Skilled Employees, Managers and Transnational Migrants*. Amsterdam, AMIDSt, University of Amsterdam, 2009. 16.

A kreatív cégek elsősorban ugyancsak a kemény tényezők mentén választják Budapestet: alapvetően a *piac és a munkaerőpiac mérete miatt* települnek a budapesti agglomerációba. A budapesti agglomeráció egyik legnagyobb erőssége, hogy mind gazdasági, mind társadalmi értelemben egy *kritikus tömeg* (critical mass) összpontosul a városban és vonzáskörzetében, így Budapestnek az ország egyetlen metropoliszaként, a legfejlettebb régió központjaként lehetősége van bekapcsolódni a városok nemzetközi, európai szintű versenyébe. A kreatív gazdaságban a városrégió súlya meghatározó Magyarországon, így a szektorban tevékeny vállalkozások számára helyzeti előnyt jelent a budapesti jelenlét.¹⁸ Az országban itt található a legtöbb gazdasági vállalkozás, összességében az átlagosnál lényegesen jobb az infrastruktúra (például irodapiac kínálata, modern irodaházak), így a helyi cégek – köszönhetően a nagyobb piacnak, a nagyobb keresletnek és a megrendelők számának – előnyös pozícióban vannak a vidékiekkel szemben.¹⁹

A menedzserek egybehangzó véleménye szerint a puha tényezők közül az *informális kapcsolatok meghatározó szerepet játszanak* a magyar gazdaságban, így a vállalkozások sokat profitálhatnak a fővárosi jelenlétből. Emellett megemlíthetjük, hogy Budapesten és környékén általában magasabb színvonalú jogi, pénzügyi, kereskedelmi, logisztikai stb. szolgáltatásokat vehetnek igénybe a vállalkozások.

A kreatív és tudásintenzív ágazatokban dolgozó szakemberek városon és agglomerációs zónán belüli letelepedését meghatározó legfontosabb motiváló tényezők ugyancsak a kemény faktorok köréből kerülnek ki: meghatározó a *lakás ára, a lakás mérete és a tömegközlekedés elérhetősége*. A döntési folyamatban a puha tényezőket is mérlegetlik, ezek közül a *lakókörnyezet minősége és atmoszférája* a legfontosabbak. A lakás és lakhatás tehát – végzettségtől és munkahelytől függetlenül – kitüntetett szerepet játszik a lakóhelyválasztásban, amit gyakorlatilag csak az anyagi lehetőségek befolyásolnak.²⁰

A városrégióba irányuló mobilitásban az életkornak meghatározó szerepe van. Budapestről megállapíthatjuk, hogy elsősorban a fiatalok számára nagy vonzerejű. Erős a városrégió népességmegtartó ereje, azaz aki egyszer beköltözött, ritkán akar onnan el-, illetve továbbköltözni. A fiatalabbak inkább a kemény tényezők mentén választják lakóhelyüknek a városrégiót (tanulmányok a fővárosban, munkahely és munkalehetőségek miatti költözés), míg a puha faktorok (például természeti környezet elérhetősége) inkább az idősebb, 45 év fölötti korosztályoknál jelenik meg lakóhelyválasztási preferenciaként. A belváros lakóhely szempontjából a kreatív osztály bizonyos rétegei (elsősorban a kreatíviparban dolgozó fiatalok) számára jelent célterületet.²¹ A belváros tehát ha nem is általában az egész kreatív osztályt, de annak számos képviselőjét jelenleg is erősen vonzza.

¹⁸ Balázs Lengyel – Bence Ságvári: Creative Occupations and Regional Development in Hungary: Mobility of Talent in a One-centred Transition Economy. *European Planning Studies*, 19. (2011), 12. 2073–2093.

¹⁹ Gajzágó Éva Judit – Gajzágó Gergő: Az innováció finanszírozásának lokális vetülete. *Területi Statisztika*, 59. (2019), 1. 69–96.

²⁰ Egedy–Kovács (2009): i. m. 24.

²¹ Zoltán Kovács et al.: *Everyday Life and Attitude of Creative People in the Budapest Metropolitan Region: Understanding the Attractiveness of the Metropolitan Region for Creative Knowledge Workers*. Amsterdam, AMIDSt, University of Amsterdam, 2008. 9.

A munkaadók és menedzserek a cég városrégió belüli telephelyválasztása során *elsősorban kemény tényezőket mérlegelnek*. Ezek között vezető helyen szerepel az *iroda ára, mérete és infrastruktúrája*, valamint az *iroda jó megközelíthetősége és közlekedési kapcsolatai*. A megkérdezett menedzserek véleménye szerint a városrégió területén az irodapiac megfelelő választékot nyújt, azonban jelentős árszínvonalbeli különbségek vannak Budapest és az agglomeráció között, így az iroda bérleti díja (vagy ára) telephelyválasztáskor fontos limitáló tényező a kisebb és tőkeszegényebb vállalkozások számára. Az infrastruktúra szempontjából a modern irodaházakban (például Infopark) már figyelembe veszik a sokáig dolgozó munkaerő szükségleteit is, így fitnesztermek, masszázsszalonok, bevásárlási lehetőségek is elérhetők, ami az első irodaházak felépülésekor még nem volt szempont. Az ilyen ipari parkok vonzzák a fizetőképes keresletet, elsősorban a tőkeerős közép vállalatokat.

A gazdasági szektorok és ágazatok számára az irodapiaci kínálat mellett további legfontosabb telepítő tényezők a *közlekedés, a tömegközlekedés*, illetve ezekhez kapcsolódóan az *elérhetőség* és megközelíthetőség. Kivétel nélkül minden vállalkozás figyelembe veszi ezeket a telephelyválasztás során, bár a különböző méretű cégek esetében eltérő szerepet játszanak. A cég méretének növekedésével egyre kevésbé érzékeny arra a vállalkozás, hogy honnan járnak be a dolgozók. Különös hangsúllyal szerepel viszont a telephelyválasztási folyamatban a menedzseri réteg lakóhelye. A telephelyválasztás során *az iroda környezete egyre fontosabb szempontként jelenik meg*.

Röviden érdemes szót ejtenünk még a *klaszterosodásról*, amelynek egyelőre nincsenek nagy hagyományai az agglomeráció területén, bár jelei már mutatkoznak. A klaszterosodás folyamatát, illetve a klaszterosodás jelentőségének felismerését és tudatosulását a vállalkozások vezetői rétegében eddigi vizsgálatainkkal nem sikerült egyértelműen kimutatnunk Budapesten. Az egyes szektorok és ágazatok klaszterosodása eltérő mértéket mutat a városrégió területén. Egyes alszektorokban (például IT) láthatók a klaszterosodás jelei (például Graphisoft Park, Infopark), bár egyes szakemberek véleménye szerint ez inkább mesterségesen generált folyamat, semmint természetes fejlődési irány. Ugyanakkor például az üzletvezetési és vezetési tanácsadásban klaszterosodás nem tapasztalható, míg a film-, videó- és moziszolgáltatásokkal összefüggő tevékenységek terén egyfajta „antiklaszteresedés”, széttagolódási folyamat játszódik le a menedzserek véleménye szerint.

4.2. Budapest erősségei és gyengeségei a kreatívok szerint

Budapest erősségei és gyengeségei a kreatív gazdaságban dolgozó munkavállalók és menedzserek véleménye szerint az alábbiak szerint foglalhatók össze:

Budapest esetében a városrégió legfontosabb erősségei: a) *munka- és karrierlehetőségek*, amelyek a hazai és külföldi munkavállalók számára rendkívül vonzóak; b) *a kulturális élet magas színvonala, a szabadidős, sportolási és szórakozási lehetőségek*; c) *szolgáltatások, kereskedelmi hálózatok, gasztronómia*. A puha faktorok közül a lakóhelyi

környezet, a magas színvonalat és minőséget is hordozó lakónegyedek, a város földrajzi fekvése, valamint a városra jellemző *kulturális miliő* emelhetők ki. A város előnyei a megkérdezett menedzserek többségnek véleménye szerint elsősorban a nagyváros nyújtotta *szolgáltatásokhoz* köthetők. Budapest területén, mint a nagyvárosokban általában, magasabb színvonalúak a szolgáltatások és szélesebb a kínálat. A főváros meghatározó szerepet játszik az ország kulturális életében, a kulturális iparágak nagyon erősen reprezentáltak a budapesti agglomeráció területén. Budapest a kulturális szolgáltatások terén rendelkezik a legkedvezőbb pozíciókkal. Budapest erősségeként értékelhető az is, hogy *lakónegyedek* tekintetében rendkívül sokszínű a város, a letelepedni szándékozó személyek és vállalkozások széles választékából válogathatnak.²²

A városrégio legnagyobb gyengeségei között a kemény faktorok közül *a magyar adózási rendszert emelik ki a kreatívok*. Emellett *a magas megélhetési költségeket* is feltétlenül meg kell említenünk, mivel mindhárom célcsoport véleménye szerint a fizetésekhez képest nagyon drága az élet Magyarországon, illetve Budapesten. A puha faktorok közül a *levegőszennyezést, a szennyezett környezetet és a zajt* említhetjük első helyen. Az *épített környezet elhanyagoltságát* és a *nagyvárosi életminőség romlását* fontos limitáló tényezőnek látják a kreatívok. A külföldi szemével nézve a város nagyon szép, és vonzza a turistákat, az ideérkezők épülő várost látnak, ugyanakkor az itt élők számára inkább nehezen élhető nagyvárosról van szó. A budapesti agglomeráció területén a kreatív menedzserek véleménye szerint a fejlődés egyik legnagyobb gátja a *közlekedés és a tömegközlekedés helyzete*, a legrosszabb feltételeket a város egyértelműen ezen a téren nyújtja. A gépjárművek számához viszonyítva jelenleg nagyon kevés parkolóház és parkolóhely áll rendelkezésre, a metropolisz gyakorlatilag a rendszerváltozás óta küzd a parkolási probléma megoldásával, mindeddig sikertelenül. A főváros gyengeségei között *a tolerancia*, a másság elfogadásának és a társadalom nyitottságának az alacsony szintje előkelő helyen szerepelnek. Elsősorban a menedzserek és külföldiek véleménye szerint Magyarországon rendkívül *alacsony a politikai kultúra színvonala*. Kedvezőtlen helyzetet teremt az *adminisztráció és a bürokrácia* feleslegesen magas szintje is. Legfontosabb eredményeinket a 2. táblázatban található SWOT-analízis segítségével foglalhatjuk össze.

2. táblázat: A budapesti agglomeráció SWOT-analízise a kreatív dolgozók és menedzserek véleménye alapján

Erősségek	Gyengeségek
Budapest súlya és szerepe a nemzetgazdaságban	A közlekedés és tömegközlekedés helyzete
Kedvező pozíció a kreatív gazdaságban	Együtműködés hiánya a helyi gazdaság szereplői között
Kedvező munkaerőpiaci helyzet, munka- és karrier-lehetőségek	Gyenge és nem adekvát klaszteresedési folyamat
Magas színvonalú szolgáltatások	Helyi vállalkozók stratégiai gondolkodásának gyengeségei, üzleti stratégiák hiánya
Kedvező irodapiaci kínálat	Menedzserek passzivitása és defenzív viselkedése a helyi gazdaságban
Lakónegyedek változatossága	Zöldterületek mennyisége és minősége

²² Tamás Egedy – Zoltán Kovács: The Capacity and Potentials of Budapest to Attract Creative Economy. *Hungarian Geographical Bulletin*, 58. (2009), 4. 288.

Lehetőségek	Veszélyek
Földrajzi helyzet	A nemzetgazdaság mérete, teljesítőképessége és nyitottsága
Egyes kreatív és tudásintenzív ágazatok látványos fejlődése	Politikai légkör és kultúra, bürokrácia, gazdasági szabályozás problémái
A budapesti agglomeráció vonzereje a hazai munkaerőpiacon	A köz- és felsőoktatás rendszerszintű problémái
Cégek és vállalkozások koncentrációja	Nagyfokú specializáció a KKV-szektorban
Felsőoktatás koncentrációja	A képzett és gyakorlott munkaerő árszínvonala
	Az állami támogatások szerepe egyes ágazatok fejlődésében
	Az informális kapcsolatokhoz köthető korrupció veszélye
	A szociális problémák, feszültségek és intolerancia növekvő szintje

Forrás: a szerző szerkesztése

5. Javaslatok a kreatív gazdaság fejlesztéséhez

A kreatív munkavállalók és munkaadók körében végzett többéves kutatásaink alapján megfogalmaztuk azon szakmai javaslatainkat, amelyek a kreatív gazdaság további fejlődését elősegíthetik Budapesten. A gazdasági, az épített és a társadalmi környezetet érintő fejlesztések nagyban hozzájárulhatnak a város versenyképességének a javításához.

A gazdasági környezetet érintő legfontosabb javaslatok közül kiemelhetjük, hogy Budapest „imázsában” mindenképpen sokkal jobban kell kommunikálni azt a komplex és differenciált sokféleséget, amelyet a város nyújt. Ez vonzó lehet a turistáknak és a kreatív szakmákban dolgozóknak egyaránt. Változtatni kell Budapest kommunikációs stratégiáján. Budapestnek újra kell pozicionálnia magát az európai városok versenyében, kihangsúlyozva azokat az elemeket és tényezőket, amelyekben tényleg valós potenciálokkal rendelkezik a város. Fontos kérdés az is, hogy a kiváló adottságokkal rendelkező kulturális gazdaságot fejleszti a város további forrásokkal elősegítve a fejlődését, vagy más kreatív, illetve tudásintenzív ágazatok fejlesztését fogja előnyben részesíteni a jövőben. Amennyiben a kulturális iparágakra helyezi a város a hangsúlyt, a kínálatot szélesíteni kell. Viszonylag nagy a kínálat a fiatalabb korosztályok számára, ugyanakkor korlátozottabbak a lehetőségek a középkorú és idősebb korosztályok számára. A statisztikai adatok arra utalnak, hogy a tudásintenzív iparágak jövedelmezőképessége messze meghaladja a kreatív iparágakét. Fejlesztésük tehát gazdasági értelemben mindenképpen indokoltabb. Az ország és a főváros gazdasága kevésbé támogatja a külföldi, betelepülni akaró és itt céget alapító, vállalkozni akaró kreatív munkaerőt. A rendszer nincs megfelelően felkészülve a külföldiek fogadására, illetve sem az ország, sem a főváros nem használja ki a külföldi kreatívokban rejlő lehetőségeket. Érdemes lenne erősíteni a sok éve itt élő, dolgozó és családot alapított külföldi állampolgárságú kreatívak részvételét a helyi gazdaságban.

Az épített környezetet érintő javaslatok között fontos kiemelnünk, hogy modernizálni kellene a közterületeket, a közterek tervezésére és átalakítására érdemes lenne interdiszciplináris csoportokat létrehozni, amelyben a különböző kreatív foglalkozások

képviselői (például művészek) is helyet kaphatnának. Budapesten ki lehetne alakítani egy olyan közterületet is, ahol az összes kreatív szakma képviselője dolgozhatna és árusíthatna egy helyen. Így egymást inspirálva és segítve hoznák létre művészi „termékeiket”. A különböző generációk számára olyan élő, funkciójukat jól ellátó közösségi tereket, találkozóhelyeket lenne érdemes kialakítani a közterületeken, amelyek vizuálisan is élénkítik a várost. Mindenképpen javítani kellene a közösségi közlekedés helyzetén, össze kell hangolni egymással a különböző hálózatokat, javítani kell a közlekedési hálózat integráltságán (például vasúti és elővárosi vasútvonalak összekapcsolása).

A *társadalmi környezetet érintő javaslatok* között első helyen kell megemlítenünk, hogy Budapest jövőbeli fejlődését és versenyképességét társadalmi szempontból a tolerancia alacsony szintje hátrányosan befolyásolja. Az állam vagy a fővárosi önkormányzat hosszú távú stratégiát és programot dolgozhatna ki a szélsőséges nézetek terjedésének kezelésére. Az intolerancia szintjének csökkentése érdekében a gyermekeket és a fiatalokat érzékenyíteni lehetne, természetesen a nemzeti értékek hangsúlyozásával és szem előtt tartásával. A magasan képzett kreatívok Magyarországra telepedésének gazdasági és kulturális előnyei is lehetnek. A külföldi magasan képzett kreatívok bevándorlását és letelepedését segíteni lehetne egy mentori rendszer felállításával, amely az ideérkező magasan képzett külföldieket segíti a mindennapokban, beilleszkedésben és letelepedésben.

Összegző gondolatok

A rendszerváltozás után a gazdaság nemzetköziesedésének, a külföldi működő tőke beáramlásának, valamint a multinacionális vállalatok megjelenésének köszönhetően felgyorsult a gazdasági fejlődés Magyarországon. A sok szempontból a fordista tömegtermeléshez hasonlatos államszocialista gazdaság romjain egy szolgáltatásokon alapuló, rugalmas tőkefelhalmozás szilárdult meg, miközben a munkamegosztás új térbeli rendje jött létre. Az 1990-es évek közepétől hazánk gazdasága gyors ütemben modernizálódott, s 2000 után a kreatív gazdaság fejlesztése egyre jobban a nemzeti, regionális és helyi gazdasági stratégiák középpontjába került. A kreatív gazdaság megerősödött Magyarországon és Budapesten, s különösen a tudásintenzív iparágak előretörése volt látványos az elmúlt két évtizedben. A fenti folyamatnak köszönhetően Budapest szerepe felértékelődött és a budapesti agglomeráció súlya jelentősen nőtt a magyar kreatív gazdaságon belül, amit a válságok sem voltak képesek érdemben megtörni.

A kreatív gazdaság megerősödése hazánkban újfajta területi egyenlőtlenségeket gerjesztett. A kreatív gazdaság növekvő térbeli koncentrációja miatt a tradicionális nyugat-keleti lejtőt a gazdaságban egyre inkább a Budapesttől való távolság váltja fel.²³ A korábbi centrum-periféria, fejlett-elmaradott relációk tehát már nem elsősorban térségi szinten, hanem a településhierarchián belül jelentkeznek. A kreatív gazdaság aktívan alakítja

²³ Egedy Tamás: *A kreatív gazdaság városföldrajza a budapesti agglomeráció példáján*. Budapest, Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont, 2021. 74.

és átformálja Budapest földrajzi környezetét, aminek köszönhetően az ezredforduló óta fokozatosan átalakult Budapest társadalma, gazdasága, és nem utolsósorban a város fizikai környezete és térbeli megjelenése. A nagyvárosi kötődésben a hagyományos közgazdasági tényezők (agglomerációs tényezők, klaszterek) mellett a városi terekhez köthető előnyök (kulturális diverzitás, szabadidős terek és személyes kapcsolatrendszerek széles kínálata) éppúgy szerepet játszanak, mint a történelmi múlt.

A versenyképességre fókuszáló neoliberális városfejlesztési politika infrastruktúra-fejlesztéseivel elősegítette a kreatív gazdaság térbeli koncentrációját és fejlődését a budapesti agglomeráció területén. Mindazonáltal kiélezte a térbeli egyenlőtlenségeket és az elmúlt három évtizedben annyi negatívumot hozott a felszínre és annyira ellentmondásos volt, hogy a hozzá fűzött reményeket végső soron nem váltotta be. Napjainkban a városrégió, Budapest belső területei és a város közigazgatási határain túli területek megannyi társadalmi, gazdasági és nem utolsósorban politikai problémával küzdenek. A városon belüli és a város körüli fejlődésben nagyobb hangsúlyt kellene helyezni a helyi szükségletekre és igényekre, amihez kiváló lehetőséget nyújtana a még rendelkezésre álló tartalék területek és barnamezős területek körültekintő fejlesztése. A város újragondolásával, egy újragondolt város felépítésével, illetve ebben a folyamatban a kreatív gazdaság nyújtotta előnyök aktívabb és sikeresebb kihasználásával valóra válhatnának a korábbi évtizedek egyelőre megvalósulatlan városfejlesztési célkitűzései.

Köszönetnyilvánítás

A könyvfejezet az NKFIH K128717 számú „Progresszív városföldrajz – A városverseny meghatározó tényezői Magyarországon” projekt támogatásával készült.

Felhasznált irodalom

- Csomós, György – Lengyel Balázs: Mapping the Efficiency of International Scientific Collaboration Between Cities Worldwide. *Journal of Information Science*, 46. (2020), 4. 575–578. Online: <https://doi.org/10.1177/0165551519842128>
- Egedy Tamás: *A kreatív gazdaság városföldrajza a budapesti agglomeráció példáján*. Budapest, Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont, 2021.
- Egedy, Tamás – Kovács Zoltán: *The Potentials of Budapest to Attract Creativity: The Views of High-Skilled Employees, Managers and Transnational Migrants*. Amsterdam, AMIDSt, University of Amsterdam, 2009.
- Egedy, Tamás – Kovács Zoltán: The Capacity and Potentials of Budapest to Attract Creative Economy. *Hungarian Geographical Bulletin*, 58. (2009), 4. 281–294.
- Egedy, Tamás – Kovács Zoltán – Szabó Balázs: Changing Geography of the Creative Economy in Hungary at the Beginning of the 21st Century. *Hungarian Geographical Bulletin*, 67. (2018), 3. 275–291. Online: <https://doi.org/10.15201/hungeobull.67.3.5>
- Florida, Richard: The Flight of the Creative Class: The New Global Competition for Talent. *Liberal Education*, 92. (2006), 3. 22–29.

- Gajzágó Éva Judit – Gajzágó Gergő: *Az innováció finanszírozásának lokális vetülete. Területi Statisztika*, 59. (2019), 1. 69–96. Online: <https://doi.org/10.15196/TS590104>
- Glaeser, Edward L. – Joshua D. Gottlieb: The Wealth of Cities: Agglomeration Economies and Spatial Equilibrium in the United States. *Journal of Economic Literature*, 47. (2009), 4. 983–1028.
- Hartley, John: Creative Industries. In Hartley, John (szerk.): *Creative Industries*. Carlton, Blackwell, 2005. 1–40.
- Kézai Petra Kinga – Rechnitzer János: A kulturális és kreatív ipar társas vállalkozásainak teljesítménye a magyar nagyvárosokban, 2008–2018. *Területi Statisztika*, 62. (2022), 2. 218–248. Online: <https://doi.org/10.15196/TS620204>
- Kovács, Zoltán – Egedy Tamás – Földi Zsuzsa – Keresztély Krisztina – Szabó Balázs: Budapest: *From State Socialism to Global Capitalism. Pathways to Creative and Knowledge-Based Regions*. ACRE Report 2.4. Amsterdam, AMIDSt, University of Amsterdam, 2007.
- Kovács, Zoltán – Egedy Tamás – Földi Zsuzsa – Keresztély Krisztina – Szabó Balázs – Balogi Anna: *Everyday Life and Attitude of Creative People in the Budapest Metropolitan Region: Understanding the Attractiveness of the Metropolitan Region for Creative Knowledge Workers*. Amsterdam, AMIDSt, University of Amsterdam, 2008.
- Kovács Zoltán – Egedy Tamás – Szabó Balázs: A kreatív gazdaság földrajzi jellemzői Magyarországon. *Tér és Társadalom*, 25. (2011), 1. 42–62. Online: <https://doi.org/10.17649/TET.25.1.1772>
- Lengyel, Balázs – Ságvári Bence: Creative Occupations and Regional Development in Hungary: Mobility of Talent in a One-centred Transition Economy. *European Planning Studies*, 19. (2011), 12. 2073–2093. Online: <https://doi.org/10.1080/09654313.2011.633825>
- Lukovich Tamás: A kulturális gazdaság és Budapest – úton egy lehetséges jövőképhez. In Enyedi György (szerk.): *A magyar városok kulturális gazdasága*. Budapest, MTA Társadalomkutató Központ, 2005. 55–74.
- Mészáros Rezső – Boros Lajos – Nagy Erika – Nagy Gábor – Pál Viktor: *A globális gazdaság földrajzi dimenziói*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 2010.
- Musterd, Sako – Marco Bontje – Caroline Chapain – Kovács Zoltán – Allen Murie: *Accommodating Creative Knowledge. A Literature Review from a European Perspective*. Amsterdam, AMIDSt, University of Amsterdam, 2007.
- Pratt, Andy C. – Thomas A. Hutton: Reconceptualising the Relationship Between the Creative Economy and the City: Learning from the Financial Crisis. *Cities*, 33. (2012). 86–95. Online: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2012.05.008>
- Scott, Allen J.: Creative Cities: Conceptual Issues and Policy Questions. *Journal of Urban Affairs*, 28. (2006), 1. 1–17. Online: <https://doi.org/10.1111/j.0735-2166.2006.00256.x>
- Timár Judit: Az agglomerálódástól a szuburbanizációig: „tértermelés” a poszt szocialista Magyarországon. In Csapó Tamás – Kocsis Zsolt (szerk.): *Agglomerációk és szuburbanizálódás Magyarországon*. Szombathely, Savaria University Press, 2006. 35–51.

Vákát

A szerzőkről

† **Beluszky Pál** a Debreceni Kossuth Lajos Tudományegyetem földrajz szakán szerzett diplomát 1959-ben. Három évig középiskolában tanított, majd az MTA Földrajztudományi Kutatóintézetében tudományos munkatársként, később tudományos főmunkatársként dolgozott. Kutatási területe a településföldrajz, ezen belül a városföldrajz, a városok vonzáskörzete, több időkeresztmetszetben vizsgálta a Kárpát-medence hierarchikus rendszerét, majd a hátrányos helyzetű területek problémakörével foglalkozott. 1984-ben az újjászervezett MTA Regionális Kutatások Intézete alapító tagja lett. 1970-ben lett a földrajztudomány kandidátusa, 1994-ben az MTA doktora. Kutatási területe a faluföldrajzzal és a történeti földrajzzal bővült. Mintegy 26 könyve és több mint 200 tanulmánya jelent meg. 1989-ben és 2021-ben rész vett a Magyarország Nemzeti Atlasza munkálataiban. 1990-ben Széchenyi-díjjal, 2004-ben Deák Ferenc Kutatási Díjjal, 2006-ban a Magyar Köztársasági Érdemrend Tisztikeresztjével, 2016-ban pedig a Magyar Érdemrend Középkeresztjével ismerték el munkásságát. A kötetben olvasható tanulmány a szerző halála után jelent meg.

Dövényi Zoltán az MTA doktora (2003), professor emeritus a Pécsi Tudományegyetemen. Közel fél évszázados tudományos pályafutása alapvetően a társadalomföldrajzra terjed ki, foglalkozott a társadalmi feszültségek földrajzi aspektusaival, a munkaerőpiac térszerkezeti problémáival, a hazai és a nemzetközi vándorlás folyamataival, az urbanizáció rendszerváltozás utáni sajátosságaival. Hosszabb ideje kutatója a szociálgeográfia és a történeti földrajz hazai problémakörének, az utóbbi években pedig érdeklődése egyre inkább a politikai földrajz és a geopolitika felé fordult.

Egedy Tamás geográfus az MTA doktora, a Budapesti Gazdasági Egyetem docense, a Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézetének tudományos főmunkatársa. Meghatározó szerepet játszott Magyarországon a lakótelepek fizikai, társadalmi és gazdasági környezetének komplex vizsgálatában, a hazai nagyvárosokban zajló városrehabilitáció társadalmi környezetre és életminőségre gyakorolt hatásainak feltárásában. Az elmúlt évtizedben kiemelkedő eredményeket ért el a kreatív gazdaság hazai fejlődési trendjeinek és városföldrajzi sajátosságainak kutatásában. A földrajztudomány vezető hazai folyóiratainak a szerkesztője, a Magyar Földrajzi Társaság alelnöke.

Fonyódi Mariann PhD, okleveles építészmérnök, urbanista, a Budapesti Műszaki Egyetem, Építészmérnöki Kar, Urbanisztika Tanszékének docense. A történeti városi örökség megőrzésével, városmegújítással foglalkozik kutatásaiban és oktatóként, valamint a gyakorlatban tervezőként is, mind települési, mind építészeti léptékben.

Jeney László geográfus, egyetemi docens. A regionális földrajz és a gazdaságföldrajzi elemzési módszerek (területi egyenlőtlenségi vizsgálatok) kutatója. Szűkebb kutatási területe a kelet-közép-európai nagyvárosok közötti fejlődési különbségek elemzése. A Budapesti Corvinus Egyetem Gazdaságföldrajz és Városfejlesztés Tanszékének egyetemi oktatója, a BCE ETDT Társadalomtudományi Terület elnöke. Az OTDT Fizika, Földtudományok és Matematika Szekció szakmai bizottságának tagja. A Magyar Földrajzi Társaság főtitkára.

Kiss Kornélia PhD, egyetemi docens, a Budapesti Gazdasági Egyetem Turizmus Tanszékének vezetője. Szakmai pályafutását a nemzetközi turisztikai és szállodaipari tanácsadónál, a Horwath HTL Hungary-nél kezdte, a nemzeti turisztikai marketingért felelős Magyar Turizmus Zrt. kutatási tevékenységét közel egy évtizeden át irányította. A turisztikai felsőoktatásban 2015 óta dolgozik. Kutatási területei az életminőség és jóllét, a szabadidő, a turizmusmarketing, illetve a turisztikai fogyasztói magatartás.

Kovács Zoltán az MTA rendes tagja, az ELKH Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézetének kutatóprofesszora, a Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszékének tanszékvezető egyetemi tanára. Szűkebb szakterülete a társadalomföldrajz, azon belül a városföldrajz. Tudományos kutatásai kiterjednek hazánk és a kelet-közép-európai térség városfejlesztésének átfogó vizsgálatára. Ennek során foglalkozott a városok belső térszerkezetének átalakulásával, a lakóhelyi mobilitás kérdésével, a leromlott városnegyedek megújításának társadalmi-környezeti feltételeivel, valamint a fenntartható városfejlesztés jelenkori kihívásaival.

Michalkó Gábor az MTA doktora, geográfus, turizmuskutató, a Pannon Egyetem Gazdaságtudományi Karának professzora, a CSFK Földrajztudományi Intézet tudományos tanácsadója. Három évtizedes szakmai pályafutását a turizmus transzdiszciplináris tudománnyá formálásának, valamint a turisztikai felsőoktatás fejlesztésének szentelte. Legfontosabb kutatási témái a városi turizmus, a bevásárlóturizmus, a turizmus és életminőség, továbbá a turizmusbiztonság.

Molnár Dóra PhD, okleveles biztonság- és védelempolitikai szakértő, szakvizsgázott jogász. A Nemzeti Közszerződési Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar Nemzetközi Biztonsági Tanulmányok Tanszékének oktatója, valamint az egyetem Eötvös József Kutatóközpont Kiberbiztonsági Kutatóintézetének kutatója. Főbb kutatási témái a stratégiai biztonsági kérdések, nemzeti és nemzetközi biztonság, a kiberbiztonság jogi, védelmi, stratégiai aspektusai.

Pál Viktor 1992-ben végzett földrajz–történelem szakos középiskolai tanárként a József Attila Tudományegyetem Természettudományi Karán. Doktori kutatásai során az egészségföldrajz irányzataink adaptációs lehetőségeivel, a népesség egészségi állapotának térbeli egyenlőtlenségeivel foglalkozott. PhD-fokozatot a Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Karán szerzett 2006-ban, majd 2015-ben habilitált a Szegedi Tudományegyetemen. Fő kutatási területe az egészségföldrajz, emellett turisztikai, területfejlesztési és gazdaságföldrajzi kutatásokban is részt vett. Jelenleg

a Szegedi Tudományegyetem Természettudományi és Informatikai Kar Földrajzi és Földtudományi Intézet Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék egyetemi docense.

Székely Gáborné Fényes Elek-díjas statisztikus, több hazai lakásvizsgálat irányítója. A magyar lakáspiaci mutatószámok fejlesztése mellett tevékenysége elsősorban a lakásszektor működésére, térbeli folyamataira és társadalomstatisztikai vonatkozásainak vizsgálatára terjed ki. A Központi Statisztikai Hivatal Lakásstatisztikai osztályának vezetője.

Szendi Dóra, PhD a Miskolci Egyetem Világ- és Regionális Gazdaságtani Intézetének adjunktusa. Emellett 2016 óta a Hantos Elemér Gazdálkodás és Regionális Tudományi Doktori Iskola titkára. 2019. novembertől a Magyar Regionális Tudományi Társaság Észak-magyarországi tagozatvezetője. Fő kutatási területe a regionális tudományok, azon belül a területi egyenlőtlenségek elemzése, különös tekintettel a kelet-közép-európai periférikus régiók felzárkózására. Ebben a kutatási témában rendelkezik PhD-fokozattal is. Projektmunkák terén is rendelkezik tapasztalatokkal, főként az EU-s projektekben.

Sikos T. Tamás az MTA doktora, Klauzál Gábor-díjas közgazdász, egyetemi tanár. A marketingföldrajz hazai megalapítója, illetve a kiskereskedelem térbeli kérdéseinek elemzője, a regionális kutatások módszertanának, a falu és város problematikájának kutatója. Szűkebb kutatási területe az élelmiszer-ellátási láncok sérülékenységeinek kérdése, a fenntartható kereskedelem elemzése. A Miskolci Egyetem Hantos Elemér Gazdálkodás- és Regionális Tudományi Doktori Iskolájának vezetője, a Vezetéstudományi Intézet egyetemi tanára.

Tiner Tibor a földrajztudomány kandidátusa, Akadémia-díjas közgazdász-geográfus, az MTA CSFK Földrajztudományi Intézetének ny. tudományos főmunkatársa. A hazai közlekedési, távközlési és településföldrajzi kutatások tematikai megújítója, módszertanuk továbbfejlesztője. Elismertek a komplex kistérség-fejlesztési folyamatok sokoldalú feltárását, és a régiófejlődés infrastrukturális feltételeinek tudományos megalapozását szolgáló vizsgálati eredményei. Hosszú ideig docensként oktatott a révkomáromi Selye János Egyetemen (Szlovákia), valamint a Szent István Egyetem Gazdaságtudományi Karának doktori iskoláiban.

Uzzoli Annamária 1999-ben szerzett földrajztanári egyetemi diplomát az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Karán. Doktori kutatásának témája az egészségi állapotban tapasztalható társadalmi-területi különbségek magyarországi vizsgálata volt. PhD-fokozatát 2004-ben szerezte meg az Eötvös Loránd Tudományegyetemen. Egészségföldrajzi vizsgálataiban az egészségegyenlőtlenségek területi és földrajzi vonatkozásaival foglalkozik. Az utóbbi években a koronavírus-járvány az egészségi állapotra és az egészségügyi ellátásra gyakorolt hatásait kutatja. Jelenleg a Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézetében tudományos főmunkatárs.

Vákát

Budapest létrejöttének 150. évfordulója kiváló alkalom arra, hogy számba vegyük és megfogalmazzuk a fővárosunkat érintő legfontosabb kérdéseket, kutatandó témaköröket. A kötet szerzői e feladatra vállalkoztak: részletesen foglalkoznak Budapest történetével, fejlődésének fő vonalaival, valamint jövőjének várható alakulásával is.

A társadalom és gazdaság térbeli megoszlását elemezve megkerülhetetlen annak vizsgálata, hogy hol van Budapest helye, illetve mi a szerepe a régió városainak rendszerében. Jól ismert, hogy Pest, Buda és Óbuda 1873-as egyesítésével nyílt meg annak lehetősége, hogy a főváros az Osztrák–Magyar Monarchia Béccsel rivalizáló társközpontjává, egyben a Kárpát-medence centrumává váljon. Magyarország fővárosa volt ez idő tájt a társadalmi és technikai modernizáció hídfőállása, amely elsősorban iparának köszönhetette, hogy világvárossá válhatott.

A történelem nagy megrázkódtatásait túlélve, az egyre inkább kiteljesedő globalizáció korában a kelet-közép-európai nagyvárosok kétségtelenül országaik motorjaivá váltak, egyúttal esélyt is kaptak pozícióik megerősítésére a nemzetközi városhierarchián belül. Ám kérdés, hogy ez Budapest vagy versenytársai esetében elvezethető-e a nagytérsegi vezető szerephez. Könyvünk, egyebek mellett, erre is igyekszik megadni a választ.

