

OTDK-dolgozat

2023

BUDAPESTI CORVINUS EGYETEM
FENNTARTHATÓ FEJLŐDÉS INTÉZET

ÉLHETŐ-E, AMI VERSENYKÉPES?
AZ ÉLHETŐSÉG ÉS VERSENYKÉPESSÉG TÉRBELI EGYÜTTMOZGÁSÁNAK
VIZSGÁLATA A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN

IS IT LIVEABLE IF IT IS COMPETITIVE?
SPATIAL CORRELATES OF LIVABILITY AND COMPETITIVENESS IN THE
AGGLOMERATION OF BUDAPEST

Zsigó Zsanett

Konzulens: Dr. Varga Ágnes

Kézirat lezárásának dátuma: 2022. 04. 19.

TARTALOMJEGYZÉK

1.	BEVEZETÉS	1
2.	AZ ÉLHETŐSÉG ÉS GAZDASÁGI VERSENYKÉPESSÉG ÉRTELMEZÉSE ÉS MÉRÉSE	3
2.1.	GAZDASÁGI VERSENYKÉPESSÉG ÉRTELMEZÉSE ÉS MÉRÉSE TELEPÜLÉSI SZINTEN	3
2.1.1.	<i>A gazdasági versenyképesség értelmezése területi viszonylatban</i>	<i>3</i>
2.1.2.	<i>A területi verseny fő jellemzői.....</i>	<i>5</i>
2.1.3.	<i>A területi versenyképesség mérése városi/lokális szinten</i>	<i>6</i>
2.2.	A TELEPÜLÉSI ÉLHETŐSÉG ÉRTELMEZÉSE ÉS MÉRÉSI LEHETŐSÉGEI.....	8
2.2.1.	<i>A települések élhetősége</i>	<i>8</i>
2.2.2.	<i>Az élhetőség mérési lehetőségei.....</i>	<i>11</i>
3.	KUTATÁS MÓDSZERTANA.....	13
3.1.	ADATGYŰJTÉS MÓDJA	13
3.2.	AZ AGGLOMERÁCIÓS SZEMPONTOK MEGJELENÉSE A KÉRDŐÍVES FELMÉRÉSBEN.....	14
3.3.	A MINTA RÖVID BEMUTATÁSA.....	14
3.4.	A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ TERÜLETI JELLEMZŐI	16
4.	A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ JÁRÁSAINAK ÉLHETŐSÉGI ÉS VERSENYKÉPESSÉGI ELEMZÉSE	19
4.1.	A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ GAZDASÁGI VERSENYKÉPESSÉGÉNEK TERÜLETI EGYENLŐTLENSÉGEI.....	19
4.2.	A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ ÉLHETŐSÉGI JELLEMZŐI – KÉRDŐÍV ÉS SZEKUNDER ADATELEMZÉS EREDMÉNYEI.....	25
5.	ÖSSZEFOGLALÁS	46
	IRODALOMJEGYZÉK.....	48
	MELLÉKLET	51
	TÉTELES SZERZŐI HOZZÁJÁRULÁS.....	57

TÁBLÁZAT- ÉS ÁBRAJEGYZÉK

1. táblázat: A kérdőíves vizsgálatban résztvevő városokból beérkező válaszok aránya a teljes mintában	15
2. táblázat: Az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték a vizsgálatba bevont városokban.....	22
3. táblázat: Az ezer főre jutó regisztrált vállalkozások száma a vizsgált városokban	24
1. ábra: A szubjektív jólét a kitöltők körében, százalékos megoszlásban	16
2. ábra: Pest megye járásainak népsűrűsége	18
3. ábra: Vállalkozások bruttó hozzáadott értéke és az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték Pest megye járásában	20
4. ábra: Az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték alapján számított súlyozott relatív szórás értékei Pest megye járásában	21
5. ábra: A 180 napon túl nyilvántartott álláskeresők száma ezer főre vetítve	23
6. ábra: A biztonságérzetre vonatkozó állításokra kapott pontszámok átlaga (1-től 4-ig terjedő skálán) a vizsgált városokban.....	26
7. ábra: Az egészségügyi ellátás minőségére kapott pontszámok átlagai a vizsgált városokban (1-4-ig terjedő skálán)	28
8. ábra: Az autóutakkal kapcsolatos elégedettségre kapott pontszámok a kérdőív kitöltőinek körében	30
9. ábra: A Budapesttel való közlekedési összeköttetés megítélése kapcsán kapott pontszámok átlaga a vizsgált városokban.....	32
10. ábra: A kérdőív válaszainak megoszlása arra az állításra, hogy a településen elegendő munkahely van az ott élők számára.....	34
11. ábra: A szolgáltatások mennyiségének megítélésére kapott pontszámok átlaga	36
12. ábra: A válaszadók véleménye arról, hogy saját városukban milyen mértékben tudják elintézni az ügyeiket.....	37
13. ábra: A válaszadók által adott pontszámok átlaga arra az állításra, hogy szívesen részt vesznek a városuk rendezvényein	39
14. ábra: A zöldfelületek mennyiségével való elégedettségre kapott pontszámok átlaga a vizsgált városokban	40
15. ábra: A válaszadók százalékos megoszlása az alapján, hogy van-e lehetőségük kifejezni a véleményüket a városi döntéshozással kapcsolatban	43
16. ábra: A civil közösségek erősségének értékelésének átlagai a kérdőív válaszadói alapján	44

1. BEVEZETÉS

Magyarországon az agglomerálódás folyamatai már évtizedekkel ezelőtt megkezdődtek, és a városi szétterülés jelentősen érintette Budapestet és környékét is. A társadalmi, gazdasági folyamatok hatására az agglomerációs övezet egyre kiterjedtebbé vált, s ezek a folyamatok napjainkban is tartanak. A budapesti agglomeráció azonban ma már jóval több, mint a fővárost kiszolgáló alvótelepülések sokasága; a rendszerváltás óta egyre több vállalkozás választotta székhelyéül az agglomeráció egyes településeit, ezzel az agglomeráció saját gazdasági ereje is folyamatosan növekedni tudott. A gazdasági folyamatok az agglomerációs települések körében is területi egyenlőtlenségekhez vezettek, ma már nem csak megyei szinten találunk jelentős különbségeket a gazdasági teljesítmény kapcsán, hanem az agglomerációs övezeten belül is.

A budapesti agglomeráció népessége az utóbbi években jelentős átalakuláson megy keresztül, folyamatosan és drasztikus mértékben növekszik, hiszen az agglomerációs övezet községei, városai rendkívül vonzó lehetőséget kínálnak azoknak, akik vágnak a zöld, kisléptékű, vidékies környezetre, tehát az élhetőségi tényezők egyre fontosabbá válnak, miközben továbbra is fontos a fővároshoz való fizikai közelség. A gazdasági versenyképesség és élhetőség között a szakirodalom alapján kölcsönhatás fedezhető fel, hiszen a gazdasági növekedés (elméletben) az életszínvonal javulását vonzza magával, ugyanakkor, ha feltételezzük, hogy az ember jólétben él, akkor jobb munkavállaló is, ami imponáló a lokációt kereső vállalatok számára; Ez azt jelenti, hogy az élhetőség nem csak a helyben élők jólléte szempontjából fontos, hanem a település gazdaságára is jó hatással lehet, ez pedig motiválhatja az élhetőséget javító beavatkozások végrehajtását, és inspirálhatja az élhetőséggel foglalkozó kutatások megszületését.

Dolgozatomban arra keresem a választ, hogy vajon megfigyelhető-e területi együttmozgás a budapesti agglomeráció egyes településeinek élhetősége és versenyképessége között? Emellett arra is kitérek, hogy milyen a gazdasági versenyképesség területi egyenlőtlensége a budapesti agglomerációban és Pest megyében. Megvizsgálom, hogy melyek azok az elsősorban szubjektív élhetőségi tényezők, amelyek meghatározóak a budapesti agglomeráció életében, és hogyan korrelálnak a gazdasági versenyképesség mutatói az élhetőségi értékekkel.

Ahhoz, hogy kérdéseim megválaszoljam, elsőként körbejárom a gazdasági versenyképesség és az élhetőség szakirodalmi megközelítéseit, majd szekunder adatforrások alapján megvizsgálom a budapesti agglomerációs övezet gazdasági versenyképességi

tényezőit, ezeket térinformatikai eszközök segítségével térképeken szemléltetem. A helyi gazdaságfejlesztési törekvéseket a vizsgált városokban az Integrált Településfejlesztési Stratégiák áttekintésével vizsgálom. Az agglomeráció élıhetőségét a szubjektíven is értelmezhető szempontoknál megragadva a primer kutatásom eredményeinek bemutatásával prezentálom.

2. AZ ÉLHETŐSÉG ÉS GAZDASÁGI VERSENYKÉPESSÉG ÉRTELMEZÉSE ÉS MÉRÉSE

2.1. GAZDASÁGI VERSENYKÉPESSÉG ÉRTELMEZÉSE ÉS MÉRÉSE TELEPÜLÉSI SZINTEN

A gazdasági versenyképesség mérése a vállalatok esetén már régóta bevett gyakorlat, ám a területi viszonylatokban csak az utóbbi évtizedekben kezdett igazán jelentőssé válni, ahogy a területfejlesztéssel foglalkozó szervezetek is felismerték a fogalom létjogosultságát. A gazdasági versenyképesség mérése azonban nem végezhető egysíkon, maga az értelmezése is igen komplex, kiváltképpen akkor, ha területi egységekre szeretnénk alkalmazni. A következő fejezetekben bemutatom a gazdasági versenyképesség területi értelmezésének elméleti hátterét, és módszertanát, majd kitérek az élhetőség értelmezéseire is, amely szintén csak komplex, több tényezőt átfogó szemlélettel megragadható fogalom.

2.1.1. A gazdasági versenyképesség értelmezése területi viszonylatban

A versenyképesség egy nehezen definiálható, leggyakrabban gyűjtőfogalomként használt entitás, és elsősorban a piaci versengésre való képességet, a piaci pozíciószerzés és ott való helytállás képességét, a piaci részesedés és jövedelmezőség növelését értik alatta (LENGYEL 2000). Az Európai Bizottság megfogalmazása szerint a versenyképesség *„a vállalatok, iparágak, régiók, nemzetek és nemzetek feletti régiók képessége relatíve magas jövedelem és relatíve magas foglalkoztatottsági szint tartós létrehozására, miközben a nemzetközi (globális) versenynek ki vannak téve”* (EB 1999a p. 72, LENGYEL 2000 p. 974.) Ez a definíció alkalmas arra, hogy területi viszonylatban is alkalmazzuk, az adott területegységet önmagához és más (leginkább hasonló attribútumokkal bíró, főleg szomszédos) területegységekhez képest is tanulmányozhassuk (LUKOVICS 2008).

A területi egységek versenyképességének mérése különösen fontos a regionális politikában, mivel a különböző térségek más-más fejlődési pályát járnak be, így nem lehet konvencionális, minden térségtípusra azonosan megfelelő politikákat alkalmazni; hiszen az erőforrások is szűkösen és differenciáltan állnak rendelkezésre, így a lokális térségek igen különböző szektorokra specializálódtak (KOMLÓSI – PÁGER 2016), amely meghatározza, hogy milyen fejlesztéspolitikai beavatkozások szolgálják leginkább versenyképességük növekedését. Ezt az Európai Unió regionális politikája is felismerte, hiszen a versenyképesség a 2007-13-as programozási időszaktól központi szerepet játszik a fejlesztési stratégiákban (LUKOVICS 2008).

A területi versenyképesség elemzésekor fontos megkülönböztetnünk, hogy a vállalatok területi versenyével, vagy magával a területek között zajló versennyel foglalkozunk (LENGYEL 2003). Jelen dolgozatban utóbbival, a területek, egészen pontosan települések közötti versennyel foglalkozom.

A regionális versenyképességre nem állítható fel általános, univerzális elméleti háttér, mert a közgazdaságtan elméletei nemcsak, hogy a területi versenyképesség más-más aspektusaira koncentrálnak, de gyakran ellentmondanak egymásnak. A klasszikus közgazdaságtan egyáltalán nem értelmezi a területi versenyképességet, mivel az ipari forradalom korában a munkamegosztás és tőkefelhalmozás kizárólag az egyéni szereplők tevékenységeire korlátozódott (MÁTYÁS 2002, FENYŐVÁRI – LUKOVICS 2008), Solow neoklasszikus modellje pedig elveti a létezését. A Keynes-i és endogén elmélet már elfogadja a területi versenyt, utóbbi rávilágít annak tartósságára is, az evolucionista közgazdaságtan pedig abszolutizálja, és kijelenti, hogy a regionális, területi versenyképesség gyökerei a múltban keresendők, a technológiai vívmányok pedig a fejlődés új irányvonalát jelölik ki. Megkerülhetetlen KRUGMAN (1994) álláspontja, aki szerint a regionális versenyképesség több szempontból sem értelmezhető fogalom a közgazdaságtanban, az országok ugyanis nem versenyezhetnek, legfeljebb rivalizálhatnak egymással, elsősorban hatalmi pozíciókért, a jólét mérésére pedig hosszabb távon a termelékenység a legjobb mutató. Ennek egyik oka, hogy amíg egy vállalat befejezheti tevékenységét, amennyiben nem sikeres, egy ország nem zárhat be, ha nem megfelelő szintű a versenyképessége. A másik fontos tényező, hogy amíg a vállalatok tevékenységének köszönhetően a versenytársak tönkre is mehetnek, országok esetében gyakori az egymással való kereskedelem és stratégiai szövetkezés a komparatív előnyök alapján, így végül akár minden résztvevő győztes lehet a fejlődés tekintetében. Ez egyben azt is jelenti, hogy a területi verseny nem zérus összegű játszma (LENGYEL 2003).

Ahogy azt már Krugman is leírta, a térbeli verseny gazdaságtani jellemzői különböznek a vállalatok és a munkaerőpiac versenyétől (LENGYEL 2006). A versengés külső okai általában fejlesztési források megszerzésére, magas presztízsű lakosok és cégek bevonására, az információ megszerzésére vonatkoznak (PALKOVITS 2000). Ehhez különböző részcélokat kell elérni, melyek lényege, hogy bizonyos dolgokból, tényezőkből a versenytársaknál többet kell birtokolni. Ezek segítik a helyiek életszínvonalának növekedését, mely által növekszik az identitástudatuk, cselekvőkészségük és a hajlandóság, hogy a politikusaikat újraválasszák. Ebben az értelemben a területek a vásárlók, hiszen tevékenységük dolgok megszerzésére irányul. A területek ugyanakkor kínálatot is nyújtanak, termékek, szolgáltatások, lakóhely és befektetési környezet formájában, s ez a kínálat kerül ki

a piacra, a versenytérbe, ahol a piaci szelekció eredménye meghatározza a célok eredményességét, így az ebből fakadó jövedelmezőséget, ezáltal az életszínvonal növekedését is.

A régiók versenye abban is különbözik a hagyományos, vállalatok közötti versenytől, hogy a régióknak szükségszerűen kooperálniuk is kell egymással (HORVÁTH 2001). HORVÁTH (2001) szerint alapvetően két nézőpont kapcsolódik a régiók, városok versenyéhez; az első nézőpont szerint ez a versengés a nemzetgazdaságokhoz hasonlít, és a régiók, városok gazdasági teljesítményét, outputját kell vizsgálni, míg a másik nézőpont szerint a kiindulópont a vállalatok versenyelőnye, és a vállalatok versenyelőnyét kiváltó tényezőket kell figyelembe venni a városokban és régiókban a versenyképesség vizsgálatakor. LENGYEL (2003) szerint ugyanakkor a regionális versenyképesség leírható *„úgy is, mint az ott működő vállalatok versenyképességének egyfajta összegződése”* (LENGYEL 2003, p. 258.), de a különböző régiókban egyes teljesítményű és profilú vállalatok találhatók, így ezeket nehéz lenne egységesen összehasonlítani, illetve nem biztos, hogy a vállalatok saját céljaik elérése mellett a regionális foglalkoztatottság növelésére is törekednek; hiszen a vállalati érdek ellentétes lehet a regionális érdekekkel (például a termelékenység növelése érdekében bevezetett új technológia magával hozhatja munkások elbocsátását).

Az Európai Unió regionális és kohéziós politikájának alapja a kompetitív irányzat, a kompetitív előnyök elméletén nyugszik (FENYŐVÁRI – LUKOVICS 2008). Ennek az elméletnek a kiindulási pontja, hogy a területi differenciák mérséklődése nem várható a piac automatikus folyamataitól, így, különösen a fejlődő országokban, szükség van a beavatkozásra. Az elmélet elismeri a területi versenyt, melyben vannak győztesek és vesztesek. A területi különbségek miatt minden régiónak, területnek egy saját, egyedi stratégiát kell kidolgoznia, hogy esélyes legyen győztessé válni a versenyben. A másik irányzat a komparatív előnyök elmélete, mely alapján a piaci automatizmusok kiigazítják a területi differenciákat, ha minden terület azokra a termékekre és szolgáltatásokra koncentrál, melyeket alacsonyabb költségekkel tud előállítani, és azokat importálja, melyek előállítása az adott területen relatívan drágább. Így a területi verseny nem létezik, hiszen minden terület egyenlően tud fejlődni saját kompetenciái alapján (SAMUELSON – NORDHAUS 2000, KRUGMAN 1994).

2.1.2. A területi verseny fő jellemzői

A területi verseny résztvevői bizonyos területegységek – városok, régiók, országok, akár kistérségek, de nem csak közigazgatási alapon szerveződhetnek; a szerveződés bázisa lehet a helyi gazdaság (ilyenkor a kohézió forrása a területek közötti gazdasági kapcsolatrendszer),

vagy a politikai alapú területek versenye (melyek általában a tervezésben használt szintek, pl. a NUTS-régiók). Kiemelendő, hogy maga a verseny csak azonos hierarchiaszinten mérhető (pl. kistérségek csak a többi kistérséggel versenyeznek), és differenciáló tényező a funkció is, hiszen egészen különböző attribútumokkal bír például egy ipari vagy mezőgazdasági régió (LENGYEL 2003).

A területi versenyben megjelennek a helyi társadalom tőkái is, melyekkel képesek a helyi érdekek képviseletére (legyen akár anyagi vagy kulturális) (LENGYEL 2003). Amikor alulról szerveződő stratégiákról beszélünk (bottom-up), a versenyképességben elért sikerek és kudarok is a helyi csoportok sajátjai, hiszen ők a területi folyamataik fő mozgatórugói. Ezen a szinten nélkülözhetetlenek az önkormányzatok, mivel ők koordinálják a helyi szerveződéseket és politikákat, de gyakran fontos szereplővé válnak a civil szféra képviselői is, illetve a helyi gazdaság fő résztvevői is, akik gyakran egymástól független célokat képviselnek. Ebből fakadóan a területi verseny résztvevőin belül is különböző érdekcsoportokat találunk.

Ugyan a verseny célja meghatározott (a jólét növelése), a versenynek nincsen végpontja, hanem az időben dinamikusan zajló folyamat (LENGYEL 2003), szüntelenül igazodni kell a gazdasági, politikai változásokhoz, a változó életmódhoz és ebből következő igényekhez. A fentebb felsorolt szereplők (csoportok vagy érdekcsoportok) között mindig azok lesznek előnyben részesítve, akik a változó célok elérését a lehető legjobban segíteni tudják.

2.1.3. A területi versenyképesség mérése városi/lokális szinten

A területi versenyképesség vizsgálatánál fontos megkülönböztetni, hogy a nemzetközi és országhatárokon belül zajló, szubnacionális szintű verseny más logika mentén folyik, míg előbbi esetén a komparatív előnyök az irányadóak, szubnacionális szinten inkább az abszolút előnyöket kell figyelembe venni (LENGYEL – RECHNITZER 2004). Az abszolút előnyök jóval erősebben kötődnek a vállalati verseny jellemzőihez. MALECKI (2002) szerint a szubnacionális versenyben döntő fontosságú tényező a szűkösség, mely egyrészt az újabb típusú, magas szakértelmet igénylő befektetések, másrészt a megfelelő szakemberek jelenlétének kérdésében köszön vissza. A tudásalapú gazdaság jelenléte valóban az egyik legjobb eszköz a területi versenyképesség elérésére, a fejlett országok ugyanis többnyire ennek köszönhetik gazdasági stabilitásukat (LENGYEL 2003). A tudásalapú gazdaságok

piacain csak azok maradnak talpon, akik képesek a folyamatos innovációra, vagy legalábbis jobb termékeket vagy szolgáltatásokat alkotni, mint versenytársaik.

A 2000-es évek elején megjelent a területi tőke fogalma is, mely alkalmas arra, hogy a versenyképesség mérésénél ne csak materiális, hanem immateriális javak is szerepet kapjanak (JÓNA 2013). Ez azért fontos, mert egy terület gazdasági növekedését nemcsak az ott fellelhető anyagi javak határozzák meg, hanem számos egyéb láthatatlan tényező is, ezek pedig lehetőséget adnak az interdiszciplináris vizsgálatok folytatására. Ilyen láthatatlan tényezők lehetnek például a lokális identitás vagy a nyelvhasználat, de ide sorolhatóak akár a helyi civil szerveződések, hálózatok is. Az irányzat alapvetően két szemléletmóddal operál; a deskriptív (pozitívista) nézőpont empirikus adatfelvétellel dolgozik, majd a láthatatlan javakat tárgyiasítva leíró elemzéssel szolgál. A normatív nézőpont adott terület diagnosztikája után megoldási javaslatokat, modelleket dolgoz ki a terület problémáira a szubszidiaritás elvének jelenléte mellett.

A versenyképesség vizsgálata jó lehetőséget kínál arra, hogy bizonyos területi szintek fejlettségét megállapíthassuk, ez pedig előnyére válik a beavatkozások szükségességének a megállapításához. A versenyképességet számszerűsíteni azonban nehéz feladat, vizsgálatához többféle statisztikai mutatóra van szükség (KÁSA 2005). A számításához a GDP mutatói mellett figyelembe kell venni az infrastrukturális körülményeket, a helyben elérhető szellemi tőke és humán tőke jellemzőit, illetve bizonyos nem számszerűsíthető tényezőket is, például a politikai helyzetet, az intézményi és jogi stabilitást, a pénzügyi körülményeket, a helyi társadalom helyzetét és a munkakörülményeket.

A közgazdászok a lokális, városi versenyképesség mérésére kezdetben makroszintű módszereket próbáltak alkalmazni, ezek azonban nem bizonyultak hatékonyak (LENGYEL 2006). Ennek egyrészt az az oka, hogy települési szinten kevesebb az elérhető, megbízható adat, másrészt az önkormányzatok egyedi módon képesek befolyásolni a terület gazdasági helyzetét.

A városok versenyképességére hatást gyakorló komponensek két csoportra oszthatók (KRESL – SINGH 1999, LENGYEL 2006): gazdasági és stratégiai determinánsokra. Előbbiek számszerű, mennyiségi statisztikai adatok, utóbbiak pedig „puha”, kvalitatív kutatás során megszerezhető információkon alapulnak, melyeket például a stratégiákban találunk meg. Dolgozatomban kizárólag a gazdasági determinánsok mérésére szorítkozom.

A területi szintű versenyképességi mutatók akkor értelmezhetők, ha területi szintek (régiók, városok, stb) versenyképességének összehasonlítására használjuk őket, mivel ezek a

területek egymással, egymáshoz képest versenyeznek. Ebből következik, hogy a versenyképességi vizsgálatoknál az összehasonlíthatóság (benchmarking) és a mutatórendszer átláthatósága különösen fontos (HUGGINS, 2003). HUGGINS (2003) kiemeli, hogy a versenyképesség eredmény (outcome) a munkabérekkel és munkanélküliségi rátákkal fejezhető ki legjobban. Fontos, hogy a tartós versenyképesség kulcsa az innovatív, gyorsan növekvő és jövedelmező szektorok és tudásalapú vállalatok jelenlététől függ, és a termékciklus első szakaszait érdemes bevonni, mert a későbbi időszakokban többnyire csak alacsonyabb béreket fizető munkahelyek jelentkeznek, hasonló a helyzet a kevésbé modern technológiai hátteret igénylő, leginkább fizikai munkára támaszkodó vállalatokkal is.

HUGGINS (2003) egy háromszintű modellt dolgozott ki a területi versenyképesség mérésére. Az első szinten szerepelnek azok a tényezők, melyek a terület versenyképességére hosszabb távon hatással vannak, erre a szintre három tényező kerül: a gazdaság aktivitása, a vállalkozások sűrűsége és a tudásalapú vállalkozások aránya a vállalkozások számán belül. A második szinten egyetlen mutató található, a termelékenység, amivel a megvalósult versenyképesség mérhető (GDP/lakos). A harmadik szint magába foglalja a versenyképesség eredményeit, ennek méréséhez pedig a béreket és az új munkahelyeket vehetjük számításba. A modell használata azért is előnyös, mert a klasszikus versenyképességi inputok helyett az agglomerációs előnyökkel dolgozik, az előbbiekhöz pedig kisebb területegységek esetén gyakran nehéz adathoz jutni, így lehetőség adódik a kistérségek vizsgálatára is. HUGGINS ezt a komplex modellt az Egyesült Királyságban alkalmazta a régiók összehasonlítására, az értékek sztenderdizálása után a kapott eredményeket az országos átlaghoz viszonyította (minden szint egyharmados súllyal került a számításba). Miután az aggregált értékeket az országos átlaghoz viszonyítottuk, megkapjuk a területegység versenyképességi indexét (%).

2.2. A TELEPÜLÉSI ÉLHETŐSÉG ÉRTELMEZÉSE ÉS MÉRÉSI LEHETŐSÉGEI

2.2.1. A települések élhetősége

Ahogy az előző fejezetben tárgyaltam, a területi verseny elsődleges célja a helyi jólét növelése, ugyanakkor számos egyéb tényező is szerepet játszik abban, hogy az egyén életminősége, jólléte végül hogyan alakul majd lakóhelyén. A helyek, lokációk, sosem figyelhetők meg teljesen önálló entitásként; akár egy ház, melyet a tulajdonosai, lakói, elhelyezkedése, az építőanyag, a formája szerint is értelmezünk, a terek, települések is egész ökoszisztémákat jelentenek magukban (WIRYOMARTONO 2020). Egy város házai, a park, a tó, az iskola vagy az irodák egy életteret jelenítenek meg, így maga a város egyszerre társadalmi és földrajzi dimenzióban is létezik.

A városokban (kiváltképpen a nagyvárosokban) koncentrálódnak a gazdasági, intézményi és politikai erők és a felhalmozott tudás is (SASSEN 2010), ezért központi szerepet töltenek be a fejlődésben mind gazdasági, mind társadalmi szempontból. A nagyvárosok lehetőséget kínálnak a politikai mozgalmak kibontakozásához, mivel jobb terek állnak rendelkezésre például a civil mozgalmaknak vagy tüntetésekhez, ez pedig a politikai mezőben betöltött szerepüket erősíti.

A globalizálódó, gyorsuló világban a dinamikus városi élet mellett vágyunk a naturalisabb, pihenésre is lehetőséget kínáló környezetre is, ez pedig a fejlődés lassulását kívánja, amely leginkább a kis-és középvárosi rendszerben figyelhető meg (SZIRMAI 2020). A szuburbanizáció, a városi szétterülés miatt szükséges a települések kooperatív fejlődése, ez a fejlődés viszont előtérbe hozza az élhetőséggel kapcsolatos kérdéseket is. Ez a fogalom ma már nem csak a fenntarthatóság egyik vezérelve, hasonlóan fontos szerepet tölt be a városi tervezés és várospolitikák kialakítása során is (RUTH – FRANKLIN 2014). A gazdasági élet szempontjából is érdemes figyelembe venni az élhetőségi mutatókat, mert az elégedett emberek jobb munkavállalók (LYUBOMIRSKY ET. AL. 2005), ezért az élhető városok jobb munkahelyeket, vállalkozásokat vonzanak (ECONOMIST 2011a, 2011b).

A modernség kezdetekor, az autók térhódításával az emberi lépték drasztikusan háttérbe szorult a városok tervezésében (AHMED et. al. 2019). A városok társadalmi funkciója (például a kulturális jelentőség, vagy találkozóhely-szerepe) eltűnni látszott, erre válaszul megjelent az élhetőség metaforája a diskurzusban, és egyre több kutatás látott napvilágot a témában. Az élhetőségről szóló párbeszéd az 1980-as években kezdett el igazán terjedni, amikor már a fenntarthatósággal kapcsolatos aggodalmak is egyre nagyobb teret nyertek (KASHEF 2016, AHMED et al. 2019). Az erről szóló, döntéshozókat is segítő modellekből azonban továbbra is hiány van (RUTH – FRANKLIN 2014). Ennek egyik oka lehet, hogy maga a fogalom is nehezen definiálható, hiszen – ahogy már az előző fejezetben is írtam – minden településnek más a kiinduló helyzete, és a földrajzi, társadalmi, gazdasági adottságaik is sok esetben különbözőek, így pedig nehéz univerzális, mindenkor alkalmazható definíciót megalkotni, különösen azt figyelembe véve, hogy az eltérő kiinduló helyzet mellett a változás is folyamatos. A helyi társadalmak változása is állandó, egyre nagyobb a diverzifikáció, a technológiai fejlődés folyamatosan gyorsul, ezekkel összhangban az igények, szükségletek is átalakulóban vannak.

RUTH ÉS FRANKLIN (2014) szerzőpárosa szerint két szempont van, amelyeknek az élhető városokban összhangban kell lenniük; az első a lakosság igényeihez, a hozzájuk kapcsolódó javakra és szolgáltatásokra vonatkozik, ilyen például az energia, a víz,

egészségügyi rendszer, hulladékgazdálkodás, közbiztonság, de ide sorolható akár a társadalmi felelősségvállalás is. A második elem a település környezetével, fizikai jellemzőivel kapcsolatos; beletartoznak a természeti ökoszisztémák és az épített infrastruktúrák is. Megeshet, hogy rövidtávon a magas élhetőségi szint az ökoszisztéma-szolgáltatások roncsolásával jár, de hosszútávon mindenképpen kívánatos ezek fenntartása, mivel szorosan kapcsolódik az élhetőséghez. Ennek a két elemnek a kölcsönhatásai alakítják a városok élhetőségét.

A Livable City non-profit szervezet San Fransisco élhetőségének javítását tűzte ki célul, az ő szempontrendszerükben is helyet kap RUTH és FRANKLIN (2014) meghatározása, mivel náluk is elsődleges szerepet kap a hulladékkezelés és az ökoszisztémákkal kapcsolatos harmónia, ebbe pedig beletartozik a biológiai diverzitás elősegítése is. A szervezet olyan soft fogalmakat is bevezet a meghatározásba, mint a boldogság, méltányosság, a demokrácia és a közösség; fontosnak tartják például azt, hogy a lakók részt vehessenek a döntéshozatali folyamatokban, és hogy a helyi politikák bármely lakos számára átláthatóak és közérthetők legyenek.

Az élhetőség kérdésköre gyakorta jelenik meg a városmarketinggel foglalkozó kutatásokban is (melyek általában a területi versenyképesség előmozdítására jönnek létre). IRIGOYEN (2017) kifejezte aggodalmait annak kapcsán, hogy az élhetőség és versenyképesség szorosan összekapcsolódik, ezért sürgős egy átfogó modell kialakítása, mert amennyiben a városok nem fordítanak különös figyelmet az életminőség javítására, a városok kiürülnek, és nekropoliszok állnak majd a helyükön. Az általa létrehozott modellnek négy alappillére van, melyek a következő információforráson alapulnak; kormányzat (kialakítja a város jogi és fizikai kereteit), intézmények (társadalmi keretet biztosítanak, megteremtik és fenntartják a gazdasági életet, elhozzák a gazdasági jólétet; nyereséget termelő és nem termelő csoportra bonthatók) (SCHEEL – PINEDA 2014), a kutatói szféra (academics) és a polgárok. Az oktatás szintje, színvonala és a gazdasági sikerek között vitathatatlan összefüggés található (FLORIDA 2003), épp ezért IRIGOYEN (2017) keretrendszerében a kutatói szféra nagy jelentőséget kap, mivel ők rendelkeznek azzal a kutatómódszertani tudással, amellyel képesek elemezni az információkat. Az elméletek birtoklása és az információk megfelelő elemzése elősegíti a jobb döntéshozást, a kutatói réteg bevonása nélkül pedig nagyobb esélye van a kudarcnak. A polgári réteg és a civilek jelentősége az empirikus tapasztalás megosztásában rejlik, információikkal segítik a döntéshozókat a jobb közpolitikák kialakításában, az új vállalkozások létrejöttében és a civil részvételiség növelésében is fontos szerepet kapnak. A polgári réteg pedig elengedhetetlen feltétele az inkluzív városok létrejöttének.

A fentebb bemutatott megközelítések kívánatos társadalmi jellemzőket, attribútumokat is bevezettek az élhetőség definíciójának értelmezésébe, ám van olyan megközelítés is, amely tagadja ezek relevanciáját. AHMED és szerzőtársai (2019) szerint az élhetőség csupán az épített és természeti környezet jelenlétét takarja, illetve a szolgáltatásokat, melyeket ezek kínálnak, a társadalmi és emberi oldal, a használói élmény és az ezekből fakadó egészségügyi előnyök vagy hátrányok már az életminőség fogalmához tartoznak. A szerzők szerint az élhetőség növelését az életminőség, jólét javítása motiválja, ezek pedig kölcsönösen hozzájárulnak a fenntarthatósági célokhoz való hosszú távú megfeleléshez.

2.2.2. Az élhetőség mérési lehetőségei

Manapság a magazinok, folyóiratok, gazdasági lapok körében népszerűek az élhetőségi rangsorok, s ezek alapján mutatják be, mely városokban a legjobb élni. Az élhetőség azonban szinte minden ember számára mást jelent, így fontos megtalálni azokat az univerzális változókat, melyekkel érdemes mérni az élhetőséget. Az élhetőség OKULICZ-KOZARYN (2013) szerint az objektív életminőség mérőszáma, és feltételezhető, hogy az élhető városokban az emberek boldogabbak, ha pedig olyan városban élünk, ahol az emberek boldogok, az pozitív hatással lesz a saját boldogságunkra is.

Az élhetőségi rangsorok és az ezzel foglalkozó média kezdetben a városi élhetőséget is csak az ott élők általános jóllétére való hivatkozásként értelmezték, ez pedig meglehetősen szubjektív nézőpontra vall, viszont ennek ellenére is sikerült komplex indexeket, mérőszámokat, modelleket létrehozni a rangsorok elkészítéséhez (KASHEF 2016). Ezek a rendszerek széles spektrumot lefedő szempontokat tartalmaznak, megtalálhatók a környezeti (éghajlat, természeti tőke, de akár a légszennyezés is ide tartozhat), társadalmi (bűnözés, biztonság, oktatás, egészségügy, szabadidős lehetőségek, lakhatás, higiénia), infrastrukturális, közlekedési, politikai és gazdasági (megélhetési költségek, egy főre jutó GDP, üzleti környezet) dimenziók is közöttük. Érdemes azonban figyelembe venni azt is, hogy a városok sok esetben nem azért vonzzák magukhoz az embereket, mert természetközeli lakóhelyet vagy kellemesebb lakhatást remélnek, hanem mert az ott lévő, vagy remélt lehetőségektől a társadalmi mobilitás lehetőségét várják; ilyen volt például az ókori Róma, vagy napjainkban az olyan megapoliszok, mint pl. Sanghaj vagy Los Angeles (OKULICZ-KOZARYN 2013). Ezek a városok kevésbé a kellemes környezetükről, mindinkább a kaotikusságukról ismertek, mégis vonzó lakhelyet jelentenek emberek tömegei számára.

Napjainkban globális szinten sokszor hivatkozott rangsorok a Mercer Worldwide Quality of Living Survey és a World's Most Livable Cities (AHMED ET. AL. 2019, KASHEF

2016, OKULICZ-KOZARYN 2013). Ezekkel a rangsorokkal általános probléma, hogy nem veszik figyelembe a helyi sajátosságokat (AHMED et. al. 2019). Másik hiányosság a szempontok saját megítélés alapján történő számszerűsítése és eltérő súlyozása, például az, ha az egészségügyi ellátás kétszer akkora súllyal szerepel a mérésben, mint az oktatás, és az is, hogy ezek a rangsorok csupán a városok objektív jellemzőire fordítanak figyelmet. Fontos lenne, hogy az olyan szubjektív tényezők mellett, mint például a közlekedési hálózat fejlettsége, megjelenjen a helyben élők szubjektív érzékelése is.

A Mercer legfrissebb jelentése a 2020-as élhetőségi rangsor, mely tíz kategórián belül összesen 39 tényezőt vizsgál, ezeket pedig súlyozza is, és indexek alapján összehasonlíthatóvá teszi a városokat. Vizsgálatba bevont tényezőinek kategóriái a lakhatás, éghajlat és fizikai tényezők, szennyezés, betegségek és higiénia, orvosi és oktatási létesítmények, infrastruktúra, politikai elnyomás és erőszak, fizikai távolság, politikai és társadalmi környezet, bűnözés, kommunikáció, kulturális és szabadidős tevékenységek folytatására alkalmas létesítmények, az áruk és szolgáltatások elérhetősége. Ebből látható, hogy a Mercer mind a strukturális, fizikai szempontokra, mind a társadalmi viszonylatokra is hangsúlyt fektet.

Az Economist a 2021-es rangsorban különös hangsúlyt fektetett annak vizsgálatára is, hogy az egyes városok működését és élhetőségét a COVID-19 pandémia hogyan befolyásolta, ezzel a rangsor igen aktuálissá vált. A Mercerhez hasonlóan itt is különböző mértékben súlyozott kategóriákkal dolgoznak, a legjelentősebb súllyal a stabilitás (ide tartozik például a bűnözés, a katonai konfliktusok veszélye) és a kultúra és környezet (indikátorok például korrupció szintje, páratartalom és hőmérséklet besorolás, kulturális elérhetőség); a két szempont 25-25 százalék súlyt ér az összesített indexben.

Hazánkban a HÉTFA Kutatóintézet (IGARI et al. 2020) készített meglehetősen átfogó élhetőségi, életminőségi vizsgálatot Magyarország járásszékhelyeiről, az elkészült indexet Városi Életminőség Indexnek nevezik. Az adatok a 2010-es évekből származnak, a szempontjaik között pedig a nemzetközi rangsorokhoz hasonlóan megjelennek a társadalmi, gazdasági és infrastrukturális dimenziók is. A fentebb említett nemzetközi rangsorokhoz viszonyítva különbség, hogy ebben az esetben bekerültek a demográfiai mutatók, illetve külön kategóriát szenteltek a fiataloknak is – ezzel válik a rangsor különösen unikálissá, hiszen olyan szempontok jelennek meg, melyek magyar viszonylatban különösen jelentősek (például az előregedés komoly kihívást jelent a magyar településhálózatban). A kategóriák összesen ötven indikátort fednek le.

3. KUTATÁS MÓDSZERTANA

3.1. ADATGYŰJTÉS MÓDJA

A kutatáshoz primer és szekunder adatforrásokat használtam fel. A szekunder adatokat a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) adatbázisából töltöttem le, a primer kutatást pedig online kérdőív segítségével végeztem. Az online kérdőívet a Google Forms segítségével hoztam létre, majd a kérdőívet a vizsgálatba bevont városok közösségi médián található csoportjaiban osztottam meg, illetve az adott városokban élő ismerőseimmel, hólabda módszerrel továbbítottam további potenciális kitöltők felé. A módszer előnye, hogy viszonylag gyorsan tudtam nagyszámú kitöltőhöz eljutni, az ily módon nyert adatokat pedig nem kellett manuálisan adminisztrálni, szemben a személyes kérdőívezéssel. A másik előnye az anonimitás, hiszen személyes feltevésem az volt, a mintába bekerülők őszintebben válaszolnak, ha a válaszadás névtelenül történik (ez különösen fontos például az anyagi helyzetre vonatkozó kérdéseknél). Az online kérdőív hátrányai, hogy a mintába csak azok kerültek be, akiknek egyrészt van megfelelő eszközük és internetelérésük, másrészt találkoztak a megosztott kérdőívvel. A másik jelentős hátrány, hogy az ilyen tömeges terjesztésnél nehéz, szinte lehetetlen a mintába kerülő személyek attribútumainak befolyásolása. Általános jelenség, hogy az online kérdőíveket nagyobb részben nők töltik ki, ezzel nekem is szembesülnöm kellett, így a nemi reprezentativitás elérése különösen nehézé vált.

A kérdőív célja az volt, hogy a budapesti agglomeráció élhetőségéről a szakirodalmak által is hiányolt szubjektumról kapjak átfogó képet. A kérdőívben *(1.sz.melléklet)* pozitív állításokat fogalmaztam meg, melyeket attitűdskálán kellett értékelni. Az első részben az általánosabb, specializáltan a városra vonatkozó állítások kaptak helyet, míg a második részben inkább a kitöltő élete volt a középpontban; ennek értelmében először az egyetértés mértékét kellett értékelni, majd a pontozást az alapján kellett értékelni, hogy az állítás mennyire „igaz rám”. A skálák mindig négyfokúak voltak, ezzel az volt a célom, hogy a kitöltőnek mindenképpen el kelljen mozdulnia valamelyik irányba válaszadáskor, ne tudjon semleges maradni. A kérdőív végső, harmadik része a demográfiai kérdéssor volt, majd az utolsó kérdőívben szöveges válaszlehetőséget nyújtottam, hogy a kitöltő – ha vannak – kifejtse a benne maradt gondolatait a városával kapcsolatos negatív és pozitív élményeiről, gondolatairól, ezek levezető kérdésként szolgáltak.

A gazdasági versenyképesség méréséhez az inspirációt HUGGINS (2003) előző fejezetben bemutatott módszertana nyújtotta, amelyhez dolgozatomhoz két mutatót ragadtam

ki; a GDP-t, és a munkanélküliséget, azonban a GDP adatok NUTS3-as szint alatt nem mérhetőek, így ezt a vállalkozások bruttó hozzáadott értékével helyettesítettem, melyről később szó esik a gazdasági versenyképességről szóló fejezetben. A bruttó hozzáadott érték adatforrása a Nemzeti Adó-és Vámhivatal adatbázisa volt, míg a munkanélküliségi és népességi adatokhoz a Központi Statisztikai Hivatal adatait használtam.

Az adatelemzéshez a Microsoft Excel programot használtam, a térképes szemléltetést a QGIS szoftverrel végeztem.

3.2. AZ AGGLOMERÁCIÓS SZEMPONTOK MEGJELENÉSE A KÉRDŐÍVES FELMÉRÉSBEN

Az agglomerációk élhetőségének méréséhez először fontos volt, hogy megtaláljam azokat az attribútumokat, amelyek egyrészt speciálisak a budapesti agglomeráció szempontjából – azaz nem feltétlenül alkalmazhatók az ország távolabb eső, nem agglomerációs régióiban, másrészt a szubjektív oldalról könnyedén értelmezhetőek, és valóban nagy hatást gyakorolnak az ott élők mindennapjaira. A kérdőív összeállításához egyfajta inspirációként a Hétfa Járásszékhely Monitorjának indikátorrendszerét használtam, de az itt használt mutatókat és statisztikai adatokat könnyen interpretálhatóvá tettem.

A kérdőív kitért az egyén biztonságérzetére, a rekreációs és kikapcsolódási lehetőségekre, a városi közösségi életre, a szolgáltatások mennyiségére és minőségére, az oktatás minőségére, az infrastruktúrára és a zöld környezet mennyiségére, elérhetőségére, az orvosi ellátás minőségére, az önkormányzat munkájára (kiváltképp a kommunikációra). Mivel az agglomeráció egyik legfontosabb ismérve, hogy Budapest vonzáskörzetében helyezkedik el és ez is adja agglomerációs létjogosultságát, lényeges volt kitérni a Budapesttel való közlekedési összeköttetésre is. A kérdőív végén a válaszadó azokban a kérdésekben nyilatkozhatott, hogy szeret-e a településén élni, illetve ott képzele-e el a jövőjét; úgy gondolom, a szubjektív mérésénél fontos az egyén véleménye ezekben a kérdésekben, hiszen végső soron az élhetőséget célzó intézkedések lényege az ott élők boldogsága és helyben tartása.

3.3. A MINTA RÖVID BEMUTATÁSA

Kutatásomban a hangsúlyt az agglomeráció társközpontjaira és az érintett járások székhelyeire helyeztem. Az agglomerációs települések közül Monor képez kivételt; bár Monor a KSH agglomerációs határán kívül esik, járásába tartozik Gyömrő is, amely agglomerációs társközpontként funkcionál, ráadásul Monorról indulnak helyi járatok Budapestre, hétköznaponként reggel sűrűbben (akár 15 percenként), nap közben pedig 30

perces gyakorisággal. A vizsgálat során így összesen 20 várost vontam be a vizsgálatba, majd a kérdőívek beérkezése után kiválasztottam a népességarányosan legtöbb kitöltőt produkáló településeket, így végül Monor, Dunaharaszti, Pilisvörösvár, Gyömrő, Gyál, Százhalombatta, Gödöllő és Budakeszi eredményei kerültek részletes elemzésre.

A kérdőívet a vizsgálatba első körben bevont városok (járászhelyek és társközpontok) között összesen 1392 helyi lakos töltötte ki. A populáció mérete összeadva a vizsgálatba került városok lakosságát 498 943 fő volt, így a kérdőív elemzése során azokat a városokat választottam ki, ahol a város népességéhez viszonyítva legtöbben töltötték ki a kérdéssort. Az ily módon kiválasztott városok körében a minta 1125 fő, 167 737 főt számláló populáció mellett.

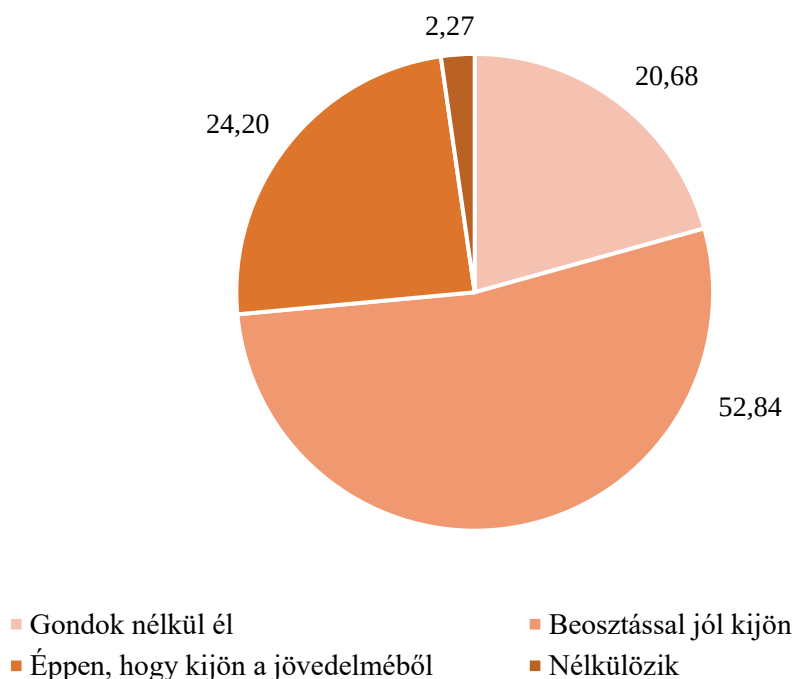
1. táblázat: A kérdőíves vizsgálatban résztvevő városokból beérkező válaszok aránya a teljes mintában

Település	Kitöltők száma (darab)	Arány a mintában (százalék)
Budakeszi	60	4,31
Budaörs	18	1,29
Dunaharaszti	251	18,03
Dunakeszi	11	0,79
Érd	44	3,16
Fót	4	0,29
Gödöllő	133	9,55
Gyál	172	12,36
Gyömrő	151	10,85
Kistarcsa	5	0,36
Monor	140	10,06
Pécel	3	0,22
Piliscsaba	5	0,36
Pilisvörösvár	132	9,48
Százhalombatta	86	6,18
Szentendre	47	3,38
Szigetszentmiklós	84	6,03
Vác	13	0,93
Vecses	33	2,37
Összesen	1392	100,0

Adatforrás: saját kérdőíves felmérés

A nemek tekintetében az arány erősen a nők irányába tolódik, ugyanis a kitöltők mindössze 20,4 százaléka férfi, ez alig több, mint a minta ötödét jelenti. A végzettséget vizsgálva legnagyobb arányban az alapszakos diplomás szerzett lakók képviselik magukat (31,8 százalék), majd őket követik az érettségis és szakmát szerzett lakók (24,3 százalék). Az

anyagi helyzetet feltárására két kérdés került a kérdőívbe, ezek alapján a háztartásban egy főre jutó bruttó jövedelem a kitöltők 73,5 százaléka esetén a KSH 2022. januári adatai szerint a bruttó átlagbér (467 300 forint) alá esik, 26,5 százalékuk jövedelme ennél magasabb. A másik kérdésben a szubjektív jólét mérését céloztam meg; a kitöltők jelentős része beosztással jól kijön a jövedelméből, közel negyedük azonban éppen, hogy kijön, míg ötödük gondok nélkül él (1. ábra).



1. ábra: A szubjektív jólét a kitöltők körében, százalékos megoszlásban

Adatforrás: saját kérdőíves felmérés

A kitöltők háztartásainak több, mint fele 3 vagy 4 fős, 15 százalékuk háztartásában pedig több, mint 5 fő él. A háztartások negyede kétszemélyes. A szubjektív jólét és a háztartásban található autók száma között pozitív irányú, gyenge korrelációs kapcsolatot találunk, ennek alapján minél jobb az egyén anyagi jóléte, annál több autót tart fent.

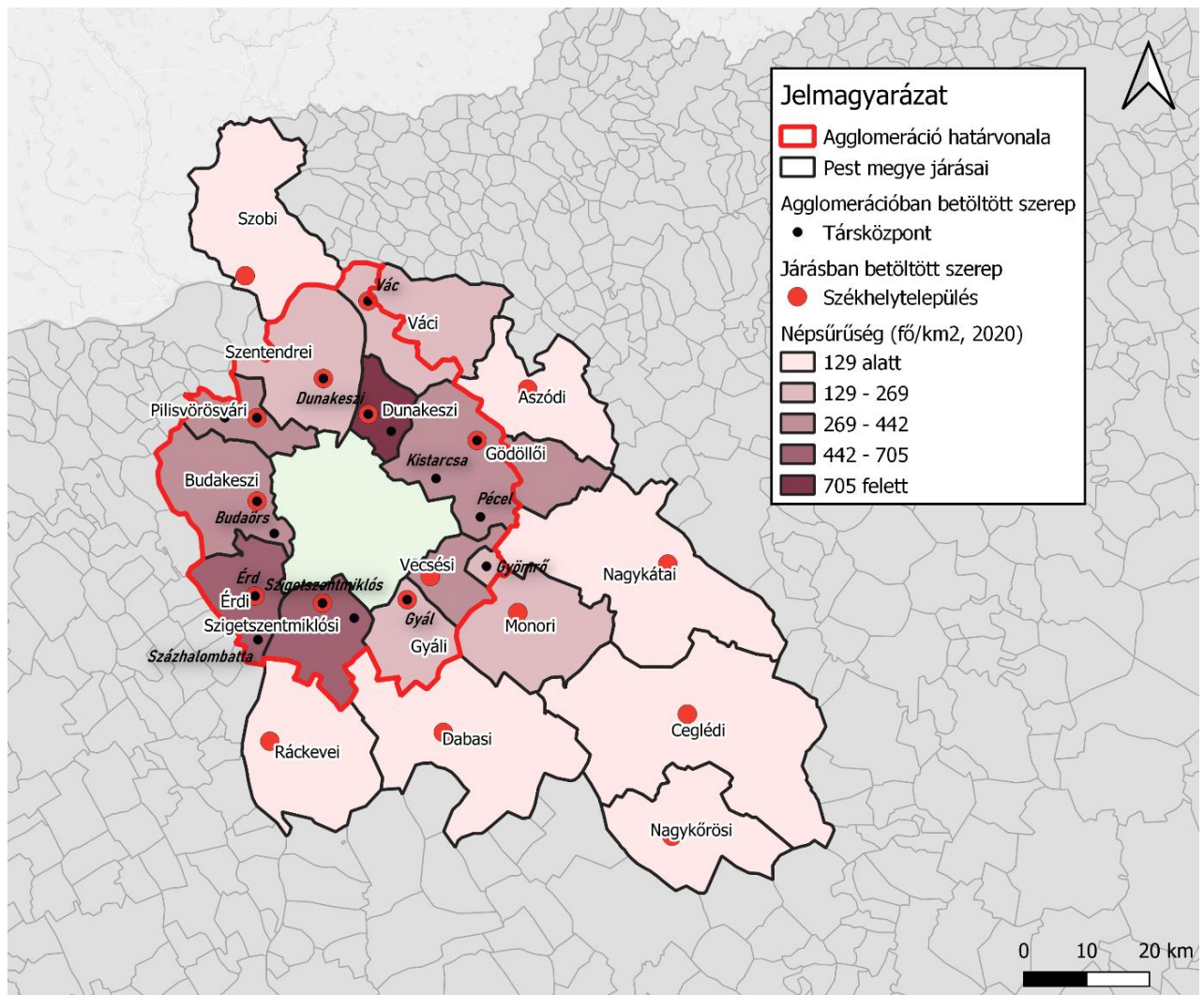
A kitöltők jelentős része (40,6 százaléka) több, mint tíz éve él az adott településen, 30,1 százalékuk pedig mindig is ott élt, ez azt jelenti, hogy a kérdőív kitöltőinek 70,7 százaléka már tartós, hosszú ideje az agglomerációban él. A friss beköltözők, akik kevesebb, mint egy éve élnek az adott településen, mindössze a minta 2,9 százalékát tették ki.

3.4. A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ TERÜLETI JELLEMZŐI

A XX. század elejére tehető az a folyamat, melynek eredményeképp a közép-európai térszerkezetben a városi szétterülés dominánssá vált a területi folyamatokban, a század végére

pedig alapjaiban átrendeződött a városok és környezetük kapcsolata (KOCSIS 2013). A rendszerváltást követően a Budapestet érintő szuburbanizáció jelentősen felgyorsult, napjainkban ez az oka a várostérségek gyors növekedésének, a mobilitási viszonylatokban kiemelt célterület, és szemléletes adat, hogy 2000-2018 között Budapest állandó népessége 3,3 százalékkal csökkent, míg az agglomerációs térség lélekszáma 35 százalékkal növekedett (EGEDY 2021). A KSH 2020-as adatai alapján a budapesti agglomerációs térségben 900 ezer ember él.

A budapesti agglomerációs térségbe a KSH jelenleg érvényes meghatározása szerint 80 település tartozik, közülük egyedül Érd számít megyei jogú városnak, és a lakosság is itt a legmagasabb (2020-ban már több, mint 70 ezer fő volt a lakónépessége). Az agglomerációban 36 további város, 12 nagyközség és 31 község található. KOCSIS (2013) szerint az agglomerációs térségben erős differenciálódást, szegregációs tendenciákat lehet megfigyelni, kiváltképpen az északnyugati és déli területek viszonylatában – a délebben elhelyezkedő települések lakóira az alacsonyabb státusz és ingázás jellemző, míg a nyugati területen (kiemelten Budaörs térségében) már önmagukban is képesek a munkaerő bevonzására, mind a képzett, mind a képzetlenebb munkavállalók körében.



2. ábra: Pest megye járásainak népsűrűsége
 Forrás: a KSH adatai alapján saját szerkesztés

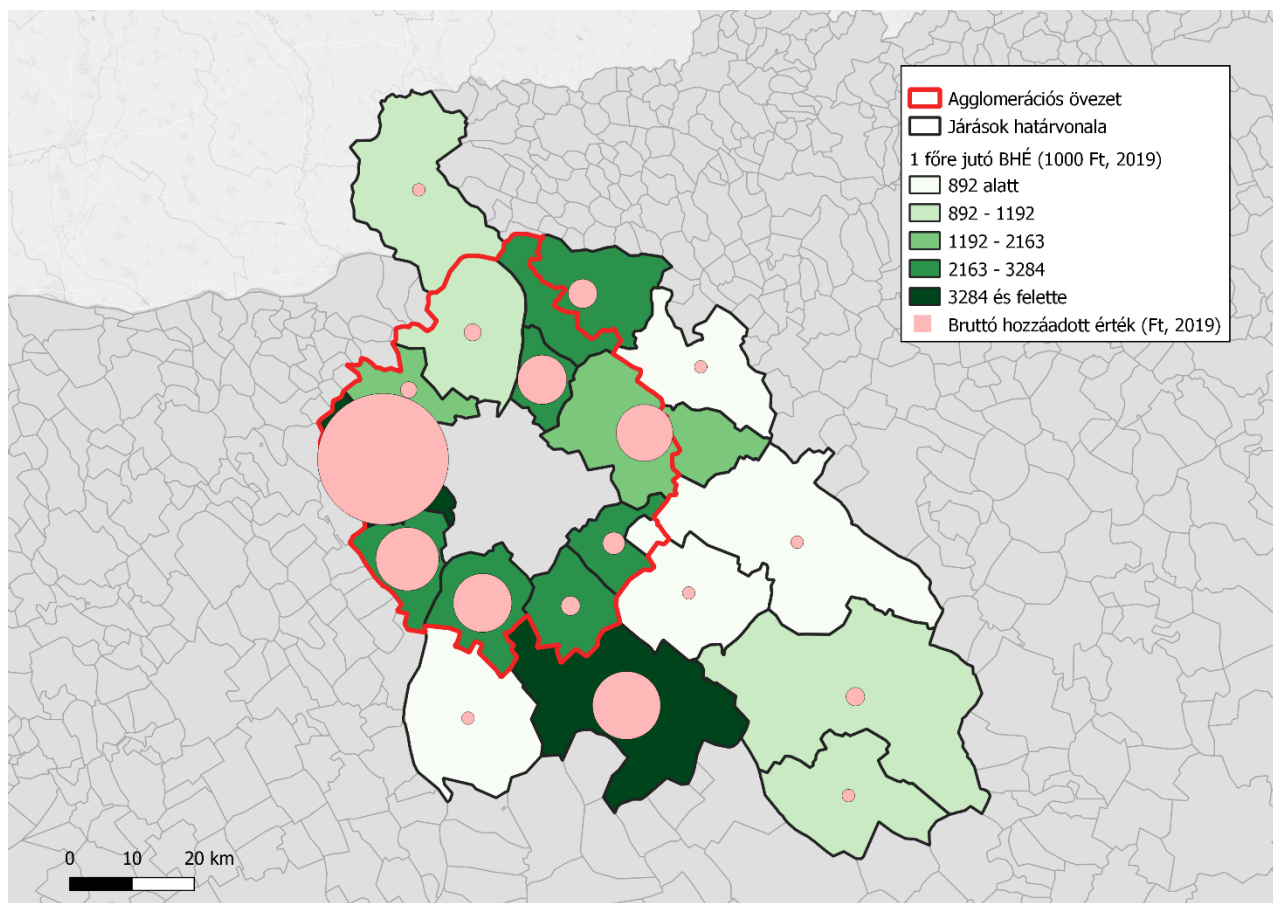
Ahogy a 2. ábrán látható, az agglomeráció népsűrűsége igen magas Pest megye további járásaihoz képest, a KSH adatai alapján pedig évről évre növekszik, miközben Budapesten a népsűrűség 2016 óta csökkenő tendenciát mutat. Ezek az adatok is igazolják, hogy az agglomerációban jelenleg is intenzív népességnövekedés zajlik.

4. A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ JÁRÁSAINAK ÉLHETŐSÉGI ÉS VERSENYPÉSSÉGI ELEMZÉSE

4.1. A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ GAZDASÁGI VERSENYPÉSSÉGÉNEK TERÜLETI EGYENLŐTLENSÉGEI

Az agglomeráció gazdasági fejlődése a rendszerváltást követő években indult el jelentősebben, ezt egyrészt az M0 autópálya megépülése, másrészt a gazdasági szerkezet módosulása indukálta (KOC SIS 2013). Az ezredfordulón jelentősen megszaporodott a Pest megyébe vándorló gazdasági tevékenységet folytató vállalkozások száma, kétharmaduk Budapestről költözött ki, a céltelepülések főként az országos főutak vagy az M0 mentén található települések voltak (KOÓS 2004, KOC SIS 2013). Az agglomerációban kimagasló gazdasági aktivitást mutatnak a nyugati területek, ahol nemcsak, hogy a legmagasabb az adózott jövedelem, hanem a külföldi cégek is leginkább itt rendelkeznek hazai központtal. Budaörs munkaerővonzó képessége jelentős, az ezen környéken dolgozók jelentős része a szolgáltatás szektor alkalmazottja, de egyre nagyobb az igény a kevesebb vagy alacsonyabb szakképzettséget igénylő munkakörök betöltésére is. Szembeötlő, hogy a döntéshozó réteg is előszeretettel választja lakhelyéül az agglomeráció nyugati részét.

Az első fejezetben kifejtettem HUGGINS (2003) versenypésségvizsgálati módszerét, ennek fontos része a GDP. Mivel a GDP-t megyei szint alatt nem állítják elő, így a GDP helyettesítésére az alacsonyabb szintű területi vizsgálatokban (járások, települések) gyakran a helyi vállalkozások által előállított bruttó hozzáadott értéket (BHÉ) használják, amely jól közelíti a termelési oldalról számított GDP-t. A BHÉ-t az adott település kettős könyvvitelű vállalkozásainak mérlegadataiból számíthatók, amely vállalkozások ugyan nem fedik le a teljes vállalkozói kört, azonban a vállalkozások közel 90 százaléka, és a tőkeerősebb, jelentősebb vállalkozások-e vállalkozói körhöz tartoznak (VARGA 2019).



3. ábra: Vállalkozások bruttó hozzáadott értéke és az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték Pest megye járásaiban

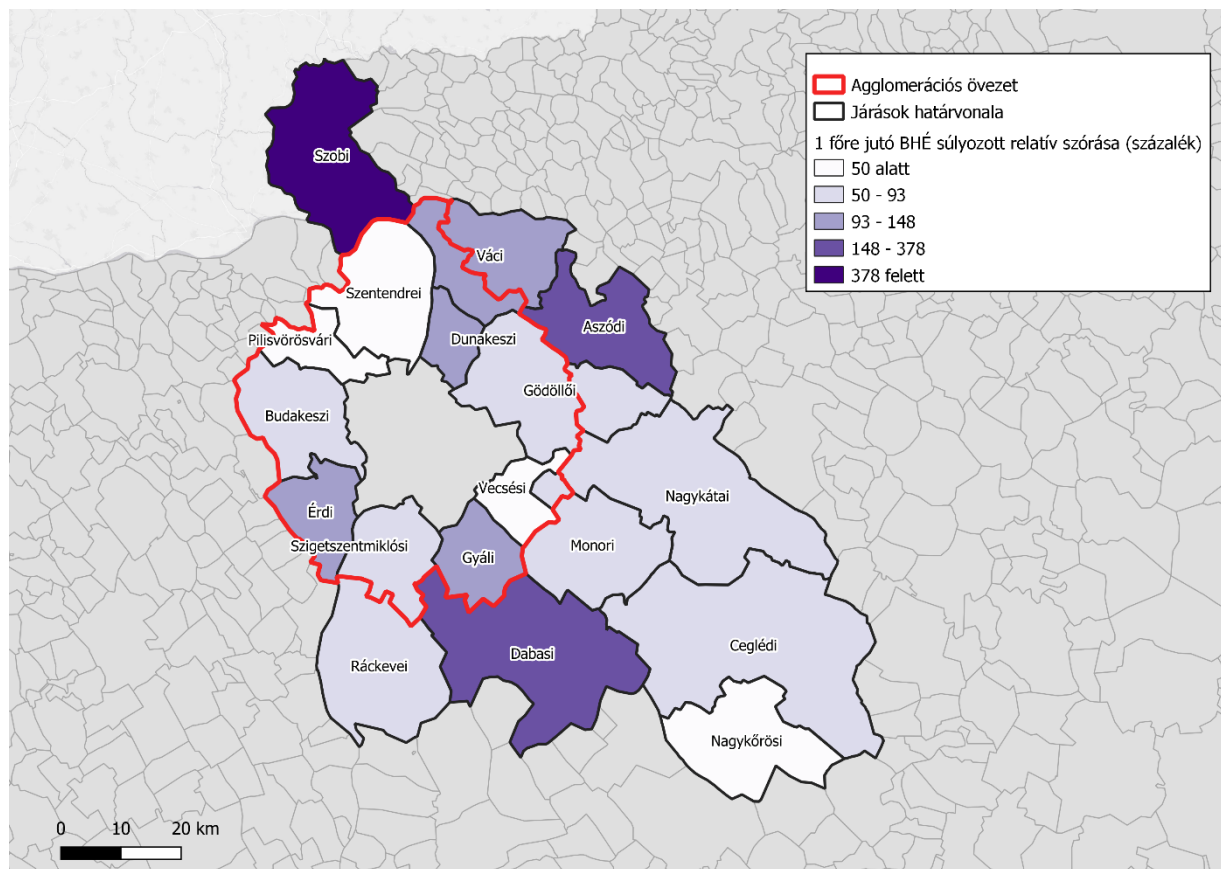
Forrás: a Nemzeti Adó- és Vámhivatal 2019-es adatai alapján saját szerkesztés

A 3. ábrán is láthatjuk, hogy a Budakeszi járás a bruttó hozzáadott értéket tekintve kimagasló teljesítményt nyújt, ebben jelentős szerepe van Budaörsnek, amely a megye legmagasabb bruttó hozzáadott értékével rendelkezett 2019-ben az egész megyét tekintve. Érdekes, hogy a második legmagasabb teljesítményt nyújtó település Újlengyel, amely az agglomerációból kívül eső Dabasi járás egyik községe, és a magyar média gyakran offshore paradicsomként hivatkozik rá.

A Hoover-index az egyik legáltalánosabban vizsgált egyenlőtlenségi mutató, segítségével kiszámolhatjuk, hogy adott terület egységek között a mért gazdasági vagy társadalmi jelenség, mutató hány százalékát kell átcsoportosítani a területi különbségek megszüntetéséhez. A számításhoz a bruttó hozzáadott értéket és a lakónépességet használtam, 2019-es adatokkal. Pest megye összes járását tekintve a Hoover index értéke 25,93, ami azt jeleti, hogy a járások bruttó hozzáadott értékének Pest megye viszonylatában 25,93 százalékát kellene átcsoportosítani a területi egyenlőség eléréséhez. Ugyanezt a számítást elvégeztem

úgy is, hogy a területi egységeket az agglomerációs határon belül eső települések alkották. A Hoover-index értéke ebben az esetben 37,03, ami azt jelenti, hogy a területi egyenlőtlenség nagyobb az agglomerációban, mint a teljes megyében, mivel a koherenciához ebben az esetben a bruttó hozzáadott érték 37 százalékának átcsoportosítására lenne szükség. (A Hoover-index esetében a legalacsonyabb értéknek a 0, a legmagasabbnak pedig a 100 számítana.)

Az egyenlőtlenségeket a súlyozott relatív szórás segítségével is mérhetjük. Ebben az esetben a Pest megyei járásokon belül számoltam ki a súlyozott relatív szórást, ami azt jelenti, hogy a kapott értékek a járásokon belüli eltérések mértékét mutatják. A súlyozott relatív szórás értékei minél nagyobbak, annál nagyobb egyenlőtlenségre tudunk belőlük következtetni. Pest megyében járási szinten a súlyozott relatív szórás értéke 79,06 százalék, míg a települési szinten vizsgálva már differenciáltabb, 262 százalék.



4. ábra: Az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték alapján számított súlyozott relatív szórás értékei Pest megye járásaiban

Forrás: NAV adatok alapján saját szerkesztés

Az 4. ábrán jól látható, hogy az agglomerációs övön belül elhelyezkedő járások települési szintjei között az Érdi, Dunakeszi és Váci járásban találjuk a legnagyobb mértékű egyenlőtlenséget, míg a Szentendrei, Pilisvörösvári és Vecsési járásokban a települések

közötti egyenlőtlenség alacsonyabb mértékű. Az agglomerációs övön kívül tekintve az Aszódi, Dabasi és kiváltképpen a Szobi járás települései között a legnagyobb az egyenlőtlenség, utóbbi esetében a súlyozott relatív szórás értéke a 600 százalékot is meghaladja.

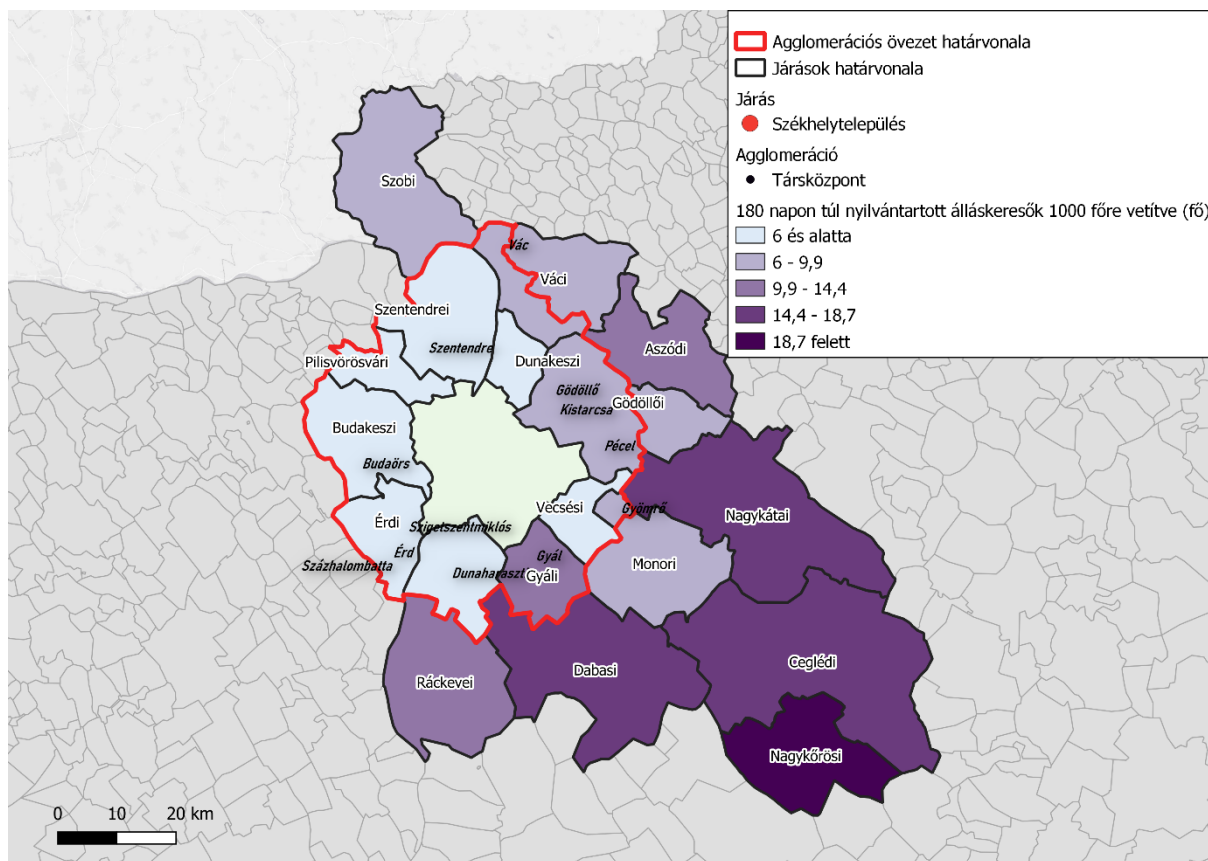
A vizsgált települések között az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték Dunaharaszti-ban a legmagasabb, majd Gödöllő következik. A Dunaharaszti-ban tapasztalható magas érték valószínűleg annak is köszönhető, hogy a világ egyik legértékesebb élelmiszeripari a vállalata, a Coca-Cola HBC üzemet tart fent a város ipari parkjában.

2. táblázat: Az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték a vizsgálatba bevont városokban

Település	1 főre jutó bruttó hozzáadott érték (ezer forint, 2019)
Budakeszi	1495,18273
Dunaharaszti	5530,242784
Gödöllő	3146,559394
Gyál	1532,64307
Gyömrő	569,3312893
Monor	1017,216568
Pilisvörösvár	2463,541367
Százhalombatta	2854,437202

Forrás: NAV adatai alapján saját szerkesztés

A gazdasági helyzet mérésére, értékelésére érdemes a munkanélküliségi adatokkal is foglalkozni. Népeségarányosan Pest megyében a legtöbb regisztrált álláskereső a Nagykörösi és Dabasi járásban él, a legkevesebb pedig a Pilisvörösvári járásban, de hasonlóan alacsony értékeket mutat az Érdi, Budakeszi, Szentendrei és Dunakeszi járás is, melyek mind az agglomerációs övezeten belül helyezkednek el. A 180 napon túl nyilvántartott álláskeresőket esetében a legjobb helyzetben lévő járasok közül az Érdi járás kerül az első helyre, és az első öt közé kerül a Vecsési járás is.



5. ábra: A 180 napon túl nyilvántartott álláskeresők száma ezer főre vetítve
 Forrás: a KSH 2020-as adatai alapján saját szerkesztés

A 180 napon túl nyilvántartott álláskeresők a népességhez viszonyítva az agglomerációs övezeten belül vannak jelen a legalacsonyabb arányban, a legrosszabb eredményt itt a Gyáli járás érte el, de itt is jobb az arány, mint Pest megye agglomeráción kívül eső járosaiban (kivéve a Szobi és Monori járást). A Gödöllői és a Váci járás nagyon hasonló adatokat mutat, előbbi esetén a 180 napon túl nyilvántartott álláskeresők száma ezer főre vetítve 9,1 fő, a Váci járásban pedig 9,2 fő. Az 5. ábrán látható, hogy Budapesttől déli, délkeleti irányba haladva a megyén belül fokozatosan nő a hosszútávon nyilvántartott álláskeresők aránya. Ennek egyik oka lehet, hogy a centrumtól távolodva egyrészt egyre kevesebb az olyan vállalkozás, amely munkát tud kínálni a környéken élőknek, másrészt számottevően növekednek az utazási távolságok (ezzel együtt a költségek), kötöttpályás tömegközlekedés esetén az utazási idő jelentősen több lehet, főleg, ha a távolság növekedésével a Budapestre tartó járatok száma is egyre alacsonyabb, így az ingázás kifejezetten nehézkessé válhat.

HUGGINS (2013) szerint a vállalkozássűrűség az egyik olyan tényező, amely hosszabb távon hatással van a települések versenyképességére. A vállalkozások sűrűségét a részletesebb

elemzésre kiválasztott városokban (Budakeszi, Gödöllő, Gyál, Gyömrő, Dunaharaszti, Százhalombatta, Monor, Pilisvörösvár) tekintetem meg. A KSH 2020-as adatai alapján a vizsgált városok között az ezer lakosra jutó vállalkozások száma Budakeszin és Gödöllőn a legmagasabb, legalacsonyabb pedig Gyömrőn és Monoron (3. táblázat). Az eredmények nem feltétlenül vannak összhangban az egy főre jutó bruttó hozzáadott értékkel, hiszen például Budakeszi és Gödöllő ugyan kiugró teljesítményt nyújtanak a vállalkozássűrűség szempontjából, az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték Dunaharasztiiban sokkal magasabb; ennek okát a városokban regisztrált vállalkozások jellegében kell keresni. Szemléletes például, hogy 500-nál több fős vállalat csak Dunaharasztiiban, Gyálon, Gödöllőn és Százhalombattán működik.

3. táblázat: Az ezer főre jutó regisztrált vállalkozások száma a vizsgált városokban

Település	1000 főre jutó regisztrált vállalkozások száma
Budakeszi	47,18940672
Százhalombatta	34,68239078
Gödöllő	46,49042844
Gyál	32,57237186
Gyömrő	24,65057179
Monor	26,23489506
Pilisvörösvár	37,21561969
Dunaharaszti	40,36535062

Adatforrás: Központi Statisztikai Hivatal

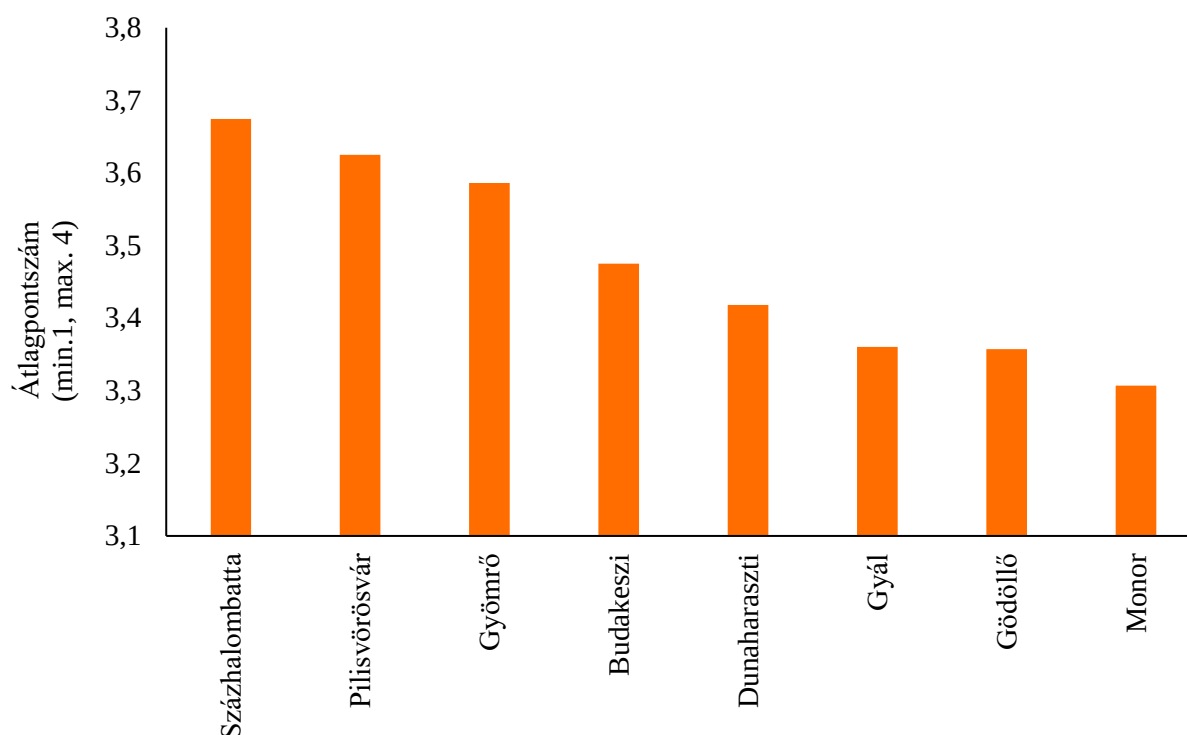
A fentiek alapján megállapítható, hogy a gazdasági helyzet szempontjából valóban versenyképesebbnek látszik a budapesti agglomerációs övezet Pest megye további járásaihoz képest. A járások Hoover-indexe alapján az agglomeráción belül nagyobb a területi egyenlőtlenség, mint az egész megyét tekintve, viszont a súlyozott relatív szórás azt mutatja, az agglomerációs járásokon belül sok esetben nagyobb a területi konvergencia, mint azokon kívül. A munkanélküliséget vizsgálva azt látjuk, a legkevesebb munkanélküli az agglomerációs övezetben van, és itt találjuk a legkevesebb tartós (azaz 180 napon túl nyilvántartott) álláskeresőt, ami azt is jelentheti, hogy ezen a területen lehet a leggyorsabban munkát találni. Összességében tehát azt látjuk, hogy ezen mutatók alapján a budapesti agglomeráció versenyképesebb Pest megye többi részénél, de kitüntetett szerepe van a nyugati régiójának, különösen a Budakeszi és Érdi járásnak.

4.2. A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ ÉLHETŐSÉGI JELLEMZŐI – KÉRDŐÍV ÉS SZEKUNDER ADATELEMZÉS EREDMÉNYEI

Biztonság

Ahogy azt a módszertanról szóló fejezetben már kifejtettem, a kérdőívben a kitöltőnek állításokat kellett értékelni egy 1-től 4-ig tartó skálán, hogy mennyire tartja az állítást igaznak a lakóhelyén (a városban), vagy saját magára vonatkozóan. Az 1-es érték jelentette, hogy egyáltalán nem igaz, a 2-es érték azt, hogy inkább nem igaz, a 3-as és 4-es értékek pedig az inkább igaz és teljesen igaz válaszlehetőségeket takarták.

A biztonságra vonatkozóan két állítást kellett értékelni, az egyik arra vonatkozott, hogy a kitöltő mennyire tartja biztonságosnak a város közterületeit, a másik pedig arra, hogy a saját otthonában mennyire érzi magát biztonságban. A vizsgált városokban elmondhatjuk, hogy a kitöltők nagyobb biztonságban érzik magukat otthon, mint amennyire biztonságosnak tartják a közterületeket. A legbiztonságosabb közterületű város a válaszok alapján Pilisvörösvár, a válaszokat átlagolva eredménye 3,57 pont, míg a legkevesebb pontot Gyál (3,19) és Monor (3,1) kapták – Monor és Gyál ugyanabba a járásba tartoznak, ennek pedig Monor a járásszékhelye. Az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték és az itt kapott pontszám a vizsgált városok körében nem korrelál, tehát a kérdőív válaszai alapján a közterületek biztonságossága nem függ össze ezzel a gazdasági mutatóval. Saját otthonaikban a kitöltők Százhalombattán érzik magukat a legnagyobb biztonságban, míg Monor itt is az utolsó helyre került.



6. ábra: A biztonságérzetre vonatkozó állításokra kapott pontszámok átlaga (1-től 4-ig terjedő skálán) a vizsgált városokban.

Adatforrás: saját kérdőíves felmérés

A 6. ábrán látjuk azt a sorrendet, melyet a két állításra kapott válaszok összesítése után kaptam. Ez alapján a válaszadók által legbiztonságosabbnak ítélt város Százhalombatta és Pilisvörösvár, míg a legkevésbé biztonságosnak Monort és Gödöllőt tartják az ott élők, de Gyal is csupán hajszálnyival került Gödöllő elé a rangsorban. Megjegyzendő, hogy a vizsgált városok között Gödöllő népessége a legnagyobb, a nagyszámú lakosság pedig összefüggésben állhat azzal, hogy sok ember között kevésbé érezzük magunkat biztonságban. Az egyik gödöllői kitöltő azt írja, azért nem tartja biztonságosnak a város közterületeit, mert magas a roma lakosság aránya, akik „folyton költözködnek”, Monoron is ilyen típusú aggályokat jeleztek a kérdőív szabad válaszlehetőséget biztosító részében, egész pontosan a város „Cinka Panna sor” nevű részét (a városon belül található roma szegregátum) többen is megemlítik, mint a településük leginkább negatívnak ítélt szegmensét.

Bölcsőde és oktatás

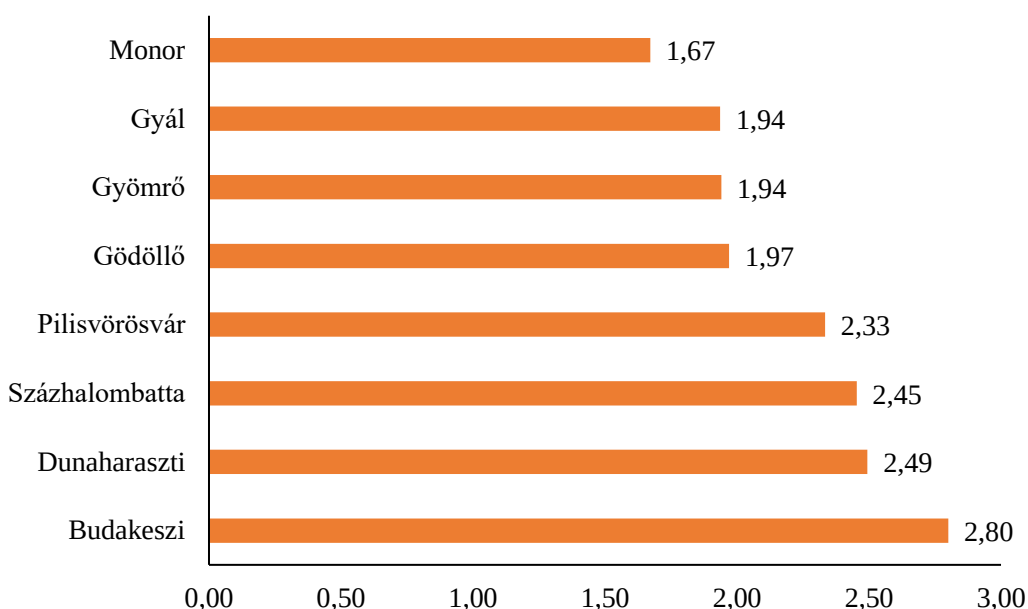
A jelenlegi lakáspolitikai egyik kulcsa a családalapítás ösztönzése, így azoknak, akiknek akár ezzel összefüggésben családalapítási terveik vannak, vagy már kisgyermeket nevelnek, különösen fontos lehet, hogy lakóhelyükön milyen lehetőségek várnak gyermekükre az oktatási rendszert illetően, de ebbe ugyanúgy beletartozik az az igény is, hogy a településeken legyen bölcsőde és óvoda. A kérdőívben egyrészt azt kellett értékelnie a kitöltőknek, hogy a településen elérhető-e mindenki számára a minőségi oktatás, másrészt azt, hogy a városban található-e elegendő bölcsődei és óvodai férőhely. Az eredmények diverzifikált képet mutatnak, a bölcsődei férőhelyek kapcsán a válaszok szórása 0,96, a minőségi oktatás esetében 0,94.

Sorbaállítva a kapott eredményeket azt látjuk, hogy mindkét kérdésben Százhalombatta lakói a legelégedettebbek, de a válaszok átlaga egyik esetben sem haladja meg a 3,35-öt. A legrosszabb pontszámot mindkét esetben Gyömrő kapta; a válaszadók az óvodai és bölcsődei férőhelyek kapcsán 1,87, az oktatás minősége esetén pedig 2,39 pontot adtak átlagosan. Az eredmények egybecsengenek azzal, hogy az agglomerációban a kiépített infrastruktúra, s ebbe az óvodák, bölcsődék is beletartoznak, nehezen tudja követni a rohamos népességnövekedést. Ezt a kérdőív végén, a szabad szöveges válaszlehetőségnél is többen kifejtették; úgy érzik, túl sok lett az ember, a növekedéssel pedig nem egyenesen arányos az infrastruktúra fejlődése, sok esetben pedig a tárgyi feltételek is hiányoznak, például nincsen elegendő terület megépíteni egy újabb óvodát. *„Az óvodai és bölcsődei férőhelyek továbbra is hiányoznak, bár közel a duplájára bővült az utóbbi években, még mindig nem elég”* - írja egy gyömrői lakos. Ez Gyömrő eredményein is látszik, hiszen ez a város érte el a legkevesebb pontot a témakörben. A kérdőív válaszadói megemlítik azt is, hogy az iskolákban az osztályok létszáma sokszor túl magas, már akár a 30 főt is meghaladja.

Az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték és a bölcsődei/óvodai férőhelyek között pozitív, gyenge-közepes erősségű korrelációt találunk a kérdőív adatai alapján, a korreláció értéke 0,3. A determinációs együttható értéke 0,094, ez azt jelenti, hogy az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték megközelítőleg 9,4 százalékban befolyásolja az óvodai/bölcsődei férőhelyekre kapott pontszámokat.

Egészség

Az egészségügyi ellátás sarkalatos kérdéskör egész Magyarországon, így az agglomerációban is, hiszen mindenkinek fontos, hogy lakóhelyén a lehető legjobb ellátást kapja meg, ha szüksége van rá. A vizsgált városokban Budakeszi kapta a legmagasabb pontszámot, tehát itt elégedettek leginkább az egészségüggyel, de a maximálisan kapható 4 pontszámból Budakeszinek is csak 2,8-at sikerült elérnie, ezzel a helyzet megítélése pozitív irányba tolódik. A vizsgált városok felénél (Gödöllő, Gyömrő, Gyál, Monor) a kapott pontszámok átlaga 1 és 2 közé esik, így ezekben a városokban az egészségügy megítélése inkább negatív; a legalacsonyabb értéket Monorban találjuk, ahol a kitöltők által kapott pontszámok átlaga mindössze 1,67.



7. ábra: Az egészségügyi ellátás minőségére kapott pontszámok átlagai a vizsgált városokban (1-4-ig terjedő skálán)

Adatforrás: saját kérdőíves felmérés

A kérdőív válaszadóinak jelentős része a városát érintő hiányosságok között jegyezte meg, hogy nem megfelelő az egészségügyi ellátás a településen, többen kiemelték, hogy nincsen állandó gyermekorvos és gyermekorvosi ügyelet. Egy gödöllői válaszadó szerint rengeteg a gyermek a városban, nincsen olyan ellátóegység, ahova a fejlesztésre szoruló gyerekeket el lehetne vinni, és a városban több kitöltő panaszkodott a szakrendelések hosszú várólistáira. Egy másik gödöllői válaszadó ugyanakkor megjegyzi, hogy valóban rossz állapotban van az egészségügy a városban, erről azonban nem a város vezetése tehet. Egy

pilisvörösvári válaszadó szerint nagy gond, hogy nincsen orvosi ügyelet, mert szükséges esetben kénytelenek Budapestre autózni, ami legalább fél órás utazást jelent.

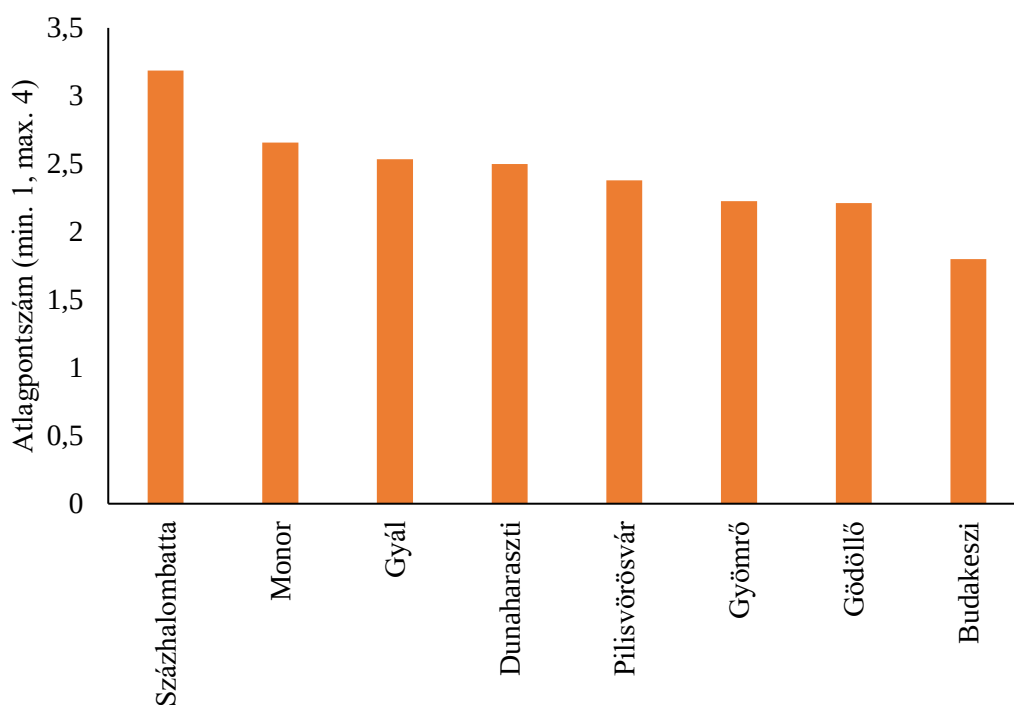
A szubjektív anyagi jólét alapján a nélkülözők a legkevésbé elégedettek az egészségügyi ellátással, míg a leginkább elégedettek azok, azok kik gondok nélkül élnek. Az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték és a 9. ábrán szemléltetett pontszámok korrelációs kapcsolatát vizsgálva pozitív irányú, közepes erősségű korrelációs kapcsolatot találunk (a korrelációs együttható értéke 0,424). A determinációs együttható értéke 0,18, ez alapján az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték 18 százalékban befolyásolja az egészségügyi ellátással való elégedettséget.

Az egészséges életmód része a sport is, egy élhető városban a helyi lakosok számára elérhetőek különböző sportolási lehetőségek. A vizsgált városok közül Dunaharasztiiban sokan hiányolnak egy uszodát, Pilisvörösváron egy általános sportpályának is örülnének. Gyálon egy kitöltő leginkább azt hiányolja, hogy még szabadidős sporttevékenységet sem tud végezni a városban, egy egyszerű családi focizásért is kénytelen Budapestre utazni. A sportolási lehetőségekre nem volt deklarált rész a kérdőívben, így az ezzel kapcsolatos hiányérzetet a kitöltők mind a szabad válaszlehetőséget kínáló részben adták meg, ez alapján a kitöltők markáns része a sportolási lehetőségek hiányát települése legnagyobb negatívumának tartja.

A levegő minél jobb minőségének biztosítása kardinális kérdés a városokban, mivel közvetlen hatást gyakorol az emberek egészségére; egyre több kutatás támasztja alá, hogy az asztmás megbetegedések kialakulásában évről-évre nagyobb szerepet játszanak a környezeti tényezők, egész pontosan a környezetszennyező anyagok levegőbe kerülése (például az üzemanyagok égéstermékai) (UNGVÁRI 2013). Ugyan dedikált részt nem szenteltem a kérdőívben a levegőminőséggel kapcsolatos véleményeknek, a szabad válaszlehetőségeknél az emberek nagy része városának pozitívumaként említi a friss, tiszta levegőt. A negatívumoknál azonban kidomborodott, hogy a százhalombattai kitöltőknek aggályai vannak a levegőminőség kapcsán. „*Sokszor rossz a város levegője, bűdös, kőolajszaga van*” – írja az egyik százhalombattai lakos, egy másik megjegyzi, hogy „*a MOL miatt gyakran bűdös van*”. 1965 óta Százhalombattán működik a MOL Zrt. Dunai Finomítója, a MOL Csoport weboldala szerint csak gázolajból naponta 10 ezer tonnát állítanak elő, de benzinből is 3300 tonna a napi átlagos termelés. A régió egyik legnagyobb olajfinomítójaként megközelítőleg 1200 embert foglalkoztatnak. Az egy másik elemzés témája lehet, hogy vajon a MOL a szennyezés, vagy a gazdasági jólét növelésével ért el nagyobb eredményt Százhalombattán az utóbbi hatvan évben.

Infrastruktúra

Az infrastruktúra kérdésköre a közlekedés infrastruktúrája mellett magába foglalja például a csatornahálózatot is, ez a két tényező pedig az agglomeráció lakosságának növekedésével egyre több konfliktusos helyzetet generál, hiszen az ugrásszerű népességnövekedés kiszolgálása ezekkel a hiányolt fejlesztésekkel lassú és drága folyamat.



8. ábra: Az autóutakkal kapcsolatos elégedettségre kapott pontszámok a kérdőív kitöltőinek körében

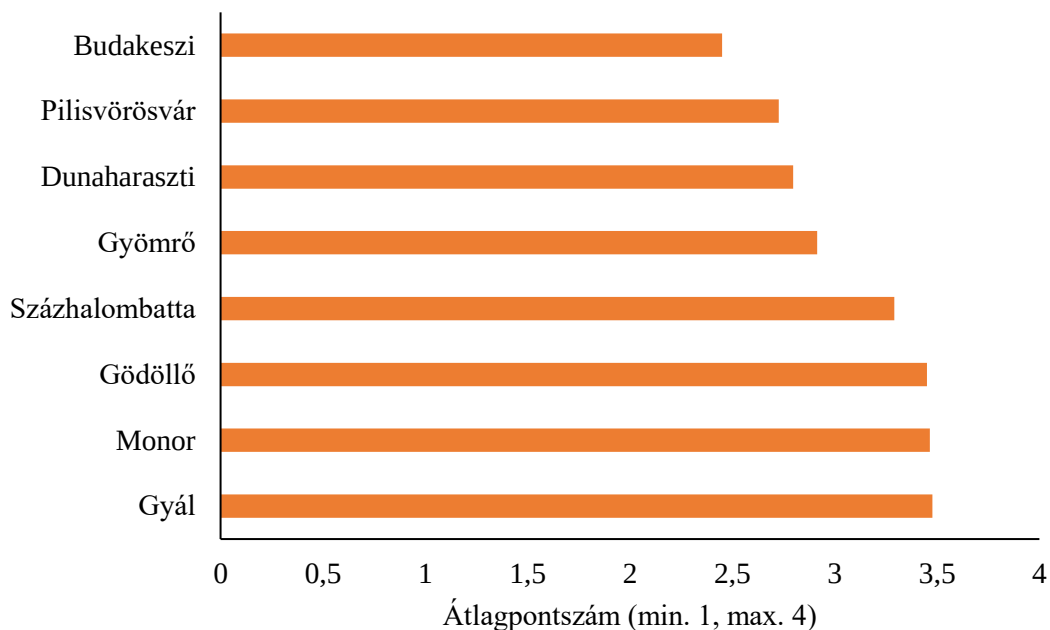
Adatforrás: saját kérdőíves felmérés

Az autóutak állapotát a vizsgált városok között Százhalombattán tartják a legjobbnak (8. ábra), a kapott válaszok átlaga itt 3,22, az 1-től 4-ig tartó skálán tehát a megítélés pozitív irányba tolódik. A legkevésbé a budakeszi kitöltők elégedettek, a pontszámok átlaga itt mindössze 1,84 volt, annak ellenére, hogy a bruttó hozzáadott érték a Budakeszi járásban kiugróan magas. A szabad válaszlehetőségek között sok válaszadó kitér arra, hogy városa már nem bírja el a megnövekedett autóforgalmat, a jelentős forgalomnövekedés pedig vezethet az utak állapotának gyorsabb romlásához, nagyon sokan panaszkodnak a kátyúkra is, melyek sok esetben balesetveszélyesek lehetnek. A megnövekedett autóforgalom okozójaként a kitöltők általában a Budapestről érkezett beköltözőket nevezik meg, akik autóval közlekednek a fővárosba. A korrelációanalízis során gyenge, pozitív irányú kapcsolatot találunk az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték és a kapott pontszámok átlaga között.

A helyi közlekedésbiztonság fenntartásához elengedhetetlen, hogy a város biztosítsa biztonságos közlekedés feltételeit a gyalogosok és kerékpárosok számára is, ennek egyik módja a kiépített a járda-és bicikliúthálózat. A biztonságos közlekedés feltételeit is Százhalombattán érzik a legjobbnak, ezzel elégedettebbek, mint az autóutak állapotával (3,46 a kapott válaszok átlaga), míg a legrosszabb eredményt Gyömrő érte el, ahol a kapott pontszámok átlaga mindössze 2,1 volt. Az itt kapott pontszámok átlaga és az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték között gyenge erősségű, pozitív irányú korrelációs kapcsolat van (a korrelációs együttható értéke 0,22). Ez alapján az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték nagyságának közel 5 százalék befolyása volt a kapott pontszámokra.

A szabad válaszlehetőségek közé sok válasz érkezett arról, hogy a lakosok hiányolják a járdákat és a bicikliutakat is, és parkolóhelyből sincs elegendő, amely szabálytalanságokat vonz maga után, például sokan kénytelenek a járdán parkolni, emellett a gyorsajtásokra is sokan panaszkodnak. Gyálon a közlekedési lámpákat is hiányolják, mert „*minden héten van baleset a főbb keresztezésekben*”. A kérdőívre érkezett válaszok alapján az látszik, hogy a legfőbb probléma a megnövekedett autóforgalomból fakad, a városok pedig nem tudnak lépést tartani az ebből fakadó fejlesztési igényekkel, és a több autó az agglomerációban élőknek sem tetszik; *Az Örs Vezér tere mellől költöztem ki, mert zavart a nagy forgalom. Most fontolgom a visszaköltözést, mert élhetőbb a Gyakorló utca, mint most a Dózsa György út Gyömrőn. Szomorú, de egyre élhetetlenebb a város* – panaszolta egy nő, aki több, mint tíz évvel ezelőtt költözött Gyömrőre. A belső átmenő forgalom a válaszok alapján több településen gondokat okoz, akár városon belüli dugók is kialakulnak.

Az agglomerációs városok fő jellemzője és egyik legnagyobb előnye Budapest közelsége, és a válaszokból kiderül, sokan ezt tartják a legnagyobb pozitívumnak városuk kapcsán. Mivel a kérdőívet kitöltő munkavállalók megközelítőleg 50 százaléka Budapesten dolgozik, a Budapesttel való közlekedési összeköttetés felettébb fontos az agglomeráció városaiban. A kérdőívet kitöltők inkább igaznak tartják az állítást, hogy jó a közlekedés összeköttetése Budapesttel (az átlagpontszám 3,08), a legmagasabb Gyál és Gödöllő érte el (9. ábra), míg a vizsgált csoportban legkevésbé Budakeszin tartják jónak a Budapesttel való összeköttetést, de a pontszámok átlaga itt is 2,0 felé csúszik, tehát többségben vannak, akik jónak találják. A korrelációanalízis nem mutat számottevő kapcsolatot az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték és a kapott pontszámok között.



9. ábra: A Budapesttel való közlekedési összeköttetés megítélése kapcsán kapott pontszámok átlaga a vizsgált városokban
Adatforrás: saját kérdőíves felmérés

A legfőbb kritikák az autós közlekedés kapcsán a dugók és az autós közlekedés sérülékenysége; „*A közlekedés csúcsidőben katasztrofális, de azon túl is elég egy koccanás, és megbénul a forgalom*” (egy budakeszi lakos véleménye), s – ahogy fentebb az autótutak kapcsán említettem – akik az autós problémák forrásaként kifejezetten a „kitelepülőket” azonosítják. A városokon belül a szűk utcák is sok helyen gondot jelentenek, és például Gödöllőn túl ritkának tartják a belső buszjárat sűrűségét, és iskolabuszt is szeretnének a gyerekeknek. Pilisvörösváron több válaszadót aggaszt a 10-es út forgalma, amely átszeli a várost; ezt balesetveszélyesnek tartják, és úgy gondolják, az út gátolja a városon belüli zökkenőmentes közlekedést is.

A Budapestre tartó autósforgalom csökkentésének egyik legjobb módja a megbízható és kellően sűrű tömegközlekedési hálózat jelenléte. Legkevésbé Dunaharaszti és Gödöllőn gondolják úgy, hogy van hozzáférésük a megbízható tömegközlekedéshez, a legjobb eredményt pedig Gyál érte el. Dunaharaszti több kitöltő is kiemelte, hogy a HÉV nagyon zsúfolt és szűkös, a Volán buszjárataival pedig lassú a bejutás a fővárosba.

Az agglomeráció tömegközlekedési infrastruktúrájának fejlesztése erős koordinációt igényel mind az agglomerációs települések, mind Budapest részéről, ezt önmagában egy önkormányzat sem tudja megoldani, kiváltképpen a kötőtpályás közlekedés esetében, melynek fejlesztése hatalmas forrásokat igényel, pedig az agglomeráció népességének

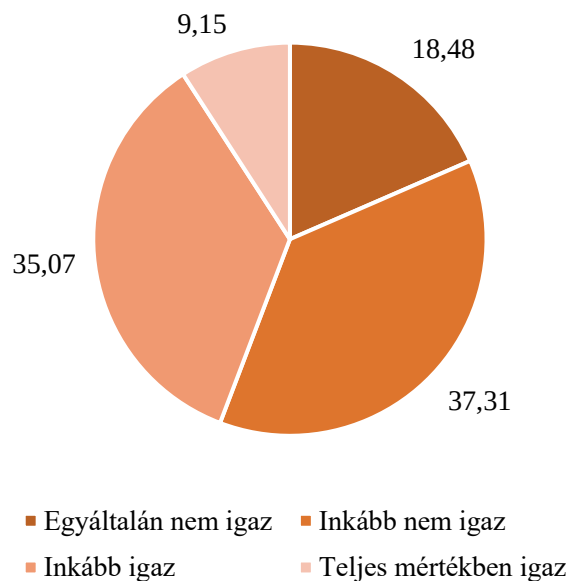
növekedésével a vasútvonalak fejlesztésének igénye egyre sürgetőbbé válik. A hazai döntéshozók is felismerték a problémát, ennek eredményeképp Magyarország Kormánya 2021. végén elfogadta a Budapesti Fejlesztési Központ gondozásában készült Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiát, melynek fő célkitűzése, hogy a 2040-ig tartó periódus végéig 80 százalékkal növelje a vasúton (egyaránt vonaton és HÉV-en) utazók számát az agglomerációban. A Stratégia többek között a már meglévő, leromló állapotú közlekedési infrastruktúrák fejlesztése mellett új járművekkel, felújított állomásokkal és rehabilitált rozsdadozódásokkal szeretné átszoktatni az agglomerációban élőket a kötöttpályás közlekedésre.

A kiépített infrastruktúrával összességében Százhalombattán a legelégedettebbek (3,1 átlagpontszám), a legkevésbé pedig Gyömrőn (átlagpontszám 2,28). Bár Gyál nem kapott kiugróan alacsony pontszámot, a kitöltők közül sokan osztották meg véleményüket az infrastruktúra kapcsán, egyrészt a közvilágítás hiányáról, másrészt megközelítőleg minden második gyáli válaszadó megemlíti az ivóvíz rossz minőségét. Sokan a régi, elavult vízvezeték-hálózatra panaszkodnak, a víz koszosságára, és arra, hogy a túl kemény víz gyakran károkat okoz a háztartásokban, és a csőtörések is gyakoriak. Ez a probléma is visszavezethető a népesség növekedésére, és arra, hogy az ezzel egyenes arányban növekedő igényeket a meglévő infrastruktúrák nem tudják megfelelően kielégíteni, hiszen a meglévő berendezéseknek hirtelen sokkal több háztartást kell kiszolgálnia. Ezt néhány válaszadó is szóvá tette a kérdőív végén; *„Rengeteg rossz minőségű, csúnya ingatlan építését engedélyezik. Ezekhez nincs meg a megfelelő infrastruktúra.”* – írta egy Monoron élő kitöltő.

Munkalehetőségek

Azzal az állítással, hogy a saját településén elegendő munkahely van az ott élők számára, a válaszadók 42,6 százaléka ért egyet részben vagy teljes mértékben, tehát a válaszadók többsége szerint inkább nincs elegendő munkalehetőség a helyben élőknek. A legnagyobb pontszám átlagot itt is Százhalombatta érte el (2,6), a legrosszabbat pedig Gyömrő, ahol mindössze 1,81 lett a kapott pontszámok átlaga, azaz Gyömrőn gondolják leginkább, hogy a településen élők számára sem tud elegendő munkahelyet kínálni a település.

A 10. ábrán láthatjuk, hogy az összes válaszadót tekintve a fentebbi állítással nagyobb részt nem ért egyet, teljes mértékben igaznak pedig csak 9,15 százalékuk tartja; tehát a kitöltők tíz százaléka sem látja úgy, hogy lakóhelye elegendő munkalehetőséggel kecsegtet a helyiek számára.



10. ábra: A kérdőív válaszainak megoszlása arra az állításra, hogy a településen elegendő munkahely van az ott élők számára

Adatforrás: saját kérdőíves felmérés

Az 1 főre jutó bruttó hozzáadott érték és a kapott pontszámok között pozitív irányú, közepes erősségű korrelációt találunk ($r=0,638$), ami azt jelenti, hogy van kapcsolat az egy főre jutó BHÉ és a munkalehetőségek (szubjektív érzékelése) között. A determinációs együttható értéke 0,40, ami azt jelenti, hogy az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték 40 százalékban befolyásolja helyiek számára nyújtott munkalehetőségek mértékét a válaszok alapján. A kapcsolat még erősebb, ha az az állítás, hogy a településen annyi munkahely van, hogy más településen élők számára is érdemes az adott településen munkát keresni; a korreláció értéke ebben az esetben 0,72, ami pozitív, erős kapcsolatot feltételez, a determinációs együttható pedig 0,68, vagyis az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték 52 százalékban gyakorolható befolyást a munkalehetőségek megítélésére a kapott pontszámok tükrében. Mindkét állítással kapcsolatban (hogy a településen elegendő munkahely van az ott élők, illetve mások számára is) korrelációs kapcsolat található a vállalkozássűrűséggel, előbbi esetén gyenge, a második kapcsán pedig közepes erősségű kapcsolatról beszélhetünk.

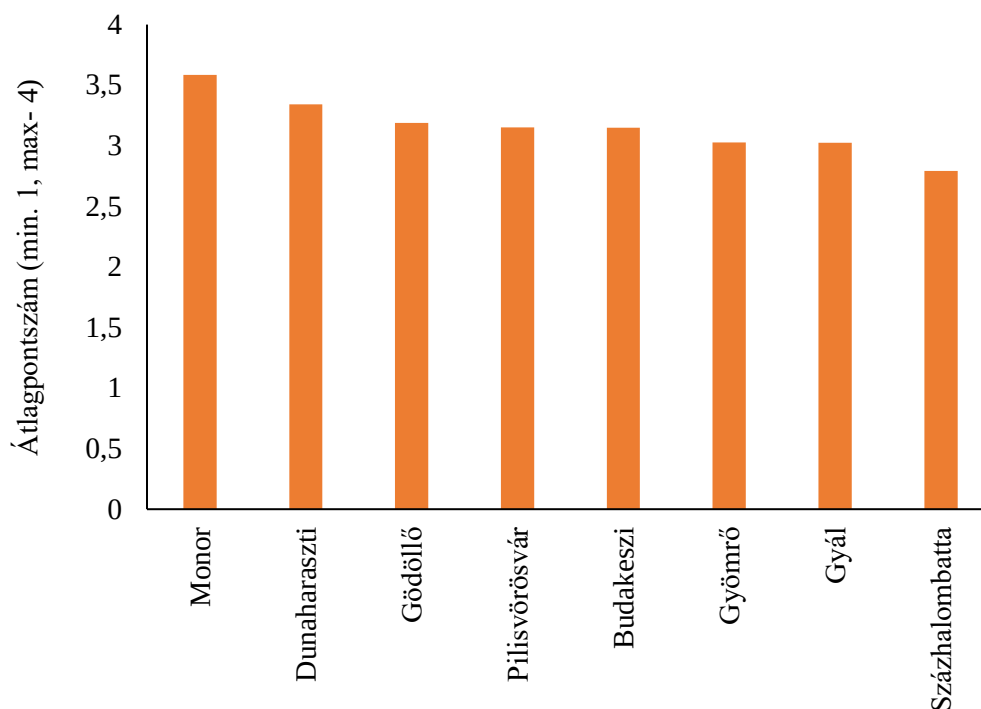
A munkalehetőségek mennyiségének megítélését és a válaszadók legmagasabb iskolai végzettségét vizsgálva negatív irányú, gyenge korrelációs kapcsolatot találunk, a kapcsolat pedig erősebb azt az állítást tekintve, hogy máshonnan is érdemes a településre menni dolgozni (a korrelációs együttható értéke ebben az esetben -0,32). A negatív irány azt jelenti, hogy a válaszokból ítélve minél alacsonyabb az iskolai végzettség, annál inkább magasabb pontszámmal értékelték a munkalehetőségek számát a településen, de a kapcsolat

gyengességéből fakadóan a végzettség 10 százalék befolyást gyakorolt a munkalehetőségek mennyiségének megítélésére.

Szolgáltatások

Az agglomerációs településeken meglehetősen nagy kérdéskört nyit ki, hogy vajon milyen szolgáltatásokra van szükség olyan városokban, ahol a lakosoknak gyakorlatilag folyamatos hozzáférése van a főváros infrastruktúrájához és szolgáltatásaihoz. E probléma feloldásához itt is a válaszadók szubjektív megítélésének feltárására törekedtem; a kérdőívben három állítást lehetett értékelni ebben a témakörben, egyrészt azt, hogy a településen elegendő szolgáltatás található (például piac), másrészt, hogy az ügyeik intézéséhez nem kell más településekre utazniuk, harmadrészt pedig, hogy a helyi üzletekben mindent be tudnak szerezni, amire szükségük van. Ezek az állítások azért bizonyultak megfelelőnek a szolgáltatások mennyiségének vizsgálatára, mert valóban a lakosok igényei és tapasztalati alapján kaptuk meg az eredményeket.

A szolgáltatások mennyiségével leginkább Monoron elégedettek (a kapott pontszámok átlaga 3,59), a legkevésbé pedig Százhalombattán (a kapott pontszámok átlaga 2,79). A kereskedelmi egységek közül legtöbb esetben a válaszadók a ruha- és cipőboltokat hiányolják, illetve gyakran előkerül a háztartási cikkeket, gépeket árusító üzletek hiánya is, ezek beszerzéséért Budapestre kell utazni. Az élelmiszerüzletek közül sokan szeretnék településükre olyan külföldi diszkontláncokat, mint a Penny, az Aldi vagy a Lidl, de egyesek olyan szolgáltatásokat hiányolnak, amelyek az ételházhozszállításra specializálódtak.

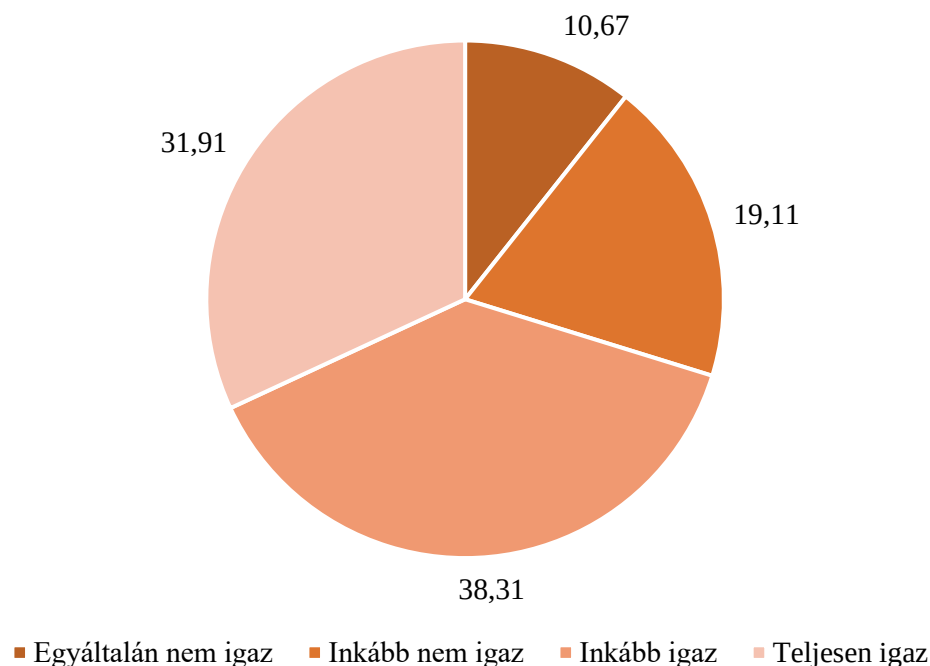


11. ábra: A szolgáltatások mennyiségének megítélésére kapott pontszámok átlaga

Adatforrás: saját kérdőíves felmérés

A korrelációanalízis érdekes eredményt mutat az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték és a 11. ábrán kapott pontszámok között. Az összes feltüntetett várost vizsgálva nincsen korrelációs kapcsolat, azonban Monort kivéve közepes erősségű, pozitív irányú kapcsolatot találunk (a korrelációs együttható értéke 0,5), így Monor eredménye különösen érdekes, hiszen – a többi városhoz képest - alacsonyabb egy főre jutó bruttó hozzáadott értékével itt a legelégedettebbek a szolgáltatások mennyiségével kapcsolatban.

Nagyon erős korrelációs kapcsolatot találunk, ha a szolgáltatásokra adott pontszámokat a szubjektív anyagi jóléttel vizsgáljuk; ebben az esetben a korrelációs együttható értéke 0,99, ez azt jelenti, hogy az anyagi jólét 98 százalékban befolyásolta a szolgáltatások mennyiségére kapott pontszámot, minél magasabb tehát a válaszadó anyagi jóléte, annál magasabb pontszámmal értékelte a szolgáltatások mennyiségét a településen. Az életkori csoportokat tekintve negatív irányú, közepes erősségű korrelációs kapcsolatot találunk (a korrelációs együttható értéke -0,54), ez alapján az életkori kategória emelkedésével inkább csökken a szolgáltatások mennyiségével való elégedettség.



12. ábra: A válaszadók véleménye arról, hogy saját városukban milyen mértékben tudják elintézni az ügyeiket

Adatforrás: saját kérdőíves felmérés

A kérdőívben kíváncsi voltam arra is, hogy saját ügyeit a válaszadó mennyire tudja elintézni lakóhelyén, így az az állítás került a kérdőívbe, hogy „Az ügyeim intézéséhez nem kell más városba utaznom”. A 12. ábrán láthatjuk, hogy a kérdőívet kitöltők 31,91 százaléka gondolja úgy, hogy minden ügyét el tudja intézni lakhelyén, míg 10,67 százalékuk egyáltalán nem érzi igaznak az állítást, tehát mindenképpen más városokba kell utaznia. A válaszok átlaga az összes válaszadót tekintve 2,91, a legmagasabb átlagot a települések között pedig Monor és Gyál érte el, míg a legkevésbé Dunaharasztiiban érezték igaznak az állítást. A vizsgált városok között Pilisvörösvár és Gyál ért el még átlag feletti eredményt, míg Gödöllő eredménye megközelítőleg megegyezik az összes városra vetített átlaggal.

Érdekesség, hogy a korrelációanalízis során (melyben az ügyintézéshez kapcsolódó pontszámokat vizsgáltam az egy főre jutó bruttó hozzáadott értékkel) negatív irányú, erős korrelációs kapcsolat látszik (a korrelációs együttható értéke -0,76). Ez alapján a bruttó hozzáadott érték 58 százalékban befolyásolta a pontszámokat, ugyanakkor erre fordítottan kell tekinteni, tehát inkább a (többi városhoz viszonyított) alacsonyabb egy főre jutó BHÉ feltételez magasabb pontszámot. A vizsgált városokban ezek alapján azt látjuk, hogy Monor szolgáltatásokkal való ellátottsága az alacsonyabb BHÉ ellenére magasabbnak ígérkezik, mint a többi vizsgálatba került agglomerációs település.

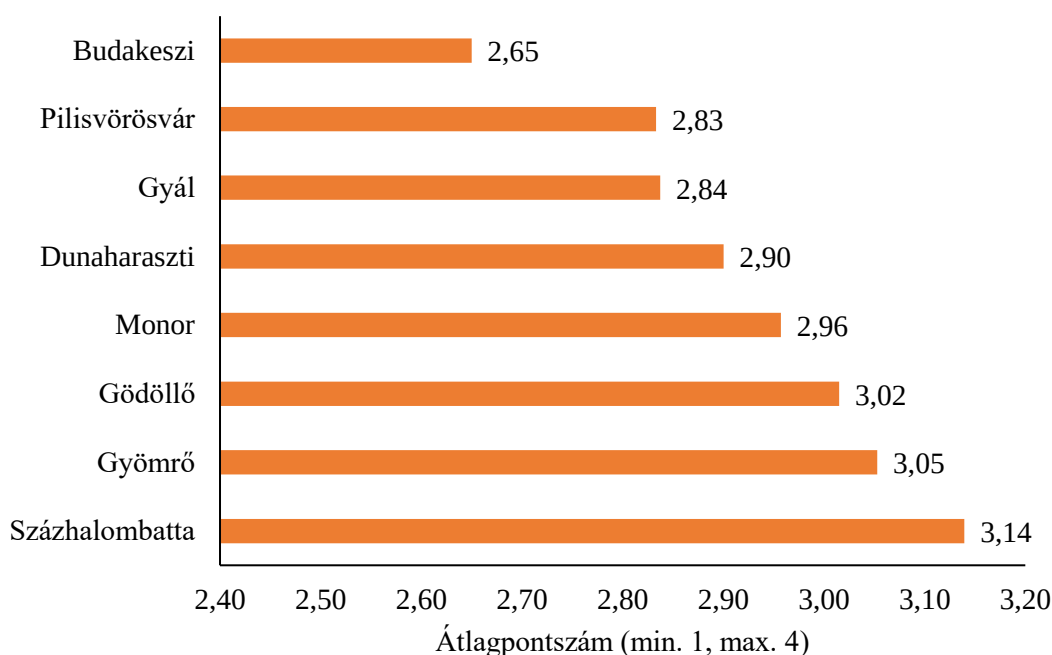
Leginkább a Monoron élő kitöltők gondolják úgy, hogy lakóhelyükön az üzletekben szinte mindent be tudnak szerezni, amire szükségük van, az itt kapott pontszámok átlaga 3,46, legkevesbé pedig Százhalombatta lakói érzik ezt. Az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték és az erre az állításra kapott pontszámok között nincsen korrelációs kapcsolat, azonban az egyének szempontjából nagyon erős korrelációs kapcsolatot találunk, amennyiben a szubjektív anyagi jóléttel vizsgáljuk; a korrelációs együttható értéke ebben az esetben 0,99, tehát nagyon erős befolyása van az anyagi jólétnek az adott pontszámra, minél jobbnak értékeli saját anyagi helyzetét a kitöltő, annál inkább érzi, hogy mindent meg tud vásárolni településén. Az iskolai végzettséget vizsgálva fordított irányú, közepes erősségű a korreláció ($r=-0,46$); ez azt feltételezi, hogy az iskolai végzettség szintjének csökkenésével érzik inkább a kitöltők, hogy mindent be tudnak szerezni lakóhelyükön.

A szolgáltatásokhoz tartozhatnak a rekreációs célú, azaz szórakoztató funkciót betöltő szolgáltatások is. A kérdőív válaszadói sok esetben városuk negatívumaiként sorolják fel, hogy nincs lehetőség elmenni szórakozni, a fiatalok kénytelenek Budapestre utazni, ha szeretnének kikapcsolódni, de gyakori az is, hogy mozit, könyvesboltot (főleg Dunaharaszttiban), jó kávézót, cukrászdát hiányolnak. A válaszok alapján a szórakozási lehetőségek hiánya egyes esetekben, például Dunaharaszttiban összefügg azzal a problémával, hogy a tömegközlekedés az éjjeli órákban túl ritkán jár ahhoz, hogy kényelmesen haza lehessen jutni Budapestről („23:30 után semmi sem jön Harasztira, az utolsó HÉV-től is 40 perc a város vége gyalog”). Sokan említik meg városuk művelődési házáat, amely szerintük a fiatal, középkorú lakosság számára nem kínál megfelelő programokat; „Hiányzik az „átlagos” szórakozási lehetőség! Koncert, bál, nemzetiségi rendezvények vannak, de egy bowling, egy billiárdterem, nem pénzbedobós asztalokkal, egy karaoke bár, egy beülős, beszélgetős hely még elférne!” Egy gyömrői válaszadó szerint a COVID-19 világjárvány előtt sok program volt a városban, ezeket pedig azóta is hiányolja.

A szórakoztató célú szolgáltatásokat hiányoló válaszok mellett nem meglepő, hogy a vizsgált városokban arra az állításra, hogy a településen van lehetőség a kikapcsolódásra, a válaszok összesített átlaga 2,64, tehát a vizsgált településeken sokan vannak azok, akik nem érzik elegendőnek a kikapcsolódási lehetőségeket. A legjobb eredményt ebben az esetben Gyömrő (a válaszok átlaga 3,07) érte el, csak ebben a városban találunk 3,0 felé eső átlagot, míg a legkevesebb pozitív választ Gyál kapta (a válaszok átlaga 2,3). Az egy főre jutó bruttó hozzáadott értékkel történő korrelációanalízis fordított irányú, de gyenge kapcsolatot mutat. Amennyiben az életkori csoportok és az átlagpontszámok közötti korrelációs kapcsolatot vizsgáljuk, pozitív irányú, közepes erősségű kapcsolatot találunk (a korrelációs együttható

értéke 0,67), amely alapján az életkornak 45 százalék befolyása van az adott pontszámra (ebben az esetben az életkor növekedése feltételezheti a magasabb pontszámot).

Kíváncsi voltam arra is, hogy az agglomerációban élők mennyire szívesen vesznek részt a településükön szervezett rendezvényeken, hiszen a közös események, élmények jó hatással vannak a helykötődés kialakulására a helyben élőkben. Érdekes tendenciát mutat, hogy bár sokan hiányolják a szórakozási lehetőségeket városukban, az itt kapott pontszámok átlaga sem haladja meg a 3-at (2,92), a települések közül 3 feletti átlagpontszámot Gyömrőn, Százhalombattán és Gödöllőn találunk. A 12. ábra mutatja, hogy Budakeszi lemaradása jelentős ezen a téren; a többi vizsgált városhoz viszonyítva az itt élő válaszadók vesznek részt legkevésbé szívesen a városi szervezésű programokon. Az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték és az állításra kapott pontszámok között nincs korrelációs kapcsolat, azonban az életkori kategóriákkal vizsgálva közepesen erős, pozitív irányi kapcsolatot találunk ($r=0,68$), amely alapján az életkor 46 százalékban befolyásolta az állításra adott pontszámot.



13. ábra: A válaszadók által adott pontszámok átlaga arra az állításra, hogy szívesen részt vesznek a városuk rendezvényein

Adatforrás: saját kérdőíves felmérés

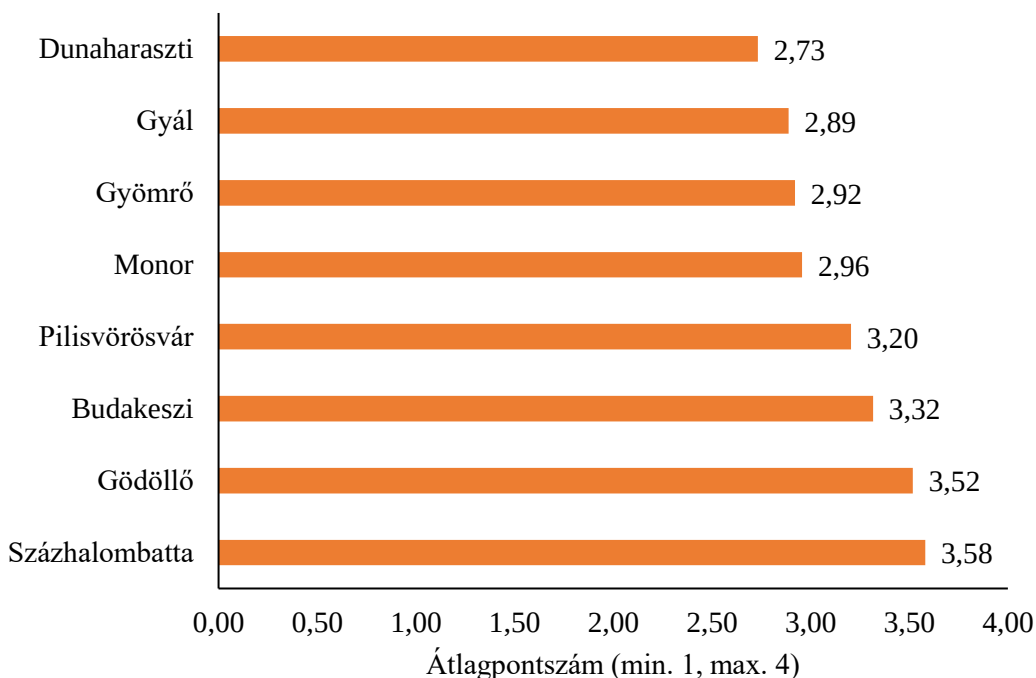
Zöld környezet

Az agglomeráció vonzereje jelentős mértékben a Budapesthez képest kifejezetten zöld környezetben rejlik. A válaszadók arra a kérdésre, hogy mit szeretnek leginkább városukban, nagy számban említették a kellemes, csendes, természetes környezet közelségét, és a vidékies jelleg is sok budapesti kiköltöző számára pozitívumot jelent; „*gyorsan elérhető a főváros,*

mégis a vidéki élet illúzióját kapom” – írta egy gyömrői válaszadó, de a legtöbb válasz is ezt sugallja; természetes vidéki kisvárosban érzik magukat, mégis közel van Budapest.

A legtöbb gyömrői válaszadó a pozitívumok között sorolta fel a városi tavat is, amely nyáron tófürdőként funkcionál, de más városokban is gyakori a helyi jellegzetességek kiemelése, például Dunaharaszti­ban a közeli Duna-part kedvelt kirándulól hely az ott élők számára. A gödöllői lakosok kifejezetten szeretik, hogy a várost sok erdő veszi körül, és a városban is nagyobb mennyiségű zöldfelület, park található, a Pilisvörösváriak körében pedig nem meglepően a Pilis közelsége nyújtja a legnagyobb természeti vonzerőt.

A kifejezetten településhez vonatkoztatható természeti előnyök mellett sok ember számára nyújt zöld „élményt”, hogy családi házban élhetnek, ahol saját kertjük van. Sok válaszadó sorolta a pozitívumok között, hogy ellentétben korábbi budapesti lakóhelyével, itt saját kertet művelhet, virágokat ültethet.



14. ábra: A zöldfelületek mennyiségével való elégedettségre kapott pontszámok átlaga a vizsgált városokban

Adatforrás: saját kérdőíves felmérés

A 13. ábrán láthatjuk, hogy nagyon hasonló pontszámmal Százhalombattán és Gödöllőn a leginkább elégedettek a zöldfelületek arányával, míg a legrosszabb eredményt Dunaharaszti érte el, hiába merült fel sok válaszadónál a Duna közelsége a város pozitívumai között. Gödöllő eredménye annak fényében nem okoz meglepetést, hogy a város területére

benyúlik a Gödöllői Dombság Tájvédelmi Körzet, így a városmagot természeti értékek ölelik körbe.

A 13. ábra rosszabb eredményeit a válaszadók negatívumokhoz sorolt meglátásai magyarázzák. A legfontosabbak között megemlíthetjük a rengeteg autót, amelyek a parkolóhelyek hiányában is sok helyet foglalnak el az utakon, másrészt sokan érzik, hogy emiatt romlik a levegőminőség a településükön. A másik kifejezetten jellegzetes negatívum, hogy a robbanásszerűen gyors beépítés miatt a városok egyre zsúfoltabbá válnak, ezzel együtt jelentős mértékben csökken a zöldfelületek aránya, az egyik válaszadó a jelenséget úgy jellemezte, hogy „*csirkeólszerű lakóparkok*” épülnek a korábbi zöldfelületek helyére. „*Beépítenek minden talpalatnyi földet. Minden zöldterületet elpusztítanak. Egyre élhetetlenebb Dunaharaszti*”- jellemezte a dunaharaszti helyzetet egy helyi lakos, de a többi vizsgált városban is hasonló élményekről számoltak be a válaszadók. Sokan tartják kevésnek a lakóhelyükön található játszóterek, parkok mennyiségét is.

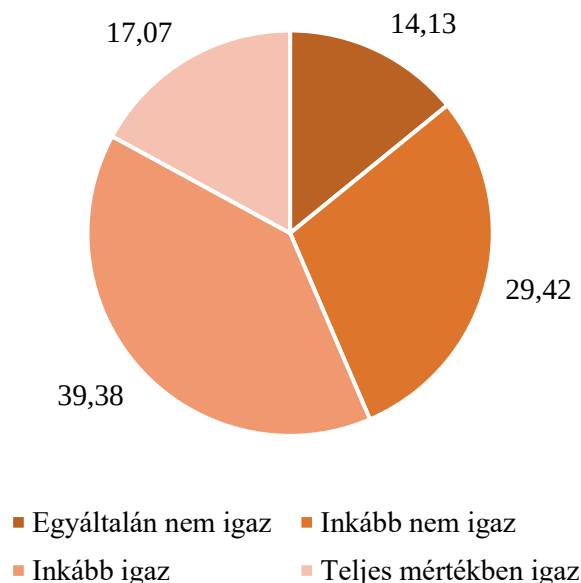
A beépülés mellett az is veszélyt jelent a zöldfelületek méretére, hogy az új telkeken is jellemző, hogy az udvart is leburkolják („*Fullasztó a zöldfelületek hiánya, még az udvarokat is leburkolják!*”). Egy gyáli lakó kifejtette, hogy 22 évvel ezelőtt költözött a településre a jó levegő miatt, ma ez már egyre kevésbé igaz a rengeteg személyautó miatt, és az is aggodalommal tölti el, hogy a házakat és lakóparkokat egyre közelebb építik egymáshoz. Az infrastruktúráról szóló fejezetben már megemlítettem, de Százhalombattán is sok aggodalom övezi a levegőminőséget a Dunai Finomítóban zajló ipari tevékenység miatt, míg Gyálon leginkább a vezetékes víz ingadozó minőségére panaszkodnak.

A zöldfelületek mennyisége és az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték között gyenge erősségű, negatív irányú kapcsolat található (a korrelációs együttható értéke -0,22). Ez azt jelenti, hogy a gazdasági erő inkább negatív hatással van a zöldfelületek mennyiségének megítélésére, de a kapcsolat gyenge. Amennyiben a zöldfelületek kapcsán kapott pontszámokat a azzal vetjük össze, hogy a háztartás hány főt számlál, inkább erős, negatív irányú korrelációs kapcsolatot találunk, amely alapján az életkor 49 százalék befolyást gyakorolt a zöldfelületek mennyiségének értékelésére. Nem meglepő, hogy a szubjektumra nagy hatást gyakorol az ember mikrokörnyezete, ennek alapján azt feltételezhetjük, hogy inkább azok számítanak elégedettebbnek a zöldfelületek kapcsán, akik háztartásában kevesebben élnek. Még erősebb a korrelációs kapcsolat az iskolai végzettséggel, ebben az esetben a korrelációs együttható értéke 0,79, a determinációs együttható pedig 0,64, tehát a válaszadó iskolai végzettsége 64 százalék befolyást gyakorolt a zöldfelületek mennyiségének megítélésére.

Társadalom

A helyi társadalom értékelésére a kérdőívem több állítást is tartalmazott, hiszen itt egyrészt a helyi közösségről, másrészt a döntéshozásba való betekintés lehetőségének mértékéről is szerettem volna tájékozódni. A vizsgált városok lakói általában úgy gondolják, hogy az önkormányzat rendszeresen tájékoztatja őket a városukat érintő döntésekről és változásokról (a kapott pontszámok átlaga 3,18). Leginkább Pilisvörösvár esetén érzik ezt a kitöltők, míg a 3,0 alatti tartományba csak Monor és Gödöllő esett (a kapott pontszámok átlaga itt 2,93 és 2,95). A korrelációanalízis során azt az eredményt kaptam, hogy összevetve az egy főre jutó bruttó hozzáadott értéket és az itt kapott pontszámokat, nincsen számottevő kapcsolat.

Bár a tájékoztatással inkább elégedettnek mondhatók az agglomerációban élők, azzal kevésbé, hogy mennyire van lehetőségük kifejezni a véleményüket a városukat érintő döntésekkel kapcsolatban, a kapott pontszámok átlaga összesítve 2,59, ugyanakkor legtöbben azok vannak, akik szerint inkább igaz, hogy van lehetőségük elmondani a véleményüket; a kérdőív kitöltőinek több, mint 39 százaléka teljesen igaznak érzi a feltett állítást a véleménynyilvánítással kapcsolatosan (14. ábra). A legjobb eredményt Pilisvörösvár érte el (a kapott pontszámok átlaga 2,85), míg az utolsó helyre Monor került (a kapott pontszámok átlaga 2,33). A korrelációanalízis elenyészően csekély összefüggést ebben a kérdésben az egy főre jutó bruttó hozzáadott értékkel, így elmondhatjuk, hogy a válaszok alapján gazdasági erő nincs befolyással a lakosok bevonódására a döntéshozási folyamatokban. Az életkori csoportokkal összevetve azonban a korrelációanalízis közepes erősségű kapcsolatra utal ($r=0,49$), a determinációs együttható értéke 0,25, ez alapján az életkori hovatartozás 25 százalék befolyással bírt arra, hogy a válaszadó hogyan érzékeli a döntéshozásba való beleszólási képességét.

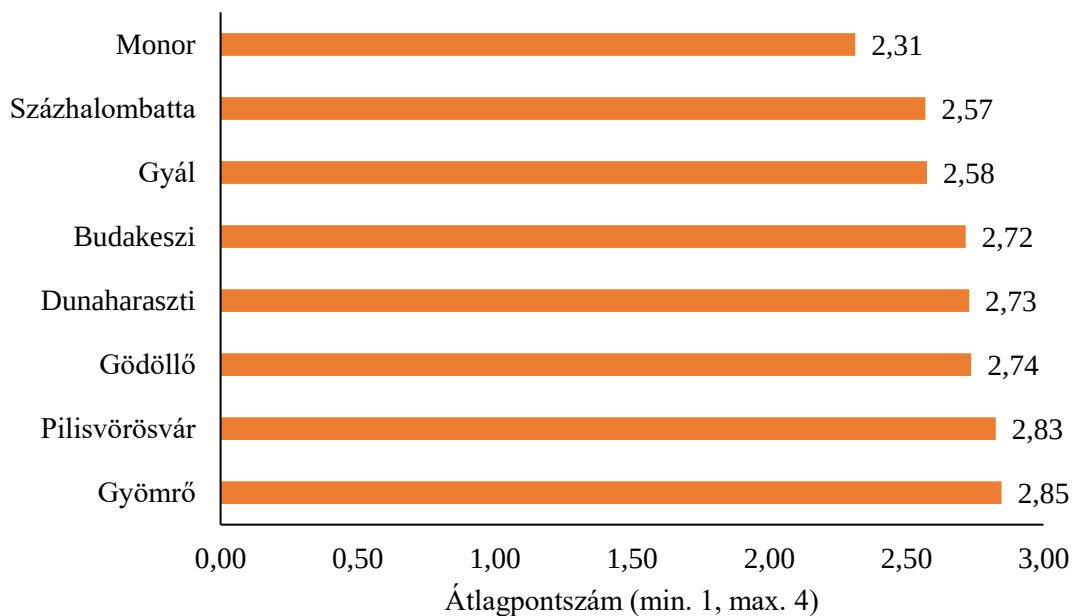


15. ábra: A válaszadók százalékos megoszlása az alapján, hogy van-e lehetőségük kifejezni a véleményüket a városi döntéshozással kapcsolatban

Adatforrás: saját kérdőíves felmérés

A városok vezetősége gyakran megjelenik a kérdőív szabad választ lehetővé tévő részei között; egyes helyeken méltatják a város erőskezdő vezetését, míg máshol inkább az elégedetlenségüket fejezik ki. Dunaharaszti esetében például a „*polgármester botrányos beruházásai*” kerültek elő, és vannak ellentmondásos vélemények is; egy gödöllői kitöltő szerint a környék országgyűlési képviselője bünteti Gödöllőt, míg egy másik kitöltő a város kiváló parlamenti képviselőjét méltatta. Ebből is látszik, hogy a politikai érzékelés rendkívül szubjektív és differenciált, kiváltképpen akkor, ha magasabb szintű politikai tendenciák is felmerülnek.

Az élhetőségi rangsorokban általában fontos szerepet kapnak a jelenlévő civil közösségek, szervezetek is, így ennek szubjektív megítélésére, értékelésére vonatkozó állítás a kérdőívben is szerepelt. Összesítve kiugró különbséget nem lehet felfedezni a vizsgált városok eredményei között, de a felállított sorrend alapján leginkább Pilisvörösváron és Gyömrőn, míg legkevésbé Százhalombattán és Monoron tartják erősnek a helyi civil közösségeket (15. ábra). Egy Monoron élő válaszadó a kérdőív végén ki is fejtette véleményét, hogy nagy negatívumnak érzi azt, hogy a városban nincs jelen számottevő civil közösség. A korrelációelemzés nem mutat számottevő kapcsolatot az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték és a kapott pontszámok között, így elmondhatjuk, hogy a kérdőív válaszai alapján a civil közösségek erejét nem határozza meg a gazdasági erő vagy versenyképesség.



16. ábra: A civil közösségek erősségének értékelésének átlagai a kérdőív válaszadói alapján

Adatforrás: saját kérdőíves felmérés

A helyi társadalom, közösség fontosságát igazolja az a tény is, hogy sokan (többek között) azért szeretnek a lakóhelyükön élni, mert ott él a családjuk, a barátaik, a gyermekkori emlékek és a nosztalgia sokakat a lakóhelyükhöz köt („*Itt vannak a gyökereim, barátaim, a kapcsolataim. Itt szeretnék szolgáltatni a jövőben is...*”), ami nem véletlen, hiszen a helyben kialakított társadalmi tőke jelentősen megkönnyítheti az egyén életét- „*Itt él egyik gyerekem a családjával, közel vannak így az unokák, és kölcsönösen tudjuk segíteni egymást*”. Több válaszadó magasztalja a kedves, barátságos és összetartó közösséget, hogy a környéken mindenki ismeri egymást, ez pedig vidékies, falusias légkört eredményez. A pozitív társadalmi élmények, vélemények más formában is megjelennek, egy gödöllői lakos például így jellemezte lakóhelyét: „*az agglomeráció legélhetőbb települése, kiváló gazdasági és geopolitikai adottságokkal, egyedülálló polgári és arisztokrata múlttal*”.

A kérdőív válaszaiból kitűnt egy olyan, helyi közösségeket érintő feszültség is, melyre a kérdések (állítások) között nem tértem ki, mégpedig a helyi „tősgyökeres” lakók és a „beköltözők” között húzódó ellentétek. A válaszok között betekintést nyerünk mindkét oldal nézőpontjába; „*A város már nagyon zsúfolt. Eltűnt a régi bája. Az "őslakosok" menekülnek innen.*”, a másik oldal pedig azt nehezményezi, hogy az „őslakosok” nem elég befogadóak, így lehetetlen beilleszkedni a település közösségébe; „*Teljes "belterjesség" van. Aki legalább 2 generáció óta nem él itt, az gyűttment*”. A tősgyökeres lakók ellenérzései a válaszadók

kapcsán leginkább két okra vezethetők vissza; egyrészt azt látják, hogy a városuk zöldterületei a beköltözők építkezései miatt fogyatkoznak, másrészt pedig úgy veszik észre, hogy a beköltözők nem tudnak azonosulni a vidéki életmóddal, nem tolerálják például azt, hogy sokan tartanak haszonállatokat; „*A falusi-városi életmód/felfogás érdekes, de főképp negatív megnyilvánulási formái (lásd a vezetési stílusban, a haszon- és hobbiállattartás közti nézeteltérések terén)* – osztotta meg véleményét egy Dunaharasztiiban élő lakos. Ahogy azt már korábban is írtam, több esetben a jelentősen megnövekedett autóforgalom kapcsán is a beköltözőket okolják, mivel jelentős számban járnak vissza Budapestre dolgozni, ez pedig felerősíti a városok alvóváros jellegét; „*Rengeteg a CSOK-os betelepülő, kulturálatlanok, behozták a pesti viselkedésformákat, csak kitartott asszonyok élnek itt*” (egy gyömrői helyi lakos tapasztalatai a beköltözőkről). A „tősgyökeres” lakók szemében az is tüskét jelent a kérdőív válaszai alapján, hogy a beköltözők alvóvárosként használják a településeket, nem válnak valóban helyi lakossá, így pedig nem tartják jogosnak a beköltözők települést érintő kritikáit.

A kérdőívem végén a válaszadóknak azt az állítást kellett értékelniük, hogy szeretnek-e a településükön élni. A válaszok összességében rendkívül pozitív képet festenek, hiszen az összesített átlag 3,49, és minden városban 3 feletti eredmények születtek, így a válaszadók ebben a kérdésben nyilatkoztak legtöbbször igennel. A településeket egyenként vizsgálva azt látjuk, hogy Százhalombatta lakói szeretik legjobban városukat, itt a pontszámok átlaga 3,63 volt. Az eredmények és az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték között nem fedezhető fel korrelációs kapcsolat, tehát a gazdasági helyzet végső soron nem határozta meg a válaszadók véleményét ebben a kérdésben.

Az utolsó kérdésben a kitöltőknek egy igen egyszerű állítást kellett értékelniük, amely szintén a településükhöz való viszonyukra vonatkozott; azt az állítást kellett a válaszadóknak értékelni, hogy jelenlegi lakóhelyükön képzelik-e el a jövőjüket. A válaszadók kifejezetten optimisták voltak ebben a kérdésben, 53,7 százalékuk teljes mértékben egyetértett az állítással, és csak 7,56 százalékuk értékelte az állítást egy ponttal, ami azt jelentette, hogy egyáltalán nem ért egyet vele, tehát biztosan nem jelenlegi lakóhelyükön képzelik el a jövőjüket. Az összes város hasonló, 3,0 feletti átlagot ért el, de kiemelkedik Százhalombatta; leginkább az itt élő válaszadók értékelik úgy, hogy Százhalombattán képzelik el a jövőt.

5. ÖSSZEFOGLALÁS

Körbejárva a budapesti agglomeráció gazdasági helyzetét azt láthatjuk, hogy Pest megyéhez viszonyítva valóban versenyképesebbnek látszik, de az agglomeráción belül jelentős területi differenciákat találunk a Hoover-index és a súlyozott relatív szórás értékei alapján. A vállalkozások bruttó hozzáadott értékének vizsgálata azt mutatja, hogy kiemelkedőek a nyugati járások – kiváltképpen a Budakeszi járás, de a délebben és északon elhelyezkedő területek gazdasági ereje már közel sem ilyen meghatározó. Jellemző, hogy minél nagyobb egy járásban a gazdasági teljesítmény, annál nagyobb a differenciáltság települései között, így a versenyképesség szempontjából elsősorban azt mondhatjuk el, hogy a helyi vállalkozások bruttó hozzáadott értéke és a munkanélküliség alapján az agglomeráció települései jelenleg a gazdasági fejlődés más-más szintjén tartanak. Az Integrált Településfejlesztési Stratégiák alapján azt látjuk, hogy a vizsgált városokban már megjelent a törekvés az innovatív iparágak bevonására, és arra is, hogy a gazdaságfejlesztés minél zöldebb technológiák segítségével történjen, azonban általános hiányosságuk, hogy nem határozzák meg pontosan azt, mit jelent az adott város számára versenyképesség vagy fenntarthatónak lenni.

A szűkebb vizsgálatba nyolc várost vontam be az agglomerációból és vonzáskörzetéből, Budakeszit, Dunaharaszti, Gyált, Monort, Pilisvörösvárt, Gödöllőt, Gyömrőt és Százhalombattát. A kérdőívre kapott válaszokból azt a következtetést vonhatjuk le, hogy az itt élők számára a legfontosabb élhetőségi tényezők a természet közelsége, a nyugalom és főváros jelenléte, különösen fontos számukra, hogy Budapestre gyors és zökkenőmentes legyen a bejutás. Sok helyi lakos életében a helyi társadalmi tőke is annyira meghatározó, hogy akkor is az agglomerációhoz kötött, ha már kevésbé tartja élhetőnek a lakóhelyét. A vizsgált gazdasági szempontokkal (elsősorban a az egy főre jutó bruttó hozzáadott értékkel) azokban az esetekben fedezünk fel korrelációt, amikor az élhetőségi szempontnak közvetlen kapcsolata van a gazdasági erővel, ez különösen a munkalehetőségekre igaz, de például az egészségügyi ellátással való elégedettséggel is kapcsolatban áll, míg az olyan tényezők esetében a gazdasági versenyképesség hatása elenyésző, ahol a pénz kevésbé számít, például a zöldterületek mennyiségére vagy a civil közösségekre vonatkozóan. A gazdasági teljesítménynél nagyobb befolyásoló erő volt a szubjektum, így különösen például a szubjektív anyagi jólét vagy az életkor, ez pedig rávilágít annak fontosságára, hogy miért fontos a helyiek véleményét a települések döntéshozatali folyamataiba integrálni, hiszen a különböző élethelyzetben lévők más szemüvegen keresztül érzékelik a világot, így különbözően viszonyulnak a lakóhelyükhöz is.

A kérdőív elemzése után további, jövőbemutató kérdések merülnek fel; vajon meddig tudnak lépést tartani az önkormányzatok a budapesti agglomeráció népességének drasztikus növekedésével, ha azt nem követi az infrastruktúra fejlődése, különösen akkor, ha sok élhetőségi tényező javítására nem csak a pénz a megoldás? A folyamatos beköltözés az ugyanis az agglomerációnak éppen azokat az értékeit, élhetőségi tényezőit veszélyezteti leginkább, amiért olyan sokan szeretnének benne a letelepedni; a természetközeli, csendes, kisléptékű és mindenekelőtt zöld lakókörnyezetet.

IRODALOMJEGYZÉK

Szakirodalom

- Ahmed, N. O. – El-Halafawy, A. M. – Amin, A. M. (2019): A Critical Review of Urban Liveability. *European Journal of Sustainable Development* 8(1), pp. 165-182. DOI: 10.14207/ejsd.2019.v8n1p165
- Egedy T. (2021): A kreatív gazdaság városföldrajza a budapesti agglomeráció példáján. *Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont*. ISBN: 978-963-8361-61-5
- European Code of Export Compliance (1999b): Sixth Periodic Report on the Social and Economic Situation and Development of Regions in the European Union. *European Commission*, Luxembourg.
- Fenyővári Zs. – Lukovics M. (2008): A regionális versenyképesség és a területi különbségek kölcsönhatásai. *Tér és Társadalom*, 22(2) pp. 1-20. DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.22.2.1167>
- Florida, R. (2003): Cities and the Creative Class. *City and Community*, 2(1), pp. 1–17. DOI: <https://doi.org/10.1111/1540-6040.00034>
- Horváth Gy. (2001): A magyar régiók és települések versenyképessége az európai gazdasági térben. *Tér és társadalom*, 15(2), pp. 203–231.
- Huggins, R. (2003): Creating a UK Competitiveness Index: Regional and Local Benchmarking. *Regional Studies* 37(1), pp. 89-96. DOI: 10.1080/0034340022000033420
- Igari A.–Löcsi H.–Csire A.–Herczeg B.–Mayer B.–Verhás G.–Bakacsi-Saffer Zs. (2020): *Járasszékhely Monitor*. HÉTFA Kutatóintézet, Budapest. ISBN: 9786158115315
- Irigoyen, C. O. (2017): The Livable City Model. *Vezetéstudomány - Budapest Management Review* 48(11), pp. 41-52. DOI: <https://doi.org/10.14267/VEZTUD.2017.11.05>
- Jóna Gy. (2013): A területi tőke fogalmi megközelítései. *Tér és Társadalom*, 27(1), pp. 30-53. DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.27.1.2449>
- Kása K. (2005): A gazdasági versenyképesség területi különbségei Magyarországon. *Központi Statisztikai Hivatal Győri Igazgatósága*, Győr. <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/gyorversenykep.pdf>
- Kashef, M. (2016): Urban livability across disciplinary and professional boundaries. *Frontiers of Architectural Research* 5(2), pp. 1-15. DOI: 10.1016/j.foar.2016.03.003
- Kocsis J. B. (2013): Városi szétterülés, a szuburbanizáció folyamatai Budapesten és környékén. Munkabeszámoló, OTKA.
- Komlósi É. – Páger B. (2016): Agglomerációs externáliák és versenyképesség. In Erdős K. - Komlósi É. (szerk.) *Tanítványaimban élek tovább. Emlékkötet Buday-Sántha Attila tiszteletére. PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola*, Pécs. pp. 225-243. ISBN: 978-963-429-100-8
- Koós B. (2004): Adalékok a gazdasági szuburbanizáció kérdésköréhez. *Tér és Társadalom* 18(1) pp. 59-71 DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.18.1.931>
- Kresl, P.K. - Singh, B. (1999): Competitiveness and Urban Economy: Twenty-four Large US Metropolitan Areas. *Urban Studies*, 5-6. pp. 1017-1027.
- Krugman, P. (1994): Competitiveness: A Dangerous Obsession. *Foreign Affairs* 73(2), pp. 28-44. DOI: <https://doi.org/10.2307/20045917>
- Lengyel I. – Rechnitzer J. (2004): *Regionális gazdaságtan*. Ludovika Egyetemi Kiadó, Budapest. ISBN: 9789639542464

- Lengyel I. (2000): A regionális versenyképességről. *Közgazdasági Szemle*, 47, pp. 962-987.
- Lengyel I. (2003): Verseny és területi fejlődés. Térségek versenyképessége Magyarországon. *JATEpress*, Szeged. ISBN: 963 482 698 9
- Lukovics M. (2008): Térségek versenyképességének mérése. *JATEpress*, Szeged.
- Lyubomirsky, S. - King, L. – Diener, E. (2005). The benefits of frequent positive affect: Does happiness lead to success? *Psychological Bulletin*, 131, pp. 803. DOI: <https://doi.org/10.1037/0033-2909.131.6.803>
- Malecki, E. J. (2002): Hard and Soft Networks for Urban Competitiveness. *Urban Studies*, 5-6. pp. 929-945. DOI: <https://doi.org/10.1080/00420980220128381>
- Mátyás A. (2002): A korai közgazdaságtan története. *Aula*, Budapest.
- Mercer (2020): Quality of Living 2020. Link: <https://mobilityexchange.mercer.com/insights/quality-of-living-rankings> - utolsó letöltés 2022. 04. 20.
- Okulicz-Kozaryn, A. (2013): City Life: Rankings (Livability) Versus Perceptions (Satisfaction). *Social Indicators Research* 110, pp. 433–451. DOI: 10.1007/s11205-011-9939-x
- Palkovits I. (2000): Szempontok a területi versenyképesség értelmezéséhez. *Tér és Társadalom*, 14(2-3.), pp. 119-128.
- Ruth, M. – Franklin, R. S. (2014): Livability for all? Conceptual limits and practical implications. *Applied Geograpy* 49, pp. 18-23. DOI: 10.1016/j.apgeog.2013.09.018
- Sassen, S. (2010): Foreward. In Kazepov, Y.: *Cities of Europe*. Blackwell, pp. 17–22.
- Scheel, C. - Pineda, L. (2014). *Innovacities*. Monterrey, UTADEO
- Szirmai V. (2020): Középvárosi társadalmi problémák – innovációk – fenntarthatóság. In Szirmai V. (szerk.): *Középvárosi társadalmak – egy új, innovatív városfejlesztési modell megalapozása. Soproni Egyetem Kiadó*, Sopron.
- Ungvári I. (2013): A gyermekkori asztma patomechanizmusát befolyásoló genetikai variációk és gén-környezet interakciók vizsgálata, doktori disszertáció. Semmelweis Egyetem, Molekuláris Orvostudományok Doktori Iskola, Budapest. DOI:10.14753/SE.2014.1903
- Regionális Kutatások Intézete Közép- és Észak-Magyarországi Tudományos Osztály (2015): *Gödöllő Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2015-2020*.
- Varga Á. (2019): Perifériák függőségi viszonyainak változó gazdasági tényezői Borsod-Abaúj-Zemplén megyében, doktori disszertáció, kézirat, ELTE - Földtudományi Doktori Iskola - Földrajz - Meteorológia Program, p.148 DOI: 10.15476/ELTE.2019.287
- Wiryamortano, B. (2020): Livability and Sustainability of Urbanism. An Interdisciplinary Study on History and Theory of Urban Settlement. *Palgrave Macmillan*, Toronto. ISBN 978-981-13-8972-6

Források

- KSH: <http://www.ksh.hu/teruleti> – Központi Statisztikai Hivatal – Területi statisztika
- The Economist (2011a). Liveable cities challenges and opportunities for policymakers. Economist Intelligence Unit.
- The Economist (2011b). Liveanomics Urban liveability and economic growth. Economist Intelligence Unit. <https://www.urenio.org/2011/02/20/liveanomics-urban-liveability-and-economic-growth/> utolsó letöltés: 2022. 04. 20.
- The Economist Intelligence Unit (2021): The Global Liveability Index 2021. How the Covid-19 pandemic affected liveability worldwide. Link:

<https://www.eiu.com/n/campaigns/global-liveability-index-2021/> utolsó letöltés
2022. 04. 20.

TeIR: <https://www.teir.hu/> – Interaktív elemző alkalmazásban Nemzeti Adó-és
Vámhivatal

MELLÉKLET

1.SZ.MELLÉKLET: ONLINE KÉRDŐÍV

1. Lakóhelye:
2. Mióta él a településen?
 - Mindig is itt éltem
 - Kevesebb, mint 1 éve
 - 1-3 éve
 - 3-10 éve
 - Több, mint 10 éve
3. A településen jó a közbiztonság.
 - 1= egyáltalán nem értek egyet
 - 2= inkább nem értek egyet
 - 3= inkább egyetértek
 - 4= teljes mértékben egyetértek
4. A településen elegendő zöldfelület (pl. park) áll rendelkezésre.
 - 1= egyáltalán nem értek egyet
 - 2= inkább nem értek egyet
 - 3= inkább egyetértek
 - 4= teljes mértékben egyetértek
5. A településen van lehetőség kikapcsolódásra.
 - 1= egyáltalán nem értek egyet
 - 2= inkább nem értek egyet
 - 3= inkább egyetértek
 - 4= teljes mértékben egyetértek
6. A településen elegendő szolgáltatás (pl. piac, üzlet) található.
 - 1= egyáltalán nem értek egyet
 - 2= inkább nem értek egyet
 - 3= inkább egyetértek
 - 4= teljes mértékben egyetértek
7. A településen elegendő bölcsődei és óvodai férőhely van.
 - 1= egyáltalán nem értek egyet
 - 2= inkább nem értek egyet
 - 3= inkább egyetértek

4= teljes mértékben egyetértek

8. A helyi iskolákban mindenki számára elérhető a jó minőségű oktatás.

1= egyáltalán nem értek egyet

2= inkább nem értek egyet

3= inkább egyetértek

4= teljes mértékben egyetértek

9. Az önkormányzat rendszeresen tájékoztat a települést érintő döntésekről és változásokról.

1= egyáltalán nem értek egyet

2= inkább nem értek egyet

3= inkább egyetértek

4= teljes mértékben egyetértek

10. A településen adottak a biztonságos közlekedés feltételei (pl. járda, bicikliút).

1= egyáltalán nem értek egyet

2= inkább nem értek egyet

3= inkább egyetértek

4= teljes mértékben egyetértek

11. Az autóutak állapota megfelelő.

1= egyáltalán nem értek egyet

2= inkább nem értek egyet

3= inkább egyetértek

4= teljes mértékben egyetértek

12. Jó a közlekedés összeköttetése Budapesttel.

1= egyáltalán nem értek egyet

2= inkább nem értek egyet

3= inkább egyetértek

4= teljes mértékben egyetértek

13. A településen elegendő munkahely van az itt élők számára.

1= egyáltalán nem értek egyet

2= inkább nem értek egyet

3= inkább egyetértek

4= teljes mértékben egyetértek

14. A településen olyan sok munkahely van, hogy máshonnan is érdemes idejönni dolgozni.

1= egyáltalán nem értek egyet

2= inkább nem értek egyet

3= inkább egyetértek

4= teljes mértékben egyetértek

15. A településen olyan sok munkahely van, hogy máshonnan is érdemes ide jönni dolgozni.

1= egyáltalán nem értek egyet

2= inkább nem értek egyet

3= inkább egyetértek

4= teljes mértékben egyetértek

16. A településen erős a civil közösség.

1= egyáltalán nem értek egyet

2= inkább nem értek egyet

3= inkább egyetértek

4= teljes mértékben egyetértek

17. Biztonságban érzem magam az otthonomban.

1= egyáltalán nem igaz

2= inkább nem igaz

3= inkább igaz

4= teljes mértékben igaz

18. Biztonságban érzem magam a lakóhelyem közterületein.

1= egyáltalán nem igaz

2= inkább nem igaz

3= inkább igaz

4= teljes mértékben igaz

19. Elégedett vagyok az egészségügyi ellátással lakóhelyemen.

1= egyáltalán nem igaz

2= inkább nem igaz

3= inkább igaz

4= teljes mértékben igaz

20. Elégedett vagyok a lakóhelyem kiépített infrastruktúrájával.

1= egyáltalán nem igaz

2= inkább nem igaz

3= inkább igaz

4= teljes mértékben igaz

21. Szívesen részt veszek a lakóhelyem rendezvényein (pl. koncertek).

1= egyáltalán nem igaz

2= inkább nem igaz

3= inkább igaz

4= teljes mértékben igaz

22. Van lehetőségem kifejtteni a véleményem a településem érintő döntésekkel kapcsolatban.

1= egyáltalán nem igaz

2= inkább nem igaz

3= inkább igaz

4= teljes mértékben igaz

23. Van hozzáférésem a megbízható tömegközlekedéshez.

1= egyáltalán nem igaz

2= inkább nem igaz

3= inkább igaz

4= teljes mértékben igaz

24. Az ügyeim intézéséhez nem kell más városba utaznom.

1= egyáltalán nem igaz

2= inkább nem igaz

3= inkább igaz

4= teljes mértékben igaz

25. A helyi üzletekben szinte mindent be tudok szerezni, amire szükségem van.

1= egyáltalán nem igaz

2= inkább nem igaz

3= inkább igaz

4= teljes mértékben igaz

26. Szeretek ezen a településen élni.

1= egyáltalán nem igaz

2= inkább nem igaz

3= inkább igaz

4= teljes mértékben igaz

27. Ezen a településen képzelem el a jövőm.

1= egyáltalán nem igaz

2= inkább nem igaz

3= inkább igaz

4= teljes mértékben igaz

28. Az ön neme:

- férfi
- nő

29. Az Ön életkora:

- 18-19 év
- 20-29 év
- 30-39 év
- 40-49 év
- 50-59 év
- 60 év felett

30. Legmagasabb iskolai végzettsége:

- általános iskola
- szakiskola
- gimnázium
- szakközépiskola/szakgimnázium/OKJ
- felsőoktatási szakképzés
- egyetemi vagy főiskolai alapképzés
- egyetemi mesterképzés
- doktori iskola

31. Az Ön státusza jelenleg:

- tanuló
- részmunkaidőben dolgozó alkalmazott (akár iskola mellett)
- teljes munkaidőben dolgozó alkalmazott
- vállalkozó
- GYES/CSÉD/GYED ellátásban részesülő
- nyugdíjas/rokkantnyugdíjas
- munkanélküli

32. Amennyiben dolgozik, hol található a munkahelye?

- lakóhelyemen
- Budapesten
- egyéb:

33. A háztartásban található autók száma:

- 0
- 1
- 2
- 3 vagy több

34. A háztartásban élők száma:

- 1 fő
- 2 fő
- 3 fő
- 4 fő
- 5 fő
- 6 vagy több fő

35. A háztartásban található 12 év alattiak száma:

- 0 fő
- 1 fő
- 2 fő
- 3 vagy több fő

36. A háztartásban élők 1 főre jutó jövedelme:

- br. 467 300 forint alatt
- br. 467 300 forint felett

37. Hogy érzi, Ön anyagilag...

- Nélkülözik
- Éppen, hogy kijön a jövedelméből
- Beosztással jól kijön
- Gondok nélkül él

38. Összességében mi az, amiért szeret a településén élni?

39. Mi az, amit leginkább hiányol, vagy negatívumként tud megemlíteni a településén?

TÉTELES SZERZŐI HOZZÁJÁRULÁS

Zsigó Zsanett kijelentem, hogy TDK kutatásom nem kutatócsoport keretében valósult meg, az teljes egészében a saját önálló kutatásom eredménye, amelyek az alábbi tételek képeznek:

- A kutatási kérdések megfogalmazása
- Szakirodalmi összefoglaló készítése
- Használt módszertanok megtervezése
- Kérdőív összeállítása és lekérdezése
- Szekunder adatforrások begyűjtése
- Térképek készítése QGIS szoftverrel
- Kvantitatív adatelemzés, ábrák és táblázatok készítése Microsoft Excel program használatával