

SZABÓ TAMÁS

# A fővárosi agglomeráció szabályozási, közpolitikai és közigazgatási dimenziója a rendszerváltás óta

## II. rész

*The dimensions of regulation, public  
administration and public policy of the  
agglomeration of the capital since regime change*

### Part 2

•

SZERZŐ:

Szabó Tamás, főiskolai docens, Milton Friedman Egyetem Nemzetközi és  
Politikatudományi Tanszék, szabo.tamas978@gmail.com

Jel-kód: N90

**Kulcsszavak:** önkormányzati együttműködés • funkcionális nagyvárosi térség  
• helyi közszolgáltatások • város politika

**Absztrakt:** A budapesti agglomeráció közpolitikai és közigazgatási vonatkozásairól szóló tanulmány második részében felvázolunk a napjainkra kimutatható alapvető gazdasági és társadalmi paramétereket. Az ezekből kirajzolódó közpolitikai konfliktuskonténer átfogó jelleggel kijelöli a legfontosabb tennivalókat. Megfogalmazásra kerülnek különböző közpolitikai ajánlások többek között az építési igazgatás, az egységes várostérségi közlekedési rendszer, a környezet- és klímapolitika, a vízgazdálkodás, szükséges térségi ipari parki stratégia, valamint hatékony várostérségi kapacitástervezés olyan well-being területeken, mint a szociális és egészségügy.

A szerző reménye, hogy a tanulmány érdemi módon tud hozzájárulni a budapesti agglomerációról szóló szakmai dilemmák megvitatásához.

*AUTHOR:*

*Tamás Szabó, college associate professor, Milton Friedman University Department of International and Political Studies, szabo.tamas978@gmail.com*

*Jel-code: N90*

**Keywords:** *inter-municipal coordination • functional urban area • public local services • urban policy • policy recommendations*

**Abstract:** *In this second part of the study about public policy and public administration aspects of Budapest's urban areas, we outline the economic and social parameters. The comprehensive public policy container from these parameters may show us the most important tasks. Some policy recommendations are formulated on different policy themes as agglomeration construction administration, unified public transport system in suburban area, environmental and climate policy, water supply and sanitation policies, needing on regional industrial park strategy and efficient capacity planning on well-being (for example social and health care).*

*The expectation of the author is to add to professional dilemmas about Budapest agglomeration zone in a significant way.*

## FŐVÁROSI AGGLOMERÁCIÓS KONFLIKTUSKONTÉNER NAPJAINKBAN

A hazai önkormányzati rendszerre és működésükkel kapcsolatban több elismert hazai szerző is használta az elmúlt évtizedekben a nemzetközi szakirodalomból kölcsönzött közpolitikai konfliktuskonténer kifejezést (Ágh, 2005; Vigvári, 2010). Akkor beszélünk önkormányzati konfliktuskonténerről, amikor a felhalmozódott problémák feloldásához és közpolitikai kezeléséhez önmagában már nem elegendő a települési önkormányzatok, mint közvetlen érintettek, hanem felsőbb szintű országos kormányzati, törvényhozási szintű jogalkotási-szabályozási beavatkozás szükséges. Ahhoz, hogy a fővárosi agglomerációs közpolitikai konfliktuskonténert elemeire bonthassuk, érdemes felvázolni azokat az objektív, elsősorban társadalmi-demográfiai és közigazgatási, közpolitikai szabályozási tényeket – s vele különböző anomáliákat –, amelyek immár napi szinten táplálják a diszfunkciókat s vele a konfliktuskonténert.

Mindenekelőtt fontos, hogy rögzítsük a területi kereteket. A jogszabályi lehatárolás szerint Budapesten kívül további 80 település tartozik a hivatalosan meghatározott fővá-

rosi agglomerációhoz – ez a településlista már a 2005-ös budapesti agglomerációs törvényben meghatározásra került.<sup>1</sup> Ezzel kapcsolatban a jelenleg hatályos jogszabály a 2018. évi CXXXIX. törvény Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési terveiről, amely 8. melléklete a Budapesti Agglomeráció területi mérlegéről Budapest mellett továbbra is ugyanazt a 80 települést tartalmazza. Ugyanakkor a 2018. évi CXXXIX. törvény 92. § (1) szerint „Az e törvény hatálybalépése előtt elfogadott településrendezési eszközöket a Budapesti Agglomerációhoz tartozó települések esetében 2021. december 31-ig kell felülvizsgálni és szükség esetén módosítani”.

Jelen pillanatban nem tudunk arról közelebbit, hogy éppen hol tart ez a felülvizsgálat, miközben egyre inkább nyitott kérdés, hogy az egyes ágazatpolitikák, közfeladatok és közszolgáltatások tekintetében mit is tekinthetünk Budapest valódi vonzaskörzetének – legyen az egészségügyi szolgáltatások, közlekedési hálózat és közösségi közlekedés vagy a meghatározó közüzemi infrastruktúrák (hulladékgazdálkodás, vízszolgáltatás stb.).

Egyre inkább látható, hogy Budapest valódi vonzaskörzete esetenként már jóval túlmutat nemcsak az említett agglomerációs települési körön, de magán Pest megyén – érintve akár Kecskemétet, Székesfehérvárt, Gyöngyöst vagy Szolnokot. Eme nyilvánvaló dilemma ellenére jelen tanulmányban az egységes területi értelmezés és elemzés érdekében maradtunk az eredeti településlistánál (Budapest + 80 városkörnyéki település).

## Folyamatosan bővülő lakónépesség és szűkülő intézményrendszer

Bálint Lajos és Gödri Irén 2015-ben megjelent, a rendszerváltás utáni demográfiai folyamatokat összegző tanulmányukban mutattak rá, hogy az 1990-es és 2000-es években a hazai belföldi vándorlás döntően a központi régió (a főváros és Pest megye) felé irányult – a csúcsev 2007 volt, amikor a régió egy év alatt 15.000 fős többlettel zárt. Ugyanakkor, amíg a központi régióon belül döntően a várost körbe ölelő agglomerációs települések lakosságának növekedett, addig Budapestet 1990 és 2009 között egyértelműen negatív vándorlási egyenleg jellemezte – minden évben csökkent a fővárosban regisztrált lakosság. A statisztikai-tervezési régiók között messze a közép-magyarországinál volt tapasztalható a leginkább masszív vándorlási többlet, a régióon belül pedig a Budapestre az agglomerációba (annak is elsősorban a belső gyűrűjébe) tartó migráció, kiköltözés.<sup>2</sup> A főváros népessége 2000-ben csökkent legnagyobb mértékben, 18.000 fővel, az elvándorlók túlnyomó része a közvetlen környező agglomerációs településeken jelent meg.

A két évtizedes csökkenés után a 2010-es évek első felében Budapest mérsékelt népességnövekedése volt megfigyelhető: 2014-ben már 5400 fős migrációs nyereséget mutattak a statisztikák. Ennek legfőbb okai a szakértői vizsgálatok szerint az egyre inkább telítődő agglomerációban érzékelhetővé váló közlekedési nehézségek (a nagyarányú napi szintű ingázás miatti mindennapos közlekedési dugók Budapest bevezető útjain), illetve a budapesti belső kerületekben a 2010-es évekre meglóduló tömbrehabilitációk és lakópark-építkezések álltak. Nemzetközi összehasonlításban napjainkra Budapest Közép-Európa egyik kiemelkedően vonzó kulturális és szórakoztató centrumává vált, amit a különböző belső kerületi városrekonstrukciók, tömbrehabilitációs beruházások nagymértékben erősítettek, így nem meglepő, hogy a fővárosba való visszaköltözés egyre több Budapest környéki

településen élő tizenéves és fiatal felnőtt számára jelenik meg perspektivikus óhajként. Másik oldalról az agglomerációs települések lakosság növekedését a 2010-es években már egyre nagyobb mértékben táplálta a vidéki megyék irányából tapasztalt belső migráció (Bálint – Gödri, 2015).

Közjogi-, területszervezési oldalról ezt a roppant agglomerációs irányú lakosságexpánziót a nagypolitika is „elismerte”, így Pest megyében országos szinten a legjelentősebb térségi várossá nyilvánítási folyamat zajlott le a rendszerváltás óta. A várossá nyilvánítási adatok szerint 1990–2015 között 41 db várossá nyilvánítás történt Pest megyében; közvetlenül a fővárosi agglomerációban pedig 30 olyan település található, amely az elmúlt negyedszázad során szerezte meg a városi címet. A várossá nyilvánítás feltételeinek jelentős jogi szigorítása történt meg ugyanakkor 2015-ben<sup>3</sup> (Szabó, 2015). A jogszabályi szigorítás óta mindössze 2 várossá nyilvánítás történt meg az országban, ezek közül az egyik a Pest megyei Kiskunlacházán volt 2021-ben.

A KSH az ezredforduló után több alkalommal is készített önálló statisztikai kiadványt a hazai agglomerációs folyamatokról, legutóbb 2014-ben. A Budapest és agglomerációjára vonatkozó specifikum, hogy bizonyos mutatók terén az országos átlaghoz képest látványosan pozitívabb társadalmi és gazdasági paraméterek jellemzők.<sup>4</sup> A térségi közúthálózat meghatározó eleme a Budapestet sugarasan körbe ölelő M0 autópályát, amely az autópályákról a főváros irányába érkező átmenő forgalmat „tereli el” Budapestről, ezzel tehermentesítve a fővárost, párhuzamosan viszont egyre nagyobb közlekedési (és környezeti) terhelést rakva az agglomerációra. A közösségi közlekedés várostérségi aspektusát tekintve mindössze 8 olyan agglomerációs település volt, amelyet nem érintett a Budapesti Közlekedési Vállalat valamely járata (KSH, 2014).

Rendkívül látványos Budapest és a környező települések korösszetétele közötti különbség: amíg a fővárosban másfélszer annyi 65 évesnél idősebb lakos volt, mint gyermekkorú; az agglomerációban már magasabb volt a gyermekek aránya az időskorúaknál 2014-ben – igazolva a fiatal gyermekes családok nagyarányú agglomerációs irányú kitelepülésének jelenségét. A lakásépítési hullámoknak köszönhetően az országos átlaghoz képest Budapesten 2001–2011 között mintegy 10%-al, a szuburbán régióban kb. 25%-al bővült a lakásállomány (KSH, 2014 34-39.).

Egyre kiterjedtebbé vált a főváros körüli települések intézmény-, és a helyben biztosított közszolgáltatások rendszere. A 2010-es évekre az agglomerációs települések túlnyomó többségében megtalálható volt óvoda, általános iskola, postai szolgáltatás, egészségügyi alapellátás (házi orvos / gyermek házi orvos / fogászat). Közvetlen banki szolgáltatás már az agglomerációs települések háromnegyedében elérhető volt, illetve több településen működött valamilyen felsőoktatási képzés (Piliscsaba, Vác, Pécel, Gödöllő). Ugyanakkor az agglomerációs települések bővülő intézményhálózata és közösségi szolgáltatási rendszere ellenére továbbra is jelentős maradt a fővárosi intézményi szolgáltatások igénybevétele – mint szolgáltatási „spill-over” – az agglomerációban élők részéről, különösen a budapesti bölcsődék<sup>5</sup> és középiskolák feladatellátásánál volt ez a leginkább pregnáns (KSH, 2014).

## A fővárosi agglomeráció jelene és a jövőbeli kilátások

A budapesti agglomerációt alkotó települések összlakossága folyamatosan növekszik, ez az expanzió idestova négy évtizede az egyik leginkább konstans térbeli és társadalmi folyamattal Magyarországon. A népességnövekedést nemcsak a Budapestről évtizedek óta kiköltözők, hanem immáron az ország más vidéki részeiből való felköltözők (ingatlanvásárlás vagy lakásbérlés révén) is egyre nagyobb mértékben táplálják. A 2010-es évek első felében évtizedek után néhány évig tapasztalható volt a főváros lassú népességyarapodása, de a statisztikák szerint immár fél évtizede ismét csökken Budapest lakossága. A teljes fővárosi agglomeráció (Budapest és a településgyűrűt alkotó 80 település) lakossága már a 2010-es évek közepén meghaladta a 2,5 milliós összlakosságot a KSH 2014-es agglomerációs kiadványa szerint. Az Eurostat 2021. márciusi adatközlésében<sup>6</sup> pedig már azt láthatjuk, hogy Budapest és agglomerációja (mint egységes funkcionális városrésztér – *functional urban area*) elérte a 3 millió lakost a mintegy 9,7 milliós Magyarország népességéből. Eközben az ország teljes lakossága 1980 óta évről-évre folyamatosan csökken elsődlegesen a természetes fogyásnak köszönhetően, a 2020–2021-es koronavírus-járvány egészségügyi hatásai pedig még inkább erősítették a természetes halálozás mértékét (pl. hosszú időszak után először csökken a magyarok várható élettartama).

Az országosan tapasztalt általános népességfogyás, illetve azzal párhuzamban az agglomeráció jelentős népességexpanziós folyamata a különböző előrejelzések szerint megállíthatatlan lesz a következő évtizedekben is. Az elmúlt évtizedben több olyan szakmai-tudományos tanulmány, szimulációs népesség-előrejelzés is született, ami hangsúlyosan látja a főváros és környéke speciális helyzetét az országban belül. Tagai Gergely az MTA Közgazdasági és Regionális Tudományi Kutatóközpont munkatársának 2015-ben napvilágot látott tanulmánya tartalmazott egy 2051-re szóló járási népességelőrejelzést, lakossági szimulációt – ez drámai eshetőségekkel számol már a XXI. század közepére. Az országban folytatódó általános népességfogyás keretében radikálisan felgyorsul a hátrányos helyzetű vidéki járáások népességcsökkenése jó néhány esetben akár a 2011-es lakosság 30-50%-os fogyását prognosztizálva, miközben a leglátványosabb expanzió még inkább a fővárost övező agglomerációs térségre összpontosul. Gyakorlatilag az összes agglomerációs járásban 15-30%-os népességnövekedés várható, miközben Budapest lakossága előreláthatóan stagnálni vagy kismértékben csökkeni fog (Tagai, 2015).

Obádovics Csilla és Tóth G. Csaba 2021-es közös tanulmánya az ország demográfiai állapotáról és kilátásairól még inkább megerősíti Tagai, Bálint-Gödrö, valamint a KSH 2014-es agglomerációs kiadványának téziseit. A KSH adatai szerint a 2001-es népszámlálástól számított két évtized során hazánk lakossága közel félmillióval csökkent (egészen pontosan 470 ezer fővel). Az évenkénti átlagos 35-40 ezres lakosságszám-csökkenés alapvetően a természetes népességfogyással<sup>7</sup> volt magyarázható, 2020-ban azonban a COVID-19 koronavírus hatására ez elérte a mínusz 50 ezer főt. Területi szempontból az ezredforduló óta a vidéki statisztikai régiókban egységesen jelentős lakosságsökkenést mutatnak a statisztikák – ezek közül a leginkább látványos Észak-Magyarországon, ahol 2001–2021 között 184 ezres a veszteség –, addig a Budapest és Pest megyét magába foglaló Közép-Magyarországon 216 ezer fővel gyarapodott a lakosság száma. A másik nagyon fontos demográfiai trend az

öregedő társadalom: ennek az indikátora a száz aktív korúra jutó időskorúak száma, ami a jelenlegi 30-ról 2050-re 47-re fog növekedni az előrejelzések szerint, ez a legkevésbé éppen Közép-Magyarországon fogja érzékeltetni a hatását, ahol 41 időskorú/100 aktív korú lesz a várható mutató (Obádovics – Tóth, 2021).

A koronavírus-járvány miatt időben elcsúszott országos népszámlálásra 2022 második felében került sor, 2023 tavaszán már közlésre kerültek a fontosabb területi statisztikák a KSH részéről. Tovább folytatódott a megelőző évtizedek demográfiai trendje, az ország összlakossága folyamatosan csökken, a 2011-es népszámlálás adataihoz képest mintegy 333 ezer fővel – ebből a halálozások száma 464 ezerrel haladták meg a legutóbbi népszámlálás óta az elveszületések számát, ez a brutális mértékű csökkenést tompította a 131 ezer fős, többségében a környező országokból érkező bevándorlási többlet.<sup>8</sup>

Ami a legutóbbi népszámlálás területi adatait illeti, Budapesten és 17 megyében csökkent a népesség a megelőző évtized során – legnagyobb mértékben Békés vármegyében,<sup>9</sup> 13%-al. Mindössze két megyében mutatható csak ki lakosságszám-növekedés, Győr-Moson-Sopron, valamint Pest vármegyében – ez utóbbiban azonban 10%-os volt a növekedés, statisztikailag is igazolva a korábban elmondottakat.<sup>10</sup>

## A fővárosi agglomerációs konfliktuskonténer elemei

Látható, hogy az elmúlt egy-másfél évtizedben a korábban már megismert agglomerációs nehézségek, diszfunkciók, közpolitikai konfliktusok még koncentráltabban jelentkeztek, mint 2010 előtt. A főváros környéki térség lakosság növekedése fokozódik, ez jelentősen erősítette többek között az átalakított építéshatósági szabályozás miatt még inkább fokozódó ingatlanpiaci- és lakosságexpanziót; az M0-ás körgyűrű mentén folyamatosan burjánzó zöld- és barnamezős vállalati beruházásokat (céges telephelyek, kereskedelmi egységek, logisztikai bővítések). Egyre nyilvánvalóbban láthatóak a lakossági és gazdasági expanzió negatív közgazdasági, intézményi és közpolitikai externáliái, ezek a következők:

1. Az eredetileg jóval kisebb lakosságra tervezett települési közüzemi infrastruktúrák (víz, szennyvíz, hulladék, közutak stb.) egyre kevésbé bírják megfelelni a nagymértékű és folyamatos lakosságbővülésből fakadó kihívásnak.
2. Éleződnek a konfliktusok az intenzív gazdasági (ipari és szolgáltatói) igények, valamint a lakossági érdekek (minél alacsonyabb zaj- és környezeti terhelés, kiszámítható közúti közlekedés) között, ennek eklatáns példája a Göd környéki grandiózus Samsung beruházáshoz köthető környezeti és munkavédelmi problémahalmaz.<sup>11</sup>
3. A fővárosba történő napi szintű oda-vissza ingázás és az elővárosi közlekedés nehézségei (a forgalmi dugóktól gyakran „beálló” M0; a közösségi közlekedés kapacitáshiánya; P+R és B+R parkolók hiánya; megnövekedett menetidők stb.).
4. A települési önkormányzati fragmentációból („egy település egy önkormányzat” elv) közvetlenül adódó közigazgatási szétaprózottságot hatékonyan és integrált jelleggel kezelni képes intézmények és koordinációk hiánya – pl. nincs egységes, a fővárost és az agglomerációs településeket tömörítő várostérségi közlekedési és fejlesztési intézményi struktúra.

5. A 2010 előtti integrált várostérségi intézményi kísérleteket (Budapesti Közlekedési Szövetség; Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács) 2010 után a kormányzat „elengedte”, a fővárosi régió fejlesztéspolitikáját egyre inkább a központi kormányzati centrumból dominálták, amihez politikai értelemben „asszisztált” a 2010–2019 között regnáló kormánypárti Tarlós-féle városvezetés. A 2019-es őszi önkormányzati választás eredménye (a baloldali ellenzék előretörése a fővárosban és a kerületekben; Karácsony Gergely főpolgármestersége stb.) pedig megnyitott egy korábban nem tapasztalt mértékű kormány-főváros politikai természetű konfliktuskonténert, ez a direkt politikai konfliktus a meghatározó idestova négy éve.
6. Egyre látványosabbak a Budapest környéki agglomerációs településeken a már ott élő lakosság, valamint a térségbe betelepülni szándékozók közötti érdekkonfliktusok. Ezek a látens vagy esetenként már nyílt ellentétek hatnak a Budapest környéki önkormányzatok stratégiai fejlesztési irányaira, s vele a települési szakpolitikákra, ügyekre – pl. önkormányzati tulajdonú telekgazdálkodás; közüzemi infrastruktúra-tervezés; a települési adók a helyi adórendszerben; szociális szolgáltatások és időspolitika alakítása; helyi gazdaságfejlesztés; települési környezetpolitika.
7. A COVID-19 koronavírus-járvány fontos jelzés, hogy a nagyvárosi térségek több szempontból (pl. népegészségügy, katasztrófavédelem) jobban kiszolgáltatottak lehetnek az előre nem látható radikális külső eseményeknek, kríziseknek. A helyi települési és térségi reziliencia a közigazgatásilag fragmentált, de a funkcionális és sokszor morfológiai tekintetben is egységes<sup>12</sup> nagyvárosi térségek esetében szintén felértékeli az egységes várostérségi válságkezelés szükségességét.

## JAVASLATOK A FŐVÁROSI AGGLOMERÁCIÓS KONFLIKTUSKONTÉNER KEZELÉSÉRE

Ebben a fejezetben a korábban felvázolt fővárosi agglomerációs konfliktuskonténerhez megfogalmazott szakpolitikai javaslatok olvashatóak. Fontos leszögezni, hogy az általános várostérségi problémák mellett világosan láthatóak az egyes agglomerációs szektorok sajátos speciális problématerképei – pl. Pest megye külső térségeiben, településein tapasztalt jelentősebb mértékű szociális nehézségek (szegénység, munkanélküliség, romák helyzete), mint a közvetlen Budapesttel határos gazdagabb, jobb infrastruktúrájú településeken. Nem erősíti a jövőbeli tervezést a széttartó területi államigazgatási és politikai térszerkezet sem: időnként akár látványos eltéréseket tapasztalhatunk az államigazgatási járások, az országgyűlési egyéni választókerületek, a Pest megyei közoktatási tankerületek és egyéb szakigazgatási területi struktúrák között.<sup>13</sup> Ezek figyelembevételével 7 olyan konkrét közpolitikai ügy (*policy issue*) és megoldási javaslat született, ami általánosan értelmezhető és reményeink szerint alkalmazható a teljes fővárosi agglomerációra.

## Egységes agglomerációs közlekedési rendszer

A Budapesti Közlekedési Szövetség „elhalálózása” után több mint egy évtizeddel az integrált várostérsgégi közlekedésszervezés szükségé aktuálisabb, mint valaha. Az agglomerációs létforma alapja a Budapest és a szuburbán települések közötti napi szintű foglalkoztatási,<sup>14</sup> iskolai, szolgáltatási, szabadidős- és szórakozási célú közlekedési ingázások. Az elmúlt közel négy évtized során a főváros környéki településeken tapasztalt roppant betelepülési expanzióra a térségi és országos közlekedéspolitika csak megkésve tudott reflektálni. Ugyanakkor kétségtelen, hogy az elmúlt 10-15 évben jelentős közúti és vasúti fejlesztések zajlottak a térségben: az M0 nyomvonalának folyamatos bővítése és a meglévő szakaszok felújítása; alsóbbrendű utak építése, rekonstrukciója; az ún. zónázó elővárosi vasútvonalak kialakítása több szakaszon.

A különböző statisztikai előrejelzések alapján – még az esetleges adminisztratív beavatkozások (pl. lakóingatlan építkezési engedélyezési gyakorlat megszigorítása) ellenére is – a fővárosi agglomeráció népessége biztosan növekedni fog belátható időn belül. A további várható népességnövekedés miatt a teljes várostérsgég nemzetgazdasági pozíciója (GDP-hez való hozzájárulás, foglalkoztatottság stb.) szintén erősödni fog, így az agglomerációs közlekedési nehézségek kezelése nemcsak térségi, hanem országos szintű nemzetgazdasági és átfogó társadalmi érdek. Számos közlekedésfejlesztési ötlet, javaslat fogalmazódott meg az elmúlt években, ebben a kormányzat és a politikai pártok mellett aktívak voltak az érintett önkormányzatok, valamint különböző civil, szakmai szervezetek. Így az elővárosi vasúthálózatfejlesztés<sup>15</sup> mellett egyre hangsúlyosabb a forgalmas városkörnyéki települések átmenő autóforgalmának csökkentése forgalomcsillapítás révén; a belső elkerülő, ún. menekülőutak építése különösen az egyes ipari parkkal rendelkező térségekben tűnik égetőnek (pl. Szigetszentmiklós, Fót); a kerékpáros közlekedés bővítése az agglomerációban. Továbbra sincs egységes forgalomcsillapítási struktúra a teljes budapesti várostérsgég szintjén – helyette egyszerre van jelen a BKV, a Volán vállalatok, valamint a MÁV-HÉV. A bevezető autópályák mentén továbbra is hiányoznak nagykapacitású P+R parkolók.<sup>16</sup> Lassan két évtizedes elképzelés a dunai hajózás integrálása a városi és agglomerációs közösségi közlekedésbe. A hajózás szerepének növelésével csökkenthető volna a belváros és a rakpartok közötti forgalma. Ezt már megfogalmazta a Főváros Önkormányzat által 2013-as Budapest 2030, illetve a 2021-ben elfogadott Budapest 2027 Integrált Városfejlesztési Stratégia is, de a pandémia miatt érdemi előrelépés, kezdeményezés nem történt ezen a téren sem.

Több nemzetközi, Budapestet érintő vasútberuházás van folyamatban (így a Belgrád-Budapest gyorsvasút vagy a még csak tervezési fázisban lévő Varsó-Budapest nagysebességű vasútvonal)<sup>17</sup>, ami jelentősen érint agglomerációs településeket, ezzel kapcsolatban történtek az elmúlt 2-3 év során önkormányzati tiltakozások, helyi lakossági aláírásgyűjtések.

A reggeli és délutáni közlekedési csúcsok, forgalmi dugók, ingázási boom-ok kezelésére lehet alkalmas eszköz az elnyújtott szakaszos munka- és iskolakezdés ösztönzése Budapesten és az agglomerációs településeken (adókedvezmény, pályázati támogatás munkahelyi mobilitás tervezésére és intézkedésekre stb.).



## Egységes agglomerációs környezeti és klíma, valamint vízellátási stratégia

A jelentős lakossági expanzió és az agglomerációs települések népességnövekedése látványosan elválik a települési közüzemi infrastruktúrák állapotától, mennyiségi és minőségi paramétereitől. A lakossági betelepülés, illetve a terjeszkedő ipari, szolgáltatási beruházások (ipari parkok; SAMSUNG beruházás stb.) jelentősen megnövekedett környezeti terhelést eredményez a teljes várostérségben, ami csak tetézi a klímaváltozás egyébként is káros hatásait, mint az egyre gyakoribb nyári hőhullámok, az időben egyenlőtlenül eloszló, hirtelen lehulló nagy intenzitású csapadékok (villámárvizek), az emberi beavatkozás (pl. beruházások, illegális hulladéklerakók) miatt csökkenő biodiverzitás. A klímavédelem területén a 2019-ben hivatalba lépett új fővárosi vezetés (Karácsony Gergely főpolgármester) hangsúlyosan igyekszik proaktív lenni – kapcsolódó intézkedés volt a bevezetett klímavédelmi veszélyhelyzet vagy a társadalmi, politikai vitákat is bátran vállaló egyéb kezdeményezések – pl. nagykörúti biciklisávok kialakítása.

Az agglomerációs településeken egyre nagyobb problémát jelent a magas egy főre jutó háztartási vízhasználat, aminek a globális éghajlati változások (nyári hőhullámok) mellett olyan profán emberi, társadalmi okai vannak, mint az új lakóparkokban felállított kerti medencék, jakuzzik jelentős vízigénye. Az elmúlt években egyre több alkalommal került sor vízhasználati, locsolási korlátozásokra a főváros környéki településeken (pl. Pécelen 2021-ben), ezeket polgármesterek rendelik el általában a vízszolgáltatók kérésére. Budapest Főváros Önkormányzata 2021 tavaszán fogadta el Budapest Fenntartható Energia- és Klíma Akciótervét (SECAP),<sup>18</sup> amely több konkrét vállalást is tartalmaz – pl. mitigációs (karbonsemlegességi, ÜHG-kibocsátás csökkentési) célok. A fővárosi SECAP beszél olyan környezeti ártalmakról, amelyek alapvetően Budapesten kívül keletkeznek, de negatív hatásuk eléri a fővárost – pl. a fővárosi pollen tartalmú allergén anyagok 80%-a érkezik az agglomerációs térségből fa- és egyéb szilárd energiahordozóval történő fűtés, avarégetés révén.

A nagymértékű lakossági és gazdasági telephely-expanzióknak köszönhetően az elmúlt évtizedek során látványosan csökkent és romlott a főváros térségében a természetes élőhelyek (flóra és fauna) mennyiségi és minőségi állapota – pl. terület lecsapolások; csökkenő zöldterület felhasználás. A térségben megnövekedett beépített területek és burkolt felületek, valamint a klímaváltozás hatására egyre gyakoribb a nagy intenzitású csapadékok miatti villámárvizek és elöntések, ezek jelentős anyagi károkat, baleseteket és közlekedési, illetve ellátási nehézségeket okoznak. Komoly nehézséget jelent, hogy amíg a 1995. évi LVII. törvény a Vízgazdálkodásról települési önkormányzatok feladatáknak jelöli meg a csapadékvíz gazdálkodást (Budapesten a Fővárosi Önkormányzat), ehhez kapcsolódó finanszírozást az önkormányzatok nem kapnak, másrészt a 2011. évi CCIX. víziközmű szolgáltatásról szóló törvény szerint a víziközmű szolgáltatóknak<sup>19</sup> is csupán másodlagos tevékenysége az elkülönített csapadékvíz-elvezető rendszerek működtetése, a csatorna-használati díjban pedig a csapadékvíz-elvezető hálózat működtetésére nincsen fedezet.

A budapesti várostérségben tapasztalt környezeti és vízgazdálkodási nehézségekhez szintén az integrált (a Kormány, a Főváros, Pest Megyei Önkormányzat és az agglomerációs településeket egyaránt bevonó) közpolitikai kezelés ajánlott, aminek az alapja egy ún. fővárosi agglomerációs környezeti és vízellátási stratégia volna, amely egyszerre tar-

talmazhatna input és megcélzott output indikátorokat, a levegőminőséghez és konkrét klímavédelmi célokhoz kötött együttműködési paktumokat (benne ösztönzőkkel és kötelezettségekkel) az érintett szereplők részvételével. A stratégia külön nevesített alprogramokra épülhetne, mint klíma és levegőminőségi, víz- és csapadékgazdálkodási, biodiverzitási, napenergia, pollenirtási, szén-dioxid elnyelési, zajvédelmi vagy elektromobilitási elnyelési alprogramokra.

## Egységes fővárosi agglomerációs ipari park stratégia

Az ipari parkok egyrészt pozitív jelleggel munkahelyeket teremtenek a főváros környéki szuburbán településeken, másrészt erősítik a településközi (pl. éppen a fővárosból kifelé irányuló) foglalkoztatási ingázás jelenségét, ami a városkörnyéki településeken az alapvető magán- és közszolgáltatások iránti lakossági igényt (kereskedelem, egészségügy, szórakozás- és szabadidő) erősíti közvetett módon. A közel 200 magyarországi ipari park közül 5 db található Budapest közigazgatási területén és 19 a fővárosi agglomeráció településein. Kétségtelenül az ipari parkok jelentik a fővárosi agglomeráció gazdasági ütőerét és potenciálját a foglalkoztatottak, illetve az ipari termelés, logisztika területén. A nyilvánvaló pozitív hatások (munkahelyteremtés stb.) mellett az ipari parkok jelentős többletterhet jelentenek a mikrotérégi közúti közlekedés, valamint a környezeti terhelés számára.

Az állam 2015 óta igyekszik erőteljesen jelen lenni az ipari parki szektorban. Az akkor létrehozott Nemzeti Ipari Park Üzemeltető és Fejlesztő Zrt. (NIPÜF) közreműködése, ipari parki területek tulajdonjogának megvásárlása (de esetenként eladása), ipari parki beruházások révén építik az állami tulajdonú ipari parki hálózatot és dominálják egyre nagyobb mértékben a külföldi érdeklődésű megaméretű gazdasági érdeklődések befektetési koordinációját – ehhez a Nemzeti Külgazdasági Hivatal, a HITA is hozzájárul a maga befektetőközvetítő szerepkörében. Az egységes fővárosi agglomerációs ipari parki stratégia szakpolitikai keretet biztosítana a főváros és környékén működő ipari parkokkal kapcsolatos stratégiai, szabályozási és operatív kérdésekben, egyúttal mintául is szolgálna az ország más régióiban, térségeiben követendő ipari parki szakpolitikák számára. Ennek az előkészítésébe be lehetne vonni nemcsak a Fővárost és az agglomerációs települési önkormányzatokat, de az ipari parkokban működő vállalkozások képviselőit is.

Egyre számottevőbb az autóiparhoz kapcsolódóan az elektromos akkumulátorgyári beruházások száma, aránya Magyarországon. Az elmúlt években több mint egytucat távol-keleti (elsősorban Dél-Korea, de jelen van Kína és Japán is) cégekhez kötődő beruházás közül egyre több koncentrálódik fővárosi agglomerációs településekre – így Göd, Gödöllő, Pécel, Monor. Mivel a környezeti terhelésnek különösen kitétt ez a fajta termelés, így a már működő vagy még épülő elektromos akkumulátorgyárak esetében az érintett települések lakosságának környezet- és klímavédelmi érdekeit szükséges fokozottan figyelembe venni.<sup>20</sup>

## Egységes fővárosi agglomerációs egészségügyi és köznevelési kapacitástervezés

Demográfiai szempontból a fővárosi agglomeráció az ország legdinamikusabb térsége, ezért nemcsak a közüzemi infrastruktúra, de a lokális társadalompolitikák számára kulcsfontosságú humán közszolgáltatásoknál folyamatos újra tervezésben vannak a Budapest környéki települések (pl. hová kell új iskola, óvoda, bölcsőde, háziorvosi körzet). Mivel az agglomerációs települések korösszetétele és dinamikája is eltérő az országos átlaghoz képest (fiatalabb korfa), így ez speciális nézőpontot igényel.

Persze szükséges tekintettel kell lenni az országra (de gyakorlatilag az egész Európára) általánosan jellemző társadalmi előregedési folyamatra, ami a következő 10-15 év során egyre növekvő igényt fog támasztani a szociális idősellátásokra (pl. intézményesített demens-ellátás; szociális alapú étkeztetés). A kedvezőbb gazdasági pozíciójú – jelentős HIPA-bevétel – agglomerációs településeken célzott jelleggel egyedi a „mintaprojektek” valósíthatók meg a szociális ellátások terén (pl. mobil ellátások).

Amíg a szociálpolitika (segélyezés, települési támogatások, szociális alap- és szakellátások) működtetése továbbra is a települési keretek között a leginkább kézenfekvő, addig az egészségügyi ellátás és a köznevelés (óvodai nevelés és közoktatás) területén tűnik leginkább szükségesnek a rendelkezésre álló kapacitások, valamint a kapcsolódó intézményi fejlesztések térségi (a teljes várostérség vagy az egyes agglomerációs szektorok szintjén kezelt) stratégiai tervezése, koordinációja.

A jelenlegi centralizált (Klebensberg Központ és az állami tankerületek), illetve az egyre nagyobb mértékben „kiszervezett” (*lásd az egyházi fenntartású iskolák növekvő számát!*) közoktatásban a körzeti beiskolázás elve – aminek a kizárólagos alapja a bejelentett lakóhely/lakcímkártya – dönt, hogy kiket vesznek fel tanulónak az iskolába, nem egyszer jelentős aránytalanságot eredményez nemcsak a települések között, de településeken belül az iskolai kapacitásoknál is. A Budapest környéki településeken jellemző a betelepülési expanzióból fakadóan az országos adatokhoz képest jelentősebb születésszámok, ezért nem véletlen, hogy az agglomerációs települések nagy többségében szinte évről-évre folyamatosan szélesedik egyrészt a helyi lakossági igény, másrészt a meglévő óvodai és iskolai intézményi hálózat.<sup>21</sup>

A közneveléshez hasonlóan az egészségügyi ellátórendszer tekintetében is jelentős eltéréseket láthatunk a fővárosi agglomerációban az országos folyamatokhoz képest. A bővülő lakosság oldaláról egyre erősebb az igény a helyben igénybe vehető egészségügyi ellátásokra, bár továbbra is domináns a szolgáltatási „spill-over”, amikor az elővárosok, szuburbán települések lakosai Budapesten vesznek igénybe különböző egészségügyi szolgáltatásokat. A 2012–2014 között lezajlott egészségügyi intézményi recentralizáció<sup>22</sup> keretében a térségi egészségügyi szakellátás – a korábban önkormányzati fenntartású kórházak, valamint jó néhány járóbeteg szakrendelő – fenntartói feladatai kerültek át az erre a célra létrehozott állami egészségügyi intézményfenntartóhoz – előbb a GYEMSZI-hez, majd az ÁEEK-hoz, a veszélyhelyzet ideje alatt pedig a belügyminiszter felügyelete alatt létrehozott Országos Kórházi Főigazgatósághoz (OKFŐ). A fővárosi régió egészségügyi ellátási kapacitása – köszönhetően elsősorban az országoshoz képest jelentős túlterheltségnek és a várólistáknak

– elodázhatatlan. Időközben a teljes egészségügyi rendszer átalakítása indult meg az utóbbi hónapokban: a Magyar Országgyűlés 2022. végén módosított több, az ágazatot érintő törvényt. Kilátásba helyezték az egészségügyi és szociális ellátó szektorok „összenyitását” az egészségügyi szakápolás átalakításával, s vele a krónikus kórházi osztályok, ágyak átadásával. Tovább igyekeznek erősíteni az egészségügyi rendszer tekintetében az állam ellátási felelősségét ismételten az önkormányzatok rovására – megtörtént a védőnői szolgálat „államosítása”, valamint előkészítés alatt áll az önkormányzati fenntartású járóbeteg szakrendelők államhoz rendelése.<sup>23</sup> Nagy kérdés, hogy az ország legsűrűbben lakott térségében, a főváros térségében milyen hatással lesznek ezek a változások az egészségügyi ellátások mennyiségi és minőségi mutatóira.

Összességében elmondható, hogy mind a köznevelésben, mind az egészségügyben egyre inkább szükségesnek tűnik az ellátási, valamint intézményi kapacitási igények, lehetőségük minél hatékonyabb összehangolása a teljes fővárosi agglomeráció szintjén.

## Egységes agglomerációs turisztikai tervezés

A turizmusfejlesztés egyszerre nevesített ágazati kormányzati feladat, valamint települési önkormányzati kompetencia.<sup>24</sup> Egyre inkább nyilvánvaló, hogy a jelentős turisztikai potenciállal rendelkező térségeknél – ilyen a fővároshoz közeli Dunakanyar és környéke – meghatározó lesz a térségi szemlélet, így a különböző desztinációk (látványosságok) összehangolása, egységes térségi marketingje. A Pest megyei turisztikai desztinációk hátránya, hogy Budapest közelsége miatt nagyon alacsony a távolról (belföldről és külföldről) érkezők esetében a vendégéjszakák száma, mivel a többség Budapesten száll meg, miközben számtalan természeti és ember által épített látnivaló van a szűken vett agglomeráció, illetve Pest megye településein. Az egységes agglomerációs szintű (Budapest és Pest megye) turisztikai tervezés megvalósítása – és ezáltal a vendégéjszakák számának a növelése – szintén javasolt.

## Integrált agglomerációs építésügyi tervezési, engedélyezési gyakorlat

Az építésügyi hatósági szabályozás 2010 utáni változásait [300 nm alatti lakóingatlanok esetében csak bejelentési kötelezettség; 2020-tól az elsőfokú építési hatósági engedélyezés áttelepítése a (vár)megyei kormányhivatalokhoz; 400 nm feletti kereskedelmi építmények engedélyezési gyakorlata elvétele az önkormányzatoktól – plázastop] korábban már számba vettük. Fontos látni, hogy pártállásra való tekintet nélkül a kérdés által különösen érintett agglomerációs önkormányzatok – ha különböző hőfokon is –, de a minél szélesebb engedélyezési kompetenciakör visszaszerzését fogalmazzák meg.

Az engedélyezési hatáskörök visszaadása mellett szükséges megteremteni – lehetőleg jogszabályi feltételekkel megerősítve –, hogy a befektetési célok mellett vagy akár azok helyett jóval erősebb jelleggel érvényesüljenek a környezeti és társadalmi fenntarthatóság szempontjai a településrendezési eszközök kialakításával kapcsolatos döntések és az engedélyezési gyakorlat során, különös tekintettel az energiahatékonyság, megújuló energia-

források, csapadékvízviszatarthatás és -hasznosítás, takarékos vízhasználat szempontjaira. Hangsúlyos társadalmi szemlélet megteremtése szükséges az építésügy területén a fővárosi agglomerációban – pl. családi közüzemi kedvezmények, támogatások; díjak és fejlesztési költségek közös teherelése, különböző kompenzációk építési szabályok szigorításához kötése.

## Szolgáltatási paktumok fővárosi peremkerületek és a városkörnyéki települések között

Az MÖtv. széleskörű lehetőséget biztosít önkéntes önkormányzati társulások létrehozására, ugyanakkor a rendelkezésre álló legfrissebb adatok (Magyar Államkincstár Önkormányzati Törzsadattár 2021. I. félév)<sup>25</sup> szerint a fővárosi kerületek és a városkörnyéki települési önkormányzatok között gyakorlatilag nincsenek működő formális önkormányzati társulások az alapszintű közszolgáltatások területén – egyetlen speciális, egyébiránt 3 kerületet érintő társulás van csak, a Rákosmenti Mezei Őrszolgálatot Fenntartó Társulás.

A tapasztalatok szerint egyre intenzívebb a budapesti peremkerületek intézményei irányába megnyilvánuló magán- és közszolgáltatás iránti igény az agglomerációs települések lakossága részéről, ezt jól mutatják a különböző rendelkezésre álló statisztikák. A peremkerületek és agglomerációs önkormányzatok közötti fejlesztési és/vagy közszolgáltatási koordinációk javaslata már a 2013-as Budapest 2030 programban is megjelent, a gyakorlat azonban ezek szinte teljes hiányát jelzi.

A minél hatékonyabb szolgáltatásszervezés érdekében lehetne célzott támogatásokkal ösztönözni a peremkerületi-agglomerációs települési kapcsolatokat, formalizált együttműködések (önkormányzati társulások, konzorciális együttműködések, feladatellátási szerződések stb.). A peremkerületi-agglomerációs települési önkormányzati koordinációk alkalmasak lehetnek településeken átnyúló térségi szintű problémák integrált kezelésére – pl. telekocsi szolgáltatás; egészségügyi ellátási koordinációk; fizikai infrastrukturális fejlesztések, felújítások.

## ÖSSZEZÉS – EGY ÖNÁLLÓ FŐVÁROSI FÖDERATÍV AGGLOMERÁCIÓS STRUKTÚRA IGÉNYE

A népszámszintű statisztika, demográfiai trendek és a különböző térségi gazdasági tendenciák ismeretében elmondható, hogy a jelenlegi intézményi keret egyre kevésbé alkalmas a közigazgatásilag fragmentált, ám funkcionálisan egyre inkább összetartozó – ezt nevezi a nagyvárosi közigazgatási- és közpolitikai szakirodalom az ún. funkcionális városi térségnek (*functional urban area*) – budapesti agglomeráció jelenének és már rövidtávú jövőjének hatásos kezelésére.

Fontos leszögezni, hogy az agglomerációs településeken érzékelhető társadalmi és gazdasági folyamatok sokszor homlokegyenest ellentétesek az ország más részein tapasztaltakkal. Párhuzamosságot csak néhány vidéki nagyváros (a kiemelkedő regionális hatókörű megyeközpontok – pl. Szeged, Győr, Pécs) környékén, valamint a Balatoni régióban tapasztalhatunk (pl. erőteljes expanzió; lakóingatlanok árának alakulása).

A BAFT ismételt megalakítása mindenképpen üdvözlendő, jelzi, hogy kormányzati szinten is szembesültek azzal, hogy a várostérségi önkormányzatok érdemi bevonása és inklúziója nélkül nem fog működni az átfogó agglomerációs szintű nehézségek hatékony kezelése. Ugyanakkor, ahogy annak idején, így most is a BAFT erősen tervezési, területfejlesztési jellegűnek tűnik, miközben a problémák egy jelentős része már a napi szintű működtetés során jelentkeznek. Talán éppen ezért volna fontos, hogy a politika tágítsa a horizontot, így a fejlesztések mellett megjelenjen az agglomerációs térségi, elővárosi közlekedés – a Budapesti Közlekedési Szövetség feltámasztása révén – illetve egy sor egyéb nem fejlesztési, hanem kifejezetten működtetési (pl. intézményi kapacitástervezés, szakpolitikai stratégiaalkotások) dimenzió. Ehhez már a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Társulás elnevezés sem igazán adekvát, helyette a Budapesti Metropolisz Tanács elnevezés volna helytállóbb, amiben valamilyen delegált – ami egyszerre tesz lehetővé egy hatékony és demokratikus intézményi modellt – jelleggel, de akár a legkisebb agglomerációs község érdekei is megfelelő súllyal legyenek megjelentve. A tanulmány második részében megfogalmazott szakpolitikai javaslatok koncepcionális iránya, hogy a fejlesztéspolitika mellett a teljes közszolgáltatási spektrum áttekintendő, hogy hol, milyen közüzemi és humán közszolgáltatásoknál javasolt a jelenlegi széttagolt helyett egységes – teljes vagy bizonyos agglomerációs szektorokat magába foglaló – fővárosi várostérségi szintű stratégiai közpolitikai, feladatellátási tervezést és döntéshozatalt kialakítani.

## JEGYZETEK

- 1 A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény 1/1. számú melléklete.
- 2 2008 a pénzügyi- és gazdasági világválság kirobbanásának az éve is volt, és ez a lakáspiac tekintetében éreztette hatását átmenetileg, de a 2010-es évekre még radikálisabban domináltak az agglomerációs lakóparki építkezések, ami még inkább megdobta az érintett települések lakónépességét.
- 3 61/2015. (III.24.) Korm.rendelet.
- 4 Az iskolázottsági szint, különösen a 25 év feletti felsőfokú végzettségűek (diplomások) tekintetében: országos átlag 19%; fővárosi agglomerációs átlag 24%; Budapest 34%. 2014-ben az országban működő vállalkozások 37%-a koncentrált a főváros és agglomerációs térségére. Az egy adófizetőre jutó, SZJA-alapot képező 2012. évi jövedelem Budapesten 2,5 millió Ft, az agglomerációban átlagosan 2,3 millió Ft volt a vizsgált esztendőben – miközben ez az adat a vidéki nagyvárosi térségeknél átlagosan 1.873.000 Ft/fő volt (KSH, 2014).
- 5 Mivel az egykori vállalati óvodák és bölcsődék túlnyomó többsége a rendszerváltás utáni privatizációval megszűntek, a hirtelen kialakult intézményi kapacitáshiányok évtizedekre konzerválódtak, ez volt a döntő oka a 2010 utáni jelentős mértékű kormányzati bölcsődeépítési programnak. A családokért felelős államtitkár 2022. márciusi nyilatkozata szerint 2010 óta közel a duplájára nőtt Magyarországon a bölcsődei férőhelyek száma és a bölcsődei ellátás mintegy négyszer annyi településen vált elérhetővé – 2010-ben 326 településen 32 ezer bölcsődei férőhely az országban; 2022-ben 919 településen már 55 ezer bölcsődei férőhely. Elérhető: <https://kormany.hu/hirek/2010-hez-kepest-tobb-mint-negyszer-annyi-telepulesen-valik-elherhetove-bolcsodei-ellatas>.
- 6 Eurostat, elérhető: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/urb\\_lpop1/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/urb_lpop1/default/table?lang=en).

- 7 A halálozások száma meghaladja az élve születések számát.
- 8 Népszámlálás 2022, a népesség számának alakulása, elérhető: [https://nepszamlalas2022.ksh.hu/eredmenyek/elozetes\\_adatok/#/4](https://nepszamlalas2022.ksh.hu/eredmenyek/elozetes_adatok/#/4).
- 9 Az Alaptörvény tizenegyedik módosítása szerint 2023. január 1-től a megye elnevezése hivatalosan vármegyére változott.
- 10 Népszámlálás 2022, a népesség számának alakulása, elérhető: [https://nepszamlalas2022.ksh.hu/eredmenyek/elozetes\\_adatok/#/11](https://nepszamlalas2022.ksh.hu/eredmenyek/elozetes_adatok/#/11).
- 11 A különleges gazdasági övezet mint önálló jogintézmény megteremtése pedig sajátos politikai felhangot nyújt a gödi Samsung gyár esetéhez – *ennek részleteiről lásd a koronavírus időszakát bemutató fejezetet!*
- 12 A 2013-ban a Fővárosi Önkormányzat által elfogadott Budapest 2030 program szerint mintegy 20 olyan városkörnyéki település van Budapest körül, amelyek területe határos, így gyakorlatilag összeér a fővárossal, így alkotva ezeken a részekén egységes morfológiai területet (Budapest 2030, 2013, 84.)
- 13 Jó példa erre Csömör nagyközség, ami államigazgatási szempontból (járás, tankerület) Gödöllőhöz kapcsolódik ugyanakkor a Dunakeszi központú Pest megye 5. számú egyéni országgyűlési választókerület része.
- 14 Ez még a koronavírus miatt a korábbiakhoz képest sokkal inkább elterjedt otthoni, ún. home office munkavégzés mellett is így van.
- 15 A Vitézy Dávid vezette BKF 2020–2022 között leginkább hangsúlyozott térségi közlekedésfejlesztési törekvése egyértelműen az elővárosi vasúthálózatfejlesztése volt.
- 16 Már a Karácsony Gergely vezette Fővárosi Önkormányzat által elfogadott Budapest Integrált Városfejlesztési Stratégiája megfogalmazta, hogy nagykapacitású P+R parkolókat lehetőleg még a főváros közigazgatási határain kívül szükséges kialakítani, ugyanekkor ez éppen szembe megy több városkörnyéki önkormányzat érdekeivel (Budapest 2027 Integrált Városfejlesztési Stratégia).
- 17 A Budapest-Belgrád gyorsvasút 15%-ban magyar állami, 85%-ban kínai hitelből épül, ez különösen a déli agglomerációs szektor több települését (Dunavarsány, Dunaharaszti, Taksony) érinti. A „kínai-szál” miatt a 2022-es választási kampány alatt érkeztek a beruházással kapcsolatban ellenzéki kritikák, de a Fidesz-KDNP 2022-es meggyőző kétharmados parlamenti választási győzelmével ezek lekerültek a napirendről.
- 18 Budapest Fenntartható Energia- és Akció Klímaterve, elérhető: [https://budapest.hu/Documents/klimastrategia/BP\\_klimastrategia\\_SECAP\\_egyeztetesi\\_anyag.pdf](https://budapest.hu/Documents/klimastrategia/BP_klimastrategia_SECAP_egyeztetesi_anyag.pdf).
- 19 A 2013 óta bevezetett rezsicsökkentés miatt a víziközmű cégek jelentős árbevétel-t szenvednek el, amit nem kompenzál számunkra az állam, ezért egyre jelentősebb a közműinfrastruktúrák állagromlása.
- 20 A 2022-2023-ra Európa egyik legjelentősebb elektromosautó akkumulátor gyártási kapacitása épült ki Magyarországon, csak olyan nagy államok előznek meg hazánkat, mint a németek, a britek, a franciák és az olaszok, ugyanakkor a Debrecenbe tervezett kínai CATL cég óriási, a magyar történelem legnagyobb volumenű 3000 milliárd Ft-os beruházásának megvalósulása esetén a világ egyik meghatározó elektromos akkumulátorgyártó központja lesz Magyarország. A nyilvánvaló makrogazdasági előnyök (a GDP-re gyakorolt majdnem pozitív hatások) mellett rendkívül vitatott – különösen zöld szervezetek és ellenzéki politikai erők körében – a beruházások lakossági környezet- és egészségügyi hatásai (pl. vízhasználat). Az elmúlt hónapok hangos belpolitikai vitákkal telt – tiltakozások, helyi népszavazási kísérletek – ezen a téren.

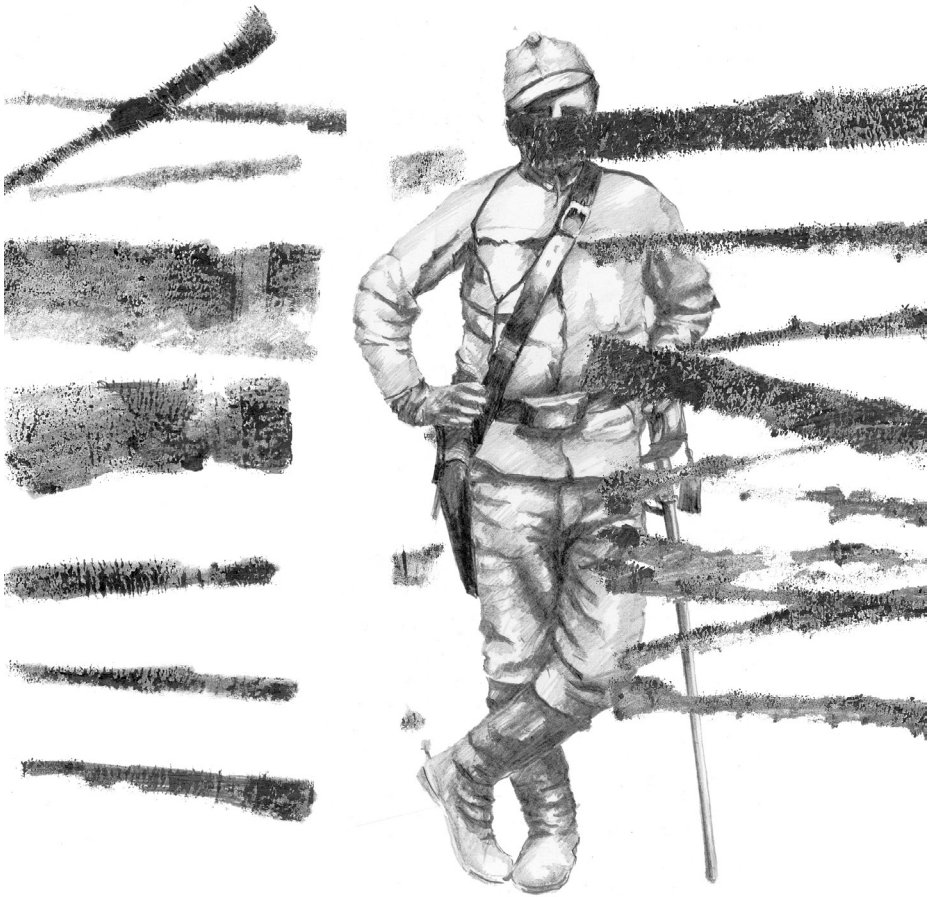
- 21 Ma már nem egyszer olvasunk arról híreket, hogy konténerépületekben folyik az oktatás Budapest környéki településeken, mert a fenntartók csak így tudják biztosítani helyben az oktatást.
- 22 Ennek volt alapja az akkor még Szócscsa István egészségügyért felelős államtitkár nevével fémjelzett Semmelweis Terv.
- 23 Egyelőre még csak érdeklődik az OKFŐ az egészségügyi szakrendelőket működtető önkormányzatoknál az intézmények átadásának lehetőségéről, elérhető: <https://telex.hu/belfold/2023/03/22/jarobeteg-szakrendelo-allomasitas-onkormanyzat-sinko-eszter-pasztyeli-zsol>.
- 24 Möt. 13.§ (1) 13.
- 25 Országos Statisztikai Adatfelvételi program, elérhető: <https://kormany.hu/miniszterelnokseg/or-szagos-statisztikai-adatfelveteli-program>.

## IRODALOMJEGYZÉK

- Ágh Attila: *Budapest, mint európai regionális főváros*, in: Budapest a Közép-magyarországi régióban: A közös versenyképesség perspektívái, IDEA Budapest Kiadvány, 2005, 5–15.
- Bálint Lajos – Gödri Irén: *Belföldi vándorlás*, in: Demográfiai portré 2015 – Jelentés a magyar népesség helyzetéről, KSH Népeségtudományi kutatóintézet, Budapest, 2015, 171–186. Elérhető: <http://demografia.hu/kiadvanyokonline/index.php/demografiaiportre/issue/view/532>
- Barabás Zoltán – Tiba Zsolt: *A főváros közigazgatásának továbbfejlesztése*, Magyar Közigazgatás, 1995/4, 193–202.
- *Budapest 2027 Integrált Városfejlesztési Stratégia*, Budapest Fővárosi Önkormányzat, 2021. Elérhető: [https://budapest.hu/Documents/ITS2027/ITS\\_2027\\_III\\_STRATEGIA\\_20210306.pdf](https://budapest.hu/Documents/ITS2027/ITS_2027_III_STRATEGIA_20210306.pdf)
- *Budapest Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve*, Budapest Fővárosi Önkormányzat, 2021. Elérhető: [https://budapest.hu/Documents/klimastrategia/BP\\_klimastrategia\\_SECAP\\_egyeztetesi\\_anyag.pdf](https://budapest.hu/Documents/klimastrategia/BP_klimastrategia_SECAP_egyeztetesi_anyag.pdf)
- *Budapest 2030 Hosszú Távú Városfejlesztési Konceptió*, BFVT Kft. – Budapest Főváros Városepítési Tervező Kft., 2013. Elérhető: [http://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési\\_konceptio\\_bp2030/BP2030.pdf](http://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési_konceptio_bp2030/BP2030.pdf)
- Demszky Gábor: *A nagyvárosok közigazgatása, Budapest közigazgatása*, Magyar Közigazgatás, 1993/8, 488–492.
- Déry Attila: *A Fővárosi Közmunkák Tanácsa (1870–1948)*, EPA Budapesti Negyed 9, 1995/3. Elérhető: <http://epa.oszk.hu/00000/00003/00008/dery.htm>
- Hajdú Zoltán: *A település- és településhálózat-fejlesztési politika „nagypolitikai” összefüggései Magyarországon az államszocializmus időszakában*, in: Kovács Csaba – Pál Viktor (szerk.): A társadalmi földrajz világlái, Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged, 2007, 173–180.
- Hencz Aurél: *Terrületrendezési törekvések Magyarországon – Az államigazgatási jogi szabályozás aspektusából*, Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest, 1973.
- Gyergyák Ferenc: *Budapesti Közlekedési Szövetség – Remény és kudarc*, in: Laki Ildikó – Szabó Tamás: Agglomerációs tanulmányok – Nagyvárosi, városi és települési dilemmák a 21. században, Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége – Homo Oecologicus Alapítvány, 2017, 65–83.
- Központi Statisztikai Hivatal: *Magyarország településhálózata 1. – Agglomerációk, településegységek*, Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 2014. Elérhető: [http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mo\\_telepuleshalozata/agglomeracio.pdf](http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mo_telepuleshalozata/agglomeracio.pdf).



- Nemzetgazdasági Minisztérium: *A Közép-Magyarországi régió esetleges kettéválasztásának lehetőségéről szóló vizsgálat*, 2015. Elérhető: [https://regionalispolitika.kormany.hu/download/c/ad/31000/NUTS\\_vizsgalati\\_jelent%C3%A9s\\_2015nov.pdf](https://regionalispolitika.kormany.hu/download/c/ad/31000/NUTS_vizsgalati_jelent%C3%A9s_2015nov.pdf)
- Nemzeti Fejlesztési Ügynökség: *Hat eredményes év a fejlesztéspolitikában*, Nemzeti Fejlesztési Ügynökség, Budapest, 2010.
- Obádovics Csilla – Tóth G. Csaba: *A népesség szerkezete és jövője*, in: KSH Népeségtudományi Kutatóintézet, Demográfiai portré 2021, 251–275. Elérhető: <https://www.demografia.hu/kiadvanyokon-line/index.php/demografiaiportre/article/view/2836/2726>
- Perger Éva: *A fővárosi közigazgatási reform a regionális kutatások tükrében*, Magyar Közigazgatás, 1994/12, 745–750.
- Perger Éva: *A főváros és „környéke” régióként való értelmezése, a „központi” régió problémája*, in: Horváth M. Tamás (szerk.): *A regionális politika közigazgatási feltételei*, IDEA – Magyar Közigazgatási Intézet, 2004, 213–254.
- *Podmaniczky Program 2005–2013, Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja*, Budapest Főváros Önkormányzata, 2005. Elérhető: [http://www.varosrehabilitacio.net/new/pdf/Podmaniczky\\_Program.pdf](http://www.varosrehabilitacio.net/new/pdf/Podmaniczky_Program.pdf)
- Szabó Tamás: *A várossá nyilvánítás kérdésköre 2015 után – az elmúlt negyedszázad kapcsolódó folyamatainak értékelése*, Új Magyar Közigazgatás, 2015/december, 28–36.
- Szabó Tamás: *Városkörnyéki önkormányzati kooperációk az agglomerációs térségekben* – PhD értekezés, Budapesti Corvinus Egyetem, 2016. Elérhető: [http://phd.lib.uni-corvinus.hu/899/1/Szabo\\_Tamas.pdf](http://phd.lib.uni-corvinus.hu/899/1/Szabo_Tamas.pdf)
- Szabó Tamás: *Együttműködések és kistérségi önkormányzati koordinációk – az elmúlt évtized jogalkotásának közpolitikai hatásai*, in: Szabó Tamás – Laki Ildikó: *Kényszerpályák és lehetőségek – A községi igazgatás és feladatellátás dimenziói napjainkban*, Homo Oecologicus Alapítvány – TÖOSZ, Budapest, 2019, 98–133.
- Szabó Tamás – Horváth Anett: *A koronavírus járvány hatása az önkormányzatokra hazánkban és a visegrádi (V4) országokban – Intézkedések és kormányzati közpolitikai kríziskezelés*, Új Magyar Közigazgatás, 2021/június, 1–14.
- Századvég Gazdaságkutató Zrt.: *A 2014–2020-as európai költségvetési ciklus magyar gazdaságra gyakorolt hatása*, 2018. Elérhető: [https://www.parlament.hu/documents/126660/1651131/OgyKB\\_EU\\_20181217\\_k%C3%BCld.pdf/242a8c93-cc52-5bee-796d-155a25d90e3c](https://www.parlament.hu/documents/126660/1651131/OgyKB_EU_20181217_k%C3%BCld.pdf/242a8c93-cc52-5bee-796d-155a25d90e3c)
- Tagai Gergely: *Járási népesség-előreszámítás 2051-ig*, in: Czirfusz Márton – Hoyk Edit – Suvák Andrea (szerk.): *Klímaváltozás – társadalom – gazdaság: hosszú távú területi folyamatok és trendek*, Publikon Kiadó, Pécs, 2015. Elérhető: <https://core.ac.uk/download/pdf/50569912.pdf>
- Vigvári András: *Megtelt-e a konfliktuskonténer? – Néhány pénzügyi szempont a helyzetértékeléshez és a rendszer átalakításához*, Pénzügyi Szemle, 2010/ 3, 465–487. Elérhető: [https://www.asz.hu/storage/files/files/Publikacio/Szakmai\\_cikkek/Vigvari\\_Andras/psz2010030465.pdf?download=true](https://www.asz.hu/storage/files/files/Publikacio/Szakmai_cikkek/Vigvari_Andras/psz2010030465.pdf?download=true)
- Zongor Gábor: *Új közigazgatási területi egység: a különleges gazdasági övezet*, Új Magyar Közigazgatás, 2020/3, 38–41.



•  
*Veszeli Lajos: Trianon utóélete 03 – ceruzarajz*