

SZAKDOLGOZAT

Horváth Ábel

2024



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem
Szent István Campus
Vidékfejlesztés és Fenntartható Gazdaság Intézet
Vidékfejlesztési agrármérnöki alapképzési szak

A Budapest-szindróma, az agglomeráció gazdasági elemzése

Belső konzulens:	Dr. Péli László egyetemi docens
Belső konzulens intézete/tanszéke:	Vidékfejlesztés és Fenntartható Gazdasági Intézet/Vidék-és Területfejlesztési Tanszék
Készítette:	Horváth Ábel

Gödöllő

2024

Tartalomjegyzék

1.	<i>Bevezetés és célkitűzések</i>	4
2.	<i>Szakirodalmi áttekintés</i>	5
2.1.	Település formák	5
2.2.	Városok kialakulása	7
2.3.	Középkori városok kialakulása	8
2.4.	Urbanizáció	10
2.5.	Középkori magyar városok	12
2.6.	Az ország újjáépítése a habsburg birodalom alatt	13
2.7.	Magyarország település hálózata és urbanizációja 1850 és 1910 között	14
2.8.	A magyar település hálózat a két világháború között	16
2.9.	A magyar települések a ii. Világháború után	16
2.10.	Budapest története	17
2.11.	A budapesti agglomeráció története	18
2.12.	A budapesti agglomeráció napjainkban	20
3.	<i>Alkalmazott módszerek</i>	22
4.	<i>Eredmények és értékelésük</i>	23
5.	<i>Következtetések és javaslatok</i>	35
6.	<i>Összefoglalás</i>	36
7.	<i>Irodalomjegyzék</i>	37
7.1.	Táblázatok és ábrák jegyzéke	39

1. BEVEZETÉS ÉS CÉLKITŰZÉSEK

Dolgozatomban a budapesti agglomerációt szeretném megvizsgálni, különböző statisztikai adatok alapján.

A témát azért választottam mert a Covid járvány miatti kiköltözések felhívták a figyelmemet az agglomeráció fontosságára, és a mai napig tartó folyamatos költözések és az egyre több fejlesztésnek is köszönhetően Magyarország egyik leggyorsabban fejlődő területe lett. Legfőképpen az ingázás és a közlekedés megoldása vonzott ebben a témában. A tanulmányaim alatt pedig a legjobban a statisztikai adatok alapján történő területi elemzések keltették fel az érdeklődésemet.

A dolgozatomban először a település formákat szeretném kutatni majd onnan áttérni az első városok kialakulására. Ezt követi a középkori városok kialakulása, és azoknak az urbanizációját akarom megvizsgálni, után áttérek a magyar települések változásának vizsgálatára, hogy a középkortól egészen a rendszerváltásig hogyan figyelhetjük meg az urbanizáció hatásait a településeken. Legvégül pedig Budapest kialakulást és a főváros körüli agglomeráció kialakulást vizsgálom meg. Kutatásomban pedig az elmúlt 10 év adatai szerint vizsgálom meg a budapesti agglomerációt, és arra keresem a választ, hogy a rendszerváltás óta folyamatos fejlődés történt az agglomerációban.

A célom azokra a kérdésekre választ kapni, hogy a Covid hatása miatt létrejött növekvő szuburbanizáció továbbra is megfigyelhető-e. Ezek mellett, hogy a nagy kiköltözések száma miatt nagyobb hangsúly kerül-e az agglomerációs települések infrastruktúrájának fejlesztésére és hogy ezek miatt több figyelem kerül a tömegközlekedés fejlesztésére. Hogy így visszaszorítsák az egyre jobban növekvő autós forgalmat, valamint csökkentsék az emberek biológiai lábnyomát. Ezek mellett arra is választ szeretnék kapni, hogy Budapest mennyire is befolyásolja az agglomeráció gazdasági szerepét és hogy tényleg igaz-e az az állítás, hogy az agglomerációban élők nagyrésze Budapestre jár dolgozni.

Legfontosabb célom az, hogy a budapesti agglomeráció állapotát és annak fejlődését tudjam bemutatni statisztikai adatok alapján.

2. SZAKIRODALMI ÁTTEKINTÉS

2.1. Település formák

Mielőtt rátérnék az első városok kialakulására és az urbanizációra előtte be szeretném mutatni, hogy milyen település formákról is beszélhetünk.

Nagy Zoltán úgy fogalmazta meg hogy „A település a földrajzi tér olyan rendszere, amely azon túl, hogy lakóhelyet biztosít egy embercsoportnak, legalább egy további jellegzetes térfunkcióval is rendelkezik.” (Nagy, 2018)

Kétféle alaptípusa van a településeknek: az ideiglenes és állandó települések. Ideiglenes településformák megtalálhatóak az afrikai nomád népek köreiben vagy például rövid időre létrehozott kutatóállomásoknál. Az állandó településekhez tartoznak azok a helyek, ahol a lakóhely vagy a munkavégzés helye egy állandó helyhez van kötve. (Az emberek többsége ma már ilyen típusban él). Az állandó települési típust még további csoportokra tudjuk bontani. Idetartoznak a magányos és csoportos települések. A magányos (szórványos) települések egy vagy két épületet tartalmaznak, amiket nevezhetünk szórványtelepüléseknek. A Magyar Néprajzi Lexikon azt írja a szórvány településekről, hogy ezek, „Az emberi megtelepedésnek az a módja, amelynél az egyes lakóházak – a hozzájuk tartozó gazdasági épületekkel együtt – térben elkülönülnek egymástól.” (Andrásfalvy, 1982) Ilyenek lehetnek például a tanyák, szállások vagy az Amerikában ismert farmok, ranch-ek. Ezekben a közös pont, hogy mindegyik szolgálhat lakhelyként és mezőgazdasági üzemként is. A csoportos települések pedig több lakásból álló települések, ahol a lakások térben határosak egymással.

A legismertebb település formák a falvak és a városok. A két település formának elhatárolásával még a mai napig is problémák szoktak akadni. A legnagyobb probléma az, hogy a város fogalma igen komplex, ezért a szakirodalomban nem is nagyon lehet találni univerzálisan elfogadott fogalmat, mivel többféle szempont szerint is meg lehet fogalmazni, hogy mi is az a város. Nagy Zoltán szerint három féle szempont szerint tudjuk megfogalmazni, hogy mi a város:

Jogi szempontból a város egy kiváltságos hely, amely különbözik a környezetétől. Ez nem jelent nagy különbséget a gyakorlatban viszont bizonyos helyzetekben a város önkormányzatának hatásköre és felelőssége különböző lehet.

Statisztikai szempontból egy meghatározott népesség számot jelölnek ki, és a kijelölt határ feletti települések városnak tekinthetők. Az is elterjedt módszer lett, hogy nem a népesség szám szerint, hanem népsűrűségi kritériumhoz kötik, hogy mi és mi nem nevezhető városnak.

Az utolsó szempont pedig az építészeti szempont. A legfontosabb adat, amit szükséges az a beépített sűrűség. A beépített sűrűség: „a területfelhasználási egységek területén elhelyezhető épületek valamennyi építményszintjének összesített bruttóalapterülete és a területfelhasználási egységeknek a köztük lévő, településszerkezetet nem meghatározó közterületek területével növelt területének viszonyszáma.” (MiMi, dátum nélk.) A hagyományos vidéki tevékenységek általában több földterületet igényelnek, míg a városokban kevesebb a földterület, és jobban kiépítettek. Így az értékek és az árak mindig magasabbak.

A településeket szétszthatjuk funkcióik szerint is. A legalapvetőbb típus a lakó- vagy alvótelepülések. Közös jellemzőjük, hogy az éjszakai lakosság száma jelentősen meghaladja a nappali lakosságét, és olyan agglomerációk részei, ahol a lakó- és munkahely közötti térbeli elkülönülés egyre nagyobb. Funkcióik szerint jelentős szerepe van a foglalkoztatási funkciónak is. Ide tartozhatnak az agrár települések. Igaz azok inkább a falusi településekhez tartoznak. (Nagy, 2018)

A legjellegzetesebb település típus az ipari város vagy ipari falu. Ezek a települések főleg a bányá településekből alakultak ki, amelyek sajátos társadalommal és kultúrával rendelkeztek. Másik fontos funkció lehet egy településnek, ha a település egy közlekedési csomópont. Ez főleg a terciér szektornak köszönhető. Emellett egy másik nagyon fontos típus, ami a terciér szektorhoz tartozik az üdülő települések. Az üdülő települések méretük, formájuk és földrajzi elhelyezkedésük szerint nagyon eltérőek lehetnek. A hagyományos értékeket és gyönyörű természetet kínáló kis, távoli falvaktól a klasszikus üdülőfalvakig és a környezetüktől elszigetelt, újonnan épült szállodavárosokig nyújtanak kényelmet az oda látogatóknak.

Ma már lényegében a globális város olyan szerepet tölt be, ahol a központi funkciók, nevezetesen a vállalatirányítás és a pénzügyi szolgáltatásokkal kapcsolatos funkciók találkoznak. Ezekben a globális városokban található az úgynevezett HQ (az angol headquarter), amely a mai nagyvállalatok központjai szoktak lenni. Ezekhez a településhez kapcsolódhatnak még az úgynevezett egyetemi városok, amelyek a kutatás és fejlesztés központjai.

Legvégül pedig a településeket méretük szerint is típusokra lehet osztani. Itt a használt meghatározás általában a népesség száma szerint történik. Az ENSZ kategóriái szerint 20 ezer fő felett beszélhetünk arról, hogy egy település város, de ez országokként változó lehet.

Hazánkban a következő számadatok alapján döntjük el, hogy hova is tartozik egy adott település:

A település metropolisznak számít, ha 1 millió fő feletti a népessége. A következő típus a nagyváros, egy település akkor lehet nagyváros, ha a népessége meghaladja a 100 ezret. Ezt követi a középváros, amely 20 ezer és 100 ezer közötti lélekszámmal rendelkezik. Az utolsó két típus pedig a kisváros és a községek. Kisváros akkor egy település, ha 5 ezer és 20 ezer közötti népességgel rendelkezik. Község pedig meg 5 ezer fő alatti létszámú település lehet. (Nagy, 2018)

Természetesen még vannak más típusú települések is. A községnél kisebbek települések a kistelepülések, aprófalvak és a törpefalvak. A metropolisznál is vannak nagyobb település típusok viszont hazánkban nincsenek ilyen települések. Ezek a megavárosok és a megalopoliszok.

2.2. Városok kialakulása

Az első települések közel 5000 évvel ezelőtt jöttek létre, amelynek lakói már nem csak arra törekedtek, hogy megtermeljék és megszerezzék a napi szükségleteikhez szükséges élelmiszert, hanem már más tevékenységekre is képesek voltak. „Kézműiparosok, papok, kereskedők, katonák, uralkodói udvarok jelentek meg e néhány településben: ezek voltak az első városok.” (Enyedi, 2016). Más települések azért tudtak kiemelkedni, mert képesek voltak többlet élelmiszert termelni a nem termelő városi lakosság számára. Viszont, hogy ezek a feltételek teljesülhessenek kifejezetten kedvező éghajlati körülményekre volt szükség. Ezért magyarázható meg hogy az első nagy városi kultúrák nagy folyó völgyekben alakultak ki. Ilyen területek voltak például Mezopotámia, a Nílus-völgye, Kína és India. Így jött létre az öntözéses földművelés. Az öntözéses földművelés olyan gazdálkodási forma, amelynek lényege, hogy a folyók vizét csatornarendszerrel juttatták el a művelni kívánt föld területre. Azért is volt jó ez a földművelés Egyiptomban mivel a Nílus áradása a megfelelő időben következett be, és nem veszélyeztette a termést, a csatornák pedig csak azért léteztek, hogy vizet biztosítsanak az öntözéshez. Így a települések képesek voltak gyümölcsöket - fügét, gránátalmát szőlőt - és gabonaféléket - árpa, köles, búza - termesztettek, valamint zöldségeket is - fokhagymát, petrezselymet salátát, hagymát káposztát, retket, termesztetni. Az öntözéses gazdálkodás segítségével több embert lehetett ellátni egy adott területen, mint az esőre támaszkodó mezőgazdasággal. Ezek mellett ezeken a területeken szintén megélhetést nyújtott

a madarászat, halászat vagy vadászat. Ennek köszönhetően a városok hatalmi helyzete lehetővé tette a többlettermék elvétele, és ezeknek a feltételeknek köszönhetően jött létre egy újabb „népességrobbanás”. (Enyedi, 2016)

Óriás települések jelentek meg a falvak között, amelyek sűrű lakónegyedekkel és azokon belül pedig maradandó monumentális kő- és téglapítményekből épültek. Enyedi György (2016) szerint a városoknak már megszületésekor olyan jellemzői voltak, amelyek kivétel a legfejlettebb országok ma is ugyan úgy érvényesek: erősebbnek és fejlettebbnek látszanak a falvaknál.

2.3. Középkori városok kialakulása

Lőrinc László (2016) szerint a középkori városokat nem a népességük vagy a gazdagságuk, hanem a jogi státuszuk tette különlegessé. A városokat csak a király adóztathatta meg kollektíven, a városi bíróság saját "törvényei" szerint ítélezhetett a falain belül elkövetett bűncselekmények felett, és a királyi udvar kivételével minden belső ügyről a választott tanácsuk döntött, de másvilági vagy vallási hatalom nem avatkozhatott bele az életükbe. „Lehet saját katonaságuk, és hadat viselhetnek (viszont nem kötelesek harcolni, mint a nemes hűbéresek), pénzt verhetnek, piacot tarthatnak, bárkit befogadhatnak falaik közé, s nem tartoznak sem robottal, sem más járadékkal földesúrnak. Személyükben szabadok, senki házasságukba, elköltözésükbe, hagyatékozásaikba, életvitelükbe kívülről bele nem szólhat. Egyszóval, ha az adót megfizetik, a falakon belül a maguk urai.” (Lőrinc, 2016)

A városok kiváltságai és az önkormányzatának mérete városonként eltérő volt, viszont egy települést csak akkor lehetett városnak nyilvánítani, hogy ha rendelkezett velük. Ezért a város maga egy kis állam volt már a létező nagyobb államon belül. Ebben a tekintettel szemben voltak a keleti városok, amelyek az országot irányító államszervezet központjai voltak. Míg a keleti városokban a legfontosabb épület a helytartóé, azaz magáé az uralkodóé volt, addig a nyugati városokban a városháza, a város saját irányító testületének központja volt a legfontosabb épület. Valójában sok korlátozott szabadságú városban is volt a hűbérúrnak egy helytartója, aki átvette az önkormányzatot, és irányította a város életét. Ennek a helytartóihatáskörnek a hatalma természeténél fogva korlátozott volt, és idővel egyre korlátozottabbá vált, majd végül eltűnt.

A városi társadalom nyugaton szintén jellegzetes volt, míg keleten a lakosok státusza és foglalkozása változó volt, a parasztok, a közszolgálatban álló katonák és a köztisztviselők

jelentős arányt képviseltek, addig nyugaton a *communa* - „Polgárjoggal rendelkezők jogilag egységesen szabad emberek városi közössége.” (Lőrinc, 2016) - alkotta a városokat.

Keleten a különböző csoportokat gyakran falak választották el egymástól, míg nyugaton a falak inkább egyesítették a különböző csoportokat.

Az igazságszolgáltatás igazságosabbá vált, és már nem az isteni ítéleten, a szokásokon és a hagyományokon volt a hangsúly, hanem a tanúk meghallgatása és az írott törvények betartása és követése volt a cél. A polgárokat városi közösségek, baráti és együttműködési esküvel létrehozott közösségek kötötték. „Ez az azonos jogúak horizontális (vízszintes) közössége volt egy olyan korban, amikor a vertikális (függőleges) viszonyok, az alá-fölé rendelődés (hűbériség, egyház) volt a jellemző.” (Lőrinc, 2016). Nyugat-Európában a XIII. században megsaporodtak és felvirágoztak a városok. Kelet-Közép-Európában következő két évszázad inkább a városfejlődés időszaka volt, de városokat ritkábban és nem a helyi fejlődés eredményeként, hanem többnyire a király kérésére, nyugatról érkező telepések (*hospesek*) segítségével alapították. A *hospes*, akit görögül *xeniosznak* mondtak, mivel a latinban nem volt külön kifejezés rá, ezért a *hospes* egyszerre jelenthetett egyszerű vendéget vagy vendégbarátot. (Takács, 2013)

Azoknak a városoknak a kialakulásában, amelyek nem rendelkeztek önkormányzattal fontos szerepet töltött be a mezőgazdaság fellendülése, az árutermelés, a pénzgazdálkodás kialakulása. A városokat olyan helyek közelében alapították, ahol sok utazó megállt, például püspökségek, királyi paloták, zarándokhelyek, kereskedelmi útvonalak kereszteződései, völgyek, hidak és kompok közelében. A XI.-XII. századtól fogva ezeken a helyeken telepedtek le azok a parasztok, akik a kézművesség felé kezdtek orientálódni, mellettük a kereskedők is ezeken a helyeken telepedtek le és így hozták létre a kézműves falvakat. Ezek később közösségekké és községekké alakultak. Ezeken a településeken a már az előző században létrejött távolsági kereskedők céhei szolgáltak mintául. A céhek tagjai segítettek egymásnak adósságaik kifizetésében, védtek és támogatták az otthon maradó családokat, segítettek egymást szerencsétlenség esetén, és felesküdték, hogy utazás közben fegyverrel védekeznek. A városi kommunák hasonló "egyesületek" voltak, amelyek főcélja a kiváltságok megszerzése volt. Ehhez olyan társadalmi struktúrára volt szükség, amely garantálta a szabadságot és a függetlenséget, vagyis ahol értelme volt *communa*-ba állni, hogy egymást tudják segíteni. Nyugat-Európában azonban a hatalom megoszlott a király és az egyház között, a világi hatalom pedig még inkább megoszlott a hűbértartók között. A kiváltságokért harcoló közösségek gazdagok és kitartóak voltak ezért a király számára világos

volt, hogy olyan kiváltságokat adjon nekik, ami lehetőséget adott a további fejlődésükben. Ilyenek például a vásártartás, önkormányzat, adók belső elosztása stb.

Így a városoktól származó folyamatos adók értékesebbek voltak a király számára, Ráadásul az erősebb, saját hadsereggel rendelkező városok az uralkodó szövetségeseivé válhattak.

2.4. Urbanizáció

Az urbanizáció az egyik leggyakrabban használt fogalom a város földrajzban, de pontos meghatározása nem olyan egyszerű. Maga a kifejezés a latin "urbs", azaz "város" szóra épül. Nagy Zoltán az alábbiak szerint fogalmazta meg az urbanizációt: „Urbanizáció nem más, mint a városfejlődés folyamata, amely magába foglalja a városodást és a városiasodást.” (Nagy, 2018)

A városodás az urbanizációnak a fejlődő országokra jellemző mennyiségi alfolyamata, amelyben a városok száma, lakosainak aránya és társadalmi-kulturális szerepe növekszik. A városiasodás pedig az urbanizáció minőségi alfolyamata, amely a fejlett országokhoz hasonlóan csökkenti a városok és a falvak közötti gazdasági és infrastrukturális szakadékot, fokozza a városi életmódot és javítja a vidéki lakosság életkörülményeit. (Nagy, 2018)

Az urbanizáció 4 szakaszra lehet bontani:

Városrobbanás: Ez az abszolút sűrűsödésnek is nevezett időszak a városi népesség gyors növekedésével jár együtt. A városfejlődés "felszálló" szakaszaként is értelmezhető. A viszonylag egyenletes, lassú növekedés évszázadai után gyors növekedés következik be, majd a szakasz végén ismét lassulás történik. Ennek okai sokrétűek és összefüggenek egymással. A népességrobbanás ebben az időszakban következik be, és kezdetben jelentős túlnépesedést eredményez, különösen a vidéki területeken. A városi boomot ennek a népességnek a városokba áramlása váltja ki, ahol mind a "push", mind a "pull" tényezők fontos szerepet játszanak. A „push” faktor azok az okok, ami miatt úgy dönt az ember, hogy elakarja hagyni a települését, ilyenek lehetnek például kevés munkalehetőség, természeti katasztrófák, nem megfelelő egészségügy és oktatás. Vagy esetleg nincsenek megelégedve a politikai vezetéssel vagy akár háború van a területen. A „pull” faktorok azok az okok, amelyek az embert egy adott településhez vonzza. Ilyenek lehetnek például a jobban fizető álláslehetőségek, megfelelő egészségügy és oktatás, biztonságérzet és jobb lakhatási körülmények. Ez a jelenséget a legjobban az angol ipari forradalom alatt lehetett megfigyelni. Itt kellett a vidéki

embereknek a döntést meghozniuk, hogy megpróbálnak a vidéken megélhetést biztosítani vagy beköltöznek a nagy ipari városokba. A Római Birodalom óta ekkor jelentek meg az újabb egymillióst határt is túllépő városok. (Nagy, 2018)

Szuburbanizáció: Maga a szó a „suburbia” szóból ered. Ezt a kifejezést a Róma városfalain kívüli a környező lankákon letelepedő előkelőkre használták. Vagyis maga a szuburbanizáció az a folyamat amikor a népesség a központban fekvő városnegyedekből a perem és elővárosba vagy a környező településekre, az agglomerációba költözik. Ezt a folyamatot a legjobban az elmúlt években lehetett megfigyelni a COVID 19 járvány alatt amikor Budapestről tömegesen vándorolta ki az agglomerációba. Ilyenkor a város népessége csökken és vele párhuzamosan az agglomerációé pedig növekszik. (Nagy, 2018)

Két fázisa lehet a szuburbanizációnak:

Korai fázis: a kiköltöző lakosság megtartja a városi munkahelyét, ezért mindennap ingázik a lakhelye és munkahely között.

Érett fázis: később a munkahelyek száma a városban csökken és az agglomerációban pedig növekszik.

Dezurbanizáció: Az urbanizációnak ez az a szakasza amikor a népesség a városokból a vidéki területek felé mozog így tehát a városi népségnek nem csak a koncentrációja, hanem az abszolút értéke is csökken. Ez a szakasz az 1970-es években indult el a fejlett országokban. Ez a jelenség nem csak az elővárosi és agglomerációs területeket érinti, mint a szuburbanizációnál, hanem a távolabbi eldugott vidéki területeket. Ennek bekövetkezéséhez egy értékrendi változás vezetett, ahol a környezet és nyugalom nagyobb előtérbe került az emberek életében. (Nagy, 2018)

Reurbanizáció: A reurbanizáció a negyedik szakasza az urbanizációnak. Ez az a folyamat amikor a város egyes városrészeit tömegesen elkezdik rehabilitálni. A leromlott városnegyedeket újjáépítik és luxus lakó és üzleti negyedekké alakítják. Ezzel a városban elkezdődtek a társadalmi és fizikai változások. Ez új beáramlást eredményez a megújult belvárosi negyedekbe. Az első három szakasszal ellentétben nincs olyan fejlett ország, ahol ezt a szakaszt önálló egzisztenciális szakaszként ismerik el. Ez azt jelenti, hogy még ott is, ahol a nagyvárosok még a korai szakaszban vannak, a reurbanizáció folyamata egyes városi területeken már megkezdődött. (Nagy, 2018)

2.5. Középkori Magyar városok

Magyarország területén kifejezetten a Dunántúlon és a Duna mentén a XI.-XII. században számos ázsiai, és nomád stílusú város jött létre. Ez arra utalt, hogy ezek mind népes települések voltak rendszeres piacokkal és folyamatos kereskedelemmel, viszont nem lehet ezekre a településekre azt mondani, hogy nyugati stílusúak. Mivel nem rendelkeztek önkormányzatokkal, nem kaptak a királytól semmiféle kiváltságot, Az itt élők mind különböző foglalkoztatottsággal rendelkeztek és nem elsősorban kézművességgel, mint ahogy az nyugaton lehetett megfigyelni. Sőt voltak olyan állattenyésztők, mint például a pásztorok, akik tavasszal elhagyták a lakhelyüket és csak késő ősszel tértek vissza. E városok fejlődését a római örökség is befolyásolta. Ezek a települések, egykori szenthelyeken és kereszténytemetőknél maradtak fenn vagy éledtek újjá nagyobb településekké. A Dunántúl település szerkezetének szempontjából fontosak voltak a római kori utak és a félig lebontott római kori kőépületek is. A létrejövő fejedelmi, törzsfői, majd királyi, püspöki és ispáni székhelyek lettek a városok főbb pontjai mivel ezekre a helyekre sok ember ellátogatott és ezért ide érkeztek a kereskedők is és itt tartották meg a vásárokat. A főbb központokban már a XI. században is létrejöttek a heti piacok. A kereskedők főként zsidók, muzulmánok és görögök voltak. A helyi termékek mellett orosz szőrméket, bizánci fegyvereket és luxuscikkekét is árultak. „Feltehető, hogy a kézműipar sokkal kevésbé volt jelentős, mint a kereskedelem, és hogy a kézművesek jelentős része ekkor még a falvakban élt, szakmák szerint elkülönülve, ahogy erre a falunévek utalnak (Takácsi, Ács, Teszér, Gerencsér stb.).” (Lőrinc, 2016)

A XIII. század végére viszont megváltoztak a Magyarországi települések, városok szerkezetei. A legtöbb régi város elvesztette fontosságát, voltak, amelyek átalakultak és létrejöttek új települések is. Ezek a városok a XIII. században már a korábban is említett nyugati típusú szabad királyi városok voltak. Ebben a városokban nagyon sok francia, és olasz ember telepedett le mivel a III. keresztes hadjárat melyet a francia király indított az országon haladt át. Így történt meg hogy egyre több város átvette a nyugaton már ismert kiváltságokat mivel az itt letelepedő katonák már ismerték ezeket a kiváltságokat és kiharcolták őket.

Az első kiváltságlevelet III. István adta a Fehérváron letelepedett latinoknak, amely autonómiát, vámmentességet és az új telepesek befogadásának jogát tartalmazta. (A tatárjárás előtt csak néhány hospes kapott városi kiváltságokat.) Viszont nem ők lettek a város kizárólagos urai mivel a király nem mondhatott le a városban lévő egyházi földekről. Ezért az egyház megtartotta a piaci bérleti díjak egy részét, bizonyos ingatlanokat és földeket, valamint

a városban lévő jobbágyok bíraskodásának jogát is. Ez a helyzet korábbi más városokban is hasonló volt.

Több kisebb településen megfigyelhető volt, hogy a német telepesek betelepülésével kialakult új városok, amelyek már a város joghatósággal rendelkeztek. Léteztek földesúri szabad városok és mezővárosok is. A mezővárosok meglehetősen széles körű autonómiát élveztek. A földesúrnak erős beleszólása volt mindenbe, de ezen település lakószai polgároknak tekintették magukat és élni tudtak szabadságjogaikkal is.

A királyi kiváltságos városokban a legnagyobb hangsúly a kereskedelmen volt. Jelen volt a kézművesipar, de az csak inkább fejlődő félben volt. A legtöbb városi kézműves a környéken található kézműves falvakból telepedett be. Viszont nem tűnt el a mezőgazdaság se, ami az első városokban igen létfontosságú volt. Magyarországon főleg a szőlőtermesztéssel foglalkoztak. A legtöbb új város pedig nem a Dunántúlra vagy a Dunához jött létre, hanem inkább az ország szélein.

A középkori Nyugat-Európa sajátos település formái, megjelentek Magyarországon is de csak 100 évvel később.

2.6. Az ország újjáépítése a Habsburg birodalom alatt

1711 előtt lévő két évszázadában történő folyamatos háborúskodásnak és az emberek, a vagyon és a kulturális értékek tömeges pusztulása után a Magyar Királyság országaiban élő népek élvezhették az évtizedekig tartó belső békét és az újjáépítés korát. A XVIII. század nagy részét a településhálózatok, az anyagi infrastruktúra és az intézményrendszerek újjáépítése és átszervezése, valamint a korábban törökök által megszállt területek újra telepítése töltötte ki.

Szinte egy második honfoglalásra volt szükség a törökök által megszállt területek benépesítéséhez, amelyek Magyarország szűkebb területének csaknem felét foglalták el. Míg az egykori magyarországi és erdélyi királyi területeken a török kor nem zavarta meg a fejlődés folyamatosságát, és a középkorban kiépült kultúrtáj többé-kevésbé megmaradt, addig az Alföld és a Délkelet-Dunántúl fejlődése megszakadt, és a táj, a településhálózat, és a népsűrűség gyökeresen megváltozott. Míg a Dunántúl törökök által elfoglalt területein az erdők és a bozótosok előre törtek, addig az Alföldön a régi erdők nagy része eltűnt és a területek csaknem felét a víz uralta.

A törökök által nem érintett területeken a településhálózatok és településformák a középkori alapokon fejlődtek tovább. A leggyakoribb település fajta a szalagtelkes falu volt. Ezeknek a falvaknak pedig többféle változata volt. Ilyen volt az út menti és a patakok melletti falvak. Ezeknek a településeknek jellemzői azok voltak, hogy a falun keresztül végig menő utca vagy patak két oldalán voltak a telkek. A másik település forma a sorfalvak voltak melyek olyan települések, ahol a sávós szántóföldek az úttól a falu határáig húzódnak. Itt a lakóházak és gazdasági épületek, valamint szántóföldek, rétek, legelők és erdők voltak találhatóak. Az ilyen településeken nincs különbség a belső és külső telkek között. A török megszállás alatt álló területeken nemcsak a táj, hanem a településhálózat is jelentősen megváltozott. A Közép- és Dél-Alföldön, valamint a Kelet-Dunántúlon jellemző volt az utcás-soros településtípus. A XVIII. század elejére a falvak többsége eltűnt és elhagyatottá vált.

Az oszmán megszállás alatt a falvak lakói biztonságosabb mezővárosokba költöztek. Ez a középkorifalu területétbekebelező agrárvárosok és óriásfalvak koncentrációjához vezetett. Ezeknek a településnek lakói többnyire állattenyésztéssel foglalkoztak a környező nagy földeken. Ezekben a városokban és falvakban sajátos településmodell alakult ki, amelyet a településföldrajz és a néprajz tudomány kébaltelkes, kertes, szálláskertes vagy ólaskertes településnek neveztek el. „Ez szabálytalan alaprajzú, megosztott település, ahol térben elválík egymástól a lakóhely és a gazdasági tevékenység telephelye.” (Romsics, 2007)

A XVIII. század első felében a magyar város hálózatott a késő középkori kereteken belül átszerveződött. A városok többsége európai mércével szerény méretű vásárok és céhes iparok központjává alakultak. A XIX. század elejéig a Magyarország legnagyobb települése Debrecen volt, amely 29 ezer lakossal rendelkezett. Debrecenen kívül pedig 6 magyar város volt, amely meghaladta a 20 ezer lakost. Ebben a korszakban Magyarországon 8 település nyerte el szabad királyi városi jogállást, így tehát a XIX. század elején így nézett ki a magyar város hálózat: 44 szabad királyi város, 7 püspöki város és csaknem 700 mezőváros. (Romsics, 2007)

2.7. Magyarország település hálózata és urbanizációja 1850 és 1910 között

Hazánkban az 1880 után felgyorsult az urbanizáció. A belső migráció a kisebb településekről a nagyobb településekre irányult.

„1869 és 1910 között az 1000 lakoson aluli kis településeken élő lakosság száma 8 százalékkal csökkent, az 1000 és 5000 közötti nagyságrendű helységeken élők száma 29

százalékkal nőtt, az 5000-en felüli településeken élők száma viszont több mint megkétszereződött. Az 5000-nél több lakossal bíró települések száma 4 évtized alatt 239-ről 417-re, lakosságuk 2,9 millióról 6,2 millióra emelkedett. Ezeken a településeken 1869-ben a lakosság 21,3 százaléka, 1910-ben pedig már 33,7 százaléka élt (Horvátországban 12,3 százalék, Ausztriában 27,2 százalék).” (Romsics, 2007)

1869-ben a szabad királyi városok lakossága 1,2 millió volt, ami az ország lakosságának mindössze 8,9 százalékát tette ki. A városok jogállásának rendezését a 1870-es években végezték el. A rendezést követő új kialakult város hálózat 25 törvényhatósági jogú és 106 rendezett tanácsú város városletrejöttét jelentette. A 131 város lakossága 1869-ben 1,2 millióról 1890-re 2,4 millióra növekedett, vagyis megduplázódott. (Romsics, 2007)

Ez azzal is magyarázható, hogy ez az időszak alatt az egész országnak a népessége is növekedett közel 30 százalékkal. 1890-re a teljes lakosság 16,1 százaléka élt városban, ami 1850-hez képest 4 százalékkal nőtt. Ezek az adatok pedig csak tovább nőttek mivel 1910-re 138 várossal rendelkeztek a magyar korona országai melyeknek lakosainak száma 3,7 millió volt, amely az egész ország 20,2 százalékát tette ki. (Romsics, 2007)

A magyar városok urbanizációja a XIX. század második felében vett minőségi fordulatot, mivel elkezdtek a vasúthálózatok kiépítését és nagyiparok kezdtek kialakulni. Fontos szerepet játszott az urbanizációban a kiterjedt és differenciált iskolahálózat, a modern közigazgatás és igazságszolgáltatás, valamint ezek különböző szervezetei. 1850 és 1890 között azok a városok tudtak a legtöbbet fejlődni melyek rendelkeztek vasúthálózattal, mivel ezek később vasúti csomópontokká tudtak átalakulni.

A magyar városfejlődés különlegességét az Alföldön lehetett megfigyelni. Az Alföldön majdnem 30 olyan város/község volt, amelynek lélekszáma meghaladta a 10 ezer főt. Viszont ezeknek a városoknak mind a külsője, a népesség foglalkozása és társadalmi felépítése különbözött a Nyugat és Közép európai hasonló típusú városokkal szemben. Különlegessége az volt, hogy ezeknek az agrárvárosoknak hatalmas határa volt és a lakosság 30 százaléka a környező tanyákon élt és nem a városban. Ezeknek a városoknak a lakosságának közel kétharmada mezőgazdaságból élt. Viszont ezekre a településekre nem lehetett nagy falvakként tekinteni mivel tipikus városi funkciókat töltöttek be. Rendelkeztek regionális piacokkal, közigazgatással, iskolákkal. Ezek mellett pedig egyes települések vasúti csomópontok voltak és az 1880-as években már az iparosodás is megfigyelhető volt.

2.8. A magyar település hálózat a két világháború között

Az ország településállománya és településhálózata jelentősen megváltozott a két világháború között, 1918-ban 139 városi jogállású településsel rendelkezett az ország. Ez a szám 1920-ra mindössze 47-re csökkent. Az új trianoni határok meghúzása után a tíz regionális központból csak Pécs, Debrecen és Szeged maradt meg. A két világháború között próbált hozzájuk csatlakozni Miskolc, Győr és Székesfehérvár. (Romsics, 2007)

Az 1920-ban meghúzott új határok mentén új településhálózatok jöttek létre. A trianoni határok készítésekor nem vették figyelembe az évszázadok során kialakult racionális hierarchikus viszonyokat és a centrum-periféria viszonyokat. Ennek következtében a nagyvárosok elvesztették vonzáskörzetük kisebb-nagyobb részét, és nagy területek maradtak súlypont nélkül. (Romsics, 2007)

Ebben az időszakban az urbanizáció csak Budapestre és a környékére korlátozódott. Az ipari települések előretörése le lassította az alföldön található agrárvárosok fejlődését. Ezeknek az Alföldi agrárvárosoknak a népessége 1920 és 1941 között csupán 17 %-kal nőtt. Viszont a sok változás ellenére ebben az időszakban a magyar város hálózat fejlődése hasonló pályán haladt, mint az elmúlt évtizedekben. (Romsics, 2007)

2.9. A magyar települések a II. világháború után

1950-ben átalakult a magyar megyerendszer, ami ahhoz vezetett, hogy egyes városok elvesztették megyeszékhelyi rangjukat. Ilyen volt Esztergom, Gyula, Makó stb. Viszont más települések pedig megkapták a megyeszékhely rangot. Például Tatabánya, és Békéscsaba. (Kollega Tarsoly (szerk.), 1997)

1950-től napjainkig jellemző, hogy Magyarországon a város hálózat folyamatosan növekedett és a városok száma gyarapodott. Persze ez nem folyamatos növekedés volt. Például a korai szakaszban (1950-1965) még visszafogott volt a városfejlesztés és mindössze csak 9 település kapott városi jogállást. A következő szakaszban (1965-1980) már lényegesen több település nyerte el a városi jogállást. Összesen 45 település kapta meg. Ezeknek a településeknek már túlnyomó része földrajzi szempontból is városoknak lehetett állítani. (Kollega Tarsoly (szerk.), 1997)

Az 1980-as évek közepén pedig a szocialista rendszer fellazulást követően még könnyebb volt városi jogállást szerezni. Korábban szigorú feltételeknek kellett megfelelni, de

1980-as évek végére a városi jogállás megadása pusztán bürokratikus eljárás lett. 1996 végén már összesen 206 db város volt Magyarországon. A legújabb adatok szerint pedig 2022-ben összesen 348 város található az országban. (Kollega Tarsoly (szerk.), 1997)

2.10. Budapest története

Igazi európai nagyvárosnak Magyarországon Budapestet lehetett tekinteni. Amely 1873-ban jött létre az 54 ezer fővel rendelkező Buda, a 16 ezer fős Óbuda és a 200 ezer fős Pesttel. Így jött létre a mai formában ismert Budapest. A Duna két oldalán fekvő három testvérváros évtizedekkel az egyesülés előtt már egy nagy városnak volt tekinthető. Az országnak a forgalmi és kulturális központja volt. (Kollega Tarsoly (szerk.), 1997)

Budapest ezután a gyors növekedés időszakába lépett, amely az ipar, a bankszektor, a kereskedelem, a tudomány és a kultúra szinte példátlan mértékű koncentrációjához vezetett Közép-Europában. 1869-ben a városnak 270 ezer lakosa volt, amely 1910-re 880 ezer lakosra nőtt, és ezzel Európa nyolcadik legnagyobb városa lett. 1880-ig Budapest lakossága kizárólag bevándorlással gyarapodott, 1880 után azonban a természetes szaporodás is hozzájárult a népességnövekedéshez. A főváros körül egy jelentős elővárosi gyűrű jött létre, és az ebbe a területbe tartozó 21 településnek 1910-ben 230 ezer lakosa volt. Ettől kezdve Budapest és környéke szoros kapcsolatban állt egymással. (Kollega Tarsoly (szerk.), 1997)

Az I. világháború után és Trianoni békeszerződés után Budapest fontossága még jobban megerősödött az országban. Budapest az egyik napról a másikra egy 21 millió lakosú ország fővárosából mindössze 7,6 milliós ország első számú városa lett. 1910-ben az ország lakosságának 4,2 százaléka élt Budapesten, míg 1920-ra a főváros részesedése elérte a 11,6 százalékot. A korábban említett Budapest gyors népességnövekedése a két világháború között már csak lassú sebességgel folytatódott. De ez a lassú növekedés is elég volt ahhoz, hogy 1930-ra hogy a budapesti lakosok száma meghaladja az 1 millió főt.

A II. világháború után elkezdődött a közigazgatási reform. Ennek a reformnak köszönhetően elindult Budapest és annak agglomerációjának közigazgatási egyesítése. Ezért hét várost és 16 községet csatoltak Budapesthez. Ezzel a főváros népességének a száma 1,6 millióra emelkedett. (Kollega Tarsoly (szerk.), 1997)

Az 1956-os forradalmat követően az ország új vezetésének többet kellett tennie az emberek életkörülményeinek javítása érdekében, hogy csökkentse a feszültségeket.

Megkezdődött a város újjáépítés. Ezért lakótelep építési programot indított a kormány, hogy csökkentse a lakosság megélhetési problémáit. (Kollega Tarsoly (szerk.), 1997)

Még ha egyes házakat fel is újítottak, gyakran rossz minőségű anyagokból tették ezt meg, és sok eredeti műemléket megsemmisítettek az olcsóbb megoldások nevében. De a kormány központja Budapesten maradt, és minden állami és pártintézmény a fővárosban volt, így a város nem veszítette el fontosságát.

A rendszerváltást követően a Budapest jobban fejlődött, mint más magyar települések, és növelte gazdasági potenciálját. A szocialista ipari üzemek bezárása sok új munkahelyet teremtett, különösen a szolgáltatási és a kereskedelmi szektorban. Itt a legalacsonyabb a munkanélküliségi ráta és a legmagasabb az egy főre jutó átlagjövedelem is. A fővárosban egyre fontosabbá vált a történelmi épületek megőrzése, amelyet az értékes lakóépületek rekonstrukcióját támogató programokkal szerették támogatni. A felújítási hullám színházakat, fürdőket, múzeumokat, könyvtárakat, parkokat, utakat, felüljárókat, közlekedést, egészségügyi és szociális szolgáltatásokat is érint. (Kollega Tarsoly (szerk.), 1997)

2.11.A budapesti agglomeráció története

Mielőtt rátérnék a budapesti agglomeráció történetére tisztázni szeretném, hogy mi is az az agglomeráció. A KSH szerint az agglomeráció fogalma az alábbi:

„Az agglomeráció olyan településcsoport, amelyen belül a központ és a közelében fekvő települések között sokrétű és szoros kulturális, gazdasági, kommunális és szolgáltatási kapcsolatok jönnek létre.” (KSH, 2015)

A kialakuló agglomeráció Pest és Buda határában található két kisebb földesúri településből állt, amely Albertfalva és Újpest volt. Még szintén az agglomerációhoz tartozott Budai hegységben található szász falvak, amik a török hódoltság után jöttek létre. Ide tartozott Budakalász, Csobánka, Solymár, Budakeszi, Csepel, Soroksár, Dunaharaszti. Végül pedig délről a Grassalkovich-birtok, északról a Károlyai birtokai alkották a kialakuló agglomerációt. (Holló Szilvia (szerk.) & Sipos (szerk.), 2002)

Az 1870 és 1895 közötti időszakban az elővárosok kiterjedése és új kapcsolatok voltak a jellemzőek. A volt Grassalkovich birtok felparcellázása az 1860-as években feltűnő változásokhoz vezetett. Majd ezt követte a Kispesten és Erzsébetfalván történő parcellázások. Az ide települők legfőbb célja a fővárosi előnyök megőrzése és az olcsóbb vidéki élet egyesítése volt. Az ideletelepedők között voltak nyugdíjasok, vasutasok, és kistisztviselők is.

Ezt a folyamatot elősegítette, hogy 1872-ben létrejött a társaskocsi-járat a pesti lóvasút végállomásáig, így elérhetővé váltak a pesti és kőbányai munkahelyek. (Holló Szilvia (szerk.) & Sipos (szerk.), 2002)

Az 1890-es években az agglomeráció és a városhatáron túli telepek gyors népességnövekedésbe kezdtek, főleg a budapesti piacokra dolgozó kisiparosok és kisvállalkozók lakhelyein.

A XIX. század végén az elővárosi közlekedés fejlődése jelentős hatással volt az agglomerációs folyamatra: Az 1880-as és 1890-es években kiépített regionális vasúthálózat megteremtette az elővárosi közlekedés alapjait. A századfordulóig több MÁV-vonal kötötte össze a fővárost az elővárosokkal. Néhány évvel később a villamosok budapesti bevezetése után az elővárosokra tovább terjedt a hálózat. Az elővárosi közlekedés kiépülése után nem volt akadálya a napi ingázásnak, a fővárosi létesítmények rendszeres használatának, valamint az elővárosi és külvárosi települések összekapcsolásának. A század végére mintegy 17 ezer ember utazott naponta a fővárosba és vissza, ami felgyorsította a külvárosi ipar fejlődését. (Holló Szilvia (szerk.) & Sipos (szerk.), 2002)

A külvárosokban négy nagy ipari övezet jött létre. Újpesten modern ipar fejlődött, és a század végére 4600 ember dolgozott a feldolgozóüzemekben. A gyors és kényelmes közlekedés fejlődése után a tisztviselők és alkalmazottak nagy száma is az elővárosokba költözött. Viszont ezeket a területeket így is az ideiglenesség, zsúfoltság, állandó változás és a rossz infrastruktúra jellemezte, mint például a burkolatlan utcák, rengeteg sár, vízvezeték vagy közvilágítás hiánya. Viszont ez az I. világháború előtt változni tűnt. A telepek és elővárosok közigazgatási önállóságot nyertek és elkezdtek megépíteni a legfontosabb intézményeket és kiépíteni a közműveket.

Az I. világháborút lezáró trianoni béke az agglomerációra is nagy hatással volt. Mivel az előző fejezetnél említettem a trianoni béke után még nagyobb hangsúly nehezedett Budapestre. Az agglomerációban hat városjogú település volt. Ide tartozott Újpest, Rákospalota, Pestszentlőrinc, Pestszenterzsébet, Kispest, Budafok. (Holló Szilvia (szerk.) & Sipos (szerk.), 2002)

Nagyszabású állami beruházások is támogatták az agglomeráció iparosodását és gazdasági fejlődését és elindult a terület urbanizációja is. Tovább növekedett a Budapestre ingázók száma. 1930-ban 33 ezren, a második világháború előtt pedig már több mint 40 ezren ingáztak. A külvárosokba és falvakba ingázók száma folyamatosan nőtt. A buszközlekedés fejlődésével a budai hegység falvai is közelebb kerültek a fővároshoz. Itt is elkezdett kialakulni néhány minőségi kertvárosi település.

1950. január 1-jén Budapest és 23 peremtelepülésének egyesítésével létrehozták Nagy-Budapestet. Budapesthez csatolt települések többsége más településekkel került összevonásra és jöttek létre kerületként. Így tehát a korábban említett agglomeráció beleolvadt a fővárosba. A Nagy-Budapest új határain túl ezért létrejött egy új agglomeráció, amelynek népessége gyorsan nőtt. Ez azért volt mivel a fővárosba való letelepedést feltételekhez kötötték és ezért az embereknek nem volt más lehetőségük, mint hogy az agglomerációba telepedjenek le és minden nap beengázzanak a fővárosba. Ez az ingázó életforma volt a legjellemzőbb az agglomerációban, ami befolyásolta a települések életét, fejlesztését és a szerkezetét.

Az 1950 és 1960-as évek alatt jellemző volt a gyors népesség növekedése, ezért itt is megjelent, mint ahogy az előző fejezetben írtam a lakó parkok építése. Az század eleji állapotok viszont nem nagyon változtak az agglomerációban. Még ebben az években is hiányos infrastruktúra, kedvezőtlen lakásviszonyok és zsúfoltság volt jellemző. Ez a helyzet csak az 1980-as évekre kezdett javulni. (Holló Szilvia (szerk.) & Sipos (szerk.), 2002)

1989 után csökkent a fővárosnak a munkaigénye és ezért az agglomerációba csökkent az új betelepülők száma. A településekre jellemző volt a stagnáló lélekszám. Viszont a fővárosból nőtt a ki költözők száma. Ezeket a költözéseket valószínűleg az olcsóbb életkörülmények és nyugalom motiválta. Tömegesen jöttek létre a vállalkozások az agglomerációban, ami javított az ott lakók munkaerő piaci helyzetüket és növelte a községek adóbevételeit. Ezek növelték az agglomeráció önkormányzatainak gazdasági helyzetét és így javult az infrastruktúra is.

2.12.A budapesti agglomeráció napjainkban

Napjainkban a budapesti agglomerációhoz az alábbi települések tartoznak:
„ a 89/1997. (v.28.) Kormányrendelet szerint: BUDAPEST, Alsónémedi, Biatorbágy, Budajenő, Budakalász, Budakeszi, Budaörs, Csobánka, Csomád, Csömör, Csörög, Délegyháza, Diósd, Dunabogdány, Dunaharaszti, Dunakeszi, Dunavarsány, Ecsér, Érd, Erdőkertes, Felsőpakony, Fót, Göd, Gödöllő, Gyál, Gyömrő, Halásztelek, Herceghalom, Irszég, Kerepes, Kisoroszi, Kistarcsa, Leányfalu, Maglód, Majosháza, Mogyoród, Nagykovácsi, Nagytarcsa, Ócsa, Órbottyán, Páty, Pécel, Perbál, Pilisborosjenő, Piliscsaba, Pilisjászfalu, Pilisszántó, Pilisszentiván, Pilisszentkereszt, Pilisszentlászló, Pilisvörösvár, Pócsmegyer, Pomáz, Pusztazámor, Remeteszőlős, Solymár, Sóskút, Szada, Százhalombatta, Szentendre, Szigethalom, Szigetmonostor, Szigetszentmiklós, Sződ, Sződliget, Tahitófalu,

Taksony, Tárnok, Telki, Tinnye, Tök, Tököl, Törökbálint, Üllő, Üröm, Vác, Vácrátót, Vecsés, Veresegyház, Visegrád, Zsámbék” (Hidas, 2014)

A főváros körül kialakult budapesti agglomeráció az ország legnagyobb területű és legtöbb településből álló agglomerációja. A települései a Duna két partján elhelyezkedő nagy szigeten a csepeli szigeten és a szentendrei szigeten helyezkednek el. A domborzati viszonyokból adódóan a települések népessége a keleti részen nagyobb. A keleti részen, ahol átlagosan 12 ezren élnek egy településen, 4 ezerrel többen, mint a nyugati településen. 20 ezer fővel több népességgel rendelkező városokból 10-ből 7 a keleti részen található. A legtöbb lakossal pedig Érd rendelkezik a legkevesebbel pedig Remeteszőlős. (KSH, 2014)

3. ALKALMAZOTT MÓDSZEREK

Dolgozatomban a budapesti agglomerációt elemzem szektorokra bontva. Ezek a szektorok a következők voltak: északnyugati szektor, nyugati szektor, déli szektor, délkeleti szektor, keleti szektor és az északi szektor.

Szekunder adatgyűjtést hajtottam végre. Adataim nagy részét a Területrendezési Információs Rendszerből (TeIR) szereztem meg. A TeIR lehetőséget biztosít társadalmi, gazdasági, épített, táji és természeti környezet állapotának megismerésére, valamint a régió jellegének változásaira.

A TeIR-en belül több különböző szervezett által közétett adatokat tölthettem le, én a KSH 2011 és 2022-es népszámlálási adatait hasonlítottam össze. Ezen belül pedig a Településszisztematikai adatbázisrendszert (T-STAR) adataid is használtam fel az agglomerációs településekre.

A T-STAR a KSH településszisztematikai adatbázisrendszere, amely az ország valamennyi településéről összegyűjti a településszisztematikai szempontokból legfontosabb számszerű információkat, és azokat idősorok és témacsoportok szerint kategorizálja. Egy adott év adatai különböző közigazgatási tartományokból kérdezhetők le, az 1997 előtti adatok csak 1997. január 1-től szűrhetők közigazgatási egységenként. (Kassay, 2012)

A népszámlálás egy időszakos adatgyűjtés, amelyet egy ország népességének meghatározására és a népességhez tartozó egyénekre vonatkozó adatok gyűjtésére használnak fel. A népszámlálás fő célja, hogy az összegyűjtött adatokat közigazgatási, gazdasági tervezési és tudományos kutatásokra használják fel. 2001 és 2022 közötti népszámlálási adatok digitális formában, állnak rendelkezésre. (KSH, 2023)

A népszámláláskor gyűjtött adatok közül nem mindegyiket lehet letölteni a TeIR oldaláról ezért egyes adatokat KSH 2022-es népszámlálási oldaláról töltöttem le.

A bemutatott adatokban a népesség számánál és az ingázok napi számánál használtam főben az adatokat. Táblázataimban és diagramjaimban arányszámot vagy indexértéket jelenítettem meg.

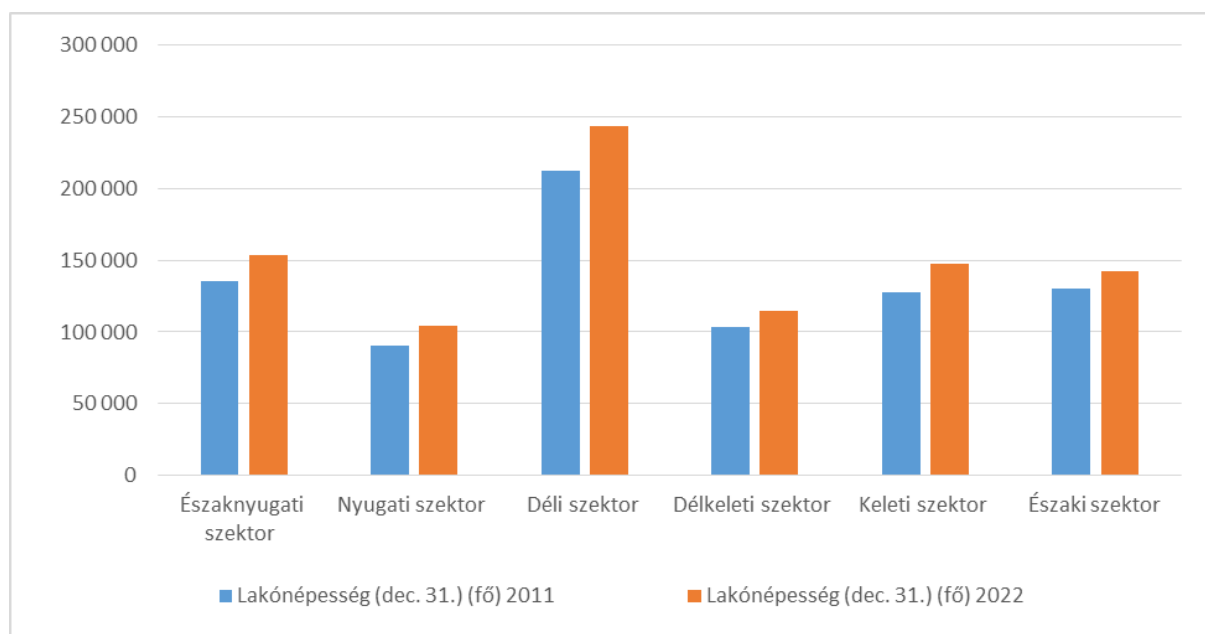
Közlekedési adataimat pedig a közlekedési cégek honlapjáról gyűjtöttem össze. Ilyen volt a Budapesti Közlekedési Központtól és a MÁV-Start Zrt. adatai, amiket honlapjaikon kerestem meg. Legvégül pedig a Budapest Fejlesztési Központ által végzett kérdőíves felmérést használtam a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia bemutatására és az agglomerációban lakók véleményének közétételéhez.

4. EREDMÉNYEK ÉS ÉRTÉKELÉSÜK

A KSH adatai szerint a budapesti agglomerációhoz 81 település tartozik, ebből 34 város. Az agglomeráció teljes lakónépessége 2022. január 1-én 905 961 fő volt.

1. ábra:

Budapest agglomerációjának népessége



Forrás: Saját szerkesztés KSH (2011, 2022) adatok alapján

Ahogy az első ábrán is látható a tizenegy év alatt folyamatos növekedés történt az agglomeráció lakosságának számában. A járvány idején bevezetett karantén és szigorú távoltartási intézkedések köszönhetően az emberekben felerősödött a zöld területek iránti vágyakozás. Ebből az következtethető le, hogy ezek a számbeli növekedések nem a természetes szaporulatnak köszönhető, hanem a tömeges vándorlásokról. Viszont ezeket a tömeges kiköltözéseket nem bírja el az agglomeráció mivel az infrastruktúra nem tudta a lépést tartani a lélekszám növekedéssel.

Ahogy látható az adatok szerint a nyugati országrészen elhelyezkedő szektorokban meglehetősen több a lakónépesség mindkét év között. Igaz ebben nagyot torzít a déli szektor mivel ebben a szektorban már eleve több a lakónépesség mint a három keleti országrészen található szektorokban. A nyugati szektorokban a népesség 2022-ben összesen 501 335 fő volt míg a keleti szektorokban összesen csupán 404 626 fő volt. Szóval a nyugati szektorokban közel 100 ezer fővel nagyobb a lakónépesség.

A déli szektor lakóságának 29 %-át Érd lakossága teszi ki mivel 2022-ben Érden összesen 71 253 fő volt a lakónépesség mely az agglomeráció összes szektorában a legnagyobb lakónépessége volt. Érden volt a legnagyobb növekedés 10 év alatt mivel 7591 fővel nőtt a lakónépesség. A legnagyobb csökkenés pedig a két év között szintén a déli szektorban történt Százhalombattáról, ahol 417 fővel csökkent a lakónépesség.

Érd nagy népessége azzal is magyarázható, hogy mindössze 21 km-re található Budapest központjától, közel van a Dunához és közvetlenül érintkezik a XXII. kerület gyártelepével. A nagy népesség szám is annak köszönhető, hogy az érdről könnyedén megközelíthető a főváros. Érd közigazgatási határán belül öt vasútállomás van és ezek mellett 17 volánbusz járat halad át a településen.

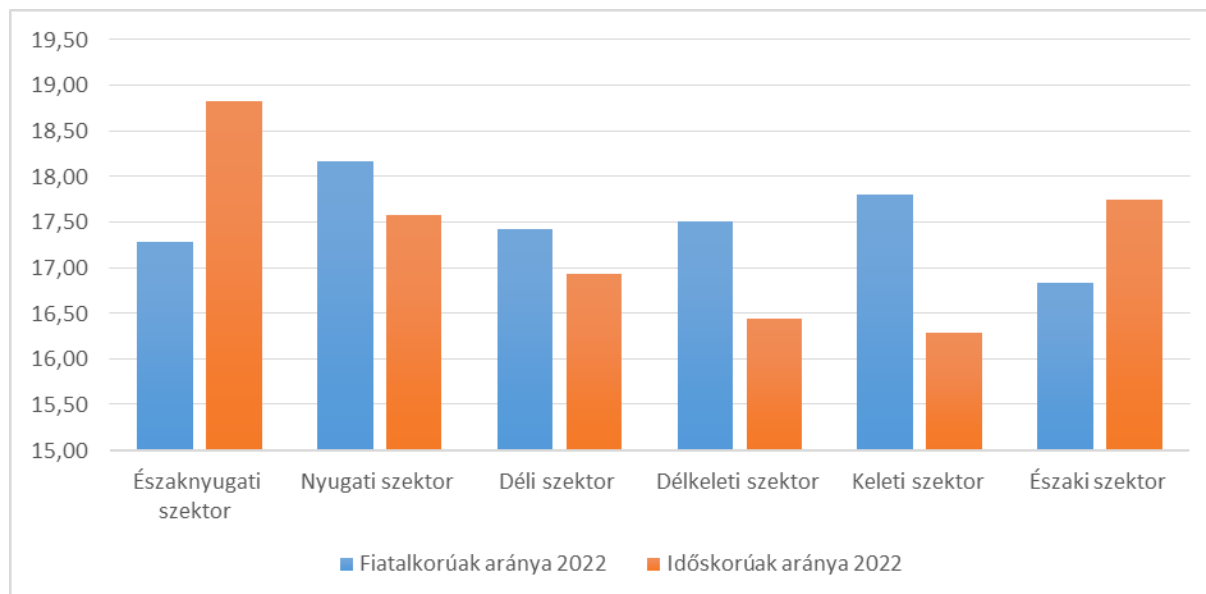
A második legnépesebb település Dunakeszi városa, amely az északi szektorban található még. Dunakeszi lakossága 43 858 fő volt 2022-ben, amely az északi szektor 30 %-át teszi ki. Dunakesziben az az érdekesség, hogy területe igen kicsi mivel csupán 31,06 km² és a népsűrűsége pedig 1400,19 fő/km², ami nagyon magas. Ezért az elmúlt években csökkent is a kiköltözések száma mivel a területen nem nincs nagyon kiköltözési lehetőség.

A legkisebb lakónépességgel pedig Kisoroszi községe rendelkezik, mint egy csupán 946 fővel 2022-ben, amely az északnyugati szektorban található meg a szentendrei járásban. A második legkisebb lakossággal rendelkező település pedig Remeteszőlős 1229 fős lakónépességével, ami szintén az északnyugati szektorban található.

Az agglomerációnál a korösszetétele megegyezik az országos tendenciákkal. Ezzel szemben a fővárosban sokkal kedvezőtlenebb a helyzet, mint az agglomerációjában.

2.ábra:

Fiatalok aránya az időskorúak arányához %-ban



Forrás: Saját szerkesztés TEIR (2022) adatok alapján

Az öregedési index az agglomerációban 2011-ben 80,85 volt míg ez 2022-ben 98,99-re növekedett. Ahogy a második ábrán látható a szektorok többségében nagyobb a fiatalok aránya, mint az időskorúak arány. Egyedül az északnyugati és északi szektorban nagyobb az időskorúak aránya. Az északnyugati szektorban az öregedési index 2022-ben 108,87 volt, ami azt mutatja meg, hogy meg hogy 100 fiatalra 109 időskorú jut, ami a legmagasabb az agglomeráció összes szektorában, amit az ábra is bizonyít. A második legnagyobb öregedési indexel pedig az északi szektor rendelkezik 105,39-cel. A legkisebb öregedési indexel a keleti szektor rendelkezik 91,52-vel tehát 100 fiatalra 93 időskorú jut.

A Dunakanyarban található településeken az a legnagyobb az időskorúak aránya, Visegrádon például kétszer annyi időskorú él, mint fiatalok. Ezzel szemben Herceghalom és Nagytarcsa községeiben a fiatalok kétszer nagyobb az arányuk, mint az időskorúaknak. Ez azt is mutatja, hogy a családok inkább szívesebben költöznek a keleti és nyugati szektorokban mivel az ábra is azt mutatja, hogy ezekben a szektorokban a fiatalok aránya nagyobb, mint az időskorúak aránya. Ezt az is alátámasztja, hogy ebben a szektorban a legkisebb az öregedési index. Ez azt bizonyítja, hogy a családoknak a legszimpatikusabb szektor a keleti szektor mivel sok fejlett iskola található a környéken. Ezek mellett a vasúti infrastruktúra fejlesztésével a keleti szektorból 40 perc alatt be lehet érni Budapestre így

megkönnyíti az iskolások ingázását is. Ezek mellett az autós közlekedés is gyorsan megoldható mivel az M3 autópálya halad át a szektorban.

Az agglomerációnak a robbanás szerű lakónépesség növekedését a bevándorlásoknak köszönheti. Ezeknek a vándorlásoknak a legtöbbje a fővárosból történik.

1. táblázat:

Belföldi vándorlási egyenleg ezer lakosra az agglomerációban

Agglomerációs szektor	Belföldi vándorlási egyenleg, ezer lakosra (ezrelék) 2011	Belföldi vándorlási egyenleg, ezer lakosra (ezrelék) 2022
Északnyugati szektor	8,8	9,9
Nyugati szektor	7,8	11,4
Déli szektor	7,9	9,6
Délkeleti szektor	6,2	7
Keleti szektor	7,7	16
Északi szektor	10,2	2,6
Nyugati szektor	24,5	30,9
Keleti szektor	24,1	25,6

Forrás: Saját szerkesztés TEIR (2011,2022) adatok alapján

Ahogy a táblázatban látni lehet szinte az összes szektorban növekedett a belföldi vándorlási egyenleg 2011 és 2022 között. Az is látható, hogy az összes adat pozitív szóval sehol se csökken a lakónépesség száma az elvándorlások miatt. Az agglomerációban az a jellemzőbb, hogy ez népesség növekedés inkább a lakosság részbeni kicserélését jelenti. Az egyetlen szektor, ahol csökkent a vándorlási egyenleg az északi szektor volt. Az előző fejezetben is látni lehetett, hogy az északi szektorban nagyobb az időskorúak aránya a fiatalok arányához képest. Ebben a szektorban sokkal kisebb a vándorlási egyenleg 2022-ben mint 2011-ben mivel ebben a szektorban található Dunakeszi is, ami igaz az agglomeráció 2. legnépesebb települése, de a nagyon magas népsűrűsége miatt nem egyszerűen nincs hely, ahova tudjanak költözni a háztartások. A legnagyobb növekedést a keleti szektorban láthatunk, ahol több mint kétszeresére nőtt a vándorlási egyenleg.

A keleti szektorokban, mint például Gödöllőn, Mogyoródon, Erdőkertesen azért is tud nőni a vándorlási egyenleg ekkora mennyiségben mivel ezekben a szektorban sokkal több

szabd terület található, mint mondjuk a Dunakeszi járásban. Így tehát az agglomerációban az egyik népmozgási iránya jelenik meg, amikor újabb mezőket és szántókat vonnak belterületbe és alakítanak ki ezeken a területeken utcákat és lakásokat építenek, ahova máshonnan érkező új laksok költöznek be. De a legjelentősebb faktor inkább az, amikor egy idősebb lakó, aki már nem tudja megfelelően karbantartani vagy esetleg fenntartani a házát és ezért eladja és ezt a házat a legtöbb esetben egy több gyermekes család veszi meg.

2. táblázat:

Természetes szaporodás/fogyás az agglomerációban

Agglomerációs szektor	Természetes szaporodás, fogyás (ezrelék) 2011	Természetes szaporodás, fogyás (ezrelék) 2022
Északnyugati szektor	0,3	-3
Nyugati szektor	0,4	-2,2
Déli szektor	0,2	-0,4
Délkeleti szektor	-0,7	-0,9
Keleti szektor	-0,4	-1,1
Északi szektor	0,7	-2,9

Forrás: Saját szerkesztés TEIR (2011,2022) adatok alapján

Az egész agglomeráció területén 2022-ben természetes fogyás volt. Míg 2011-ben igaz nagyon minimális, de a szektorok többségében természetes szaporodás volt. Ez figyelhető meg az összes fejlett országban, köztük egész Magyarország területén is.

2011-ben a legmagasabb mutató az északi szektorban volt míg ez az adatt 2022-ben a teljes fordítottja lett mivel ebben az évben az északi szektorban lett közel a legnagyobb a természetes fogyás. Ez azzal magyarázható, hogy a korábban vizsgált adatokból, hogy az északi szektornak volt a legnagyobb az időskorúak arány és a belföldi vándorlási egyenlege is a legalacsonyabb volt az összes szektorhoz képest. Vagyis ezeken a településeken sokkal több a nyugdíjas és kevesebb a friss házas vagy a családok. Ezek a települések nem tudják vonzani a családokat így ebben a szektorban az előregedő társadalom jellemző.

A legjobban teljesítő szektor a déli szektor volt az két év között mivel itt azt lehet mondani, hogy stagnálók az adatok. 2011-ben minimális, de pozitív az adatt míg 2022-ben mint az összes szektorban itt is természetes fogyás történik de így is a legkisebb a fogyás, mint a többi szektorban. Ugye a déli szektor rendelkezik a legnagyobb lakónépességgel és ezt

legfőképpen Érd városának köszönheti mely igen szimpatikus település a Budapestről kiköltözők szemében, a főváros közeli és gyors megközelíthetősége miatt. Ahogy a 2. ábrán is látható a fiatalok aránya nem sokkal, de nagyobb, mint az idősebb korúak aránya a szektorban, vagyis ez a szektor sokkal barátságosabb a családoknak és a fiatal házasoknak is. A szektornak a belföldi vándorlási egyenlege 9,6 ezrelék volt 2022-ben, ami ebben az összes szektorhoz képest a 3. legalacsonyabb volt, ami mutatja a szektor felkapottságát mivel az évek alatt annyira sok lett a beköltözés, hogy lassan már nincs elég területe az itt található településeknek.

3. táblázat

Gazdasági aktivitás különbsége ezrelékben 2011 és 2022 között

Agglomerációs szektor	Eltartott népesség különbség	Foglalkoztatott különbség	Munkanélküli népesség különbség
Déli szektor	7,21	92,89	-31,44
Délkeleti szektor	-2,59	94,92	-34,30
Északi szektor	0,83	87,41	-28,50
Északnyugati szektor	-1,07	90,45	-25,61
Keleti szektor	-4,42	96,46	-26,24
Nyugati szektor	8,48	80,56	-24,46

Forrás: Saját szerkesztés TEIR (2011,2022) adatok alapján

Az agglomeráció gazdasági aktivitást igen befolyásolja Budapest közelsége. Ahogy az 5. ábrán látható legnagyobb növekedés az eltartott népességben a nyugati szektorban történt, ahol a 10 év alatt ezer főre vetítve 8 fővel nőtt az eltartott népesség. Ezt az adatot szintén megközelíti a déli szektor, ahol pedig 7 fővel nőtt az eltartottak száma. A legnagyobb csökkenést pedig a keleti szektorban figyelhetünk meg ahol 4 fővel csökkent az eltartottak száma. A KSH definíciója szerint - „Eltartottak azok a személyek, akik keresettel, jövedelemmel nem rendelkeznek, és megélhetésükről magánszemély vagy intézmény gondoskodik.” - (KSH, 2007).

A foglalkoztatottak különbségét megtekintve azt láthatjuk, hogy a két népszámlálás között mindegyik szektorban növekedést figyelhetünk. A legnagyobb növekedés a keleti szektorban történt, ahol 96 fővel nőtt a foglalkoztatottak száma míg szorosan követte a délkeleti (95 fő)

és déli szektor (93 fő). A KSH definíciója szerint - „Foglalkoztatott, aki a referencia-időszakban (ún. vonatkozási héten), legalább 1 óra, jövedelmet biztosító munkát végzett, vagy munkájától csak átmenetileg (szabadság, betegség stb. miatt) volt távol. 2002. IV. negyedétől a munkaerő-felmérésre vonatkozó Eurostat-ajánlások alapján a sorkatonák, mint intézeti népesség nem tartoznak a felvétel körébe. 2020. IV. negyedévéig, a gyermekgondozási díjban (gyed), gyermekgondozási segélyben (gyes) részesülők gazdasági aktivitása a vonatkozási héten végzett tevékenységük alapján került meghatározásra, majd 2021. január elsejétől Eurostat ajánlás alapján foglalkoztatottaknak minősülnek. Az idősorok 2009-ig kerültek visszavezetésre, emiatt közvetlenül az 1992-2008 közötti és 2009-2021 közötti időszak adatai hasonlíthatóak össze.” - (KSH, 2022)

A munkanélküliség a két év közötti 10 év alatta mindegyik szektorban csökkent. Átlagosan az egész agglomerációban 28 fővel csökkent a munkanélküliség. A legnagyobb csökkenést a délkeleti szektorban figyelhetünk meg ahol 34 fővel csökkent a munkanélküliség. Ezt az adatot közel követi a déli szektor, ahol 31 fővel csökkent a munkanélküliség. A legkisebb növekedés pedig a nyugati szektorban történt, ahol csak 24 fővel csökkent a munkanélküliség. A KSH definíciója szerint - „Munkanélkülinek tekintendő az a személy, akire egyidejűleg érvényesek a következő feltételek: - az adott héten nem dolgozott (s nincs olyan munkája, amelytől átmenetileg távol volt), - aktívan keresett munkát a kikérdezést megelőző négy hét folyamán, - rendelkezésre áll, azaz két héten belül munkába tudna állni, ha találna megfelelő állást vagy talált már munkát, ahol 90 napon belül dolgozni kezd. - (KSH, 2022)

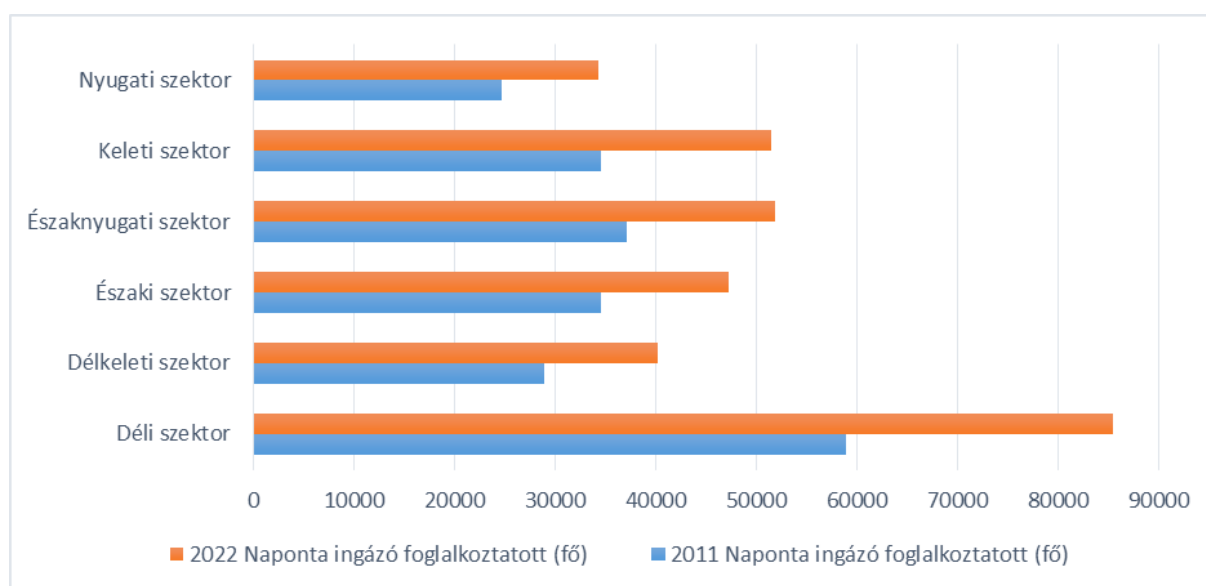
Az adatokat megfigyelve azt lehet lekövetkeztetni, hogy a gazdasági aktivitás szempontjából a déli szektor rendelkezik a legjobb adatokkal mivel eltartott népessége ezer főre vetítve 7 fővel növekedett a foglalkoztatottsága 94 fővel nőtt és a munkanélküliek száma is 31 fővel csökkent. Tehát mind csak pozitív adatokat láthatunk a 10 év alatt. Ehhez az adatokhoz közel áll a délkeleti szektor is sőt a foglalkoztatottak és munkanélküliek számában meghaladja a déli szektort (95 és 34 fő) viszont az eltartott népessége a 10 év alatt 3 fővel csökkent, ami az összes szektort figyelembe véve a második legnagyobb csökkenés. A nyugati szektor adata is érdekesek a foglalkoztatottak és munkanélküliek száma itt a legrosszabb az összes szektorban. Csupán 80 fővel nőtt a foglalkoztatottak száma és itt volt a legkisebb a munkanélküliek számának csökkenése csupán 24 fő. Ezzel szemben az eltartottak száma viszont a 10 év alatt itt nőtt a legnagyobbat összesen 8 fővel.

Magyarországon minden harmadik munkavállaló ingázik. Ezek az ingázok naponta átlagosan 37 percet töltenek dugóban, amely évente 300 milliárd forint társadalmi kárnak felel

meg. A főváros munkaerőpiacának vonzóereje tovább terjed mint annak határai. Budapest fontos szerepet játszik az agglomerációs népesség foglalkoztatottságában viszont a főváros lakosságának egy része a környező településeken dolgozik. A 2022-es népszámlálási adatai szerint 310.412 ember jár egy másik településre dolgozni ahhoz képest, ahol él. 2011-hez képest ez a szám 91.587 fővel nőtt. Viszont nem mindenki Budapestre ingázik. Ez azzal magyarázható, hogy az agglomeráció nagyobb települései is jelentős munkaerői vonzóhatással rendelkeznek, így többen tudnak helyileg munkát vállalni és nem feltétlen szükséges központi településre ingázniuk.

3.ábra:

Naponta ingázók száma az agglomerációban



Forrás: Saját szerkesztés KSH (2011,2022) adatok alapján

A legtöbben a déli szektorból ingáznak 85.380 fő naponta, míg a legkevesebb a nyugati szektorból figyelhető meg 34.252 fő ingázik naponta. A déli szektornak 10 %-a Érdről ingázik másik településre, amely a legnagyobb az agglomeráció települései közül.

Az agglomerációban 18 települést lehet ingázási központnak nevezni. Ingázási központnak azokat a településeket mondhatjuk, amelyek rendelkeznek saját vonzáskörzettel és a központ nem függ másik nagyobb ingázási központtól.

Az egyik ilyen központ az agglomerációban Budaörs, amely a nyugati szektorban helyezkedik el. Budaörs kiugróan magas foglalkoztatottság szerepköre 2022-ben itt volt a legnagyobb a helyben foglalkoztatottak száma 28.585 fővel. Ezt a kedvező közlekedési helyzetének köszönheti. A város mellett fut közvetlenül az M1 és M7 autópálya. A megfelelő infrastruktúra, Budapest közelsége és gazdasági szempontoknak köszönhetően vonzó hatással

bír a nagyvállalkozásokra. Ezek vállalkozások nagy része kereskedelmi és logisztikai cégek jellemzik.

Az ingázást 2020 márciusában a Covid járvánnyal járó lezárások által előtérbe került az otthoni munkavégzés és tanulás. Így ez az időszak jelentősen befolyásolta az ingázók számát. Mivel a lakosság nagy része online, home office-ban végezte munkáját vagy tanulmányait. Ez alól kivétel volt az olyan munkák, ahol elengedhetetlen volt a személyes jelenlét, mint például az orvosok, pékek, üzleti eladók. Így az ingázás háttérbe szorult az agglomerációban élőknek, mivel rengeteg időt és pénzt tudtak spórolni. Főleg az autóval ingázók. A korlátozások enyhítésével is maradt a home office viszont ennek napjait csökkentették. Így tehát a legtöbb esetben az emberek többsége egy vagy akár két napra is be kell menjen a munkahelyére. Viszont egyeseknek még így is jobban megéri ez a heti két ingázás mivel időben és anyagilag még mindig nem olyan megterhelő az ingázás, mintha minden hétköznapi be kellene járnia az embereknek.

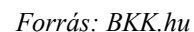
Az agglomerációs ingázási sajátosságokat befolyásolja az agglomerációs térség közlekedési hálózata. A főváros az ország közlekedési csomópontja, ide futnak be a fontosabb autópályák és autóutak, valamint a fő vasútvonalak is.

2011-ig 1279 km autópálya épült az országban, ami 2022-re 1875 km-re növekedett. Az építések kezdésekor is jellemző volt a Budapest-centrikusság. Viszont a XX. század végén elkezdődött a fővárosi központúság csökkenése. Ennek az egyik legfontosabb eleme az M0-s körgyűrű megépítése volt. Ennek fő céljai az volt, hogy tehermentesítse a fővárost azzal, hogy a város mellett elvezeti a tranzitforgalmat, összeköti és hálózatba szervezi az autópályákat autóutakat és főútvonalakat, és az agglomeráció szempontjából a legfontosabb, hogy elősegíti a fővárosi külső kerületeket az agglomerációs települések egymás közötti forgalom lebonyolítását.

Az M1-es, M3-as, M5-ös, M6-os és M7-es autópályák ebből a körgyűrűből ágaznak ki, így könnyedén eljuthat a lakosság az agglomerációs közösségekbe.

Pócsmegyer, Kisoroszi, Szigetmonostor és Tahitófalú megközelítése a legnehezebb az összes agglomerációs településből mert az M0-ról nem készült lehajtó így ezen településeket csak Tahitófalú felőli úton közelíthetjük meg. Így ezen települések elérése tart a legtávolabbi az egész agglomerációs térségben. Míg ezzel szemben leggyorsabban a nyugati szektorban található Törökbálintot és Budaörsöt lehet megközelíteni.

Budapest határát átlépő BKK járatok



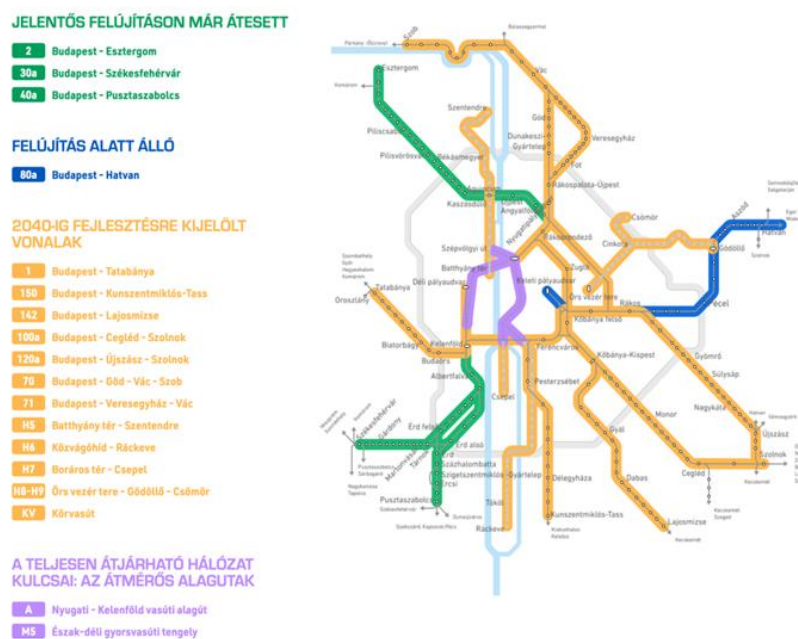
A VOLÁNBUSZ Zrt. az agglomeráció szinte mindegyik településére biztosít járatokat. 2021-ben összesen 442,6 millió fő hasznalta a volán buszokat és ebből a budapesti agglomeráció 11 millió fő volt.

32

2021 végén a kormány elfogadta a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiát. (BAVS). A Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia a fővárost és agglomerációját érintő elővárosi kötőtpályás közlekedésnek, azaz a MÁV elővárosi vasútvonalainak, illetve a hévvonalaknak a fejlesztéséről szóló, átfogó, hosszú távú célokat és az ezek eléréséhez szükséges fejlesztéseket meghatározó, a kormány által támogatott dokumentum, amely új alapokra helyezi a vasút és a hévek szerepét Budapest és térsége életében. (BAVS, 2022)

5.ábra:

Agglomerációs vonalhálózati térkép



Forrás: budapestvasut2040.hu

A 2021. február 4-március 31. között Nemzeti Közlekedési Központ (NKK) felmérést végzet, amelyben 5469-en vettek részt. A kitöltők a BAVS legfontosabb céljait és fejlesztéseit véleményezhették. (NKK, 2021).

A kitöltők szinte fele, 2723 fő rendszeresen használja a vasutat, hévet. 36 százaléka pedig nem rendszeresen használó. A nem rendszeresen használók 56 százaléka biztosan használná a kötőtpályás közlekedést hogyha a hálózat használhatóbb lenne számukra. Tehát az emberek többsége támogatja a vasúthálózat fejlesztését. Tehát a kérdőív alátámasztja a stratégia állítását, ha fejlesztünk, az utazók hajlandóak váltani. (NKK, 2021)

Természetesen a legtöbb kitöltő gyorsabban és kényelmesebben szeretne utazni. A válaszadók 65 % a helyi légszennyezés visszafogását tartották nagyon fontosnak. Emellett 59 %-a tartotta fontosnak, hogy csökkentsék a globális felmelegedés hatását. Végsősorban a

kérdezettek 63 %-a az autóforgalom, dugok csökkentése és ezáltal a foglalt parkolóhelyek csökkentése is fontos. A kitöltők 97 %-a fontosnak tartja a főváros és térségének jövője szempontjából a vasút és hévek fejlesztését, és az átlagosan 80 %-os utasszám-növekedés elérését azért, hogy az autós ingázás mértéke csökkenthető legyen. (NKK, 2021)

A BAVS egyik legfontosabb célja, hogy minden elővárosi vasútállomásról óránként legalább 4 vonat induljon Budapestre. A válaszadók 94 százaléka nem tartja az eddigi befektetéseket elégségesnek tehát sokkal nagyobb beruházásokra lenne szükség a megújulások támogatására. A válaszadók által legfontosabb és legtámogatottabb célja a stratégiának az elavult pályaszakaszok és az állomások felújítása. Ezt 95 %-a a válaszadóknak gondolja így.

6.ábra:

Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia kérdőív eredmények



Forrás: nkk.hu

5. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS JAVASLATOK

A szakirodalmi tanulmány és kutatás követően megállapíthatjuk, hogy a 2000-es évektől kezdve folyamatos népességnövekedés figyelhető meg az agglomerációban, ami a mai napig is folyamatosan növekedik. Ezek a vándorlásoknak a korösszetétele viszont változott az évek alatt, mivel népesség csere volt megfigyelhető. Az idős korúak eladják a házaikat és a legtöbb esetben egy család költözik a településre. Így például az agglomeráció öregedési indexe a szektorokban csökkent a két népszámlálás között. Ezeket a kiköltözéseket már az 1950-es években is meglehetett figyelni a szakirodalom szerint. Akkor is az volt a jellemző, hogy az agglomerációs települések infrastruktúrája nem bírja ezeket a tömeges kiköltözéseket. Napjainkban is ezt figyelhetjük meg, hogy a tömeges kiköltözéseknek köszönhetően a települések infrastruktúrája nem bírják tartani a lépést. Dolgozatomban említettem a Covid lezárások miatt rengetegen kellett munkájukat és tanulmányaikat home office-ban végezniük. Ezért a települések internet sebességét és elérhetőségének fejlesztése is nagyon fontos. A legfontosabb lépés tehát az lenne, hogy ezen települések nagyobb támogatáshoz jussanak így tudják fejleszteni az infrastruktúrájukat. A települések belterületi utak fejlesztése, közutak fejlesztése, valamint nagyobb hangsúlyt helyezni kerékpáros közlekedés fejlesztésre, minél több jó minőségű és elkülönített bringa út építése és a meglévő kerékpáros infrastruktúra fejlesztése.

Az 1890-es években a vasút fejlesztésével már elkezdődött az ingázás az akkori agglomerációban, ami az évek alatt nem változott. Az agglomeráció lakosságára az a legjellemzőbb, hogy a foglalkoztatottak több mint fele másik településre ingázik. Ez annyiival változott, hogy az 1980 és 1950 között az ingázók többsége a fővárosba járt dolgozni. Viszont napjainkban az agglomerációban található nagyobb településekre is ingázik a népesség, mint például Budaörsre. A magas ingázásoknak köszönhetően a másik fontos fejlesztés az agglomerációban a tömegközlekedés fejlesztése lehet. A településeken található állomások felújítása és az állomások körül kialakítani parkolókat és kerékpár kikötőket. Így ösztönözve a B+R és P+R parkolást. Amint a kutatásomban írtam a közlekedésnél ezek a fejlesztések már el is kezdődtek 2022-ben a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiának köszönhetően. Így próbálják az autós ingázók egy részét a tömegközlekedéshez vonzani, hogy gyorsabbá és kényelmesebbé alakítsák a vasúti közlekedést.

Az agglomeráció az elmúlt években folyamatos növekedő figyelmet kapott és ezzel azonos támogatást és fejlesztési lehetőségeket.

6. ÖSSZEFOGLALÁS

Szakdolgozatomban a budapesti agglomerációt vizsgáltam analízálni a rendelkezésemre álló adatokkal és szakirodalmakkal. Ezek mellett fontosnak tartottam, hogy az agglomeráción kívül a szakirodalomban megvizsgáljam, hogy hogyan is jöttek létre a városok és ennek következtében a városok körül kialakuló agglomerációk és hogy ezeknek milyen szerepe van az urbanizációban és szuburbanizációban. Ezek mellett nagyobb hangsúlyt helyeztem a magyar városok kialakulására a történelem során és ezen városok változására a történelem során és hogy hogyan is jött létre a budapesti agglomeráció.

Kutatásom során megvizsgáltam a budapesti agglomerációt szektorai szerint. Dolgozatomban megvizsgáltam, hogy az agglomeráció szektoraiban 2011 és 2022 közötti népszámlálási adatok alapján milyen változásokat figyelhetünk meg a népesség számban, az agglomeráció korösszetételében, a természetes szaporodás, fogyásban és a gazdasági aktivitásban. Ezen adatokat a TeIR és KSH adatbázisaiból töltöttem le és hasonlítottam össze. Ezek mellett megvizsgáltam véleményem szerint az egyik legfontosabb adatot az agglomerációban, ami az ingázás. Legvégül pedig, hogy a közlekedés mennyire is változott a 11 év alatt az agglomerációban és hogy ez hogyan segíti az ingázókat és milyen fejlesztéseket vittek végre meg hogy a jövőben milyen fejlesztéseket tűztek ki az agglomerációs közlekedési hálózatában. Ezért pedig megvizsgáltam a 2021-ben elfogadott Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiát, ahol az elővárosi vonalak fejlesztése a cél, ezzel könnyítsék meg a fővárosba ingázók mindennapos utazását. Így pedig motiválják az autóval ingázókat, hogy inkább áttérjenek a kötöttpályás közlekedésre.

Dolgozatomban az volt a célja volt, hogy bebizonyítsam a budapesti agglomeráció fontosságát és hogy a XXI. század második évtizedében lezajlott folyamatokat és fejlődéseket bemutassam.

7. IRODALOMJEGYZÉK

- Andrásfalvy, B., 1982. *Magyar Néprajzi Lexikon*. Budapest: Akadémiai Kiadó..
- Barta Györgyi-Beluszky, P., 1999. *Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban I.*. Budapest: ismeretlen szerző
- BAVS, 2022. *Budapesti agglomerációs vasúti stratégia*. [Online]
Available at: <https://budapestvasut2040.hu/>
[Hozzáférés dátuma: 2023].
- BKK, 2013. *Nem változik az agglomerációs járatok közlekedése május 1-je után*. [Online]
Available at: <https://bkk.hu/menetrend-utazastervezes/forgalmi-hirek/2013/04/nem-valtozik-az-agglomeracios-jaratok-kozlekedese-majus-1-je-utan.2411/>
[Hozzáférés dátuma: 2023].
- Csukovits, E. & Lengyel, T., 2005. *Bártfától Pozsonyig: városok a 13.-17. században*. 35. kötet szerk. Budapest: MTA Történettudományi Intézete.
- Dr. Lakatos, M., 2015. *A foglalkoztatottak napi ingázása*. Budapest: Központi Statisztikai Hivatal.
- Enyedi, G., 2016. *Városi világ*. Budapest: Akadémia Kiadó.
- Hidas, Z., 2014. *Magyarország településhálózata 1.. Agglomerációk településegységek*. Budapest: Központi Statisztika Hivatal.
- Holló Szilvia (szerk.), A. & Sipos (szerk.), A., 2002. *Tanulmányok Budapest Múltjából 30.*. Budapest: Budapesti Történeti Múzeum.
- Horváth J., A., 2010. *A megigényelt világváros. Budapest hatósága és lakossága a városegyesítés éveiben*. Budapest: Budapest Főváros Levéltára.
- Kapitány, B. (., 2015. *Demográfiai Fogalomtár*. Budapest: KSH Népeségtudományi Kutatóintézet.
- Kapitány, B., 2015. *Agglomeráció*. [Online]
Available at: <https://demografia.hu/hu/letoltes/fogalomtar/pdf/agglomeracio.pdf>
[Hozzáférés dátuma: 2023].
- Kassay, L., 2012. *Területi statisztikai információk rendszere és elérhetősége*. Budapest: Központi Statisztikai Hivatal.
- Kollega Tarsoly (szerk.), I., 1997. *Magyarország a XX. században II.*. Szekszárd: Babits Kiadó.
- KSH, 2007. *Módszertani dokumentáció / fogalmak*. [Online]
Available at: https://www.ksh.hu/apps/meta.objektum?p_lang=HU&p_menu_id=210&p_ot_id=200&p_obj_id=4079
[Hozzáférés dátuma: 2023].
- KSH, 2013. *A közúti közlekedés területi jellemzői*. [Online]
Available at: <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/debgorkozutikozl.pdf>
[Hozzáférés dátuma: 2023].

KSH, 2014. *Magyarország településhálózata 1., Agglomerációk, településegységek*. [Online]
Available at: https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mo_telepuleshalozata/agglomeracio.pdf
[Hozzáférés dátuma: 2023].

KSH, 2014. *Migráció és lakáspiac a budapesti agglomerációban*. [Online]
Available at: <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/bpmigracio.pdf>
[Hozzáférés dátuma: 2023].

KSH, 2015. *Agglomeráció*. [Online]
Available at: <https://demografia.hu/hu/tudastar/fogalomtar/27-agglomeracio>
[Hozzáférés dátuma: 2023].

KSH, 2016. *Az ingázás kiemelt célpontjai*. [Online]
Available at: <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/ingazas.pdf>
[Hozzáférés dátuma: 2023].

KSH, 2022. *Foglalkoztatottság és munkanélküliség*. [Online]
Available at: <https://www.ksh.hu/gyorstajekoztatok/modszertan/femmodsz2402.html>
[Hozzáférés dátuma: 2023].

KSH, 2022. *Módszertani dokumentáció / fogalmak*. [Online]
Available at:
https://www.ksh.hu/apps/meta.objektum?p_lang=HU&p_menu_id=210&p_ot_id=200&p_obj_id=4219
[Hozzáférés dátuma: 2023].

KSH, 2023. *Népszámlálás 2022*. [Online]
Available at: <https://nepszamlalas2022.ksh.hu/eredmenyek/elozetes-adatok-2>
[Hozzáférés dátuma: 2023].

KSH, 2023. *Népszámlálások*. [Online]
Available at: <https://www.ksh.hu/nepszamlalasok>
[Hozzáférés dátuma: 2023].

Lőrinc, L., 2016. *Életmódtörténet I..* Budapest: Akadémia Kiadó.

Lőrinc, L., 2016. *Életmódtörténet II..* Budapest: Akadémia Kiadó.

MÁV, 2017. *Dinamikusan nő az utasforgalom a budapesti elővárosi vonalakon*. [Online]
Available at: https://www.mavcsoport.hu/mav/dinamikusan-no-utasforgalom-budapesti-elovarosi-vonalakon?fbclid=IwAR0pXZZlyHyR-X7lC1-TzJe-apyIfXTd_N2sVPM2txVYg_xu23eNc255lI
[Hozzáférés dátuma: 2023].

MiMi, dátum nélk. *Beépítési sűrűség*. [Online]
Available at: https://www.mimi.hu/epiteszet/beepitesi_suruseg.html
[Hozzáférés dátuma: 2023].

Nagy, Z., 2018. *Közlekedésföldrajz*. Budapest: Akadémia Kiadó.

NKK, 2021. *Az elővárosi kötőtpályás közlekedés átfogó megújítását, és jelentős fejlesztéseket várnak a jövőben a budapesti agglomerációs vasúti stratégiától a budapestiek és az agglomerációban élők*. [Online]
Available at: <https://nkk.hu/az-elovarosi-kotottpalyas-kozlekedes-atfogo-megujitasat-es-jelentos-fejlesztéseket-varnak-a-jovoben-a-budapesti-agglomeracios-vasuti-strategiatol-a-budapestiek-es-az>

[agglomeracioban-elok/](#)

[Hozzáférés dátuma: 2023].

Romsics, I., 2007. *Magyarország története*. Budapest: Akadémia Kiadó.

Takács, L., 2013. *A római diplomácia*. Budapest: Akadémia Kiadó.

TEIR, dátum nélk. *Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer*. [Online]

Available at: <https://lechnerkozpont.hu/oldal/teir>

[Hozzáférés dátuma: 2023].

7.1. Táblázatok és ábrák jegyzéke

1. táblázat: Belföldi vándorlási egyenleg ezer lakosra az agglomerációban	26
2. táblázat: Természetes szaporodás/fogyás az agglomerációban	27
3. táblázat Gazdasági aktivitás különbsége ezrelékben 2011 és 2022 között	28
1. ábra: Budapest agglomerációjának népessége	23
2. ábra: Fiatalok aránya az időskorúak arányához %-ban.....	25
3. ábra: Naponta ingázók száma az agglomerációban.....	30
4. ábra: Budapest határát átlépő BKK járatok	32
5. ábra: Agglomerációs vonalhálózati térkép	33
6. ábra: Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia kérdőív eredmények	34

MATE Szervezeti és Működési Szabályzat

III. Hallgatói Követelményrendszer

III.1. Tanulmányi és Vizsgaszabályzat

6.13. sz. függelék: A MATE egységes szakdolgozat / diplomadolgozat / záródolgozat / portfólió készítési útmutatója

4.2. sz. melléklete: Nyilatkozat a záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

NYILATKOZAT

a ~~záródolgozat~~/szakdolgozat/~~diplomadolgozat~~/portfólió¹ nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve:

HORVÁTH ÁBEL

A Hallgató Neptun kódja:

D22.OPS

A dolgozat címe:

A BUDAPESTI-SZINDRÓMA, AZ AGGLOMERÁCIÓ GAZDASÁGI ELEMZÉSE.

A megjelenés éve:

2024

A konzulens intézetének neve:

VIDÉKFEJLESZTÉS ÉS FENNTARTHATÓ GAZDASÁGI INTÉZET.

A konzulens tanszékének a neve:

VIDÉK-ÉS TERÜLETFEJLESZTÉSI TANSZÉK.

Kijelentem, hogy az általam benyújtott ~~záródolgozat~~/szakdolgozat/~~diplomadolgozat~~/portfólió² egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem.

Ha a fenti nyilatkozattal valótlan állítást teszek, tudomásul veszem, hogy a záróvizsga-bizottság a záróvizsgából kizár és a záróvizsgát csak új dolgozat készítése után tehetek.

A leadott dolgozat, mely PDF dokumentum, szerkesztését nem, megtekintését és nyomtatását engedélyezem.

Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkori szellemi tulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem könyvtári repozitori rendszerébe. Tudomásul veszem, hogy a megvédett és

- nem titkosított dolgozat a védést követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelte után nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem könyvtári repozitori rendszerében.

Kelt: 2024. év 04. hó 19 nap

Horváth Ábel
Hallgató aláírása

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

MATE Szervezeti és Működési Szabályzat
III. Hallgatói Követelményrendszer
III.1. Tanulmányi és Vizsgaszabályzat
6.13. sz. függelék: A MATE egységes szakdolgozat /
diplomadolgozat / záródolgozat / portfólió készítési útmutatója
4.1. sz. melléklete: Konzulensi nyilatkozat

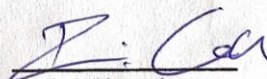
NYILATKOZAT

HORVÁTH ÁBEL (név) (hallgató Neptun azonosítója: D220PS)
konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a
~~záródolgozat~~/szakdolgozat/~~diplomadolgozat~~/portfóliót¹ áttekintettem, a hallgatót az
irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól
tájékoztattam.

A záródolgozatot/szakdolgozatot/diplomadolgozatot/portfóliót a záróvizsgán történő
védésre javaslom / nem javaslom².

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem³

Kelt: 2024 év 04 hó 19 nap


belső konzulens

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő aláhúzendő.

³ A megfelelő aláhúzendő.