

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