

DOKTORI ÉRTEKEZÉS

VÁRADI ZSUZSANNA

2012

**ELTE FÖLDTUDOMÁNYOK DOKTORI ISKOLA
FÖLDRAJZ-METEOROLÓGIA DOKTORI PROGRAM**

A DOKTORI ISKOLA VEZETŐJE: DR. GÁBRIS GYULA, EGYETEMI TANÁR



**BUDAPEST ÉS AGGLOMERÁCIÓJÁNAK KAPCSOLATA - KIALAKÍTÓ
TÉNYEZŐK ÉS TERÜLETI KONFLIKTUSOK**

VÁRADI ZSUZSANNA

**TÉMAVEZETŐ:
DR. HABIL IZSÁK ÉVA
EGYETEMI DOCENS
ELTE TTK
FÖLDRAJZ- ÉS FÖLDTUDOMÁNYI INTÉZET**

BUDAPEST, 2012.

TARTALOM

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE.....	6
TÉRKÉPEK JEGYZÉKE.....	6
ÁBRÁK JEGYZÉKE.....	6
MOTTÓ.....	8
1. BEVEZETÉS.....	9
1. 1. PROBLÉMAFELVETÉS.....	9
1. 2. A KUTATÁS HIPOTÉZISEI.....	12
1. 3. A KUTATÁS CÉLJAI.....	14
1. 4. A KUTATÁS SORÁN ALKALMAZOTT MÓDSZEREK	15
1. 5. AZ ÉRTEKEZÉS SORÁN HASZNÁLT FOGALMAK.....	21
2. ELMÉLETI MEGALAPOZÁS.....	24
2. 1. AZ EURÓPAI ÖNKORMÁNYZATI MODELLEK.....	24
2. 2. NAGYVÁROSOK ÉS KÖRNYÉKEIK KÖZÖTTI KAPCSOLATOK EURÓPÁBAN.....	30
2. 3. NAGYVÁROSI EGYÜTTMŰKÖDÉSEL KAPCSOLATOS ÁLLÁSFOGLALÁSOK EURÓPÁBAN.....	40
2. 4. A MAGYAR ÖNKORMÁNYZATI RENDSZER VÁLTOZÁSAI.....	42
2. 4. 1. A rendszerváltozásig tartó időszak.....	42
2. 4. 2. A rendszerváltozást követő időszak – az önkormányzati törvény hatásai a települések közötti kapcsolatokra.....	46
2. 4. 3. Az önkormányzati törvény módosításáról szóló elképzelések.....	53
3. BUDAPEST ÉS AGGLOMERÁCIÓJÁNAK KAPCSOLATRENDSZERE.....	56
3. 1. KAPCSOLÓDÓ KUTATÁSOK.....	56
3. 2. AZ AGGLOMERÁCIÓ LEHATÁROLÁSÁNAK TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉSE.....	58
3. 2. 1. Az agglomerációt érintő szabályozások a rendszerváltásig.....	58
3. 2. 2. Az Agglomerációt lehatárolása a rendszerváltozás után.....	63
3. 3. TÁRSADALMI-GAZDASÁGI ÉS KÖRNYEZETI ÁTALAKULÁS A STATISZTIKAI ELEMZÉSEK TÜKRÉBEN.....	64
3. 3. 1. Társadalmi-demográfiai változások.....	64
3. 3. 2. A gazdasági viszonyok alakulása.....	73
3. 3. 3. Az épített és természeti környezet változásai.....	75
3. 4. ÉRDEKELLENTEK ÉS KONFLIKTUSOK VIZSGÁLATA.....	78
3. 4. 1. A döntéshozók véleménye Budapest és környéke kapcsolatáról.....	78
3. 4. 2. Budapest és Agglomerációja kapcsolata a 2005. évi eredmények alapján.....	79
3. 4. 3. Budapest és Agglomerációja kapcsolata a 2010-2011. évi eredmények alapján.....	83
3. 4. 4. A lakosság véleménye Budapest és környéke kapcsolatáról.....	90
3. 5. A KÖZLEKEDÉS, MINT TÉRSÉGI KONFLIKTUS JELLEMZŐI.....	94

.....	103
4. BUDAPEST ÉS KÖRNYÉKE KAPCSOLATÁNAK EGYÜTTMŰKÖDÉSI LEHETŐSÉGEI.....	103
4. 1. FELÜLRŐL TÖRTÉNŐ SZABÁLYOZÁS, JOGSZABÁLYI HÁTTÉR, KONCEPCIÓK – KÜLSŐ TÉNYEZŐK	105
4. 2. KÖZÖS CÉL MEGVALÓSÍTÁSA, EGY MEGLEVŐ PROBLÉMA MEGOLDÁSA – BELSŐ TÉNYEZŐK	114
4. 3. ÖSZTÖNZŐK, PÁLYÁZATI LEHETŐSÉGEK.....	118
A KÖZLEKEDÉSI IGÉNYEK CSÖKKENTÉSÉRE, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉS ÉS A	
KÖZLEKEDÉS TERVEZÉSÉNEK KOORDINÁCIÓJÁRA.....	119
A KÖZLEKEDÉSI MÓDOK KÖZÖTTI VÁLTÁS (INTERMODALITÁS), KÜLÖNÖSEN A HELYI KÖZÖSSÉGI	
KÖZLEKEDÉS VONZEREJÉNEK FOKOZÁSÁRA.....	119
A HATÉKONY ÉS ALACSONY SZENNYEZŐANYAG-KIBOCSÁTÁSÚ TECHNOLÓGIÁK FOKOZOTTABB	
HASZNÁLATA AZ EGYÉNI- ÉS A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSBEN.....	119
4. 4. KREATÍV TÉNYEZŐK.....	120
4. 5. RACIONÁLIS DÖNTÉSEK, JÁTÉKELMÉLETI HELYZETEK FELISMERÉSE.....	123
4. 6. AZ OPTIMÁLIS KOOPERÁCIÓ TETRAÉDER MODELLJE.....	126
5. ÖSSZEGZÉS.....	128
FELHASZNÁLT IRODALOM.....	131
BARDÓCZI, S. (2011): DUNA RÉGIÓ STRATÉGIA 3. – VÁROSOK ÉS RÉGIÓK HARCA.	
HTTP://EPITESZFORUM.HU/NODE/18473.....	131
HORVÁTH, B (1990): 68. FELSZÓLALÁS PARLAMENT, 18. ÜLÉSNAP (1990. JÚLIUS 2.).....	134
HTTP://WWW.PARLAMENT.HU/NAPLO34/018/0180068.HTML.....	134
A SZERZŐ PUBLIKÁCIÓS JEGYZÉKE.....	142
ÖSSZEFOGLALÁS.....	147
SUMMARY.....	149
KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS.....	150

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

1. TÁBLÁZAT: A TELEPÜLÉSI ÖNKORMÁNYZATOK SZÁMÁNAK ALAKULÁSA EURÓPÁBAN.....	28
2. TÁBLÁZAT: LAKÁSÁLLOMÁNY VÁLTOZÁS MAGYARORSZÁGON (1990-2008, %).....	73
3. TÁBLÁZAT: A KUTATÁSOK INTERJÚALANYAI SZEREPLŐCSOPORTONKÉNT.....	75
4. TÁBLÁZAT: A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ SWOT ANALÍZISE AZ INTERJÚK EREDMÉNYEI ALAPJÁN.....	85
5. TÁBLÁZAT: A SZEMÉLYGÉPKOCSIK SZÁMÁNAK VÁLTOZÁSA 1992 ÉS 2009 KÖZÖTT LEGNAGYOBBÉS LEGKISEBB VÁLTOZÁSOK A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN; 1992=100%).....	94
6. TÁBLÁZAT: A KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZ HASZNÁLATÁNAK ARÁNYA A VÁLASZADÓK ISKOLAI VÉGZETTSÉGE ALAPJÁN (%).....	95
7. TÁBLÁZAT: A KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZ HASZNÁLATÁNAK ARÁNYA A VÁLASZADÓK MUNKAHELYI BEOSZTÁSA ALAPJÁN (%).....	95
8. TÁBLÁZAT: A KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZ HASZNÁLATÁNAK ARÁNYA VÁLASZADÓK LAKÓHELYÉNEK TÍPUSA ALAPJÁN (%).....	97
9. TÁBLÁZAT: A KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK HASZNÁLATA STÁTUSZMUTATÓK ÉS LAKÓHELY TÍPUS ALAPJÁN (A VÁLASZADÓK %-ÁBAN).....	97
10. TÁBLÁZAT: A DOKUMENTUMOK KAPCSOLÓDÁSI TERÜLETEI A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓHOZ (KAPCSOLÓDÁSI MÁTRIX).....	109
11. TÁBLÁZAT: A FŐVÁROSI AGGLOMERÁCIÓ ÖNKORMÁNYZATI TÁRSULÁS LEHETŐSÉGEI PEST ANALÍZIS TÜKRÉBEN.....	113

TÉRKÉPEK JEGYZÉKE

1. TÉRKÉP: A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓHOZ TARTOZÓ TELEPÜLÉSEK.....	21
2. TÉRKÉP: BERLIN-BRANDENBURG RÉGIÓ.....	30
3. TÉRKÉP: A FRANKFURTI TELEPÜLÉSSZÖVETSÉG.....	31
4. TÉRKÉP: A HANNOVER RÉGIÓ TELEPÜLÉSEI.....	32
5. TÉRKÉP: A GÖTEBORG RÉGIÓ TELEPÜLÉSEI.....	34
6. TÉRKÉP: A NÉPESSÉGSZÁM VÁLTOZÁSA 1970 ÉS 1990, VALAMINT 1990 ÉS 2009 KÖZÖTT A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN (% , 1970, 1990=100%).....	64
7. TÉRKÉP: A LAKÁSÁLLOMÁNY VÁLTOZÁSA 1970 ÉS 1990, VALAMINT 1990 ÉS 2009 KÖZÖTT A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN (% , 1970, 1990=100%).....	64
8. TÉRKÉP: A MIGRÁCIÓS EGYENLEG ALAKULÁSA A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN (1995 ÉS 2009, FŐ).....	67
9. TÉRKÉP: AZ ÖREGEDÉSI INDEX ALAKULÁSA A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN (2009).....	68
10. TÉRKÉP: AZ INGÁZÓK ARÁNYA A FOGLALKOZTATOTTAKHOZ VISZONYÍTVA A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN (2001, %).....	69
11. TÉRKÉP: AZ EGY ADÓFIZETŐRE JUTÓ SZEMÉLYI JÖVEDELEMAADÓ ALAKULÁSA A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN (1992, EZER Ft).....	70
12. TÉRKÉP: AZ EGY ADÓFIZETŐRE JUTÓ SZEMÉLYI JÖVEDELEMAADÓ ALAKULÁSA A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN (2008, EZER Ft).....	70
13. TÉRKÉP: AZ IPARÜZÉSI ADÓ VÁLTOZÁSA 1998 ÉS 2008 KÖZÖTT A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN (EZER Ft).....	72
14. TÉRKÉP: BUDAPEST HATÁRÁNAK ELÉRÉSI IDEJE TÖMEGKÖZLEKEDÉSI ESZKÖZZEL ÉS AUTÓVAL.....	99
15. TÉRKÉP: AZ AGGLOMERÁCIÓ EGYÜTT TERVEZHEŐ SZÉKTORAI ÉS SZINTJEI.....	107

ÁBRÁK JEGYZÉKE

1. ÁBRA: A KUTATÁS PROBLÉMATIKÁJÁNAK ÉS HIPOTÉZISEINEK ÖSSZEFOGLALÓ PROBLÉMAFÁJA.....	11
---	----

2. ÁBRA: A KUTATÁS CÉLKITŰZÉSEIT TARTALMAZÓ CÉLFA.....	13
3. ÁBRA: A CÉLFÁHOZ IGAZODÓ ALKALMAZOTT MÓDSZEREK.....	18
4. ÁBRA: A VÁROSSÁ NYILVÁNÍTOTT TELEPÜLÉSEK SZÁMÁNAK A VÁLTOZÁSA 1998 ÉS 2010 KÖZÖTT.....	49
5. ÁBRA: A KÖZPONTI VÁROSOK ÉS AZ AGGLOMERÁCIÓS TELEPÜLÉSEK EGY FŐRE JUTÓ SZEMÉLYI JÖVEDELEMDÓJÁNAK ALAKULÁSA (FORINT).....	71
6. ÁBRA: A LAKÓ, GAZDASÁGI ÉS EGYÉB CÉLRA MŰVELÉSBŐL KIVONT TERÜLETEK NAGYSÁGA A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN (HEKTÁR, 1996-2008).....	74
7. ÁBRA: A KONFLIKTUSOK TAPASZTALÁSÁNAK ARÁNYA VÁROSTÉRSÉGENKÉNT (A VÁLASZADÓK %-ÁBAN.....	87
8. ÁBRA: A KONFLIKTUSOK TAPASZTALÁSÁNAK ARÁNYA LAKÓHELYI ÖVEZETENKÉNT (A VÁLASZADÓK %-ÁBAN).....	88
9. ÁBRA: A KONFLIKTUSOK TAPASZTALÁSÁNAK ARÁNYA ISKOLAI VÉGZETTSÉG SZERINT (A VÁLASZADÓK %-ÁBAN).....	89
10. ÁBRA: A KONFLIKTUSOK TAPASZTALÁSÁNAK ARÁNYA ANNAK ALAPJÁN, HOGY A VÁLASZADÓ MIÓTA ÉLNEK A TELEPÜLÉSEN (A VÁLASZADÓK %-ÁBAN).....	90
11. ÁBRA: AZ EGYÉNI ÉS TÖMEGKÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK ALAKULÁSA BUDAPESTEN ÉS A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN.....	93
12. ÁBRA: A KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK HASZNÁLATA A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN (A VÁLASZADÓK %-A).....	94
13. ÁBRA: A KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK HASZNÁLATA ÖSSZEVONT STÁTUSMUTATÓK ALAPJÁN (A VÁLASZADÓK %-ÁBAN).....	96
14. ÁBRA: AZ OPTIMÁLIS KOOPERÁCIÓ MODELL ELEMEL.....	122
15. ÁBRA: A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓRA ÉRVÉNYES OPTIMÁLIS KOOPERÁCIÓ MODELLJE.....	123

MOTTÓ

„MINDEN VIDÉKNEK MEGLEGYEN A MAGA VÁROSA, ÉS AVVAL OLYAN EGYSÉGET KÉPEZZEN, AMELY
ÁLLANDÓ KÖZLEKEDÉS ÉS EGYBESZERVEZŐDÉS RÉVÉN AZ EGÉSZ VIDÉK SZÁMÁRA BIZTOSÍTJA A
VÁROS JAVAIT”
(ERDEI FERENC: *MAGYAR VÁROS*, 1939)

1. BEVEZETÉS

1. 1. PROBLÉMAFELVETÉS

A 20. század nemcsak a globalizációs folyamatokat, annak társadalmi-gazdasági hatásait, hanem a nemzetállamok szerepének változását, a metropoliszok és nagyvárosi terek dominanciájának korszakát is magával hozta. Ma már abban a korban élünk, ahol a népességkoncentráció mellett a gazdasági fejlődés motorját és egy térség fejlődését a nagyvárosi agglomerációk nemzetközi munkamegosztásban való sikeres részvétele jelenti (Enyedi, Gy. 2004; Bordeaux-Lepage, L. 2003; Hegedűs, J. 2008; Szigeti, E. 2001, Somlyódy-né Pfeil, E. 2008; Lengyel, I. – Rechnitzer, J. 2000). A fejlődéssel együtt számos kihívással is szembenéznek a nagyvárosi térségek: előregedő és változó társadalmi struktúrával, környezeti problémákkal, leromló városrészekkel, leszakadó környékkel, a gazdasági fejlődés és életszínvonal biztosításával, az urbanizációs folyamatok változásával, környékükkel való kapcsolatuk átalakulásával, ellentétekkel (Enyedi, Gy. 2011; Le Galés, P. – Therborn, G. 2009; Lengyel, I. 2010). A folyamatok hatásaként az is megfigyelhető, hogy a nagyvárosok és térségeik **hagyományos központ és periféria viszonya megváltozott**, a nagyvárosi régiók ma már **egységes térként** jelennek meg, hálózatos és mozaikszerű struktúrákkal, települési és társadalmi egyenlőtlenségi viszonyokkal együtt (Somlyódy-né Pfeil, E. 2008, 2011; Szirmai, V. 2009). Amely folyamatok nemcsak a fejlett nyugati világban, hanem a poszt-szocialista városfejlődésben is megjelentek (Szirmai, V. 2004).

Magyarországon az elmúlt húsz évben jelentős változások történtek a térbeli és társadalmi struktúrákban. Az 1989-90-es politikai rendszerváltozás, valamint az évtized során kibontakozott modernizációs folyamatok társadalmi és gazdasági hatásokkal jártak együtt, a városi térségek váltak itt is a gazdasági fejlődés, a társadalmi átalakulás kitüntetett földrajzi csomópontjaivá (Faluvégi, A. 2000; Nemes Nagy, J. 1995). Mindemelllett **a városfejlődésben is új korszak** vette kezdetét (Kovács, Z. 2005).

A **Budapesti Agglomerációt** a kiemelt politikai, gazdasági és kulturális szerepe, a koncentrált fejlesztések (bevásárlóközpontok, pénzügyi intézetek, egészségügyi intézmények, felsőoktatás, közlekedés stb.) miatt jelentősen érintették a változások (Hegedűs, J. 2008), amelyek átalakították a fővárosnak a környékével való viszonyát,

ennek következtében **új típusú kölcsönhatások, közte problémák és ellentétek** jelentek meg. Ehhez kapcsolódóan kérdés az – amely a társadalomtudományokban és a politikában máig vitatott –, hogy **milyen hatótényezők okozták** ennek a viszonynak a változását, illetve **milyen ellentétek** jöttek létre Budapest és környéke között.

A problémához kapcsolódóan egyik álláspont a **helyi, települési** szintet érintő változásokban érhető tetten. Az 1990. évi helyi önkormányzatokról szóló törvény elaprózottá tette az igazgatási rendszert, kialakítva ezzel a települések rendkívül nagyfokú önállóságát¹. Ezzel összhangban volt a következő évben a fővárosi és a fővárosi kerületi önkormányzatokról szóló törvény², létrehozva Budapest területén a kétszintű igazgatási rendszert: a Fővárosi Önkormányzat mellett minden kerület saját önkormányzatot hozott létre, így 22, majd 1994-től, Soroksár önállósodásával 23 önkormányzat jött létre. A rendszer jellemzője, hogy az önkormányzatok azonos jogkörökkel rendelkeznek és mellérendelt viszonyban állnak egymással (Beluszky, P. 1992).

Az említett törvény hatásai sokrétűek. A korábbi nagyfokú centralizáltságot az önrendelkezés és önigazgatás váltotta fel, amely nagyfokú autonómiát jelentett a települések szintjén, különösen a fejlesztési döntésekben (Krémer, A. 2005). Ez a változás versenyhelyzetet alakított ki egyrészt a nagyvárosok között (Enyedi, 1996), valamint a nagyvárosok és környéki települések között, így Budapest esetében is többek közt a külföldi tőke megszerzéséért, a befektetőkért. Ebben szerepet játszott például a települések eltérő adórendszerének alakulása is (Tosics, I. 2004), ugyanis a kisebb települések nagyobb adókedvezményeket tudtak biztosítani az érkező befektetőknek. Ez a folyamat ellenérdekeltséget alakított ki az önkormányzatok között, amelyek különösen a nagyvárosok és a nagyvárosok és környéki települések viszonylatában nyilvánultak meg.

A másik álláspont szerint a **társadalmi változások**, az urbanizációs folyamatok, kiemelten a szuburbanizáció is jelentős hatással bírt a kapcsolatrendszer alakulására, amely a Budapesti Agglomeráció esetén az 1990-es években vált domináns jelenséggé (Tímár, J. 1999)³. A korábbi hierarchikus kapcsolaton nyugvó, **centrum–periféria** modell átalakult (Szirmai, V. 2009), új típusú **egyenlőtlenségek** alakultak ki Budapest és az agglomerációja tekintetében, a területi-társadalmi struktúra megváltozott, a lakosság térhasználata átalakult, a települések terjeszkedésnek indultak. A Budapesti Agglomerációban élő lakosság „**kettős élete**” vált meghatározóvá: a városkörnyékén élők

¹ 1990. évi LXV. törvény a helyi önkormányzatokról (a továbbiakban: helyi önkormányzati törvény)

² 1991. évi XXIV. törvény a fővárosi és a fővárosi kerületi önkormányzatokról.

³ A szuburbanizációval megjelenésével kapcsolatos különböző nézeteket lásd a 3. 3. 1. fejezetben

az egyes közszolgáltatásokat, mindennapi életük meghatározó tevékenységeit főként Budapesten veszik igénybe, sok esetben a városkörnyéki intézményi és infrastrukturális hiányosságai miatt. Ezzel együtt a fővárosiak a környéket használják rekreációs, szabadidő eltöltési céllal, sőt ma már a gazdasági szektor agglomerációs övezetben való megtelepedésének köszönhetően sok budapesti lakosnak is a munkahelye a fővároson kívül helyezkedik el.

A változások **társadalmi és gazdasági egyenlőtlenségekben, környezeti és társadalmi problémákban,**⁴ több települést érintő, valamint településen belüli **konfliktusokban, érdeellentétekben** realizálódtak. Az ellentétek különböző szereplőcsoportok, döntően önkormányzatok között alakultak ki, amelyeket a lakosság is érzékel és szemmel láthatóvá váltak például a közlekedés, ingázás, zöldterületek csökkenése kapcsán. Az átalakulás továbbá jelentős költségvonzattal járt a környéki települések és Budapest esetében is.⁵ A magas ellátási költségek miatt kialakult problémákat a magyarországi decentralizált ellátás és finanszírozási mechanizmus miatt a települési önkormányzatok saját területükön belül próbálják megoldani, amely erősíti a közöttük kialakult versenyhelyzetet.

Összességében elmondható, Budapest és környék viszonylatában is kialakult ez a kétoldalú szoros kapcsolat, az „együttélés.” A létrejött struktúrák azonban nem segítették elő a kooperációk kialakulását és nem eredményezett összefonódást a települések között annak ellenére, hogy fejlődésük ma már egységként, egymásra utaltságban értelmezhető. Ez azért probléma, mert az európai városrégiók közötti versenyben Magyarország legfejlettebb térsége lemaradhat, pályázati forrásoktól eleshet, valamint az önkormányzatok közötti további társadalmi, gazdasági, környezeti és politikai feszültségek a térség versenyképességére is hatással lehetnek.

⁴ Szemléletes példa erre Garrett Hardin, a Közlekedők tragédiájáról szóló tanulmánya, amelynek lényege, hogy mindenki egyéni stratégiával próbál saját helyzetén javítani, de ha tömegesen történik ez, akkor a mindenki életkörülménye romlik (Hardin, G. 1968). A szuburbanizációval kapcsolatban ezt úgy értelmezem, hogy az érintettek saját érdekeiket és elvárásaikat szem előtt tartva, a városi problémákból adódóan a középosztályi életvitelt ígérő kedvezőbb környezet, vagy olcsóbb életforma reményében költözött ki, de mivel ezt a megoldást egyre többen választották, számos probléma jött létre, úgymint a zöldterületek csökkenése, ingázással, közlekedéssel kapcsolatos nehézségek.

⁵ A szuburbanizáció költségvetési hatásait elemezte Kovács Róbert „A településszerkezet és a közigazgatási rendszer inkonzisztenciája – A szuburbanizáció példáján, Budapest térségében” című PhD értekezésében. (Kovács, R. 2003).

1. 2. A KUTATÁS HIPOTÉZISEI

Az eddigi kutatások nem adnak egyértelmű, komplex magyarázatot arra, hogy milyen tényezők alakították Budapest és környéke kapcsolatát. Feltévésem szerint a kapcsolatrendszer és az ebből adódó problémákat, a települések közötti érdekellentéteket és a kooperációk hiányát a hatótényezők nem külön-külön, hanem **egymásra épülve befolyásolták**, amelyek **együttes figyelembevétele** és részletes megismerése segíthet a megoldások és a gyakorlatban hasznosítható javaslatok kidolgozásában.

Hipotézisem szerint az egyik fontos tényezőcsoport a közigazgatási-adminisztratív rendszerhez, közte az 1990. évi **önkormányzati törvényhez kapcsolódó változásokat** foglalja magában, amelyek alapvető hatással bírtak a települések, önkormányzatok közötti kapcsolatok kialakulására. Bár a rendszerváltozás előtt is voltak ellentétek a települések között, de ezek a rendszerrel együtt működtek. Gondoljunk csak a központilag meghatározott fejlesztési források elosztására, egy-egy térségben a központi települések fejlesztésére, míg mások elhanyagolására. 1990 után azonban ezek nyíltan jelentkeztek és a kontroll eltűnt a települések fölül. Az elaprózottság erősödött és a túlzottan önálló, fragmentált önkormányzati rendszer megteremtése, továbbá a területi igazgatási szintek elmúlt húsz évben történt folyamatos változtatása, a megyék és kistérségek feladatainak átalakítása a hazai, majd EU-s törekvések szerint, a Budapesti Agglomerációval kapcsolatos törvények, jogszabályok, azok módosításai, fejlesztési koncepciók, valamint magának a térség és térségi szemlélet elfogadásának hiánya együttesen voltak hatással a térségi kapcsolatokra.⁶

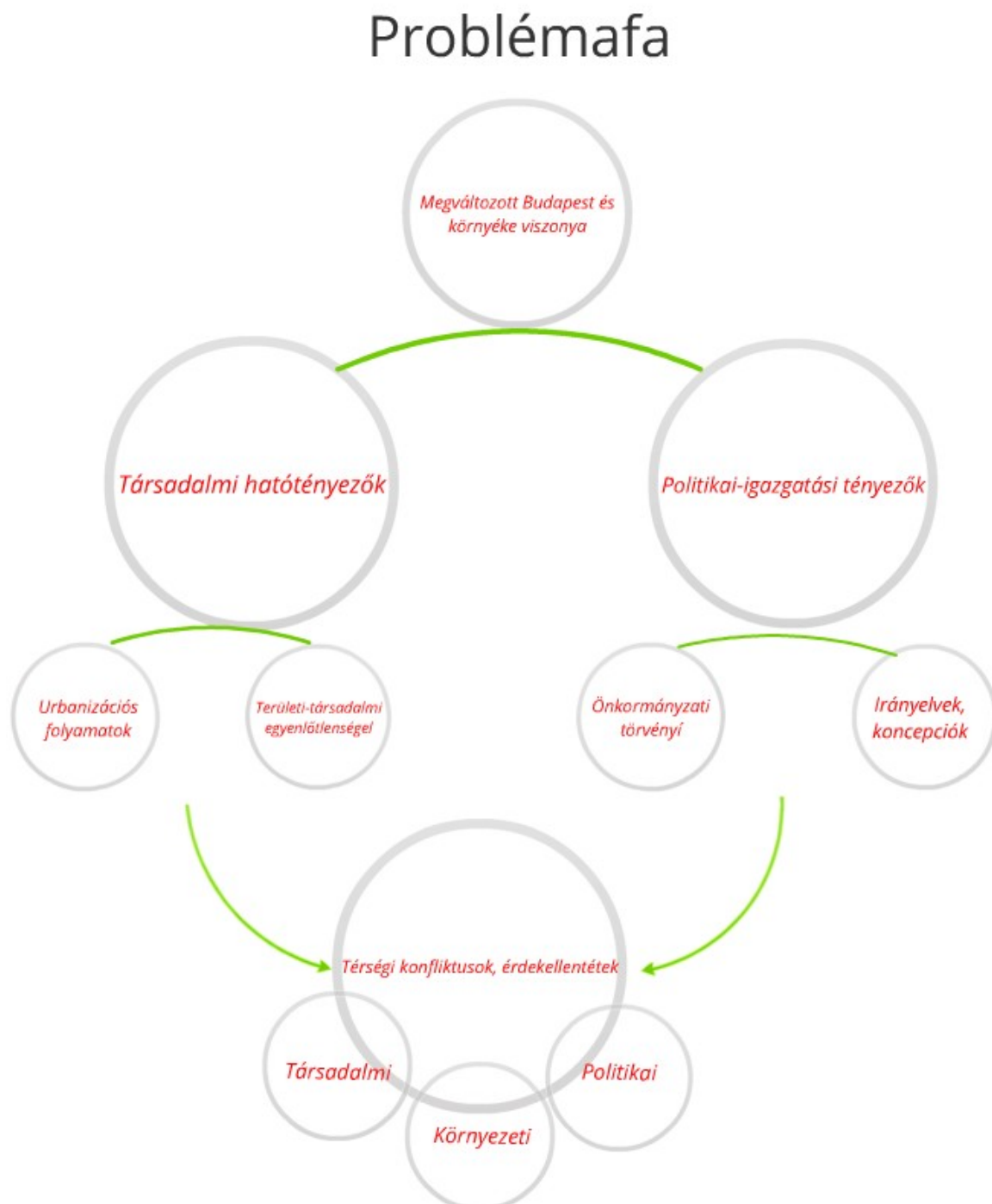
A második tényezőcsoport, amely Budapest és környéke kapcsolatát befolyásolta, az urbanizációs folyamatok átalakulásából, a szuburbanizációs folyamatok felerősödéséből következő **társadalmi jellegű változásokat** foglalja magában, amely Budapest és környéke térbeli-társadalmi struktúrájának átalakulását eredményezte. Mindezek a települések gazdasági viszonyaira is hatással voltak, hiszen a forrásokért folytatott versenyhelyzet, a vállalkozások térbeli megtelepedésének differenciáltsága, valamint a költöző lakosság társadalmi státusa egyenlőtlen gazdasági viszonyokat eredményeztek a

⁶ Mindezzel nem azt szeretném hangsúlyozni, hogy a fragmentált önkormányzati rendszer nem teheti lehetővé a kooperációk kialakulását. Budapest esetén a Fővárosi Közmunkák Tanács kialakítása egy jó példája volt a szétszabdalt struktúrának (Kocsis, J. B. 2011), de Európa számos más országában, hasonló közigazgatási keretek között kialakultak együttműködési struktúrák, például Franciaországban.

településeken és a települések között is. Továbbá környezeti, területhasználati változások is bekövetkeztek, amelyek Budapest és környéke kapcsán az ellentétek további fontosabb forrásaivá váltak. Ennek egyik legszembetűnőbb példája a közlekedési problémák kapcsán érhető tetten.

Az értekezés problematikáját, valamint a hipotézishez kapcsolódó elemeket az alábbi problémafa foglalja össze (1. ábra)

1. ábra: A kutatás problematikájának és hipotéziseinek összefoglaló problémafája



Forrás: saját szerkesztés

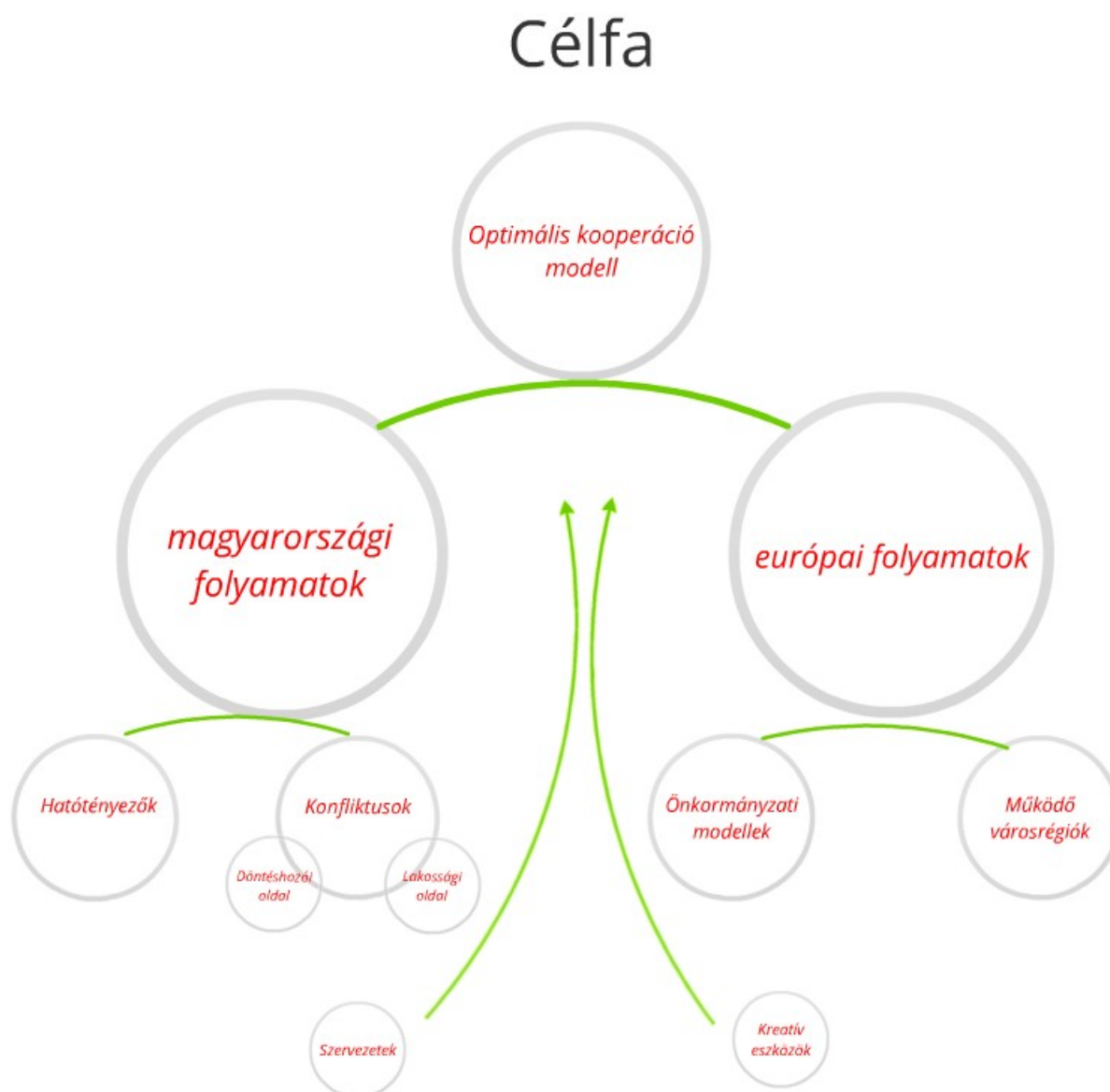
1. 3. A KUTATÁS CÉLJAI

A kutatás – a problematikához és hipotézisekhez kapcsolódóan – több olyan célkitűzést és kérdést tartalmaz, amelyek kidolgozása és megválaszolása a felvázolt problémának az elméleti és gyakorlati felhasználhatóságot segíti elő. Az értekezés legfontosabb célkitűzései a következők:

- 1) Elsődleges célom megvizsgálni, hogy az elmúlt 20 évben milyen viszonyrendszer alakult ki Budapest és környéke között, milyen hatótényezők alakították települések kapcsolatát. Továbbá célom feltárni, hogy vannak-e konkrét területi konfliktusok, érdekellentétek a Budapest és a környéki települések között, és ha igen, megvizsgálni, milyen okok vezethettek ezek kialakulásához. Ehhez kapcsolódóan két kérdésre szeretnék választ kapni: mennyiben játszott szerepet az önkormányzati rendszer kialakulása, és mennyiben a társadalmi-gazdasági tényezők Budapest és környéke ellentmondásainak kialakulásában.
- 2) Második célom bemutatni, hogy ha létrejöttek, milyen típusai, jellemzői vannak a kialakult területi konfliktusoknak, melyek a leginkább szembetűnő ellentétek a Budapesti Agglomerációban, és ezek hogyan jelentkeznek lakossági és döntéshozói oldalról.
- 3) Harmadik célom elemezni, hogy milyen törvények, koncepciók, szabályozások, valamint szervezetek jelentek meg Budapest és környéke kapcsán és mennyiben gátolják és/vagy segítik elő a kapcsolatrendszert. Továbbá célom megvizsgálni, hogyan tanulhat a Budapesti Agglomeráció európai példákból, új típusú térségfejlesztési eszközökből, módszerekből, és azokból milyen elemek vehetők át.
- 4) Végül a kutatás gyakorlati alkalmazhatóság szempontjából, az eredményekből célom egy olyan ideális kooperációt megvalósító modell kidolgozása, amely az összes hatótényező, a nemzetközi és magyarországi, közte a budapesti tapasztalatok figyelembevételével kijelöli Budapest és környéke számára az együttműködések és irányok legfontosabb ismérveit.

Az alábbi ábra foglalja össze a fenti célokat, amely a problémafához igazodik (2. ábra).

2. ábra: A kutatás célkitűzéseit tartalmazó célfa



Forrás: saját szerkesztés

1. 4. A KUTATÁS SORÁN ALKALMAZOTT MÓDSZEREK

Ebben az alfejezetben bemutatom, hogy a kutatás során alkalmazott módszerek miként kapcsolódnak az elérni kívánt célokhoz, a kérdések megválaszolásához. A széles módszertani spektrumot az indokolja, hogy a tudományos szakma, a döntéshozók, a fejlesztésben résztvevő szervezetek, a lakosság **más megközelítésben** látják a problémát, Budapest és környéke kapcsolatát, a felmerülő ellentéteket.

A probléma bemutatásához, Budapest és környéke együttműködését alakító **hatótényezők** vizsgálatához, az alkalmazott módszerek közül kiemelhető a **szakirodalmak, kapcsolódó kutatások** áttekintése és kritikai elemzése, amely a tudományos szakma képviselőinek megközelítését adja, ezzel biztosítom az értekezés **elméleti kereteit**.

Az európai nagyvárosok együttműködéseinek bemutatásához, a nagyvárosokat és térségeiket érintő irányelvek ismertetéséhez, **kapcsolódó kutatásokat, fejlesztési dokumentációkat, európai uniós dokumentumokat** elemeztem. Ezt azért tartottam szükségesnek, mert rávilágítanak a probléma felismerésére, a nagyvárosi régiók szerepének fontosságára, továbbá az értekezés legfontosabb célkitűzéséhez, a modell kialakításához a megfelelően működő példák elemei hasznosak lehetnek.

A hatótényezők közül az önkormányzati rendszer átalakulásához, a területi irányítás változásaihoz, az aktuális szabályozások bemutatásához a szakirodalmak mellett elengedhetetlen a parlamenti jegyzőkönyvek, **jogszabályok, törvényi háttér ismertetése és elemzése**,⁷ azok problémáinak és hiányosságainak feltárása. Ezek közül kiemelhetők a rendszerváltozás előtti tanács törvények, az 1990. évi helyi önkormányzati törvény, a Budapesti Agglomerációt érintő törvények, valamint az ezek módosításai kapcsán kidolgozott javaslatok elemzése.

A társadalmi hatótényezők vizsgálatához, Budapest és környéke társadalmi, gazdasági struktúrájának változásához és jelenlegi helyzetének bemutatásához **statisztikai adatelemzéseket, összehasonlító vizsgálatokat** végeztem, amelyeket **tematikus térképeken** ábrázoltam. Az egyenlőtlenségek bemutatásához regresszioanalízist, Robin Hood indexet számoltam. A magyarországi statisztikai adatok forrása a Központi Statisztikai Hivatal Tájékoztatási Adatbázisa, a TEIR adatbázisai közül a Nemzeti Adó- és Vámhivatal, valamint a Geox Kft. nyilvánosan elérhető adatai, a közlekedéssel kapcsolatos elemzésekhez a Budapesti Közlekedési Vállalat, illetve a Volán és MÁV menetrendjei szolgáltattak alapot. A vizsgált időintervallum az elmúlt közel húsz év változásait jelöli, vagyis az elemzésekben 1990 és 2009 közötti településsoros adatok szerepelnek. Az elemzés során használt dimenziók közül kiemelhetők a demográfiai, lakáspiaci, ingázással, közlekedéssel (elérési idő), gazdasági szférával, vállalkozási helyzetképpel, jövedelmi viszonyokkal kapcsolatos adatok. A nemzetközi adatok forrása az OECD, ezen kívül a

⁷ Az értekezésben elemzett törvények teljes listája a Felhasznált irodalom fejezetben, a „Törvények és egyéb jogszabályok” részében olvasható.

⁸ Statistisches Bundesamt Deutschland, [Statistiska Centralbyrån](#).

bemutatott területek országos, így a német és a svéd statisztikai hivatal vonatkozó demográfiai, lakáspiaci változásokkal kapcsolatos adatai.⁸

A kutatás legfontosabb részéhez, Budapest és környéke konkrét ellentmondásainak feltárásához, **a döntéshozók, a helyi elit**, számos **szakértő** véleményének megismeréséhez empirikus módszereket alkalmaztam. Ennek keretét egyrészt két kutatásban való részvételem, másrészt saját empirikus vizsgálataim biztosították.

1) Kutatóhelyem, az MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Szociológiai Intézet, Integráció és Társadalmi Változás Kutatási Osztálya biztosított olyan empirikus kutatásokban részvételi lehetőséget, amelyek segítséget nyújtottak a téma elemzésében. Ezek közül két kutatás emelhető ki.

a) A 2004 és 2007 között zajló, több intézmény részvételével⁹ megvalósuló, „*A várostérségek, térbeli társadalmi egyenlőtlenségek és konfliktusok, az európai versenyképesség térségi társadalmi tényezői*” című kutatási projektben¹⁰ – amelynek mintaterülete a 9 magyarországi nagyváros és térsége voltak – mélyinterjúk készítésében, a kérdőíves adatfelvétel eredményeinek elemzésében, valamint sajtóelemzésben vettem részt. Az értekezésben a Budapesti Agglomerációban készített **strukturált mélyinterjúkat** elemeztem, ezek száma **összesen 12, amelyek közül 6 interjút** készítettem, 2005. novemberben.

8

⁹ A kutatási projekt vezetője Prof. Dr. Szirmai Viktória DSc. (osztályvezető, MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Szociológiai Intézet, Integráció és Társadalmi Változás Kutatási Osztály), a kutatásban résztvevő konzorcium további tagjai: MTA Regionális Kutatások Központja Nyugat-Dunántúli Tudományos Intézete, Kodolányi János Főiskola, Pestterv Pest megyei Terület, Település- Környezet Tervező és Tanácsadó Kft., Székesfehérvári Regionális Vállalkozásfejlesztési Alapítvány.

¹⁰ A kutatás célja volt megvizsgálni, milyen jellegű térbeli-társadalmi egyenlőtlenségek érzékelhetők a magyarországi nagyvárosi térségekben, ezek milyen jellegű konfliktushelyzetekben jelennek meg, valamint rávilágítani arra, hogy melyek a versenyképesség társadalmi tényezői és milyen összefüggések vannak a várostérségek térbeli-társadalmi egyenlőtlenségei, konfliktusai, valamint a versenyképességi tényezők között.

A kutatás mintaterülete Budapest, Debrecen, Győr, Kecskemét, Miskolc, Nyíregyháza, Pécs, Szeged, valamint Székesfehérvár és környékeik. A fejlett és fejletlen városkörnyéki mintaterületek statisztikai módszerekkel (rangsor módszer) és szakértői véleményekre alapozva lettek kiválasztva, így a fejlettek: Gödöllő, Törökbálint, Százhalombatta, míg a fejletlenek Tök, Tinnye és Szigethalom.

A kutatás módszerei közül a témához kapcsolódó szakirodalom feltárása, a statisztikai adatelemzések, valamint a sajtóelemzés mellett ki kell hangsúlyozni az alkalmazott empirikus vizsgálatokat, amely során 5248 fős kérdőíves felmérés, valamint meghatározott szereplőcsoportok – önkormányzati vezetők, politikai szereplők, gazdasági szervezetek vezetői, állami dekoncentrált szervek képviselői, civil szervezet vezetői, illetve egyéb mérvadó elit csoport véleményformálói – megkérdezésével, várostérségenként 12 interjúalany részvételével mélyinterjú vizsgálat készült. A kutatási projekt eredményeiről lásd Szirmai, V. (2009): A várostérségi versenyképesség társadalmi tényezői – Hogyan lehetnek a magyar nagyvárostérségek versenyképesebbek? Dialóg Campus Kiadó, Pécs-Budapest. p. 319.

Az értekezésben az **elemzési szempontjaim eltértek** a kutatás szempontjaitól, ugyanis az interjúk kiértékelése szigorúan az értekezés problematikája mentén történt, **kizárólag Budapest és agglomerációja kapcsolatára, a kialakult konfliktusokra** fókuszálva.

b) További kutatási keretet biztosított a 2009 és 2011 között megvalósított, a „*Fenntartható fogyasztás, termelés és kommunikáció*” projekt keretében végzett, „*A modern területfogyasztási modelleket meghatározó társadalmi mechanizmusok és érdekviszonyok. A fenntartható területfogyasztás társadalmi és térbeli modellje*”¹¹ című alprogram, ahol Budapest és környéke terjeszkedésének folyamata, annak társadalmi-területi hatásai kerültek feltárássra.¹²

A kutatásban számos, a témához kapcsolódó feladatot végeztem. Így részt vettem a **mélyinterjúk elkészítésében**, elemzésében. A kutatás során készült 53 interjúból **10 készítését** végeztem el. Az értekezésben ezeket az interjúkat kizárólag a **Budapest és agglomerációja kapcsolata**, valamint **az érzékelt ellentétek, konfliktusok szempontjából** értékeltem, amely szempont szintén eltért a kutatásban megfogalmazottaktól. Ezen kívül a kérdőíves adatfelvétel eredményeit olyan aspektusból elemeztem, amely a lakossági oldalról is jól érzékelhető konfliktussal áll összefüggésben, vagyis azt, hogy az itt élő különböző státusú csoportok miként játszanak szerepet a Budapest és környéke közlekedésével kapcsolatos problémák kialakításában.

2) A fentiek mellett a dolgozat problematikájához **saját strukturált mélyinterjúkat** készítettem. A nemzetközi folyamatok feltáráshoz, egy már kialakult nagyvárosi régió megismeréséhez Göteborgban készítettem interjút, 3 szakemberrel: a régió egyik vezető projektmenedzserével, valamint a térség folyamatait jól ismerő geográfus kutatókkal. A Budapesti Agglomeráció folyamatainak még részletesebb megismeréséhez kerületi, valamint az agglomerációs településeken dolgozó döntéshozókkal, szakértőkkel, politikusokkal készítettem

¹¹ A kutatási projekt vezetője Prof. Dr. Szirmai Viktória DSc. A kutatás a „Fenntartható fogyasztás, termelés és kommunikáció” című projekt keretében, konzorciumi keretek között valósult meg, a Norvég Finanszírozási Mechanizmus támogatásával. A kutatás mintaterülete és elemszáma a fővároson belüli területek és az ott megkérdezendők száma tekintetében megegyezett a 2005. évi korábbi kutatásával (600 fő), a város környéki almintában az elemszám csökkenése miatt nem 3-3, hanem 2-2 településről vettük a mintát (400 fő), ezek megegyeztek a korábbi kutatásban vizsgáltakkal. (2010-ben, fejlett város környéki településként Törökbálint és Gödöllő, fejletlen településként pedig Tinnye és Szigethalom kerültek a mintába.).

¹² A kutatás eredményeit lásd Szirmai, V. (ed.) (2011): Urban sprawl in Europe. Similarities or Differences? Aula Kiadó, Budapest, p. 280

strukturált mélyinterjút, 2011 őszén. Az így készített összesen **7 interjút** kiegészítette a korábban kapott információkat.

Az empirikus eredmények alapját összesen tehát **75 strukturált mélyinterjú** adja, amelyből **26-ot magam készítettem, majd ezeket témaspecifikusan** értékeltem, amit **SWOT analízis**ben is összegeztem.

A modell kidolgozásához az empirikus eredmények értékelése mellett azokat a **tervezési-fejlesztési dokumentációkat** tekintetem át, amelyek a Budapesti Agglomeráció jelen helyzetére, valamint jövőjére vonatkoznak. A magyarországi vonatkozások közül kiemelhetők az Országos Területfejlesztési Konceptió, a Közép Magyarországi Régió Operatív Program, a Budapesti Agglomeráció vonatkozó fejlesztési és tervezési dokumentációi, a közlekedésfejlesztéshez kapcsolódó koncepciók, amelyhez **kapcsolódási mátrixot**¹³ is készítettem. Végül a Fővárosi Agglomerációs Önkormányzati Társulás megalakulása kapcsán készített jegyzőkönyveiből **PEST analízist**¹⁴ készítettem, amely azokat a tényezőket tartalmazza, amelyek nagymértékben befolyásolhatják a szervezet jövőbeli működését, lehetőségeit. A modell kialakításánál a területi alapú társadalomtudományokban és a földrajztudományban eddig kevésbé alkalmazott módszer, a **játékelmélet** néhány megállapítását, valamint az Európában egyre inkább elterjedt kreatív és performatív kormányzás néhány javaslatát is hangsúlyoztam.

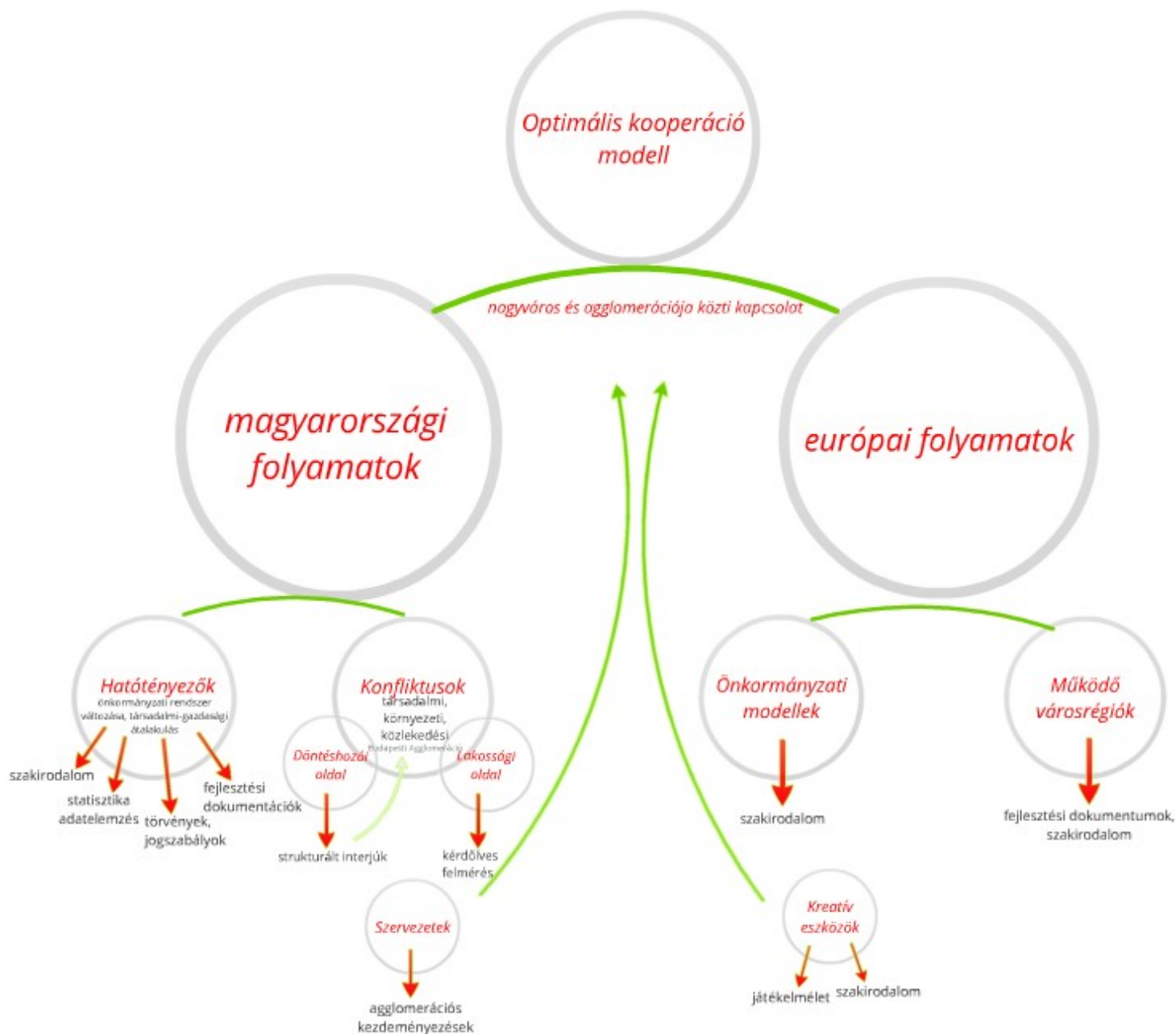
Az elérni kívánt célokhoz alkalmazott módszereket az alábbi ábrán összegeztem (3. ábra).

¹³ A fejlesztési dokumentációkból a Budapesti Agglomerációra vonatkozó elemeket és felmerülő intézkedéseket összegeztem.

¹⁴ A PEST elemzés a vállalati gazdaságtanban használják elsősorban, ahol négy dimenzió mentén vizsgálhatjuk a vállalkozás – jelen esetben egy szervezet – környezetét. A mozaikszó angol és magyar nyelvű összetevői: **Political** - Politikai, **Economic** - Gazdasági, **Socio-cultural** - Társadalmi és **Technological** - Technológiai környezetet jelölnek. (Rabi, S. 2009)

3. ábra: A célfahoz igazodó alkalmazott módszerek

Célfa és módszerek



Forrás: saját szerkesztés

1. 5. AZ ÉRTEKEZÉS SORÁN HASZNÁLT FOGALMAK

Ebben az alfejezetben a nagyváros és környéke viszonyához kapcsolódó fogalmak magyarázatára kerül sor, amelyeket az értekezésben használok. Ezt azért tartom szükségesnek, mert vannak olyan meghatározások, amelyeket a különböző tudományterületek, ágazatok különbözőképp értelmeznek. Ezek részletes áttekintését követően a fogalmakat úgy értelmeztem és határoztam meg, amelyek a tudományterületek közös pontját is magukban foglalják, valamint az értekezés problematikájához szorosan kapcsolódnak.

Az értekezés egyik kulcsfontosságú fogalma a **területi konfliktus** és annak meghatározása. A fogalmat térséget, több települést érintő érdekellentétként, ellenérdekeltségként, valamint települési szinten megjelenő társadalmi, gazdasági, közigazgatási és politikai konfliktusként értelmezem. Ennek szubjektív meghatározásában egyrészt az is közrejátszott, hogy a konfliktus definiálása nem egységes a társadalomtudományokban, sem a hazai, sem pedig a nemzetközi szakirodalomban, azonban közös jegyeiket, alapjaikat figyelembe vettem. Másrészt a meghatározásoknak széles spektruma jelenik meg a konfliktuselmélet irodalmában is, amelynek egyik szélső nézete szerint a konfliktust éles szembenállásként, az ellentét legkoncentráltabb megnyilvánulásaként lehet értelmezni, míg a másik szélső vélemény szerint már akkor is konfliktusról beszélhetünk, ha a kapcsolatban álló felek még csupán érzik, felismerik, hogy céljaik ellentétesek, és még nincs olyan cselekedet egyik fél részéről sem, amely akadályozná a másik felet a törekvéseiben. Áttekintettem a szociológiában megjelent konfliktusfogalmakat¹⁵ annak tisztázására, hogy a vizsgált problémakörhöz tágabb vagy szűkebb értelmezést célszerű használni. Közös elemeiket úgy értelmezem térségi szinten, hogy bizonyos vélemények és jelenségek összeegyeztethetlenségéről van szó, amelyek adott térségben érintett egyének vagy csoportok (szervezetek) közötti ellentéteket jelentenek a társadalomban, ezek a közöttük lévő különbségekből fakadnak, valamint többek között igények, szándékok, érdekek, szükségletek szembenállása mentén húzódnak meg. Térségi szinten és települések esetén ez úgy értelmezhető, hogy az egyes területegységek között egyenlőtlenségek vannak.

¹⁵ A konfliktuselmélettel, a szociológiában használt konfliktus fogalommal kapcsolatban lásd: Giddens, A. 1995; Cseh-Szombathy, L. 1995; Szekszárdi, J. 1996; Boulding, K. 1962, Dahrendorf, R. 1994 kapcsolódó munkáit.

A kutatás célterületét és az elemzések területi egységét a **Budapesti Agglomeráció képezi**.¹⁶ A terület pontos definiálása azért fontos, mert lehatárolása az elmúlt évtizedekben változott, a főváros és környéke átalakulásának, az új városfejlődési folyamatoknak köszönhetően. Ennek értelmében az értekezésben a jelenleg érvényes lehatárolást használom, amelyet a 2005. évi (majd 2011-ben módosított) LXIV. törvény¹⁷ tartalmazza. Ez alapján a Budapesti Agglomerációt Budapest főváros és a körülötte fekvő 80 település gyűjteménye alkotja, amelyek mindegyike Pest megyéhez tartozik.

Az értekezés során a Budapesti Agglomeráció szinonimájaként használom Budapest és környéke, térsége, valamint az agglomerációs övezetre a „környéki települések” szóösszetételt.¹⁸ Budapest esetén a centrumtelepülés meghatározást is használom, amelyet a jelenlegi közigazgatási határához igazodóan értelmezek.

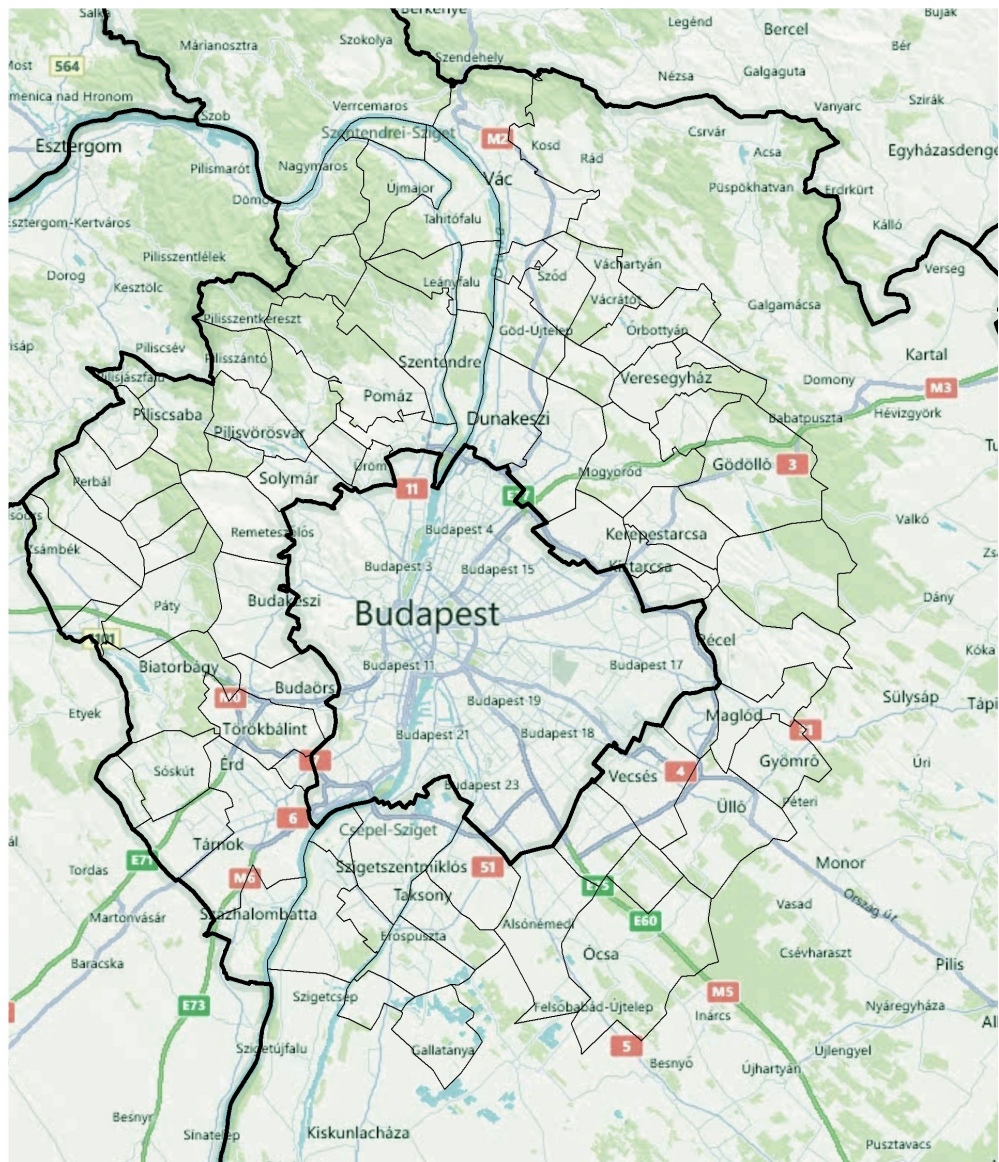
Az elemzések és a hatótényezők vizsgálata kapcsán többször megjelenik a **nagyváros és környéke, térsége** meghatározás, amely alatt a magyarországi 100 000 fő feletti városokat értem, így Debrecen, Nyíregyháza, Pécs, Szeged, Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs, Székesfehérvár, Kecskemét és agglomerációja, valamint a Budapesti Agglomeráció tartozik ebbe a kategóriába. Európai vonatkozásban a régióközpontokat sorolom ebbe a kategóriába.

¹⁶ Az értekezésnek nem célja az agglomeráció fogalmával foglalkozni. Ehhez kapcsolódóan közgazdaságtanban, majd a településtudományban megjelent meghatározásokat lásd többek között Weber, A. 1909, Kőszegfalvi, Gy. 1995, Nemes Nagy, J. 2005, Perger, É. 2008, valamint Lengyel, I. 2010 munkáit.

¹⁷ A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve elfogadásáról.

¹⁸ Kerültem a kapcsolódó fejlesztési dokumentációkban és az urbanisztika fogalomtárában egyre inkább előforduló Budapesti Metropolisztérség, valamint az ESPON projekt kapcsán meghatározott funkcionális várostérség fogalmát (Funktionál Urban Area), mivel ezek túlmutatnak a Budapesti Agglomeráció határain.

1. térkép: A Budapesti Agglomerációhoz tartozó települések



Forrás: Bing Maps alapján saját szerk.

2. ELMÉLETI MEGALAPOZÁS

Az elméleti fejezetben egyrészt bemutatom az európai önkormányzati modellek legfőbb jellemzőit, amelyek lehetővé tették több főváros és nagyváros esetén az együttműködések kialakítását, környékükkel. Majd olyan irányelveket, dokumentumokat mutatok be, amelyek Európai Unió szinten jelentek meg az elmúlt évtized során, amelyek a nagyváros és agglomerációja közötti együttműködések fontosságát hangsúlyozzák. Ezek ugyanis Magyarország számára is követendő irányelvek.

2. 1. AZ EURÓPAI ÖNKORMÁNYZATI MODELLEK

Az európai önkormányzati modellek rövid ismertetését több okból tartom szükségesnek. Egyrészt a modellek leírásából látható, hogy mely elemek kerültek átvételre a magyar közigazgatási rendszerbe a nyugat-európai modellekből, továbbá fontos megismerni azokat az elemeket, amelyek a jövőben hasznosíthatók, beépíthetők a magyar rendszerbe. A modellek nagyban befolyásolták a városok és környékeik közötti kapcsolatok létrejöttét is, amelyek közül több példa bemutatásra kerül. Továbbá 2012. január 1-jével lépett hatályba a helyi önkormányzatokról szóló törvény módosítása, amely a magyar önkormányzati rendszer struktúrájának számos elemét megváltoztatta.

A helyi önkormányzatiság gondolköre Európában több évszázados múltra tekint vissza, a kontinens bármely térségét vizsgálva. Azonban nem beszélhetünk egységes helyi önkormányzati övezetről, mivel minden országban – köszönhetően eltérő történelmi múltjuknak, az önkormányzati rendszer hagyományainak – kisebb-nagyobb mértékben eltérő jellegzetességeket mutatnak felépítésükben. Fontos kiemelni, hogy kialakultak olyan térségek, amelyek esetén a helyi önkormányzati rendszerek különbözősége ellenére hasonlóságok is megtalálhatók rendszerükben, vagyis az önkormányzati átalakulás hasonló. A fő jellemzőket tekintve Európában, szinte mindegyik országban csökkentették az önkormányzatok számát, de nem mindenhol járt ez együtt modellváltással (Koós, B. – Lados, M. 2008).

A második világháború utáni időszakot tekintve Európát két típusú¹⁹ önkormányzati rendszer jellemzi (Várfalvi, I. 2001), amelyek kialakulása számos változással hozható összefüggésbe. Egyrészt a városfejlődési folyamatok, urbanizációs tendenciák erősödésével (Koós, B. – Lados, M. 2008), valamint a jóléti állam képének megjelenésével,²⁰ a demokratizmus kiszélesítésével is kapcsolatba hozható. Másrészt a háborút követő pénzügyi és gazdasági helyzet megkövetelte a kiadáscsökkentést, a hatékony közigazgatás kialakítását, az itt is érvényesülő költség-haszon elv megvalósulását.

A fenti folyamatok következtében az 1950-60-as évtizedekben Nyugat-Európában az igazgatási-szolgáltatási hatékonyság elvét előtérbe helyező megoldások valósultak meg (Torma, A. 2002). Lényegében ezek a reformok erősítették meg a települések közötti kapcsolatokat, megindult a tendencia a regionalizáció irányába, valamint a városi terek szervezési, igazgatási és feladatellátási problémáinak kezelése felé (Marcou, G. – Wollmann, H. 2007). A modellek között az alapvető különbségek az önkormányzati egységek méretében, területének nagyságában és a lakosságszám tekintetében, valamint a feladatellátás kapcsán jelentkeznek:

Az északi országokra jellemző modellhez tartozik Svédország, Dánia, Norvégia, Finnország, Nagy-Britannia, Írország és Hollandia, Belgium és Németország néhány tartománya.²¹ Ezekben az országokban radikálisan csökkentették a helyi önkormányzatok számát, de ezzel együtt növelték területüket, népességüket. Ennek következtében anyagi erejük és hatáskörük erőteljesen növekedett, széleskörű feladatellátással ruházták fel őket. Az északi modellbe sorolható országokban az önkormányzatok átlagos népesség 10 000 és 30 000 fő közöttire tehető, amely abból fakad, hogy több település (átlagosan 6-10) alkot egy közös önkormányzati egységet. Anglia esetén ennél jóval nagyobb az önkormányzatok népessége, átlagosan 120 ezer fő (Várfalvi, I. 2001).

¹⁹ A szakirodalomban döntően két modell elkülönítésével találkozhatunk, emellett említést kell tennünk a „három modelles” megközelítésről is. Bende-Szabó Gábor köztes struktúrának említi Németországot, Ausztriát, Svájcot, illetve Belgiumot. Ezek az országok átmenetet képeznek a két alapmodell, az északi, és déli helyi önkormányzati modell között, ugyanis a közepesen erős helyi önkormányzatok jellemzők (Bende-Szabó, G. 2003).

²⁰ Torma András úgy fogalmaz, hogy „ebben az időszakban az egyes államok megkísérelték helyreállítani az állam, a piac és a társadalom között felborult egyensúlyt, amelyhez elengedhetetlen volt az állam, a közigazgatás és ezen belül az önkormányzati igazgatás feladatának, szerepének újragondolása” (Torma, A. 2002).

²¹ Az önkormányzati rendszer hagyományait jól kifejezi a skandináviai tingsted (mint a lokalitásra vonatkozó kifejezés a középkorból) vagy Nagy-Britanniában a devolution fogalma (mint a központi hatalom egy részének sajátos, politikai tartalommal kitöltött decentralizációja) (Torma, A. 2002).

A közigazgatási változások legelőször Svédországban kezdődtek meg, így a modellt „**svéd modellnek**” is nevezik. A skandináv országban a térségi változásokat érintő folyamatok több évtizedre nyúlnak vissza: a Parlament 1946-ban döntött a községreformról, azok egyesítéséről (Torma, A. 2002; Brink, A. 2003). A reformok két lépésben valósultak meg. Első a közigazgatást érintő átalakítások voltak, amelynek következtében 1952 és 1974 között a svéd települési önkormányzatok számát tizedével csökkentették (Brink, A. 2003). Ennek célja az volt, hogy olyan önkormányzatokat hozzanak létre, amelyek elég nagyok ahhoz, hogy elfogadható feltételekkel rendelkezzenek a közigazgatási feladatok végrehajtásához. A különböző földrajzi adottságok és gazdasági helyzet, adózási viszonyok miatt az új önkormányzatok nem lehettek kisebbek 2000-3500 fős népességszámnál. A reform 1952-ben indult meg, a települések számát 2500-ról 1037-re csökkentették. Azonban ahogy a települések felelőssége és feladata növekedett, úgy vált láthatóvá, hogy ez a reform nem volt eléggé radikális. A szakértők szerint még további összevonásra volt szükség, hogy fenn tudják tartani az iskolákat, közszolgáltatásokat, más közösségi szolgáltatást, így 8000 főre módosították a legkisebb lélekszámot a települési önkormányzat létrehozásához. A második reform során, amely 1962 és 1974 között zajlott, 278-ra csökkentették a települési önkormányzatok számát, amely mára 290-re növekedett a függetlenedés és önállósodás következtében. Az önkormányzatokat arra ösztönözték a második „összevonásnál”, hogy önkéntesen történjen meg a folyamat (Brink, A. 2003).

A döntéshozók úgy gondolták, a helyi szint adminisztratív és gazdasági hatékonysága növekedhet, ezáltal javítva az állami szolgáltatásokat. Továbbá az 1950-es évektől kezdve Észak-Svédországból, a ritkán lakott területekről nagyarányú elvándorlás indult meg a nagyvárosok felé, amely új területpolitikai intézkedést is megkövetelt (Gustaffson, G. 1980). Az 1970-es években az olajválságokat követően strukturális problémák is megjelentek, amelyek az iparterületeket érintették elsősorban és ez felhívta a figyelmet a településeket érintő kérdésekre, az átalakítás szükségességére is. Felismerték azt, hogy nagyobb figyelmet kell szentelni a várospolitikát érintő ágazatokra, így például a lakáskérdésre, munkaerőpiacra, közlekedési- és környezetpolitikára és ahhoz, hogy ez jól működjön, a városi térségek egységes kezelésére és térségi tervezésre van szükség.

Ha a reform hatásait vizsgáljuk, kiderül, hogy mára politikailag, funkcionálisan a svéd helyi önkormányzatok Európában legerősebbek között vannak, valamint pénzügyi szempontból a legfüggetlenebbek (Hesse, J. J. – Sharpe, L. 1991).

Dánia esetén a helyi önkormányzatok számát 1968 és 1970 között 1388-ról 275-re csökkentették. 2007-ben újabb reform következett be, amely során a korábbi önkormányzatok számát 98-ra csökkentették, az addigi 13 megyét megszüntették és helyette 5 régiót hoztak létre. Ennek a reformnak az alapvető célja az volt, hogy fenntartsák és fejlesszék a demokratikusan szabályozott közszolgáltatásokat, amelyek a szilárd alapot biztosítják a dán jóléti társadalom folyamatos fejlődéséhez.²²

Belgiumban 1961-ben fogadta el a kormány azt a törvényt, amely lehetővé tette a közigazgatás megreformálását, az állami kiadások csökkentésének érdekében. Ezt követően még tíz évig folyt a vita ezzel kapcsolatban, majd a következő kormány felgyorsította az intézkedések megvalósítását. Az 1975. szeptember 17-i királyi rendelet értelmében az önálló települések száma 2359-ről 596-ra csökkent, a települések egyesítésével. Ezt követte még az antwerpeni közigazgatási reform 1983-ban, így a települések száma 589-re csökkent (Lazzari, M. et. al. 2008; Torma, A. 2002)).

Az egykori Német Szövetségi Köztársaságban a reformfolyamat szintén több évet vett igénybe, 1967-ben kezdődött és 1974-75-ig tartott. Ennek eredményeképp 24000-ről 8500-ra csökkent az önkormányzatok száma az összevonások miatt, átlagos méretük 8000 fő volt. A reform fő céljai között szerepelt többek között a térségfejlesztés előfeltételeinek megteremtése, az életkörülmények színvonalának kiegyenlítése a sűrűn lakott és a külterületi településeken, azaz az esélyegyenlőség megteremtése, a közigazgatás hozzáigazítása a társadalom megváltozott igényeihez és struktúrájához; a közigazgatás teljesítőképességének növelése; az önkormányzatok erősítése (Torma, A. 2002).

A **déli (latin vagy francia) modellhez** tartozó országokban végbement reformok a helyi önkormányzatok politikai-emberi közösségi jellegére helyezték a hangsúlyt, elkerülve a községegyesítést, s helyette célként szerepelt egyrészt a helyi közszolgáltatások adekvát meg- és újraosztása a települési és a területi önkormányzatok között (Torma, A. 2002). További lényegi elemét képezte a reformoknak az önkormányzati társulások állami ösztönzése és támogatása, valamint alapelve, hogy minden települési önkormányzatnak azonos feladata és a hatásköre legyen. Amelyik önkormányzat – méreténél fogva, vagy más tényezők miatt – nem tudta, vagy nem akarta ellátni a közfeladatokat, köteles volt társulás útján megoldani azokat. Azokat a feladatokat, amelyek túllépték a helyi önkormányzati szintet, a jogalkotó egy (esetleg két) szinttel feljebb, a területi

²² The local government reform (2006). The Ministry of the Interior and Health Department of Economics.
http://www.sm.dk/data/Lists/Publikationer/Attachments/291/Kommunal_UK_screen.pdf

önkormányzatokhoz telepítette (így a hatásköri decentralizáció is megvalósult, a területi középszint javára). A modell együttes jellemzője, hogy itt az önkormányzatok korlátozottabb mértékű autonómiával rendelkeznek, nagy számú, de alacsony népességszámmal rendelkező önkormányzatok a fő szereplők, de a rendszer erős középszintre épül, és társulások kialakítását követeli meg. A helyi és a területi reform itt is együttesen, illetve egymásra tekintettel valósult meg, továbbá a reformok szerves részét képezte a decentralizáció, valamint a finanszírozási rendszer átalakítása is. A modellt megvalósító országok Franciaország mellett Ausztria, Svájc, Olaszország, Spanyolország, Görögország, valamint Németország néhány (déli) tartománya (Verebélyi, I. 1993; Torma, A. 2002). Franciaországban a decentralizációs reformok 1982-ben indultak, ennek során három év alatt több mint 40 törvény és 300 törvényerejű rendelet született a változtatások kapcsán. A reform révén a városok és régiók nagyobb döntési kompetenciához jutottak, például tervezési jogosítványokhoz, „ezáltal a tervezési kompetenciák a decentralizált állami irányítás kulcsfontosságú eszközeivé váltak” (Somlyódyné Pfeil, E. 2006. p. 41.). Az 1990-es évek végén újabb reformok következtek be, amelyek a települések közösségeinek létrehozásáról, a területrendezésről és a területek fenntartható fejlesztéséről, továbbá a városok szolidaritásáról és megújításáról szóló törvények kibocsátásáról szóltak (Somlyódyné Pfeil, E. 2006). Franciaországban jelenleg több mint 36 000 települési önkormányzat működik, amelyek kis népességszámúak, 32 000-nek a lakossága nem éri el a 2000 főt, 25 000-nek pedig még a 700 főt sem. Az, hogy a rendszer mégis működik, a két önkormányzati középszint, a 96 megye és a 22 régió, valamint a települési kooperációk több mint 19 000 társulása teszi lehetővé (Torma, A. 2002).

Az alábbi táblázat jól szemlélteti, hogy Európában milyen jellegű különbségek figyelhetők meg az önkormányzatok számának, valamint az egy települési önkormányzatra jutó lakosok számának alakulásában. Magyarország ebben a déli modell országaihoz hasonlít, de sajátos jegyei alapvetően különböznek ettől a közigazgatási rendszertől.

1. táblázat: A települési önkormányzatok számának alakulása Európában

Ország	Lakosság millió (fő)	Települési önkormányzatok száma (db)	Egy települési önkormányzatra jutó lakos (ezer fő)
Csehország	10,3	6237	1500
Franciaország	58,9	36 559	1600
Szlovákia	5,4	2 781	1700
Szlovákia	10,5	5 922	1800
Svájc	6,5	3 000	2 166
Magyarország	10,2	3 175	3 100
Luxemburg	0,4	118	3 400
Ausztria	8,1	2 353	3 400
Lettország	2,5	554	4 000
Észtország	1,4	247	4 200
Spanyolország	39,4	8 082	4 800
Németország	82	16 121	5 000
Olaszország	57,4	8 104	7 000
Románia	22,5	2 862	7 700
Horvátország	4,8	542	8 000
Szlovénia	2	192	8 800
Finnország	5,2	455	11 200
Lengyelország	38,7	2 489	15 000
Belgium	10,2	589	17 200
Dánia	5,3	275	19 100
Hollandia	15,7	572	27 000
Bulgária	8,3	262	28 000
Svédország	8,9	286	30 900
Portugália	9,9	275	34 200
Írország	3,7	84	41 667
Litvánia	3,7	56	58 800
Nagy-Britannia	58,7	490	118 503

Forrás: Balázs, I. (2006): Tizenöt év a magyar demokrácia szolgálatában. Önkormányzati tükrök 1990-2005.

Belügyminisztérium, Elektronikus kiadvány.

Összességében két típusú önkormányzati modellről beszélhetünk: az egyik típust a fragmentált, kevés feladatot ellátó önkormányzatok működése jellemzi, másikat pedig kisszámú önkormányzat, amelyekre viszont több kötelező feladat hárul. A két típus között abban is különbség jelentkezik, hogy a többi területi szint is eltérő erővel, feladatellátással bír. Fontos kérdés ezek alapján, hogy a különböző önkormányzati rendszerekben milyen elemek jelennek meg a települések közötti kapcsolatok kialakításánál és ezek miként hasznosíthatók a magyar viszonyok között. Továbbá az, hogy a szétaprózott vagy centralizált önkormányzati rendszerben miként működnek a nagyvárosi együttműködések Európában.

2. 2. NAGYVÁROSOK ÉS KÖRNYÉKEIK KÖZÖTTI KAPCSOLATOK EURÓPÁBAN

Az európai nagyvárosoknak az elmúlt évtizedek során számos **új külső és belső kihívással** kellett szembenézniük. A legfontosabb külső kihívások közül ki kell emelni a globalizációs folyamatokat, azok hatásait, a nemzetközi és országon belüli társadalmi-demográfiai, gazdasági és politikai változásokat, valamint az új területi struktúrákat, a közigazgatással kapcsolatos átalakulásokat. A belső, nagyvárosi térségeket érintő kihívások közül a legfontosabb tényezők az új urbanizációs folyamatok megjelenése, a szuburbanizációs és ma már a dezurbanizációs ciklus térnyerése, a városok terjeszkedése, épített és természeti környezetük átalakulása, ezzel együtt társadalmi struktúrájuk változása. Ezek a változások negatív következményekkel is együtt jártak, amelyek mérséklésére a város és környéke együttműködése adhat lehetőséget.

Azt mondhatjuk, hogy **Európában nincsen olyan egységes modell**, vagy definíció, amely a városrégió sikeres működését meghatározza, de azt tudjuk, hogy egy sikeres régióban általában sikeres város a centrumtelepülés (Parkinson, M. 2004). Ehhez kapcsolódóan az 1970-es évek kezdetétől kutatások bizonyították, hogy a nagyvárosok és környékeik közötti társadalmi és gazdasági egyenlőtlenségek gátat szabhatnak a nagyvárostérség egésze gazdasági növekedésének (Savitch, H. V. et. al. 1992; Voith, R. 1992, 1993). Barnes és Ledebur szerint azokban a városrégiókban ahol a központi város és környéke között kisebbek az egy főre jutó jövedelem különbségei, sokkal jobban fejlődik a térség egésze. Az eredmények tükrében a kutatók szerint, hogy ösztönzőket kellene kialakítani a város és környéke együttműködése elősegítésére, amely nemcsak szükségszerű mindkét fél fejlődéséhez, hanem mindkettőnek érdekeit együttesen szolgálja (Barnes, W. R. – Ledebur, L. C. 1998).

Az európai példák azt mutatják, hogy minden városrégió a saját megoldást talál a regionális együttműködések kialakítására.²³

Nyugat-Európában az elsők között **Németországban** ismerték fel a politikai döntéshozók, valamint településvezetők a városok és környékeik közötti kooperáció kialakításának fontosságát. Így az ottani tapasztalatok, jó gyakorlatok a magyarországi térségi együttműködések kialakításához is támpontokat adhatnak.

²³ Az európai példák a teljesség igénye nélkül kerülnek bemutatásra, céloom csupán bemutatni a különböző együttműködési formákat, a kialakult struktúrák feladatait és szerveződési szintjeit. Lásd bővebben: Somlyódyné Pfeil, E. (2011).

Az áttekintés előtt fontos megemlíteni, hogy a jelenleg 15 városrégiós együttműködés milyen intézményesült és szervezeti formában működik itt (Somlyódy Péter, E. 2008):

- 1) **Községek beolvadása, fúziója a városközpontba**, például Bréma és Lipcse esetén, ahol a szuburbanizációból adódó népességszám-csökkenést úgy egyenlítették ki, hogy a vonzáskörzetek önkormányzatait és a központi városéval „olvasztották egybe”. A fúzió további célja versenyképes városrégió megteremtése, az itt levő iparterületek fejlesztése volt.
- 2) **A városkörnyék-szövetség**, az egyik legnépszerűbb együttműködési forma, alapja pedig az 1911 évi ún. Nagy-Berlin Célszövetségi, valamint az ezt felváltó 1920. évi, Berlin területi felosztásáról szóló törvény.²⁴ Ennek legfontosabb céljai a térség egészére megvalósítandó tervezés, gazdaságösztönzés, nagyvárosi-elővárosi tömegközlekedés megszervezése, biztosítása, valamint a regionális identitás kialakítása.
- 3) **A regionális járások vagy városrégiók** évszázados tradíciókkal rendelkeznek, például a kereskedővárosok által megalapított Hanza-szövetség. Jelenleg a hamburgi és brémai városrégió tartozik ide.
- 4) A szuburbanizáció okozta negatív hatások mérséklésére, a kialakult területhasználati konfliktusok enyhítésére jöttek létre **együttműködések a városállamok és a határos tartományok között**.

A következőkben néhány olyan példa kerül bemutatásra, amely együttműködések jól mutatják a németországi együttműködési formák heterogenitását.²⁵

A **Berlin-Brandenburg** metropoliszrégió, egyben városállam 19 éves múlttal rendelkezik, hiszen Nyugat-és Kelet Németország egyesítését követő évben jött létre a mai Berlin és Brandenburg régió összeolvasztásával: a város visszakapta környékét és a környék pedig centrumtelepülését. Kialakulásának fő hatótényezői között szerepelt a közös

²⁴ Gesetz über die Bildung einer neuen Stadtgemeinde Berlin. Groß-Berlin-Gesetz <http://www.verfassungen.de/de/be/berlin20.htm>

²⁵ Somlyódy Péter Edit hívja fel a figyelmet arra a kutatásra, amelyet „Németország 15 nagyvárosa regionális együttműködési szervezetének beazonosítására folytatott a Brémai Egyetem. A kutatók négy szervezeti típust különítettek el, amelyek felül értelmeződnek az ún. governance-struktúrák. Az ezredforduló történései bizonyították, hogy az önkormányzatok horizontális kooperációs szándéka által kiérlelt és a tartományi törvényhozás által támogatott, területileg egységes, politikai legitimitációval bíró regionális szövetségek és városrégiók továbbra is életképesek (Stuttgart, Hannover). Sőt, a keleti tartományokban Lipcse és Drezda példája igazolja, hogy a községek beolvasztása megfelelő helyspecifikus közvetlen részvételi formák garantálása mellett még mindig szervezeti alternatívát jelent a várostérségi együttműködésben.” (Somlyódy Péter, E. 2006).

történelmi múltjuk, valamint az erősödő szuburbanizációs folyamatok nyomása, a kialakuló problémák kezelése az együttműködés szükségességét és igényét rajzolta ki. 1996-ban jött létre a térség közös tervezési hatósága, amely formális és informális feladatokat is ellát, többek között összehangolja a térség településeinek területrendezési terveit, fejlesztési tervek készítésében vesz részt (például a repülőtér környékét érintően). Informális feladatai között kiemelhető a pályázatokban való részvétel, szomszédsági fórumok szervezése, stratégiai tervek elkészítése, zöldterületek védelmével összefüggő terv készítése.²⁶ Ha végignézzük a régió fejlesztési, vagy helyzetképét bemutató dokumentumait, markánsan megjelenik benne a térségi együttgondolkodás, a közös célok elérése.²⁷

2. térkép: Berlin-Brandenburg régió



Forrás: www.berlin-brandenburg.de/imperia/md/images/bb_gl/hauptstadtregion/hauptstadtregion_neu.jpg

²⁶ www.catch-mr.eu/public/DB.../Metropolitan_Futures_Presentation.pdf

²⁷ www.berlin-brandenburg.de/imperia/md/content/bb-gl/leitbild/leitbild_englisch.pdf

A frankfurti városrégió (települési szövetség, Umlandverband) tervezés-módszertanilag a legfejlettebb térségi szövetség, és immár tradíciókkal rendelkezik a regionális tervezésben, a Rajna-Majna agglomerációban, amely magában foglalja Frankfurt, Wiesbaden, Offenburg városokat is. Az együttműködés 1975-ben alakult ki az itt működő ügynökség feladata, hogy iránymutatást adjon a területi tervezésben és fejlesztésben, a gyors növekedésű városrégióban. 75 település vesz részt a szövetségben, amely saját gazdasági társaságán keresztül tulajdonrészt szerzett a regionális hatókörű szolgáltatóknál. Annak ellenére, hogy a szervezet feladata sokrétű (táj- és környezettervezés, regionális közlekedéstervezés, gazdasági monitoring, stb.).²⁸ A térség heterogenitása, különösképp a gazdag városkörnyéki önkormányzatok és az állami irányítású ügynökség együttes jelenléte viszonylag gyengévé teszi a szervezet politikai erejét (Szabó, T. 2010).

3. térkép: A frankfurti településszövetség

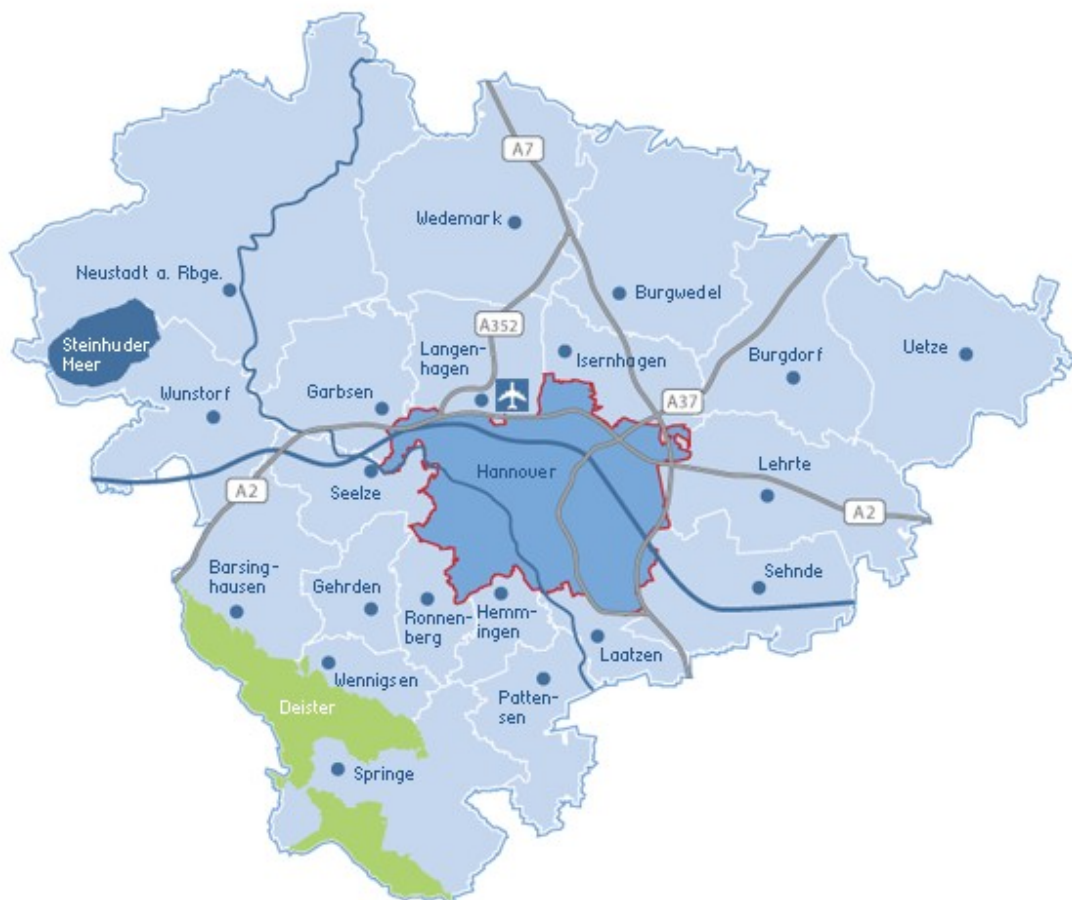


Forrás: www.lboro.ac.uk/gawc/rb/images/rb191f2.jpg

²⁸ www.region-frankfurt.de/Region/Verband/English

A **Hannover Régió** egy a néhány német sikertörténet közül a térségi kooperációk terén, amely 2001-ben realizálódott, a Hannoveri régió megszületésével. A városrégió abból a célból alakult, hogy a szélesebb városkörnyéken foglalkozzanak a területi tervezéssel. A korábbi hannoveri járást mint előző agglomeráció-igazgatási szervet feloszlatták, Hannover elvesztette járási jogállását annak érdekében, hogy regionális járás mint új szervezet létrejöhessen. Az ügynökség (hatóság) profilja később került kialakításra, amely ma már kulcsszerepet játszik a régión belüli fejlesztési kérdésekben. Többek között regionális tervet készített a policentrikus városfejlődés érdekében a közlekedéshez kapcsolódóan, valamint a zöldterületek megőrzése kapcsán (Somlyódy Péter, E. 2008).

4. térkép: A Hannover régió települései



Forrás: www.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=6862&article_id=19729&psmand=1000&mode=print

A nagyvárosok és környékeik közötti együttműködések kialakulására **Svédországban** is találhatunk példákat. A jelenleg működő térségi szerveződések egyik kiindulópontja a **Metropolisz Térségek Bizottságának** létrehozása 1999-ben, amely egyfajta felülről vezérelt (top-down) modellként értelmezhető. Jelenleg három metropolisztérséget

határoltak le Svédországban: így a Stockholmi, Göteborgi és Malmöi Metropolisztérségeket, amelyeket a központi város, valamint az őket övező, definíció szerint meghatározott szuburbán települések alkotják. A Bizottság figyelemmel kíséri és értékeli a nagyvárosi térségek fejlődését és éves jelentést készít a kormánynak róluk. Kezdetben a Bizottság főként a városrégiók társadalmi problémáira, a szegregációs folyamataira fókuszált, de tevékenységük kiterjedt az egységes, minden települést és településrészt érintő fejlesztési javaslatok kidolgozására. A települések közös felelősséget vállalnak a fejlesztési programok megvalósításában is (Bäck, H. 2004).

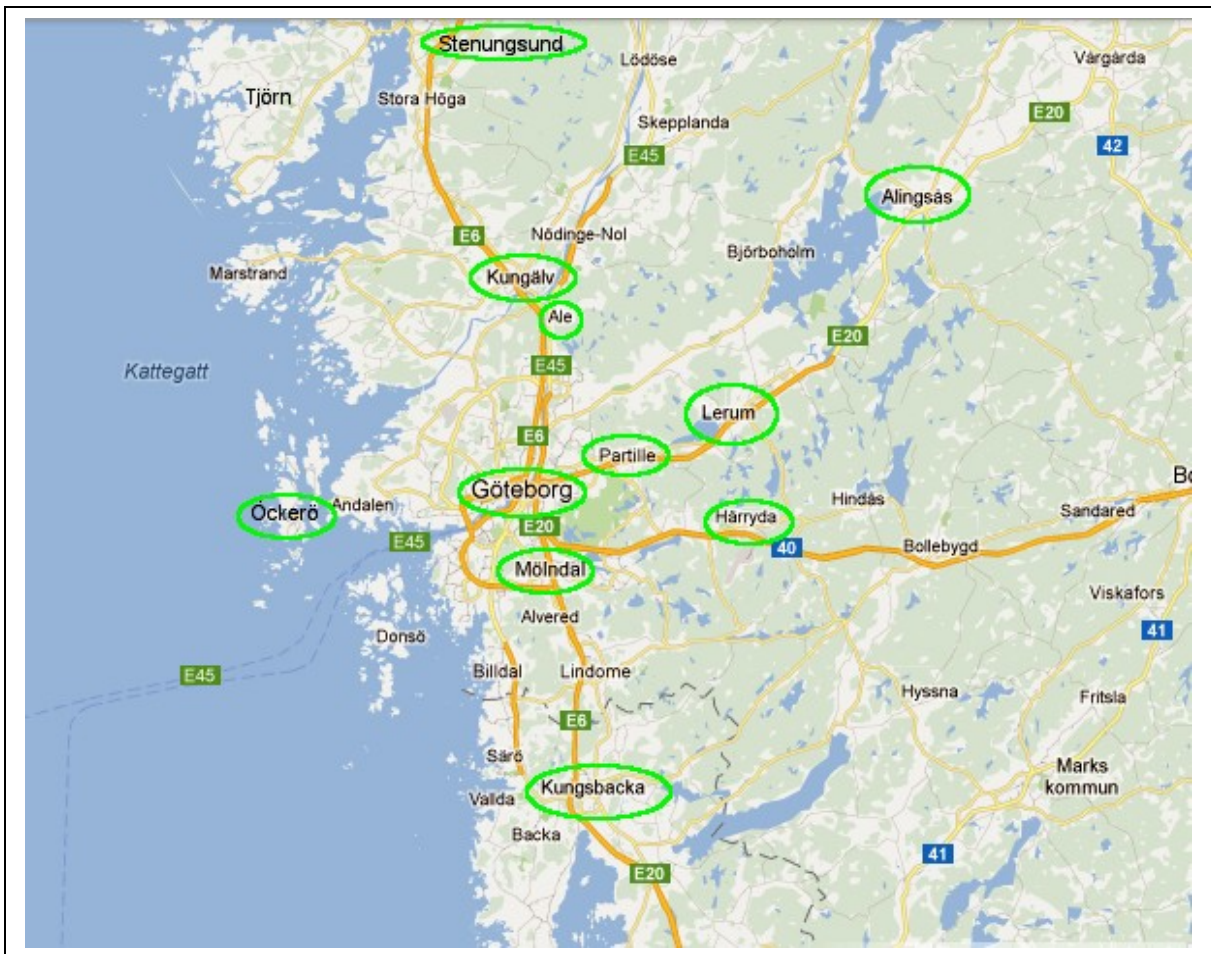
Svédország második legnagyobb városa, a több mint 520 ezer lakosú **Göteborg** esetén (metropolisztérségével együtt pedig 937 ezren élnek itt²⁹) a környékkel való szerveződés gondolata több évtizedre nyúlik vissza. Ennek részletesebb megismeréséhez a helyszínen strukturált mélyinterjúkat készítettem.³⁰

Az 1950-es évekből származik az elképzelés, hogy a város és a környéke fejlődését valamely módon együttesen kellene kezelni, mivel itt a városi terjeszkedés más típusú, mint Nyugat-Európában. Vagyis nem összefüggő területeket érintett, hanem a rendelkezésre álló területek nagysága következtében az újonnan épített lakóterületek itt szétszórtnak jelentek meg. Továbbá a régió kialakulását az is elősegítette, hogy a települések közötti kapcsolat nemcsak társadalmi, de gazdasági vonatkozásban is egyre szorosabbá vált.

²⁹ Statistik Centralbyran 2011.

³⁰ Az interjúalanyok: Per Kristersson, a Göteborg Régió projektmenedzsere, valamint Anders Larsson és Urban Fransson kutatók, (University of Gothenburg, Department of Human and Economic Geography), akikkel terepbejárás és szakmai megbeszélése is történt. Az interjúk készítésének időpontja 2011. január.

5. térkép: A Göteborg régió települései



Forrás Google Map és Göteborg Region (www.gr.to) alapján saját szerkesztés

Az együttműködés első szervezeti formája a **Regionális Tervezési Bizottság** (Regionplanekommittén) volt, amely 1940 és 1949 között Göteborg és környéki települések részvételével működött, és a térségi együttműködés és regionális tervezés lehetőségét tűzte ki célul. Ennek eredményeképp országos szintű döntés született egy regionális terv (Regional Plan 1944) létrehozásáról, amelynek koordinálására munkaszervezet jött létre (Regionplaneförbund), amely 1974-ig működött. A tényleges együttműködés az 1960-as évektől indult meg. A **Nagy-Göteborg Együttműködési Bizottság** (Stor-Göteborgs Samarbetskommitté) 1963 és 1974 között tevékenykedett, amelynek keretében Göteborg és 23 elővárosi település között jöttek létre együttműködések a lakhatás, a közműszolgáltatások (oktatási, vonalas infrastruktúra) biztosítására, a közlekedési szolgáltatások javítására, valamint közös szabadidős tevékenységek szervezésére, védett területek védelmére. Ennek az együttműködési formának a továbbfejlesztését jelenti a **Göteborgi Régió Önkormányzati Szövetség**

(Göteborgsregionens kommunalförbund, 1974–1994). Ez az önkormányzati testület a tervezési együttműködéseket koordinálta a regionális fejlesztés, a közlekedés, a környezetvédelem és a középfokú oktatás biztosítása terén. Fontos megemlíteni, hogy 1949 és 1994 között működött egy olyan szervezet, amely a Göteborg környéki települések együttműködése nyomán jött létre.³¹

A jelenleg működő **Göteborg Régió** (Göteborgsregionens kommunalförbund) 1995-ben kezdte meg működését. A szervezetnek az évtizedek során a települések között kialakult együttműködések nyújtottak megfelelő háttérrel. Továbbá létrejöttét az is indokolta, hogy Svédország európai uniós csatlakozását követően a térségnek szüksége volt az együttes fellépés és közös koordinációra, hogy európai szinten erősödni tudjon a Régió pozíciója. Fontos kihangsúlyozni, hogy a tagság **önkéntes** együttműködésen alapul, **nem pedig kötelező** jelleggel. A Régió irányítása az érintett települések döntéshozói, szakemberei kezében van (24 fő), a tanács 150 főből áll. A munkaszervezet forrásainak felét a települések adják, a továbbiakat pályázatok útján biztosítják. A Göteborg Régió munkaszervezeténél jelenleg több mint 100 ember dolgozik, ebből a közlekedésfejlesztési részlegen 12 fő. A szervezet közös érdekek mentén lép fel, akár állami intézkedések és más szervezetek ellen is, ha azok a régió egészét érintik.

A Régió kialakításának egyik **első lépése** az volt, hogy a szervezetnél dolgozó munkatársak segítségével megkérdezték az érintett döntéshozókat, politikusokat, hogy milyen célokat szeretnének elérni, amelyek a saját településük és a régió egésze szempontjából is fontosak, illetve hogyan képzelik el ezek megvalósítását. Ezek alapján 2001-ben került sor a közös célok kijelölésére. A résztvevők mindegyike egyetértett azzal, hogy a jövőben a tömegközlekedés helyzetének javítása, szerepének növelése a legfontosabb, valamint a régió népességének és versenyképességének növelése. A megoldást illetően egy egységes terv létrehozásában állapodtak meg. Ezt követően került sor a **K2020 stratégia** kidolgozására³², amely megfogalmazza a térség közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos céljait, a tömegközlekedés szerepének növelését. 2008-ban készült el a régió struktúraterve, amely ugyancsak a helyiek közös munkája eredményeképp jött létre és amelyhez a Régióba tartozó települések önálló fejlesztési tervei is illeszkednek.

³¹ Göteborgsregionens kommunalförbund 1995–2005.

www.gr.to/download/18.55340448112b9e59b8980005291/GR-boken+1995-2005.pdf

³² www.grkom.se/download/18.1e54ec5411db5915e3880002391/K2020_public_transport_development_program.pdf

A szervezet létrehozásával egyfajta paradigmaváltás történt, mert a felülről jövő, exogén tervezés helyett tehát az endogén tervezés alapjait próbálták megvalósítani, vagyis az együttműködés **alulról jövő kezdeményezésén** és megegyezésen alapult létrehozása (a stockholmi régió esetén jóval erősebb a felülről jövő irányítás).

Finnországban, Helsinki és a környező önkormányzatok vonatkozásában az együttműködés során az önkormányzatok önállósága megmaradt, de kiépítettek fölé egy olyan felettes igazgatási szervezetet, amely kizárólag az egész nagyvárosi körzetet érintő közös érdekeltségű feladatok megoldására hivatott. A Helsinki Agglomerációs Tanács (Helsinki Metropolitan Area Council) működését külön jogszabály szabályozza, amely meghatározza a Tanács tagjait (Helsinki, Espoo, Kanainek, Vantaa) és annak feladatait, amelyek a következők (Orova, M. 2006):

- a hulladékkezelés a tagönkormányzatok területén,
- a területi közlekedési szolgáltatások biztosítása, a tagönkormányzatok közötti közlekedési szövetség létrehozása a tömegközlekedési szolgáltatások biztosítására,
- a Helsinki Város és környékére vonatkozó közlekedésfejlesztési tervek kidolgozása és végrehajtása,
- a tömegközlekedési tarifák jóváhagyása,
- levegőszennyezésre vonatkozó feladatok tervezése, monitoringa, stb.
- Helsinki Város külvárosi területeinek fejlesztésére vonatkozó kutatás, tervezés és a tervek végrehajtása.

A **déli modelleket** megvizsgálva kiderül, hogy **Franciaországban** a helyi önkormányzatok együttműködési lehetőségeinek több formája megjelenik az önkormányzati rendszerben, melyek a következők lehetnek, pl.: településközi (községek közötti) társulások/községsszövetségek, többcélú településközi társulások, városi közösségek, települések egyesülései, agglomerációs társulások/kistérségi társulások. A települések közötti együttműködést az 1999. július 12-étől érvényes ún. Chevenement-törvény szabályozza, amely az önkormányzati együttműködések három főbb típusáról rendelkezik (Orova, M. 2006).

A községi társulások, vagy községsszövetségek (Communauté de communes) együttműködési forma keretében az érintett önkormányzatok egy vagy több, hatáskörükbe tartozó feladat ellátására társulnak, pl. vízellátás, alapfokú oktatás, szennyvíztisztítás, hulladékgyűjtés, ár- és belvízvédelem, útfenntartás. Létrehozása speciális szabályok

alapján történik; az érintett lakosság kétharmadát magában foglaló önkormányzatok legalább felének kezdeményezésére, vagy pedig az érintett lakosság felét magában foglaló önkormányzatok kétharmadának kezdeményezésére lehet alapítani ilyen típusú szövetséget. Az ún. városi társulások (Communauté urbaine) több község közötti együttműködést foglal magában, amely egybefüggő területen meghaladja az 500 000 fő népességet. Tagjai saját akaratukból és felelősségükre szövetkeznek abból a célból, hogy közösen kidolgozzanak és végrehajtsanak egy közös városfejlesztési vagy területrendezési tervet, politikát. Az agglomerációs közösségekben (Communauté d'agglomération) 50 ezer lakosnál több él, egy vagy több, legalább 15 000 lakosú központi község körül (Orova, M. 2006).

Olaszországban a 142/1990 évi törvény határozta meg a 'Città metropolitana', vagyis városrégió, metropolisztérség, mint új közigazgatási egység fogalmát, amely független intézményesített szerv a város és a régiók között. 10 olasz város kapott városrégió címet, így Torino, Milánó, Velence, Genova, Bologna, Firenze, Róma, Bari, Nápoly és Cagliari. Ezt az új közigazgatási szintet az érintett régiók jelölték ki olyan várostérségekben, ahol az önkormányzatok szoros egymásrataltsága már kialakult gazdasági, közszolgáltatási és kulturális vonatkozásokban egyaránt. A metropolisz terek választott testülettel rendelkeznek, gyakorolják a térségi jelentőségű, területi koordinációt igénylő hatásköröket, valamint ők fogadják el az ún. területi koordinációs terveket, azokat a stratégiai dokumentumokat, amelyek koordinálják a terület valamennyi önkormányzatának területhasználati, gazdasági és környezet-igénybevételi terveit (Somlyódy Péter, E. 2008).

A fenti együttműködések bemutatása azt tette lehetővé, hogy kiderüljenek az egyes lehetőségek, a kooperáció lehetőségének sokfélesége, működőképessége. Európai szinten ki kell emelni egy kutatást, amelynek célja volt az európai nagyvárosi együttműködések értékelése (METREX hálózata keretében végzett kutatás). Ennek keretében a résztvevő intézmények 32 európai várossal együttműködve kifejlesztettek egy mutatót, amely arra próbált választ adni, hogy mennyire erős a nagyvárosi kormányzat egy adott térségben. A METREX Practice Benchmark 29 indikátort tartalmaz, amelyek a következőképp csoportosíthatók (Tosics, I. 2004):

- A kompetencia (8 mutatót tartalmaz) dimenzió azt mutatja, milyen hatáskörrel rendelkezik a városrégió egy nagyvárosi stratégia jóváhagyását, megvalósítását és felügyeletét illetően.

- A felkészültség (13 mutatót tartalmaz) dimenzió azt mutatja, a városrégió milyen mértékben rendelkezik a megalapozott területi tervezéshez és fejlesztési döntéshozatalhoz szükséges tudással, szakértelemmel.
- Végül az „eljárások” (8 mutatót tartalmaz) dimenzió segítségével megismerhető, hogy milyen mértékben vannak meg a városrégióban egy nagyvárosi stratégia nyomon követésének, felülvizsgálatának és megújításának eszközei.

Az eredmények szerint három különböző, jelenleg Európa-szerte használt nagyvárosi modell került beazonosításra, amelyek a következők (Tosics, I. 2004):

- Az átfogó (comprehensive) modell, ahol választott nagyvárosi kormányzat van jelen, átfogó hatáskörrel a stratégiai tervezés és végrehajtás terén. Ehhez általában a meglévő helyi adminisztratív szerkezet újjászervezésére van szükség (példa: Hannover régió).
- A szűkített (core power) modellben választott vagy delegált tagokból álló hatóság működik, amely a stratégiai tervezés területén belül csak meghatározott kérdésekben rendelkezik hatáskörrel (példa: településszövetségek)
- Az ügynökségi/önkéntes (agency/voluntary) modell esetén delegált tagokból álló nagyvárosi (a városra és környékére, a metropoliszterületre is kiterjedő) ügynökségek működnek, vagy közös testületek alakulnak, amelyek stratégiai tervezési feladatkörrel és a végrehajtást illetően tanácsadói funkcióval rendelkeznek (példa Göteborg Régió).

2. 3. NAGYVÁROSI EGYÜTTMŰKÖDÉssel KAPCSOLATOS ÁLLÁSFOGLALÁSOK EURÓPÁBAN

A városrégiós együttműködés fontosságát számos európai várospolitikai állásfoglalás szorgalmazza, amelyek Magyarországot is érintik. Ezek közül kiemelhető, a 2005 decemberében elfogadott **Bristoli Megállapodás**, amely bevezeti a fenntartható közösségek fogalmát. A dokumentum a városok és térségeik olyan fejlődését szorgalmazza, amely integrálja a társadalmi, gazdasági, környezetvédelmi célokat a közszolgáltatási tevékenységekkel (Bristol Accord 2005). A fejlődést 8 pontban foglalták össze, amelyek közül az „Arányos képviselő és szuverén vezetőség” pontban szerepel a szomszédos településekkel integrált és hatékony együttműködés kialakítása, a közösségi értékek szinergiájának kihasználása, amely a tudás és bizalom alapértékeken alapul. A

dokumentum kimondja, hogy a nagyvárosi terek térségi szinten kezelhetik a környezetvédelem, a közlekedés, a társadalmi és a gazdasági kihívásokkal felmerülő problémákat, amelynek kezelésére a térségi együttműködések kialakítása szükséges (Schneider, G. 2008; Bristol Accord, 2005).

A 2007-ben elfogadott **Lipcsei Karta** a fenntartható európai városokról, az „integrált városfejlesztési politika nagyobb mértékű hasznosítása” ajánlásában kiemeli azt, hogy a koordinációt erősíteni kell helyi és városrégiós szinten, valamint cél a város és vidék közötti, valamint a városkörnyék és az agglomeráción belül a kis-, közép- és nagyvárosok közötti egyenlő partnerség elvének érvényesítése (Lipcsei Karta, 2007).

A 2008. évi **Marseille-i Nyilatkozat**, a városfejlesztésért felelős miniszterek által kiadott dokumentum a város és környék egymástól való függőségét, valamint a város és környéke együttműködésének szükségességét hangsúlyozza, a gazdaságfejlesztés, közös energiapolitika, a természeti értékek védelme terén (Marseille Statement, 2008).

A 2010. évi júniusában, szintén a városfejlesztésért felelős miniszterek informális találkozásán született **Toledói Deklarációban** megfogalmazódott, hogy az Európai Unió 2020-ra vonatkozó stratégiájában meghatározott célok eléréséhez a területi kohézió megteremtése szükséges, amelyhez a városok és a környező településeik, a város-vidék kapcsolatok partnerségi viszonyainak megteremtése kulcsfontosságú (Toledo Declaration, 2010).

A 2011. évi **Budapesti Nyilatkozat**, Az európai városok demográfiai és klímaváltozási kihívásairól. Utóbbi megállapításai között szerepel többek között a policentrikus városfejlődés hangsúlyozása, amelyet város-vidék partnerséggel együtt kell érvényesíteni (Tomay, K. 2011).

Összességében az európai önkormányzati modellek és példák kapcsán kiderül, hogy mind a dél, mind pedig az északi típusú önkormányzati modellt követő országoknál ma is jellemzően jól működő városrégiós együttműködés van jelen. A városrégiók fejlődése több évet, évtizedet vesz igénybe, amelyet Magyarországon is érdemes lenne figyelembe venni, tekintettel a jelenlegi, önkormányzati ciklusokra fókuszáló városfejlesztésre.

2. 4. A MAGYAR ÖNKORMÁNYZATI RENDSZER VÁLTOZÁSAI

Az elmúlt húsz évben Magyarországon számos olyan törvényi szinten jelentkező változás történt, amelyek hatással voltak települések életére, a közöttük levő kapcsolatrendszerek kialakulására is. Jelen fejezetben azok a törvények, intézkedések kerülnek bemutatásra, amelyek befolyásolhatták a kapcsolatrendszereket, különösképpen hangsúlyt helyezve a helyi önkormányzati átalakulására.

2. 4. 1. A RENDSZERVÁLTOZÁSIG TARTÓ IDŐSZAK

Ehhez kapcsolódóan az államszocialista időszak igazgatási rendszerének rövid ismertetését azért tartom fontosnak, mert az igazgatási szintek szerepének változása, így 1990 előtt és után a tanácsok, majd az önkormányzatok szerepe és feladatellátása, a középszintű igazgatás jelentős változása, továbbá a járások, a kistérségek [2013. január 1-től ismételten járások (Magyar Közlöny 2011. 101. sz.³³)] létrehozása, alakítása hozzájárult a településközi kapcsolatok módosulásához.

Az államszocializmus időszakának a közigazgatást érintő változások közül kiemelhető a négy tanács törvény: 1950-ben, 1954-ben, 1971-ben és 1985-ben. Az 1949-ben elfogadott Alkotmány szerint mindegyik igazgatási szinten (megye, járás, város, község és városi kerület) tanácsok működtek (Barabás, Z. 2007). Az 1950. évi, a **helyi tanácsokról szóló törvény** legfontosabb eleme, hogy tudatosan felszámolta az önkormányzati jellegű igazgatást és államosította a közigazgatást³⁴. A rendszer a szovjet modell mechanikus átvétele volt (Oláh, Cs. 2007). A törvény az államszervezetben helyezte el a tanácsokat, megfogalmazta pártirányításukat, meghatározta hierarchikus struktúrájukat, világosan kimondta alá-fölérendeltségük jellegét. A létrejött tanácsok

³³ 2011. szeptember 1-én Kormányhatározat született a járások létrehozásáról, feladataikról. A járások újjáélesztésével a járások, mint az állam szervezetének legalacsonyabb szintű területi és szervezeti egységét alkotják, a hatékonyabb, költségtakarékosabb és ügyfélközpontú területi közigazgatás megteremtése érdekében. (1299/2011. (IX. 1.) Korm. Határozata a járások kialakításáról. Magyar Közlöny. 2011. évi 101. szám, pp. 27754-27755.)

³⁴ Bár a törvény szövegében ez olvasható: „A Magyar Népköztársaság országgyűlése azt Alkotmányban megállapított elveknek megfelelően megvalósítja a demokratikus államszervezet legmagasabb rendű formáját: a tanácsok rendszerét.”

feladata a gazdasági feladatok szervezése és igazgatása volt, valamint biztosították a központi jogszabályok végrehajtását (Barabás, Z. 2007).

Sor került sor a területbeosztás átalakítására, amelynek eredményeként a megyék száma huszonöttről tizenkilencre csökkent, valamint a főváros esetén is jelentős változások történtek: létrejött **Nagy-Budapest**. Az 1949. évi XXVI. „Budapest fő város területének új megállapításáról” szóló törvény³⁵ 1950-től lépett hatályba és 23 települést csatolt a fővároshoz, amelyek önállósága egyúttal megszűnt. Az újonnan csatolt települések élete és fejlődésük új útra tért át, amely kihatott a környező települések jövőjére is (Izsák, É. 1996)³⁶.

Az 1954. évi **II. tanács törvény** módosította a területi-városi igazgatás viszonyait. A nagyvárosokat (Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged) kivette a megyei tanácsok igazgatása alól, és megyei jogú várossá alakította át őket,³⁷ a többi város pedig járási jogú várossá alakult át (Hajdú, Z. 1996). Az 1960-as évek közepéig a hatalom koncentrációja országos keretekben ment végbe, amely Budapest szerepét növelte. A másodlagos hatalmi centrumok, a megyeszékhelyek az évtized második felétől kezdtek megerősödni. Ebben az időszakban a településhálózat alakulására a legnagyobb hatással az ország gyors iparosítása volt. A magyarországi településhálózat átalakulásában éles területi különbségek alakultak ki. A településhálózat szempontjából két részre szakadt az ország, az ún. „ipari tengely”, Budapest és agglomerációjára, illetve az Alföld és a Dunántúl agrárkörzeteire (Beluszky, P. 1999). Összességében a korszak úgy jellemezhető Kaltenbach szerint, hogy 1950-1967-ig terjedő időszak a „*mindenféle önkormányzat teljes tagadásának periódusa*” volt (Kaltenbach, 2001).

A közigazgatásban bekövetkezett következő fontosabb változások az **1968. évi új gazdasági mechanizmus** bevezetését követően történt. Ennek következtében a magyar gazdaság egy olyan társadalmi tulajdonra alapozott gazdaságnak tekinthető, amely a központi tervezés és a piaci automatizmus elemeit egyesítette magában (Romsics, I. 2003).³⁸ Azzal, hogy a gazdaság szigorú centralizációja megszűnt, a közigazgatás,

³⁵ Az országgyűlés Budafok, Csepel, Kispest, Pestszenterzsébet, Pestszentlőrinc, Rákospalota és Újpest megyei városokat, Albertfalva, Békásmegyér, Budatétény, Cinkota, Mátyásföld, Nagytétény, Pesthidegkút, Pestszentimre, Pestújhely, Rákoscaba, Rákoshegy, Rákoskeresztúr, Rákosliget, Rákosszentmihály, Sashalom és Soroksár nagyközségeket Budapest fővárossal egyesíti.

³⁶ Budapestre és környékére vonatkozó részt lásd részletesebben az 3. fejezetben

³⁷ A Népköztársaság Elnöki Tanácsa 1954. évi 12. számú határozata alapján.

³⁸ Legfontosabb elemei: a központi tervezés szerepének csökkentése és a vállalati önállóság növelése a termelés és a beruházások terén; az árrendszer fogyasztói árakra kiterjedő reformja, a bér és jövedelemszabályozás rendszerének módosítása (Romsics, I. 2003).

különösképpen a helyi közigazgatással kapcsolatos felfogásban is változások történtek (Kaltenbach, J. 1991), a településfejlesztés korábbi merev, központi tervezését időszerűtlenné tette (Bibó, I. 1986).

Az ezt követő időszakban az 1971. év emelhető ki, egyrészt a **III. tanács törvénnyel**³⁹ a megyei jogú városi jogállás megszüntetésével, és a megyei városok létrehozásával.⁴⁰ A törvénnyel megszűnt a tanácsok közötti alárendeltségi viszony, a végrehajtó bizottságok továbbra is kettős alárendeltségben működtek. A megyei tanácsok szerepe is sajátossá vált, amelyek a központi feladatok végrehajtását, illetve az alsóbb szintű tanácsok érdekképviselését látták el. Meghatározó volt a megyének a fejlesztésekben, pénzügyi elosztó mechanizmusában való részvétele is (Barabás, Z. 2007). Másrészt megszűntek a járási tanácsok, csökkent a járások száma és súlya is. A járás ekkortól a települések és a megye közötti korlátozott és egyúttal fokozatosan csökkenő jogosítványokkal rendelkező, közvetítő igazgatási egységgé vált. Ez a fajta, „kézivezéléssel” történő beavatkozás lassan növelte a települések szabadabb mozgását (Zongor, G. 1999), és az addigi háromfokozatú tanácsi és igazgatási rendszer két fokozatúvá vált (Barabás, Z. 2007). Ezzel párhuzamosan a törvényi szabályozás életre hívta a városkörnyék kategóriát, amelynek következtében a város és közvetlen vonzáskörzetébe tartozó települések között sajátos, igazgatási jellegű kapcsolat alakulhatott ki (Zongor, G. 1999).

A korszak legmeghatározóbb dokumentuma az **Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió** megalkotása és annak következményei. Az 1971. évi 1007. számú határozatban foglalt Konceptió több jelentős változást eredményezett (Beluszky, P. 1985; Bibó, I. 1986; Rechnitzer, J. 2001; Izsák, É. et. al. 2011; Faragó, L. 2006). A termelőerők célszerű területi elrendezése mellett nagy hangsúlyt helyezett a lakosság életkörülményeiben mutatkozó egyenlőtlenségek megszüntetésére, a város és falu közelítésére, valamint az infrastruktúra fejlesztésére. A téma szempontjából legfontosabb eleme, hogy települések hierarchikus rendjét alakította,⁴¹ hozzá kapcsolódó szerepüket

³⁹ 1971. évi I. törvény a tanácsokról.

⁴⁰ A Népköztársaság Elnöki Tanácsa 1971. évi 6. számú határozata értelmében 1971. április 25-i hatállyal Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs, Szeged, Kecskemét, Nyíregyháza, Székesfehérvár megyei város.

⁴¹ A koncepció hat kategóriáját állapítja meg azoknak a központoknak, amelyek fejlesztendőek: főváros. kiemelt felsőfokú központok (5 vidéki nagyváros), felsőfokú és részleges felsőfokú központok (a megyeszékhelyek s hasonló jelentőségű, városok pl. Sopron, Hódmezővásárhely, Baja, 23 település, középfokú és részleges középfokú központok kisvárosi szerepekkel, egy-egy megyerészre kiterjedő hatással, (64, illetve 39), valamint a közel ezer alsó fokú központ, amelyek a falusi népesség alapellátását biztosították. A koncepció egyik fő hiányossága, hogy a települések kétharmadának, 2060 központi szerepkör nélküli településnek a további sorsáról nem volt sok elképzelés (Enyedi, Gy. 1997).

körvonalazta azok szerepét, funkcióját, és részletesen kidolgozta az egyes települési formák fejlesztésének útját. Ezzel együtt célja volt Győr, Pécs, Debrecen, Miskolc és Szeged város központokkal, 5 kiemelt gazdasági övezet fejlesztése, ezzel Budapest közel százéves, városhálózatban betöltött dominanciáját szerették volna megszüntetni (Rechnitzer, J. 1998; Beluszky, P. 1999; Enyedi, Gy. 1997; Besze, T. – Tapasztó, S. 2009). Ennek oka az volt, hogy Budapest lakossága dinamikusán gyarapodott, az ország gazdaságában betöltött szerepe erőteljesen növekedett, főleg a migrációs nyereségnek köszönhetően, háború utáni helyreállítása megkezdődött. A koncepció elfogadását követően a fejlesztési forrásaiból alig 150 település részesült, mégpedig azok, amelyeket az OTK a középfokú központtól feljebb sorolt, vagyis lényegében a városok fejlesztésére került sor (VÁTI, 2005).⁴²

Az 1980-as években, a szocialista településfejlesztés utolsó korszakában az előző elképzelések már nem tudtak, újabbak pedig még nem tudtak érvényre jutni. Az 1980-as években a tanácsrendszer szervezete, átalakítása felgyorsult (Barabás, Z. 2007), tehát hasonló időszakban, mint amikor a nyugati-európai közigazgatási reformfolyamatok lezajlottak. Magyarországon spontán folyamatok jelentek meg, hiányzott az összehangolt helyi és országos fejlesztési politika. A települések helyzetét sokszor a lobbypozíció határozta meg. Lényeges változása az időszaknak, hogy a helyi tanácsi önállóság növekedésnek indul, a központi hatalom gyengülni kezdett, a helyi igazgatás lassú és fokozatos függetlenedése vette kezdetét a költségvetési újraelosztástól (VÁTI 2005). 1983. december 31-ével megszűntek a járási hivatalok, amely egyben a járásnak, mint állami területi beosztási egységnek a megszűnését is jelentette. A volt járások szerepét a városok vették át, az úgynevezett városkörnyéki igazgatási rendszer kialakításával egyidőben. 1988-tól 4 megyében kísérleti jelleggel megszüntették a városkörnyéki igazgatást, és kialakultak a kétszintű igazgatási struktúrák, amely 1990-re általánossá vált.

⁴² 1975-ben Bibó István az OTK-val kapcsolatban arra a következtetésre jutott, hogy ez a rendszer számos területszervezési lehetőséget hordoz magában. Például a városjárásokra épülő, hat kerületet létrehozó, a megyét kiiktató elgondolás. Ennek az elképzelésnek a vonásai a mai rendszerben is helytállóak lehetnek (Hajdú, Z. 2004).

Összességében az államszocialista rendszer igazgatási rendszeréről elmondható, hogy nemcsak a közigazgatás, hanem a gazdasági, társadalmi folyamatok nagy része is közvetlen állami irányítás alá került (Hajdú, Z. 2004). A korszak adminisztratív struktúráját a központosított elosztási mechanizmus jellemezte, a fejlesztések és ágazatok szerinti erős meghatározottság volt a jellemző, melyben kitüntetett szerepe volt a megyei irányításnak. A településeket érintő kérdésekben a megyei tanácsban hozták meg a döntéseket, a helyi tanácselnök szerepe gyakorlatilag csak a végrehajtásra korlátozódott.

Budapest esetén sajátos törvényi intézkedések is létrejöttek. A tervutasításos rendszer következtében, az egyenlőtlen intézkedések és fejlesztések jelentős egyenlőtlenségeket generált a települések között, így jelentős különbségek jöttek létre már ebben az időben Budapest és vidék, valamint a különböző településtípusok között. A rendszer sajátosságai alapvetően nyomták rá bélyegét a rendszerváltás utáni adminisztratív változások megtételére, ezzel együtt a további területi-társadalmi folyamatok alakulására.

2. 4. 2. A RENDSZERVÁLTOZÁST KÖVETŐ IDŐSZAK – AZ ÖNKORMÁNYZATI TÖRVÉNY HATÁSAI A TELEPÜLÉSEK KÖZÖTTI KAPCSOLATOKRA

Az alábbi fejezetben a hipotézisemben megfogalmazottakra próbálok választ kapni, vagyis arra, hogy az önkormányzati törvény hatásai hogyan alakították a települések közötti kapcsolatokat.

Az 1989/1990. évi rendszerváltást követően teljesen átalakult a magyarországi közigazgatás területi- és helyi intézményrendszere.

A magyar decentralizált közigazgatás jelenlegi struktúráját az 1990. évi, helyi önkormányzatokról szóló LXV. törvény határozza meg.⁴³

Magyarország a volt államszocialista országok közül elsőként vállalta a helyi önkormányzatok Európai Chartájában⁴⁴ megfogalmazott elveket és építette be a törvény rendelkezései közé és 1997. évi XV. törvénnyel emelte törvényeink sorába.⁴⁵

Az Alkotmány szerint a község, a város, a főváros és kerületei, valamint a megye választópolgárainak a közösségét megilleti a helyi önkormányzáshoz való jog. A helyi önkormányzás a választópolgárok közösségét érintő közügyek önálló, demokratikus intézése, a helyi közhatalomnak a lakosság érdekében való gyakorlása. Az Alkotmány rendelkezései alapján tehát az önkormányzás alanya a választópolgárok közössége. Az önkormányzáshoz való jog közösségi jog (Barabás, Z. 2007).

A törvény a nyugat-európai önkormányzati reformok megvalósítását követően jelent meg, így elvileg az ottani tapasztalatok hasznosítása is lehetséges lett volna, amely nem így történt. A rendszerváltozás és a törvény az önkormányzatok „burjánzását” eredményezte: 1960-ban 3024 községi tanács működött Magyarországon, 1986-ban csak 1363, a közös tanácsokká alakítás miatt. 1990-ben, az önkormányzati törvény alapján az 1363 községi közös tanácsból 2905 lett, tehát a községi szint száma több mint duplájára nőtt. Ez az 1990-es években is folytatódott, egyre növekedett a települések száma. 1990 és 1998 között 59 új község jött létre (Torma, A. 2002; Bujdosó, S. 2004).

⁴³ Érdemes megjegyezni, hogy a helyi önkormányzás alapját megteremtő törvényjavaslat és Alkotmánymódosítás 1990. július 2-án került a képviselők elé, akik közül néhányan aggályokat fogalmaztak meg akkoriban a törvény kialakításával kapcsolatban, amelyek a későbbiekben be is igazolódtak. Példaként említhető elsőként Horváth Balázs, akkori belügyminiszter expozéja: „Először arra kell és szükséges választ adnunk, hogy miért javasoljuk elvetni a többször javított formában, de - sajnos - még a mai napig működő tanácsrendszert. Ismeretes, hogy 1949-50-ben az Alkotmány, majd az első tanács törvény a szovjet modellt másolva, a magyar viszonyoktól teljesen idegen tanácsrendszert vezetett be. Ennek a rendszernek kezdettől fogva fő feladata az volt, hogy kevés helyi önállósággal hajtsa végre a társadalmat és a gazdaságot főként államigazgatási módszerekkel átalakítani kívánó proletárdiktatúra központi döntéseit. (...) A bevezetendő önkormányzati rendszer fontos alapkövetelménye, az önkormányzás lelke: az önkormányzati önállóság. (...) Az anyagi eszközök konkrét mértéke természetesen nem függetleníthető az ország mindenkori teherbíró képességétől. A pénzösszeg konkrét mennyisége előre nem garantálható, de az már igen, hogy az elosztás igazságos és kiszámítható, főleg kiszámítható legyen.” (Horváth, B. 1990). Továbbá Füzesy Tibor hozzászólását emelem ki, aki a megyék szerepének csökkentésével kapcsolatos aggályaira hívja fel a figyelmet, mint a hatalomgyakorlás egyik fontos színterére (Füzesy, T. 1990). A törvény megalkotása kapcsán éles politikai vita alakult ki arról, hogy a diktatórikus hatalomgyakorlás bűnbakjaként megjelenített megyei tanácsok helyébe milyen típusú közigazgatási egység lépjen. (Zongor, G. 1999)

⁴⁴ A Charta olyan ismérvek „minimumgyűjteménye”, amely alapján eldönthető, hogy egy adott ország helyi önkormányzati rendszere megfelel-e a szabad és demokratikus, plurális alapon működő önkormányzati rendszer követelményének (Barabás, Z. 2007).

⁴⁵ 1997. évi XV. Törvény a Helyi Önkormányzatok Európai Chartájáról szóló, 1985. október 15-én, Strasbourgban kelt egyezmény kihirdetéséről.

Az átalakulással kapcsolatban a közigazgatással foglalkozó szakértők és kutatók általában kritikával illetik a törvény hatásait. Például amiatt, hogy mindezek alapvető területi reformok nélkül történe (Hajdú, Z. 1996, 2004; Németh, J. 2010). Az önkormányzati törvény kifejezetten és tudatosan mellőzött minden ésszerű gazdálkodásra vonatkozó megfontolást. Lőrincz szerint a magyar önkormányzatok olyan nagymérvű autonómiát kaptak, amilyennel a világon egyetlen más helyi kormányzat sem rendelkezik és önkormányzati képviselők olyan tiszteletdíjban részesülnek, amely kisebb településeken a községnek juttatott állami támogatás felét elviszi (Lőrincz, L. 1999).

Ezen kívül Bujdosó emeli ki, hogy Nem került sor az állami és önkormányzati munkamegosztás szisztematikus felülvizsgálatára (Bujdosó, S. 2008). Ez feltehetőleg annak tudható, hogy az akkori politikai erők úgy vélték, az önkormányzatiság megteremtése, szerepüknek szinte abszolutizálása nagyobb lehetőséget nyújt számukra, a rendszerváltozással együtt járó folyamatok megteremtésére. Továbbá a régi, egyúttal új politikai erők az előző korszak tanácsrendszerét elutasították és kizárólag az önkormányzati közigazgatás lett az egyetlen elképzelhető út (Hajdú, Z. 1996). Azonban a jogalkotók nem vették figyelembe, hogy a nagyszámú (tehát a kis lélekszámú, kevés erőforrással rendelkező „gyenge” települési önkormányzati modell – a korábbiakban bemutatott „déli” modellt – erős területi középszintet és társulási hajlandóságot feltételez (Torma, A. 2002)⁴⁶.

A törvény kétharmados jellege – vagyis amiatt, hogy módosításához kétharmados többség szükséges – gátat szabott az elmúlt évek során felmerülő problémák megoldására, a törvény továbbfejlesztésére. Ehhez kapcsolódóan Vígvári „konfliktus konténernek” nevezi, amelynek okaként nem az önkormányzatok alkalmatlanságát nevezi meg, hanem a kialakított struktúra random jellegének, átgondolatlanságának (Vígvári, A. 2009 p. 80).

Az alábbiakban a törvény olyan következményeit emelem ki, amelyek véleményem szerint hatással lehetnek a települések közötti kapcsolatok kialakulására.

⁴⁶ Itt két szemléletes idézettel élnek. Az első Montesquieu-tól ered, aki a következőket fogalmazta meg: „... Az állami törvényeket minden nép esetében oly mértékben kell hozzáigazítani az adott néphez, hogy nagy véletlen lenne, ha azok egy másik népnek is megfelelőek lennének...” (Montesquieu, C. 1982). A második Bacsó Péter 1969-es Tanú című filmszatórájából, ma már szállóigévé vált mondat: „kicsit sárga, kicsit savanyú, de a mienk.”

1) Települési szint, helyi önkormányzatok szerepének növekedése

A legfontosabb változása a törvénynek az volt, hogy a korábbi megyei „kezekről” áttolódott a hangsúly a települési önkormányzatokra, az új igazgatási struktúra kitüntetett szereplőjévé a települési önkormányzat vált (Németh, J. 2010; Bujdosó, S. 2008; Moór-Czepek, K. 2006), amellyel a létrehozott „szélsőségesen” decentralizált, széttagolt önkormányzati rendszer (Körösenyi, A. 2006; Zongor, G. 1999), több mint 3100 önálló „kis köztársaság” országának létrejöttét eredményezte (Vígvári, A. 2010). Ennek eredményeképp jelenleg 3194 helyi önkormányzat működik ma Magyarországon, amelynek több mint fele 1000 főnél kevesebb lakossal rendelkezik (1709-nek), és ezen belül még az 500 főt sem éri el az önkormányzatok 58%-a (998-nak) (Szigeti, E. 1997). A fővárosnak speciális kettős szerkezete van: egyszerre áll egy fővárosi szintből és 23 mellérendelt, kerületi (települési) önkormányzatból.

A rendszer alapvető problémája, hogy a települések mérete, funkciója pedig igen differenciált, a törvény nem veszi figyelembe ezt, így azonos jogkört biztosít egy száz- és százezer fős településnek is.

2) A megyei szint szerepének csökkentése

Amint Zongor Gábor, jelenleg a Települési Önkormányzatok Országos Szövetségének főtitkára megfogalmazza, „a települési önállósulási törekvések képviselői szempontjából a megyék mindvégig a központosító hatalom felszámolandó bástyái voltak.” (Zongor, 1999). Ám a rendszerváltozás az erősen legyengített megyei önkormányzatok valamint a viszonylag erős államigazgatási struktúra létrejöttét eredményezte, valamint a települési lobby nyomásának köszönhetően, a középszinten egy sajátos „képződmény”, a megyei jogú város kategória jelent meg. A jogalkotó a középszintet egy „intézményfenntartó társulás” státusába helyezte, megakadályozván ezzel azt, hogy a megyei önkormányzatok a megyék, mint az egyetlen alkotmányos területi szint gazdájává váljanak. Ennek felismerését követően a minisztériumok dekoncentrált szerveket helyeztek ki a megyékben, amely gyakorlatilag ez intézményfenntartást jelentett, mintsem valódi irányítási szintet (Torma, A. 2002)⁴⁷.

⁴⁷ 1990-es évek közepén már több mint harminc dekoncentrált szervtípus működött a megyékben (Torma, A. 2002).

A törvény a megyei szintet ún. szubszidiárius szintként rendezte be, azaz a megyei feladatkört azon körzeti szolgáltatásokra korlátozta, ahol a települések nem képesek, vagy nem akarnak szerepet vállalni (Pálné Kovács, I. 1999). Ehhez hozzájárult, hogy a központi források legjelentősebb részét az 1996-ban született területfejlesztési törvény nem a megyei önkormányzatok számára biztosította, hanem az általa létrehozott új testületek, a területfejlesztési tanácsok számára. A paradox helyzetet fokozza, hogy a lakosság által választott megyei önkormányzat nem rendelkezik érdemi hatáskörökkel és forrásokkal a helyi önkormányzatok irányába (Torma, A. 2002). Összességében tehát a korábban erős megyék feladata a középfokú közszolgáltató intézmények fenntartására csökkent le (Zongor, G. 1999; Agg, Z. 2006).

Véleményem szerint, mivel a megyei igazgatási szint gyakorlatilag igazgatási funkcióinak többségét elvesztette, városrégiós adminisztratív-igazgatási pedig szint nincsen, így túl nagy az igazgatási űr az országos és regionális, valamint a települési szintek között.

3) A járások, ill. a helyükbe lépett városkörnyékek megszüntetése

A települési önkormányzati feladatok nagyrészt függetlenek a települések lakosságszámától, így azok megfelelő színvonalú és hatékony ellátására a helyhatóságok nagy része egyedül nem képes. Az önkormányzati törvény lehetővé tette, hogy a helyi képviselő-testület szabadon társulhat más helyi önkormányzattal, törvényben meghatározott szabályok szerint a képviselő-testület társulására egyes hatáskörét átruházza. Az önkéntesség elvén, - többségében - pénzügyi ösztönzőkkel működtetett, az önkormányzatokra rákényszerített, majd alulfinanszírozott többcélú társulások azonban nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket (ÖTM Munkaanyag 2011).

A kistérségek gyengesége, rendszerük folyamatos átalakítása, az önkéntes társulások megalakulása és azok átláthatatlansága,⁴⁸ jelenleg újbóli, járássá történő átszervezésük a rendszerrel kapcsolatos átgondolatlanságokat jelez, pedig ez a szint lehetett volna, amely a rendszerváltást követően, az elaprózott, forráshiányos önkormányzati rendszerben, megfelelő színteret tudott volna biztosítani az egyes települések által hatékonyan el nem látható közszolgáltatások esetén.

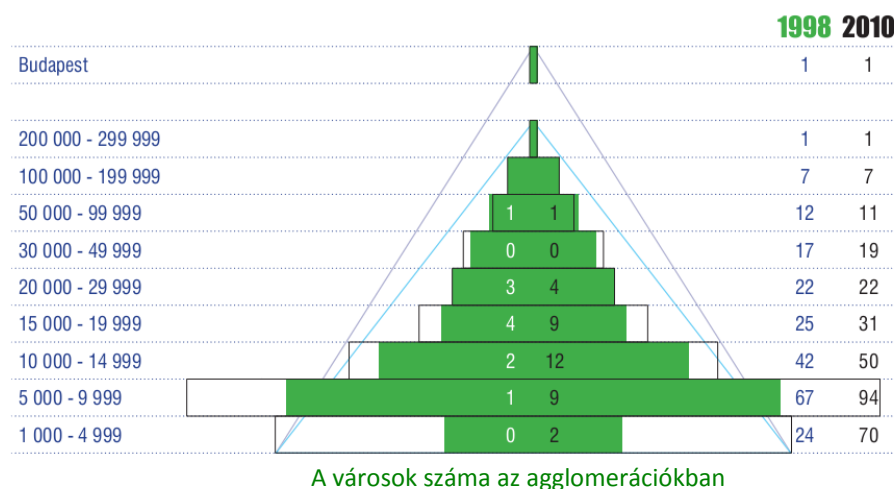
⁴⁸ Bardóczi szemléletes megfogalmazásában kijelenti, hogy „a magyar területfejlesztési törvény kimondottan ellenséges az alulról szerveződő regionális együttműködések tekintetében. A kezdetben az alulról szerveződő kistérségeket még preferáló országos szabályozás egy idő után bemerevedett, és életre keltette a tervezési-statisztikai kistérségeket – felülről. Ezek pusztán annyiban különböznek az egykori járásoktól (sokszor azonos lehatárolással), hogy semmiféle közhatalmi struktúrájuk nem létezik, csak a közösen guberálható pályázati források tartják őket össze tényleges térségi együttműködések nélkül.” (Bardóczi, S. 2011)

4) A várossá nyilvánítás liberalizálása

A törvény nem tesz érdemi különbséget város és község között, finanszírozásban sem, amely a várossá nyilvánításra is hatással volt.⁴⁹ Míg korábban szigorúbb feltételekhez volt kötve a városi cím elnyerése, addig az önkormányzati törvényt követően olyan község (majd 1994. évi LXIII. törvény módosítása után nagyközség) lehetett város, ahol ezt a település fejlettsége, térségi szerepe indokolja. Mutatókat, feltételrendszert azonban nem csatoltak ehhez. Ennek következtében az elmúlt két évtized várossá nyilvánítása során rengeteg olyan városi jogú településsel találkozhatunk, amelyek nem rendelkeznek városi funkciókkal (Beluszky, P. 1999; Beluszky, P. – Győri, R. 2006) amelyek főleg az agglomerációkban jelentek meg, különösképpen Budapest környékén.

Az agglomerációs települések ugyanis népességszámukat tekintve olyan fejlődést produkáltak, hogy szinte „kikövetelték” maguknak a városi rangot (Szepesi, 2008). Előbbi következtében például a rendszerváltozást követő átmeneti időszakban 1990 és 1998 között 44 település nyilvánították várossá, majd a további időszak ennek drasztikusabb növekedését eredményezte (4. ábra).

4. ábra: A várossá nyilvánított települések számának a változása 1998 és 2010 között



Forrás: Váradi, Zs. – Kovács, Sz. (2011)

5) A települések finanszírozásának átalakulása

⁴⁹ A 23/1974. ÉVM-MTTH számú közlemény értelmében az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció besorolása alapján középfokú, illetve részleges középfokú központokat javasoltak várossá nyilvánítani, amelyeknek szigorú kritériumoknak kellett megfelelniük. Ezt követően az ÉVM 1983. évi 7010. számú irányelve lazított a nagyközségek várossá válásának feltételein, és szempontokat irányadónak tekintették. Emellett a városi cím elnyeréséhez vonatkozó kérelemhez csatolni kellett például a KSH által összeállított mellékletet is, a településre vonatkozó adatokat tartalmazta (Szepesi, G. 2008).

A jogi önállóság mellett elengedhetetlen eleme az önkormányzati rendszernek a gazdasági és gazdálkodási függetlensége. Az államszocialista időszakban nem fordult elő, hogy a települések jogállástól függetlenül ugyanazon fejkvóta alapján részesüljenek az állami hozzájárulásokból. Ez a típusú finanszírozási átalakulás a falusi önkormányzatok lehetőségeit nagymértékben megnövelte (VÁTI 2005). A nemzeti vagyon jelentős része a helyi önkormányzatok tulajdonába került. Az önkormányzatok képviselő-testülete önállóan gyakorolhatja a tulajdonost megillető jogokat, tulajdonával törvényi keretek között önállóan rendelkezhet, önkormányzati bevételeivel szabadon gazdálkodhat, megfelelő saját bevételre jogosult és saját felelősségére vállalkozhat (Barabás, Z. 2007), amely a települések differenciált fejlődését alakította ki.

Az elmúlt évtizedben az önkormányzatok feladatai folyamatos bővültek, miközben az azokhoz rendelt források aránya nem növekedett (Rechnitzer, J. 2001). Az „elaprózottság” pénzügyi vonatkozásai közül ki kell emelni, hogy 5000 fő alatti önkormányzatok adminisztrációs költségei Magyarországon „viszik el” az éves költségvetés több mint 20 %-át, az 500 fő alattiaké pedig több mint 30 %-át (Davey, K. 2000), így ez a működési szisztéma fenntarthatósága is kulcskérdéssé vált.

6) A települések irányításának átalakulása

A fenti tényezők mellett, a létrejött rendszer vizsgálatának és a települések 1990. utáni jövőjének szempontjából nem szabad kihagyni azt, hogy történtek-e egyáltalán változások irányításukban, vagyis új vezetők jelentek meg az önkormányzatok élén, vagy pedig a korábbi vezetőik, döntéshozóik át tudták-e „mentették”⁵⁰ a rendszerváltozás utáni időszakra is, ugyanis a személyes kapcsolatok is befolyásolhatták a települési kapcsolatrendszereket. Az elit cirkulációját, reprodukcióját a kapcsolódó elitkutatásokból ismerhetünk (Kolosi, T. – Sági, M. 1996; Kovách, I. 1997; 2008; Szalai, E. 1997; Róna-Tas, Á. 1994) szerint a régi redisztributív elit – az állami kulturális és politikai intézmények vezetői, az állami tulajdonú vállalatok menedzserei – 28,3%-a tartotta meg elit pozícióját. Bocz János kutatásai 1990-ben a polgármesterek 30%-a volt korábbi tanácselnök, 53%-a tanácsstag (Bocz, J. 1995, 1996). A régi és új döntéshozók a megválasztásukban szerepet játszó tényezőket különbözőképpen ítélték meg. Az ismételten megválasztott vezetők a lakóhelyükön végzett addigi munkájukra, ismertségükre hivatkoztak leggyakrabban. Bocz szerint a helyben végzett munka és a lakóhelyi kapcsolatok voltak azok a tényezők, amelyek elsődlegesen befolyásolták a választások

⁵⁰ Az értekezésnek nem célja a politikai elit változásán

kimenetelét. A jelöltek képzettsége, illetve politikai irányultsága jóval kisebb mértékben gyakorolt hatást választási szereplésükre (Bocz, J. 1996).

A Budapesti Agglomeráció esetén is találhatunk példákat olyan vezetőkre, akik a rendszerváltozás előtt és után is településük élén voltak. A települések honlapjainak átböngészése során 15%-ra becsülhető azoknak az aránya, akik a 1990 előtt tanácselnökök, azután pedig polgármesterekké váltak, tekintet nélkül a települések elhelyezkedésére és jelenlegi fejlettségi viszonyaikra. Néhány településen pedig találkozhattunk olyan vezetőkkel is, akik már több évtizede voltak a városuk élén.

2. 4. 3. AZ ÖNKORMÁNYZATI TÖRVÉNY MÓDOSÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ ELKÉPZELÉSEK

Az önkormányzati reform szükségessége már többször is megfogalmazódott az elmúlt évek során, hiszen egy jól működő önkormányzati rendszer a globális versenyben való helytállásnak egyik kulcsa lehet (Vígvári, A. 2009). Azonban a törvény módosításához szükséges kétharmados támogatás és konszenzus hiánya miatt (az 1994-es kivéve, amelynek egyik eleme a megyei területfejlesztési tanácsok létrehozása⁵¹) egyik kormányzati ciklusban sem valósulhatott meg (Csefkó, F. 2008). Javaslatok fogalmazódtak meg a törvény módosításával kapcsolatban, amelyek a városok és környékeik kapcsolatának javítását is hangsúlyozták. A 2007-ben készített vitaanyagban (ÖTM 2007) a következő megállapítás szerepelt:

„A városok... a jövő építésének zálogai, a fejlődés motorjai. Ennek felismerése révén az Európai Unió és tagországai, így hazánk is törekszik a városok kiemelt kezelésére. ...A nemzeti fejlesztéspolitikánk kiemelt céljává kell, hogy váljon a városi dimenzió. A lipcsei charta tervezetével összhangban szükséges a városok és a velük szervesen össze-függő városkörnyéki települések gazdaságilag, szociálisan és környezeti szempontból kiegyensúlyozott integrált stratégián alapuló fejlesztése. ...élnkíteni kell a városok, valamint a városok és községek közötti együttműködést. Segíteni kell a kistérségi székhelyvárosokat a területi központ szerepük betöltéséhez szükséges fejlesztések megvalósításába. ...a differenciált feladat- és hatáskör-telepítés jegyében célszerű az európai értelemben vett nagyvárosok és agglomerációjuk igazgatási rendszere specialitásainak vizsgálata és érvényesítése.”

⁵¹ 1994. évi LXIII. Törvény a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény módosításáról

Amint Csefkó és munkatársai a javaslat kapcsán megfogalmazták (Csefkó, F. 2008), lennének egyrészt olyan települések, önkormányzati egységek, amelyekre önkormányzati feladatokat és hatásköröket lehetne telepíteni, és továbbra is maradnának olyan feladatok, amelyeket minden önkormányzatot alakítani tudó település elláthatna. Ezek a települések a következők: Budapest, regionális központi funkciót betöltő pólusközpontok, nagyvárosok, kistérségi központ városok, mikrokörzeti központok, központi funkció nélküli városok. Ezekhez a várostípusokhoz az önkormányzati közszolgáltatási feladatellátás szempontjából törvény által rendelt települési, térségi körzetek tartoznának. A központi funkció nélküli városok, miközben saját vonzáskörzetükre rendelkeznek bizonyos szolgáltatási-ellátási hatáskörrel, addig — meghatározott feladatok kapcsán — egyúttal a nagyobb vonzáskörzetű városhoz is tartoznak.

Egy másik javaslatuk szerint ahol a települések mérete, valós igényekkel alátámasztott közszolgáltatási ellátó képessége közös jegyeket hordoz, differenciált hatáskör telepítése is lehetséges lenne (főváros, fővárosi kerület, megyei jogú város, körzetközponti város, megye), amelynek alapfeltétele az egyes önkormányzati településtípusok közös ismérvekre épülő feladat-ellátási mutatók). Ezekre alapozva a helyi önkormányzati rendszert úgy lehetne alakítani, hogy eltérő feladat- és hatáskör telepítenének a következő szintekre, ún. városközösségekre vagy településekre (Csefkó, F. 2008).

A jelenlegi törvénymódosítás – amely 2012. január 1-jén lépett hatályba – felsorolta a fenti problémákat és kiemeli, hogy fokozott szükség van a települési szint felett lévő olyan szintre, amely képes a kistelepülések számára minőségi közszolgáltatásokat nyújtani. A módosító javaslat munkanyaga kiemeli, hogy Budapest és kerületeinek közigazgatása, csakúgy, mint kapcsolódásuk a szomszédos területi önkormányzatokhoz az országok többségében atipikus megoldásokat kíván.

Mi lett az eredménye a javaslatoknak? A változó önkormányzati rendszer egyik legnagyobb újdonsága, hogy a közoktatási intézmények és a kórházak is állami fenntartásba kerültek. A kormány a módosítástól azt várja, hogy az új struktúra költségtakarékos és feladatközpontú lesz, továbbá szigorúbb kereteket szab az önkormányzati autonómiának. A jogszabály a településeket együttműködésre, térségi társulások alakítására ösztönzi. Az önkormányzatok a jövőben is vállalhatnak önként feladatokat, ám ezek ellátása nem veszélyeztetheti a kötelezően előírt feladatokat. További korlát, hogy a fakultatív feladatok finanszírozása a saját bevételek, illetve az e célra

biztosított források terhére lehetséges. A törvény rögzíti az önkormányzatok ellátandó feladatait, többek között a közbiztonság fenntartása, az ivóvízellátás, a szennyvízkezelés, a hulladékgazdálkodás, a távhőszolgáltatás és a hajléktalan-ellátás biztosítása is funkcióként szerepel. A változások közé tartozik az is, hogy a törvény helyiadó-kivetési jogot ad a településeknek saját bevételeik növelésére. Budapesten nem változik meg az eddigi kétszintű önkormányzati rendszer – holott az elmúlt hónapokban számos elképzelés napvilágot látott –, de több feladat- és a hatáskör elkerül a jelenlegi „szintről”, így például a hajléktalan ellátás felelőssége a jövőben a főváros helyett a kerületeké lesz. A megyék szerepe alapvetően megváltozik; a jelenlegi intézményfenntartó szerepük teljesen megszűnik, az iskolákat, egészségügyi és szociális intézményeket, valamint az ott dolgozó munkatársakat az állam veszi át. A megyék a jövőben területfejlesztési és a területrendezési feladatokat látnak el.

Összességében Magyarországon az 1990-ig működő (addig az inkább észak-európai megoldáshoz hasonló) közös tanácsrendszert a minden településen önálló önkormányzati rendszer váltotta fel (dél-európai modell). Tehát a rendszerváltozás utáni magyar közigazgatás a nemzetközi modelleket és a múltból eredő magyar sajátosságokat egyaránt tartalmazza. A leglényegesebb különbség azonban az, hogy nem került sor a feladatok és hatáskörök dél-európai modell szerinti átstrukturálása.

Az önkormányzati törvény bevezetésével decentralizált típusúvá vált az ország, amelynek eredményeképp az önkormányzatok száma megkétszereződött, Budapesten pedig kétszintű rendszert jött létre. Ez szétagolt szerkezetű szolgáltatási és irányítás struktúrát alakított ki. A feladatok széles köre (oktatás, szociális feladatok, településüzemeltetés) a településekhez került. A legkisebb önkormányzatok is feladatokkal voltak felruházva, amely pénzügyi szempontból is nehéz helyzetbe állították őket. A problémák bár az egész önkormányzati rendszert érintik, főként a kis lélekszámú településeken jelentek meg a leglátványosabb mértékben. Az adminisztratív rendszer átalakulásának legsúlyosabb következménye azonban nem a községi rendszerre alapuló feladatellátás volt, hanem a területi szint és a nagyvárosi szint közötti kapcsolatok felszámolása.

3. BUDAPEST ÉS AGGLOMERÁCIÓJÁNAK KAPCSOLATRENDSZERE

3. 1. KAPCSOLÓDÓ KUTATÁSOK

Az elmúlt évtizedekben bekövetkezett társadalmi változások a kutatók érdeklődését is vonzotta, így 1990 óta Budapestről és környékéről számos értékes munka készült. A kutatások több irányban indultak el. Ezek közül kiemelhetők például az **urbanizációs folyamatok** és a város történeti fejlődésének változásaival, társadalmi viszonyaival (Enyedi, Gy. – Szirmai, V. 1992; Szirmai, V. 2009; Beluszky, P. – Kovács, Z. 1998; Kocsis, J. B. 2010), Budapest **társadalmi struktúrájának** átalakulásával (Ladányi, J. – Szelényi, I. 1997), a város belső területeinek átalakulásával, a **szegregációs** folyamatokkal (Csanádi, G. – Ladányi, J. 1992), az 1990-es évek közepétől a **városrehabilitációs** folyamatok kapcsán kialakult változásokkal (Csanádi, G. – Csizmady, A. 2002; Egedy, T. 2005; Tomay, K. 2006; Kovács, Z. 2007; Berényi, E. 2009), a lakosság **egészségügyi helyzetével** (Uzzoli, A.) foglalkozó kutatások. A **közigazgatási változásokhoz**, várossá nyilvánításhoz kapcsolódó munkák közül kiemelhető Kovács, R. (2003), Schneider, G. (2008) munkája.

A **gazdasági szféra** kapcsán a barnamezős területekkel kapcsolatos munkák (Barta, Gy. 2004) kerültek előtérbe, valamint az **ipari** folyamatok térszerkezeti alakulásának elemzése (Kiss, É. 2009). Az elmúlt években a **kreatív gazdaság**, (Egedy, T. – Kovács, Z. 2009), a **turizmus** hatásai is a vizsgálatok tárgyát képezték (Michalkó, G. 2007).

Az **épített és természeti környezet** változásaival, a lakáspiac átalakulásával kapcsolatos kutatások is hangsúlyt kaptak (Tosics, I. – Hegedűs, J. 1998; Lukovich, T. 2002).

Budapest határait átlépő kutatások témája között szerepel a városfejlődés **természeti és társadalmi tényezőinek** vizsgálata (Izsák, É. 2003), a **szuburbanizációval**, a város terjeszkedésével (Szirmai, V. 2011), az agglomeráció társadalmi átalakulásával (Kocsis, J. B. 2011; Csanádi, G. – Csizmady, A. 2002), a megváltozott **életmód** változásával, (Csurgó, B. 2011), a **közlekedéssel** kapcsolatos elemzések (Szabó, Sz. 2009; Keserű, I. 2004).

A **városok és környékeik, agglomerációik** közötti kapcsolatrendszer kutatása Magyarországon az elmúlt években kerültek egyre inkább előtérbe. Ezek közül kiemelhetők azok a kutatások, amelyek **nem területspecifikusan**, hanem közigazgatási szempontból

megközelítve vizsgálják a városok és környékeik kapcsolatát. Somlyódyné Pfeil Edit többek között a városi térségek együttműködésének intézményesítése problémakörét, Pálné Kovács Ilona az önkormányzati rendszereket, a közigazgatás területi problémáit, Tosics Iván a nagyvárosi kormányzás lehetőségeit, Kovács Róbert és Schneider Gábor a területpolitikai sajátosságokat, az önkormányzatokra vonatkozó hatásokat vizsgálta. Másrészt érdemes megemlíteni a **konkrét területekre vonatkozó** vizsgálatok. Borboly és Csité András Eger, Tatabánya és Tata térségében végzett kutatásának témája a falusi társadalom, falusi politizálás a községi polgármesterek megítélése szerint. Ezzel kapcsolatban azt is vizsgálták, hogyan alakul a centrumtelepüléseknek a környező településekkel való kapcsolatuk. Az eredmények szerint a polgármesterek a falun belüli eltérő véleményeket vitaként jellemezték, míg a települések közötti vitákat konfliktusként. Az 1990-es évtized második felében végzett kutatás arra is rámutatott, hogy „néhány kivételtől eltekintve a legtöbb település vezetése – ha teheti – kerüli a szomszéd községekkel való együttműködést. (Borboly, I. – Csité, A. 1999)” A vezetők szerint ugyan elképzelhető, hogy több feladat terén racionálisabb lenne az együttműködés, de a szocialista korszak „társközségi kapcsolata valamint az intézményrendszerrel felszerelt falu létrehozása gátat szab az együttműködések kialakításának. A kutatás arra is rávilágít, hogy az együttműködések hátráltatják a falvak egymás közötti versenye, mert például ha „a szomszédban már bevezették a gázt, csatornáztak, vagy torna-termet létesítettek, akkor a „falu önbecsülésének” meg őrzése érdekében ezeket helyben is meg kell valósítani.” A fejlesztési verseny a betelepülőkért is folyt azért, mivel ha nem érkezik a népesség utánpótlása, elöregedik a népesség, amely az intézmények fenntartását veszélyezteti. Véleményem szerint ezek a folyamatok máig sem változtak.

A további kutatások közül a Székesfehérvár és a környező kistérségek települései közötti kapcsolatrendszerek vizsgálata emelhető ki (Szirmai, V. 2010). Az eredmények azt mutatják, hogy az együttműködések fontossága megfogalmazódik, de megvalósítása minimális. a felek nem tartják magukat a gyakran közösen meghatározott irányokhoz, a kooperáció iránti elkötelezettség elégtelen szintjére utal, ezt bizonyítja, hogy a környező települések alig egynegyede működött együtt a centrumtelepüléssel.

3. 2. AZ AGGLOMERÁCIÓ LEHATÁROLÁSÁNAK TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉSE

3. 2. 1. AZ AGGLOMERÁCIÓT ÉRINTŐ SZABÁLYOZÁSOK A RENDSZERVÁLTÁSIG

A fejezetben céloom azokat a főbb intézkedéseket, szabályozásokat és terveket bemutatni, amelyek Budapest és környékét érintették, az agglomeráció fejlődésére hatással voltak. Nem céloom bővebb elemzést adni a rendszerváltás előtti társadalomfejlődésről, a lakáspiaci változásokról, gazdasági átalakulásról, csupán azokat a fontos trendeket emelem ki, amelyek a térség térbeli-társadalmi struktúráját befolyásolták. Mivel a dolgozat az 1990 utáni folyamatokra koncentrál, így a rendszerváltást követő intézkedések és szabályozások kerülnek bővebben elemzésre.

A Budapesti Agglomeráció, mint városmag és vonzásterület fejlődése, szerkezete hasonló más nagyvárosi tömörülés életpályájával (Sárfalvi, B. 1991). Környéke való fejlődése a 19. század végétől indult meg, ekkortól az iparosítás fellendülésével az akkori elővárost képező települések kapcsolódtak a városhoz. Az elővárosok fejlődését nagyban befolyásolta az infrastruktúra fejlődése, az elővárosi vasútvonalak kiépítése ekkor indult meg. Valamint a birtokszerkezet is hatással volt az agglomeráció térbeli fejlődési irányaira, amely a pesti oldalon fejlődött és döntően az Alföld irányába terjedt (Csurgó, B. 2011). A környék fejlődésnek indult, népességszámának növekedése meghaladta Budapest belső városmagját és peremkerületét is (Sárfalvi, B. 1991).

Társadalmi szempontból elkezdődött az agglomeráció diverzifikációja már a 20. század elején megkezdődött, hiszen a különböző területek különböző társadalmi rétegeket vonzottak, így pl. az ipari területekre munkásréteg, a hagyományos lakófunkciójú peremterületek alacsony státusú réteget vonzottak, míg a budai hegyvidéki terület az elitcsoportoknak szolgált lakóhelyül, létrehozva ezzel a térbeli elhelyezkedésben és társadalmilag is eltérő lakónegyedeket (Kocsis, J. B. 2010).

A környékkel való kapcsolatának egyik fontos lépcsője volt a korszaknak az 1937. évi VI. törvénycikk a városrendezésről és az építésügyről, amely kimondja, hogy a városias kialakításra szánt területet, továbbá az általános és részletes rendezési tervet Budapest székesfővárosra és környékére vonatkozóan a Fővárosi Közmunkák Tanácsa állapítja meg, ezzel megteremtették a város és környék közös építési igazgatását (Izsák 2003). Ez azonban nem mutatja a törvény valódi hasznosulását, hiszen azokat a területeket érintette, amelyeket 1950-ben Budapesthez csatoltak, ezzel az akkori agglomeráció a város részévé vált (Kocsis, J. B. 2010).

Budapest főváros területének új megállapítása az 1949. évi XXVI. számú törvénnyel lépett hatályba, amelynek értelmében 7 várost és 16 községet csatoltak Kis-Budapesthez, így az új területekkel együtt Budapestet 22 kerületre osztották fel (törvény). Nagy-Budapest létrehozása azonban nemcsak a csatolt települések életét határozták meg, hanem a környéki településeket egyaránt. A korszak alapvető vonásává a környéki települések differenciációja volt (Izsák, É. 2003). Fejlődésüket annak köszönheték, hogy nagy tömegben költöztek ide a vidéki térségekből a munka reményében, ugyanis ebben az időszakban a Budapest és a városok iparosítása zajlott, amelynek következtében a városok a munkásosztály fellelegváraivá váltak.⁵² 1949 és 1960 között körülbelül 220 ezer fő telepedett le a fővárosban, és csaknem 600 ezer ember dolgozott a budapesti iparban. Az 1960-as évekre már körülbelül 200 ezer ember ingázott naponta (Beluszky, P. 1999).

Budapest további növekedésének mérséklésére 1965-től az 1990-es évekig korlátozták a letelepedést (Dövényi, Z. – Kovács, Z. 1999), amely növelte az agglomerációs falvakba történő beköltözést. Ehhez 1959-ben a fővárosban és agglomerációjában ipartelepítési tilalmat is bevezettek, hogy az ne vonzzon további munkásokat (Soós, G. – Ignits, Gy. 2003). Ennek következtében az 1960-as években csökkent a Budapesten és környékén munkát vállaló munkások száma, valamint nem gyarapodott sem a főváros, sem az agglomeráció lakossága.

⁵² Cséfalvay Zoltán ezt a jelenséget az időszakra jellemző ideológiai kettőséggel magyarázta, mely egyrészt a polgárellenességet, másrészt a „munkások lakta iparvárosok” előnyben részesítését jelentette. Részben ezért jött létre 1950. január 1-jével Nagy-Budapest, mert „a zömmel ipari munkások által lakott városok, mint például Csepel és Újpest beolvasztásával ugyanis sikerült elérni (legalábbis statisztikailag), hogy Budapest polgárvárosból a „munkásosztály fellelegvára” legyen. A politikai megfontolások következtében volt lehetséges, hogy bizonyos területek (amelyek egyértelműen az agglomerációs övezet részének voltak tekinthetők) nem váltak Nagy-Budapest részévé (például Vecsés). Továbbá szerinte Nagy-Budapest létrehozását a kezdetleges szuburbanizációs folyamatok elfojtása is indokolta, hiszen az egyesítés idején jelentősebb mértékben növekedett az elővárosok népességszáma Budapesttel szemben (Cséfalvay, Z. 1999).

Az agglomeráció kérdésköre a várost érintő rendezési tervekben is megjelent. Az 1960-ban elkészült Budapest Általános Rendezési Terve a várost övező 15 km-es gyűrű szabályozását is tartalmazta, amely kiemelni, hogy *„tekintettel Budapest igen nagy kiterjedésére, a város további beépítése nem kívánatos”* (Kocsis, J. B. 2009). A terv a külső területek fejlesztését is célul tűzte ki, azok beépítésének intenzitásának növekedését, helyi központok kialakítását. A terv kiemelte, hogy az agglomeráció településcsoportjai csápszerűen fűződnek föl a fejlesztésre kijelölt városrész kijelölt városrész központok valamelyikére mindamellett, hogy *„E külsőbb települések azonban a jövőben sem válhatnak Budapest részévé. Rendeltetésük, vagyis a szükséges munkaerő, üdülési, ellátási, stb. igények kielégítésének biztosítása lesz. Városias fejlesztés tehát mindenekelőtt ezek központjaiban indokolt.”* Ennek okát Harrer Ferenc úgy fogalmazta, hogy *„Budapest kialakításakor olyan területek is bekerültek a városba, amelyek nem városias kiépítésűek, és eredetileg nem is szerepeltek Budapesthez csatolandóként a tervekben. Ezek a területek szorosabban véve nem budapesti koncepcióba valók, amelyekre tehát egészen más telepítési elgondolások megokoltak.”*⁵³ A terv felülvizsgálatra került az 1970-re fejezték be, egyrészt a városfejlődési folyamatok megváltozása, a demográfiai trendek átalakulása, a fellépő lakáshiány indokolta. Így nyilvánvalóvá vált, hogy Budapest általános tervének koncepcionális feldolgozása már csakis a város és környéke, vagyis a budapesti agglomeráció egyetlen összefüggő egészének a keretében tekinthető optimálisan megoldottnak (Kocsis, J. B. 2009).

A módosított terv azonban az agglomeráció kisebb területét, csak a fővárossal szoros kapcsolatban levő településeket tartalmazta, de a legjelentősebb változtatás az alvóvárosok fejlesztésének elvetése volt, és csak azokat, amelyeket erre megfelelőnek minősítettek. Új ipari üzem fejlesztése az agglomerációban csak erre a célra kijelölt területen, akkor engedhető meg, ha az Budapest tehermentesítését egyértelműen szolgálja.

Véleményem szerint a társadalmi és demográfiai folyamatokat ismerő, az agglomerációs települések infrastrukturális lemaradásával, funkciójával tisztában levő jogalkotók leginkább meglepő javaslata azt hangsúlyozta, hogy a főváros környékének feladata a városi lakosság üdülési igényeinek részbeni kielégítése legyen.

A korábbiakban ismertetett Országos Területfejlesztési Koncepciót szintén hatást gyakorolt az agglomeráció területi-társadalmi struktúrájára, hiszen a dokumentum értelmében az agglomerációs kistelepülések a nem fejlesztendő kategóriába kerültek.

⁵³ Idézi Kocsis, J. B. (2009): FTVB 1961/09/19: Harrer.

Ennek jóváhagyásához, valamint 1971-ben, az 1005/1971. számú kormányhatározat értelmében került sor agglomeráció első hivatalos lehatárolására, amely 44 települést sorolt a főváros agglomerációjához (Beluszky, P. 1999).⁵⁴

Kialakításánál magas ingázási arányt, rekreációs kapcsolatok létét, illetve formai szempontokat vettek figyelembe (körgyűrű) (Beluszky, P. 1999). *A rendeletnek nem volt gyakorlati haszna, mivel a térség nem kapott kitüntetett szerepet, anyagi támogatást, hanem szimbolikus volt.* A területet tehát már ekkor az infrastruktúra fejletlensége, az egyre súlyosbodó lakáshiány és az ingázás jellemezte már ekkor. A rendeletnek valójában nem volt gyakorlati haszna, hanem szimbolikus volt (Soós, G. – Ignits, Gy. 2003). A lehatárolás változatlan maradt annak ellenére, hogy az 1980-as években a Központi Statisztikai Hivatal megállapította, az ingázási és közlekedési kapcsolatok alapján a budapesti agglomerációt további 48 településsel kellene bővíteni. (Beluszky, P. 1999).

Az időszakot összességében két felfogás jellemezte. Egyik a várost és az agglomerációt elkülönítette, a város centrumszerepét és fejlesztését és az agglomeráció fejlesztések nélküli kiszolgáló jellegét hangsúlyozta, míg másik a várost a környékével együttesen értelmezte.⁵⁵ Pest megye és a Fővárosi Tanács rossz viszonya miatt az első felfogás dominált, annak ellenére, hogy folyamatosan napirenden voltak az agglomerációval kapcsolatos fejlesztések, amely az 1970-es évekre úgy változott, hogy Budapest problémái megoldásának egyik lehetséges helyszíne az agglomeráció lenne. A tanácsok közötti viszony azonban még inkább negatív irányba változott, amely megteremthette volna az összhangot Budapesttel és agglomerációja között. Felmerült a város közigazgatási határainak kiterjesztése is ennek érdekében, de a fővárosi és a felsőbb vezetés sem támogatta ezeket a javaslatokat (Kocsis, J. B. 2009).

⁵⁴ Ez 43 településre csökkent, amikor 1978-ban Kerepes és Kistarcsa egyesülésével (Köszegfalvi, Gy. 1995).

⁵⁵ A kettős felfogással kapcsolatban Kocsis János egyfelől Biszku Béla hozzászólását emeli ki, aki szerint az agglomeráció a város mezőgazdasági termékekkel történő ellátóhelye. Másfelől Kádár János hozzászólását emeli ki, aki szerint az agglomerációra másként kell tekinteni. (Kocsis, J. B. 2009)

A rendszerváltozásig adminisztratív módosulások nem történtek az agglomeráció életében. A települések társadalmi átalakulása tekintetében az 1980-as években fontos változások indultak meg, hiszen ebben időszakban a szuburbanizáció kezdett megjeleni (Berényi 1985), egyre ember hagyta el a várost, amely a társadalmi-gazdasági és politikai változások következtében 1990 után teljesedett ki és vált tömegessé Budapesten és környékén. A szuburbanizáció előfutáraként két trend jelent meg, amely a rendszerváltozás utáni időszakra is nagy hatással volt. Egyrészt a budapesti lakosok tulajdonában levő hétvégi házak, telkek potenciális lehetőségei is voltak a kiköltözésnek, amely szórványszerűen az évtized végén megkezdődött, így az egyes üdülőterületek szuburbán övezetté kezdtek alakulni (Dövényi, Z. – Kovács, Z. 1999).

Összességében tehát mi várta a rendszerváltást Budapest és környéke kapcsán:

1. Az 1950-es évektől kezdve, a centralizált városfejlesztési folyamatok következtében, Budapest szerepének növekedésével a térség szerepe erőteljesen megnövekedett. Az agglomeráció életét a népességnövekedés, a vidékről történő beáramlás jellemezte. Az agglomeráció különböző területein már ekkor megfigyelhetők voltak a térbeli-társadalmi egyenlőtlenségek. A pesti oldalon fekvő településekre döntően a vidéki térségekből érkeztek a lakosok, amely egy viszonylag homogén struktúrát eredményezett, míg a budai oldalon, a Dunakanyar és a budai hegyvidék frekvenciáltabb településein a magasabb státusú réteg jelent meg.
2. Budapest fejlesztése erőteljes, míg az agglomerációs települések fejlesztése elmaradt, amely összefüggésben van az OTK-ban meghatározott intézkedésekkel, Budapestet érintő rendezési tervek körül kialakult vitákkal, valamint a tanácsok közötti ellentétekkel.
3. Az agglomeráció lehatárolása megtörtént, de érdemi jelentősége a lehatárolásnak nem volt, szabályozások nem történtek, így az 1990 utáni folyamatok gyakorlatilag a már akkor koordinálatlan területi egységre nyomta rá erőteljesen hatását.

3. 2. 2. Az Agglomerációt Lehatárolása a Rendszerváltozás Után

A budapesti agglomeráció újbóli lehatárolására 25 éves kellett várni. A lehatárolást a területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény felhatalmazása alapján a 89/ 1997. (V.28.) Korm. számú rendelet rögzítette, amelynek értelmében Budapesttel együtt 79 település tartozott a Budapesti Agglomerációhoz.⁵⁶

A Központi Statisztikai Hivatal az agglomerációt 6 szektorokra osztja: az északi (9 településsel), a keleti (11), a délkeleti (9), déli (15), nyugati (12), északnyugati (22). A határok megállapításánál az 1990. évi népszámlálási adatokat, illetve az 1991 és 1994 között lefolytatott statisztikai és tervezési célú adatfelvételeket használták fel (Budapesti Agglomeráció Területfejlesztési Koncepciója és Stratégiai Programja, 2007; Probáld, K. Á. 2010). Az 1971-es lehatárolással ellentétben a rendelet kevésbé veszi figyelembe az ingázás arányát, a települések közötti kapcsolatok intenzitását, ennek megfelelően például kelet-délkelet felé szigorúan vonja meg a határokat eltekintve olyan települések bevonásától, melyekről jelentős mennyiségű munkaerő ingázik naponta a fővárosba (így például Tápiószecső) (Probáld, K. Á. 2010). Ezzel együtt szabadidő eltöltése és a kiköltözés szempontjából jelentős településeket bevonták az agglomerációba. (Beluszky, P. 1999).

A lehatárolással kapcsolatban több új módszertani eljárás készült, amelyek több dimenziót is figyelembe vesznek, amelyek az ingázást, az infrastrukturális kapcsolatokat, vagy az urbanizáció előrehaladottságát is megpróbálták figyelembe venni. Erre példa Barta Györgyi–Beluszky Pál (1999) által készített lehatárolás, amely alapján belső és külső agglomerációs övezetről beszélhetünk, vizsgálati eredményeik szerint a jelenlegi agglomerációhoz sorolt települések egy része kiesett az agglomerációhoz tartozó települések listájáról (pl. Sződ és Sződliget, melyek sokkal inkább kötődnek Váchoz, mint Budapesthez) (Szabó, Sz. 2009).

⁵⁶ Az elmúlt időszakban a budapesti agglomeráció határai változatlanok maradtak, csupán egyes települések szétválása, vagy önállósodása miatt változott az összetétel. 2002-ben „Nagykovácsi község területéből Remeteszőlös néven, valamint Sződ község területéből Csörög néven új községek jöttek létre, amellyel jelenleg 81 település alkotja a budapesti agglomerációt.

3. 3. TÁRSADALMI-GAZDASÁGI ÉS KÖRNYEZETI ÁTALAKULÁS A STATISZTIKAI ELEMZÉSEK TÜKRÉBEN

Budapest és térsége életében a rendszerváltozást követő időszak meghatározó volt. A témához kapcsolódó kutatásokból megismerhető, hogy az elmúlt két évtizedben az agglomeráció életét alapvetően határozta meg a koordinálatlan fejlődés, a jelentős átrendeződés történt a társadalmi struktúrában, gazdasági szerkezetben, a térség természeti-táji környezetében. Jelen fejezetekben éppen ezért olyan adatelemzéseket tartok szükségesnek, amelyek a térség egyenlőtlen fejlődési viszonyait, Budapest és a környék, valamint szomszédos települések differenciáit mutatják be, mivel ezek a tényezők hatással vannak a kapcsolatrendszerekre is.

3. 3. 1. TÁRSADALMI-DEMOGRÁFIAI VÁLTOZÁSOK

A társadalmi folyamatok vizsgálatánál elsőként a népesség területi elhelyezkedésének változásait, átrendeződési folyamatokat kell vizsgálnunk. Ehhez előzményként fontos megemlíteni, hogy a Budapesti Agglomerációt érintő társadalmi változások és városfejlődési szakaszokban bekövetkezett átalakulások eltérő értelmezéseit. Bár az értekezésnek nem célja bemutatni azt, hogy Budapest hosszabb időtávú történeti fejlődése miként alakult, a fogalmak használata szempontjából azt érzékelem, hogy ellentmondások vannak különböző tudományterületek képviselői között.

Véleményem szerint abban a tekintetben, hogy a magyarországi városfejlődési folyamatokban az egyes szakaszok mikor következtek be, különösképpen a szuburbanizációs folyamatok miként és mikor jelent meg Budapest(en belül) és környékén és hol tart Budapesti az urbanizációs folyamatokban. Ennek okát abban látom, hogy a geográfus szakma többségének képviselői a városfejlődésben alkalmazott két nagy elmélet közül az evolúciós (ökológiai) elméleteket⁵⁷ tartják inkább helyénvalónak, mintsem a történeti (szociokulturális) modellt.⁵⁸ Ez egyrészt annak tudható be, hogy a fogalmakat

⁵⁷ A modell városfejlődés szakaszos egymást követő jellegét hangsúlyozza és ezeket a szakaszokat (Urbanizáció, szuburbanizáció, dezurbanizáció, reurbanizáció) valamilyen gazdasági paradigmaváltás alakítja. A szakaszokat a helyi társadalmi viszonyok módosítják, de alapjaiban nem változtatják meg őket és sorrendje mindig ugyanaz, egyik sem hagyható ki (Kocsis, J. B.2000). Legjelentősebb képviselői Leo van den Berg (1982) és Peter Hall (1988), míg a magyar folyamatokkal Enyedi György foglalkozott (Enyedi, Gy. 1984; 2011).

⁵⁸ A városfejlődési folyamatokat a társadalmi-gazdasági szerveződés alakulása határozza meg, amelyet a gazdasági paradigmaváltások módosítanak. A modell szerint hasonló jelenségek okaiként akár más tényezők

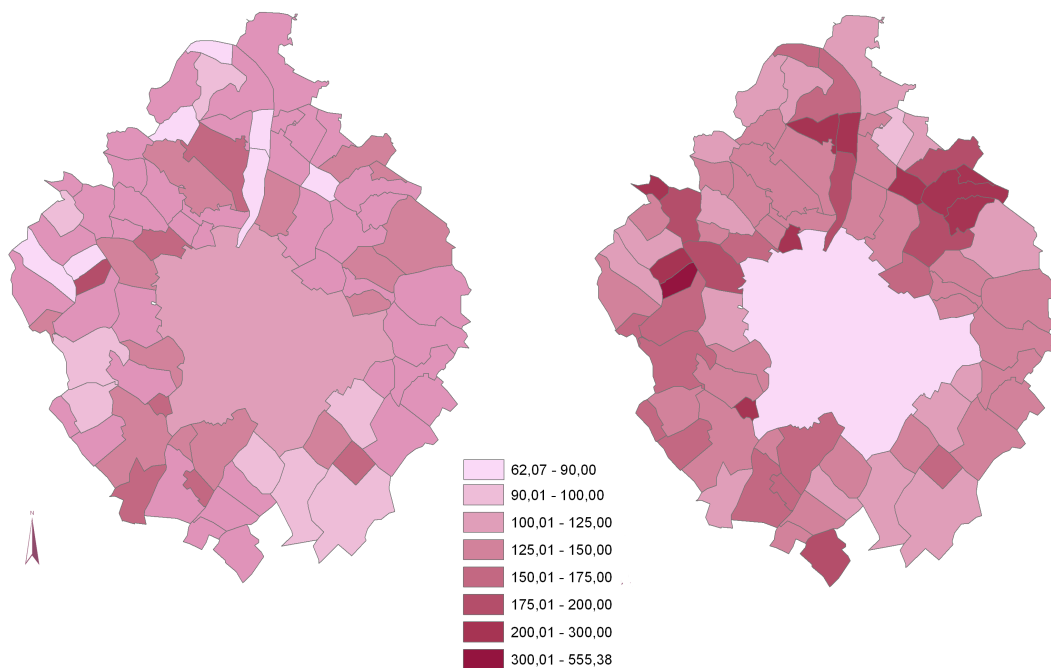
másként értelmezik, az evolúciós modell képviselői tágabb, míg a történeti modellel egyetértők szűkebb fogalmi meghatározást alkalmaznak. Másrészt az is oka a véleménykülönbségeknek, hogy az egyes szakaszokat, kiváltképp a szuburbanizációt az adminisztratív városhatáron kívüli folyamatokra szűkítik. Így utóbbiak a szuburbanizációként értelmezik már azokat a folyamatokat is, amelyek például már a 20. század elején is megjelent Budapesten, például a hegyvidéki területek beépítésével, vagy a kevésbé tehetősek esetén a peremterületek benépesítésével, majd a középosztálynak a lakótelepekre való költözésével, tehát differenciált társadalmi csoportok is részt vettek benne. Véleményem szerint a geográfus szakma képviselői szűkebben értelmezik a folyamatot, azaz 1980-as évektől megjelenő és az 1990-es években tömegessé váló, a város határait átlépő, középosztály kivándorlását eredményező folyamatként jelenik meg a kutatásaikban. Mivel célom az 1990 utáni folyamatok és az egyes települések közötti kapcsolatok alakulásának vizsgálata, Budapestet és agglomerációját érintő legfontosabb társadalmi-gazdasági változások, az egyenlőtlenségek feltárása, így nem foglalkozom a szuburbanizáció jóval a rendszerváltozást megelőző időszakokkal, csupán érzékeltetem hatásait a mai folyamatokra.

A jelenlegi népesedési folyamat alakulásával kapcsolatban visszatekintéseként érdemes megnézni azt, hogy 1970 és 1990 és 1990 és 2009 között miként változott a népességszám, valamint a lakásállomány alakulása és milyen különbségek jelentek meg térben és időben Budapest és az agglomerációja között.

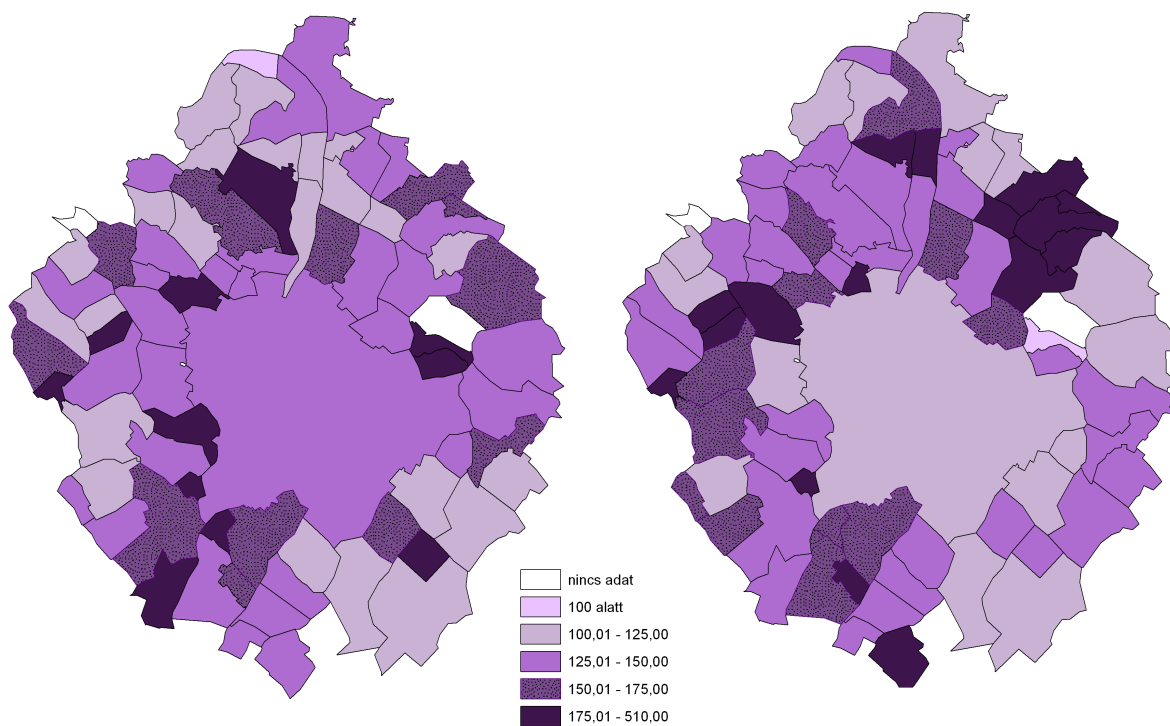
A két időpontot összehasonlítva kiderül, hogy 1970 és 1990 között a népességnövekedés homogénebb mintázatot mutat az Agglomeráció egészében és nem öltött extrém értéket. Budapest népességszáma stagnált (+0,8%), jelentős növekedés egy-két településen, például Telkiben, Diósdon, Solymáron, a déli szektorban Szigethalmon, Szigetszentmiklóson jelentkezett.

is szerepelhetnek egyes társadalmak, városok esetében; illetve hasonló okok eltérő következményekhez vezethetnek más-más körülmények között (Szelényi, I. 1996).

6. térkép: A népességszám változása 1970 és 1990, valamint 1990 és 2009 között a Budapesti Agglomerációban (% , 1970, 1990=100%)



7. térkép: A lakásállomány változása 1970 és 1990, valamint 1990 és 2009 között a Budapesti Agglomerációban (% , 1970, 1990=100%)



Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis adatainak alapján saját szerk.

Az 1990. utáni folyamatokat az jellemzi, hogy a népesség számának változása mind Budapestet, mind pedig az agglomerációs településeket érintette, de mozaikosabb jelleggel, egyenlőtlen mértékben. A népesedési folyamatok egyik leginkább feltűnő jellemvonása, hogy a korábbiaknál is nagyobbban lettek a különbségek a főváros és az agglomerációs övezet között (Dövényi, Z. – Kovács, Z. 1999). Ez az egyenlőtlen fejlődés is potenciális konfliktusforrást jelentett a későbbi időszakokban. A vizsgált időszakot az agglomerációs települések népességének növekedése és Budapest lakosságának csökkenése jellemezte. Feltehetőleg az agglomerációs települések népességnövekedésének forrása Budapest népességének kivándorlásából is fakad. Ehhez kapcsolódóan a térségben számos empirikus kutatás készült, amelyekből az is kiderült, hogy mely társadalmi csoportok érkeztek az agglomerációba és a különböző társadalmi csoportok mely területeket preferálták (Kocsis, J. B. 2010, Dövényi, Z. – Kovács, Z. 1999; Csanádi, G. – Csizmady, A. 2002).

Az eredményekből jól látszik, hogy a népességszám változás az elmúlt húsz évben határozottan szektorális jelleget mutat. Beluszky szerint a költözések motivációi elsősorban a kedvezőbb lakás- és életkörülmények voltak (Beluszky, P. 1999), de a kapcsolódó kutatások több más sajátosságra is rámutattak (Csanádi G. – Csizmady A. 2002). Nevezetesen arra, hogy a költözőket több csoport alkotja és motivációikra a lakáspiac átalakulása, a lakásprivatizáció is jelentősen hozzájárult. A magas státusúak, akik területi preferenciával bírtak, alkotják a költözők első csoportját. Ők a kivándorlás első időszakában (amely tehát már a korábbi évtizedekben is megfigyelhető), valamint a lakásprivatizáció után kedvező ökológiai pozícióban lévő jó állapotú lakást vehettek meg (Csanádi, G. – Csizmady, A. 2002), és maguk is rendelkeztek tőkével, inkább a magasabb presztízsű Buda környéki településekre költöztek ki (Solymár, Budaörs, Budakeszi). A települések „telítődése” után az agglomeráció északkeleti szektora (például Dunakeszi, Veresegyház) vált a kiköltözés fő célterületévé. A legjelentősebb növekedéssel Telki (3,9 szerez), Pócsmegyer (2,4 szerez), Budajenő (2,1 szerez) és Veresegyház (2,4 szerez) településeket érintette. A hagyományos történeti fejlődéssel rendelkező települések, például Vác esetén népességcsökkenés jelentkezik. Gödöllő kapcsán mérsékelt a népességszám növekedése, amely a város tudatos fejlesztéspolitikájának tudható be. A mélyinterjúk vizsgálatokból kiderült, hogy Gödöllőn időben felismerték a szuburbanizációval együtt járó következményeket és költségeket, ennek következtében az elmúlt két évtizedben a beépítésre szánt területet nem növelték jelentős mértékben.

A költözők másik csoportját a közepes- és ennél valamivel alacsonyabb státusúak kiköltözése. Ez a csoport alacsonyabb presztízsű lakóhelyen élt a rendszerváltást megelőzően, de a lakáspiaci folyamatok változása, így a lakásprivatizáció következtében megfelelő áron tudták eladni ingatlanjukat, valamint valamennyi saját tőkével is rendelkeztek, így a kiköltözés ebben a csoportban is megfigyelhető volt. Ők a térség kevésbé fejlett településein tudtak ingatlant vásárolni (keleti és délkeleti szektor települései, például Vecsés, Gyál, ahol kisebb mértékű a népességnövekedés).

A költözésekben érintettek harmadik csoportját az alacsony státusú réteg alkotja, tehát azt mondhatjuk, hogy a magyarországi folyamatok nem mindenben követik a nyugat-európai városfejlődési folyamatok mintáját. Ezt a fajta kiköltözést ugyanis a kényszer eredményezte, mivel azok a lakók, akik nem tudták fizetni budapesti lakásuk fenntartását, kénytelenek voltak eladni és messzebbre, családjuk korábbi lakhelyére költöztek el vagy vissza.

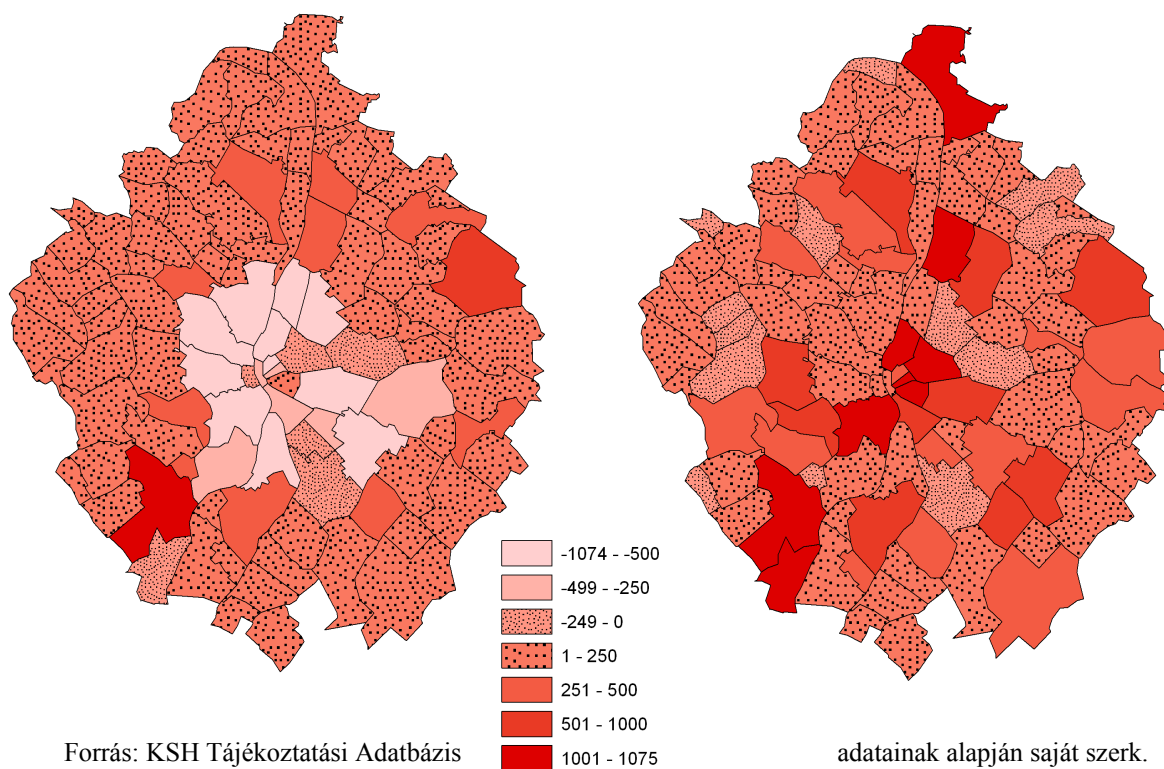
Az elmúlt évek adatai új tendenciákra mutatnak rá, amely szerint 2007 és 2009 között a Budapesti Agglomeráció népessége 52 ezer fővel, ezen belül Budapest lakónépessége 16 ezer fővel nőtt. Ez egyértelműen jelzi, hogy 2007-ben a trend megfordulni látszik, és már a statisztikai adatok szintjén is kimutatható Budapest népességfogyásának megállása. Ezek arra utalnak, hogy véget ért a szuburbanizáció szélsőséges szakasza (Gödri, I. – Spéder, Zs. 2009), annak ellenére, hogy az agglomerációs övezet településeinek szinte mindegyikében tovább növekszik a népesség. Ebből egyrészt a főváros és az agglomerációs gyűrű közötti folyamatos népességcseréjére következtethetünk, másrészt arra, hogy a népesség növekedésének utánpótlása az agglomeráción kívüli területekről érkezik (PESTTERV Kft. 2011). Továbbá a budapesti városrégióban a szuburbanizáció mellett napjainkban a dezurbanizáció is jelen van a fővárosból elköltözők hulláma túllépett az agglomeráció határain és a vidéki térségekre irányul (Dövényi, Z. 2009). Továbbá a belső kerületek népességszámának növekedésére utal az rehabilitációs (regenerációs) tevékenységeknek következtében, Budapesten is megjelenő dzsentrifikációs folyamat (Egedy, T. – Kovács, Z. 2005).

A térség belső szerkezetének társadalmi struktúrájáról szintén empirikus kutatásokból kaphatunk képet. Szirmai 2005 és 2010. évi kutatási eredményei alapján mutat rá arra, hogy a Budapest belső területein erőteljesebb a magasabb társadalmi státusúak (a magasabban iskolázottak és magasabb beosztásúak, nagyobb jövedelmű csoportok) jelenléte, míg a város külső negyedeiben, illetve a városkörnyékeken az

alacsonyabb társadalmi státusúak (az alacsonyabban iskolázottak és alacsonyabb beosztásúak, illetve alacsonyabb jövedelműek) magas arányban jelennek meg (Szirmai, 2009; 2011). Vagyis a városcentrumból a városkörnyékek felé haladva a térbeli társadalmi szerkezet egyértelműen hierarchikusan alakult. „A városok és térségeik gazdasági, infrastrukturális- és intézményellátottságát is kifejező ökológiai térbeli lejtőn, a várostérség centrum részeitől fokozatosan távolodva egyrészt csökkent a magasabb státusúak, másrészt növekedett az alacsony státusúak aránya. A hierarchiát a kedvezőbb földrajzi helyzetben lévő, jobb infrastruktúrával rendelkező fejlettebb város környéki településeken élő magasabb társadalmi státusúak magasabb arányai azonban megtörték”. Ezt a jelenséget kettős térbeli társadalmi hierarchiának, a centrum és a periféria átalakult rendszerének nevezte el (Szirmai, V. 2009).

A népességszám változással szoros összefüggésben van a migrációs mutatók, így a vándorlási egyenleg alakulásának vizsgálata is. Míg 1990-ben 25 település tartozott a negatív vándorlási egyenleggel tartozó települések közé – köztük olyanok is, amelyek ma már a szuburbanizáció elsődleges célterületei, így pl. Budajenő, Szigetszentmiklós, Biatorbágy –, addig 2009-ben csupán 7 településen negatív ez, döntően az agglomerációs öv külső és kevésbé jól elérhető községeiben (pl. Taksony, Tök, Vácrátót, Pilisborosjenő)

8. térkép: A migrációs egyenleg alakulása a Budapesti Agglomerációban (1995 és 2009, fő)

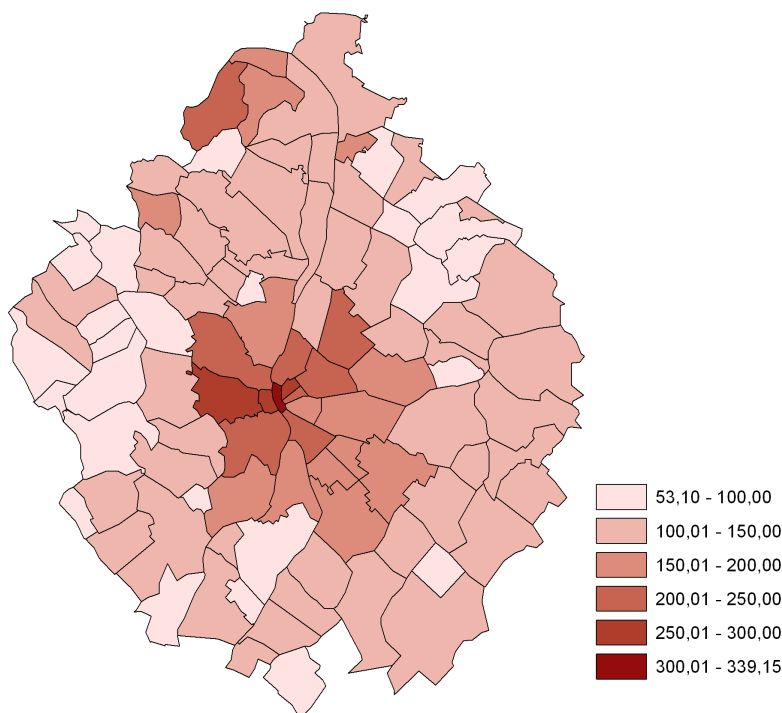


A népességvándorlás alapvetően befolyásolta a települések korösszetételét. Az 1990 óta eltelt időszakban – a magyarországi trendekhez hasonlóan – az agglomeráció népessége valamelyest öregedett, de így is kedvezőbb képet mutat korszerkezete az országos viszonyokkal összehasonlítva. Az agglomerációs övezetben a népesség 17%-a volt gyermekkorú, 13% időskorú. Az 1990. évi népszámlálás adataihoz viszonyítva a fiatal, korosztály aránya 3,8%-kal elmaradt a bázisévhez képest, míg az időskorúak aránya 1,8%-kal emelkedett. Az elmúlt közel húsz évben a 30-34 éves korosztály száma bővült a leginkább, mintegy 33 500 fővel, valamint 24-25 ezer fővel növekedett a 25-29 illetve az 50-54 éves korosztály létszáma is.

A korösszetétel változását mutatja az öregedési index növekedése is, amely azért fontos a települések szempontjából, mert kiderül, hogy mennyi az eltartottak aránya és a jövőben milyen intézmények fejlesztésére lehet szükség.

Az egyes települések között e téren is jelentősek az eltérések. Fiatal korszerkezettel rendelkezik például Telki, Pilisjászfalu, Remeteszőlős, Veresegyház, ahol mintegy kétszeres a gyermekkorúak aránya az időskorúakhoz viszonyítva. Az előreagedés mértéke Budapesten a legnagyobb, itt a belső kerületekben, valamint a Várnegyedben 100 fiatakorúra 2,5-4-szer több időskorú jut.

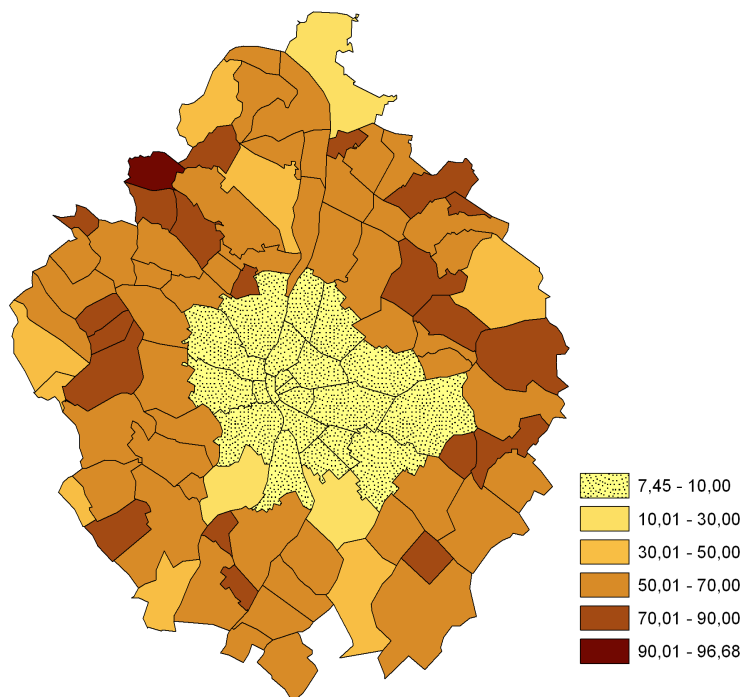
9. térkép: Az öregedési index alakulása a Budapesti Agglomerációban (2009)



Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis adatainak alapján saját szerk.

Az elmúlt évtizedben a lakó- és munkahelyek elkülönülése az ingázók magas arányát is magával hozta, ugyanis a városkörnyékre költözők a centrumtelepülésre járnak dolgozni. Ezt igazolják a népszámlálás eredményei is. 2001-ben az agglomerációban élők 58,8%-a más településre járt dolgozni, míg a Budapesten élők csupán 8,7%-a. Településtípusonként eltérések tapasztalhatók, így a legtöbben a kistelepülésekről járnak el a legtöbben: Pilisszentkeresztről szinten mindenki eljár más településre dolgozni, de a foglalkoztatottak kétharmada Csobánkán, Tárnokon, Sződligeten is ingázó. A legkisebb az arány (30-40%) a környéki kisvárosokban (Vác, Gödöllő, Százhalombatta, amelyek megfelelő munkahelykínálattal rendelkeznek a gazdasági szektor hagyományainak, a nagy foglalkoztatók korábbi jelenlétének).

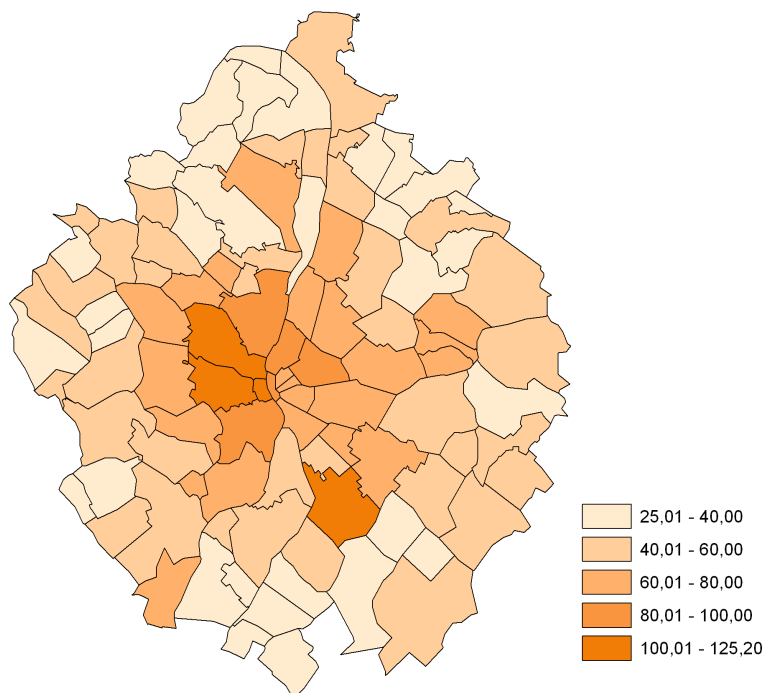
10. térkép: Az ingázók aránya a foglalkoztatottakhoz viszonyítva a Budapesti Agglomerációban (2001, %)



Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis adatainak alapján saját szerk.

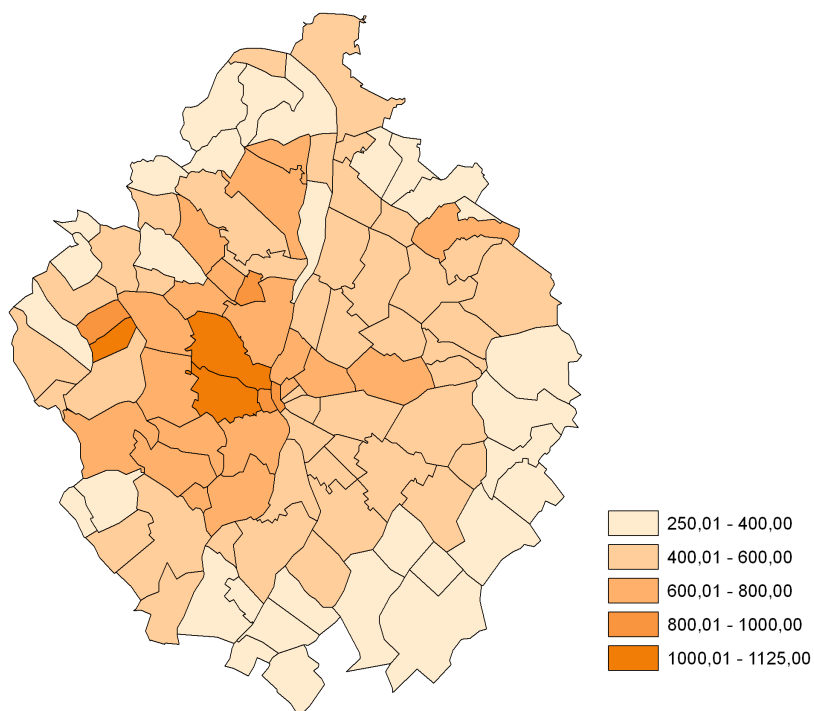
A lakosság jövedelmi helyzetéről a személyi jövedelemadó alakulása ad információt. Az elmúlt két évtizedben jelentősen növekedett az egy adófizetőre jutó adó nagysága az agglomerációban. A változás azt mutatja, hogy az 1990-es évtized eleji mozaikosság csökkent, vagyis az itt élők jövedelmi viszonyai közeledtek egymáshoz.

**11. térkép: Az egy adófizetőre jutó személyi jövedelemadó alakulása a Budapesti Agglomerációban
(1992, ezer Ft)**



Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis adatainak alapján saját szerk.

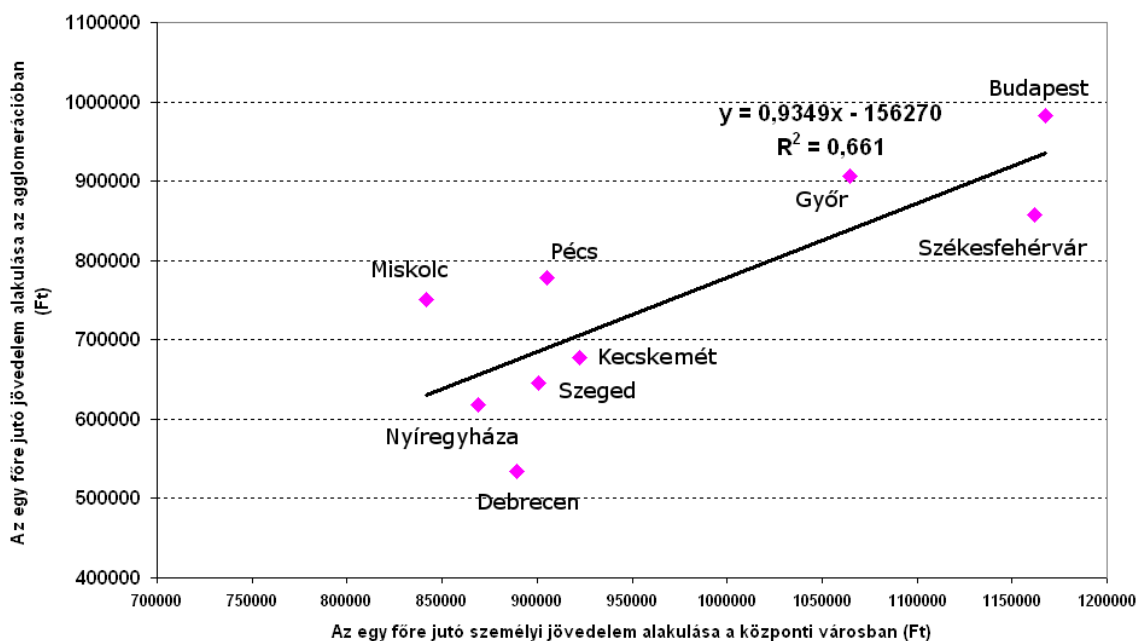
**12. térkép: Az egy adófizetőre jutó személyi jövedelemadó alakulása a Budapesti Agglomerációban
(2008, ezer Ft)**



Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis adatainak alapján saját szerk.

A regresszióanalízis is azt bizonyítja, hogy az agglomerációs települések jövedelme közelít egymáshoz, illetve Budapest húzóhatása érvényesül. A többi magyarországi nagyvárossal összehasonlítva kiderül, hogy a Budapesten élők személyi jövedelemadója és a környék személyi jövedelemadója egyaránt magas értéket mutat, a kapcsolat szorossága pedig pozitív és közepesen erős.

5. ábra: A központi városok és az agglomerációs települések egy főre jutó személyi jövedelemadójának alakulása (Forint)



Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis adatainak alapján saját szerk.

3. 3. 2. A GAZDASÁGI VISZONYOK ALAKULÁSA

Budapest és környékének átalakulása a gazdasági szektor változásain is nyomon követhetők. A gazdasági térszerkezet alakulását a külföldi tőke érkezése, a vállalkozások megtelepedése befolyásolta. Mindemellett erősítette a Budapest központú közlekedési hálózatok (közút- és vasúthálózat, repülőtér), valamint a szintén Budapest centrikus államigazgatás. A gazdasági dinamizmus fontos bizonyítéka, hogy a Budapesti Agglomeráció kitüntetetten vonzó térség a vállalkozások letelepülésére és működésére,⁵⁹ mindemellett nem tekinthető homogénnek a térség (Szabó, Sz. 2009).

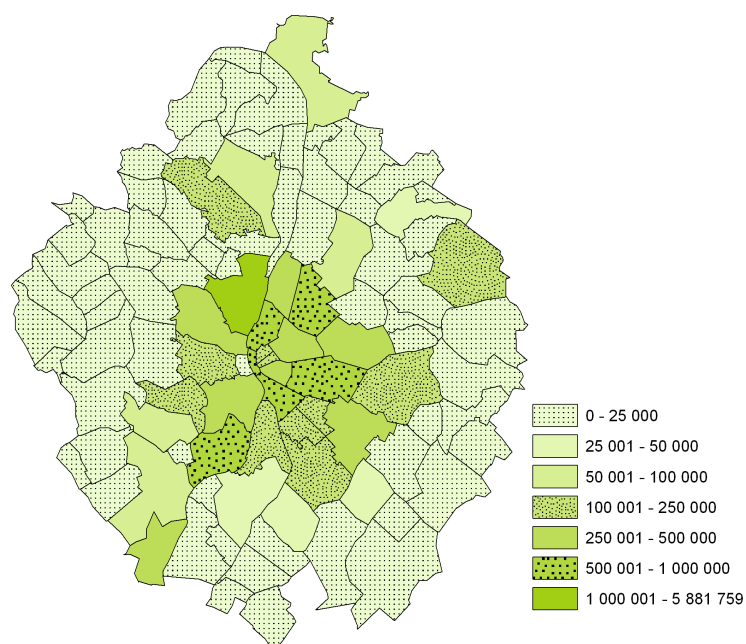
A térség vállalkozássűrűségét tekintve az övezeten belül elsősorban a nyugati szektorban fekvő településeken a legmagasabb a vállalkozások jelenléte. Ezer lakosra a legtöbb

⁵⁹ Lásd bővebben: Budapesti Agglomeráció Gazdaságfejlesztési Programja (2006).

vállalkozást a fővárossal közvetlen szomszédságban lévő – az 1990-es évtizedben a komparatív előnyeit legjobban kihasználó – Budaörsön (Izsák 2003), valamint Szentendrén regisztrálták, ahol a mutató értéke meghaladta a 200-at, amely közel kétszerese a megyei és mintegy 1,6-szerese az országos értéknek. Kedvező vállalkozássűrűséggel találkozhatunk Budajenőn, Budakeszin, Törökbálinton, Nagykovácsiban, Leányfalun és Visegrádon is, ahol az ezer lakosra jutó vállalkozások száma elérte, illetve meghaladta a 180-at. A legalacsonyabb értéke Csörögön és Isaszegen jelentkezett itt 58, illetve 72 vállalkozás jutott ezer főre.

Az agglomerációs övezet közeledést mutatott az elmúlt években a főváros gazdasági dinamizmusához, amely elsősorban a helyi gazdaságok megerősödéséhez kötődött, de ez a térség sok szempontból alkalmasabbnak bizonyult a zöldmezős – jobbára külföldi vállalatokhoz kapcsolódó – beruházások számára (Bakos, N. et. al. 2006). Ezt mutatja az önkormányzatok iparüzési adójának változása. Szinte minden településen növekedés regisztrálható, a fő nyertesek az agglomeráció nyugati szektorában helyezkednek el, de Gödöllő, Pilisvörösvár is sikerese fejlődést tudhat magáénak. Ma már nemcsak a lakosság, hanem a gazdasági szervezetek, kereskedelmi egységek, összességében munkahelyek szuburbanizációjáról is beszélünk, vagyis az agglomeráció kapcsán a korábbi egyirányú mozgás ma már kétirányúvá vált. Ennek következtében az ipari tevékenység részesedése jelentősen visszaesett a GDP-n belül a fővárosban, míg Pest megyében növelte részesedését (Szabó, Sz. 2009)

13. térkép: Az iparűzési adó változása 1998 és 2008 között a Budapesti Agglomerációban (ezer Ft)



Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis adatainak alapján saját szerk.

3. 3. 3. AZ ÉPÍTETT ÉS TERMÉSZETI KÖRNYEZET VÁLTOZÁSAI

A lakáspiaci változások szintén számos kutatás tárgyát képezte az elmúlt évtizedekben, amelyet a kutatók együtt elemeztek a szuburbanizációs hatásokkal is. Az adatok azt mutatják, hogy a népességszám változásához igazodva, 1990 és 2008 között a Budapesti Agglomeráció lakásállományában is jelentős növekedés regisztrálható, a változás átlagos mértéke 149,83% a vizsgált időszakban, amely jóval nagyobb, mint a magyarországi növekedés. Ez a kimagasló érték a térség országos szerepével, illetve a szuburbanizáció legerőteljesebben megjelenésével magyarázható.

2. táblázat: Lakásállomány változás Magyarországon (1990-2008, %)

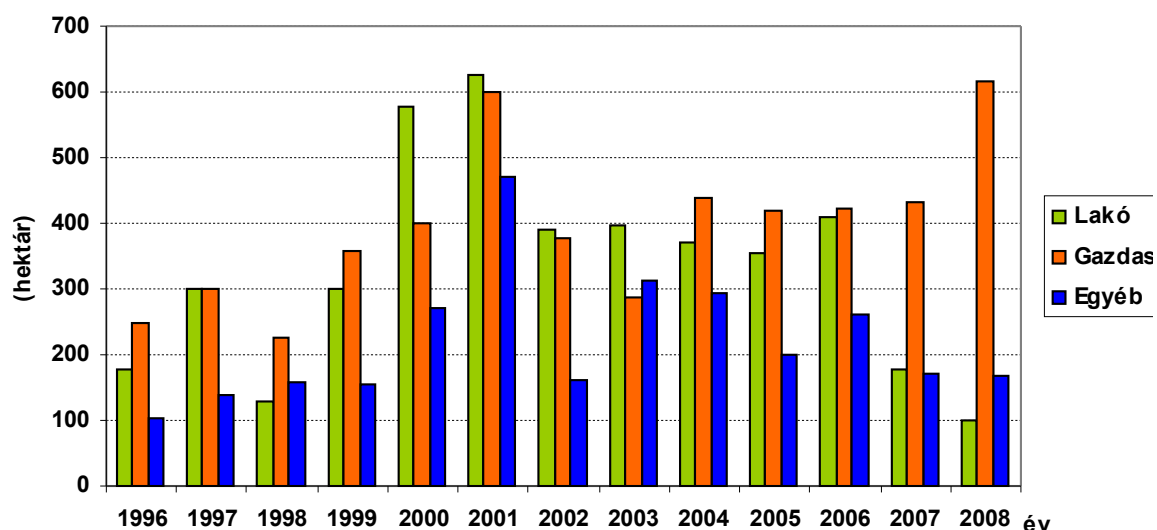
	A lakásállomány változás 1990 és 2008 között (1990=100%)
Budapest	110,14%
agglomerációs települések	149,83%
Budapest és az agglomerációs települések együtt	149,31%
Magyarország	107,14%

Forrás: Szirmai, V. et. al. 2011.

Az agglomerációban különbségek tapasztalhatók ebben a tekintetben is a települések között. A legkisebb változás Szöd községben jelent meg, amelynek lakásállománya szinte nem változott 1990 és 2008 között (100,17%). Míg a környező települések „bezzeg-példája”, Telki népszerűsége az építetőknek, befektetőknek és a kiköltözőknek köszönhetően megsokszorozódott, lakásállománya 474,10%-ra nőtt 18 év alatt.

A város terjeszkedése, a néhol koordinálatlan fejlődés szorosan összefügg a települések ingatlanpolitikájával, a területeik átminősítésével, a művelésből kivont területek nagyságának változásával.⁶⁰ 1996-tól 2000-ig a lakócélra történő területkivonás dominált, mivel az agglomerációs települések célja ebben az időszakban a népesség számának növelése volt. Ez a trend 2000-től kezdve megváltozott, köszönhetően a személyi jövedelemadó helyben maradó részének jelentős csökkenése és a helyi iparüzési adó számottevő bővülése miatt (Szirmai, V. et. al. 2011).

6. ábra: A lakó, gazdasági és egyéb célra művelésből kivont területek nagysága a Budapesti Agglomerációban (hektár, 1996-2008)



Forrás: PESTTERV Kft. (2010): A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. Törvény módosításának tervezete

⁶⁰ A statisztikai adatelemzés mellett megfelelő módszer a területhasználat, a beépítettség változás horizontális (térbeli) és vertikális (funkcionális) elemzése a térinformatikai módszerekkel, ortofotók, multispektrális műholdképek értékelésével. Lásd: Kovács, F. – Salamin, G. – Sütő, A. (2010): Koordinálatlan városnövekedés - térinformatikai válaszok.

Összességében a statisztikai adatelemzések rávilágítanak azokra a főbb trendekre, amelyek a rendszerváltozás után átalakították a Budapest Agglomeráció térbeli-társadalmi és gazdasági szerkezetét. Az elmúlt néhány év alatt ugyanis a két terület között – a korábbinál – sokkal szoros kapcsolat és kölcsönhatás épült ki (Csanádi, G. – Csizmady, A. 2002). Az eredményekből jól kitűnik a térség mozaikossága, a szektorok és települések közötti különbségek létrejötte, valamint Budapest és az agglomerációs gyűrű társadalmi és gazdasági viszonyainak eltérő jellege.

3. 4. ÉRDEKELLENTEK ÉS KONFLIKTUSOK VIZSGÁLATA

3. 4. 1. A DÖNTÉSHOZÓK VÉLEMÉNYE BUDAPEST ÉS KÖRNYÉKE KAPCSOLATÁRÓL

A Budapesti Agglomeráció területi-társadalmi struktúrájának átalakulását, a vonatkozó szabályozásokat és törvényi háttérrel ismerve most olyan empirikus eredmények bemutatására kerül sor, amelyek rávilágítanak arra, hogy ezek a folyamatok mennyire játszanak szerepet Budapest és környéke viszonyában, a települések vezetői, döntéshozói miként vélekednek a települések kapcsolatrendszeréről és milyen típusú ellentéteket látnak.

3. táblázat: A kutatások interjúalanyai szereplőcsoportonként

Szervezet	Interjúalanyok
Önkormányzat:	- kistérségi társulás munkaszervezetének vezetője - helyi önkormányzat (városfejlesztési bizottság elnöke, városi főépítész) - térségi ügyekkel foglalkozó referens - jegyzői iroda vezetője
Az állam területi aktorai, a dekoncentrált államigazgatási (ágazati) szervezetek, területfejlesztési ügynökségek:	- Megyei Fejlesztési Tanács Munkaszervezete - Munkaügyi Központ - Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács munkaszervezetének vezetője
Politikai szereplők:	- Szakbizottság vezetője – kormánypárt - Szakbizottság vezetője – ellenzék
Gazdasági szereplők:	- Multinacionális cég - Közepes magyar vállalkozás (Egyik esetben sem kritérium, hogy kapcsolatban legyen az önkormányzattal)
Civil társadalmi szervezet (két meghatározó civil szervezet):	- az egyik esetben kritérium, hogy a helyi, térségi fejlesztési folyamatok részese legyen, (állandó meghívott, véleményező. stb.) - a másik esetben kritérium volt, hogy fontos helyi, területi problémát képviseljenek (pl. nagycsaládosok, fogyatékkal élők, hajléktalanok)
Egyéb mérvadó, elit csoportok:	- a helyi lap főszerkesztője - akadémiai vagy felsőoktatásban dolgozó kutató, oktató, aki megfelelő információkkal rendelkezik az adott város és térsége folyamatairól - tervezésben, kutatásban résztvevő szakemberek

Forrás: Csizmadia, Z. – Molnár, B. – Váradi, Zs. 2009 kiegészítésével alapján saját szerk.

A módszertani fejezetben ismertetettek alapján a 2005-ben és 2011-ben végzett kutatások és egyéni személyes interjúk eredményei kerülnek ismertetésre azzal kapcsolatban, hogy az érintetteknek mi a véleménye Budapest és környéke kapcsolatáról és milyen ellentéteket, konfliktusokat tapasztalnak, valamint ezt miként lehet kezelni.

3. 4. 2. BUDAPEST ÉS AGGLOMERÁCIÓJA KAPCSOLATA A 2005. ÉVI EREDMÉNYEK ALAPJÁN

A 2005. évben készített interjúk során felmerült ellentéteket és konfliktusokat az említések és részletes magyarázatok alapján rendszereztem, ezek alapján tipizáltam.

1) Budapest és környéke kapcsán elsőként olyan ellentmondás került a felszínre, amely Budapest **centrumszerepéből**, az ehhez kapcsolódó funkciójából, az itt levő szolgáltatások és intézmények koncentrációjából, azok igénybevételéből ered (oktatás, egészségügy, az idősek és hátrányos helyzetű személyek gondozása, ellátása). Ahogy egy interjúalany röviden, de velősen megfogalmazta: *„Az adót nem Budapesten fizetik, de bejárnak és használják a szolgáltatásokat.”* Ehhez kapcsolódóan az oktatási és egészségügyi intézmények használata miatt jönnek létre ellentétek. Ugyanis *„az oktatás területén az agglomerációra nehezedő nagy nyomás miatt fejleszteni kellett az alapfokú oktatási intézményeket, míg a fővárosban ezek kiürültek. Viszont a középiskolák és a felsőfokú iskolák hiánya miatt újra Budapestre jönnek be a gyerekek.”* Ennek ellenpéldája is elhangzott, miszerint Budapestnek kell fejleszteni az alapfokú ellátási intézményeit, hiszen a szülők ide járnak dolgozni és az a legpraktikusabb megoldás számukra, ha ide járatják iskolába gyermekeiket. Ez a jelenleg lakóhelyhez kötött, de a szülők úgy oldják meg – ami nyílt titok mindenki számára – hogy az évkezdést megelőzően Budapestre jelentik be gyermekeiket, vagyis közeli rokon, barát lakóhelyére regisztráltatják őket az intézményhasználat miatt.

A megye egészségügyi intézményeinek igénybevétele is problémát okoz az itt élőknek. Példaként felmerült, hogy a két legnagyobb megyei fenntartású kórház, a kerepestarciai és a Rókus Kórház Budapesten van. Az ellátatlan területek lakosai is a budapesti kórházakat használják pedig a megye településeiről az elérhetőségük közel sem ideális. Ennek érdekében, az interjúalany elmondása szerint szükség lenne

racionalis teherviselésre, közös finanszírozású jó minőségű intézményekre, jó elérhetőséggel.

2) A második típusba az **adminisztratív-közigazgatási rendszer** problematikájához kapcsolódó ellentétek kerültek. A főváros kétszintű közigazgatási rendszere, valamint az agglomerációs települések túlzott önállósága és általában az elaprózott közigazgatási struktúra okoz Budapest környékén problémát, mivel mindegyik adminisztratív szintnek és önkormányzatnak eltérőek az érdekeik. Amint az egyik interjúalany is megfogalmazza: *„Az önkormányzatok nagy szabadsága olykor hátrányos a döntésekben és nehezíti az együttműködést. Budapesten erős a nagypolitikai helyzet. Az agglomerációban a településeken ez inkább háttérbe szorul és a helyi erőviszonyok, lobbycsoportok befolyásolják a jó vagy rossz döntéseket.”*

Az adminisztratív ellentétek további típusát az agglomeráció és Budapest viszonyának megoldatlansága okozza. Az interjúalanyok problémának jelölték meg, hogy az agglomeráció kezelése nem elég erősen intézményesített, közigazgatásilag nincsen erős kapcsolat közöttük, versengés folyik az agglomerációs települések és Budapest között. Ezen kívül Budapest esetében a megye, Budapest, az Agglomeráció és a kerületek is önálló közigazgatási irányítási struktúrával rendelkeznek, ami magától értetődő ellentéteket generál és ez felosztottság nem teszi lehetővé az együttműködések kialakulását. Egyik interjúalany kiemeli, hogy *„nagyon sok fejlesztő jönne a térségbe, de a nem tudnak mit kezdeni ezzel a rendszerrel és kivonulnak.”*. Az agglomerációhoz kapcsolódóan az egyik interjúalany fogalmaz így: *„ez egy kényszerű együttélés, amit kezelni kellene, amelyre nincsen elég erős politikai szándék sem.”*

2) Az interjúalanyok elmondása szerint számos konfliktusok **a fejlesztésekhez, beruházásokhoz** kapcsolódik, amelyek a peremkerületek és az agglomerációs települések határán alakulnak ki. Példaként hozták fel a térség szennyvízelvezetésével kapcsolatos nehézségeit (Budaörs szennyvize, az ehhez kapcsolódó infrastrukturális beruházás nehézségei, ingatlanfejlesztéssel kapcsolatos beruházások problémái a XI. kerületben, Sasadon, valamint a ferihegyi repülőtér fejlesztése kapcsán kialakult ellentétek a települések között).

Problémát okozott a főváros és az agglomerációs települések között a nagy területigényű, multinacionális cégek megtelepedése az agglomerációban, a fővároson

kívül. Ez annak kapcsán alakult ki, mert Budapest a bevásárlóközpontokat és ipari parkokat, logisztikai telephelyeket az itt levő barnaövezetekbe szeretne volna letelepíteni, de a gazdasági szervezetek a barnaövezetek problémái miatt inkább a zöldmezős beruházásokat preferálták és ilyen területeket Budapesten kívül találtak. Ezt a főváros nehezményezte, az érintett önkormányzatok viszont örömmel fogadták az érkező cégeket, az adóbevétel reményében. Az elhangzott vélemény szerint *„ezzel valóban sokat veszített Budapest, a megyének viszont nem is igen voltak más kitörési pontjai.”*

3) A települések közötti ellentmondások következő nagy forrását **a szuburbanizáció** társadalmi és közlekedéssel kapcsolatos hatásai adják. Továbbá a kiköltözők és a helyi lakosok eltérő életviteléből és világnézetéből fakadó érdekellentmondások, amelyek a helyi társadalom korábbi struktúráit alakítják át. Egyik interjúalany a legnagyobb problémának azt látja, hogy az agglomerációban egyes településeken olyan mértékben növekszik a lakosság, hogy túlterheli a települést. A meglévő infrastruktúra nem tudja követni a megnövekedett igényeket. *„Ezzel a kiáramlással az agglomerációs települések döntő többsége nem tud mit kezdeni, nincs hozzá kellő speciális infrastruktúrájuk. Ez kedvezőtlenül befolyásolja a társadalmi viszonyokat is, ha az nincs megfelelően kezelve.”* A társadalmi változásokkal kapcsolatos ellentételnél egyik interjúalany kiemeli, hogy *„konfliktust jelent az a fajta migráció, amikor a fővárosban folyó fejlesztések következtében (például lakóparkok) a hátrányos helyzetűek kiszorulnak a megye településeire. Vagyis amikor az elit költözik ki az jó, amikor a szegény, az teher”*.

A szuburbanizációhoz kapcsolódóan a konfliktusok alapvető kialakulásában a **közlekedés** megoldatlanságában látják az interjúalanyok. Elsősorban itt is a közlekedés megoldatlansága a gátló tényező: 11 db elővárosi vonalat kellene fejleszteni. A ki és bejutás a városba néhány ponton teljesen ellehetetlenült. A tehetősebbek kiköltöztek az agglomerációba, de dolgozni, iskolába vásárolni, kulturális programokra és az egészségügyi intézményekbe bejárnak a fővárosba. Ez olyan nagy forgalmat generál, amit a jelenlegi úthálózat nem képes fogadni. Többen kiemelték az akkori M0 körgyűrű kiépítése, tervezése során kialakult konfliktusokat: *„Az M0-s körgyűrű hiánya mind a térségre mind Budapestre nézve nagyon komoly károkat okozott. Az agglomeráció gazdaságfejlesztési hátrányba került, Budapest*

pedig olyan világváros lett, aminek szűk keresztmetszetű útjain keresztülcsörtet Európa környezetromboló hatású tranzitforgalma.”

A szuburbanizáció sokak szerint számos környezeti problémával is együtt jár. *A főváros a megyéből veszi a vizét, ugyanakkor a szemete a megyében landol. Ezen kívül a zöldterületek csökkenése, a beépítés növekedése szintén konfliktusforrás.*

„Az ingázás az egész várostérség életminőségére negatív hatással van”, vélekedik erről egyik interjúalany, hiszen az agglomerációs településen és Budapesten is az autóhoz kötött életmód nagy forgalmat generál, növeli a légszennyezést mindenütt, továbbá az egészségi állapotban fizikai tünetei is lehetnek a hosszas ingázásnak.

4) Külön kategóriába kerültek az elsődlegesen **személyes** érdekellentéteken, előítéleteken alapuló konfliktusok: ezeknél a személyközi viszonyokban gyökerező ellentétek, érdeklődések, előítéletek, ellenszenvek, a féltékenység vagy éppen passzivitás, a hatalom és pozícióféltés játszik szerepet.

A kérdések során válaszok hangzottak el azzal kapcsolatban is, hogy milyen tényezők játszanak szerepet abban, hogy együttműködések alakuljanak ki a települések között. Szinte egyöntetű vélemények hangzottak el, amelyek szerint éles verseny folyik a forrásokért, emiatt versengés van és nem együttműködés. Versengés folyik Budapest és térségei között, a település között és a vállalkozások között. Tipikus forma a fejlesztési pénzek megszerzése, felosztása körüli ellentétekből fakadó konfliktus. Ez nem csak a centrum-periféria, hanem a kistelepülések között is jelentkezik. *„A legnagyobb probléma az, hogy a város- és környéke közötti együttműködések hiányoznak, ami alapvetően csökkenti a terület versenyképességét.”* Megoldásként vetették fel, hogy célszerű lenne az agglomerációs településeket gazdaságilag még inkább erősíteni kell, a közlekedési hálózatát fejleszteni és helyben munkahelyeket teremteni. További gátló tényezőként jelent meg *az együttműködések és a párbeszéd hiánya, pl. a kerületek és a kistérségek között.*

3. 4. 3. BUDAPEST ÉS AGGLOMERÁCIÓJA KAPCSOLATA A 2010-2011. ÉVI EREDMÉNYEK ALAPJÁN

A 2010-ben készített interjúk döntően a budapesti várostérség területhasználati problémáira koncentráltak, de a mélyinterjúkból számos olyan értékes eredményt tartalmazott, amely Budapest és környéke kapcsolatára vonatkozott. Ezek eredményei mellett a **kiegészítő interjúkat** készítettem 2011 őszén, amely kérdések viszont konkrétan a város és környéke kapcsolatára fókuszáltak. Az eredményeket az előzőekhez hasonló rendszerben strukturáltam.

Az interjúk értékelése kapcsán felmerülhet az is, hogy bár különböztek az interjúalanyok – vajon 2005 óta történtek-e változások Budapest és környéke viszonyában, más típusú konfliktusok is megjelentek-e a térségben. Az eredmények szerint hasonló ellentétekkel lehet találkozni ma is, mint öt éve, megítélésükben azonban érzékelhetők különbségek. Itt külön értékelem a budapesti és a környéki interjúk eredményeit, mivel az eltérő érdekek eltérő véleményeket eredményeztek.

1) Budapest esetén a legtöbb és legnyomatékosabb említés Budapest és környéke közötti konfliktusra vonatkozóan a **közlekedéssel és az ingázással** kapcsolatban merült fel. Komoly problémát okoz a napközben Budapesten élők, este és hétvégén az agglomerációban élők köre és a folyamatosan növekvő idő, amelyet az ingázók a közlekedésre fordítanak. Ezen kívül itt is megemlítésre került az agglomerációból beérkező autók környezetszennyezése, túlzott magánközlekedési eszközök használata, amellyel a parkolás problémája, nincsenek P+R megoldások, amelynek következtében „a város autógyűjtő helyé kezd alakulni”, valamint „*a közlekedésfejlesztés nem követi azt a dinamizmust, amit az automotorizáció követ.*” A közlekedésfejlesztéssel kapcsolatban említésre kerültek hiányosságok és pozitívumok is. Egy interjúalany fogalmazott úgy – amely egyfajta végletet képez – hogy „*Budapest és térsége közlekedési kapcsolatai nem működnek, nincs megfelelő elővárosi közlekedés, nincsenek gyorsvasutak sem.*” Problémát jelent az is, hogy ugyan létezik az agglomerációra vonatkozó Közlekedéshálózat-fejlesztési Terv, amely csak papíron képez együttműködést a települések között. Többen pozitívként említették a Budapest és környéke bérletszisztémájának bevezetését.

Új jelenséggént merült fel az interjúk során a közlekedés és ingázás kapcsán, hogy a korábbi egyirányú ingázás – vagyis az hogy csak az agglomerációból jártak be –

megfordult és ma már nem csak be, hanem ki is járnak a munkavállalók, ami problémát okoz Budapestnek és az agglomerációnak egyaránt. Az interjúalanyok elmondásából kiderült, hogy a közlekedéssel kapcsolatos problémát nem helyi, hanem térségi szinten kell megoldani.

Itt kell megjegyezni, hogy az elmúlt év végén a közlekedési problémák egyre nagyobb hangsúlyt kaptak a nyilvánosság előtt, amely abból indult ki, hogy a főváros vezetése szerint tarthatatlannak az, hogy az agglomerációban lévő települések használják Budapest oktatási és egészségügyi intézményeit, valamint a közösségi közlekedést, miközben ezekért semmit nem fizetnek.⁶¹ Ez pedig évente 30 milliárd forint veszteséget jelent Budapestnek, amely jelentős problémát okoz a főváros számára. Amint az egyik agglomerációs település interjúalánya is cáfolta, számos település nagy összeget fizet a közlekedési vállalatnak a szolgáltatásokért. Így például Gyál 2004 óta jelenleg éves szinten 67,2 millió forintot, Budaörs 270 millió, Törökbálint évi 172, Nagykovácsi 17, Diósd több mint 15 millió forintot, Pécel közel 2 millió, fizet a települések és a főváros között közlekedő járatokért.

A konfliktusok további forrása a kialakítandó buszsávok voltak, amelyre nemcsak az agglomerációs települések, hanem egy környező nagyváros, Székesfehérvár is reagált. Ugyanis 2011. júniusban buszsáv került kialakításra az M1-M7 autópálya bevezető szakaszának folytatásaként, amellyel tovább nehezedett a főváros forgalmának eddig sem problémamentes alakulása.⁶² A heves reakciók következményeként a buszsáv kialakítását az érintett szervezetek visszavonták.

2) A második nagy konfliktuscsoport **a szuburbanizáció társadalmi hatásaihoz** kapcsolódik. Az interjúalanyok közül itt már többen említették a budapesti hatásokat is, amelyet a lakosságcsere okoz. „Aki teheti, az elköltözik Budapestről, még pedig

⁶¹ Amint azt a Főpolgármester is megfogalmazta, „minden gyerek idejár tanulni a fővárosba, és a kiegészítő normatívákból egy fillért nem kapunk”. (Inforádió, Aréna, 2011. december 12. <http://inforadio.hu/arena/4189/>).

⁶² A döntéshozók szerint a buszsáv lényege, hogy kiszorítsa a beáramló forgalmat a Hegyalja útról; másrészt pedig szerintük „Budapest nem azért építi az útjait, hogy azokon külsős autósok várakozzanak”. A székesfehérvári polgármester szerint „Szavaikban és a mögöttes jelentéstartalomban jól kitapintható az a lenéző, "fővárosszövén" szemlélet, amellyel Budapest vezető közlekedési szakemberei a vidéki Magyarországra tekintenek”. Levelében hangsúlyozta: az emberek „nem szórakozni” és fővárosiakat "bosszantani" járnak Budapestre, hanem "a megélhetésüket keresik, a családjukat akarják eltartani és ezért napi több órást utazást is vállalnak”. Felhívta a figyelmet: az ingázók és munkaadók joggal várják el, hogy "az általuk megtermelt értékekért cserébe a főváros ne másodrendű, „kiszorítandó” állampolgárként tekintsen rájuk”, továbbá kitért arra is, hogy az ingázók miért nem a tömegközlekedést választják: „mert a budapesti és környéki tömegközlekedés csak elméletben nyújt alternatívát az autózással szemben, a valóságban mindenki tudja, hogy nem. Ez is egy piac, a piaci törvények uralkodnak. Ha a fogyasztók az autót választják, annak oka van” - mutatott rá (http://hirszerzo.hu/hirek/2011/6/1/20110601_budaorsi_ut_vitezy).

olyan területekre, amelyek infrastruktúrával jó ellátottak, közel vannak Budapesthez, de élhetőek. A szegények pedig maradnak a külső, rossz infrastruktúrával ellátott területeken, valamint a belváros szegényebb, szegregált területein.” A szuburbanizáció fő okozójaként Budapestet jelölte meg egy alany, aki szerint „kiüldözi a lakosságot rossz politikája miatt. Ilyen volt Pilisborosjenő esete 2002-ben, amikor Budapestről tömegével költöztek ki az értelmiségiek”.

Egy említés szerint a kiköltözés ugyan problematikus, de nem nagymértékű, mivel az agglomerációban lévő települések iránti vágy lecsendesült és „sokan rájöttek arra, hogy nem megoldás Budapest mellett élni, és visszaköltöztek Budapestre. Ez a reurbanizációs folyamatnak kedvezett. Ők az ún. tudatos városlakók.

3) A következő problémacsoport a **közigazgatási, adminisztratív** felosztásból következnek. Az interjúalanyok elmondása szerint már az is számos konfliktusforrást eredményez, hogy Budapest kerületeinek túlzottan önállóak, a Fővárosi Önkormányzattal való kapcsolatuk sokszor konfliktusos, vagy teljesen elbeszélnek egymás mellett. Ezt tovább fokozza a környező agglomerációs települések szintén túl nagy függetlensége. Ennek következtében, vagyis a sok és túlzottan önálló, saját érdekeit szem előtt tartó önkormányzatok között szinte lehetetlen a konszenzus és az együttműködés kialakulása. Többen megfogalmazták azt, hogy a legnagyobb probléma az, hogy Budapest és környéke közötti az együttműködések hiánya jellemző. Egyik szakértő úgy fogalmazott, hogy „kooperáció hiány és a szocializmusból hozott koncentráldott kölcsönös utálat jellemző.” További konfliktusforrás az, hogy Budapest rátelepedik a környező területekre, ezáltal egymásra utaltakká váltak, válnak, és a térség egy monocentrikus agglomerációvá válik. Ennek megoldása, a térségi együttműködések kialakítása, az agglomeráció közigazgatási határainak újragondolása, a területi alapelveken működő funkcionális területi lehatárolást – a Duna stratégiai⁶³ vonalán a jövő egyik legfontosabb feladata.

4) A települések **infrastrukturális egyenlőtlenségeiből** is konfliktusok adódnak. „Ugyanis az agglomerációban nincs megfelelő infrastruktúra – kivételt képez Budaörs, Törökbálint, Érd...), ezért Budapestet veszik igénybe, amely Budapestnek és lakosságának teherterhel.”

⁶³ <http://www.eu2011.hu/hu/duna-regio-strategia>

5) Végül a **zöldterületekkel és környezeti** problémákkal kapcsolatos ellentétek jelentek meg. Egyrészt a hulladéklerakás kapcsán, amely főleg az agglomerációs településeket érinti negatívan. Továbbá a terjeszkedés iránya is konfliktust alakít ki, ugyanis a város terjeszkedése a zöldmezős beruházások rovására és a mezőgazdasági területek rovására történik, vagyis az értékes területek irányába. Az agglomeráció a kelletténél is nagyobb mértékben növekszik. Ennek fő mozgatórugója Budapest és az agglomeráció eltérő területpolitikája, amelyben a múlt a meghatározó. Amikor a települések önállóvá váltak, mindenki azt kereste, vajon miből fog megélni. (az SZJA kezdetben a helyben maradó pénzt jelentette, nem is keveset, viszont mára ez jelentéktelenné vált). Felértékelődött a helyi iparüzési adó. Így ma nem „jó üzlet” a beköltözés egy agglomerációs település számára.

Budapest esetében a főbb elitek, a szakemberek egyöntetű véleményét összefoglalva elmondható, hogy a társadalom legfőbb konfliktusai a lakosság és lakosság, a lakosság és önkormányzat, továbbá az önkormányzat és önkormányzat, valamint az önkormányzat és a civilek között jön létre.

Az agglomerációs településeken készített interjúk eredményei egyértelműen a szuburbanizáció társadalmi hatásainak tudhatók be. Itt kevesebb probléma került említésre, de azok mindegyike markáns és egyöntetű véleményeket tükrözött.

1) A **szuburbanizációhoz** kapcsolódó konfliktusok jelentősek, amelyet sokkal inkább tartják az agglomerációs települések problémáinak, mint Budapest környéke egészének. Az interjúkból úgy éreztem, hogy mindegyik település ezt a saját problémájuknak, „csapdájuknak” vélik. A problémát egyértelműen a túlzott mértékű népességnövekedés okozza, ugyanis az önkormányzat számára a beköltözők számának növekedése csak egy részben jelent pozitívumot, nagyobb részt teher. Ugyanis belekerültek egy infrastrukturális és „intézményfejlesztési mókuserékbe”, amiből nem tudnak jelenleg kitörni. A környéki településeken szinte mindenki megemlítette, hogy a településekre többségében kisgyermekes családok költöznek, akiknek szükséges az alapfokú intézmények fejlesztésre. A kapacitáshiány szinte állandó, a költségek növekednek, míg a központi források csökkennek.

Egyik interjú szemléletesen fogalmazza meg a változást, amely települését érintette: „Ez egy nyugodt kisközség volt annak idején, amikor én idekerültem, ahol családi házak voltak, és ilyen vidékies, nyugodt élet volt, nem volt túl sok lehetőség, de mondhatni, hogy azért olyan szempontból nagyon jó volt, hogy Budapest könnyen

megközelíthető, nagyon hamar be lehet jutni, tehát aki igazán akar dolgozni, meg aki szeretett volna más iskolát találni, nem a helyit, akkor annak megvolt azért a lehetősége, hogy eljusson. Ehhez képest ezekkel a lakóparkokkal valahogy az egész hangulata más lett ennek az azóta várossá fejlődött településnek, azt nem mondhatnám, hogy városias, mert nem, sokkal inkább olyan az egésznek a légköre számomra, mint egy nagyközségé, de valahogy más lett, más lett a hangulata, nagyon sok ellenségeskedés van például azok között, akik őslakosnak számítanak, meg a beköltözők között.”

2) Az újonnan beköltözők új **társadalmi konfliktusokat** is okoznak. Minden környéki településen úgy fogalmazták, hogy „*az őslakosok és gyűttmentek*” életmódja, eltérő elvárásai konfliktusokat generál. „*a beköltöző lakosoknak az igényei, az életkörülményei, szokásai, azok a szokások, hagyományok, amiket magukkal hoznak a különféle tájakról, ahonnan beköltöznek, hogy azok borzasztó nagy szórást mutatnak. Az egészen hátrányos helyzetű, aluliskolázott, mondhatni igénytelen családoktól kezdve a nagyon jómódú, igényes és kultúrát kereső és kedvelő emberekig, családokig mindenféle megtalálható, és hát ezek az ellentétek azért, illetve ezek a különbségek időnként ellentéteket is hoznak létre a családok között, óvodán belül is. Egyre inkább látható az, hogy különválnak ezek a rétegek*”

Ez szélsőséges esetben úgy is realizálódik, hogy az eltérő településrészen lakók közötti viszony ellenséges. Az őslakosok például elvárják, hogy a fejlesztések során az ő területüket részesítse előnyben az önkormányzat, míg az újonnan érkezők amiatt, hogy úgy vélik, jelentős pénzzel járulnak hozzá a település költségeihez, a fejlesztések őket illetik. „*Budapestről kiköltözők úgy érzik magukat, mintha ők itt „rendelnének”, ebből akadnak konfliktusok.*”

3) A **közlekedéssel** kapcsolatos problémák elvétve jelentek meg. Itt ki kell emelni az M0 építése során kialakult nyomvonal-vezetési vitákat, valamint a díjfizetés elleni demonstrációt. Mivel a környéken lakók többsége Budapestre, autóval jár dolgozni, túl nagy teher lenne az itt élőknek ennek fizetése.

Az eredményeket SWOT analízisben összegeztem, mégpedig olyan szempontból, hogy kiderüljön, a Budapesti Agglomerációnak milyen lehetőségeit, veszélyeit látják az érintettek, a kapcsolatrendszer alakulására vonatkozóan.

4. táblázat: A Budapesti Agglomeráció SWOT analízise az interjúk eredményei alapján

Erősségek	Gyengeségek
▪ Országos átlag feletti társadalmi-gazdasági fejlettségi viszonyok ▪ Kedvező földrajzi fekvésből adódó komparatív előnyök eddigi kihasználása	▪ Önkormányzatok eltérő pénzügyi helyzete ▪ Szuburbanizációból adódó feszültségek Budapest és az Agglomerációs települések részéről (egyenlőtlen munkamegosztás, költségvállalás) ▪ Közlekedési szolgáltatásból adódó konfliktusok ▪ Személyi ellentétek ▪ Alacsony kooperatív készség ▪ Térségi identitás hiánya
Lehetőségek	Veszélyek
▪ Közös pályázati kiírásokban való részvétel ▪ Kötelező feladatok ellátásának közös megszervezése ▪ Társadalmi részvétel erősödése az együttműködések kialakításában ▪ Következő tervezési időszak forráscsökkenése miatt közös gondolkodás kialakulása ▪ Agglomerációs kis- és középvárosok szerepének erősödése ▪ Kreatív eszközök kihasználásának lehetősége	▪ Következő tervezési időszak forráscsökkenése mindkét oldalról, fejlettség stagnálása ▪ Nem alakul ki kooperációs készség ▪ A város terjeszkedése tovább tart ▪ Politikai ellentétek növekedése

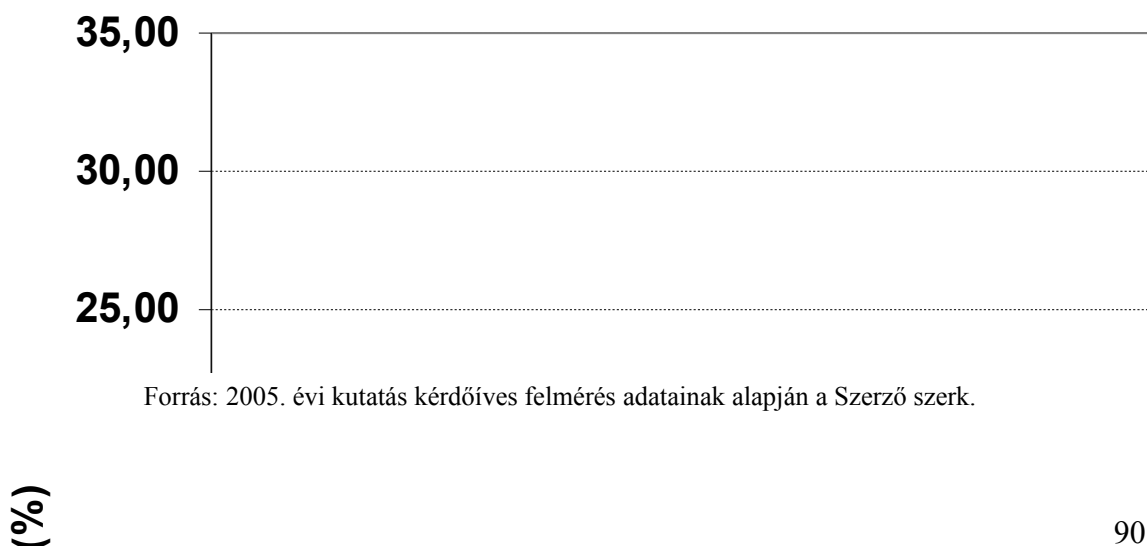
Össességében az interjúelemzésből a következők derülnek ki. A budapesti interjúk eredményeit összehasonlítva megállapítható, hogy hasonló tendenciákat érzékeltek a megkérdezettek a két időpontban. A legfontosabb probléma, amelyek Budapest és környéke kapcsán megjelenik az egyértelműen a közlekedés, ez viszont a 2010-évi interjúkban jóval erőteljesebben jelenik meg. További konfliktusok a szuburbanizáció társadalmi hatásaihoz köthető (népességnövekedés, lakosságcsere a települések között), valamint a lakosság eltérő életmódjából adódó ellentétek jelentek meg. A kapcsolatrendszer alakulásához kötődő ellentétek az adminisztratív elaprózottsághoz, az települések eltérő érdekeihez, valamint az együttműködések alacsony fokához köthetők.

3. 4. 4. A LAKOSSÁG VÉLEMÉNYE BUDAPEST ÉS KÖRNYÉKE KAPCSOLATÁRÓL

A döntéshozói oldal mellett érdemes azt is megnézni, hogy a lakosság miként viszonyul a problémához, vagyis a Budapesti Agglomerációban élők érzékelnek-e valamiféle ellentmondást a környező településeken élőkkel szemben. Erre lehetőség nyílik a módszertani fejezetben már ismertetett, 2005. évi készült kutatásban végzett kérdőíves vizsgálat eredményeinek elemzésével. A város és környéke konfliktusokkal kapcsolatos kérdések arra világítanak rá, mely társadalmi csoport érzékel feszültségeket, tovább megtudhatjuk, a különböző csoportok véleménye mennyiben különbözik egymástól, s a város és környéke ellentét kialakulását mennyiben társadalmi jellegű.

Elsőként azt elemeztem, hogy a budapesti várostérségben élők a többi nagyvároshoz képest mennyire érzékelik a város-környék ellentétet. A konfliktusok tapasztalási arányaiban várostérségenként nagy különbségek jellemzőek (15%). Az eredmények szerint nagyobb arányban észleltek konfliktusokat a fejlett várostérségben élők (Győr, Székesfehérvár, Budapest), mint gazdasági szempontból kevésbé fejlett várostérségekben élők, amely összefüggésben lehet a szuburbanizáció mértékével, a város centrumszerepének alakulásával.

7. ábra: A konfliktusok tapasztalásának aránya várostérségenként (a válaszadók %-ában)

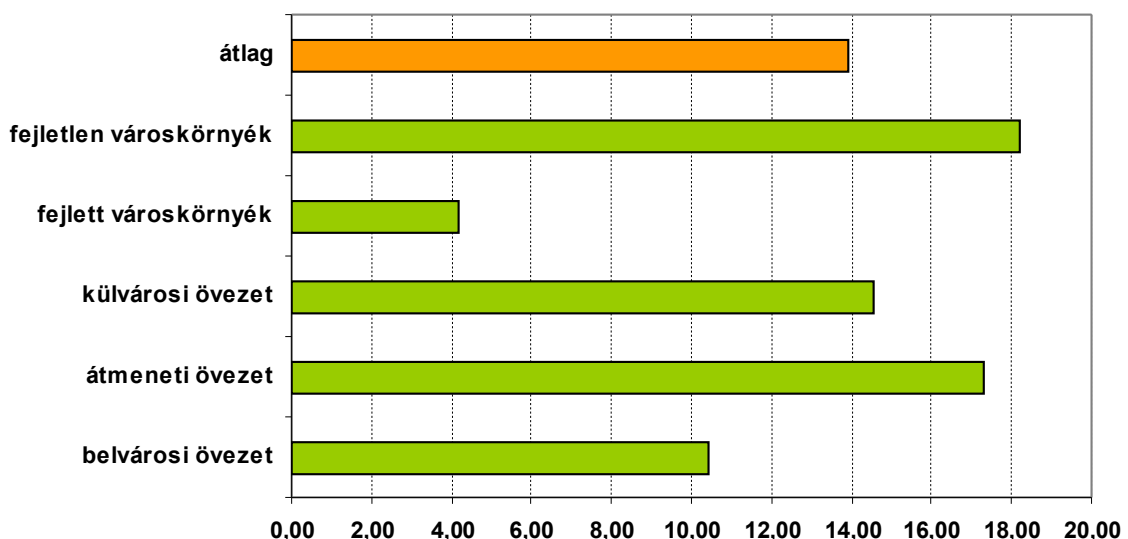


Forrás: 2005. évi kutatás kérdőíves felmérés adatainak alapján a Szerző szerk.

Budapest és térsége esetén az eredmények területi és társadalmi vonatkozásban is elemzésre kerültek, amely a különböző lakóhelyi csoportok szerinti sajátosságokat magyarázza.

A **lakóhelyi preferenciák** szerint elemzéséből kiderül, hogy mely településrészen élők érzékelnek konfliktusokat. Ez azért fontos, mert az eredményekből ki lehet szűrni, hogy **melyik településrészeket érintik leginkább az ellentétek**, azok milyen típusúak, így lehetőség nyílik a szociális kérdéseket érintő intézkedések kidolgozására. Elsőként megállapítható, hogy az átlaghoz képest nagyobb arányban egyrészt a Budapesten belül lakók, pontosabban az átmeneti és külvárosi övezetben élők érzékelnek az ellentéteket a környékükkel szemben. Ez feltehetőleg a közlekedési problémákkal áll kapcsolatban, mivel az itt élők érzékelik elsősorban a környékről ingázó lakosság által generált közlekedési problémákat, dugókat, szennyezést.

8. ábra: A konfliktusok tapasztalásának aránya lakóhelyi övezetenként (a válaszadók %-ában)



Forrás: 2005. évi kutatás kérdőíves felmérés adatainak alapján a Szerző szerk.

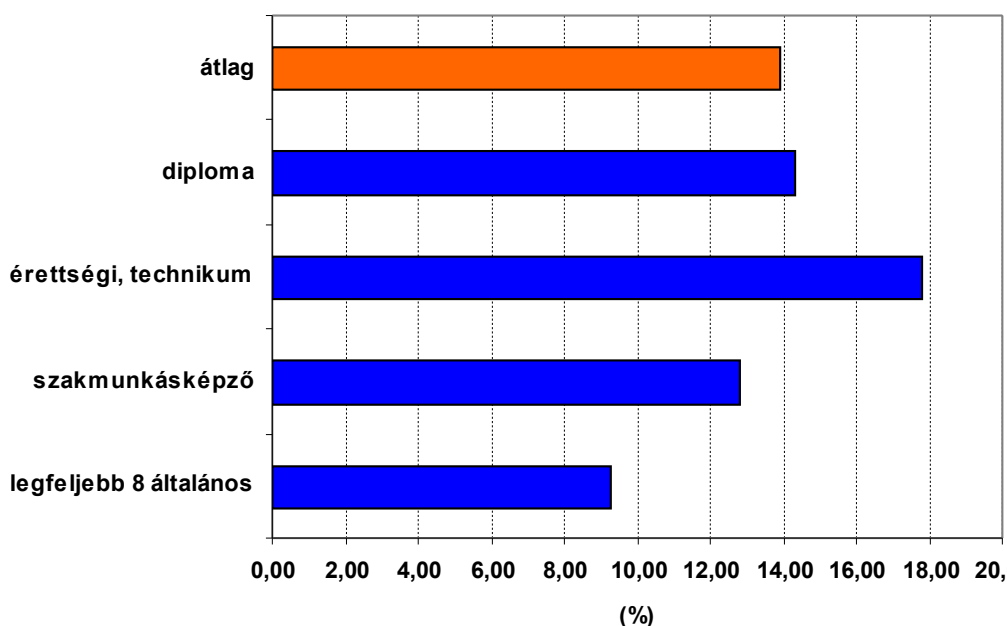
Másrészt a fejletlen városkörnyéken élők tapasztalnak nagyobb arányban ellentétet, amely a települések kedvezőtlenebb gazdasági fejlettséggel, a várossal szembeni nagy egyenlőtlenséggel állhat kapcsolatban.

A konfliktusokhoz való viszonyulás további megismerésére különböző demográfiai jellemzőket is vizsgáltam. Korcsoport szerint jól látható, hogy az átlaghoz képest a 40 és 49 év közöttiek, valamint a 30 és 39 év közöttiek tapasztalnak a legnagyobb arányban ellentéteket. Ezt azzal magyarázhatjuk, hogy ők a leginkább mobil társadalmi csoport,

térhasználatuk kibővül, amely megnyilvánulhat a lakó- és munkahelyük térbeli elkülönülésében, mindennapi mozgásuk során, ami miatt ők találják szembe magukat ellentétekkel a város és környéke kapcsán.

Társadalmi státusmutatók szempontjából egyik legfontosabb demográfiai jellemző a lakosság iskolai végzettsége. Az eredményekből kiderül, hogy a képzettségi szint növekedésével párhuzamos a konfliktusok tapasztalási arányának emelkedésével, vagyis a magasabban képzettek nagyobb arányban érzékeltek ellentéteket.

9. ábra: A konfliktusok tapasztalásának aránya iskolai végzettség szerint (a válaszadók %-ában)



Forrás: 2005. évi kutatás kérdőíves felmérés adatainak alapján a Szerző szerk.

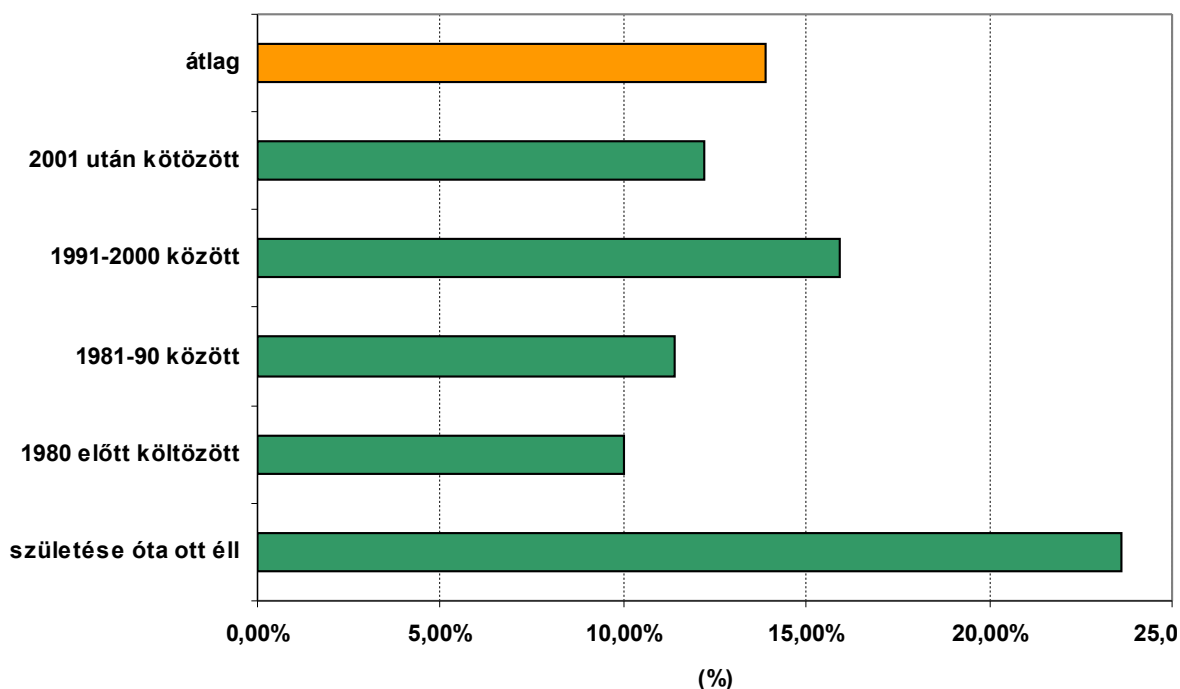
Az eredmények szerint a jövedelemszint emelkedésével is párhuzamosan növekedik a konfliktusokat tapasztaltak aránya, vagyis a magasabb jövedelemmel rendelkezők nagyobb arányban érzékeltek konfliktust, mint a kisebb jövedelműek. A demográfiai jellemzők közül a megkérdezettek beosztása szerint nem markánsak a különbségek, de itt is átlag feletti a legmagasabb beosztásúak, így az önállók és vállalkozók konfliktusérzékenysége.

A konfliktus észlelésének egyik további vizsgálati dimenziója az, hogy a megkérdezettek mennyi ideje élnek jelenlegi lakóhelyükön. Ez azért érdekes kérdés, mert az eredményekből rá lehet világítani arra, hogy léteznek-e megnyilvánulásbeli különbségek az újonnan költözők és korábban letelepedett lakosok véleménye között, továbbá melyik csoport észleli leginkább a problémákat. Az eredmények szerint a város- és környéke közötti konfliktust a 2001 után beköltözők, valamint a születésük óta itt élők érzékelik elsősorban, amely a probléma érzékelésének egyik sajátos jelensége, amely

összefüggésben lehet a két társadalmi csoport életvitelével, esetleg társadalmi státuszával, érdekérvényesítő szerepével is. Ugyanis az újonnan költöző – feltehetőleg főleg a magas státuszúakhoz tartozó – csoport új életvitelt, szokásokat is hoz egy településre, amely a helyi szokásokkal ellentétes, újszerű és ez feszültségek forrása lehet.

10. ábra:

A konfliktusok tapasztalásának aránya annak alapján, hogy a válaszadók mióta élnek a településen (a válaszadók %-ában)



Forrás: 2005. évi kutatás kérdőíves felmérés adatainak alapján a Szerző szerk.

Összességében az empirikus eredmények szerint területi szempontból a fejletlen városkörnyéken élők érzékelték leginkább, valamint a város peremén élők, amely előbbi esetén a várossal szembeni egyenlőtlenségre utal, utóbbinál pedig lakóhelyük miatt ők az „elszenvedői” megjelenő problémáknak, így például a közlekedésnek, beruházásnak, környezeti problémáknak. Társadalmi szempontból a magasabb státuszúak konfliktusérzékenyebbek: képzettségi és jövedelmi szint szerepét vizsgálva megállapítható, hogy annak növekedésével általában növekedik a konfliktusok tapasztalásának aránya, míg korcsoport szerint az aktívak érzékelik leginkább a problémát. A költözés ideje szerint érdekes kép rajzolódik ki, ugyanis az „öslakosok”, valamint az újonnan beköltözők tapasztalják a konfliktusokat elsősorban, ami feltehetőleg a szuburbanizációval, eltérő életmóddal áll kapcsolatban.

3. 5. A KÖZLEKEDÉS, MINT TÉRSÉGI KONFLIKTUS JELLEMZŐI

A mélyinterjú vizsgálatok eredményei egyértelműen rávilágítanak arra, hogy **Budapest és környéke kapcsán az egyik legszembetűnőbb konfliktusforrás a közlekedés. Így fontosnak tartom ennek részletesebb vizsgálatát** azért is, mert ennek az ellentétnek a kezelésével lehetne a kapcsolatrendszer javítani. Jelen fejezetben ezért a 2010. évi kérdőíves felmérés eredményeit, a vonatkozó fejlesztési dokumentációkat elemez azzal kapcsolatban, hogy a különböző területi-társadalmi csoportok miként vesznek részt a probléma kialakításában.

„Az elmúlt 10-10 évben a közösségi közlekedés legnagyobb térvessztése a város-városkörnyék relációban következett be. A növekvő autóforgalom ugyanakkor egyre inkább akadályává válik a céljának, a jó elérhetőségnek. Budapest bevezető útvonalain állandóvá és egyre hosszabb idejűvé váltak a napi torlódások, a főváros távolsági és környéki elérhetősége közúton nehéz és kiszámíthatatlan. Az érkező gépjárműfolyam elhelyezése (parkolása) egyre lehetetlenebb, a város lakhatósága, környezeti és közterületi minősége a nagy autósterhelés miatt romlik. A rossz elérhetőség és a romló környezetminőség negatívan hat a térségi versenyképességre.”⁶⁴

A fenti, térségi közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos dokumentumban leírt idézet összefoglalja mindazt, ami a Budapesti Agglomeráció fenntarthatósági problémáinak egyik sarkalatos pontja. A problémához illeszkedő, egyik fontos kérdés volt az itt élők milyen közlekedési eszközt használnak mindennapi tevékenységük, munkába járás kapcsán: a közösségi közlekedést részesítik-e előnyben, vagy privát személygépkocsijukat használják. Ugyanis a **munkahelyek elérése magával vonja a közlekedési problémák kialakulását, ami a szuburbanizáció tömegessé válásával éles konfliktussá vált a Budapest és környéke között.** A korábbi kutatások⁶⁵ és felmérések egyértelműen rámutatnak arra, hogy a Budapesten az elmúlt évtizedben drasztikusan megnövekedett a gépkocsi használók aránya és lecsökkent a tömegközlekedést igénybe vevőké. Ez utóbbi európai szinten még mindig magas aránynak mondható, azonban ha azt vizsgáljuk, hogy 80%-os arányról indult

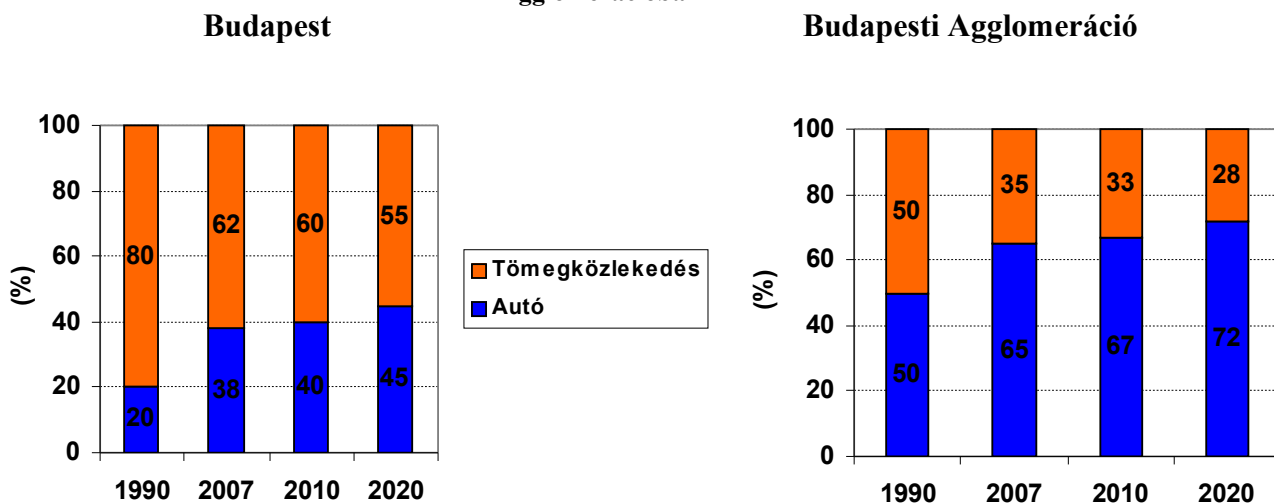
⁶⁴ A Budapesti Regionális Gyorsvasúti Rendszer koncepciója.

www.fomterv.hu/hun/sbahn/koncepcio_osszefoglalo.pdf

⁶⁵ A Budapestre ingázó dolgozók és tanulók közlekedési mód szerinti megoszlása (KSH, 2001).

a város (11. ábra), s a jövőbeni becslések is az autóhasználat növekedését vetítik előre, akkor az mindenképpen környezeti fenntarthatósági problémákat okozhat.

11. ábra: Az egyéni és tömegközlekedési szokások alakulása Budapesten és a Budapesti Agglomerációban



Forrás: http://www.catch-mr.eu/public/DB_Data/files/Downloads/Documentation_-_Goeteborg_Workshop_-_Catch_MR.pdf.

Az agglomerációt vizsgálva megállapítható, hogy míg 1990-ben 50% volt a személygépkocsit használók aránya, addig ez az arány 2010-re másfélszeresére nőtt,⁶⁶ így jelenleg a Budapest határát átlépő utazásoknál az emberek kétharmada inkább az autót választja, s csupán egyharmaduk jár tömegközlekedéssel. Ez azt jelenti, hogy míg 1990-ben a 470 ezer emberből 270 ezren utazott Budapestre naponta autóval, addig a legfrissebb adatok szerint jelenleg az **560 ezer ingázóból 400 ezren érkeznek autóval** (Szabó, Sz. 2008. idézi Antal, A. – Bösze, S. – Karsa, A. 2007). Érdeemes megvizsgálni azt, hogy ez térben miként jelenik meg.

A térség adatai szerint a 1992 és 2009 között a személygépkocsi állomány tekintetében a legnagyobb növekedés az agglomerációban levő kistelepüléseken következett be. Kimagasló arányban például Telkiben, ahol a 1992-höz képest közel kilencszeres növekedés tapasztalható és szinte minden második lakosnak van autója. Ezen kívül olyan községekben érhető tetten a legnagyobb növekedés, amelyeken hirtelen, gyors népességnövekedés volt tapasztalható, vagyis a szuburbanizáció elsődleges célterületei. A legalacsonyabb mértékű növekedés Budapesten és a környéki, hagyományos történeti

⁶⁶http://www.catch-mr.eu/public/DB_Data/files/Downloads/Documentation_-_Goeteborg_Workshop_-_Catch_MR.pdf.

fejlődési kisvárosokban tapasztalható, így Vácon, Gödöllőn, Visegrádon, Százhalombattán és Szentendrén például a személygépkocsik növekedése nem duplázódott meg.

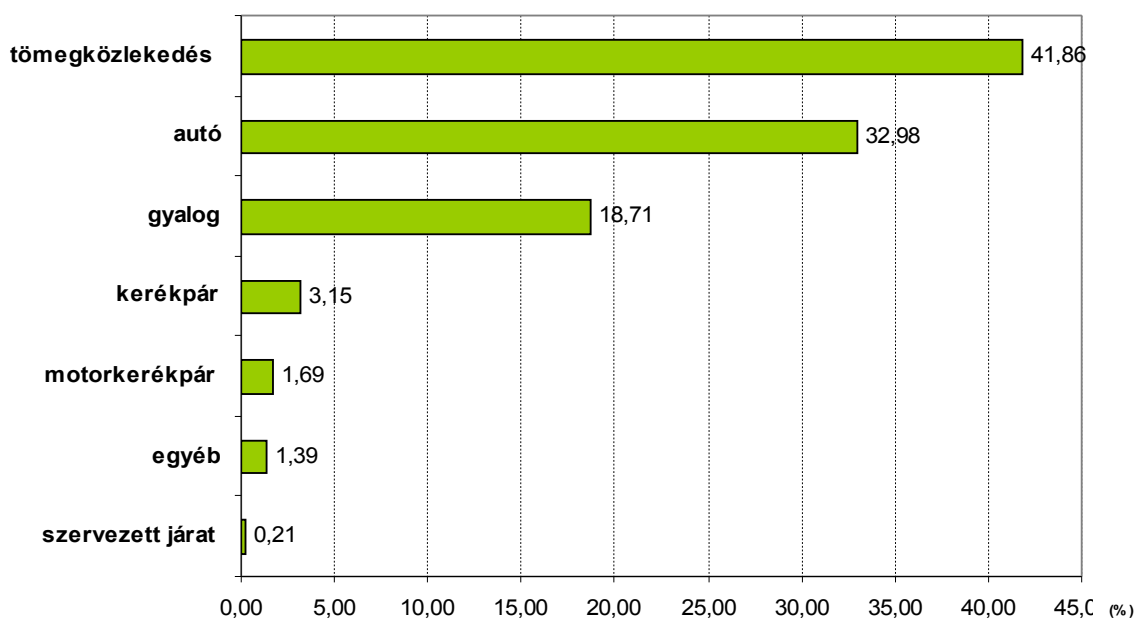
5. táblázat: A személygépkocsik számának változása 1992 és 2009 között (legnagyobb és legkisebb változások a Budapesti agglomerációban; 1992=100%)

Település	A legnagyobb arányú változás (%)	Település	A legnagyobb arányú változás (%)
Telki	886,9	Alsónémedi	195,3
Pilisjászfalu	518,2	Ecser	194,8
Pócsmegyer	487,0	Pilisvörösvár	189,3
Veresegyház	451,1	Szód	184,4
Délegyháza	433,3	Vácrátót	183,0
Szigetmonostor	430,6	Budakeszi	180,7
Kisoroszi	418,8	Szentendre	180,7
Budajenő	412,9	Százhalombatta	177,4
Pusztazámor	412,2	Visegrád	174,9
Erdőkertes	399,8	Csomád	173,5
Kerepes	370,3	Gödöllő	166,8
Mogyoród	363,3	Vác	137,1
Leányfalu	340,1	Budapest	113,0
Pilisszentlászló	338,9	Kistarcsa	111,6
Agglomeráció átlag	135,80		
Pest megye átlag	113,05		
Országos átlag	146,41		

Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis alapján a Szerző szerk.

A 2010. évi kérdőíves felmérés eredményei szerint, Budapesten és a két-két vizsgált településen az itt élők 42%-a tömegközlekedéssel jár dolgozni, 33%-uk autóval, közel 19%-uk gyalog, míg a kerékpáros közlekedés aránya elhanyagolható.

12. ábra: A közlekedési eszközök használata a Budapesti Agglomerációban (a válaszadók %-a)



Forrás: 2010. évi kutatás kérdőíves felmérés eredményeinek alapján saját szerk.

Az egyes területi-társadalmi csoportok közötti különbségeket vizsgálva kiderült, hogy iskolai végzettség szerint, a tömegközlekedést igénybe vevők aránya az alacsony végzettségűeknél a legjelentősebb, az autó használatának aránya a diplomával jelentkezőknél jelenik meg, míg gyalog leginkább az alacsony és legmagasabb iskolai végzettségűek járnak dolgozni.

6. táblázat: A közlekedési eszköz használatának aránya a válaszadók iskolai végzettsége alapján (%)

	maximum általános iskola	középiskola, érettségi nélkül	középiskola, érettséggel	főiskola, egyetem	átlag
szervezett járat	0,00	0,00	0,60	0,00	0,14
egyéb	2,58	0,39	2,40	0,81	1,43
motorkerékpár	1,94	2,36	0,60	0,81	1,57
kerékpár	4,52	3,54	1,20	3,23	3,14
gyalog	21,94	16,54	18,56	19,35	18,71
autó	17,42	40,94	29,34	41,13	33,00
tömegközlekedés	51,61	36,22	47,31	34,68	42,00

Forrás: 2010. évi kutatás kérdőíves felmérés eredményeinek alapján saját szerk.

Korcsoport szerint az egyéni közlekedést használók legnagyobb hányada a 30-39 év közöttiek köréből kerül ki, közel 50%-uk személygépkocsival jár dolgozni, a tömegközlekedést használók aránya náluk a legalacsonyabb, viszont ez a korosztály kerékpárt is előnybe részesíti. A fiatal korosztály elsősorban tömegközlekedési eszközt használ, hasonlóan a 60 év felettiekhez, utóbbiak esetén a gyalog járók aránya is jóval átlag feletti.

A társadalmi különbségek még inkább szemmel láthatók két további dimenzió, így a foglalkozási viszonyok és a jövedelmi szint szerint. A válaszadók munkahelyi beosztása alapján az autóhasználat a legmagasabb beosztásúaknál kiemelkedő, a tömegközlekedés elenyésző. A beosztottaknál, így a fizikai és szellemi alkalmazottaknál az autóhasználat az átlagértékhez viszonyítva mérsékeltebb, ez a csoport a tömegközlekedést igénybe vevőknél jelenik meg elsősorban, valamint a gyalog munkába járóknál.

7. táblázat: A közlekedési eszköz használatának aránya a válaszadók ók munkahelyi beosztása alapján (%)

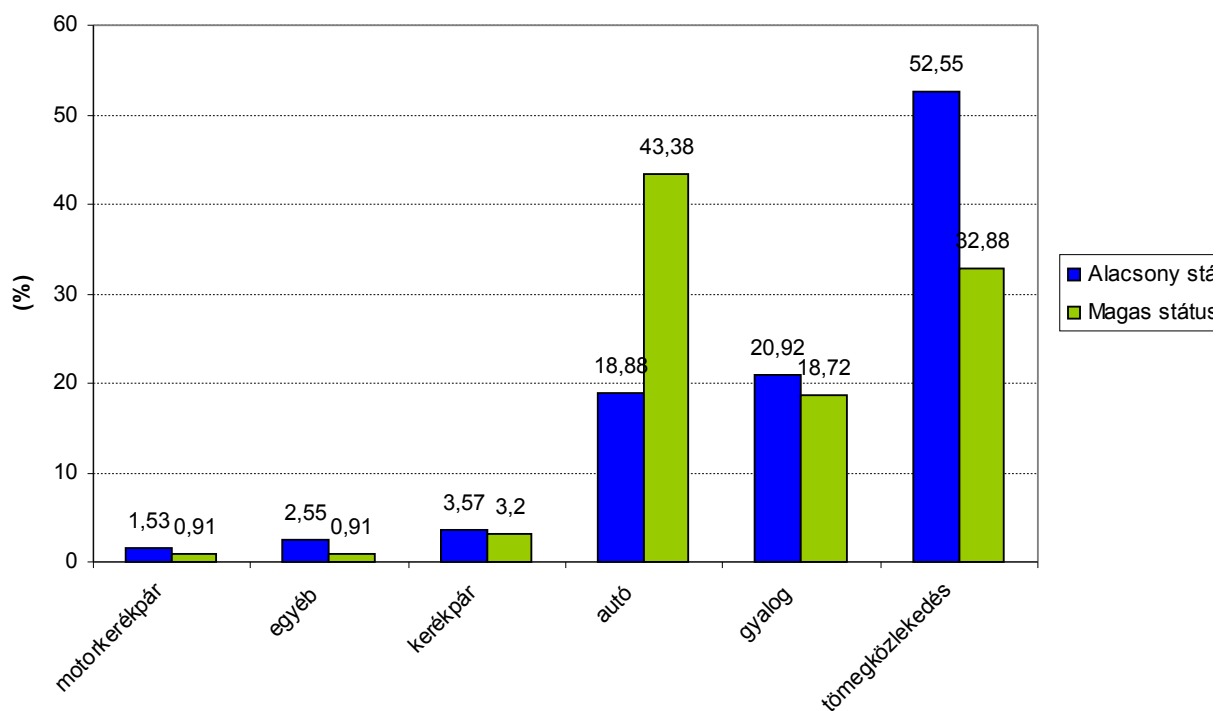
	önálló, vállalkozó	alkalmazott vezető	szellemi alkalmazott	fizikai alkalmazott	átlag
szervezett járat	1,35	0,00	0,00	0,00	0,16
egyéb	4,05	0,00	0,48	1,95	1,62
motorkerékpár	0,00	3,70	0,00	2,92	1,62
kerékpár	1,35	0,00	2,86	2,92	2,58
gyalog	13,51	14,81	24,29	18,18	19,55
autó	72,97	51,85	28,57	30,52	35,86
tömegközlekedés	6,76	29,63	43,81	43,51	38,61

Forrás: 2010. évi kutatás kérdőíves felmérés eredményeinek alapján saját szerk.

A jövedelmi viszonyoknál tisztán kirajzolódik a kép, hogy a magasabb jövedelműek egyértelműen autót használnak munkahelyük elérésére, tömegközlekedve az átlaghoz viszonyítva jóval kevesebben járnak. Az alacsony jövedelműeknél fordított a helyzet, ők feltehetőleg vagyonuknál fogva tudják a tömegközlekedést választani. Ami a gyalog munkába járást illeti, itt kisebb szórás tapasztalható.

A fenti mutatók egyesítésével készített státusmutatót képeztem, amely jól mutatja a két csoport (magas és alacsony státusúak) közötti markáns különbségeket, amely a közlekedési eszközök használatánál jelentkezett. Eszerint az alacsony státusúak több mint fele tömegközlekedéssel jár dolgozni, míg a magas státusúaknál ugyanez az arány az autóhasználatnál jelentkezik. Autóval az alacsony státusúak alig 19%-a jár, míg tömegközlekedést a magas státusúak egyharmada használ. Ezzel azt is elmondhatjuk, hogy a magas státusúak sokkal inkább járulnak hozzá a közlekedési problémák és konfliktusok növekedéséhez, életmódjukból adódóan.

13. ábra: A közlekedési eszközök használata összevont státusmutatók alapján (a válaszadók %-ában)



Forrás: 2010. évi kutatás kérdőíves felmérés eredményeinek alapján saját szerk.

A társadalmi státusmutatók mellett a lakóhelyi preferenciákat is vizsgáltam, vagyis azt, hogy Budapesten, vagy a fejlett és fejletlen agglomerációs településeken miként alakul a közlekedési eszközök használata. Budapesten a tömegközlekedést használók és a gyalog járók vannak többségben, amely a munkahelyük elérhetőségével, valamint a tömegközlekedési lehetőségekkel van összefüggésben. A kerékpárral közlekedők aránya itt

elenyésző. A fejlett városkörnyéken az autósok aránya már jóval nagyobb, mint az átlagérték, itt közel minden második dolgozó autóval jár munkába, tömegközlekedve kevesebb, mint egyharmaduk.

8. táblázat: A közlekedési eszköz használatának aránya válaszadók lakóhelyének típusa alapján (%)

	Budapest	Fejlett városkörnyék	Fejletlen városkörnyék	Összesen
szervezett járat	0,25	0,00	0,00	0,14
motorkerékpár	1,01	1,40	3,05	1,57
egyéb.	1,52	2,10	1,22	1,57
kerékpár	2,53	4,20	3,66	3,13
gyalog	19,75	17,48	17,68	18,80
autó	26,08	46,85	37,20	32,91
tömegközlekedés	48,86	27,97	37,20	41,88
Összesen	26,08	46,85	37,20	32,91

Forrás: 2010. évi kutatás kérdőíves felmérés eredményeinek alapján saját szerk.

A térbeli és társadalmi mutatók együttes elemzése esetén nagyon jól kirajzolódik az, hogy a magas státusúak, függetlenül a térbeli helyzetüktől, jóval nagyobb arányban használják a személygépkocsit, mint az alacsonyok. Kiemelkedő érték jelenik meg a fejlett városkörnyéken a magas státusúaknál, ahol 70% az autót használók aránya, ami a státusátlaghoz képest is jóval magasabb. Ez utóbbi tényező egyértelmű összefüggésben van a fejlett városkörnyéki, szuburbán életformával.

9. táblázat: A közlekedési eszközök használata státusmutatók és lakóhely típus alapján (a válaszadók %-ában)

	Magas státusúak			
	Budapest	Fejlett városkörnyék	Fejletlen városkörnyék	átlag
szervezett járat	0,00	0,00	0,00	0,00
motorkerékpár	0,68	0,00	3,70	0,91
egyéb	0,68	2,27	0,00	0,91
kerékpár	2,70	2,27	7,41	3,20
gyalog	19,59	20,45	11,11	18,72
tömegközlekedés	43,92	4,55	18,52	32,88
autó	32,43	70,45	59,26	43,38
összesen	100,00	100,00	100,00	100,00
	Alacsony státusúak			
	Budapest	Fejlett városkörnyék	Fejletlen városkörnyék	átlag
szervezett járat	0,00	0,00	0,00	0,00
motorkerékpár	1,10	0,00	3,23	1,53
egyéb	2,20	2,33	3,23	2,55
kerékpár	2,20	2,33	6,45	3,57
autó	12,09	25,58	24,19	18,88
gyalog	23,08	18,60	19,35	20,92

tömegközlekedés	59,34	51,16	43,55	52,55
összesen	100	100	100	100

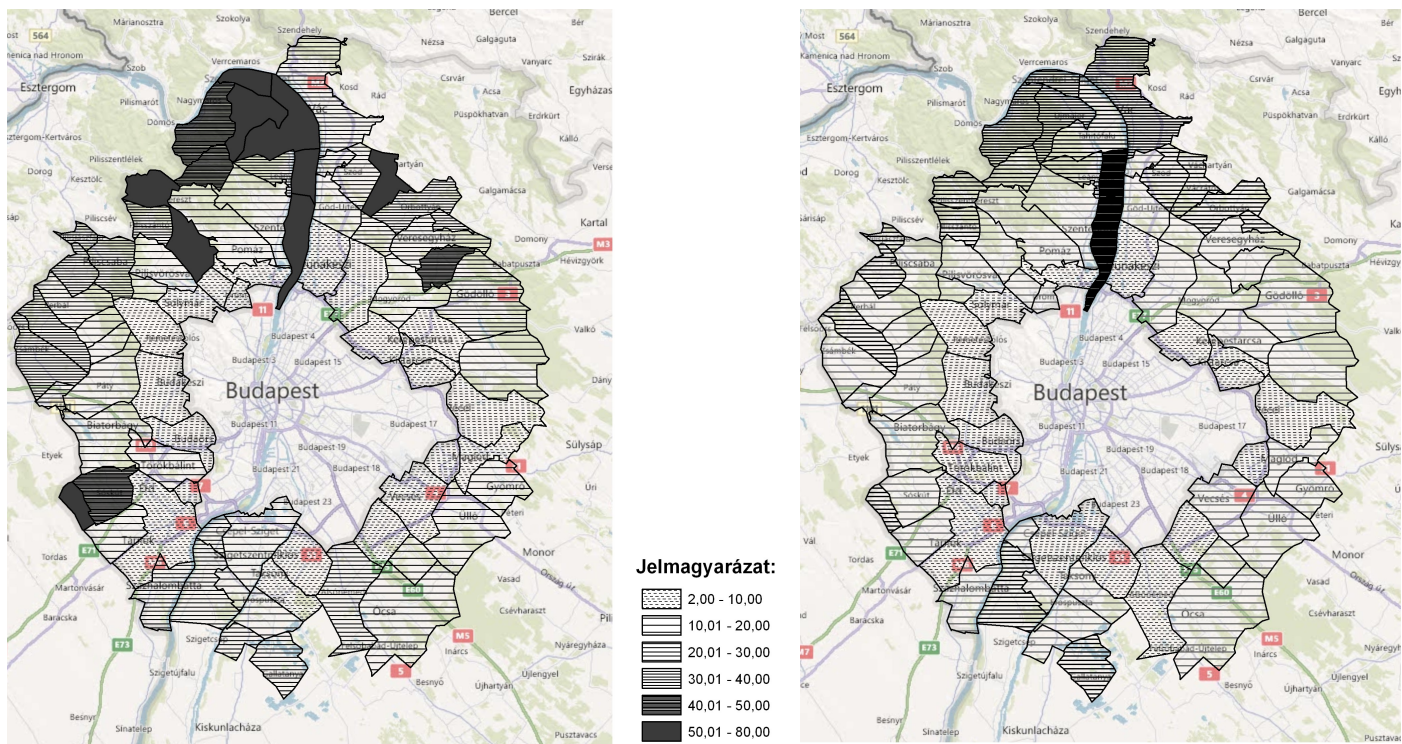
Forrás: 2010. évi kutatás kérdőíves felmérés eredményeinek alapján saját szerk.

Összességében elmondható, hogy a közösségi és az autós közlekedés dominál Budapesten és környékén, s elenyésző a többi közlekedési eszköz aránya. A tendenciák és becslések alapján kiderül, hogy a közösségi közlekedés szerepe a térségben jelenlevő szuburbanizációs folyamatokkal. Közlekedéssel kapcsolatos problémát az agglomerációból érkező, egyéni közlekedési módot választó csoportok generálnak. A magas státusúak az átlaghoz képest jóval nagyobb arányban használják autóikat, s ez még inkább igaz a fejlett agglomerációs településeken. Az alacsony státusúak ezzel szemben mind a fejlett, mind pedig a fejletlen településen azonos arányban, jóval alacsonyabb szinten használják személygépkocsijukat. Ez azért is fontos, mert Budapest és agglomerációja kapcsán a kialakult ellentétek kezelésére figyelembe lehetne venni a társadalmi különbségeket is és például a társadalom felső rétegeinek lehetne felhívni a figyelmét a mérsékelt autóhasználatra, vagy megoldásokat kidolgozni számukra. Ezzel szemben az általános tendencia az, hogy a döntéshozók sok esetben az úthálózat bővítésére koncentrálnak, vagyis a kínálatot növelik (Szabó Sz. 2008).

A fentiek magyarázatára, a motorizáció felgyorsulása több ok is feltételezhető. 1990 után, a fogyasztási szokások átalakulásával és lehetőségeinek bővülésével könnyen elérhető, de „presztízstermék” alakult át a személygépkocsi tulajdonlása, így ez minden státuscsoport számára egyfajta szimbólumot is képez (Bourdieu, P. 1984; Veblen, T, 1975). Az urbanizációs folyamatok szempontjából, a kiköltözések növekedésével, az infrastrukturális és tömegközlekedés fejlesztés szempontjából lemaradt településeken élők, a legtöbb esetben fővárosi munkahellyel rendelkezők számára, nélkülözhetetlen – kényszer – közlekedési eszközzé vált a gépkocsi.

Ezzel kapcsolatban megvizsgáltam, hogy az agglomerációs települések elérhetősége személygépkocsival, valamint tömegközlekedési eszközzel mennyi időt vesz igénybe, ahol a lehetőségek közül a leggyorsabb időt vettem figyelembe, Budapest határáig. Az eredmények jelentős különbséget mutatnak. Különösen kedvezőtlen az északi szektorból való elérés, valamint a Szentendrei-szigeten fekvő településekről Budapest elérhetősége, így például Tahitótfaluból, Pócsmegyerről személygépkocsival és tömegközlekedéssel egyaránt. De összességében jelentős különbségek vannak az elérhetőségi idők között, összességében személygépkocsival 15 perc az átlagos elérési idő, míg tömegközlekedési eszközzel közel 24 perc, amely tehát biztos hatótényezője a növekvő autóhasználatnak.

14. térkép: Budapest határának elérési ideje tömegközlekedési eszközzel és autóval



Forrás: BKV, MÁV, Volán, menetrendek, valamint a Geox Kft. adatbázisa alapján saját szerk.

Az agglomerációt érintő közlekedéssel kapcsolatos problémákat megfelelő közlekedési struktúrával (Szabó Sz. 2008), a különböző csoportoknak kidolgozott megoldásokkal lehetne enyhíteni, de a jelenlegi tendencia az, hogy Budapest és az agglomeráció konfliktusa ebben a kérdésben csúcsosodik ki, ami az egész térséget negatívan érinti. Több elképzelés látott napvilágot az elmúlt hónapokban, amely ezt a problémát orvosolhatja, de rendkívüli viták kerekedtek belőle. A jelenlegi elképzelések közül kiemelhető Budapest külső kerületeiben fekvő közlekedési csomópontokban P+R parkolók kialakítása,⁶⁷ amelynek célja, hogy az agglomerációból és a külső kerületekből ingázók autóit a belvárostól minél távolabb tartsa, ezzel enyhítve a belső területek forgalmi terhelését és parkolási feszültségét. A Budapesti Közlekedési Központ (BKK) úgy véli, hogy első lépcsőfok lehet az autósoknak a közösségi közlekedésre való „átszoktatására”. A jövőbeni

⁶⁷ Budapesten ma csak 4.600 P+R férőhely áll rendelkezésre (a hasonló adottságú nyugat-európai városokban ennek a négy-öttszöröse található), ennek egy része ráadásul a belső kerületekben, amely nem jelent megoldást a konfliktus kezelésére (http://www.bkk.hu/2012/01/parkolo_121020/) és „A fővárosi P+R rendszer bővítésének rövid távú lehetőségei - Elemzés és javaslat.”

<http://budapest.hu/engine.aspx?page=tirhidden&command=showagendaitem&agendaitemid=79701#documents>

fejlesztések kapcsán, ha a P+R rendszer fejlesztése, valamint a 4-es metróvonal átadása megtörténik, az is hozzájárulhat az egyéni közlekedés csökkenéséhez, nem beszélve az üzemanyag árak további növekedéséről. Az elmúlt napokban és hetekben bontakozott ki éles vita a közösségi közlekedéssel kapcsolatos problémák megoldásának lehetőségeiről, amelyben az agglomerációs települések is érintve lennének. A főváros vezetése, kerületi polgármester, valamint a BKK ügyvezetője (tehát az agglomerációs települések nem vettek részt benne) írták alá azt a dokumentumot, amelyben többek között javaslatként szerepel, *„a Budapest által fenntartott helyközi szerepet is ellátó helyi közösségi közlekedési szolgáltatásokkal ellátott agglomerációs települések helyi iparűzési adójának részleges (legfeljebb 5%-os) elvonása. Ennek tartalma pedig „az érintett agglomerációs településekre eső helyi iparűzési adó legalább 5%-ának kötelezően a regionális (elővárosi) közösségi közlekedésre történő fordítása, a fővárosi közlekedésszervezővel és a helyközi ellátási felelőssel egyeztetetten kidolgozandó szolgáltatási tartalom mentén.”*⁶⁸ Véleményem szerint ez azért kockázatos, mert a statisztikákból jól látjuk, az agglomeráció nem homogén, a települések közti egyenlőtlenségek jelentősek, nem minden település tudná ezt megtenni, így ennek a megoldása részletesebb elemzést igényelne a döntéshozók részéről, mivel további konfliktust szülhet Budapest és az agglomerációs települések között. A dokumentumban leírtak kapcsán komoly vita robbant ki a tervezett úthasználati díj tervezete nyomán, amelyet minden közutat használó gépkocsira vonatkozna, de épp a konfliktus élessége miatt a döntéshozók „kihátráltak” ennek megvalósításának lehetőségéről.

Ha a társadalmi és területi folyamatokat vizsgáljuk, véleményem szerint a szuburbanizációs folyamatok lassulásával, a munkahelyek városkörnyékre költözésével (és egyfajta policentrikus városfejlődés kezd kialakulásával), továbbá ha a dzsentrifikációs folyamatok tovább erősödésével enyhülhetnek ez a konfliktus.

⁶⁸ http://index.hu/assets/documents/belfold/budapest/bkv/SCAN4351_000.pdf

Összességében azt mondhatjuk, hogy a fenti faktorok – vagyis a társadalmi státusmutatók, a fogyasztási attitűd és infrastrukturális hiányosságok – együtt alkotják ma a budapesti régió közlekedéssel kapcsolatos konfliktusait. Az eredmények arra mutatnak rá, hogy területenként és társadalmi csoport szerint differenciáltan kellene a javaslatokat megfogalmazni. Az agglomerációs településekkel közös elképzelések és fejlesztési szemlélet, az alternatív közlekedési módok ösztönzésének (és ösztönző rendszerek kialakításának) Budapest és agglomerációjának együttes célja lehet, amelynek kivitelezésére a következőkben bemutatásra kerülő lehetőségek és felvázolt modell segítségével is sor kerülhet.

4. BUDAPEST ÉS KÖRNYÉKE KAPCSOLATÁNAK EGYÜTTMŰKÖDÉSI LEHETŐSÉGEI

Amint Enyedi megfogalmazza, „a budapesti nagyvárosi régió kormányzási-igazgatási struktúrája kialakulatlan. A nagyvárosi régiók igazgatása a világon mindenütt bonyolult, és eltér az átlagos települések közigazgatásától. A budapesti nagyvárosi régióban még nem alakultak ki azok a kormányzási technikák és szabályozások, amelyek a térség összehangolt és átfogó tervezését, területrendezési eljárásait, a településközi együttműködéseket biztosítanák. A nagyszámú, egymással rivalizáló önkormányzatra bomlás, az együttműködési kultúra gyengése, a civil szerveződések éretlensége alapvető fontosságú fejlesztéseket – például a városrégió tömegközlekedésének összehangolását – hiúsít meg.”

Az elmélet, a nemzetközi példák, a statisztikai adatelemzések, valamint az empirikus eredmények kapcsán is világossá vált, hogy rendezni kell Budapest és agglomerációja viszonyát, mivel az egyenlőtlenségek kialakulása, a fragmentáltság, az eltérő érdekviszonyok számos olyan problémát eredményeztek, amely mindkét felet érintették és konfliktusokban realizálódtak. A közlekedés kapcsán találkozhattunk a jelenleg legerőteljesebb, Budapest és környéke között létrejött konfliktussal. Azonban az interjúkból is kiderült, hogy az érintettek fontosnak tartják az együttműködések kialakítását és a problémák rendezését. Nézetem szerint Budapest és környéke kapcsolatának közeledését, valamint a keletkezett konfliktusok mérséklését és érdekellentmondások javítását több tényező segítheti, amelyek az alábbiakban bemutatásra kerülnek:

- Felülről történő szabályozás, törvényi és jogszabályi háttér, koncepciók kialakítása és a hozzájuk kapcsolódó célok és cselekvési tervek megfogalmazása.

- A települések mindegyikének részéről egy közös cél megfogalmazása, vagy szándék egy meglevő probléma megoldására (belső tényezők)
- Ösztönző eszközök (pályázatok, irányelvek) kiaknázása.
- Kreatív tényezők és döntéshozatal.
- A területi hatások és dimenzió figyelembevétele.

4. 1. FELÜLRŐL TÖRTÉNŐ SZABÁLYOZÁS, JOGSZABÁLYI HÁTTÉR, KONCEPCIÓK – KÜLSŐ TÉNYEZŐK

A felülről történő szabályozás kapcsán több fontos és aktuális törvény és azok módosításai, valamint koncepció és stratégia emelhetők ki, amelyek mindegyike felismeri azt, hogy Budapestet a környékével együtt kell fejleszteni. Ezek közül a legfontosabb időrendben a következők:

1) **Az 1996. évi XXI. törvény a Területfejlesztésről és Területrendezésről**, amely két fontos tartalma miatt kötődik az agglomerációhoz. Egyrészt létrehozta a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanácsot,⁶⁹ amelynek alapfeladata a főváros és agglomerációja területén a főváros, valamint a körülötte elterülő régió fejlesztési céljainak és érdekeinek összehangolása, így a kormányzat, az önkormányzatok, a fejlesztési tanácsok, valamint a gazdasági és társadalmi szervezetek fejlesztési elképzeléseit. A törvény kiemeli, hogy a főváros területét és a főváros vonzáskörzetét érintő fejlesztésekkel és programokkal kapcsolatban Budapest Főváros Önkormányzata együttműködik az érintett önkormányzatokkal. A törvény kimondja, hogy a területrendezésért felelős miniszter kidolgozza az Országos Területrendezési Tervet, a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Területrendezési Terv mellett a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervét.

Az interjúkban elhangzottak alapján az döntéshozók úgy vélték, hogy egyrészt nagyon nehéz egy ilyen szervezet működtetése a 80 település eltérő érdekei miatt, a politikai, funkciókból, településnagyságból adódó eltérések következtében konszenzusra jutni. Továbbá vélemények hangzottak el, hogy hiába jött létre a szervezet és készítették el a térség vonatkozó koncepcióit, elvi támogatást kaptak a települések vezetőitől, azonban forráshiányossága miatt működését nem tudta érvényre jutni. *Ennek ellenére fontosnak tartom kihangsúlyozni, hogy 2005 és 2011. közötti időszakban újjáéledő szervezet számos térséget érintő konfliktus megoldásában részt vett, azonban forráshiányossága miatt nem volt lehetőség a programok megvalósítására (lásd 9. pontban).*

⁶⁹ A BAFT az 1996. évi XXI. törvény (Terület-fejlesztésről és területrendezésről szóló törvény) alapján 1997-ben alakult meg, azonban 1999-ben megszűnt. Feladatait a Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács (KMRFT) vette át. 2005-ben újjáalakult, majd 2012. január 1-jével megszűntették.

2) **Országos Területfejlesztési Konceptió (2005)** országos területi célok között kiemelten foglalkozik a versenyképes budapesti metropolisz-térség megteremtésével. A dokumentum nem definiálja, milyen területegységet ért metropolisz térség alatt. Célkitűzéseiben szerepel az élhető város és agglomerációja megteremtése az átfogó környezetgazdálkodás és az integrált környezeti tervezés segítségével. Valamint harmonikusan és fenntartható módon működő agglomerációs rendszer megteremtése, az agglomerációs települések összenövésének megakadályozása zöldmező beruházások valamint belterületbe vonások korlátozásával, zöldterület védelemmel. Budapest környékén célként szerepel alközpontok fejlesztése, a közlekedés modernizációja és fejlesztése. Továbbá az is megjelenik, hogy cél az érintett települések és településrészek illetve szervezetek intézményesült együttműködésének megteremtése, javítása. Ugyanis az agglomeráció fejlesztése egységes tervezést igényel, amely számos intézmény, szervezet, önkormányzatok partnerségén alapul. Ezt viszont *„együttműködő menedzsmenti szervek biztosíthatják, így a jövőben törekedni kell az összes érintett település agglomerációs externáliáit kezelni képes intézményi kooperációjának biztosítására.”* Ahogy a koncepció is kiemeli, ez azért fontos, mert a térség gazdasági szerepe, nemzetközi munkamegosztásban való részvétele az ország többi részére is kihatással van.

3) Az **Országos Fejlesztéspolitikai Konceptió (2005)** az ország 15 éves fejlesztési koncepciója, mely az Új Magyarország Fejlesztési Terv fontos alapját jelentette a 2005. évi OTK-val együtt. A Budapesti Agglomerációt érintő területi szempontok közül ebben a dokumentumban is hangsúlyosan megjelenik, hogy az ország harmonikus területi rendszerének és az európai térségekhez való harmonikus illeszkedésének érdekében Budapestnek európai szinten versenyképes metropolisszá kell válnia.

4) Az **Új Magyarország Fejlesztési Terv (2007)** a foglalkoztatást és a növekedést tűzte ki átfogó céljául. A főváros fejlesztését a jövőben az ország versenyképességet biztosító funkciókra és az élhetőségre kell összpontosítani, míg a főváros egyéb szerepköreit fokozatosan meg kell osztani a hazai nagyvárosokkal. A dokumentum kiemeli, hogy Budapest versenyképességének erősítése mellett az agglomerációjával való szerves kapcsolatok további fejlesztését indokolt.

5) A **Közép-magyarországi Operatív Program (2007-2013)** integráltan tartalmazza a régió területén az Európai Unió forrásából megvalósuló ágazati és regionális fejlesztéseket. Részletesen elemzi Pest megye társadalmi-gazdasági folyamatait, mindegyik fejezetben kitérve az agglomerációt érintő kérdésekkel, felmerülő problémákkal, így a szuburbanizáció hatásaival is kiemelten foglalkozik. Kiemeli az agglomerációs települések problémáit, az intézményellátottság hiányosságait, a férőhelyek hiányát, a közlekedési problémáit, zajterhelést, forgalmi dugókat, túlterhelt úthálózatot. A Programban kiemelt figyelmet kap a harmonikusan és fenntartható módon működő agglomerációs rendszer megteremtése. Ugyanis a régió 31 városának jelentős része az agglomerációban található és cél, hogy ezek a települések képesek legyenek környezetük számára egyrészt a közszolgáltatási funkciókat biztosítani, másrészt a helyi gazdasági aktivitást növelni, és foglalkoztatási lehetőségeket kínálni.

6) **Budapest Városfejlesztési Konceptiója (2003)** Budapest fejlődésének hosszú távú jövőképét a következőképpen rögzíti: *„A nemzetközi és az országos funkciók optimális kialakításához a város és térsége együttműködése elmélyül. Ebben a metropolisz térségben az egyes funkciók optimális elhelyezése az egész térség érdekeit alapul véve, a gazdasági, környezeti és társadalmi feltételek teljesülését egyaránt figyelembe véve kerül meghatározásra, biztosítva, hogy az egész városi térség, annak lakó- és vállalkozási területei egyaránt a fenntartható fejlődés kritériumainak megfelelően fejlődjenek, úgy környezeti, mint társadalmi szempontok szerint.”*

7) A **Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (2005)** a térség kiegyensúlyozott távlati fejlődése és a természeti erőforrások megőrzése érdekében használja a területrendezés eszközkészletét: meghatározza a távlati térszerkezetet, a térségi jelentőségű közlekedési és közműhálózatok helyét, az urbanizált, a mezőgazdasági, erőgazdasági és a természeti területek rendszerét, továbbá átfogóan szabályozza azok használatát. Ennek eszközeként a Terv terület felhasználási kategóriákat jelöl ki, amelyekre a térség sajátosságai folytán szabályokat és korlátokat állít fel. A Tervet elfogadó törvény 2005. szeptember 1-jén lépett hatályba, ezt követő 3 éven belül minden település rendezési terveiben érvényesíteni kell annak előírásait és rögzíti az agglomerációs terv felülvizsgálatát a térségben

tapasztalható dinamikus területi folyamatok nyomon követése és a terv érvényesülésének vizsgálata érdekében 5 év elteltével.

8) A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény módosítása (2011) számos olyan elemet tartalmaz, amely figyelembe veszi az elmúlt húsz évben történt területi változásokat, a települések területét érintő negatív változásokat és szabályozni próbálja a jövőben a területek átalakulását. Legfontosabb intézkedései között szerepel: humán infrastruktúra kapacitása: városias települési térség területén, illetve hagyományosan vidéki települési térség területén a népesség alapellátását szolgáló nevelési, oktatási, egészségügyi és igazgatási intézményi ellátás biztosítása, műszaki infrastruktúra kapacitása: városias települési térség területén, illetve hagyományosan vidéki települési térség területén a szükséges közúti közlekedési, vasúti közlekedési és közüzemi ellátás biztosítása,

A települések további terjedését is szabályozza a törvény, amely szerint új lakóterület, vegyes terület, gazdasági terület, illetve üdülőterület abban az esetben jelölhető ki, ha a tervezett területfelhasználás jól illeszthető a település meglévő szerkezetéhez, a táj- és természetvédelmi, környezetvédelmi, szempontok alapján nem sért társadalmi érdeket, és a tervezett funkció ellátásához szükséges műszaki infrastruktúra kapacitás azt lehetővé teszi vagy a terület igénybevételeivel párhuzamosan kiépül. A törvény talán legfontosabb eleme az, hogy korlátozza a beépítést: városias települési térségben és hagyományosan vidéki települési térségben 5 hektárt meghaladó kiterjedésű, illetve legalább 300 lakás elhelyezésére alkalmas új lakóterület vagy vegyes terület kijelölésére ott van lehetőség, ahol annak a meglévő, vagy kiépítendő kötöttpályás közösségi közlekedés megállóhelytől a közforgalom számára szabályosan használható közúton mért távolsága nem haladja meg az 5 km-t. A település közigazgatási területére vonatkoztatott területén a városias települési térség vagy hagyományosan vidéki települési térség növekménye nem haladhatja meg a városias települési térség és hagyományosan vidéki települési térség területének 2%-át. A törvény a kereskedelmi egységek telepítését is szabályozza. Ennek értelmében a 7000 m² nettó eladótérnél nagyobb új kereskedelmi, szolgáltató rendeltetésű építmény ott helyezhető el, ahol az építmény bejárata 300 méternél nem hosszabb gyalogos közlekedéssel megközelíthető a meglévő, vagy a tervezett funkció megvalósításával együtt kiépítendő jelentős közösségi közlekedési csomóponti megállóhelytől számítva.

9) A Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács kapcsolódó dokumentumai:

- Budapesti Agglomeráció Egészségfejlesztési Kiemelt Programja
- Budapesti Agglomeráció Gazdaságfejlesztési Kiemelt Programja
- Budapesti Agglomeráció Humán Erőforrás-fejlesztési Kiemelt Programja
- Budapesti Agglomeráció Közlekedésfejlesztési Kiemelt Programja
- Budapesti Agglomeráció Környezetgazdálkodási Kiemelt Programjának aktualizált változata és Cselekvési Terve
- Budapesti Agglomeráció Egészségfejlesztési Cselekvési Terve
- Budapesti Agglomeráció Gazdaságfejlesztési Cselekvési Terve
- Budapesti Agglomeráció Humán Erőforrás-fejlesztési Cselekvési Terve
- Budapesti Agglomeráció Közlekedésfejlesztési Cselekvési Terve

A Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács munkaszervezetének vezetőjével 2005-ben és 2011-ben is készítettem interjút. A szervezet sokrétű munkát végzett, a fenti fejlesztési programokat és a cselekvési terveket külső szakértők, a települések bevonásával, valamint kommunikációs stratégiát, térinformatikai rendszert, az agglomerációra vonatkozó területfejlesztési monitoringrendszert dolgozott ki, területfejlesztési politika teljesülésének vizsgálata céljából. Véleményem szerint mindegyik dokumentum megfelelő alapot szolgáltatott a továbblépés lehetőségére, és úgy érezte, hogy elkezdődött egyfajta párbeszéd, közös gondolkodás a térségben, de a szervezet 2012-től való megszüntetése ezt teljes egészében berekesztette.

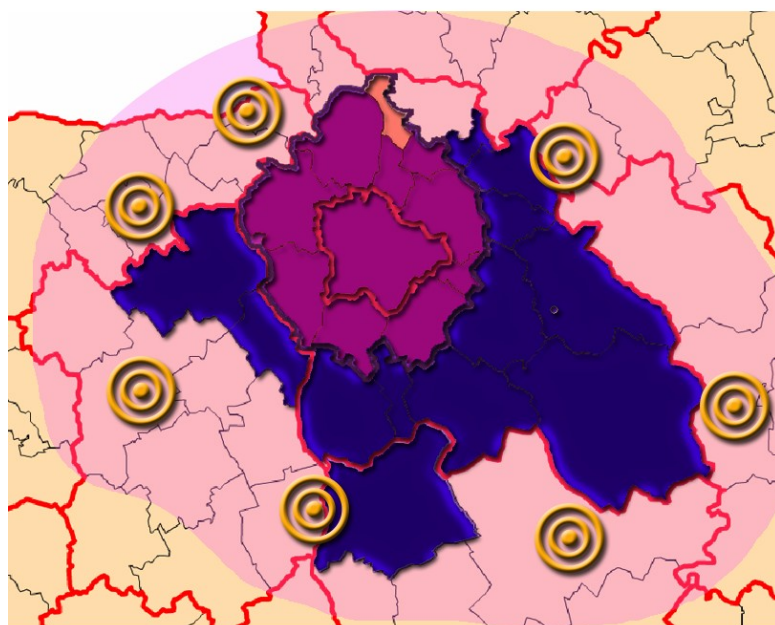
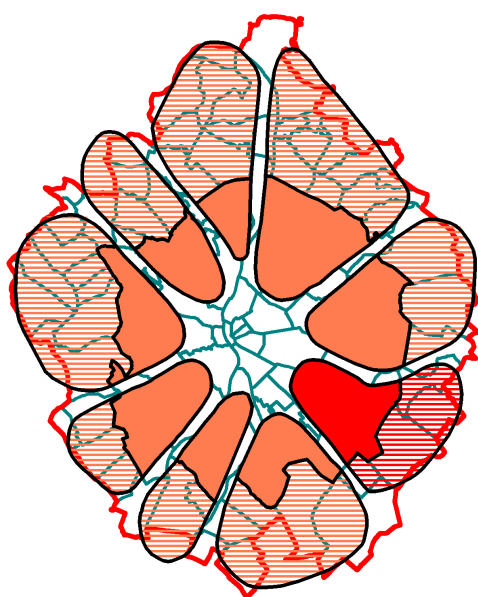
10) Budapest városfejlesztési koncepciója (2011) (tervezet): szakértői mélyinterjú készítése kapcsán az új koncepció azon elemi kerületek a kérdéskörök középpontjába, amelyek Budapest és a környéke kapcsolatának fejlesztésére irányulnak. Az interjúból és a munkaközi anyagokból kiderül, hogy Budapest és térsége közötti együtt tervezési kérdések három szinten fogalmazódnak meg. Az első elképzelés szerint a legbelső kör a külső kerületek és a belső agglomeráció terveinek egyeztetését tűzi ki célul, ami a közigazgatási határ menti kerületek és települések terveinek egyeztetésével oldható meg. Ugyanis a peremkerületek és a szomszédos települések között számos megoldatlan konfliktus alakult ki, amelyet kezelni szükséges. A második szint. A következő szint a térségileg-, funkcionálisan együtt élő, egymás fejlődésére valós hatással bíró, e miatt együtt fejlesztendő, és együtt tervezendő szektorok (településcsoportok) szintje, amely szintén megfelelő a térségi fejlesztés és rendezés megválaszolására. A legnagyobb kiterjedésű szint Budapest és

környéke együtt fejlesztésének és tervezésének legtágabb köre a funkcionális nagyvárosi térség lehet, amely a mai agglomerációnál és a mai Közép-magyarországi Régiónál nagyobb – több mint három millió fő népességű – nagyvárosi funkcionális várostérség meghatározása *(és lehatárolása)*. A lehatárolást célszerű a mai megyehatároktól függetlenül, az új közigazgatási rendszerben létrejövő új járáshatárok figyelembevételével, a településhálózatra vonatkozó korábbi térségi kutatások eredményeinek felhasználásával elvégezni.

15. térkép: Az agglomeráció együtt tervezhető szektorai és szintjei

Forrás: Budapest és környéke együttműködésének mai helyzete, Munkaközi anyag, PESTTERV Kft. 2011

11) A Területfejlesztésről és a területrendezésről szóló



Budapesti Agglomeráció és FVT
 Budapesti Agglomeráció
 Metropolisz térség
 Csapágyvárosok

1996. évi XXI. törvény módosítása (2011)

hangsúlyozza, hogy „A főváros területét és a főváros vonzáskörzetét érintő fejlesztésekkel és programokkal kapcsolatban Budapest Főváros Önkormányzata együttműködik az érintett önkormányzatokkal.” A módosítás

további eleme a BAFT 2012. január 1-jétől történő megszüntetése, jogutódja Budapest Főváros Önkormányzata, illetve a Pest Megyei Önkormányzat.

12) A Helyi Önkormányzatokról szóló törvény módosítása (2011)

eredményeképp a legfontosabb változás az lesz, hogy az önkormányzati rendszer átalakítása során járások kerülnek kialakításra, 2013. január 1-jétől.⁷⁰ Továbbá a törvény újraszabályozza az állami és az önkormányzati feladatrendszert, az állam a jövőben több feladatot vállal majd. Ezzel párhuzamosan egy új feladatfinanszírozási rendszer fog létrejönni, amelynek egyértelmű célja, hogy minden településen biztosítsák az önkormányzati szolgáltatások működőképességét. Új önkormányzati hivatali struktúra jön létre. Így a jövőben nem működhet önálló önkormányzati hivatal a kétezer lakos alatti településeken.

A jelenlegi elképzelések szerint Budapesten 7 járás kerül kialakításra: az észak-budai az I., II. és III. kerülettel, a Dél-budai a XII., XI. és XXI. Kerülettel, a Nyugat-pesti a IV., V. és XIII. kerülettel, az Észak-pesti a XIV., XV. és XVI. kerülettel, a Kelet-pesti X., XVII. és XVIII. kerülettel, valamint a Dél-pesti a XIX., XX., XXI. és XXII. kerülettel. Az agglomerációban kialakítandó járások esetén egy jelentős változás tapasztalható, nevezetesen az, hogy a jelenlegi Budaörsi kistérségbe tartozó települések a jövőben Budakeszi járáshoz tartoznak, Budakeszi székhellyel. A kérdés a járási rendszerrel kapcsolatban az, hogy az eddig is szétszabdalt igazgatási, tervezési területi struktúrába – amely az Agglomeráció esetén települési szintből, ahol megyei jogú város is szerepel, a Fővárosból és a Fővárosi Önkormányzatból, a kerületi önkormányzatokból, kistérségekből, agglomerációból, megyéből és régióból áll, az újabb területi egység miként tud működni.

13) Végül Magyarország 2012-től érvényes **Alaptörvénye (2012)**, amely 32. cikke kimondja, hogy „helyi önkormányzat szabadon társulhat más helyi önkormányzattal, érdek-képviselői szövetséget hozhat létre, feladat- és hatáskörében együttműködhet más országok helyi önkormányzatával, és tagja lehet nemzetközi önkormányzati szervezetnek”. Azonban erre eddig is lehetőség nyílt, nem gondolom, hogy az új Alaptörvény befolyásolná az együttműködések kialakulását.

⁷⁰ A járások kialakításáról jelenleg társadalmi egyeztetés folyik. A koncepcióról lásd bővebben: Járások kialakításának koncepciója. <http://www.kormany.hu/download/c/ae/60000/J%C3%A1r%C3%A1sok%20kialak%C3%ADt%C3%A1s%C3%A1nak%20koncepci%C3%B3ja.doc>

**10. táblázat: A dokumentumok kapcsolódási területei a Budapesti Agglomerációhoz
(kapcsolódási mátrix)**

A dokumentum típusa	A kapcsolódás témaköre
1996. évi XXI. törvény a Területfejlesztésről és Területrendezésről	▪ Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács létrehozása, Területrendezési Terv megalkotása
Országos Területfejlesztési Konceptió (2005)	▪ versenyképes metropolisztérség, az önkormányzatok közötti együttműködés fontossága a cél eléréséhez
Országos Fejlesztéspolitikai Konceptió (2005)	▪ az agglomeráció, mint a kreatív és innovációs központ víziója
Új Magyarország Fejlesztési Terv (2007)	▪ versenyképes metropolisz térség kialakítása, az agglomerációval való kapcsolat továbbfejlesztése
Közép-magyarországi Operatív Program (2007)	▪ agglomerációs problémák részletezése, célok megfogalmazása ▪ harmonikusan működő agglomerációs rendszer megteremtése
Budapest Városfejlesztési Konceptiója (2003)	▪ város és térsége együttműködése, a funkciók optimális elosztása az metropolisz térségben
Budapest városfejlesztési koncepciója (tervezet) (2011)	▪ különböző agglomerációs szintek és az ezekhez tartozó célok megfogalmazása
Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (2005)	▪ területhasználat szabályozása, annak érvényesítésének előírása az agglomerációs településeken
A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény módosítása (2011)	▪ a beépítés és területhasználat szigorúbb szabályozása
A Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács kapcsolódó dokumentumai (2006)	▪ ágazati helyzetelemzés és fejlesztési területek kijelölése
Területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. Törvény módosítása (2011)	▪ a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács megszüntetése
Helyi Önkormányzatokról szóló törvény módosítása (2011)	▪ az önkormányzati feladatrendszer szabályozása, kétezer fő alatti településeken a hivatalok megszüntetése. ▪ járások kialakítása 2013. január 1-től
Alaptörvény (2012)	▪ helyi önkormányzatok társulásának lehetősége

Forrás: a dokumentumok alapján saját szerk.

4. 2. KÖZÖS CÉL MEGVALÓSÍTÁSA, EGY MEGLEVŐ PROBLÉMA MEGOLDÁSA – BELSŐ TÉNYEZŐK

A Budapesti Agglomerációban 2010-ben merült fel el egy olyan szervezet, társulás létrehozásának gondolata, amely az agglomerációs településeket fogja össze.⁷¹ A szervezet megalapítását célul kitűző települések vezetőinek, nevezetesen Gyál város polgármesterének alapgondolata ugyanis az volt, hogy az agglomerációt az elmúlt húsz évben jelentős változások érintették, amellyel mindenképpen kezdeni kell valamit. Valamint a fővárosban is komoly változások vannak, úgy a közlekedésben, oktatásügyben valamint a szolgáltatásokban és ezekhez a környező települések szervesen kapcsolódnak. Továbbá felismerték, hogy minden településnek lehet és van is olyan érdeke, amit együttes fellépéssel jobban lehetne képviselni (szennyvíz, tömegközlekedés).

Az agglomerációs társulás célja Budapesttel együttműködve az agglomerációs települések érdekeinek képviselése lenne. Továbbá a főváros körül összezáruló települések gyűrűjének és a főváros közötti viszonyoknak a rendezése kellene, hogy célja legyen ennek a társulásnak. A szervezet kialakításának további eleme, hogy ne a fővároshoz kapcsolódjon, hanem az egyes települések saját érdekei révén tömörüljenek, az egymás kultúrájának, sportolásának, közigazgatásának és egyéb problémáinak megismerése és összehangolása, valamint azok közösen történő megoldása. Elsősorban kizárólag szakmai és érdekképviselési szövetség lenne ez a szervezet.

A szervezet létrehozásáról 2010. októberben tanácskoztak először a települések, 26 meghívott község és város vezetőinek részvételével, mégpedig azokkal a településekkel, amelyek Budapesttel határosak. A Fővárosi Agglomeráció Önkormányzati Társulás 2011. június 15-én, Gyálon alakult meg, a hosszas egyeztetés oka az volt, hogy a korábbi tanácskozásokat követően a települések képviselőtestületének mindegyikének el kellett fogadnia a szervezethez való kapcsolódást, a Fővárosi Agglomeráció Önkormányzati Társulás.

A Társulás működési területe a Fővárosi Agglomeráció települései közül: Alsónémedi, Budakalász, Budakeszi, Csömör, Diósd, Dunaharaszti, Dunakeszi, Ecser, Érd, Fót, Gyál, Halásztelek, Kistarcsa, Mogyoród, Nagykovácsi, Nagytarcsa, Pécel, Pilisborosjenő, Remeteszőlős, Solymár, Szentendre, Szigetszentmiklós, Törökbálint,

⁷¹ A fejezetben a szervezet koordinátorával készített interjú mellett a Társulás ülései során készített jegyzőkönyvek szolgáltattak alapot.

Vecsés. A résztvevő települések számos célt fogalmaztak meg, jövőbeni működésükkel kapcsolatban. Ezek alapján:

„A Társulás alapvető célja az érintett települések közösen való fellépése – bizonyos ügyekben Budapesttel együtt – az agglomerációs települések érdekében. A legfontosabb feladat a közös érdekérvényesítés, érdekvédelem, a közös gondolkodás és a tapasztalatcsere többek között a (közösségi) közlekedés, a közbiztonság, a turisztika és a katasztrófavédelem területén, illetve a kulturális és sport kapcsolatokat elmélyítése. A területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény 10. §. (1) bekezdése értelmében cél a társult települések összehangolt fejlesztése, közös területfejlesztési programok kialakítása és a fejlesztések megvalósítása, valamint a pályázatok figyelése, pályázatok benyújtása, források megszerzésére.”

A Társulást a tagok határozatlan időtartamra hozták létre, pénzügyi hozzájárulást is meghatározva a tagtelepülésektől, amely szerint éves tagdíja 10 Ft/lakos/év. A Társulás jogi személyiséggel rendelkezik, ennek megfelelően saját vagyonnal rendelkezhet.

2011-ben május 4-én, június 15-én (a megalakulással), valamint november 16-án került sor tanácskozásra a települések részéről. A novemberi időpontra kidolgozásra került egy cselekvési program, amely célkitűzéseiből kapcsolódó intézkedéseket és terveket jelölt meg:

1) Tömegközlekedés: A szervezet prioritásként tekint a közösségi közlekedés kérdésére, mivel minden települést érint a probléma megoldása. Problémaként merült fel a finanszírozás kérdése, járatok mennyisége és minősége, a menetrendek összehangolása, a közlekedéssel kapcsolatos jogszabályok társadalmi egyeztetése. Első lépésként célként tűzték ki a kapcsolatfelvételt a különböző közösségi közlekedést biztosító társaságokkal. A közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos céljaik között kiemelhető az agglomerációs települések tömegközlekedéssel való összekötése lehetőségének biztosítása legalább kistérségi, majd járási szinten.

Közúti közlekedés: az utak leromlott fizikai állapotát, a megnövekedett zajterhelés kezelését, valamint elkerülő, tehermentesítő utak létesítését tűzi ki célul a társulás, valamint távlati terveik között szerepel az M0 autópályát befejezése érdekében egységes fellépés. Ezen kívül szeretnék, ha a környékéhez hasonlóan kerékpárút-környékű létesülhetnek, ami elősegíthetné a települések közötti kapcsolatok minőségének javítását.

2) Víz- és energiagazdálkodási kérdések: az energiagazdálkodással kapcsolatos cél az egyes tagtelepülések energiabeszerezésének összehangolása, közös közbeszerzések lebonyolítása annak érdekében, hogy a piac túlnyomó részén jelen levő energiaszolgáltatók kiemelt helyzetének megváltoztatásával kedvezőbb feltételekkel jussanak az érintett települések energiához.

3) Közbiztonság kérdése: céljuk elősegíteni a településeken működő polgárőrségek, közterület-felügyelet és mezőőri szolgálatok megerősítését, a köztük való viszony hatékony kapcsolattartását és együttműködést. Ennek érdekében továbbképzéseket, bemutatókat, versenyeket szeretnének szervezni a szervezetek között, amelyen lehetőség nyílik a kapcsolat elmélyítésre, tapasztalatcserére. Középtávú cél a lehetőségek figyelembe vételével a rendőrlétszám emelése.

4) Gazdaságfejlesztés: szintén nagyon fontos cél az, hogy a FAÖT tagjai gazdasági szándékaikat, érdekeiket egyénileg érvényesítsék, tevékenységüket a lehető legszorosabb módon hangolják össze, ezzel megnő az egyes települések érdekérvényesítő szerepe. A gazdaságfejlesztés terén a turizmussal kiemelten kívánnak foglalkozni és közös programkínálatot biztosítani az érkezőknek.

5) Környezet- és természetvédelem: a két legfontosabb cél a szelektív hulladékgyűjtéssel kapcsolatos közös irányok megvalósítása, valamint az állati hulladék begyűjtése során keletkezett probléma megoldását.

6) Pályázatok: a Társulás tagjai szintén prioritásként kezelik azt, hogy egymással együttműködve, összehangolva pályázzanak, amely a későbbiekben lehetővé teszi a szervezet bővítését, foglalkoztatását és fejlődését.

Végül meg kell említeni, hogy a társulás megalakulásánál az is hangsúlyozásra került, hogy bizonyos esetekben elengedhetetlen a kommunikáció és a közös fellépés a Fővárossal. Ennek érdekében a Társulás intézményesített kapcsolatot kíván kialakítani a Budapesti Önkormányzatok Szövetségével, a Fővárosi Önkormányzattal, amelynek formája legalább félévenként megtartandó beszélgetés, valamint a Társulás tanácskozásaira történő meghívásuk. Ennek első lépése megtörtént, a kapcsolattartásra kijelölt személy a XXI. Kerület polgármestere lett.

A szervezet jövőbeni lehetőségeit PEST analízis segítségével került összegzésre, amely a politikai, a gazdasági, a társadalmi és a technológiai tényezők alakulását elemzi a szervezet szempontjából.

11. táblázat: A Fővárosi Agglomeráció Önkormányzati Társulás lehetőségei PEST analízis tükrében

Politikai	Gazdasági
▪ A választások közeledtével a saját érdekek kerülnek középpontba általában, nem pedig a térségé. ▪ Fennáll a politikai ellentétek kialakulásának veszélye. ▪ Nincs pártálláshoz, településmérethez kötve a szervezethez történő csatlakozás, ami a szervezet bővítését könnyűvé teszi.	▪ A gazdasági recesszió arra sarkallják a településeket, hogy elsőként a saját településen belüli fejlődést próbálják meg a vezetők stabilizálni, fejleszteni. ▪ Az adórendszer átalakítása csökkenti a települések bevételeit, ami viszont szintén a saját problémák megoldását ösztönzi. ▪ Ezzel együtt pedig lehetőség nyílna arra, hogy a költséghatékonyság elérése miatt több település együttesen lásson el bizonyos feladatokat, vagy együttes térségfejlesztésben, infrastruktúrafejlesztésben gondolkodjon. ▪ Mivel a szervezet pénzügyi háttérrel rendelkezik, megfelelő alapjai vannak a közös célok megvalósítására.
Társadalmi	Technológiai
▪ Az azonos problémákkal szembesülők, jelen esetben az itt élő lakosság könnyebben elfogadja a szervezet célkitűzéseit, mivel magukénak érzik ezeket. ▪ A társadalom bevonásával is lehetőség nyílik a programok, célok megvalósítására, például közös programok szervezésével, ami tovább erősíti az identitást.	▪ Az önkormányzatok közötti kapcsolattartás és kommunikáció könnyen megoldható. ▪ A technológiai fejlődés következtében a térséget érintő problémák, adatok, információk áramlása könnyen megoldható.

Forrás: saját szerkesztés

A szervezet első közös fellépése 2011. decemberben történt, ekkor közleményben adtak hangot annak a közlekedéssel kapcsolatos konfliktusok kialakulása kapcsán, amely Budapest és az agglomerációs települések ellentétjére éleződött. A Főváros vezetése ugyanis azt állította, hogy az agglomerációs települések nem járulnak hozzá a közlekedési járatok fenntartásához, de ezt a szervezet – több település megkeresése nyomán – adatokkal alátámasztva cáfolta. Ennek tisztázása így lehetősége adott a szervezet szélesebb nyilvánosság előtt történő megjelenésére és az összefogás lehetőségeinek kialakítására.

Összességében a Társulás egy alulról, de a létrejövő problémák megoldására kialakított szervezet. Munkája most kezdődött meg, de az európai tapasztalatok alapján, felvázolt céljaik meghatározásánál megfelelő alapot szolgáltatathat az agglomerációban kialakult problémák kezelésére is.

4. 3. ÖSZTÖNZŐK, PÁLYÁZATI LEHETŐSÉGEK

Az együttműködések számos esetben nem felülről szabályozva, hanem nemzetek feletti ösztönzők hatására jönnek létre vagy fejlődnek tovább. Ebben a folyamatban vitathatatlan a pályázatokban való együttműködés lehetősége, főleg olyanok, amelyek az egész térségre vonatkozik. Budapest esetén is jelen vannak olyan projekteket, amelyek a városrégiók tanulmányozásával, a nagyvárosok fejlődésével, a kialakult problémák tapasztalatcseréivel foglalkoznak.⁷²

Budapest a Fővárosi Közgyűlés 2191/2007 (12.20.) számú határozatával csatlakozott a **CLUSNET** (Városok és Klaszterek) elnevezésű projekthez. Ez egy ún. „soft” projekt, vagyis tudásmegosztáson alapul, fizikai beruházással nem jár. A partnerek szemináriumok alkalmával osztják meg egymással az adott témával kapcsolatos tudásukat.⁷³

A projektek közül kiemelhető a **Catch-MR**⁷⁴ (Cooperative Approaches to Transport CHallenges in Metropolitan Regions (A közlekedés kihívásainak kooperatív megközelítései a nagyvárosi régiókban) egy, az INTERREG IV/C keretében 2010. januártól 2012. decemberig tartó 2 millió euró összköltségű projekt, melynek keretében hét nagyvárosi régió (Budapest, Ljubljana, Göteborg, Bécs, Róma, Oslo, Berlin-Brandenburg) 12 partnerintézménye működik együtt.

A projekt célja, hogy javítsa a nagyvárosi régiók életszínvonalát és a versenyképességét. E cél eléréséhez szükséges a nagyvárosok és környező területeik közötti hatékony és környezetbarát személyközlekedési szolgáltatások erősítése. A projekt, a résztvevő nagyvárosi régiókban, jó példaként szolgál a fenntartható terület- és közlekedésfejlesztésre, valamint vizsgálja az eredmények más régiókban történő alkalmazhatóságát is.

⁷² www.budapest.hu

⁷³ www.clusnet.eu

⁷⁴ www.catch-mr.eu

A CatchMR résztvevői nagyvárosi régiók között tapasztalatcserét szerveznek, valamint információkat nyújtanak és ajánlásokat tesznek az alábbi területekkel kapcsolatban:⁷⁵

A KÖZLEKEDÉSI IGÉNYEK CSÖKKENTÉSÉRE, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉS ÉS A KÖZLEKEDÉS TERVEZÉSÉNEK KOORDINÁCIÓJÁRA

A KÖZLEKEDÉSI MÓDOK KÖZÖTTI VÁLTÁS (INTERMODALITÁS), KÜLÖNÖSEN A HELYI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS VONZEREJÉNEK FOKOZÁSÁRA

A HATÉKONY ÉS ALACSONY SZENNYEZŐANYAG-KIBOCSÁTÁSÚ TECHNOLÓGIÁK FOKOZOTTABB HASZNÁLATA AZ EGYÉNI- ÉS A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSBEN

A Budapesti Agglomeráció esetén megindultak kezdeményezések, melynek főbb alapelvei között az szerepel, hogy olyan tömegközlekedési rendszert és szolgáltatást biztosítsanak a Budapesten és környékén élőknek, amely versenyképes az egyéni közlekedéssel, s annak költségeivel. Első lépésként a Budapesti Közlekedési Szövetség által kezdeményezett egységes bérlet- és tarifarendszer került bevezetésre, amely jelentősen megkönnyíti a tömegközlekedési eszközök igénybevételét. Ezen kívül az elmúlt évben a menetrendek összehangolása is megtörtént az elővárosi közlekedés és a főváros könnyebb elérhetősége céljából.⁷⁶ A pályázat lehetőséget nyújthat, a többi város tapasztalatait is figyelembe véve az újabb lépések kidolgozásához és a térségre megfelelő intézkedések adaptálásához.

⁷⁵ http://www.catch-mr.eu/public/DB_Data/files/Downloads/documentation_final_02_07-1.pdf

⁷⁶ Ennek kivitelezésére azonban nem valószínűsíthető, hogy a közeljövőben lehetőség nyílik, ugyanis a BKSZ – mint Budapestet és a környéki településeket együtt kezelő és az együttes, térségben való együttműködést szorgalmazó szervezet működése 2011.januártól megszűnt, helyette a Budapesti Közlekedési Központ vette át szerepét, amelynek fő feladata a budapesti közlekedés feltételeinek javítása (Fejes Balázssal, a BKSZ projekt menedzserével készített interjú anyaga alapján a szerző véleménye).

4. 4. KREATÍV TÉNYEZŐK

Az együttműködések kialakulásához, az alulról felfelé építkezéshez számos kreatív, humán tényező is hozzájárulhat, így ha egy szervezet megfelelő tudással, szakértelemmel, kompetenciával rendelkezik, megfelelő alapot adhat egy hatékony kooperáció kialakulásához (Tosics, I. 2008; Kunzmann, K. 2005). Továbbá az elmúlt évtizedben jelentek meg olyan kutatások, pályázati projektek, amelyek azt is vizsgálták, hogy milyen kreatív tényezők játszanak szerepet a városrégiós együttműködések létrehozásában, valamint fenntartásában.

Kunzmann szerint egyik a fontos figyelembe venni egy nagyváros és környéke esetén, hogy **funkcionális területüket a városfejlődési folyamatoknak megfelelően vizsgálják felül (25 évente legalább), a különböző funkciók ellátása kapcsán flexibilisek** lehessenek.. Ugyanis a funkcionális határok az egyes tevékenységek, szolgáltatások szerint különböznek egymástól. Például a regionális közlekedési hatóságoknak más a szolgáltatási területe, mint a vízhálózatot üzemeltető társaságnak, vagy postatársaságnak. Nyilvánvalóan van egy központi terület, amelyet minden funkció lefed és ahol a helyi önkormányzatoknak hozzá kell járulnia a tevékenységek biztosítására. Ehhez az önkormányzatoknak képesnek kell lennie tárgyalni és egyetérteni a regionális szereplőkkel, szolgáltatókkal olyan stratégiai döntésekben, amely mindegyik fél számára kedvező.

A kooperációk kialakításának egyik további fontos eleme a térséget érintő **információáramlás elősegítése**, ugyanis a település döntéshozóinak, a fejlesztésben résztvevőknek meglehetősen kevés komplex ismerete van a térségüket érintő problémáiról, a fejlődési trendjeiről. Az információhiány, vagy pontatlanság viszont konfliktus forrása is lehet. Az ismeretük nagy része személyes tapasztalatokból, üzleti tevékenységükből, informális beszélgetésekből ered. Ehhez megfelelő lehetőséget nyújthat egy agglomerációs szintű szerveződés, vagy információs rendszer kialakítása.

A korábbiakban ismertetett nagy számú koncepció, fejlesztési program ellenére, a Budapesti Agglomerációban hiányosságnak érzékelem azt, hogy a térségnek nincsen víziója jövőjét illetően.⁷⁷ **A térségi identitás kialakításának elősegítése, a promóció és**

⁷⁷ Bojár Iván András (2005): „Budapest a kreatív város, a lehetőségek kapujában.” című kiadványában vannak utalások arra, hogy az agglomerációval együtt kell fejleszteni a fővárost, de a dokumentum programja Budapest belvárosának fejlesztési elemeire összpontosít.

marketingtevékenység kialakítására azért van szükség, mert a globalizáció időszakában, a befektetőkért folyó verseny, a turizmus meghatározó szerepe miatt a települések egyre nagyobb nyomásnak vannak kitéve abban, hogy erősítsék a nemzetközi profiljukat, arculatukat. Ehhez fel kell kutatni azokat a tényezőket, amelyek a térség közös tulajdonságait, lehetőségeit foglalják össze, mivel az identitásnak hitelesnek kell lenni, belső potenciálon kell alapulnia. Fontos szerepe lehet ennek az identitás erősítésében a helyi civil szervezeteknek, vállalkozásoknak, valamint a lokális médiának és kommunikációs csatornáknak.

A jövőkép meghatározása azért szükséges, mert ha egy térség nem rendelkezik valamiféle elképzeléssel, akkor a fejlődése a naponta változó, rövid távú opportunista és érdekvezérelt, jövőbeni alakulása kizárólag a politikai döntésektől függhet (amely nem biztos, hogy fejlődés). Ez abban is megnyilvánulhat, hogy bizonyos szektorok válnak irányadóvá, a közös érdekeket szolgáló térségi célok helyett. A jövőképeknek koncentrált, minden lényegeset tartalmazó dokumentumnak kell lennie, amely a települések együttes részvételével, megállapodásával született, bemutatja a lehetőségeket, irányokat, amely felé a régió törekedni szeretne, valamint magában foglalja azokat az alapelveket, amelyek megfelelő irányokat szolgáltatnak a politikai döntéshozóknak.

Egy-egy nagyobb térség életében szinte bármiféle döntés kapcsán különféle ágazatok bizottságainak munkájával lehet találkozni, amelyekben a térséget jól ismerő szakemberek vesznek részt. Ha ezek munkájára **városrégiós szinten biztosítanak lehetőséget, újfajta innovációs hálózatok jöhetne létre, ahol** a közös ötletek, azok megvitatása, lehetőséget nyújthat a térség egészének fejlesztésére.

A **civil szektor** támogatása azért fontos, mert köztes szintet képvisel a lakosság, a gazdasági szféra és az állami irányítás között. Továbbá képes hosszabb távon is gondolkodni, valamint elősegíti az itt élők térségüket érintő fejlesztésekben való részvételre. A civileknek a jövőben az olyan feladatok ellátásában is szerepük lehet, amelyek jelenleg a helyi települési szintre vonatkoznak, de újraértelmezhetők és gazdaságosak városrégiós szinten.

A közös fejlődést és akár az identitás erősödését is elősegíthetik olyan **katalizátor projektek**, amelyek több szereplő, település részvételével valósulnak meg, és demonstrálni tudják a térség közös gondolkodását. Ilyen lehet például városrégiós szintű kulturális esemény, fesztivál megrendezése, vagy egy olyan közös térségi kampány, ami az itt levő

vállalkozásokat ösztönzi, hogy egy adott piacon együtt próbáljanak meg megjelenni. Ezek a közös projektek és kezdeményezések azért is hasznosak, mert egyrészt közelebb hozzák a résztvevők érdekeit egymáshoz, másrészt megindul az információáramlás, tapasztalatcsere az érintett szereplők és települések között.

Végül ezeknek a kreatív lehetőségek megvalósítására, **lehetőségeket kell teremteni találkozókra**, ötletbörzékre, workshopok és egy téma köré irányuló kerekasztal beszélgetések, fórumok megszervezésére. Még akkor is, ha konkrét döntés nem születik egy-egy találkozón, hiszen a személyes találkozásoknak meghatározó szerepe van az együttműködések kialakításában.

A fentiek mellett, a **performatív tervezés** eszköze is olyan megoldás lehet, amely ki tudja kerülni azt, hogy egy felülről irányított tervezés által, nem megfelelő fejlesztési irányok történjenek, valamint azt is, hogy az alulról jövő elképzelések valósuljanak meg. A performatív tervezés során a települések egyedi szituációs tereinek a kreatív gazdaságban rejlő erők meghatározása lenne a fő cél, amelyek terek és erők kihasználása a gazdasági hasznosulást eredményeznek a nemcsak egy adott település, de egy térség egészében is (Izsák, É. et al. 2011).

4. 5. RACIONÁLIS DÖNTÉSEK, JÁTÉKELMÉLETI HELYZETEK FELISMERÉSE

Felmerülhet az olvasóban a kérdés, hogy miért éppen egy eddig a matematikában, közgazdaságtanban használt módszer elemeinek hasznosíthatóságára próbálom meg felhívni a figyelmet Budapest és térsége ellentéteinek feloldására, az együttműködések fejlesztésére. Ennek igazolására egy közelmúltban végzett kutatás, a METROGOV projekt eredményei is kapcsolódhatnak, ahol nyolc város képviselői másfél évig dolgoztak együtt annak vizsgálatában, hogy milyen döntések befolyásolják az együttműködések kialakítását és ezek milyen ágazatokban jöhetnek létre (Tosics, I. 2008). A projektben Budapest és agglomerációja is elemzésre került. Az analízis során három különböző funkció (stratégiai tervezés, tömegközlekedés és hulladék-elhelyezés) tekintetében kerültek összehasonlításra a városok, olyan szempontok alapján, hogy a feni funkciók milyen mértékben teljesülnek a városrégiós területükön. A kutatók hipotézise szerint stratégiai tervezésben a legkönnyebb, míg – az általában minden települést érintő kérdésekben – így a tömegközlekedésben nehezebb, és a különösen szigorú, szabályozott keretek között működő funkcióban, a hulladék-elhelyezés terén (ugyanis itt érvényesül leginkább a NIMBY – 'Not in my backyard' - 'Ne az én kertemben' effektus) a legnehezebbek az együttműködések kialakítása (Tosics, I. 2008; Homan, J. – Howl, D. – Tosics, I. 2007).

Ezt a bemutatott európai példák is csak részben bizonyítják, mert szinte minden nagyvárosi térben a tömegközlekedés problémái, annak fejlesztése kapcsán indultak el kezdeményezések (Tosics, I. 2008). Ezzel szemben a hulladék-elhelyezés nem kifejezetten olyan funkció, amely városrégiós szintű együttműködést eredményez, mivel általában egy kompenzáció keretében egy-egy önkormányzat megoldja ezt, amely viszont nem feltétlenül optimális. Az együttműködések kialakításánál azonban ez lenne a cél, vagyis olyan döntések meghozatala, intézkedések és kooperációk létrehozása, amelyek esetén **mindegyik résztvevőre** (önkormányzat, helyi lakosság, gazdasági szervezetek) **pozitív hatással** lesznek az intézkedések (win-win szituáció). Ennek eléréséhez nyújthat segítséget néhány olyan játékelméleti fogalom, amely a kedvező döntések meghozatalát elősegítheti.

A játékelmélet témája – leegyszerűsítve az ellentétek, konfliktusok, racionális döntések vizsgálata – ma már a mindennapi szóhasználatban is megjelenik, hiszen hogy számos fogalom (zéróösszegű játék, fogolydilemma, potyázás) ma már a köznyelv része. Módszere – a bonyolult matematika – viszont megnehezíti a tudomány és gondolkodásmód

elterjedését a társadalom- és humántudományokban, ezzel együtt a nagyvárosi régiók egyes ágazati kérdéseinek vizsgálatánál már is megjelenik (pl. az említett hulladék-elhelyezés és közlekedési problémák megoldásában.). Éppen ezért egy fontos megvizsgálni, hogy egy térséget érintő változás – legyen az bármiféle fejlesztés – döntéssorozatok, stratégiai játékok eredményeképp jöhet létre. A döntések sok helyzetben fordulhatnak elő. Mészáros osztályozása alapján azokat a helyzeteket emeltem ki, amelyek analógiát szolgáltathatnak a térségi együttműködések kialakulása kapcsán felmerülő problémákra (Mészáros, J. 2003):

1. A játékosok lépései egyidejűek, vagy egymást követőek. A különbségtétel azért lényeges, mert a két játékfajta más gondolkodásmódot igényel. Az egyidejű játék esetén a játékosok a következőképpen gondolkodnak: Ha most ezt lépem, hogyan fog(nak) az ellenérdekű(ek) reagálni? A jelen lépés a többiek jövőbeni lépései következményeinek kalkulációján alapszik.

Az egymást követő játék esetén a lépéssel kapcsolatos döntések az ellenérdek felek jelenlegi lépésével kapcsolatos várakozásaikon alapulnak, és igaz ez fordítva is az ellenfeleikre. A szekvenciális játékok esetén fontos kérdés, hogy mi az előnyösebb, elsőnek lépni, avagy másodiknak, ennek a kérdésnek az eldöntése gyakran nem is olyan egyszerű.

2. A játékosok érdekkonfliktusának természete: a játékok és így a döntések végkifejlete esetén nyertesek és vesztesek lesznek, ahol az egyik fél nyeresége a másik fél vesztesége. Ezeket a játékokat zérus összegű játékoknak nevezzük. Általánosabban vizsgálva ezekben az esetekben egy adott, előre meghatározott nyeresemény játékosok közötti elosztásáról van szó, így a lehetséges nyeresemény összege nem feltétlenül zérus. Ebben az esetben konstans összegű játékról beszélünk.

A hétköznapi életben, a gazdasági tevékenység során többnyire nem egy előre meghatározott torta felosztásáról van szó. A játékban részt vevők magatartásától függ gyakran a torta mérete is, és akár minden játékos lehet nyertes. Hasonlóan elképzelhető olyan helyzet is, amelyben minden részt vevő vesztesé válhat. Az ilyen játékokat szokás negatív összegű játékoknak nevezni. Ez a pont véleményem szerint nagyon lényeges, mivel **egy térséget érintő kérdésben kerülni kell azt, hogy egy település vagy térség, valamint különböző társadalmi csoportok vesztesek**

legyen, negatívan érintsék őket bizonyos döntések, mivel az egyértelműen konfliktust generálhat a jövőben.

3. *A játékosok informáltsága:* a résztvevők ismerik saját helyzetüket, a lehetséges lépéseiket, illetve az ellenfél – jelen esetében egy másik önkormányzat, vagy gazdálkodási szervezet – lehetséges lépéseit. Ezeket a játékokat teljes információs játékoknak nevezzük. Általában ez a helyzet kivételes, többnyire néhány játékos olyan információval is rendelkezik, amellyel a többiek nem. A játékelméletben lehetséges információs állapotok a következők lehetnek:

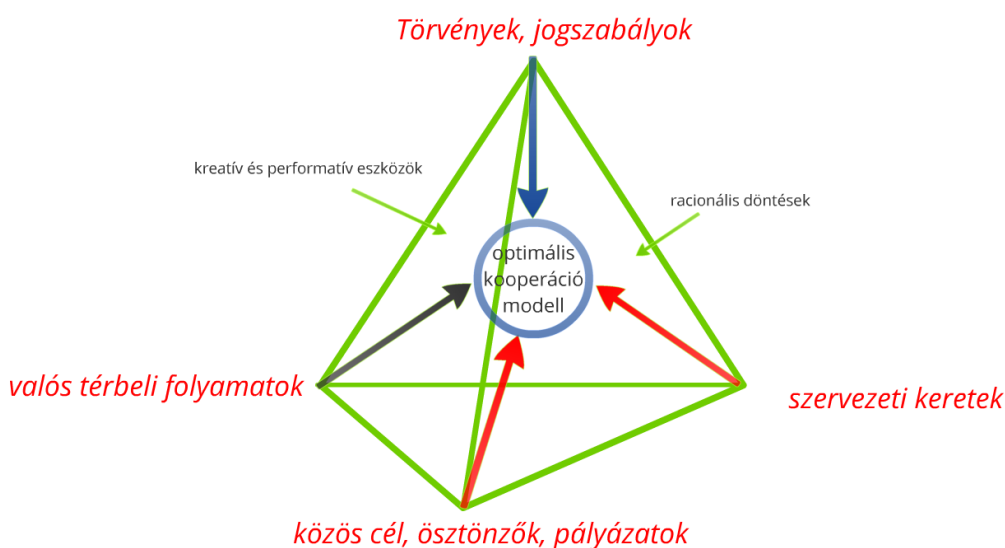
- Közös tudás, azaz mindegyik játékos tisztában van azzal, hogy a többi játékos is teljes információval rendelkezik, sőt azt is tudja, hogy a többi játékos ezt róla is tudja, és így tovább a végtelenségig.
- Teljes információ: mindegyik játékos tudja, hogy a többi játékos rendelkezésére milyen stratégiák és azokhoz kapcsolódó kifizetések állnak.
- Perfekt információ: minden játékos megfigyelheti az összes többi játékos minden lépését.
- Szimmetrikus információ: Minden játékos rendelkezésére azonos információ áll.
- Magáninformáció: az egyes játékosok rendelkeznek olyan, a játékkal kapcsolatos információval, amely csak az ő rendelkezésükre áll.
- Teljes emlékezet: egyik játékos sem felejt el a saját lépéseit a múltban.
- Visszacsatolás: az ismétléses játékban a játékosok minden részjáték végén jelzést kapnak a többiek lépéseiről.
- Visszacsatolás nélkül: az ismétléses játékban a részjátékok lefutása után a játékosok csak a saját lépéseikről, döntéseikről rendelkeznek információval.

Ha ezt lefordítjuk városrégiós szintre, nyelvezetre, akkor jól játjuk, hogy ebből is számos elem (például a közös tudás, perfekt információk) érvényesíthetők lennének ahhoz, hogy egyetértés alakuljon ki egy térség jövője kapcsán.

4. 6. AZ OPTIMÁLIS KOOPERÁCIÓ TETRAÉDER MODELLJE

A fenti eredményeket figyelembe véve megpróbáltam az összes tényezőt számba venni és modellezni, hogyan jöhet létre jobb kapcsolat, együttműködés egy térség életében. Az ún. optimális kooperáció tetraéder modelljében a sokszög egy sarkai olyan tényezőket reprezentálnak, amelyek együttes alkalmazása eredményezhet optimális együttműködést. A kutatási eredmények alapján arra a következtetésre jutottam, hogy a Budapesti Agglomeráció esetén úgy lehet együttműködéseket kialakítani a települések között, hogy **alulról jövő kezdeményezések adják az alapokat**, így egy **közös cél** érdekében kell kiindulnia, amelyeket pályázatok, ösztönzők is segíthetnek. Továbbá szükséges szintén egy alulról jövő **szervezeti keret** biztosítása is, amely a térséget érintő közös cél elérést tűzte ki. Ezen felül viszont olyan **felülről jövő törvény, jogszabályi háttér**, amely szabályozási keretet nyújt az együttműködésnek. A tetraéder negyedik pontja pedig azért fontos, mert a kooperációk kialakításához mindenképpen a térség **valós térbeli folyamatait** is figyelembe kell venni, az itt kialakult egyenlőtlenségi viszonyokat, érdekellentéteket, kizárólag a térségre ható valós társadalmi és gazdasági folyamatokat. Végül az együttműködések kialakításának nem alapfeltétele, de segíthetik létrejöttét a **kreatív és performatív eszközök**, valamint a racionális döntések figyelembevétele is, vagyis ha a résztvevő önkormányzatok, térségi szereplők racionális, minden tényezőt ismerő gondolatmenetet folytatnak, akkor olyan szituációt eredményezhetnek, amelyek mindenki számára hasznot eredményeznek.

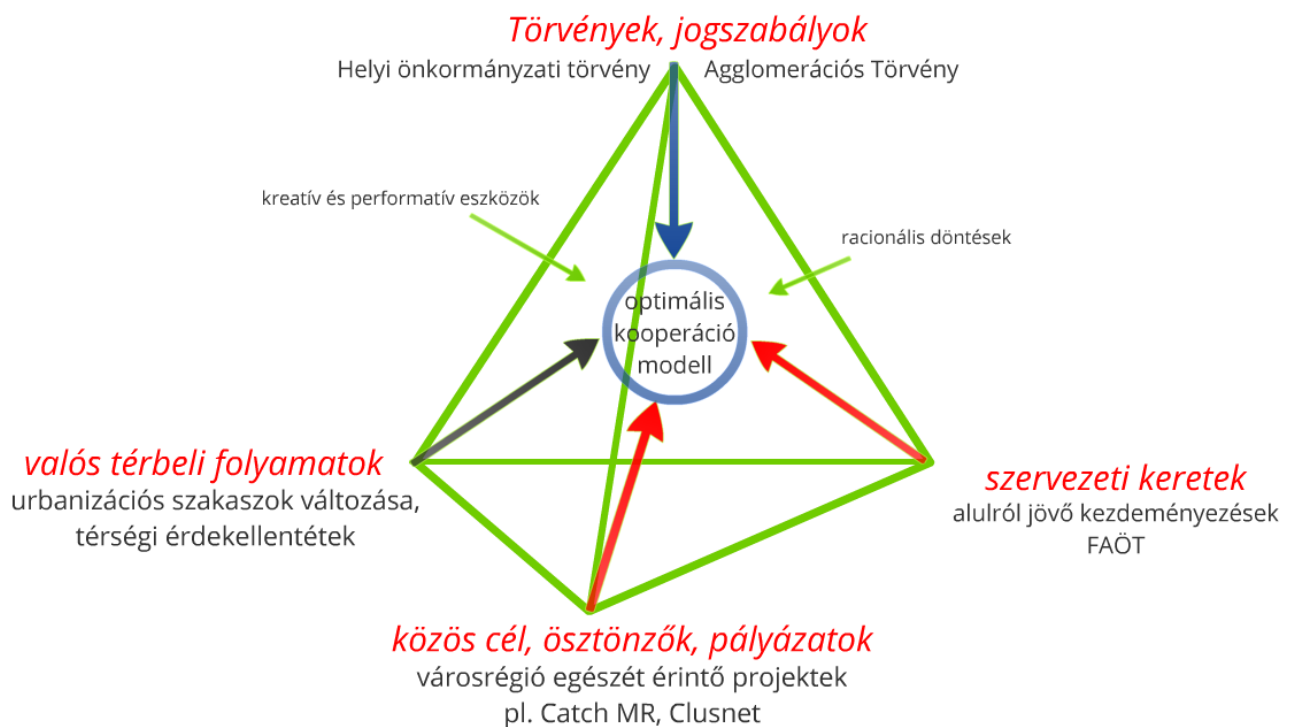
14. ábra: Az optimális kooperáció modell elemei



Forrás: saját szerkesztés

A **Budapesti Agglomeráció** esetén a törvények közül kiemelhető a helyi önkormányzati, valamint az agglomerációs törvény, lehetséges szervezeti keret a Fővárosi Agglomeráció Önkormányzati Társulás, vagy egy másik olyan szervezet, amely akár az agglomeráció egészét képviselné. A pályázati lehetőségek szűkössége ellenére lehet találni olyan projekteket, amelyek egy-egy nagyváros és környéke fejlesztését célozza meg, ilyen pl. Budapest részvételével megvalósuló Catch-MR. Végül figyelembe kell venni azt, hogy az elmúlt évtizedek valós térbeli folyamatait, a rendszerváltozás hatásait, az urbanizációs szakaszok változását, a térségi érdekellentéteket, a települések közötti egyenlőtlenségi viszonyokat is.

15. ábra: A Budapesti Agglomerációra érvényes optimális kooperáció modellje



Forrás: saját szerkesztés

Az előzőekben ismertetettek alapján a Budapestet érintő együttműködéseket felülről irányított intézkedések nagy száma befolyásolja, mindamellett az alulról jövő kezdeményezések is elindultak. Az ideális együttműködést abban látom, ha mindegyik tényező érvényesül, konstans összegű játék kapcsán, kiegészítve kreatív elemekkel, mint

például a térség identitásának fejlesztésével, közös információs csatornák működtetésével, katalizátor projektek elindításával.

5. ÖSSZEGZÉS

A kutatás hipotéziseihez és célkitűzéseire kapcsolódóan az értekezés eredményei, kiváltképp az új tudományos eredmények a következőképp foglalhatók össze.

1. A kutatás komplex módon, több hatótényezőnek együttes vizsgálatával, kitérve az európai mintákra mutatta be azt, hogy az önkormányzati rendszerrel kapcsolatos változások, a törvényi háttér és szabályozások átalakulása ráépült a rendszerváltozás idején meglevő társadalmi-gazdasági és egyenlőtlenségi viszony- és kapcsolatrendszerre. A kutatás eredményei arra világítanak rá, hogy nem szabad elválasztani a két tényezőt, vagyis egyik a másikat kiegészítve (egymást erősítve) befolyásolta azt, hogy jelenleg Budapest és az agglomerációja közötti együttműködés gyenge, a kapcsolatuk sok esetben térségi konfliktusokban realizálódnak. Ugyanis 1990 után, az önkormányzati fragmentáltság kialakulása, a települések gazdasági helyzetének változása, a túlélésért folytatott "küzdelmük" az együttműködések ellen hatottak. Ehhez hozzájárult az ugyan korábban elindult, de a rendszerváltás után tömegessé vált kiköltözési folyamat, az ennek kapcsán jelentkező problémák az intézményi, vagy infrastrukturális ellátottsággal, vagy a közlekedéssel, területhasználattal kapcsolatban. **Tehát a kutatási célokban megjelölt kérdésre adott válaszom szerint nem mondhatjuk azt, hogy kizárólag az önkormányzati változások, vagy pedig a társadalmi átalakulás játszott fontosabb szerepet, együtt kell kezelni őket.**

2. A kutatás során kitűzött második célom volt megvizsgálni, hogy milyen területi konfliktusok jelennek meg a Budapesti Agglomerációban, lakossági és döntéshozói oldalról. Az interjúelemzések alapján számos konfliktus feltárására került sor, ezek közül a legmarkánsabban **a közlekedéssel kapcsolatos ellentétek** alakultak ki a főváros és a környéki települések között. Ezt a problémát látták a döntéshozók a legaktuálisabbnak és legsürgősebbnek. Lakossági oldalról megvizsgáltam, hogy milyen társadalmi csoportok játszanak szerepet a probléma kialakításában. Az eredmények szerint közlekedési konfliktusokat az agglomeráció szintjén, de differenciált eszközökkel lehet megoldani. Így például nemcsak az infrastruktúra-fejlesztés, hanem a különböző térbeli-társadalmi csoportokra differenciált megoldási

eszközök kidolgozása lehet célravezető. A közlekedési konfliktusokon kívül megjelentek a területhasználattal, fejlesztésekkel, intézményellátottsággal kapcsolatos konfliktusok is. Továbbá a döntéshozók egyértelműen rámutattak arra, hogy rendkívül gyenge a települések közötti kapcsolat.

3. A következő cél eléréséhez elemeztem, hogy milyen törvények, koncepciók és szabályozások jelentek meg Budapest és környéke kapcsán és ezek szerepet játszhatnak-e a kapcsolatok javításában. Az eredmények szerint az elmúlt 20 évben **számos olyan dokumentum készült, amelynek mindegyikében szerepelt a települések közötti együttműködések fontossága és szükségessége**, legyen az a térségre vonatkozó fejlesztési koncepció, vagy országos terv. Ezek véleményem szerint megfelelő alapot és háttérrel nyújthatnak egy jövőbeni, tartalommal bíró együttműködés kialakításához. Ennek csírái megjelentek már korábban az Agglomeráció településeit magában foglaló szervezet munkája során, de megszűnése a további út folytatását nem tette lehetővé. Az elmúlt évben egy kisebb, az agglomerációs települések részvételével létrejött szervezet, a Fővárosi Agglomeráció Önkormányzati Társulása megfelelő alapot nyújthat az együttműködések kialakulására, egyfajta alulról jövő, egy közös célt meghatározó szervezet fejlesztésére. Tevékenységüket nézetem szerint azonban mindenképpen úgy érdemes folytatni, hogy ne „Budapest ellen” lépjenek fel, hiszen mindkét fél számára nyilvánvaló az együttélés, hanem a kerületekkel, a Fővárosi Önkormányzattal megfelelő kapcsolatban, folyamatosan konzultálva próbálják megoldani a létrejött konfliktusokat.

4. Ezen célhoz kapcsolódóan megvizsgáltam, hogy a Budapesti Agglomeráció milyen európai példákból tud tanulni és milyen elemek vehetők át. Az európai példák áttekintése nyomán szinte mindenütt egy térséget érintő cél elérése, vagy egy probléma megoldása kapcsán alakultak szervezetek, amelyek kezdetben informálisan működtek, majd később kaptak szervezeti keretet. A legtöbb példa olyan cél elérése miatt jött létre, amely mindkét fél számára pozitív hozadékkal zárulhat, így a közlekedési problémák megoldása volt számos európai nagyváros esetén a motiváció az együttműködésre. A kialakult példákból egyrészt szükséges lenne átvenni a **kooperáció kultúráját**, azt, hogy hosszabb távon kell gondolkodni. Továbbá olyan **kreatív eszközök** is alkalmazhatók lehetnek Budapest és környéke kapcsán, a kooperáció erősítésére, mint az információáramlás biztosítása, térségi jövőkép

meghatározása, kommunikációs csatornák kiépítése, katalizátor projektek megvalósítása, mindezt **racionális döntésekkel** kombinálva. Ki kell emelni a pályázatokban való részvételek fontosságát, közös szerepvállalását. Figyelembe véve az eredményeket, véleményem szerint a döntéshozóknak érdemes lenne akár olyan lobby tevékenységet is elindítani, ami a pályázati kiírásokban is az önkormányzati együttműködéseket, a közös részvételt helyezi előtérbe.

Az eredmények ismeretében véleményem szerint a döntéshozóknak érdemes lenne akár olyan lobbytevékenységet is elindítani, ami a pályázati kiírásokban is az önkormányzati együttműködéseket, a közös részvételt helyezi előtérbe.

5. Végül a kutatás gyakorlati alkalmazhatóság szempontjából olyan modellt fogalmaztam meg, amely legfontosabb eleme az, hogy **térségi szemléletre épít, nem pedig egy általános együttműködési sémára**. Vagyis arra, hogy figyelembe kell venni a létrejött társadalmi-gazdasági különbségeket, Budapest és környéke egyenlőtlenségi viszonyait. Ezzel együtt szükségesek a szabályozások, koncepciók – egyfajta **felülről történő ellenőrzés** – és **ezzel együtt alulról történő építkezésként**, vagyis a települések, az ottani szereplők közös céljainak megfogalmazása, ennek érdekében szerveződése, valamint az ebben rejlő külső lehetőségek (például pályázatokban való részvétel) kiaknázása, vagyis egy többtényezős kooperációs modell elemeinek együttes figyelembevétele.

Az értekezés új irányokat nyitott meg számomra, alapot szolgáltatott jövőbeni kutatási céljaim folytatásához, amely a nagyvárosokat érintő döntések kapcsán a játékelméleti módszerek, valamint a kreatív eszközök magyarországi alkalmazásának részletesebb kidolgozását tűzi ki célul.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Agg, Z. (2006): A megyerendszer változó szerepe a magyar közigazgatásban. In: Comitatus. Önkormányzati Szemle. 11-12. pp. 153-159
- Antal, A. – Bősze, S. – Karsa, A. (2007): Közlekedési szövetségi együttműködés a BKV Zrt. szemszögéből. Városi Közlekedés, 47/4. pp. 198–200.
- Bäck, H. (2004): Communication, cohesion and coordination. Metropolitan regions in Sweden. Göteborg University. School of Public Administration. Working papers. 7.
- Bakos, N. – Brinszkyné Hidas, Zs. – Kezán, A. – Pásztor, L. (2006): A kistérségek társadalmi, gazdasági helyzete. Közép-Magyarország. KSH, Budapest.
- Balázs, I. (2006): Forrás: Balázs, I. (2006): Tizenöt év a magyar demokrácia szolgálatában. Önkormányzati tükrök 1990-2005. Belügyminisztérium, Elektronikus kiadvány.
- Barabás, Z. (2007): A helyi önkormányzati rendszer. In: Kara, P. – Kökényesi, J. (szerk.): Közigazgatási szakvizsga. Önkormányzati közigazgatás. Kormányzati személyügyi szolgáltatás és közigazgatási képzési központ. Budapest. pp. 9-18.
- Bardóczi, S. (2011): Duna Régió Stratégia 3. – Városok és régiók harca. [HTTP://EPITESZFORUM.HU/NODE/18473](http://epiteszforum.hu/node/18473)
- Barnes, W. R. – Ledebur, L. C. (1998): The new regional economies. London, Sage.
- Barta, Gy. – Beluszky, P. (szerk.) (1999): Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban. Budapest, Regionális Kutatási Alapítvány.
- Barta, Gy. (szerk.) (2004) A budapesti barnaövezet megújulási esélyei. MTA Társadalomkutató Központ, Műhelytanulmányok, Budapest.
- Beluszky P. (1985) Néhány gondolat az Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió felülvizsgálatakor. In: Területi Kutatások. 7. pp. 19-38.
- Beluszky, P. (1992): Budapest és a modernizáció kihívásai. In: Tér és Társadalom 6. 3-4. pp. 15-54.
- Beluszky, P. (1999): Magyarország településföldrajza. Általános rész. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest-Pécs, pp. 230-231.
- Beluszky, P. – Kovács Z. (1998): Budapest kézikönyve. A főváros általános leírása. CEBA Kiadó, Budapest.
- Beluszky P. – Győri R. (2006): Ez a falu város! (Avagy a városi rang adományozásának gyakorlata és következményei 1990 után). In: Tér és Társadalom, 2. sz. pp. 65-81.
- Bende-Szabó, G. (2003): Helyi önkormányzati fejlődési modellek Európában. <http://www.helyinfo.hu/domain2/files/modules/module15/2586DE1300C22B0B.pdf>
- Berényi, E. (2009): Dzsentrifikáció Budapesten. http://geogr.elte.hu/TGF/TGF_Cikkek/tgfcikkek_2009/be2.pdf
- Bibó, I. (1986): Közigazgatási területrendezés és az 1971-es településhálózat-fejlesztési koncepció. Válogatott Művek. III. kötet pp. 140-294.
- Bocz, J. (1995) Önkormányzati képviselők, polgármesterek. — Társadalom-statisztikai füzetek 13. Budapest, KSH.
- Bocz J. (1996) Az önkormányzatok döntéshozói, 1994. Budapest, KSH

Bojár, I. A. (2005): Budapest a kreatív város, a lehetőségek kapujában. Demos Magyarország.

http://www.varosrehabilitacio.net/media/files/kreativ/publikaciok/kreativ_budapest.pdf

Borboly, I. – Csité, A. (1999): A polgármester, a falu meg a közösség: Hozzászólás a „független” polgármester vitához. I: Tér és Társadalom 13. évf. 1999/1-2. pp. 109-128.

Bordeau-Lepage, L. (2003): Metropolization in Eastern Europe. Unequal Chances. LEG - Document de travail - Economie LEG, Laboratoire d'Economie et de Gestion, Université de Bourgogne. p. 22.

Boulding, K. (1962): Conflict and Defense. Harper and Row, New York.

Bourdieu, P. (1984): Distinction, A Social Critique of the Judgement of Taste. Routledge and Kegan Paul, London–New York.

Brink, A. (2003): On the political economy of municipality break-ups. Göteborg University. School of Business, Economics and Law. Economic Studies. No.127. <http://gupea.ub.gu.se/handle/2077/2936>

Bristol Accord (2005):

http://www.eib.org/attachments/jessica_bristol_accord_sustainable_communities.pdf

Bujdosó, S. (2004): A Kistérségi közigazgatás rendeltetése a közigazgatási rendszer korszerűsítésében - Kistérségi Közigazgatási Modellek és Fejlődési Minták – A 2003-2004.évi kistérségi modellkísérletek összegző tanulmánya. Magyar Közigazgatási Intézet, Budapest.

Csanádi, G. – Ladányi, J. (1992) Budapest térbeni-társadalmi szerkezetének változásai. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Csanádi, G. – Csizmady, A. (2002): Szuburbanizáció és társadalom. In: Tér és Társadalom 16. évf. 3. sz. pp. 27–55.

Cséfalvay, Z. (1999) Helyünk a nap alatt. Magyarország és Budapest a globalizáció korában. Kairosz Kiadó, Budapest.

Csefkó, F. (2008): A város (közösségi) önkormányzás kialakításának elvi alapjai. In: Tér és Társadalom, 22. 1. pp. 109–123.

Cseh-Szombathy, L. (1995): Konfliktusok az iskolában. In: Vastagh Zoltán (szerk.): Értéktadási folyamatok és konfliktusok a pedagógiában. JPTE, Pécs.

Csizmadia Z – Molnár B – Váradi Zs (2009): A nagyvárostérségi elit társadalmi konfliktus-érzékenysége. In: Szirmai V. (szerk.): A várostérségi versenyképesség társadalmi tényezői. Hogyan lehetnek a magyar nagyvárostérségek versenyképesebbek? pp. 129-140.

Csurgó B. (2011): Vidéken lakni és vidéken élni - A városból vidékre költözők vidékreprezentációja, mindennapi élete és hatásuk a vidék átalakulására: a városkörnyéki vidék. PhD értekezés.

Dahrendorf, R. (1994): A modern társadalmi konfliktus. Gondolat, Budapest.

Davey, K. (2000): A magyar reformok európai szemszögből. In: Magyar Közigazgatás 50. évf. 9. sz. pp. 517–520

Dövényi, Z. – Kovács, Z. (1999): A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői Budapest környékén. In: Földrajzi Értesítő, 48. évf. évf. 1–2. sz. pp. 33–57.

- Dövényi, Z. (2009): A belső vándormozgalom Magyarországon: folyamatok és struktúrák. In: Statisztikai Szemle, 87. (7-8). pp. 748 –762.
- Dövényi, Z. – Kovács, Z. (1999): A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői Budapest környékén. In: Földrajzi Értesítő, 48. 1–2. pp. 33–57.
- Egedy, T. (szerk.) (2005): Városrehabilitáció és társadalom. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest.
- Egedy, T. – Kovács Z. 2005 A városrehabilitáció néhány elméleti kérdése In: Egedy, T. (szerk.): Városrehabilitáció és társadalom: tanulmánykötet, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, pp. 9-20.
- Egedy, T. – Kovács, Z. (2009): The potentials of Budapest to attract creativity. ACRE report. Amsterdam. No 8.4.
http://www.varosrehabilitacio.net/media/files/wp8_Budapest_final.pdf
- Enyedi, Gy. (1984): Az urbanizációs ciklus és a magyar településhálózat átalakulása. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- Enyedi, Gy. (1996) Regionális folyamatok Magyarországon. Budapest, Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület.
- Enyedi, Gy. (2004): Városi világ – Városfejlődés a globalizáció korában. Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kara Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola. Habilitációs előadások 4.
- Enyedi, Gy. (2011): The stages of urban growth. In: Szirma, V. (ed.): Urban sprawl in Europe – Similarities or differences? Aula Kiadó, Budapest. pp. 45-62.
- Enyedi, Gy. – Szirmai, V. (1992): Budapest. A Central European Capital. Belhaven Press. LTD. London
- Erdei, F. (1939): Magyar város Athenaeum, Budapest.
- Faluvégi, A. (2000): A magyar kistérségek fejlettségi különbségei. In: Területi Statisztika. 3. (40.). 4. 319-346. o.
- Faragó, L. (2006): A városokra alapozott területpolitika koncepcionális megalapozása. In: Tér és Társadalom 20. évf. 2006/2. 83-102. p.
- Füzessy, T. (1990): 85. felszólalás. Parlament, 18. ülésnap (1990. július 2.)
<http://www.parlament.hu/naplo34/018/0180068.html>
- Giddens, A. (1995): Szociológia. Osiris Könyvkiadó, Budapest.
- Gödri, I. – Spéder, Zs. 2010) Belföldi vándorlás In: Monostori, J. – Őri, P. – S. Molnár, E. – Spéder, Zs. (szerk.): Demográfiai Portré 2009. Jelentés a magyar népesség helyzetéről. KSH Népességtudományi Kutató Intézet pp. 109-118.
- Gustaffson, G. (1980): Local Government Reform in Sweden, CWK Gleerup, Lund.
- Hajdú, Z. (1996): A közigazgatási térfelosztás változásai Magyarországon. In: Tér és Társadalom 9. évf. 1. sz. pp. 5-21.
- Hajdú, Z. (2004): A közigazgatási régió történeti, funkcionális összefüggései és alakváltozásai Magyarországon. In: Magyar Tudomány, 49. 9. sz. pp. 942-951.
- Hajdú, Z. (1996): A közigazgatási térfelosztás változásai Magyarországon. In: Tér és Társadalom. 9. évf. 1. sz. pp. 5-21.

Hall, P. (1988): *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, Blackwell Publishing, Oxford.

Hardin, G. (1968) *The Tragedy of the Commons*. Science, New Series, Vol. 162, No. 3859. pp.1243-1248.

Hegedűs, J. – Tosics I. (1998): A közép-kelet európai lakásrendszerek átalakulása. In: Szociológiai Szemle. 2. sz. pp. 5-32.

Hegedűs, J. (2008): A nagyvárosi kormányzatok és az önkormányzati rendszer. In: Tér és Társadalom 22. évf. 1. pp. 59-75.

Hesse, J. J. – Sharpe, L. (1991): *Local Government in International Perspective*. In: Hesse, J. J. (ed.): *Local Government and Urban Affairs in International Perspective*. Nomos. Baden-Baden.

Homan, J. – Howl, D. – Tosics, I. (2007): *Urbact METROGOV Final Report*. Birmingham.

Horváth, B (1990): 68. felszólalás Parlament, 18. ülésnap (1990. július 2.).

[HTTP://WWW.PARLAMENT.HU/NAPLO34/018/0180068.HTML](http://www.parlament.hu/NAPLO34/018/0180068.HTML)

Izsák, É. (1996): Társadalmi folyamatok Budapest közigazgatási határának két oldalán. In: Tér és Társadalom, 10. évf. 2-3. pp. 19-30.

Izsák, É. (2003): *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői*. Napvilág Kiadó, Budapest.

Izsák, É. – Baji P. – Vajas Á. (2011): Az 1971-es OTK néhány tanulsága. Kell-e performatív fordulat a településfejlesztésbe? In: Csapó, T. – Kocsis, Zs. (szerk.): *Az 1971. évi OTK és hatása a hazai településrendszerre*. Szombathely, Savaria University Press. pp.71-82.

Kaltenbach J. (1991): *Az önkormányzati felügyelet*. Universum Kiadó, Szeged.

Keserű I. (2004): A szuburbanizáció és a közlekedés összefüggései a Budapest környéki szuburbanizálódó települések példáján.

http://geography.hu/mfk2004/mfk2004/cikkek/keseru_imre.pdf

Kiss, É. (2009): Budapest ipari területei az utóbbi évtizedben. In: Tér és Társadalom. 23. évf. 2. sz. pp. 69-85.

Kocsis, J. B. (2000): A szuburbanizáció jelenségének főbb elméleti megközelítései a városszociológiai és más rokon tudományterületek irodalmában. In: Tér és Társadalom 14. évf. 2-3. sz. pp. 311-321.

Kocsis, J. B. (2009): *Városfejlesztés és városfejlődés Budapesten, 1930 – 1985*. Budapest: Gondolat Kiadó.

Kocsis, J. B. (2010): A fővárosi agglomeráció átalakulása. In: Csanádi, G. – Csizmady, A. – Kocsis, J. B. – Kőszeghy, L. – Tomay, K (szerk.): *Város – Tervező – Társadalom*. Sík Kiadó, Budapest. pp. 229-324.

Kocsis, J. B. (2011): *Sub-Centres or Edge-Cities 2. An In-Depth Analysis of a Fast Changing Region - Patterns of suburban socio-economic transformation in South-Western Budapest Agglomeration*. In: 'Mixité': an urban and housing issue?: Mixing people, housing and activities as the urban challenge of the future.

www.enhr2011.com/sites/default/files/paper-janosbkocsis-ws04.pdf

- Kolosi, T. – Sági, M.(1996): Rendszerváltás és társadalomszerkezet. In: Andorka, R. – Kolosi, T. – Vukovich Gy. (szerk.). Társadalmi riport 1996. TÁRKI, Századvég, Budapest. pp. 149–197.
- Koós, B. – Lados, M. (2008): Az önkormányzati méretnagyság és a közszolgáltatások méretgazdaságossági kérdései: európai modellek és hazai tapasztalatok. In: Kovács K. – Somlyódiné Pfeil E. (szerk.): Függőben. Közzolgáltatás-szervezés a kistélepek világában. Közigazgatási olvasmányok. Budapest, Magyar Közigazgatási Intézet. pp. 45-96.
- Kovács, I. (1997): Posztoszocializmus és polgárosodás. In: Szociológiai Szemle. 4. sz. pp. 19–47.
- Kovács, I. (2008) Önkormányzati hatalom, projektesítés és az új kormányzás. In Bódi Ferenc (szerk.) A területfejlesztés útjai az Európai Unióban. Budapest, MTA PTI, pp. 113–128.
- Kovács, F. – Salamin, G. – Sütő, A. (2010): Koordinálatlan városnövekedés - térinformatikai válaszok.
- Kovács, R. (2003): Közigazgatási rendszer inkonzisztenciája – A szuburbanizáció példáján, Budapest térségében. PhD dolgozat. Regionális politika és gazdaság doktori iskola, Pécsi Tudományegyetem.
- Kovács, Z. (2005): Population and housing dynamics in Budapest metropolitan region after 1990. <https://borg.hi.is/enhr2005iceland/ppr/Kovacs.pdf>
- Kovács, Z. (2007): A városrehabilitáció eredményei és korlátai Budapesten. In: Egedy T (szerk.): Városrehabilitáció és társadalom: tanulmánykötet. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest. pp. 159-174.
- Körösi, A. (2006): Alkotmányos rendszer és kormányzás. In: Politikatudományi Szemle. 2006/1. pp. 29-66.
- Köszegfalvi, Gy. (1995): Mekkora a Budapesti Agglomeráció? Központi Statisztikai Hivatal, Budapest.
- Krémer, A. (2005): Alternatív vitarendezési eljárások. In: Ön-kor-kép. 15. évf. 8-9.szám. pp. 33-36.
- Kunzmann, K. (2005). Creativity in Planning: a Fuzzy Concept? dISP (162 (2/2005)): 5-13. <http://e-collection.library.ethz.ch/eserv/eth:22383/eth-22383-38.pdf>
- Ladányi, J. – Szelényi, I. (1997): Szuburbanizáció és gettósodás. Kritika, 7. sz. pp. 4-12.
- Lazzari, M. – P. Verjans, A. – L. Durviaux (2008): La fusion des communes: une réforme trentenaire. In: Territoire(s) wallon(s). Université de Liege. Département de sciences politiques. pp. 24-37.
- Le Galès, P. – Therborn, G. (2009): Cities in Europe. From City-States to State Cities, and into Union and Globalization. <http://blogs.sciences-po.fr/recherche-villes/files/2010/05/Le-Gales-Therborn.pdf>
- Lengyel, I. – Rechnitzer, J. (2000): A városok versenyképességéről. In: Horváth, Gy. – Rechnitzer, J. (szerk.): Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs. pp.130-152.
- Lengyel, I. (2010): A regionális tudomány „térnyerése”: reális esélyek avagy csalfa délibábok? In: Tér és Társadalom 24. évf. 3. pp. 11-40.

Lipcsei Charta (2007): <http://www.e-epites.hu/1238>

Lőrincz, L. (1999): Közigazgatás: tegnap, ma, holnap című írásában. In: Tér és Társadalom 13. évf. 3. sz. pp. 3-18.

Lukovich, T. (2002): Rajtunk múlik: a jövő Budapestje. In: Falu Város Régió. 5. sz., pp 3-10.

Marcou, G. – Wollmann, H. (2007): Europe – Executive Summary. In: Decentralization and Local Democracy in the World. United Cities and Local Governments, Barcelona. pp. 32-34.

http://www.cities-localgovernments.org/gold/Upload/gold_report/00_summary_en.pdf

Mészáros, J. (2003): Játékelmélet. Gondolat Kiadó, Budapest.

Michalkó, G (2007): Magyarország modern turizmusföldrajza. Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs.

Moór-Czepek, K. (2006): Kistelepülések jövőképe.

http://www.kheops-konferencia.hu/upload/file/tanulmanykotet_2006.pdf

Nemes Nagy, J. (1995): A piacgazdasági átmenet terei. Falu - Város - Régió, 7-8.sz., pp. 6-11.

Nemes Nagy, J. (2001) Az ezredvég regionális folyamatai Magyarországon: átfogó átalakulás-egyedi fejlődési pályák. In: Keune, M. – Nemes Nagy, J. (szerk.): Helyi fejlődés, intézmények és konfliktusok a magyarországi átmenetben. Budapest, ELTE Regionális Földrajzi Tanszék. pp. 23-35.

Nemes Nagy, J. (2005): Fordulatra várva – a regionális egyenlőtlenségek hullámai. In: Dövényi Z. – Schweitzer F. (szerk.): A földrajz dimenziói. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest. pp. 141-158.

Németh, J. (2010): A közigazgatási reform indokai és egyes megvalósíthatósági tényezők.

<http://www.mkksz.org.hu/00php/html/main/alkossunk/vitainspirator/0215/nemeth.pdf>

Oláh, Cs. (2007): Átmenet a normatív tanácsrendszerből a stratégiai szemléletű önkormányzásba a helyi igazgatás hatékonyságának tükrében. In: A tudós tanár. Tanulmánykötet a 60 éves Gebei Sándor tiszteletére. Eger <http://tortenelem.ektf.hu/efolyoirat/04/olahcs.htm>.

Orova, M. (2006): A helyi önkormányzati együttműködések, társulások az Európai Unió tagállamaiban. Kézirat.

Pálné Kovács, I. (1999): Régiók az ezredfordulón? A terhes örökség és a jövő modernizációs kihívásai. In: Tér és Társadalom 13. évf. 3. sz. pp. 59-77.

Parkinson, M. (2004): Competitive European Cities. Where do the core city stand? London, ODPM.

Perger, É. (2008): Nagyvárosi térségek – kistérségek, nagyvárosi funkciók - kistérségi szerepek. <http://www.localmonitoring.eu/menu/nagyvaros-kutatas-utoelete>

Probáld, K. Á. (2010): Az ingázás, az agglomerálódás és a szuburbanizáció kapcsolata a budapesti agglomerációban.

szd.lib.uni-corvinus.hu/2316/1/Probáld_Karina_Agnes_TT.doc

Rabi, S. (2009): A vállalati környezet vizsgálata és a PEST elemzés kis-, közép- és nagyvállalati alkalmazása. In: Vállalatépítő. On-line szakmai folyóirat.

<http://www.veniens.hu/vallalatepito/2009/09/19/a-vallalati-kornyezet-vizsgalata-es-a-pest-elemzes/>

Rechnitzer, J. (1998): Területi stratégiák.(Területi és települési kutatások, 12. (Studia regionum). Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs.

Rechnitzer, J. (2001): A halogatott regionalizáció mint a területi politika sajátossága az átmenetben. In: Tér és Társadalom 15. évf. 2. sz. pp. 3-24.

Romsics, I. (2003): Magyarország története a XX. században. Osiris Kiadó, Budapest. pp. 439-441.

Róna-Tas, Á. (1994): Elit- és rendszerváltás. In: Buksz. pp. 420-425.

Sárfalvi, B. (1991): Magyarország népességföldrajza. Tankönyvkiadó. Budapest.

Savitch, H. V. – Sanders, D. – Collins, D. (1992): The Regional City and Public Partnerships. In: Berkman, R. (ed.): In the National Interest: The 1990 Urban Summit. Twentieth Century Fund Press, New York.

Schneider, G. (2008): Városi kistérségek vizsgálata az uniós fejlődési irányok tükrében. A funkcionális városi térségek csoportosítása.

http://www.localmonitoring.eu/pub/nagyvaros_zaras_pdf/04_hatteranyagok/02_schneider/Schneider_Gabor.pdf

Somlyódy Pfiel, E. (2006): Nemzetállami várospolitikák és az Európai Unió policentrikus koncepciója. In: Tér és Társadalom 20. évf. 4. sz. pp. 31-47.

Somlyódy Pfiel, E. (2008): A városi térségek a közigazgatási struktúra és a governance kereszttetszetében. In: Tér és Társadalom 22. évf. 1.sz. pp. 27-43.

Somlyódy Pfiel, E. (2011): Az agglomerációk jelentőségének változása az államszervezés és a városi kormányzás szempontjából. In: Tér és Társadalom. 25. évf., 3. szám. pp. 27-58.

Soós, G. – Ignits, Gy. (2003): Suburbanization and Its Consequences in the Budapest Metropolitan Area. Tocqueville Research Center

<http://pdc.ccu.hu/archive/00001448/01/Suburbanization.pdf>

Szabó Sz. (2009): Közlekedési eredetű konfliktusok a budapesti agglomerációban. In: Szabó, Sz. (szerk): Közép-magyarországi mozaik. Trefort Kiadó, Budapest. pp. 181-206.

Szabó, Sz. (2009): A Közép-magyarországi régió főbb társadalmi-gazdasági folyamatai az ezredfordulót követő években. geogr.elte.hu/TGF/TGF_Cikkek/tgfcikkek_2009/szsz2.pdf

Szabó, T. (2010): Metropoliszok a világban: vonzások és taszítások. <http://hg.hu/cikk/epiteszet/10961-metropoliszok-a-vilagban-vonzasok-es-taszitasok/nyomtatas>

Szalai, E. (1997): Rendszerváltás és a hatalom konvertálása. In: Szociológiai Szemle. 2. sz. pp. 77-99.

Szekszárdi, J. (szerk.) (1996): Konfliktuskezelési szöveggyűjtemény. Budapest.

Szelényi, I. (1996): Cities under Socialism and After. In: Andrusz, G. – Harloe, M. – Szelényi, I. (eds.): Cities after Socialism. Blackwell, Oxford. Pp. 286-317.

Szepesi, G. (2008): A rendszerváltozás utáni várossá avatások Magyarországon. In: Tér és Társadalom 22. évf. 2. sz. pp. 53-70.

- Szigeti, E. (1997): Urbanizáció, városhálózat, várossá nyilvánítás. In: Területi Statisztika 1997. Bemutató szám. p. 66-82.
- Szigeti, E. (2001): A közigazgatási térstruktúra regionalizálásának feltételei és alternatívái In: Régió, közigazgatás, önkormányzat. Magyar Közigazgatási Intézet, Budapest. pp. 119-143.
- Szigeti, E. (2003): A régiók és régióközpontok térszerkezeti alternatívái. Magyar Közigazgatási Intézet, Budapest. http://www.terport.hu/webfm_send/340
- Szirmai, V. (2004): Globalizáció és a nagyvárosi tér társadalmi szerkezete. In: Szociológiai Szemle. 2004/4. pp. 3-24.
- Szirmai, V. (2009): A várostérségi versenyképesség társadalmi tényezői – Hogyan lehetnek a magyar nagyvárostérségek versenyképesebbek? Dialóg Campus Kiadó, Pécs-Budapest.
- Szirmai, V. (szerk) (2009): A várostérségi versenyképesség társadalmi tényezői Hogyan lehetnek a magyar nagyvárostérségek versenyképesebbek? Dialóg Campus Kiadó, Pécs – Budapest. pp. 27-36.
- Szirmai, V. (ed.) (2011): Urban sprawl in Europe. Similarities or Differences? Aula Kiadó, Budapest.
- Szirmai, V. (2010): Székesfehérvár az együttműködő város: a térségi együttműködés tényezői. MTA RKK NYUTI Közép-dunántúli Osztály. Kutatási jelentés.
- Szirmai, V. – Váradi, Zs. – Kovács, Sz. – Schuchmann, J. – Baranyai, N. (2011): Urban Sprawl and its Spatial, Social Consequences in the Budapest Metropolitan Region. In: Szirmai, V. (ed.): Urban sprawl in Europe. Aula Kiadó, Budapest. pp. 141-186.
- Szirmai, V. – A. Gergely, A. – Baráth G. – Molnár B. – Szépvölgyi Á. (2002): Verseny és/vagy együttműködés? MTA Szociológiai Kutatóintézet, MTA RKK NYUTI Közép-dunántúli Kutatócsoport, Budapest-Székesfehérvár.
- Timár J. (1999): Elméleti kérdések a szuburbanizációról. In: Földrajzi Értesítő. 1–2. pp. 7–32.
- Tomay, K. (2006): Slumosodás és városrehabilitáció Budapesten. In: Tér és Társadalom 20. évf. 1. sz. pp. 93-107.
- Tomay, K. (2011): A városi fenntartható élettér. A fenntartható városfejlesztés szakpolitikai keretei. Lille-től Budapestig. Francia Intézet. 2011. november 17.
- Torma, A. (2002): Önkormányzati reformok Nyugat-Európában és tanulságai. Habilitációs előadás szerkesztett tanulmánya. Miskolci Egyetemen, 2002. május 2.
- Tosics, I. (2004): Városi fenntarthatóság és Budapest Városfejlesztési Koncepciója. In: Világfalu vagy világváros? Önkormányzati szakanyag. Független Ökológiai Központ. Budapest, pp. 21-37. www.foek.hu/nyomtatottkiadv/tosics.pdf
- Tosics, I. (2008): Nagyvárosi kormányzás: a város és környéke együttműködése. Külföldi példák és a hazai relevancia. In: Tér és Társadalom, 22. évf. pp. 3-25.
- Uzzoli, A. (2000): A budapesti 14–19 év közötti korosztály életkörülményeinek vizsgálata esettanulmányok alapján. In: Tér és Társadalom 14. évf. 2-3. sz. pp. 229-237.
- van den Berg, L. (1982): A Study of Growth and Decline. Urban Europe. Pergamon Press, New York. pp. 25-48.
- VÁTI (2005): Dinamikus településrendszer. Helyzetelemzés. III. Településfejlesztési politika és működési feltételei Magyarországon.

www.eukn.org/dsresource?objectid=143592

Várfalvi, I. (2001): Az önkormányzati pénzügyi finanszírozási rendszer átalakítási lehetőségei. Belügyminisztérium, Kézirat.

Veblen, T. (1974): A dologtalan osztály elmélete. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.

Verebélyi, I. (1993): Kis vagy nagyméretű alapszintű önkormányzatok. In: Magyar Közigazgatás. 1993. 4. sz. pp. 193-205.

Vígvári, A. (2009): Megtelt-e a konfliktus konténer? Az önkormányzatiság 20 éve. A Politikatörténeti Alapítvány konferenciája, 2010. szeptember 22. www.polhist.hu/index.php?option=com_phocadownload&view=category&download=222:vigvari-andras-megtelt-e-a-konfliktus-kontener&id=7:altalanos-2010&Itemid=

Vígvári, A. (2010): Gúzsba kötve keringőzni - Az önkormányzatok húsz éve. http://nol.hu/archivum/20100925-guzsba_kotve_keringozni

Voith, R. (1993): Does city income growth increase suburban income growth, house value appreciation, and population growth? Working Paper No. 27. Federal Reserve Bank of Philadelphia.

Voith, R. (1992): City and suburban growth: Substitutes or complements? Business Review, Federal Reserve Bank of Philadelphia. September/October, pp. 21-33.

Weber, A. (1909): Theory of the Location of Industries, by David Fearon. www.csiss.org/classics/content/51

Zongor, G. (1999): Változatok középszintre, avagy a magyar középszinttelenség. In: Tér és Társadalom 13. évf. 3. pp. 45-58.

TÖRVÉNYEK, JOGSZABÁLYOK:

1937. évi VI. törvények a városrendezésről és az építésügyről www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8033

1949. évi XXVI. törvény Budapest főváros területének új megállapításáról www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8371

1950. évi I. törvény a helyi tanácsokról www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8374

1954. évi X. törvény a tanácsokról (II. tanácstörvény) www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8404

1971. évi I. törvény a tanácsokról (III. tanácstörvény) www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8478

1990. évi LXV. törvény a Helyi Önkormányzatokról www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8721

1991. évi XXIV. törvény a fővárosi és a fővárosi kerületi önkormányzatokról www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8784

1994. évi LXIII. törvény a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény módosításáról www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=9121

1996. évi XXI. törvény a Területfejlesztésről és a területrendezésről (módosítva 2011.XII.15.) www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=9309

1997. évi XV. törvény a Helyi Önkormányzatok Európai Chartájáról szóló, 1985. október 15-én, Strasbourgban kelt egyezmény kihirdetéséről

www.complex.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=99700015.TV

2005. évi (majd 2011-ben módosított) LXIV. törvény a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről

www.complex.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A0500064.TV

The local government reform (2006). The Ministry of the Interior and Health Department of Economics.

http://www.sm.dk/data/Lists/Publikationer/Attachments/291/Kommunal_UK_screen.pdf

A Kormány 1299/2011. (IX. 1.) Korm. Határozata a járások kialakításáról. A Kormány 1299/2011. (IX. 1.) Korm. Határozata a járások kialakításáról. Magyar Közlöny. 2011. évi 101. szám, pp. 27754-27755.

ÖTM Munkaanyag (2011): Helyi Önkormányzatokról szóló törvény módosításának tervezete

www.kormany.hu/download/2/08/30000/%C3%B6tv%20konceptci%C3%B3%20munkaanyag.pdf

Alaptörvény (Magyarország Alaptörvénye 2012)

www.kormany.hu/download/0/d9/30000/Alaptorveny.pdf

FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK, KONCEPCIÓK:

Budapest Városfejlesztési Konceptiója (2003)

A Budapesti Regionális Gyorsvasúti Rendszer konceptiója

www.fomterv.hu/hun/sbahn/konceptcio_osszefoglalo.pdf

A fővárosi P+R rendszer bővítésének rövid távú lehetőségei - Elemzés és javaslat.

<http://budapest.hu/engine.aspx?>

[page=tirhidden&command=showagendaitem&agendaitemid=79701#documents](http://budapest.hu/engine.aspx?page=tirhidden&command=showagendaitem&agendaitemid=79701#documents)

Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (2005)

Budapesti Agglomeráció Gazdaságfejlesztési Programja (2006)

Budapesti Agglomeráció Egészségfejlesztési Kiemelt Programja (2006)

Budapesti Agglomeráció Gazdaságfejlesztési Kiemelt Programja (2006)

Budapesti Agglomeráció Humán Erőforrás-fejlesztési Kiemelt Programja (2006)

Budapesti Agglomeráció Közlekedésfejlesztési Kiemelt Programja (2006)

Budapesti Agglomeráció Környezetgazdálkodási Kiemelt Programjának aktualizált változata és Cselekvési Terve (2007)

Budapesti Agglomeráció Egészségfejlesztési Cselekvési Terve (2007)

Budapesti Agglomeráció Gazdaságfejlesztési Cselekvési Terve (2007)

Budapesti Agglomeráció Humán Erőforrás-fejlesztési Cselekvési Terve (2007)

Budapesti Agglomeráció Közlekedésfejlesztési Cselekvési Terve (2007)

Budapesti Agglomeráció Területfejlesztési Konceptiója és Stratégiai Programja (2007)

Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (2011)

Közép-magyarországi Operatív Program (2007-2013)

PESTTERV Kft. (2011): Budapest városfejlesztési koncepciója (2011) (Munkaközi anyag).

Országos Területfejlesztési Koncepció (2005)

Országos Fejlesztéspolitikai Koncepció (2005)

Új Magyarország Fejlesztési Terv (2007)

ÖNKORMÁNYZATI JEGYZŐKÖNYVEK:

A Fővárosi Agglomeráció Önkormányzati Társulás üléseinek jegyzőkönyvei:

2010. október 28.

2011. május 4.

2011. június 15.

2011. november 16.

INTERNETES HIVATKOZÁSOK:

TÉRKÉPEK:

www.lboro.ac.uk/gawc/rb/images/rb191f2.jpg

[www.niedersachsen.de/live/live.php?
navigation_id=6862&article_id=19729&psmand=1000&mode=prin](http://www.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=6862&article_id=19729&psmand=1000&mode=prin)

www.berlin-brandenburg.de/imperia/md/content/bb-gl/leitbild/leitbild_englisch.pdf

www.berlin-brandenburg.de/imperia/md/images/bb-gl/hauptstadtregion/hauptstadtregion_neu.jpg

MÉDIA:

http://hirszerzo.hu/hirek/2011/6/1/20110601_budaorsi_ut_vitezy

Inforádió, Aréna, 2011. december 12. <http://inforadio.hu/arena/4189/>

http://index.hu/assets/documents/belfold/budapest/bkv/SCAN4351_000.pdf

EGYÉB INTERNETES HIVATKOZÁS

www.bkk.hu/2012/01/parkolo_121020/

www.budapest.hu

www.clusnet.eu

www.catch-mr.eu

Tio år med GRGöteborgsregionens kommunalförbund 1995–2005

www.gr.to/download/18.55340448112b9e59b8980005291/GR-boken+1995-2005.pdf

Public transport development program for the Göteborg Region

www.grkom.se/download/18.1e54ec5411db5915e3880002391/K2020_public_transport_development_program.pdf

Workshop on traffic and land use planning – Achieve new planning solution

www.catch-mr.eu/public/DB_Data/files/Downloads/Documentation_-_Goeteborg_Workshop_-_Catch_MR.pdf

Documentation of the Budapest Workshop

www.catch-mr.eu/public/DB_Data/files/Downloads/documentation_final_02_07-1.pdf

www.eu2011.hu/hu/duna-regio-strategia

A SZERZŐ PUBLIKÁCIÓS JEGYZÉKE

TANULMÁNYOK KÖNYVBEN

Váradi Zs (2003): A barcsi bevásárlóturizmus szociálgeográfiai vizsgálata. – XXVI. Országos Tudományos Diákköri Konferencia. Konferenciakötet. Miskolc. 2003. április 14-16. p. 130

Váradi Zs (2006): The Financial Sector in Budapest. In: Schulz, M.-Izsák, É. (Hrsg): Cityfunktionen im Wandel – Berlin und Budapest. Berliner Geographische Arbeiten Heft 104. pp. 103-114. Geographischen Institut der Humboldt Universität zu Berlin.

Váradi Zs (2007): Várostérési konfliktusvizsgálat sajtóelemzés alapján. In: Hervainé Sz. Gy. – Szirmai V. (2007): Versenyképesség és Várostérési Egyenlőtlenségek. Tanulmánykötet, II-III. Kodolányi János Főiskola – MTA Veszprémi Területi Bizottság – MTA Szociológiai Kutatóintézet. Székesfehérvár – Veszprém – Budapest. pp. 197-214.

Baráth G – Molnár B – Szépvölgyi Á – Váradi Zs (2007): A magyar nagyvárosi térségek versenyképességének megítélése. In: Hervainé Sz. Gy. – Szirmai V. (2007): Versenyképesség és Várostérési Egyenlőtlenségek. Tanulmánykötet, II-III. Kodolányi János Főiskola – MTA Veszprémi Területi Bizottság – MTA Szociológiai Kutatóintézet. Székesfehérvár – Veszprém – Budapest. pp. 109-130.

Csizmadia Z – Molnár B – Váradi Zs (2007): Társadalmi konfliktusok a magyarországi nagyvárosokban. In: Hervainé Sz. Gy. – Szirmai V. (2007): Versenyképesség és Várostérési Egyenlőtlenségek. Tanulmánykötet, II-III. Kodolányi János Főiskola – MTA Veszprémi Területi Bizottság – MTA Szociológiai Kutatóintézet. Székesfehérvár – Veszprém – Budapest. pp. 177-196.

Váradi Zs (2007): A magyarországi nagyvárosi és környéki konfliktusok vizsgálata sajtóelemzés alapján. In: Balogh, M. (szerk.): Diszciplínák határain innen és túl. Fiatal Kutatók Fóruma 2. MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont, Budapest. pp. 2007. 373-397.

Michalkó G – Jusztin M – Vizi I – Hinek M – Váradi Zs (2007): The intercultural communication aspects of taxi service in Budapest. In: Rátz T. - Sárdi Cs. (eds.) Intercultural Aspects of Tourism Development. Kodolányi János University College. Székesfehérvár. 2007. pp. 124-132.

Baranyai N – Váradi Zs (2009): A „Várostérsegek, térbeli társadalmi egyenlőtlenségek és konfliktusok – Az európai versenyképesség térségi társadalmi tényezői” című kutatás bemutatása. In: Szirmai V. (szerk): A várostérési versenyképesség társadalmi tényezői Hogyan lehetnek a magyar nagyvárostérsegek versenyképesebbek? Dialóg Campus Kiadó, Pécs – Budapest. pp. 27-36.

Baráth G – Váradi Zs (2009): A magyar várostérési népesség társadalmi-demográfiai szerkezetének jellegzetességei. In: Szirmai V. (szerk): A várostérési versenyképesség társadalmi tényezői Hogyan lehetnek a magyar nagyvárostérsegek versenyképesebbek? Dialóg Campus Kiadó, Pécs – Budapest. pp. 56-75

Csizmadia Z – Molnár B – Váradi Zs (2009): A nagyvárostérési elit társadalmi konfliktus-érzékenysége. In: Szirmai V. (szerk): A várostérési versenyképesség társadalmi tényezői Hogyan lehetnek a magyar nagyvárostérsegek versenyképesebbek? Dialóg Campus Kiadó, Pécs – Budapest. pp. 129-140.

Szirmai V – Váradi Zs (2009): A nagyvárostérési társadalmak és a konfliktusok. In: Szirmai V. (szerk): A várostérési versenyképesség társadalmi tényezői Hogyan lehetnek a magyar nagyvárostérsegek versenyképesebbek? Dialóg Campus Kiadó, Pécs – Budapest. pp. 141-150.

Baráth G – Molnár B – Szépvölgyi Á – Váradi Zs (2009): A nagyvárostérési elit versenyképesség-felfogása. In: Szirmai V. (szerk): A várostérési versenyképesség társadalmi tényezői Hogyan lehetnek a magyar nagyvárostérsegek versenyképesebbek? Dialóg Campus Kiadó, Pécs – Budapest. pp. 170-184.

Szirmai V – Váradi Zs (2009): A várostérségi társadalmak versenyképesség-felfogása. In: Szirmai V. (szerk): A várostérségi versenyképesség társadalmi tényezői Hogyan lehetnek a magyar nagyvárostérségek versenyképesebbek? Dialóg Campus Kiadó, Pécs – Budapest. pp. 185-190.

Váradi Zs (2009): Az idegenforgalmi fejlesztések szerepének értékelése a magyarországi nagyvárosi térségek versenyképességében. In: Michalkó G. – Rátz T. (szerk.): A tér vonzásában. A turisztikai termékfejlesztés térspecifikus vonásai. Turizmus Akadémia 4. Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár. pp. 104-114.

Szirmai V – Váradi Zs (2009): The regional and social determining sustainable consumption models. In: Kerekes, S. – Csutora, M. – Székely, M. (Eds): Sustainable Consumption 2009 Conference. Sustainable Consumption Production and Communication. Proceedings. Corvinus University of Budapest. AULA Press, pp. 20-25.

V. Szirmai – Zs. Váradi – Sz. Kovács – J. Schuchmann (2010): The ageing issues in the large Hungarian urban regions. In: Z. Kovács (Ed): Challenges of Ageing in Place: The Central and Eastern European Experience. Department of Economic and Social Geography, University of Szeged. pp. 161-177.

Váradi Zs (2010): Idegenforgalom In: Szirmai V. (szerk): Közép-Dunántúli régió. Dialóg-Campus Kiadó, Pécs-Budapest. pp. 257-276.

Váradi Zs (2010): Veszprém. In: Szirmai V. (szerk): Közép-Dunántúli régió. Dialóg-Campus Kiadó, Pécs-Budapest. pp. 143-168.

Szirmai V. – Váradi Zs (2010): Társadalmi konfliktusok. In: Szirmai V. (szerk): Közép-Dunántúli régió. Dialóg-Campus Kiadó, Pécs-Budapest. pp. 366-377.

Szirmai, V. – Váradi, Zs. – Kovács, Sz. – Schuchmann, J. – Baranyai, N. (2011): Territorial consumption issues of urban sprawl in Central European capitals, especially in the Budapest Metropolitan Region. Society and Economy, Akadémiai Kiadó, Budapest, pp.69-87.

Váradi Zs. (2011) Social conflicts and changing consumption patterns related to the suburbanization processes in Hungary. The struggle to belong. Dealing with diversity in 21st century urban settings. Annual RC21 Conference 2011, Conference Paper. <http://www.rc21.org/conferences/amsterdam2011/prog-16.php>

Váradi Zs. – Kovács Sz. (2011): Territorial consumption models – Urban sprawl – (Un)Sustainability: Time for anti sprawl? In: Proceedings - 51st European Congress of the Regional Science Association International, Barcelona, 2011 (ERSA Annual Conference 2011. Conference Proceeding)

Szirmai, V. – Váradi, Zs. – Kovács, Sz. – Schuchmann, J. – Baranyai, N. (2011): Urban Sprawl and its Spatial, Social Consequences in the Budapest Metropolitan Region. In: V. Szirmai (ed): Urban sprawl in Europe. Aula Kiadó, Budapest. pp. 141-186.

Szirmai, V. – Váradi, Zs. – Kovács, Sz. – Schuchmann, J. – Baranyai, N. (2011): A nagyvárosi területfogyasztás térbeli társadalmi problémái: város és környezet dichotómiák. In: Kerekes Sándor –Szirmai Viktória – Székely Mózes (szerk): A fenntartható fogyasztás környezeti dimenziói. Tanulmánykötet. Aula Kiadó, Budapest. pp. 125-166.

TANULMÁNYOK FOLYÓIRATBAN

Váradi Zs (2004): Michalkó Gábor – A turizmuselmélet alapjai. Könyvismertető. Földrajzi Értesítő, LIII. évf. 1-2., pp. 147-148.

Michalkó G. – Váradi Zs (2004): Croatian shopping tourism in Hungary: The case study of Barcs. Tourism. Vol. 52. No. 4/2004. pp. 351-359.

Michalkó G. – Hinek M. – Jusztin M. – Váradi Zs. – Vizi I. (2006) A taxi közlekedés szerepe Budapest nemzetközi turizmusában. Turizmus Bulletin. 10. 3.pp. 36-43.

Váradi Zs (2006): Egedy Tamás – Városrehabilitáció és társadalom. Recenzió. In: Tér és Társadalom, 2006/1. pp. 159-163.

Váradi Zs (2006): Beszámoló a Tér és Társadalom városrehabilitációval foglalkozó különszámának bemutatójáról. In: Tér és Társadalom. 2006/3. pp. 143-147.

Váradi Zs (2007): A Dunántúl társadalmi helyzete. Limes: tudományos szemle. Kiadja a Komárom-Esztergom megyei Önkormányzat. Dunántúl különszám.

Váradi Zs (2008): Város és környéke közötti konfliktusok a magyarországi nagyvárosi térségekben. Konferenciakötet. Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem. Budapest, (megjelenés alatt)

Szirmai V – Molnár B – Szépvölgyi Á – Schuchmann J – Váradi Zs (2008): A klímaváltozás térbeli hatásai a budapesti társadalomban. In: KLÍMA 21 Füzetek. 54. pp. 51-71.

Szirmai V. – Baranyai N. – Kovács Sz. – Schuchmann J. – Váradi Zs (2010): Sustainability consumption issues of the urban sprawl in Central European metropolitan areas, especially in Budapest region. Society and Economy. Akadémiai Kiadó, Budapest (in print)

Váradi, Zs. – Kovács, Sz. (2011): The Social and Territorial Aspects of Everyday Life, Public Service and Space Consumption in the Budapest Metropolitan Region.

In: Sustainable Consumption 2011 Conference, Sustainable Consumption, Production and Communication, Proceedings, Corvinus University of Budapest, Budapest, 2011, pp. 60-61.

Kovács, Sz. – Váradi, Zs. (2011): Time for anti-sprawl? Shapshots about urban patterns in the nine Hungarian metropolitan regions. In: Proceeding - The Alliance for Global Sustainability Annual Meeting 2011, Sustainability and change, Chalmers University of Technology.

Váradi Zs. – Kovács Sz. (2011): Fenntarthatóság és változás. In: Élet és Tudomány. LXVI. Évfolyam 15. szám. pp. 474-475.

ELŐADÁSOK

2006

Váradi Zs: Várostérségi konfliktusvizsgálat sajtóelemzés alapján. Konferencia az MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont szervezésében „Fiatal kutatók fóruma” címmel. Budapest, 2006. május 4-5.

Váradi Zs: Magyarországi várostérségi konfliktusok jellemzői Konferencia az MTA Veszprémi Területi Bizottság Gazdaság-, Jog- és Társadalomtudományi Szakbizottsága, Komárom Város Önkormányzata és a Magyar Jogászegylet Komárom Esztergom Megyei Szervezete szervezésében. Komárom, 2006. április 28.

dr. Izsák É. – Nikitscher P. – Uzzoli A. – Váradi Zs.: A city átalakulásának társadalmi problémái Budapesten. A Magyar Regionális Tudományi Társaság IV. Vándorgyűlése Szeged, 2006. október 26–27.

2007

Váradi Zs: Város és környéke közötti konfliktusok a magyarországi nagyvárosi térségekben: „Régiók, kommunikáció, vidékfejlesztés” c. konferencia-nyári egyetemen, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar Szociológia és Kommunikáció Tanszéke, az MTA Veszprémi Területi Bizottságának Gazdaság-, Jog- és Társadalomtudományi Szakbizottsága, a Pannon Egyetem Nagykanizsai Telephelye szervezésében. Nagykanizsa, 2007. június 28-30.

Váradi Zs: Az idegenforgalmi fejlesztések szerepének értékelése a magyarországi nagyvárosi térségek versenyképességében. Konferencia a Magyar Turizmusföldrajzi Szimpóziumon, a Kodolányi János Főiskola, a Magyar Tudomány Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet,

valamint a Magyar Földrajzi Társaság szervezésében Budapest, Kodolányi János Főiskola, 2007. szeptember 7.

Várad Zs: A magyarországi nagyvárostérségek társadalmi konfliktusai: a város és környék ellentmondásai. Projektzáró nemzetközi konferencia az MTA Szociológiai Kutatóintézetének szervezésében „Várostérségek, térbeli társadalmi egyenlőtlenségek és konfliktusok Az európai versenyképesség térségi társadalmi tényezői” címmel. Budapest, MTA Székház, 2007. november 19.

2008

Várad Zs: Város és környéke közötti konfliktusok. Kerekasztal beszélgetés az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet Közép-dunántúli Kutatócsoportja és Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata által szervezett „Székesfehérvár a XXI. század elején – Helyzetkép – A továbblépés pillérei. Várostérségek, térbeli társadalmi egyenlőtlenségek és konfliktusok – Az európai versenyképesség térségi társadalmi tényezői” című NKFP kutatás eredményeihez kapcsolódóan. Hiemer-ház, Székesfehérvár, 2008. december 10.

2009

Zs Várad– J. Schuchmann: Guided walk in the Castle and the inner city. . 4Cities UNICA Euromaster in Urban Studies Budapest Excursion. Budapest. 2009. május 10-14.

Zs Várad– J. Schuchmann: Introduction to the second part of the scientific trip in Budapest.

4Cities UNICA Euromaster in Urban Studies Budapest Excursion. Budapest. 2009. május 10-14.

Várad Zs: Nagyváros és környéke konfliktusai Magyarországon. IX. Geográfus Doktoranduszok Konferenciája. Szeged, 2009. március 12-13.

Baráth G. – Várad Zs.: Generációk a nagyvárosi térben: együttélés és konfliktusok.. MTA Szociológiai Kutatóintézet, a Magyar Szociológiai Társaság és az ELTE Szociológia Tanszék által rendezett „1989-2009. Magyar Generációk” című tudományos konferencián. Budapesti Francia Intézet, 2009. május 28.

Várad Zs.: Klímaváltozás a térbeli-társadalmi viszonyok függvényében. Egy szociológiai kutatás eredményei. Előadás a Hulladék Munkaszövetség felkérésére. Budapest, HUMUSZ-ház, 2009. május 6.

Várad Zs.: A klímaváltozás társadalmi hatásai. Hasonlóságok és különbségek: Székesfehérvár és Budapest. MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet Közép-dunántúli Osztálya által szervezett Klímaváltozás – Társadalom – Várospolitikai című kerekasztal beszélgetésén. Hiemer-ház, Székesfehérvár, 2009. november 3.

Szirmai V. – Várad Zs.: A várostérségi versenyképesség társadalmi tényezői - Hogyan lehetnek a magyar nagyváros térségek versenyképesebbek? Társadalmi állapotrajzok. MTA Szociológiai Kutatóintézet, Jakobinus terem, Budapest. 2009. november 19.

2010

V. Szirmai – Zs. Várad – Sz. Kovács.: The preliminary programme for the excursion in Budapest 10-13 May 2010. 4Cities UNICA Euromaster in Urban Studies - Workshop - International Academic Board Meeting. University of Vienna. Bécs, 2010. április 16.

Várad Zs.: Changing processes between the cities and their surroundings. With or without? Vetenskapsfestivalen 2010. Göteborg, 2010. április 23.

Várad Zs.: Magyar tudósok Kőrösi Estje Polski Związek Kulturalny (Lengyel Kulturális Egyesület székháza). Göteborg, 2010. április 23.

Várad Zs: Changing Processes between the Cities and their surroundings suburbanization and conflicts. Regional Studies Association Annual Conference. Pécs, 2010. május 24-26.

Váradi Zs.: The sustainable or unsustainable territorial consumption, suburbanisation problems with the example of social conflicts. Consommations durables - mise en place d'un projet de recherche en sciences sociales. Seminar for the participant French and Hungarian researchers under the CNRS-MTA collaboration. 15-16 June 2010. Budapest, Institute of Sociology of HAS.

Viktória Szirmai (avec la participation Zsuzsanna Váradi): Introduction de la recherche et les premiers résultats. Les mécanismes sociaux déterminants les modèles des consommations territoriales. Consommations durables - mise en place d'un projet de recherche en sciences sociales. 5-6 Octobre 2010, Paris. Université Paris8.

Váradi Zs.: Moderator at „Urban Development and Planning in Western and Central Eastern Europe. Seminar of Junior Regionalists.” supported by the Austrian-Hungarian Action Association. 2nd-4th July 2010. Institute of Sociology of the Hungarian Academy of Sciences, Budapest

Váradi Zs: Sustainable consumerism and human communication. Human Dimension in Sustainable Development. Conference/Workshop. Budapest, October 13th. Office of the [Parliamentary Commissioner for Future Generations](#).

Szirmai V. - Váradi Zs.: Kompakt város-szétszórt város. A térfogyasztás társadalmi fenntarthatósági konfliktusai a budapesti városrégióban. A budapesti városrégió társadalomföldrajzi kihívásai”. Budapest a földrajztudósok szemével. Magyar Tudomány Ünnepe kiemelt rendezvény. 2010. november 8. MTA Székház, Budapest

2011

Váradi Zs. – Kovács Sz.: The Social and Territorial Aspects of Everyday Life, Public Service and Space Consumption in the Budapest Metropolitan Region. Sustainable Consumption, Production and Communication. Closing conference. Corvinus University of Budapest. Budapest, 21st January 2011.

Váradi Zs – Kovács Sz.: Magyar tudósok Körösi Estje. Polski Związek Kulturalny (Lengyel Kulturális Egyesület székháza) Göteborg, 2011. május 13.

Váradi Zs – Kovács Sz.: Creative cities and their public spaces in Europe. Vetenskapsfestivalen 2011. Göteborg University. Göteborg, 2010. május 14.

Váradi Zs – Kovács Sz.: Territorial Consumption Models – Urban sprawl – (Un)sustainability – Time for Anti-sprawl? ERSA Annual Conference University of Barcelona Barcelona, 29th August – 4th September.

Váradi Zs.: Urban Sprawl and its Spatial, Social Consequences in the Budapest Metropolitan Region. (presentation of the study by V. Szirmai – Zs. Váradi – Sz. Kovács – N. Baranyai – J. Schuchmann). Urban Sprawl in Europe - International conference and book publishing ceremony. Centre for Social Studies at the Hungarian Academy of Sciences, Országház street 30., Budapest, 18th November 2011.

POSZTER

Kovács, Sz. – Váradi, Zs. 'Time for anti-sprawl? Shapshots about urban patterns in the nine Hungarian metropolitan regions.' című poszter az 'Alliance for Global Sustainability Annual Meeting 2011' elnevezésű konferencián.

ÖSSZEFOGLALÁS

Értekezésemben Budapest és agglomerációjának kapcsolatrendszerét vizsgáltam. A téma aktualitását az indokolja, hogy a térségben jelentős változások történtek az elmúlt húsz év során a térbeli és társadalmi struktúrában, a települések közötti kapcsolatokban. Az 1989-90-es politikai rendszerváltozás, valamint az évtized során kibontakozott modernizációs folyamatok társadalmi és gazdasági hatásokkal jártak együtt, mindemellett **a városfejlődésben is új korszak** vette kezdetét, a szuburbanizáció tömegessé vált a térségben. A fenti folyamatok átalakították a fővárosnak a környékével való viszonyát, ennek következtében **új típusú problémák és ellentétek** jelentek meg Budapest és agglomerációja kölcsönhatásában.

Ehhez kapcsolódóan a célom volt megvizsgálni, hogy **milyen konkrét hatótényezők okozták** ennek a viszonynak a változását: a társadalmi-gazdasági változások és szuburbanizációs folyamatok felerősödése, vagy pedig az adminisztratív-közigazgatási és szabályozási, kiemelten az 1990. évi helyi önkormányzatokról szóló törvény hatásai befolyásolták a kapcsolatrendszer alakulását. Továbbá célom volt feltárni, hogy **milyen típusú ellentétek** jöttek létre Budapest és agglomerációja között. Célom volt egy olyan ideális kooperációt megvalósító modell kidolgozása, amely az összes hatótényező, tapasztalatok figyelembevételével kijelöli Budapest és környéke számára az együttműködések és irányok legfontosabb ismérveit, javíthatja a térség településeinek kölcsönhatásait.

A kutatás során **elméleti és empirikus** módszereket is alkalmaztam. A kapcsolatrendszert kialakító hatótényezők közül, az önkormányzati törvény hatásainak feltárásához szakirodalmi elemzést készítettem, míg a társadalmi, gazdasági változások bemutatásához statisztikai elemzéseket. A módszerek közül kiemelhetők a döntéshozókkal készített mélyinterjúk, valamint kérdőíves felmérés, amelynek eredményeiből a **konkrét térségi ellentmondások** feltárására került sor. Továbbá európai nagyvárosi együttműködések példáit, a Budapesti Agglomerációra vonatkozó koncepciókat valamint kreatív és játékelméleti módszereket ismertettem, amelyek hasznosak lehetnek a kapcsolatok javítására.

Az eredmények alapján olyan modellt fogalmaztam meg, amely legfontosabb eleme az, hogy **térségi szemléletre épít, nem pedig egy általános együttműködési sémára**. Vagyis arra, hogy figyelembe veszi a létrejött társadalmi-gazdasági különbségeket, Budapest és

környéke egyenlőtlenségi viszonyait. Ezzel együtt szükségesek a szabályozások, koncepciók – egyfajta „felülről” történő ellenőrzés – és ezzel együtt „alulról” történő építkezésként, vagyis a települések, az ottani szereplők közös céljainak megfogalmazása, ennek érdekében szerveződése, valamint az ebben rejlő külső lehetőségek (például pályázatokban való részvétel) kiaknázása, vagyis egy többtényezős kooperációs modell elemeinek együttes figyelembevétele.

SUMMARY

In my thesis I examined different relations of Budapest and its agglomeration. The actuality of topic comes from the significant changes in spatial and social structure and in inter-municipal relations of Budapest Metropolitan Region. The political, economic and social transition in the years of 1989-90 and the modernization processes during the last decades were accompanied with social and economic effects, however **a new stage began in urbanization**, the suburbanization became massive in the region. These developments transformed the relationship of the capital with its periphery, resulting in **new types of problems and conflicts**.

In this context, the main research objective was to determine **what specific factors caused** the transformation in this relationship: the socio-economic changes or the changes in legal background (especially the effects of the Act of Local Government, No. LXV. 1990) resulted in so? My further aim was to discover **what types of conflicts** emerged between Budapest and its agglomeration. My goal was to elaborate an ideal cooperation model which can appoint the most important criteria of co-operations and directions for Budapest and its surrounding by taking account of all relevant factors and experiences.

During the research I used **theoretical and empirical methods**. Among the factors which shaping the relationship, to reveal the effects of local government act I carried out literature analyzes, to demonstrate the social and economic changes I produced statistical analyzes. From the variety of methods the interviews and surveys could be extracted which results revealed the specific regional conflicts. In addition, I presented cooperation examples from other large urban areas in Europe, as well as concepts for the Budapest Metropolitan Region, finally creative and game theory methods that may affect positively the improvement of those relations.

Based on the results, I defined a model which most important element is that: it **builds on regional approach rather than on general co-operation schema**. In other words, it takes into account the established socio-economic differences, the inequality conditions of Budapest and its surrounding. Along with, regulations and concepts are also necessary – as a kind of ‘top-down’ control - and with them a ‘bottom-up’ construction too, namely the wording of common purpose by settlements and local actors plus an organization to this end, and the usability of potential external opportunities (for example, to participate in applications), so that combined elements of a multi-factor cooperation model.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Először is két olyan személynek szeretném megköszönni rengeteg segítségét és az utolsó pillanatig is kitartó türelmét, akik nélkül ez a munka nem jöhetett volna létre.

Elsőként Dr. Izsák Éva témavezetőmnek, aki az utolsó pillanatig türelemmel volt irántam, és hasznos tanácsokkal látott el. Neki köszönhetem azt, hogy elindított a kutatói élet irányába, hiszen ha egyetemi éveim alatt, a Településszociológia kurzuson nem interaktív órát nekünk, akkor biztosan nem lennék itt.

Másodsorban Dr. Szirmai Viktória professzor asszonynak szeretném megköszönni azt, hogy érdekes és a témához kapcsolódó kutatásokban biztosított részvételi lehetőséget és önálló munkát az MTA Társadalomtudományi Központ Szociológiai Intézetében, mivel kevés fiatal kutatónak adatik meg. Köszönöm szakmai és lelki támogatását, tanácsait és hogy hitt a munkámban.

Köszönöm mindkettejüknek azt, hogy vidéki révén megszerettették velem a nagyvárosokat, Budapestet, annak érdekességeit, és felfedték számomra a kutatói élet lényegét, az alkotás lehetőségét.

Végül szeretett Szüleimnek, Testvéreimnek, rokonaimnak, valamint barátaimnak, szakmabeli kedves ismerőseimnek, kolléganőimnek is köszönöm, hogy mindig mellettem állnak és rengeteg jótanácsot, szeretetet, kitartást és erőt adtak tanulmányaimhoz és az értekezés megírásához.