

Szuburbanizáció a budapesti agglomeráción kívüli Magyarországon

Doktori (PhD.) értekezés

Bajmócy Péter

Témavezető:

Dr. Mészáros Rezső

Tanszékvezető egyetemi tanár, akadémikus

Szegedi Tudományegyetem
Természettudományi Kar
Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék

Szeged, 2003.

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	1
2. A vidékfogalom Magyarországon	3
3. A szuburbanizáció értelmezése	5
3.1. <i>A szuburbanizáció, mint elővárosokat létrehozó folyamat</i>	6
3.2. <i>A szuburbanizáció, mint decentralizációs és centralizációs folyamat</i>	9
3.3. <i>A szuburbanizáció szakaszai</i>	12
4. A hazai szuburbanizáció rövid története	16
4.1. <i>Az 1990-es évtized előtti folyamatok megítélése</i>	16
4.2. <i>Az 1990-es évek előtti urbanizációs folyamatok</i>	17
4.3. <i>A kiteljesedő szuburbanizáció</i>	22
4.4. <i>A vidéki lakóhelyi szuburbanizáció kialakulása</i>	23
5. A lakóhelyi szuburbanizáció a számok tükrében	28
5.1. <i>A migráció statisztikai elemzése</i>	28
5.2. <i>A szuburbanizációhoz kapcsolódó egyéb mutatók</i>	40
5.3. <i>A közlekedés szerepe a szuburbanizációban</i>	44
5.4. <i>A lakóhelyi szuburbanizáció mérése indexekkel</i>	51
6. Szuburbanizáció az önkormányzatok szemszögéből	59
6.1. <i>Az önkormányzati kérdőívek megoszlása</i>	59
6.2. <i>A szuburbanizáció megítélése az önkormányzatok szemszögéből</i>	61
6.3. <i>A szuburbanizáció terének lehatárolása az önkormányzati kérdőívek alapján</i> ...	72
7. A szuburbanizáció motivációi	75
7.1. <i>A szuburbanizáció okai a szakirodalom tükrében</i>	75
7.2. <i>A szuburbanizációs migráció motivációi a vidéki Magyarországon</i>	77
7.3. <i>Esettanulmányok</i>	89
8. A szuburbanizációs folyamat területi különbségei	96
8.1. <i>A területi különbségek okai I. - a központi város tulajdonságai</i>	96
8.2. <i>A területi különbségek okai II. - a városkörnyéki községek tulajdonságai</i>	100
8.3. <i>A szuburbanizáció regionális eltérései</i>	103
8.4. <i>Szuburbanizáció Kelet-Közép Európában</i>	103
9. A szuburbanizáció értékelése	106
10. Összegzés	109
11. Summary	115
12. Irodalom	120
13. Köszönetnyilvánítás	127
14. Ábrák, mellékletek, táblázatok jegyzéke	128
14.1. <i>Táblázatok jegyzéke</i>	128
14.2. <i>Mellékletek jegyzéke</i>	129
14.3. <i>Ábrák jegyzéke</i>	129
14.4. <i>Képek jegyzéke</i>	130

1. Bevezetés

A szuburbanizáció az egyik leglátványosabb társadalmi térfolyamat az 1990-es évek Magyarországn. Az ország nagyvárosai körül, egyre több településen épülnek új házak, nyílnak új utcák, utcatorok. Ugyanakkor a lakóhelyi szuburbanizáció az 1990-es években és az új évezred elején a településközi belső migráció egyik leglényegesebb eleme is, mely számottevően átformálta a nagyvárosaink környékén lévő települések képét. Számos városkörnyéki település vándorlási nyereséget könyvelhetett el az 1990-es években, miközben a nagyvárosok legtöbbször vándorlási veszteséggel rendelkezett. Ráadásul e folyamatnak csak kevés előzménye volt korábban, s az addigi sok évtizedes, - s így természetesnek vélt – urbanizációs folyamatokhoz képest alapvető változást hozott az ország nagyvárosi¹ tereiben. Az is igaz azonban, hogy szuburbanizációs jellegű folyamatok egyértelműen Budapest környékén jelentkeznek az országban a legerősebben, a vidéki nagyvárosok körüli folyamatok alig említhetőek egy lapon a fővárosiakkal. Részben emiatt a ma még csekély, bár szaporodó hazai szuburbanizációs szakirodalom döntő része is a fővárossal és környékével foglalkozik. A vidéki térségek hasonló – bár jóval kisebb léptékű – folyamatai még kevésbé kutatottak, így a szuburbanizációs folyamatokban esetlegesen meglévő területi különbségek is jórészt feltáratlanok. A korábbi „vidéki” Magyarországot a szuburbanizáció szemszögéből vizsgáló kutatások általában egy nagyváros környékével, néhány település összehasonlításával, avagy kivételes esetben egy-egy régió sajátosságaival foglalkoznak. Így szakmai részről is igény mutatkozik az egész országra, avagy egyes régiókra kiterjedő vizsgálatok elvégzésére is.

E disszertáció célja az 1990-es évek „*vidéki*” szuburbanizációs folyamatainak összehasonlító geográfiai vizsgálata. A későbbiekben a vidéki kifejezést a „nem Budapest környéki” értelemben használok². E nagyobb léptékű kutatás három olyan problémakörre kísérel meg választ adni, melyekre ez idáig még kevés próbálkozás történt. Egyrészt megkísérli lehatárolni a szuburbanizáció által érintett területeket, feltárni a szuburbanizáció területi különbségeit mind az egyes nagyvárosi térségek között, mind pedig azokon belül, s rávilágítani a különbségek lehetséges okaira. Másrészt megpróbálja mérni, számszerűsíteni a szuburbanizációs folyamatokat. Ez

¹ A nyugati szakirodalom nagyváros lehatárolását (250.000, vagy 500.000 fő feletti népességszám) a hazai vonatkozásban nem célszerű használni (BELUSZKY P. 1999b), nagyvárosi tereken általában a megyei jogú városok körét és környéküket értem.

² Ezt a kérdést a későbbiekben lásd még a 2. fejezetben.

látszólag egyszerű kérdés, ám a városból kifelé vándorlások pontos regisztrációja megoldatlan, így a folyamat mérése csak áttételesen, különböző „szuburbanizációs indexek” létrehozásával lehetséges. Harmadrészt megkísérel átfogó képet adni a hazai – elsősorban a lakóhelyi - szuburbanizáció motivációjáról, arról, hogy miért költöznek ki az emberek a vidéki nagyvárosok környékén a városokból a szomszédos településekre.

A dolgozatnak nem célja annak bizonyítása, hogy létezik szuburbanizáció Magyarországon „vidéki” térségeiben is, hiszen ezt a korábban több tanulmány is megtette. Az elsődleges célunk azt tekintettük, hogy különböző statisztikai és empirikus módszerek segítségével feltárjuk a szuburbanizáció néhány – általam legfontosabbnak vélt – jellemzőjét. E feladat elvégzésekor számtalan nehézséget kellett leküzdeni, s némely esetben az is kiderült, hogy az általunk választott út helytelen. A dolgozatban néhány ilyen „tudományos zsákutcát” mégis meghagytam, részben mivel ezek is a kutatásunk eredményeit(?) képezik, részben pedig talán továbbgondolkodásra, lehetséges megoldások keresésére ösztönzik az olvasót.

A kutatás adatbázisa három forrásból táplálkozik: a fellelhető statisztikai adatbázis kezelése elengedhetetlenül szükséges, azonban számos kérdésre önmagában a statisztika nem ad elegendő választ. Így kiegészíti ezt a „potenciálisan szuburbanizálódó” települések önkormányzatainál elvégzett kérdőíves felmérés során nyert adatbázis, valamint néhány nagyváros környéki településen az oda kiköltöző családok körében végzett kérdőíves adatbázisa is.

2. A vidékfogalom Magyarországon

A dolgozat tehát a hazai szuburbanizációt vizsgálja, a Budapest környéki területek kihagyásával. A hazai köznyelvben az „ország mínusz Budapest” logikai relációra mindenki által ismerten a „vidék” kifejezést használjuk. Más frappáns és egyszerű kifejezést nem találtunk hasonló értelemben. Így végül a „vidéki” kifejezés konzekvens használata mellett döntöttünk, és a későbbiekben a „vidéki” kifejezést a „nem Budapest környéki” értelemben használjuk.

E tanulmány az ország vidéki térségeivel foglalkozik, ugyanis a Budapest környéki szuburbanizációs folyamatok eltérő léptékük miatt külön kutatásokat igényelnek, s a hazai szuburbanizációs szakirodalom döntő része is a fővárossal és környékével foglalkozik (többek között CSANÁDI G. – CSIZMADY A. (2002), DARÓCZI E. (1999), DÖVÉNYI Z.-KOVÁCS Z. (1999), IZSÁK É. (1999), KOVÁCS K. (1999), KOVÁCS Z. (szerk.) 1999), VÁRADI M. (1999)). A vidéki térségek mai hasonló – bár jóval kisebb léptékű – folyamatai még kevésbé kutatottak (BAJMÓCY P. 1999c, HARDI T. 2002, TIMÁR J. 1994, TIMÁR J. - VÁRADI M. 2000), s így a szuburbanizációs folyamatokban esetlegesen meglévő területi különbségek is jórészt feltáratlanok. Ráadásul a szuburbanizációt kiváltó okok némelyike is eltér (vagy legalábbis eltérő jelentőségű) a főváros környékén illetve a vidéki nagyvárosok térségeiben.

A köznyelvben azonban számos más, a Budapesten kívülitől eltérő értelemben is használják a „vidék” és a „vidéki” kifejezéseket, sőt a hazai geográfiában is más értelemben kezd elterjedni.

A Magyar Értelmező Kéziszótár a „vidék” kifejezésnek négyféle értelmezési lehetőségét adja meg.

1. Valamely szempontból egységes földrajzi terület, pl. sík, gabonatermesztő vidék. Ebben az értelemben leginkább a „táj” kifejezéssel azonosítható a „vidék”. A földrajzban és a néprajzban is számos tájnévben fordul elő a vidék szó (Zoborvidék, Sóvidék, Tápió-vidék, Kerka-vidék, Medves-vidék)

2. Valamihez közel lévő terület, környék, pl. Győr vidéke. Itt leginkább a környék szó szinonimájaként szerepel. A környék lehet pusztán földrajzi közelség, de pontosan körül nem határolva (Mátravidék, egy vidékről származó emberek), lehet vonzáskörzet (Város és vidéke=Szeged és vidéke, ERDEI F. 1971) is.

3/a. Az ország fővároson kívüli része, pl. vidéken él. A „nem Budapest” értelmű vidék igen gyakran előfordul, Budapestről vidékre költözni jelentheti pl. Debrecent is, de e kifejezés szerepel a vidékbajnokság, vagy a Földművelési és Vidékfejlesztési Minisztérium nevében is.

3/b. (vidéki szóhasználatban) A város tágabb környéke, az ottani falvak (pl. vidékről jár be Pécsre). Ide kapcsolódnak azok a kifejezések is, amelyek nem egy városhoz, hanem egy tetszőleges településhez köthetők (pl. Szőreg és Vidéke Takarékszövetkezet, melynek szegedi fiókja is van)

4. vidéki lakosság (pl. a vidék életmódja)

A geográfiában az első három megközelítés mindegyike előfordul, de a vidék kifejezés napjainkban egy ötödik, az eddigiektől különböző értelemben terjed el.

5. Vidék, vidéki térség, mint „nem nagyvárosi” térség. Ebben az értelemben az angol „rural” szó magyaros formájában a „rurális” szó szinonimájaként értelmezhető. A köznapi nyelv is használja ilyen értelemben a vidéki kifejezést, mint pl. „a vidéki élet szépségei, szemben a városi élet hátrányaival”. Az angolszász szakirodalomban széles körben elterjedt „rural geography” kifejezés csak az utóbbi időben kezd gyökeret verni Magyarországon, leggyakrabban „vidékföldrajznak” magyarosítva. (CSATÁRI B. 2000a, CSATÁRI B. 2000b) Ugyanakkor a nyugati szakirodalom sem egységes abban, hogy mit is tekinthetünk vidéki (rural) térségeknek (GOODALL, B. 1987), talán az extenzív területhasznosítás, vagy annak a felfedezhető nyomai képezhetnek kritériumot (GOODALL, B. 1987). Az viszont egyértelmű, hogy a vidékföldrajz a vidék (társadalom)földrajzi problémáival foglalkozik, nem leszűkítve egyetlen ágazatra sem. A vidékföldrajz kutatási területébe tartozik a vidék gazdasága, ipara, mezőgazdasága, turizmusa, közlekedése, a vidék demográfiai viszonyai, települései és a vidékfejlesztés is (GILG, A. 1985). A vidékfejlesztés célterületei is elsősorban a nem nagyvárosi kistérségek, az EU vidéki térség fogalmába többé-kevésbé a nem nagyvárosias kistérségek esnek bele.

3. A szuburbanizáció értelmezése

Bármely társadalomföldrajzi kutatás kezdetén legelőször azt szükséges tisztázni, hogy mit értünk azokon a fogalmakon, melyekről beszélünk. Különösen fontos ez a szuburbanizációval foglalkozó kutatásoknál, ugyanis a létező megközelítések annyira különböznek, hogy több alapján akár a „vidéki” szuburbanizáció léte is megkérdőjelezhető.

Az Egyesült Államokban és Nyugat-Európában a szuburbanizáció és kutatása is sok évtizedes múltra tekint vissza. Ráadásul igen eltérő építészeti formák, szuburbán településtípusok jöttek létre a térben és időben jelentősen különböző területeken. Egymástól lényegesen eltérő megközelítések egész sora próbálja meghatározni a szuburbanizáció lényegét. E dolgozatnak nem célja e tanulmányok részletes vizsgálata, hiszen ezt már mások megtették (TIMÁR J. 1994, 1999), azonban mégis szükséges a legfontosabb irányzatok, vélemények rövid áttekintése, hiszen – mint már említettem – jelen esetben a definíció helyes megválasztása a kutatás legalapvetőbb eredményeire is döntő módon kihathat. Így az egyes definíciók rövid ismertetése után kitérünk azok lehetséges hazai alkalmazhatóságára is. A dolgozat ezen részénél a szakirodalom áttanulmányozása után alapjaiban elfogadtuk TIMÁR J. csoportosítását, így a következőkben felsoroltak nem a saját eredményeinknek tekinthetők. Ugyanakkor a megközelítések hazai használhatóságát minden esetben érdemes volt külön-külön is megvizsgálni.

Az elméletek ismertetése előtt érdemes egy néhány gondolatból álló kitérőt tenni a szuburbanizációval kapcsolatban. A szuburbanizáció kifejezés kétségkívül egy folyamatot jelöl. Az is vitán felüli, hogy a nagyvárosok környékén „történik valami”. Ám néhány hétköznapi embert megkérdezve kiderül, hogy legtöbben a szuburbanizáció kifejezést hallva az urbanizációra asszociálnak, a városok növekedésére, vagy általánosabban a városok problémáira gondolnak. Ugyanakkor a legtöbb ember tud a nagyvárosokból történő kiköltözésről, s véleménye is van róla, melyek nem sokban különböznek a nyugati sztereotípiáktól. A szuburbanizáció kifejezést nem könnyű magyarra fordítani, TIMÁR J. az elővárosi fejlődést javasolja (TIMÁR J. 1994). Mivel e kifejezés megítélésünk szerint sem adja vissza teljes mértékben a szuburbanizáció minden jellemzőjét (nem csak a szuburbanizáció hozhat létre elővárosokat), így a későbbi fejezetekben azt nem használjuk.

Lehetséges tehát a szuburbanizáció (elővárosi fejlődés), mint elvont folyamat, illetve a szuburbanizáció által létrehozott forma, a szuburbia (előváros) vizsgálata is. Ennek megfelelően a szuburbanizációs elméletek, definíciók tehát két nagy csoportra oszthatók. Egyesek a szuburbanizációt, mint elővárosokat létrehozó folyamatot, mások egy decentralizációs és centralizációs folyamatot értelmezik.

3.1. A szuburbanizáció, mint elővárosokat létrehozó folyamat

E megközelítés egyszerűbbnek tűnik, hiszen itt nem a szuburbanizációt, mint folyamatot, hanem a szuburbiát, a szuburbanizáció által létrehozott formát kell definiálni. A szuburbia latin eredetű szó. A „sub” (at. közel) és az „urbs” (at. város) szavakból tevődik össze. Azaz a szuburbia a városhoz közeli területeket, településeket jelenti. Ezzel együtt a nyugati szakirodalom számtalan különböző módon értelmezi a szuburbia kifejezést, s ezen értelmezések némelyike alapján joggal kérdőjelezhetnénk meg nem csak a vidéki, hanem esetlegesen még a Budapest környéki szuburbanizációs folyamatokat is.

I/1. Fekvésen alapuló definíciók

E definíciók azt hangsúlyozzák, hogy a szuburbia a város (közigazgatási) határán kívül eső, de ahhoz közeli (pl. az ingázási távolságon belül lévő, a várossal határos, vagy az agglomeráció részét képező) település (TIMÁR J. 1994 a Webster's New Collegiate Dictionary és WISSINK, G. A. In: THORNS, D.C. 1972 alapján, BERGMAN, E. F. 1995, HALL, T. 1998). Előfordul, hogy a városhatáron kívüli, de azzal egybeépült településeket tekintik szuburbiának (GOODALL B. 1987, HALL, T. 1998). E szemlélet hazai adaptálása két okból problematikus. A városhoz közeli helyzet meghatározásaival nem sokra megyünk. A közvetlen határosság, mint feltétel ma már a vidéki nagyvárosoknál sem érvényes, Budapest esetében pedig semmiképp. A folytonos beépítettség magyar viszonyok között jelenleg még nem használható (TIMÁR J. - BAUKÓ T. 1999), az ingázási zóna pedig jóval szélesebb a szuburbiánál.

Ugyanakkor a városok közigazgatási határa relatíve gyakran változik, így egy korábban a szuburbiához tartozónak vélt település egyetlen politikai döntéssel kikerülhet e zónából. Ráadásul a hatvanas-hetvenes évtizedek városhoz csatolásai legtöbb esetben politikai-gazdasági döntések voltak, mintsem a városok tényleges fizikai terjedésének következményei. E definíció eleve kizárja azt, hogy a városhatáron

belül is beszélhessünk szuburbanizációról, ám Magyarországon (gyakran éppen a korábbi közigazgatási egyesítések következményeként) sok olyan település is van, melyek közigazgatásilag valamely nagyvároshoz tartoznak, ám ugyanolyan társadalmi térfolyamatokkal jellemezhetőek, mint a szomszédos közigazgatásilag önálló községek.

I/2. Statisztikai alapú megközelítések

Az ilyen típusú definíciókat alkalmazó kutatók számszerűsített módszerekkel akarják azt eldönteni, hogy hol találhatóak szuburbiák. Leggyakrabban a népességszámot tekintik a fő kritériumnak, de előfordul más javaslat, így az ingázók száma, vagy egyéb demográfiai mutató is. Az USA-ban a Standard Metropolitan Statistical Area fontos kritériuma volt, hogy a szuburbiákkal körülvett központi város népességszáma legalább 50.000 fő legyen³. Másrészt van olyan definíció, hogy csak a 6.000 főnél népesebb település tekinthető elővárosnak. A vidéki Magyarország területén így igencsak keresni kellene az elővárosokat. A szuburbiák statisztikai alapú lehatárolására e dolgozat is kísérletet tesz a 4. fejezetben, így ennek eredményeiről ott számolunk be.

I/3. Műszaki alapú megközelítések

Ha a szuburbiára gondolunk, legtöbbször egyforma családi házakból álló kertes előváros képét idézzük fel. A műszaki megközelítések a szuburbiát, mint építészeti, településtervezési típust tekintik. Ugyanakkor koránt sincs egységes elképzelés arról, hogy milyen is ez az építészeti típus. A szuburbiák morfológiai palettája igen széles, a saktáblás utcahálózattal, egyforma házakkal, kertekkel rendelkező elővárostól, a szintén tervezett, de szabálytalan alaprajzú és különböző stílusú házakkal beépített településeken át (Riverside, Chicago mellett) a holland sorházakig, vagy a francia és svéd többemeletes elővárosi tömbházakig. A tervezett elővárosok mellett több helyen (pl. Hollandiában) megjelentek a spontán elővárosok is. Az elővárosok formái tehát térben és időben is jelentős differenciáltságot mutatnak.

Magyarországon a szuburbanizáció célterületei minden esetben már korábban is létező települések. Az újonnan épített utcások a falvak vagy más települések széleire épülnek, közvetlenül a régi település házai mellé. Bár az elkülönülés építészeti, de gyakran társadalmi, szociális vonatkozásban is nyilvánvaló, mégis csak egy településről

³ 1983-ban ezt a kritériumot megszüntették.

van szó. Így műszaki-morfológiai szempontból egységes településtípusról semmiképpen sem lehet beszélni, legfeljebb a városkörnyéki települések egyes részei mutatnak többé-kevésbé hasonló morfológiai jegyeket, melyek alig különböznek más települések - nagyvárosok, idegenforgalmi települések - újonnan épült utcáitól. Azaz önmagában a műszaki megközelítés alkalmatlan az elővárosok lehatárolására, ráadásul új (elővárosi típusú?) házakat mások és máshol is építenek, nem csak a nagyvárosokból kiköltözők a városközeli településeken.

I/4. Szociálpszichológiai megközelítések

E megközelítések az elővárost egy speciális életmóddal azonosítják. A szuburbanizáció klasszikus megközelítésében fiatal középosztálybeli gyermekes családok privilégiumának tekintik a szuburbiákat (FISHMAN, R. 1987). A későbbi vizsgálatok kiderítették, hogy azok a vélt értékek, amelyeket a szuburbiákra jellemzőnek hittek (jó szomszédság, aktív közösségi élet, család szerepe, vallás, konzervativizmus) nem ér el jelentősen magasabb szintet a szuburbiákban, mint a nagyvárosokban. (TIMÁR J. 1999, THORNS, D. C. 1972 alapján). Ráadásul relatíve hamar megjelentek az alsóbb osztálybeliek, a munkások, vagy a feketék által lakott szuburbiák is.

Magyarországon a nagyvárosokból kiköltözők igen széles társadalmi skálán mozognak a munkanélküliektől és romáktól a felső tízezer tagjaiig, így semmiképp sem beszélhetünk „szuburbán” embertípusról, és úgy tűnik, hazánkban is igaz Mumford azon állítása, hogy „a tömegtermelés, a tömegfogyasztás és a tömegüdülés mind az elővárosban, mind a metropoliszban ugyanazt a szabványosított és természetes jellegétől megfosztott környezetet hozta létre” (MUMFORD, L. 1985). Az egyes szuburbiákban felépülő sorházak vagy lakóparkok csak műszaki paramétereikben különböznek a nagyvárosok panelházaitól, természetességükben nem.

I/5. Humánökológiai alapú megközelítések

A humánökológia megközelítések egy része (FISHMAN, R. 1987) szerint az előváros kizárólag lakófunkcióval rendelkezik, az ipar és a kereskedelmi tevékenység kizárt. Ugyanakkor Nyugat-Európában és az Egyesült Államok területén, de Budapest környékén is számtalan kereskedelmi tevékenység, szolgáltatás, ipari üzem jelenik meg

a szuburbiákban, sőt megkülönböztetnek a lakóhelyi mellett ipari, kereskedelmi és rekreációs szuburbanizációt is.

Más megközelítések a szuburbiának a várostól való függését hangsúlyozzák, és ezt leginkább az ingázás mértékével mérik (TIMÁR J. 1999, CONNEL, J. 1974 alapján). Ugyanakkor egyre több munkahely jelenik meg az elővárosokban. Az ingázási irányok átalakulnak (keresztíngázás, elleníngázás), s a szolgáltatások terjedése miatt az elővárosok népessége jóval ritkábban keresi fel a nagyvárost, mint korábban. Az egykori monofunkcionális elővárosok átalakulnak, az egyik leggyakoribb formájuk az edge-city (peremváros) (TIMÁR J. 1999 GARREAU, J. 1991 alapján) lesz, mely egy újonnan kialakuló városi funkciókkal rendelkező települési képződmény a nagyvárosok környékén, annak külső részén. E megközelítések tehát napjainkban már nem állják meg a helyüket.

Az eddigi meghatározásokból is kitűnhet, hogy az előváros definiálása egy adott időben és térben talán (bár nem minden esetben) lehetséges, de átfogó, minden elővárosra egységesen érvényes definíció, amely segítséget nyújthat a jelenlegi hazai szuburbiák lehatárolásában, nem létezik.

3.2 A szuburbanizáció, mint decentralizációs és centralizációs folyamat

Az ide tartozó elméletek a szuburbanizációt, mint folyamatot tekintik, mégpedig az urbanizációs ciklus részeként.

II/1. A városfejlődés szakaszai modell

E modell szerint a szuburbanizáció a „Funkcionális városrégiók” népességfejlődésének második szakasza, melynél a népességnövekedés súlypontja áttevődött a magterületről a magot körülvevő településgyűrűbe (VAN DEN BERG, L. et al. 1982). A modell – mely egységbe foglalja a teljes urbanizációs ciklust – kizárólag a népességszám-változási tendenciákat veszi figyelembe. Kétségtelen, hogy az urbanizáció bármely szakaszának leglátványosabb eleme az egyes térségek népességszám változása, ám a folyamatot nem lehet csak erre leszűkíteni. Az elmélet előnye, hogy viszonylag egyszerű modellt állít fel az urbanizáció vizsgálatára, valamint egyedülként vállalkozik arra, hogy egzakt módon elhatárolja egymástól a különböző

szakaszokat. Élve a matematika adta lehetőségekkel, a négy urbanizációs szakaszt további két-két alszakaszra bontja, teljessé téve ezzel a ciklust nem csak geográfiai, de matematikai értelemben is. Az elmélet legalapvetőbb mondanivalói egyetlen rövid táblázatban foglalhatók össze. Az elmélet a fő ciklusokat a szerint bontja két alszakaszra, hogy a mag (nagyváros) és a gyűrű (peremvidék, agglomeráció, szuburbia) népességszám-változási irányai megegyeznek, avagy különböznek. A népességnövekedés irányát +, azaz növekedés, illetve -, azaz csökkenés jelekkel, a sebességét pedig a jelek számával ábrázolhatjuk. A ciklusok határait minden esetben a mag és a gyűrű abszolút értékben egymáshoz viszonyított helycseréje jelenti, az alszakaszokét pedig a magnak vagy a gyűrűnek az előjelváltása. Az abszolút alszakaszok mindegyikében a mag és a gyűrű népességszám-változási tendenciái különböző irányúak, a relatív szakaszok esetében pedig megegyeznek.

Ciklus	Alszakasz	Mag	Gyűrű	FUR*
I. Urbanizáció	Abszolút	++	-	+
	Relatív	++	+	+++
II. Szuburbanizáció	Relatív	+	++	+++
	Abszolút	-	++	+
III. Dezurbanizáció	Abszolút	--	+	-
	Relatív	--	-	---
IV. Reurbanizáció	Relatív	-	--	---
	Abszolút	+	--	-

1. táblázat. Az urbanizáció értelmezése a városfejlődés szakaszai modell szerint. (VAN DEN BERG L. et al. 1982).

*FUR= Functional Urban Region, funkcionális városrégió, a mag és a gyűrű együtt

A modell funkcionális városrégióknak a 200.000 főnél népesebb városokat és az őket folyamatosan körülvevő, legalább 15%-os ingázási rátával rendelkező térségeket tekintette. Magyarországon 1975-ben (a vizsgálat idején) csak Budapest került volna a definíció alapján a vizsgálatba, de kivételesen, régióközponti szerepkörük miatt Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs és Szeged is a vizsgálatba került. A kutatás eredményei

szerint Budapest a relatív decentralizáció (szuburbanizáció) szakaszába lépett, míg Miskolc és Pécs az urbanizáció relatív, Debrecen, Győr és Szeged az abszolút szakaszában volt 1975-ben. A gyűri Magyarország sajátos ingázási helyzetének köszönhetően ugyanakkor jóval szélesebb volt a vártnál.

A tényleges szaporodás azonban nem a legmegfelelőbb mutatója az urbanizációs folyamatoknak (azaz csak 0 körüli természetes szaporodás esetén igaz ez), a vándorlási egyenleg vizsgálata az egyes zónák esetében mindenképpen szerencsésebbnek tűnik. Szélsőséges esetben ugyanis a gyors természetes szaporodás is eredményezheti egyes városok növekedését, másrészt természetes fogyás mellett népességfogyással is elképzelhető koncentráció. Végül a modell elméleti kritikájaként az róható fel, hogy „először lehatárolja a szuburbiákat, majd utána dönti el, hogy van-e ott szuburbanizáció”.

II/2. A szuburbanizáció, mint a városi népesség és tevékenységek decentralizációja

Ezen értelmezés szerint: „a szuburbanizáció a városi népesség és tevékenységek decentralizációja, amely átfogó részét képezi az urbanizációs folyamatnak. Decentralizáció abban az értelemben, hogy a népesség, a termelő és nem termelő tevékenységek egy része, a tőke, a beruházások a városi központok helyett inkább a környéki településekre koncentrálódnak. És/vagy decentralizáció abban az értelemben, hogy a népesség, a tevékenységek egy része ténylegesen ki is települ a városból annak közvetlen környékére. Ez a folyamat csak a városi téren belül tekinthető decentralizációnak, egy nagyobb régió, vagy az egész ország vonatkozásában az urbanizációhoz hasonlóan továbbra is centralizációról, koncentrációról beszélhetünk.” (TIMÁR J. 1999, 12.o., többek között GORDON, D. M. 1978, OTTENS, H. F. L. 1979, SMITH, N. 1986 alapján) E folyamat nem csak a népességmozgásokat, hanem az urbánus tevékenységek jóval szélesebb körét érinti, így beszélhetünk lakóhelyi, ipari, kereskedelmi, rekreációs, stb. szuburbanizációról is.

Jelen dolgozat esetében a szuburbanizációnak ezt a decentralizációs és centralizációs folyamatként való értelmezését fogadjuk el, ám kismértékben módosítottuk azt, s a későbbiekben a hazai vidéki szuburbanizáció vizsgálatakor konzekvensen e definícióval kerül felhasználásra.

A módosított definíció szerint a szuburbanizáció a városi népesség és tevékenységek decentralizációja, amely átfogó részét képezi az urbanizációs folyamatnak. Decentralizáció abban az értelemben, hogy a népesség, a termelő és nem termelő tevékenységek egy része, a tőke, a beruházások a városi központok helyett inkább a környéki településekre koncentrálnak. *Ugyanakkor* decentralizáció abban az értelemben *is*, hogy a népesség *és/vagy* tevékenységeinek (termelés, szolgáltatások igénybe vétele rekreációs tevékenység) egy része ténylegesen ki is települ a városból annak közvetlen környékére. A tevékenységek kitelepülésen nem a telephelyek, hanem az általuk nyújtott szolgáltatások (vásárlás, ipari termelési érték, eltöltött szabadidő mennyisége) mozgását értem. Ez a folyamat csak a városi téren belül tekinthető decentralizációnak, egy nagyobb régió, vagy az egész ország vonatkozásában az urbanizációhoz hasonlóan továbbra is centralizációról, koncentrációról beszélhetünk.

A lényegi eltérés TIMÁR J. definíciójához képest mindössze annyi, hogy abban az esetben, ha a városi teren belüli decentralizáció kizárólag külső forrásokból táplálkozik, konkrét kifelé irányuló (népesség- vagy tevékenység-) mozgás nincs, azt a módosított definíció nem tekinti szuburbanizációnak. E definíció – tágabb megközelítése miatt - ugyanakkor arra nem alkalmas, hogy segítségével konkrét esetekben (elsősorban települési szinten) eldönthessük a szuburbanizáció létét vagy nemlétét. Nem beszél településhatárokról, folytonos beépítettségéről, az áramlások mértékéről sem. Ezen esetekben e definíció alaptételeit figyelemben tartva más elemeket is szükségesek a lehatárolásokhoz. Abban az esetben, ha egyes konkrét településekről kívánjuk eldönteni, hogy ott megfigyelhető-e a szuburbanizáció a folyamat definiálása nem elegendő, a formát, az elővárost kell definiálni. E szerint – és az általunk elfogadott szuburbanizáció definíció szerint – az előváros (értsd szuburbanizáció által érintett település) olyan városkörnyéki település melynek a dinamikája számottevő részben onnan származik, hogy a városi népesség és/vagy a tevékenységek egy része kitelepül oda a városból.

3.3. *A szuburbanizáció szakaszai*

Bár a „Városfejlődés szakaszai” modellben is megtalálható a szuburbanizáció két részre bontása, e fejezetben egy másfajta lehetséges beosztásról szólunk. A valóságban az egyes urbanizációs szakaszok nem mindig jelennek meg tiszta formában, miként a váltás sem annyira éles az egyes szakaszok között. A szuburbanizáció jelei

megjelennek az urbanizációs szakasz végén, de folytatódnak is a dezurbanizációs szakasz elején is, miközben a szuburbanizációs szakaszban kulminálnak. Emiatt megkülönböztethetünk kezdeti, tömeges (virágzó) és hanyatló szuburbanizációt. (TIMÁR J, 1999)

A szuburbanizáció *kezdeti* szakaszában a mozgások fő iránya a rurális térségekből, azaz a funkcionális városségió (továbbiakban FUR) kívülről a centrum felé irányul, de már megjelenik egy kifelé irányuló áramlás is a centrumból annak közvetlen környékére. A kifelé áramlás ilyenkor általában még nem hoz létre egységes gyűrűt, csak elszigetelten, egy-egy településre irányul. Az is elképzelhető, hogy a népesség, a beruházások ekkor még gyorsabban nőnek a centrumban, mint az azt övező területeken.

A szuburbanizáció klasszikus időszaka a második, ún. *tömeges* szuburbanizáció szakasza. Ekkor a migráció elsődleges célpontjai az elővárosok. Egységes elővárosi övezetről, szuburbán zónáról beszélhetünk, amely a népesség- és/vagy beruházás-növekedés gócpontja. A központi városok esetében ugyanakkor elképzelhető a népesség és a beruházások tényleges csökkenése is.

Sokkal kevésbé egyértelmű a szuburbanizáció *hanyatló* szakasza (TIMÁR J. 1999), melyre többféle alternatíva lehetséges. Az egyik verzió a kezdődő dezurbanizációt jelenti, mely során a szuburbán zóna növekedése azért lassul le, mert a népesség- és beruházás-növekedés súlypontja a még távolabbi zónákba, a FUR-on kívülre kerül. Ebben az esetben az egész városi zónát érintő népességfogyásról van szó, s megindul a decentralizáció immár a rurális térségek irányába is. Megjegyzendő, hogy VAN DEN BERG (és pl. ENYEDI GY.) elméletét elfogadva ez az egyetlen lehetséges alternatíva, hiszen a szuburbanizációs szakaszt a dezurbanizáció (abszolút dekoncentráció) követi. Másrészt, ahogy a szuburbanizáció kezdeti szakaszában arról beszéltünk, hogy a döntő urbanizációs tendenciák mellett lehetségesek a központból kifelé irányuló mozgások is, úgy a hanyatló szakaszban ennek analógiájára a dezurbanizáció mellett még tarthatnak (bár kisebb léptékben) a szuburbanizációs mozgások is.

A hanyatló szakasz másik lehetősége a kezdődő dzsentifikációhoz köthető. Ekkor éppen ellenkezőleg a központ népességvonzó szerepe erősödik meg, s a kiáramlás üteme lassul, avagy megszűnik. Elképzelhető az is, hogy a szuburbán öv maga is differenciálódik, egyes részei megtartják népességvonzó képességüket, mások pedig elsősorban a központ javára vesztenek népességükből.

Harmadrészt az is előfordulhat, hogy a népességmozgásokban nem történik jelentős változás, ám az elővárosok olyan mértékben urbanizálódnak, hogy elvesztik korábbi függésüket a központi várostól, önállósodnak, edge-citykké válnak. Így a városi zóna, a funkcionális városrégió egysége szenved csorbát.

Felmerülhet azonban két kérdés: Mekkora népességmozgás szükséges ahhoz, hogy kezdődő szuburbanizációról beszélhessünk, hiszen nyilvánvaló, hogy csekély kifelé irányuló mozgás még a legerősebb urbanizációs időszakban is létezik. Másrészt ez a feltevés azt is magában foglalja, hogy a szuburbanizáció létezhet az urbanizációs ciklus szuburbanizációs szakaszán kívül is, sőt a kezdeti, a tömeges és a hanyatló szuburbanizációs szakaszok határai minden bizonnyal nem is esnek egybe a VAN DEN BERG-féle szakaszhatárokkal.

Egy adott régió vizsgálatakor az is könnyen kiderülhet, hogy a régió különböző városai más-más szakaszban vannak, sőt egyfajta hullámvázis is megfigyelhető az egyes városi zónákon belül. Ennek, illetve a pontos okoknak a meghatározása azonban további vizsgálatokat igényelne. Ráadásul e modell elsősorban a lakóhelyi szuburbanizáció vizsgálatára alkalmas, sőt az is elképzelhető, hogy egy adott városi zónán belül a lakóhelyi, rekreációs, kereskedelmi, ipari, stb. szuburbanizáció nem is pontosan ugyanabban a szakaszban jár.

Végül egy megjegyzés az urbanizációs ciklusok elméleteihez (ENYEDI GY. 1988, VAN DEN BERG et al. 1982). A népességszám-változási tendenciák alapján úgy véljük, hogy a valójában más történik, mint amit az ezzel foglalkozó kutatók az 1970-es, 1980-as években feltételeztek. Az urbanizációs ciklusok elméletei valamikor a harmadik szakasz kezdetekor jelentek meg, így természetesen az addigi megállapításaik hibátlanok, bár a harmadik szakasz megítélésében már vannak technikai eltérések a tekintetben, hogy a meglévő decentralizációt milyen viszonylatban vizsgálják. Előfordul centrum-periféria, város-falu dichotómia, de a településméret és a népességszám változás összefüggése is (CHAMPION, A. G. 1989). Napjainkban azonban – és ezt a szuburbanizáció hanyatló szakaszánál tett felvetések is igazolni vélik – a népességszám változási folyamatok összemosódnak, kevésbé egyértelműek a szakaszok. A korábban leírt szakaszok (részben akár mind a négy) egyszerre vannak jelen Nyugat-Európában, és a településtípusok szerint jóval kisebb a különbség a népességszám-változás mértékében, mint korábban. Úgy tűnik, hogy az a feltevés, amely VAN DEN BERG elméletének (matematikai alapon egyébként igen logikus) továbbgondolásából született (CHAMPION, A. G. 1989, GEYER, H. S. & KONTULY T. 1993, GEYER, H. S.

1996), hogy az urbanizációs ciklusok újra is kezdődhetnek, beindítva a modern urbanizáció második „nagy körét”, újabb négy szakasszal, a jelenlegi ismereteink birtokában nem válik valóra.

4. A hazai szuburbanizáció rövid története

4.1. Az 1990-es évtized előtti folyamatok megítélése

Az 1990-es évtized előtti időszak hazai szuburbanizációs tendenciáinak megítélésében a szakirodalom meglehetősen megosztott. A legáltalánosabb nézet szerint nem szuburbanizációról, hanem agglomerálódásról beszéltek, ám a két folyamat nem teljesen azonos (BERÉNYI I. 1986, LADÁNYI J.-SZELENYI I. 1997). Az agglomerálódás esetében a településközi kapcsolatok intenzívebbé válásán van a döntő hangsúly, mely leginkább a napi ingázási kapcsolatok kiemelkedő mértékében mutatkozik meg. Mások, akik a szuburbanizációt kertes, családi házas elővárosi fejlődésként fogják fel (BERNÁT T.-BORA GY.-FODOR L. 1973) tagadják a szuburbanizáció létét. SZELENYI I. ÉS LADÁNYI J. (1997) „államszocialista típusú szuburbanizációról” beszélnek, mely két jelentős tényezőben különbözik a klasszikus szuburbanizációtól. A magasabb társadalmi státuszú emberek, akik a nyugati típusú szuburbanizáció gerincét képezték nem a városon kívülre, hanem annak közigazgatási területén belülre költöztek, a városkörnyéki települések népességnövekedése pedig a vidékről érkező szegényebb társadalmi csoportok beköltözéséből származott, akik a városban vállaltak munkát. ENYEDI GY. (1988) szerint ugyanakkor az urbanizáció szakaszos és globális folyamat, és az egyes szakaszok alapelemei a Föld minden területén hasonlóan jelennek meg. A magyarországi urbanizációs folyamatokat, így a szuburbanizációs szakaszt is a megkésettség jellemzi a nyugat-európai folyamatokhoz képest (ENYEDI GY. 1988), de Kelet-Közép-Európa már az 1980-as években belépett ebbe a második, „viszonylagos dekoncentrációs” szakaszba. Hasonló eredményre jutott VAN DEN BERG (1982) is, aki kizárólag a város és környéke népességszám változási tendenciáit vizsgálva azt állapította meg, hogy Budapest már az 1970-es években a szuburbanizáció relatív szakaszába jutott, hiszen az agglomeráció népességnövekedési üteme meghaladta a központi városét, ugyanakkor az ország többi nagyvárosa még az urbanizációs szakaszban tart. Az e dolgozatban elfogadott definíció szerint csak akkor beszélhetünk szuburbanizációról, ha a városkörnyéki települések népességnövekedése számottevő részben a városból való kiköltözésből táplálkozik. E tekintetben a Budapest körül az 1960 és 1990 között jelentkező folyamatok nem nevezhetők szuburbanizációnak, hanem „egy két övezet között megoszló centralizációs folyamatnak”.

E vizsgálatok csaknem mindegyikének közös vonása, hogy a szocializmus ideje alatti szuburbanizációs jellegű folyamatokat kizárólag Budapest környékén vizsgálják. Ez azonban érthető is, hiszen az ország területéből, a többi város közül messze kiemelkedik Budapest, és a főváros környékén megfigyelhető urbanizációs tendenciák mindig más dimenzióban mozogtak, mint a többi város körüli folyamatok. A következőkben célszerű rövid összefoglalást tenni az 1990-es évek előtti hazai szuburbanizációs, illetve szuburbanizáció jellegű folyamatokról, melyek azonban az előzőeknek megfelelően elsősorban Budapest környékén voltak jellemzőek.

4.2. Az 1990-es évek előtti urbanizációs folyamatok

Budapest viharos, „amerikai típusú” népességnövekedése a kiegyezés után indult meg. Az első negyedszázadban e növekedés kizárólag a fővárost érintette, az agglomeráció növekedése minimális volt. Ez természetes is, hiszen megfelelő méretű központi város nélkül nem indulhatott meg a környező községek fejlődése sem. A XIX. század utolsó évtizedében mind a központi város népessége, mind pedig az agglomeráció gyors népességnövekedést mutatott, majd a XX. század első felében végig az agglomeráció növekedése volt a gyorsabb (DÖVÉNYI Z. - KOVÁCS Z. 1999). Az agglomeráció népességnövekedése természetesen elsősorban a vándorlásnak köszönhető, s a szuburbanizáció létének megítélése szempontjából lényeges az, hogy e vándorlás honnan származott. A korabeli statisztika feljegyezte, hogy 1930-ban a budapesti agglomeráció népességének mintegy 20%-a Budapesten, 23%-a az agglomerációban, és 57%-a az ország más részein született (THIRRING G. 1925). Az agglomeráció tehát jelentősen megcsapolta a Budapestre irányuló vándorlást, ugyanakkor számottevő a Budapestről történő kiáramlás is. Az elővárosokból a fővárosba történő áramlás ugyanakkor ennél jóval kisebb volt (THIRRING G. 1925). A kiköltözések oka elsősorban a városi élet drágasága volt, azaz a kiköltözők társadalmi összetétele teljes mértékben eltért a maitól. A kiköltözések okai között szerepeltek az olcsóbb telekár és lakbér, az olcsóbb élelmiszerárak, de a saját családi ház igénye, a nyugodtabb életvitel, a tisztább, jobb levegő is. (LAKY D. 1927)⁴. A kiköltözők nagy részét a gyáripari munkásság alkotta, de egyes helyeken megjelentek a tisztviselők is

⁴ V. ö. a 7. fejezet ide vonatkozó eredményeivel.

(DÖVÉNYI Z. - KOVÁCS Z. 1999). Kiepültek az elővárosi villamosvonalak, majd a HÉV vonalai, melyek lehetővé tették a tömeges ingázást.

Mindezek alapján a különböző kutatók más-más módon értékelik ezeket a folyamatokat. Akik a szuburbanizáció szociálpszichológiai megközelítését fogadják el, és csak a tehetősebb rétegek kiköltözését tekintik szuburbanizációnak, azok tagadják a II. világháború előtti szuburbanizációt Budapest környékén (DÖVÉNYI Z.-KOVÁCS Z. 1999). A „Városfejlődés szakaszai” modell elvei szerint e folyamat egyértelműen szuburbanizáció, ha az agglomeráció összességének népességnövekedése meghaladja Budapestét. A budapesti agglomeráció lehatárolása hivatalosan 1971-ben történt meg (43 településsel, azóta Kerepestarcsa Kerepesre és Kistarcsára vált szét), majd az agglomerációt 1966-ban újabb 34 településsel bővítették. Az 1930-as években Budapest népessége 18,7%-kal nőtt, a belső, 44 településből álló gyűrűé 22,4%-kal. A későbbiekben Budapesthez csatolt területek népességnövekedése még viharosabb volt (BELUSZKY P. 1999a). Ugyancsak adott a városból kifelé tartó mozgás is, így e dolgotban elfogadott definíció alapján megállapítható, hogy létezett szuburbanizáció ebben az időszakban, bár a beköltözők jelentős része vidékről és nem a fővárosból érkezett az elővárosokba a XX. század első felében. A két világháború között kezdett fellendülni a budai oldal is (Budaliget, Máriaremete, Érd), amely már a középrétegeknek is megfelelő színvonalú lakóhelyet biztosított.

A II. világháború után ez a folyamat megtorpant, s a klasszikus értelemben vett szuburbanizáció Budapest környékén gyakorlatilag a vidéki nagyvárosokkal egyszerre, vagy csak azt kissé megelőzve az 1980-as évek végén vett újra nagyobb lendületet. 1950-ben létrehozták Nagy-Budapestet 23 főváros melletti település Budapesthez csatolásával. Ezek az elővárosok voltak azok, amelyek népességnövekedése a korábbi évtizedekben a leggyorsabb volt, amelyek a Budapestről való kiköltözés fő célterületei voltak. A továbbra is a főváros határán kívül maradt települések kapcsolata jóval lazább volt Budapesttel, így változatlan relációban is jóval szerényebb migrációra lehetett volna számítani (DÖVÉNYI Z. - KOVÁCS Z. 1999). A körülmények azonban megváltoztak, az 1950-es, 1960-as évtizedben nem a főváros-agglomeráció reláció, hanem a vidékről a fővárosba áramlás jellemezte a vándorlásokat. A döntő tényezőt a vidékről a fővárosba és környékére irányuló vándorlás jelentette, melynek okaiként elsősorban a mezőgazdaságban feleslegessé vált munkaerő, a város ipari (és szolgáltatási) munkahelyeinek vonzása és a jobb megélhetés említhetők. A jelentős állami támogatások következtében megszűnt Budapest relatív drágasága, sok

tekintetben olcsóbb is volt ott az élet, mint vidéken. Az állami lakásépítések jelentős támogatást élveztek, így azok a települések is, amelyekben e lakásépítések koncentráálódtak (LENGYEL I. 1991). E települések pedig elsősorban a városok voltak, mindenek előtt a főváros. Mind a munkalehetőségek, mind pedig a megélhetés a fővárosba költözésre ösztönzött.

Budapest növekedése azonban túlzottan gyors volt, így az 1950-es évtized végétől, az 1960-as évtized elejétől számos, a főváros növekedését gátló intézkedést hoztak. Korlátozták a Budapestre történő beköltözéseket (az állandó letelepedéshez legalább öt éves budapesti munkaviszony és/vagy öt éves budapesti ideiglenes lakcím kellett), megkezdték a fővárosi ipar vidékre telepítését. Budapest vonzereje ezzel azonban nem csökkent, ám a vidékről történő beköltözés részben a fővárosi tiltások miatt az agglomerációs településekre tevődött át. Újabb gyors növekedési szakasza indult meg a Budapest közvetlen közelében lévő településeknek, ám mint említettem, ez a kör nem azonos azzal a településcsoporttal, amelynek a XX. század első felében nőtt a népessége. A főváros népessége már az 1960-as években is jelentősen lassabban nőtt, mint az agglomerációé, így a nagyvárosi téren belül relatív dekoncentráció következett be. (Budapest és a teljes agglomeráció népességnövekedése között évtizedenként 5-20 százalékpontos különbség volt az agglomeráció javára 1949 és 1990 között.) Az agglomeráció vándorlási nyereségének forrása azonban szinte kizárólagosan a vidékről történő beáramlás volt, a fővárosból szinte senki nem költözött ekkor az agglomerációba. Nem is volt ez érdemes, hiszen az agglomeráció 1945 előtti előnyei eltűntek, az állami támogatásoknak köszönhetően nem volt drágább az élet a fővárosban, mint a környező településeken. Így a szuburbanizáció e dolgozatban használt második feltétele, a nagyvárosból való kifelé áramlás ebben az időszakban nem volt jelen, így nem is beszélhetünk szuburbanizációról. (A VAN DEN BERG-i elvek alapján e folyamat is szuburbanizáció lenne.)

Az 1970-es évtizedben az országos vándorlási tendenciák átalakultak elsősorban a vidéki városhálózat megerősödésének következtében, így csökkent az érdeklődés Budapest és az agglomeráció irányában, ám elsősorban az agglomeráció még így is jelentős népességnövekedést produkált. Az 1980-as években pedig Budapest mutatott kismértékű vándorlási nyereséget szemben az agglomeráció gyakorlatilag nullszaldós értékével (DÖVÉNYI Z. - KOVÁCS Z. 1999). Budapest nyeresége ebben az időben is a távoli területek rovására történt, az agglomeráció irányába minimális veszteséggel zárt. Igaz, ez a veszteség elsősorban az 1980-as évtized utolsó három évének köszönhető.

A filtrációs modell, ami a klasszikus szuburbanizáció egyik alapja, a szocialista Magyarországon tulajdonképpen nem működött, hiszen valódi lakás piac nem létezett, a lakáshoz jutás feltételeit nem csak az egyén jövedelmi viszonyai szabták meg. A modell a város társadalmának egy hullámszerű kifelé áramlását jelenti oly módon, hogy a tehetősebbek mindig kifelé költöznek, és helyüket szegényebb, alacsonyabb státuszú rétegek foglalják el. Ebben az esetben a jövedelmi viszonyok a városban bentről kifelé javulnak, a leggazdagabbak a városi zóna legkülső részén élnek (JOHNSTON, J. R. 1971, CSÉFALVAY Z. 1994). A klasszikus nyugati szuburbiák általában gazdag elővárosok. Magyarországon azonban a szocialista időszak alatt ezek a gazdag elővárosok hiányoztak, a vidékről a városba migráló, ám magába a városba beköltözni nem tudó (vagy nem akaró) népesség hozott létre elővárosokat. Így néhány Budai-hegység-béli településtől eltekintve szegény (a főváros átlagától szegényebb) elővárosok jöttek létre. A rurális elemek sokkal erősebben jelentek meg az agglomerációkhoz tartozó településeken, mint a hasonló nyugat-európai nagyvárosok esetében. A vidékről hirtelen bevándorló népesség számos rurális jegyet hozott magával. A házak építési stílusa, jegyei a rurális térségek falusi házaihoz hasonlítanak, sokan foglalkoztak a ház körüli kiskertekben növénytermesztéssel vagy állattartással. A foglalkozási átrétegződés sem volt mindenhol teljes, ennél is jelentősebb volt azonban a rész munkaidős mezőgazdasági tevékenység a házak körül, esetleg a háztájiban. A falvakból a nagyvárosok felé migráló lakosság egy része saját szándéka szerint is a nagyváros körüli falvakat preferálta, hiszen így a váltás sokkal kisebb volt, a falusi házat egy másik falusi házra lehetett felcserélni, nem egy nagyvárosi bérházra.

A vidéki nagyvárosok esetében a második világháború előtt lassú, utána, de leginkább az 1960-as évektől gyors urbanizáció volt jellemző. A városi népesség növekedése szinte kizárólag (egyed idegenforgalmi jellegű városoktól eltekintve) az iparhoz volt köthető. Ahogy erősödött az ipari decentralizáció, úgy gyorsult a vidéki közép -és nagyvárosok, elsősorban a megyeszékhelyek növekedése. A megyeszékhelyeken meglévő nagyvárosi lakáshiány és a falusi családi ház vonzóereje miatt egyes városközei falvak népessége is növekedésnek indult (vagy folyamatosan tovább növekedett).

Az agglomerálódás ugyanakkor a hetvenes évekig gyenge volt vidéken, BELUSZKY P. és SIKOS T. T. az 1970-es népszámlálás alapján 50 erősen agglomerálódott falut talált Magyarországon, melyből 42 Budapesthez kötődött, további hét pedig azóta már elvesztette a közigazgatási önállóságát (Szeged mellett négy

község, Debrecen, Salgótarján és Komárom mellett egy-egy) (BELUSZKY P. - SIKOS T. T. 1982). A Tatabánya mellett fekvő Vértesszőlős az egyetlen nem Budapesthez kapcsolódó, ma is önálló település az 50 közül.

A növekedés bázisát azonban itt is a távoli falvakból való beköltözés jelentette (KRAJKÓ GY. et. al. 1970, TÓTH J. 1977, PAPP A. 1981), és a rurális jegyek is hasonlóak, mint Budapest környékén. A különbség a jelenség mértékében van. Amíg Budapest esetében 1958-tól adminisztratív úton gátolták a beköltözést, így a városba igyekvők nagy része az elővárosi, agglomerációs gyűrűben telepedett le, addig a vidéki nagyvárosok körében a környező falvak népességnövekedése volumenben semmiképpen, de általában még arányaiban sem vehette fel a versenyt a központi város növekedésével.

Az 1980-as évek mind Budapest, mind pedig a vidéki közép -és nagyvárosok esetében változást hozott. A gazdaság növekedési üteme visszaesett, szintén lecsökkent az állami lakásépítések üteme is. Az épülő új lakások egyre nagyobb hányada származott magánérs építkezésekből. A lakásépítések összvolumene is visszaesett (LENGYEL I. 1991), az ingázás állandóvá válása miatt is egyre kevesebben költöztek a városokba. A vidéki nagyvárosok, elsősorban a megyeszékhelyek nagy részének a népességnövekedése azonban még folyamatos, bár kisebb mértékű volt, mint az előző dekádban. 1981-től országos szinten természetes fogyás váltotta fel az addigi természetes szaporodást.

A lakóhelyi szuburbanizáció tehát nem jelent meg az 1980-as évtized előtt a vidéki Magyarországon, ám a rekreációs szuburbanizáció igen. A nagyobb városok körül mindenhol megjelentek a kiskertek, zártkertek, hobbykertek, melyek ekkor elsődlegesen rekreációs célt szolgáltak, de fokozatosan megkezdődött a kerttulajdonosok egy részének kiszivárgása a kertségekbe megteremtve ezzel a lakóhelyi szuburbanizáció alapjait⁵. (BELUSZKY P. 1982, DÖVÉNYI Z. - KOVÁCS Z. 1999, TIMÁR J. 1999)

⁵ Az 1990-es évtized szuburbanizációjának egyik célterületei éppen ezek a zártkertek, melyeknek jelentős szerepük van abban is, hogy a sok évtizedes csökkenés után 1990 és 2001 között nőtt az ország külterületi népessége.

4.3. A kiteljesedő szuburbanizáció

Az 1980-as évtized végétől, az 1990-es évek elejétől mindkét értelemben megindult a szuburbanizáció Magyarország nagyobb városai körül. Egyrészt a központi városok helyett a népességnövekedés súlypontja a gyűrűbe, a városokat övező falvakba tevődött át. Ez a folyamat Budapest esetében már évtizedekkel korábban bekövetkezett, de a vidéki nagyvárosok esetében most jelent meg. Kivételt jelent néhány erősen ipari jellegű nagyvárosunk (Miskolc, Tatabánya), ahonnan a népesség elvándorlása már a nyolcvanas években megindult, és az elvándorlás részben a közeli falvakba, részben viszont az ország távoli vidékei felé irányult. Így a csökkenő népességű nagyváros melletti stagnáló, növekvő falvak népesedési szempontból dekoncentrációt jelentenek, melynek okai egyes iparágak strukturális válságában keresendők. Másrészt tényleges kiköltözési folyamatok indultak meg (vagy gyorsultak fel nagymértékben Budapest esetében) a nagyvárosokból a környező falvakba.

A szuburbanizáció azonban több szempontból is speciális időszakban indult meg Magyarország területén (BAJMÓCY P. 1998). Egyrészt a szuburbanizáció kezdete a természetes fogyás időszakára esik, és ez azért lényeges, mert elvileg így az is elképzelhető, hogy bár egy település népessége csökken, mégis, mint népességkoncentráló gócpont kerül számításba, ha a népességcsökkenése az országos átlagnál kisebb. Másrészt a szuburbanizáció egy olyan időszakban indult meg, amikor a gazdaságban jelentős visszaesés volt megfigyelhető, a népesség széles rétegeinek megélhetési viszonyai romlottak, a lakásépítés dinamizmusa is alacsony szintre csökkent. Harmadrészt a szuburbanizáció sokkal jelentősebb falusi népességarány mellett (a városi népesség aránya mindössze 55-65 %-os) kezdődött, mint az urbanizáció hasonló szakaszában Nyugat-Európában. Ráadásul a városi népesség egy része olyan településeken él, amelyek csak jogilag városok, tényleges városi funkciókkal nem, vagy csak alig rendelkeznek. Így a "potenciális kiköltözők" köre (még a városi népességarány alapján vártnál is) szűkebb, mint a nyugati országokban, valószínűleg csökkentve ezzel a szuburbanizáció mértékét.

4.4. A vidéki lakóhelyi szuburbanizáció kialakulása

E fejezet néhány statisztikai adat segítségével mutatja be azt a változást, amely a vidéki Magyarországon az 1990-es években történt a korábbi évtizedekhez képest. A dolgozat során nem minden esetben lesz lehetőség arra, hogy teljes (az ország minden egyes települését figyelembe vevő) adatbázisból dolgozzunk, erre csak az 5. fejezetben volt mód. Azokban az esetekben, amikor a közölt adatok elsősorban nem országos összehasonlítási szándékkal készültek, gyakran egy-egy jellemző megye, vagy régió településeit vizsgáltuk, ezzel jelezve az országos folyamatokat. A vidéki szuburbanizáció kialakulását két egyszerű adatsor segítségével mutatjuk be, egyrészt megvizsgáljuk a népességüket leggyorsabban növelő községeknek, majd mintaként Baranya megye településeinek népességszám-változását évtizedenként.

Az 1950-es években az ipari jellegű községek dominálnak (7) az ország leggyorsabban növekvő tíz községe között, elsősorban az egykori energiatengely mentén (2. táblázat). Melléjük csak a nagy népességű Nyírtelek, a kedvező közlekedéshelyzetben lévő Pusztaszabolcs és az ekkor, görög menekülteknek létrehozott Beloianisz fért be. A tíz település összesített növekedése ekkor volt a legnagyobb a vizsgált évtizedek között, 17364 fő. Az 1960-as évtizedben még mindig az ipari falvak domináltak (5), de Pusztaszabolcs mellett megjelent két Balaton-parti üdülőközség és két nagyváros (Miskolc) környéki község is. Az 1970-es évek már az átmenetet jelentették, a mindössze két ipari jellegű község (Bélapátfalva és Répcelak) mellett öt városkörnyéki falu is található a leggyorsabban növekvő vidéki községek között (kettő Miskolc, egy-egy Kaposvár, Pécs és Szeged mellett), valamint 3 egyéb község (Bábolna (mezőgazdaság), Kompolt (vasút), Méhtelek (árvíz utáni újjáépítés)). Az 1980-as évtizedre a mérleg már átbillent, nyolc nagyváros környéki település mellett mindössze két Balaton-parti volt a tíz legnagyobb mértékben növekvő község között. A nagyváros környékiek között továbbra is a Miskolc melletti fordultak elő legnagyobb számban (3), egy-egy falu található ugyanakkor Dunaújváros, Pécs, Szeged, Szombathely és Veszprém környékén is. A tíz település népességnövekedésének összege folyamatosan csökkent az 1980-as évekig, ekkor már csak mintegy 5500 fő volt ez az érték. Ez a tendencia tört meg az 1990-es évekre, hiszen ekkor az összesített növekedés 13750 fő körüli volt, és a tíz település közül

	1949-1960			1960-1970			1970-1980		
	Település	Megye ⁶	Népesség-növekedés	Település	Megye	Népesség-növekedés	Település	Megye	Népesség-növekedés
1	Petőfibánya	HEV	2894	Alsószolca	BAZ	1542	Bábolna	KOE	781
2	Tát	KOE	2148	Tát	KOE	1460	Kozármisleny	BAR	769
3	Almásfüzitő	KOE	1969	Szirmabesenyő	BAZ	1149	Bélapátfalva	HEV	678
4	Nyírtelek	SSB	1787	Almásfüzitő	KOE	958	Kompolt	HEV	561
5	Bodajk	FEJ	1725	Balatonkenese	VES	935	Répcelak	VAS	533
6	Sajóbábony	BAZ	1650	Tihany	VES	772	Kaposmérő	SOM	530
7	Pusztaszabolcs	FEJ	1349	Lábatlan	KOE	745	Nyékkládháza	BAZ	511
8	Lábatlan	KOE	1347	Pusztaszabolcs	FEJ	710	Sándorfalva	CSN	505
9	Beloianisz	FEJ	1249	Izsófalva	BAZ	683	Méhtelek	SSB	478
10	Izsófalva	BAZ	1246	Sajóbábony	BAZ	633	Alsószolca	BAZ	474
	Összesen		17364	Összesen		9587	Összesen		5820

	1980-1990			1990-2001		
	Település	Megye	Népesség-növekedés	Település	Megye	Népesség-növekedés
1	Mályi	BAZ	853	Hajdúsámson	HBH	2947
2	Nagyvenyim	FEJ	846	Hajmáskér	VES	1604
3	Kozármisleny	BAR	579	Nagyvenyim	FEJ	1451
4	Sándorfalva	CSN	534	Baracska	FEJ	1434
5	Arnót	BAZ	502	Bocskai kert	HBH	1264
6	Nemesvámos	VES	480	Kozármisleny	BAR	1144
7	Gencsapáti	VAS	455	Zsombó	CSN	1011
8	Gyenesdiás	ZAL	454	Győrújbarát	GMS	1003
9	Onga	BAZ	426	Domaszék	CSN	991
10	Vonyarcvashegy	ZAL	414	Rácalmás	FEJ	903
	Összesen		5543	Összesen		13752

2. táblázat. A legnagyobb népességnövekedést mutató nem Pest megyei községek* népességszám-változása 1949-2001 között. Forrás: Saját számítás a KSH adatai alapján
*: A 2002-es közigazgatási beosztás szerint, községek és nagyközségek együtt

immár kilenc⁷ nagyváros környéki, s közülük csak Kozármisleny és Nagyvenyim volt korábban is az első tízben. A leggyorsabban növekvő tíz település között kettő-kettő

⁶ A megyekódokat ld. a 3. mellékletben.

⁷ A tizedik község, a Fejér megyei Baracska növekedése kizárólagosan egy Annamajor nevű külterület növekedéséből adódik, ahol Büntetésvégrehajtási Intézet található, melynek lakónépességét 1990-ben még nem számították Baracska népességéhez. (Hasonló helyzet állt elő pl. Sopronkőhida, vagy néhány laktanyával rendelkező település(rész) esetében is.)

Debrecen, Dunaújváros és Szeged egy-egy Győr, Pécs és Veszprém melletti község található.

Az átalakulást jelzi tehát a városkörnyéki települések túlsúlya és az 1980-as évtizedhez képest jóval gyorsabb növekedésük. Természetesen a népességnövekedés adataiból a vándorlások irányáról semmit sem tudunk, így a szuburbanizáció léte sem következik ebből, a későbbi adatok és a korábbi tanulmányok azonban ezt igazolják.

A második példában egy megye településeinek népességszám-változását vizsgáltuk meg, elsősorban azzal a céllal, hogy a városok és a községek eltérő népességmozgásait ábrázolhassuk, e célból Baranya megyét választottuk ki (BAJMÓCY P. 1999c, BAJMÓCY P. 2000c). Elsősorban Baranya településszerkezete indokolta kiválasztását, aprófalvas megyéről van szó, a települések kellően sűrűen helyezkednek el, hogy az átalakulások jól modellezhetőek legyenek. Emellett Pécs körül található az egyik legtöbb dinamikus városkörnyéki település, a többi kisváros körül pedig alig találhatók ilyenek.

Az 1990-es évek éles törést jelentettek Baranya megye településeinek demográfiai folyamataiban is. Pusztán a népességszámok változását vizsgálva, a növekvő népességű települések száma az 1940-es évek óta folyamatosan csökkent (3. táblázat). Az 1980-as évekre már a megye településeinek kevesebb, mint 10%-a mutatott csak népességnövekedést, úgy, hogy a növekvő lakosságú városok száma is jelentősen lecsökkent. Ehhez képest állt be jelentős fordulat az 1990-es évtizedre, igaz továbbra is többségben voltak a csökkenő lélekszámú falvak, viszont egyrészt a növekvő lakosságú városok száma háromra csökkent (Bóly, Pécsvárad, Szentlőrinc, emellett Sellye és Szigetvár gyakorlatilag stagnált), és ami még fontosabb, a falvak 48%-ának (140-nek) újra növekedett a népessége. Természetesen ez a tény önmagában nem igazolja a szuburbanizáció létét Baranya megyében, illetve Pécs körül, de mindenképpen jelzi a változásokat.

	1941-1949	1949-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2001
Baranya megye	53,8	29,3	29,3	14,5	9,8	48,0
Városok	90,0	90,0	100,0	100,0	40,0	50,0
Községek	52,6	27,2	16,4	11,5	8,7	47,9

3. táblázat. A növekvő népességű települések százalékos aránya Baranya megyében.

(Megjegyzés: A városok adatai mindig a jelenlegi tíz városra értendők.)

Megjegyzés 2: 1990-ig az 1990-es, 1990-2001 között a 2001-es településállomány figyelembe vételével, Dunafalvával.)

Külön kiemelésre kerültek a vizsgálat során azok a Baranya megyei településeket, amelyek közúton Pécsről nincsenek messzebb 25 km-nél. Összesen 73 ilyen hely volt, közöttük három város (Komló, Pécsvárad, Szentlőrinc), a többi község. Ehhez hozzávettük magát Pécs városát, s így végül 74 település képezte a vizsgálat ezen részének tárgyát.

Ugyancsak a népességszám változását vizsgálva most már ezen a szűkített területen a növekvő lakosságszámú települések mennyisége e körben is folyamatosan csökkent az 1940-es évek óta úgy, hogy minden évtizedben számszerint is többen voltak a csökkenő lélekszámú települések (4. táblázat). Az 1980-as évekre már csak 12 település növelte a népességét a 74-ből, köztük két város (Pécs, Szentlőrinc), majd az 1990-es évekre hirtelen 50 növekvő lakosságszámú települést találunk, s köztük a vizsgált térség négy városa közül csak kettőt (Pécsvárad, Szentlőrinc), s ez azt jelenti, hogy a Pécshez legközelebb lévő 73 település 68%-ának nőtt a népessége az 1990-es években. A kilencvenes évekhez hasonló, vagy ennél magasabb növekedési arányt csak két évtizedben, az 1880-asban, és az 1920-asban jegyeztek fel eddig, azaz a jelenlegi évtized folyamatai mindenképpen markánsnak tekinthetők Pécs környékén. Különösen akkor érdekes ez az állítás, ha hozzátesszük, hogy jelenleg a természetes fogyás korábban békeidőben soha sem tapasztalt mértéket ölt nemcsak országosan, hanem speciálisan Baranyában is (1997-ben 4,1 ezrelékes természetes fogyás a megyében).

	1941-1949	1949-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2001
Pécs környéke	48,6	46,0	27,0	23,0	16,2	67,6
Városok	75,0	100,0	100,0	100,0	50,0	50,0
Községek	47,1	42,9	22,9	18,6	14,3	68,6

4. táblázat. A növekvő népességű települések százalékos aránya Pécs környékén.

(Megjegyzés: Pécs környékén azt a 74 települést értjük, amelyek közúton Pécsnél nincsenek messzebb, mint 25 km, hozzávéve ehhez Pécs városát.

Megjegyzés 2.: A városok adatai mindig a 74 településből a jelenlegi négy városra vonatkoznak.)

Az adatokból nyilvánvaló az a jelentős változás, amely a nagyvárosok környékén fekvő községek népességszám-változásában az 1990-es évtizedben bekövetkezett. E községek népessége dinamikusan növekedése már az 1980-as évtizedben elkezdődött, de mind területileg, mind mértékében jelentősen felgyorsult az 1990-es évtizedre, úgy, hogy joggal állíthatjuk, a vidéki Magyarország

községállományának e települések képezik a legdinamikusabb, legjobban növekvő csoportját. Ugyanakkor ezek az adatok azt természetesen nem bizonyítják, hogy e községek növekedése a szuburbanizációs folyamatokból származik, ehhez további adatok, mérések, számítások szükségesek.

5. A lakóhelyi szuburbanizáció a számok tükrében

E fejezet célja kettős. Egyrészt néhány a szuburbanizációhoz kapcsolódó statisztikai mutató elemzésével a nagyvárosok környékének átalakulását, annak jellemzőit kívánja bemutatni. Másrészt a rendelkezésekre álló adatok alapján kísérletet tesz arra, hogy lehatárolja azokat a városokat, amelyek körül megjelent a szuburbanizáció, valamint azokat a városkörnyéki településeket, amelyekre a szuburbanizáció hatással van. A két cél szorosan össze is kapcsolódik, hiszen az egyes vizsgált statisztikai mutatókat fel kívánjuk használni a lehatárolásnál. A fejezet gondolatmenete a következő: Először néhány, a lakóhelyi szuburbanizációhoz közvetlenül kapcsolódó mutató (népességszám-változás, vándorlási egyenleg) települési szintű területi különbséget vizsgáljuk meg, majd ezek kombinációját (a dinamikus, városkörnyéki települések lehatárolása céljából). Ezt követi néhány olyan mutató, melyek esetében a szuburbanizációhoz való szoros kapcsolat nem nyilvánvaló, a dolgozatban elfogadott definíciókból az nem következik, ám más definíciókból esetleg igen. Végül megkísérlünk egy komplex szuburbanizációs indexet alkotni, mely mérhetővé teszi a lakóhelyi szuburbanizációt. Előre bocsátható, hogy a felvázolt lépések közül néhányról kiderült, hogy nem ad kellő eredményt.

5.1. A migráció statisztikai elemzése

A szuburbanizáció statisztikai elemzése mindenképp előtt két tényezőre, a települések népességszám változására (tényleges szaporodás) és ezen belül kiemelve a vándorlási egyenlegre koncentrálni. E fejezet kizárólag a lakóhelyi szuburbanizációval foglalkozik, a más jellegű (ipari, kereskedelmi, rekreációs, stb.) szuburbanizációs folyamatokra a 6. fejezetben térünk ki. A települések népességszám-változása döntő jelentőségű a szuburbanizáció megítélés szempontjából, hiszen kivétel nélkül minden definíció egy a városból a környékére irányuló népességmozgást vesz alapul, sőt egyes meghatározások (VAN DEN BERG) kifejezetten csak a népességszám-változás alapján határozzák meg a szuburbanizációt. A népességszám-változás ugyanakkor csak abban az esetben lehet elégséges a szuburbanizáció meghatározásához (még a VAN DEN BERG-i logika szerint is), ha a természetes szaporodás nulla körüli. Magyarországon az 1990-es évtizedre ez a megállapítás korántsem igaz, az ország településeinek jelentős

részében nem elhanyagolható mértékű természetes fogyást regisztrálhattunk, míg néhány községben pedig épp a nagymértékű természetes szaporodás határozta meg a demográfiai folyamatokat. Így önmagában a népességszám változás (de mint ahogy később látjuk, a vándorlási egyenleg sem) nem elegendő a szuburbanizáció leírásához.

Az 1995 előtti adatokkal való összehasonlítást egy statisztikai, módszertani változás teszi nehezzé. Ugyanis az 1990-es évek közepén (1994) született egy rendelet az ideiglenes lakcímek megújítására. Ennek azonban csak az érintett népesség kis hányada tett eleget. Így a következő évben ezeket az embereket (akik továbbra is rendelkeznek - többnyire városi - ideiglenes lakcímmel, de nem újították meg) az állandó lakcímüknek megfelelő település népességéhez - többnyire falvakhoz - sorolták be. Emiatt 1993 és 1995 között Magyarország falvainak kb. 90 %-ának nőtt a lakónépessége! A nagyvárosok népessége 5-10 ezer fővel csökkent, Budapesté mintegy 55 ezerrel. Eszerint tehát Magyarországon igen erős dezurbanizáció(!) lett volna megfigyelhető a kilencvenes évek közepén. Ugyancsak statisztikai bizonytalanságok miatt nem használhatóak e fejezetben a népszámlálás adatai sem. Egyrészt néhány adat nem áll rendelkezésre sem az 1990-es, sem pedig a 2001-es népszámlálásban, avagy még nem jelent meg településsorosan 2001-re. Másrészt pedig a népességszám-változás adatai a 2001-es népszámlálás előzetes adatai szerint szintén kevésbé használhatóak, hiszen a természetes szaporodás és a vándorlási különbözet mellett megjelenik egy harmadik népességszám változási tétel, az „egyéb változás”, mely eredetéről sajnos semmilyen információval nem rendelkezünk, vagy az 1990-es, vagy a 2001-es népszámlálás, vagy pedig a továbbszámított adatok hibájaként értékelhető. Így végül az 1995-2000 közötti továbbszámított adatokkal dolgoztam.

A szuburbanizáció vizsgálatához legkézenfekvőbb megoldásnak a települések népességszám-változása tűnt. Az *1. ábrára* pillantva látszik, hogy az ország legnagyobb vidéki városai (Debrecen, Szeged, Pécs, Miskolc, Győr, Székesfehérvár) körül mintegy tucatnyi, de más városok (Szombathely, Zalaegerszeg, Kaposvár, Sopron, Dunaújváros, Kecskemét, Nyíregyháza, Eger) körül is néhány dinamikus növekedő település található. A legnagyobb dinamikus zóna természetesen Budapest környékén helyezkedik el, több mint 100 települést magába foglalva. E területek jelentik a legnagyobb, összefüggő dinamikus „foltokat”, ám számtalan növekvő népességű település található a nagyvárosoktól távol, elsősorban az ország periférikus, aprófalvas vidékein (Borsod-Abaúj-Zemplén megye északi, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye keleti, Baranya megye déli részén). Az is látszik, hogy a legnagyobb városok zöme (Budapest,

Debrecen, Miskolc, Pécs, stb.) népességfogyással rendelkeznek, ami szintén a szuburbanizációs folyamatokra enged következtetni.

	Településnév	Megye*	Lakónépesség 2000	Népesség- változás (%)	Típus
1	Telki	PST	1414	104,4	Városkörnyéki
2	Bocskai kert	HBH	1842	63,2	Városkörnyéki
3	Gosztola	ZAL	29	61,2	Aprófalu
4	Budajenő	PST	1134	56,4	Városkörnyéki
5	Kulcs	FEJ	1740	54,9	Városkörnyéki
6	Hajmáskér	VES	2835	50,1	Városkörnyéki
7	Veresegyház	PST	9225	47,0	Városkörnyéki
8	Erdőkertes	PST	5074	44,0	Városkörnyéki
9	Leányfalu	PST	2241	42,1	Városkörnyéki
10	Királyszentistván	VES	403	41,9	Városkörnyéki
11	Ispánk	VAS	108	41,7	Aprófalu
12	Keszü	BAR	662	41,3	Városkörnyéki
13	Diósd	PST	5268	40,9	Városkörnyéki
14	Uzka	SSB	306	39,6	Roma
15	Cserkút	BAR	373	39,5	Városkörnyéki
16	Darnó	SSB	143	37,6	Aprófalu
17	Csobánka	PST	2878	37,4	Városkörnyéki
18	Gyód	BAR	547	36,5	Városkörnyéki
19	Zalakaros	ZAL	1515	36,5	Turizmus
20	Megyer	VES	62	35,7	Aprófalu
21	Sé	VAS	1057	35,2	Városkörnyéki
22	Harc	TOL	861	34,6	Városkörnyéki
23	Zalasárszeg	ZAL	108	34,0	Aprófalu
24	Iklanberény	VAS	49	33,7	Aprófalu
25	Csenyéte	BAZ	415	33,6	Roma

5. táblázat. A leggyorsabban növekvő 25 település 1995-2000 között (a népességszám-változás évente, ezrelékben értendő). Forrás: KSH.

*: A megyekódokat ld. a 3. mellékletben.

Az arányaiban leggyorsabban növekvő települések között is meghatározó csoportot alkotnak a nagyvárosokhoz közeli települések (16 az első 25-ből) (BAJMÓCY P. 1999a, BAJMÓCY P. 1999b), s közülük valamivel több, mint felük nem Budapest-környéki (5. táblázat). A települések típusait (mint a későbbi hasonló jellegű táblázatok esetében is) saját tapasztalataim, terepi felmérések, statisztikai adatok

és a települések fekvése alapján meglehetősen bizonyossággal el lehetett határolni. Ugyanakkor látható az is, hogy más típusú települések is kerültek az első 25 közé, mindenekelőtt apró- legtöbbször 100 fő alatti –falvak, elsősorban az ország falusi turizmus által leginkább érintett térségeiben (Balaton-felvidék, Őrség, Hetés), de idegenforgalmi jellegű (Zalakaros), illetve zömmel romák által lakott települések (Uszka, Csenyété) és városok (Veresegyház) is. A 25 leggyorsabban növekvő település közül csak Csenyété esetében okozza a növekedést elsősorban a természetes szaporodás, de az első százban is csak további két ilyen település van (Szendrőlád, Gilvánfa) (BAJMÓCY P. 2000a), a többinél a növekedés oka a bevándorlás. A felsorolt, legnagyobb lélekszámú, gyorsan növekvő települések azonban mind Budapest környékiek, így érdemes csak különválasztva csak a vidékieket megvizsgálni.

Sor- rend	Településnév	Megye	Lakónépesség 2000	Népesség- változás (fő)	Típus
1	Hajdúsámson	HBH	9725	1138	Városkörnyéki
2	Kecskemét	BKK	105606	1038	Nagyváros
3	Hajmáskér	VES	2835	741	Városkörnyéki
4	Gárdony	FEJ	9072	606	Turizmus
5	Bocskaikert	HBH	1842	587	Városkörnyéki
6	Győrújbarát	GMS	4033	514	Városkörnyéki
7	Kulcs	FEJ	1740	492	Városkörnyéki
8	Berhida	VES	6108	455	Vegyes
9	Domaszék	CSN	3841	435	Városkörnyéki
10	Szatymaz	CSN	4159	397	Városkörnyéki
11	Zsombó	CSN	3117	361	Városkörnyéki
12	Kozármisleny	BAR	4041	352	Városkörnyéki
13	Helvécia	BKK	3717	345	Városkörnyéki
14	Ercsi	FEJ	8267	335	Városkörnyéki
15	Velence	FEJ	4157	332	Turizmus
16	Zalakaros	ZAL	1515	299	Turizmus
17	Nyíradony	HBH	7679	272	Városkörnyéki
18	Sándorfalva	CSN	7728	271	Városkörnyéki
19	Kőszeg	VAS	11715	268	Vegyes
20	Rácalmás	FEJ	3718	267	Városkörnyéki

6. táblázat. Az abszolút számban leggyorsabban növekvő 20 vidéki település 1995-2000 között.

Forrás: Saját számítások a KSH alapján.

Ha a települések népességszám-változását nem arányában, hanem abszolút számban vizsgáljuk (6. táblázat), a városkörnyéki települések előnye még nyilvánvalóbb (2. ábra). A városkörnyéki dinamikus foltok jórészt megmaradtak, a perifériák növekvő népességű aprófalvai viszont kedvezőtlenebb csoportokba kerültek. A leggyorsabban növekedő kategória csak néhány dinamikus várossal (Sopron, Kőszeg, Fertőd, Paks) egészült ki. E vonatkozásban abszolút a budapesti agglomeráció fölénye. A településsor a következőképpen kezdődik. Érd, Veresgyház, Budaörs, Szigetszentmiklós, Szentendre, Gyál, Szigethalom, Gödöllő, de az első tízben tíz, az első huszonötben 23, az első 50-ben 42 Pest megyei település található.

Budapest előnye azzal is mérhető, hogy az 1990 és 2001 között növekvő népességű települések (1294) összes növekedésének (279.703 fő) valamivel több, mint felét (51%) a Budapest környéki települések növekedése adta. Az összes többi közép- és nagyváros körüli, növekvő népességű települések az össznövekedés mintegy negyedét (26%) adják, a maradék 23% a többi településtípusra jut (periférikus települések, városok, idegenforgalmi jelentőségű települések, roma többségű községek, stb.). Azaz a Budapest környéki szuburbanizációban résztvevő népesség - e mutató szerint - mintegy kétszerese az összes többi nagyváros körüli hasonló folyamatokban részt vevőkének.

Az első húsz népességét abszolút számban leggyorsabban növelő vidéki település között 12 bizonyult tisztán városkörnyéki típusnak, háromnál a turizmus dominál, három pedig vegyes típus, Kőszegnél az idegenforgalom és a városi funkciók keverednek, Nyíradonynál a természetes szaporodás és a bevándorlás, Ercsinél pedig a forgalmi helyzet, a természetes szaporodás és a Budapestről való kiköltözés. Ugyanakkor az előző felsorolásnál jelen lévő kis népességű törpefalvak és roma többségű települések természetesen itt már nem jutottak akkora szerephez.

A szuburbanizációra jellemző, hogy a városból való kiköltözések gyakran nem a közigazgatásilag önálló településeket célozzák meg, hanem a városok, avagy a városkörnyéki községek egyéb belterületeire vagy külterületeire költöznek. A „városhatáron belüli szuburbanizációról” (KOVÁCS Z. 1999, TIMÁR J. 1993) a vizsgálat jelenlegi fázisában elegendő mélységű adatokkal nem rendelkezünk, így az önálló településekre alkalmazott teljes körű statisztikai elemzés ezekre nem lehetséges. A városhatáron belüli szuburbanizációról jelenleg csak a lakónépességre vonatkozóan rendelkezünk adatokkal, ám a legtöbb nagyvárosunk környékén létezik ilyen, sőt egyes esetekben e célterületek adják a legfontosabb szuburbanizációs irányt. A nagyvárosaink környékén fekvő egyéb belterületek, külterületi lakott helyek népességnövekedése

legalább olyan mértékű, mint az önálló településeké. E települések fekszenek legközelebb a központi városhoz, így amennyiben a kis térbeli távolság kedvező elérhetőséggel és megfelelő ellátottsággal is párosul, igen magas népességnövekedést figyelhetünk meg. E növekedés már az 1980-as évtizedben elkezdődött (KOVÁCS Z. 1999, TIMÁR J. 1993), s az 1990-es években is töretlen ütemben folytatódott.

Sor-rend	Településrész	Anyatelepülés	Városkörnyék	Megye	Lakónépesség. 2001	Népességvált. (fő)
1	Józsa	Debrecen	Debrecen	HBH	9541	2248
2	Oros	Nyíregyháza	Nyíregyháza	SSB	6538	2016
3	Sóstóhegy	Nyíregyháza	Nyíregyháza	SSB	3821	1454
4	Nyírszőlős	Nyíregyháza	Nyíregyháza	SSB	3672	1400
5	Szirma	Miskolc	Miskolc	BAZ	4122	1222
6	Hetényegyháza	Kecskemét	Kecskemét	BKK	4791	1185
7	Sámsonikert	Hajdúsámson	Debrecen	HBH	1494	1054
8	Biczó István-kert	Debrecen	Debrecen	HBH	1883	886
9	Gyulafirátót	Veszprém	Veszprém	VES	3217	830
10	Sopronkőhida	Sopron	Sopron	GMS	1312	824
11	Katonatele	Kecskemét	Kecskemét	BKK	2101	795
12	Györszentiván	Győr	Győr	GMS	7670	738
13	Csácsbozsok	Zalaegerszeg	Zalaegerszeg	ZAL	3218	727
14	Úrihegy	Kecskemét	Kecskemét	BKK	1406	727
15	Kadafalva	Kecskemét	Kecskemét	BKK	1257	710
16	Felsőpázsit	Nyíregyháza	Nyíregyháza	SSB	1644	539
17	Marostói kiskertek	Szeged	Szeged	CSN	472	472
18	Palin	Nagykanizsa	Nagykanizsa	ZAL	2208	449
19	Kádárta	Veszprém	Veszprém	VES	1590	443
20	Bodaszőlő	Hajdúböször	Debrecen	HBH	1092	437
21	Kaposfüred	Kaposvár	Kaposvár	SOM	2402	397
22	Martinka	Hajdúsámson	Debrecen	HBH	708	381
23	Zanat	Szombathely	Szombathely	VAS	920	374
24	Sóstógyógyfürdő	Nyíregyháza	Nyíregyháza	SSB	1519	347
25	Dombos	Debrecen	Debrecen	HBH	473	338

7. táblázat. Az abszolút számban leggyorsabban növekvő 25 vidéki városkörnyéki településrész (egyéb belterület, külterület) 1990-2001 között.
Forrás: Saját számítások a KSH alapján.

A nagyvárosaink környékén mintegy kilencven egyéb belterület és külterület népességadatait megvizsgálva látható, hogy e települések népesség-növekedése semmivel sem marad el a városkörnyéki közigazgatásilag önálló településektől (7-8 táblázat). A leggyorsabban növekedő önálló települések közül nyolcnak, a nem önállóak közül hétnek nőtt a népessége több mint 1000 fővel 1990-2001 között, s közülük 2000 fő feletti növekedést csak egyetlen önálló község, a Debrecen melletti Hajdúsámson mutatott, ugyanakkor két egyéb belterület, Debrecen-Józsa és Nyíregyháza-Oros is. Hajdúsámson csaknem 3000 fős növekedéséből a központi belterület azonban mindössze 1617 fős növekedéssel zárta az 1990-es évtizedet, két külterület (Sámsonikert és Martinka) adta a népességgyarapodás több mint felét.

Sor-rend	Városkörnyék	Település	Település-rész	Megye	Lakónépesség. 2001	Népesség-vált. (%)
1	Szeged	Szeged	Sziksósfürdő	CSN	212	156,3
2	Debrecen	Debrecen	Dombos	HBH	473	101,1
3	Debrecen	Hajdúsámson	Sámsonikert	HBH	1494	99,1
4	Sopron	Sopron	Sopronkőhida	GMS	1312	83,2
5	Székesfehérvár	Székesfehérvár	Csala	FEJ	184	74,5
6	Kecskemét	Kecskemét	Kadafalva	BKK	1257	71,6
7	Debrecen	Hajdúsámson	Martinka	HBH	708	66,9
8	Szombathely	Szombathely	Zanat	VAS	920	46,4
9	Debrecen	Hajdúböszörmény	Bodaszőlő	HBH	1092	45,5
10	Debrecen	Debrecen	Ondód	HBH	421	43,0
11	Nyíregyháza	Nyíregyháza	Nyírszőlős	SSB	3672	42,8
12	Nyíregyháza	Nyíregyháza	Sóstóhegy	SSB	3821	42,7
13	Kecskemét	Kecskemét	Katonatelep	BKK	2101	42,4
14	Békéscsaba	Békéscsaba	Fényes	BEK	712	41,2
15	Debrecen	Debrecen	Bánk	HBH	545	40,6
16	Debrecen	Debrecen	Nagycsere	HBH	121	40,4
17	Nyíregyháza	Nyíregyháza	Felsőpázsit	SSB	1644	35,6
18	Nyíregyháza	Nyíregyháza	Oros	SSB	6538	33,1
19	Kecskemét	Helvécia	Szabó Sándor tp.	BKK	791	32,4
20	Nyíregyháza	Nyíregyháza	Rozsrétszőlő	SSB	1069	32,2

8. táblázat. A leggyorsabban növekvő 20 vidéki városkörnyéki településrész (egyéb belterület, külterület) 1990-2001 között (a népességszám-változás évente, ezrelékben értendő).

Forrás: KSH, 2003.

A növekedés arányait tekintve hasonló számokat láthatunk mind az önálló mind a nem önálló településeknél, mindkét esetben a húsz leggyorsabban növekvő település közé mintegy évi 3 ezrelékes növekedéssel lehet bekerülni. A leggyorsabban gyarapodó vidéki városkörnyéki települések egyike sem önálló, a községek közül a legjobb, Bocskai kert csak a nyolcadik helyre kerülne. Igaz ugyan, hogy ezt a relatíve gyors növekedést részben ezen egyéb belterületek vagy külterületek kisebb népességszáma is okozza.

A leglátványosabb népességnövekedések, építkezések a nem önálló települések közül elsősorban az egyéb belterületeken, illetve a külterületek zárt beépítésű részein találhatóak, ám az Alföldön a tanyaöv belső, kedvező közlekedési helyzetű részein is megindultak a szuburbanizációs folyamatok (1. kép, 2. kép) (BAJMÓCY P. 2000b, BAJMÓCY P. 2001a, BECSEI J. 1999). A tanyaöv ezen részei gyakran komoly népességnövekedést produkáltak az 1990-es években és hozzájárultak a városkörnyéki peremzóna átalakulásához (TIMÁR J. - BAUKÓ T. 1999). Közülük a leggyorsabban növekedők gyakran 100-200 (Kecskemét-Máriahegy, Kecskemét Felsőszéktói tanyák, Helvécia Kecskeméti út, Szeged-Subasa, Békéscsaba-Felsőnyomás, Békéscsaba-Nagyvér, de esetenként 300 (Debrecen Bayk András kert), 500 (Nyíregyháza-Felsőpázsit, Szeged Marostói kiskertek), 700 (Kecskemét-Úrihegy), sőt 900 (Debrecen Biczó István kert) fős növekedést mutattak 1990 és 2001 között.

A tényleges szaporodásnál – elvileg – tisztább képet kaphatunk a szuburbanizációról, ha a települések *vándorlási egyenlegét* vesszük górcső alá. A kép azonban legalább annyira vegyes, mint a tényleges szaporodás esetében. Itt is megfigyelhetők a nagyvárosok környéki dinamikus zónák, ám emellett szinte az ország minden területén feltűnnek jelentős bevándorlással rendelkező települések. (3. ábra) Nem sokat segít a szuburbanizáció által érintett települések pontos lehatárolásában az sem, ha számba vesszük az arányaiban legmagasabb vándorlási egyenleggel rendelkező települést (9. táblázat).

Sor- rend	Településnév	Megye	Lakónépesség 2000	Vándorlási egyenleg* (%)	Típus
1	Gosztola	ZAL	29	102,0	Aprófalu
2	Telki	PST	1415	98,8	Városkörnyéki
3	Acsád	VAS	732	89,7	Szociális otthon
4	Szóc	VES	479	86,1	Szociális otthon
5	Gagyapáti	BAZ	18	70,7	Aprófalu
6	Pápakovácsi	VES	580	62,8	Szociális otthon
7	Kőkút	SOM	569	61,7	Szociális otthon
8	Kulcs	FEJ	1740	60,1	Városkörnyéki
9	Budajenő	PST	1134	58,8	Városkörnyéki
10	Bocskai kert	HBH	1842	57,2	Városkörnyéki
11	Sima	BAZ	19	55,6	Aprófalu
12	Patalom	SOM	335	52,9	Szociális otthon
13	Külsővat	VES	815	50,7	Szociális otthon
14	Megyer	VES	62	50,6	Aprófalu
15	Veresegyház	PST	9225	50,2	Városkörnyéki
16	Leányfalu	PST	2241	49,9	Városkörnyéki
17	Királysz. István	VES	403	49,8	Városkörnyéki
18	Erdőkertes	PST	5074	46,1	Városkörnyéki
19	Cserkút	BAR	373	46,0	Városkörnyéki
20	Keszü	BAR	662	45,8	Városkörnyéki
21	Gomboszeg	ZAL	43	45,8	Aprófalu
22	Ivánc	VAS	749	44,5	Szociális otthon
23	Litka	BAZ	59	43,9	Aprófalu
24	Gyód	BAR	547	43,6	Városkörnyéki
25	Nagylózs	GMS	938	43,5	Szociális otthon

9. táblázat. A legnagyobb mértékű vándorlási egyenleggel rendelkező 25 település 1995-2000 között. Forrás: Saját számítás a KSH adatai alapján.

*A vándorlási egyenleg ezrelékben, évente értendő.

A legnagyobb vándorlási egyenleggel rendelkező települések között hasonló arányban szerepelnek nagyváros környéki települések (11), törpefalvak, ahol néhány család beköltözése is extrém vándorlási nyereséget eredményezhet (6), és szociális otthonnal (öregok otthona) rendelkező, viszonylag kis népességű falvak, ahol az igen magas vándorlási nyereség ugyancsak kiemelkedő halálozási rátával párosul (8). A városkörnyéki települések között csaknem fele-fele arányban szerepelnek a Budapest környékiek és a vidékiek.

Ha a vándorlási egyenlegeket nem a lakosságszámhoz viszonyítjuk, hanem abszolút számban adjuk meg, hasonló eredményeket kapunk, mint a tényleges szaporodás esetében.

Az eddigiekből következik, hogy ha azokat a településeket szeretnénk kiszűrni, amelyek népességnövekedést érnek el, mégpedig a vándorlásuk alapján, a két mutatót (tényleges szaporodás és vándorlási egyenleg) kombináltan kell vizsgálni. Ugyanis ebben az esetben nem csak a szuburbanizáció létének eldöntése a cél, - ez elvileg megtehető csak a népességszám-változás (VAN DEN BERG et al. 1985), vagy csak a vándorlási egyenleg (DARÓCZI E. 1999) vizsgálatával, de a kettővel együtt is (TIMÁR J. 1994), - hanem a szuburbanizáció által érintett települések lehatárolása. A következőkben bemutatandó kombinált településtípusok létrehozása a népességszám-változás és a vándorlási egyenleg zavaró hatásainak (pl. szociális otthonnal, vagy roma többséggel rendelkező települések) kiszűrésére hivatott. Valamivel közelebb kerülünk tehát a megoldáshoz egy egyszerű településtipizálás segítségével. Az ország településeit öt csoportra osztottuk az 1995-2000 közötti népességszám-változásuk és vándorlási egyenlegük szerint. (Az 1993-1995 közötti adatok a vándorlások regisztrálásában bekövetkezett változások miatt itt is valótlán adatokat eredményeznének.) Az elhatárolt típusok a következők:

- 1. típus: növekvő népességű települések, ahol a növekedés oka elsősorban a vándorlási nyereség,
- 2. típus: növekvő népességű települések, ahol a növekedés oka elsősorban a természetes szaporodás,
- 3. típus: fogyó népességű települések, ahol a fogyás oka elsősorban a vándorlási veszteség,
- 4. típus: fogyó népességű települések, ahol a fogyás oka elsősorban a természetes fogyás,
- 5. típus: stagnáló népességű települések, ahol a népességszám-változás 1995-2000 között nem haladta meg a ± 10 főt.

E tipizálással azok a „zavaró” településtípusok (aprófalvak, roma többségű települések, szociális otthonnal rendelkező települések), amelyek a vándorlási vagy a tényleges szaporodási adatsoroknál megjelentek, nagyrészt kiszűrhetőek. Ugyanakkor azok a települések, amelyek elsősorban bevándorlásból növelik népességüket, korántsem szűkíthetőek le a városkörnyékiekre.

Megye	Települések száma						Települések aránya				
	összesen	az 1.	a 2.	a 3.	a 4.	az 5.	az 1.	a 2.	a 3.	a 4.	az 5.
	összesen	típusban					típusban (%)				
BAR	302	55	11	59	66	111	18,2	3,6	19,5	21,9	36,8
BKK	117	12	0	12	82	11	10,3	0,0	10,3	70,1	9,4
BEK	75	3	0	15	53	4	4,0	0,0	20,0	70,7	5,3
BAZ	355	55	32	81	108	79	15,5	9,0	22,8	30,4	22,3
CSN	59	13	0	6	34	6	22,0	0,0	10,2	57,6	10,2
FEJ	106	58	2	10	19	17	54,7	1,9	9,4	17,9	16,0
GMS	173	42	1	29	67	34	24,3	0,6	16,8	38,7	19,7
HBH	82	23	6	28	19	6	28,0	7,3	34,1	23,2	7,3
HEV	118	29	2	10	59	18	24,6	1,7	8,5	50,0	15,3
KOE	73	23	1	7	27	15	31,5	1,4	9,6	37,0	20,5
NOG	127	8	2	25	73	19	6,3	1,6	19,7	57,5	15,0
PST	185	141	1	2	26	15	76,2	0,5	1,1	14,1	8,1
SOM	243	40	5	54	93	51	16,5	2,1	22,2	38,3	21,0
SSB	228	46	31	51	38	62	20,2	13,6	22,4	16,7	27,2
JNS	78	7	2	11	48	10	9,0	2,6	14,1	61,5	12,8
TOL	108	12	1	25	56	14	11,1	0,9	23,1	51,9	13,0
VAS	216	31	1	29	88	67	14,4	0,5	13,4	40,7	31,0
VES	223	46	0	42	78	57	20,6	0,0	18,8	35,0	25,6
ZAL	257	28	0	38	119	72	10,9	0,0	14,8	46,3	28,0
Összesen	3125	672	98	534	1153	668	21,5	3,1	17,1	36,9	21,4

10. táblázat. A települések megoszlása vándorlási egyenleg és tényleges szaporodás szerinti típusokban, a megyék településállományához viszonyítva, 1995-2000.

Forrás: Saját számítás a KSH adatai alapján.

E településtípusok igen egyenetlenül helyezkednek el az ország területén. (10. táblázat) A szuburbanizáció által érintett községek túlnyomó többsége az 1. típusba tartozik (2. ábra), bár kivételes esetben a 2. és a 4. típusban is lehetnek hasonló települések, hiszen mindkét esetben előfordulhat számottevő kifelé áramlás a városból a környékére, csak annál a község természetes szaporodása (2. típus), vagy a természetes fogyása (4. típus) nagyobb. A korábbi évtizedekben jelentős elvándorlással sújtott, így előregedett megyék (Bács-Kiskun, Békés, Csongrád, Jász-Nagykun-Szolnok, Heves, Nógrád és Tolna) a 4. típus dominanciájával jellemezhetők. Ugyanakkor Hajdú-Bihar Szabolcs-Szatmár-Bereggel és Borsod-Abaúj-Zemplénnel egy másik kategóriát alkot,

ahol a magasabb természetes szaporodás (mérsékeltbb fogyás) következtében a 2. és a 3. típus aránya haladja meg jelentősen az országos átlagot. Emellett még három másik kategória jelentkezett, a gazdaságilag prosperáló, illetve a szuburbanizáció által leginkább érintett Pest és Fejér megyékben az 1. típus dominál, a többi dunántúli megyében pedig az aprófalvas településszerkezetük következtében az 5. típus emelkedik ki, de e típus mellett Baranyában és Somogyban a 2. és 3. is jelentős (roma kisebbség), ugyanakkor Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom, Veszprém, Vas és Zala megyékben pedig a 4. típus is számottevő, elsősorban e megyék periférikus térségeiben (Bársonyos, Rábaköz, Bakonyalja, Kemeneshát, Dél-Zala).

Nem állíthatjuk, hogy a szuburbanizáció vizsgálatánál a megyei szintű elemzések a legmegfelelőbbek, de az előző vizsgálat keretén belül ezt tűnt legcélravezetőbbnek, ugyanakkor, ha kistérségi szinten vizsgálnánk, az áttekinthetetlen számtömeget eredményezne, másrészt a nagyvárosok körüli dinamikus zónák igen gyakran lépik át a kistérséghatárokat. A legszerencsésebb a városkörnyékek szerinti vizsgálat lenne, ám ehhez le kellene határolni a városkörnyékeket, amelyre egzakt, általam használható megoldásról nincs tudomásunk.

Azok a települések, amelyek népessége elsősorban a bevándorlásból növekedett, legnagyobbbrészt a nagyvárosok környékén fekszenek. Ugyanakkor a Balaton és a Velencei-tó környékén, más idegenforgalmi jellegű településeknél, térségeknél (gyógyfürdők, középhegységek) is megtalálhatóak, illetve Északkelet-Magyarország számtalan periférikus települése is ebbe a kategóriába tartozik. Az azonban elég világosan látszik a 4. ábráról, hogy melyek azok a városai az országnak, ahol elképzelhetőek szuburbanizációs folyamatok. E városok köre egyértelműen bővebb az ország nagyvárosainál, ide tartozik az ország összes megyei jogú városa Salgótarján kivételével, de ezen kívül Mosonmagyaróvár, Ajka, Pápa, Várpalota, Esztergom, Baja, Gyöngyös és Tiszaújváros is. Természetesen ez még nem jelenti azt, hogy mindezek a városok körül jellemző a szuburbanizáció, mint ahogy azt sem, hogy minden városkörnyéki vándorlásból növekvő település a szuburbanizáció miatt nő, csak annyit jelent, hogy e településeket, e városkörnyékeket érdemes alaposabban megvizsgálni.

5.2. A szuburbanizációhoz kapcsolódó egyéb mutatók

A szuburbanizáció számos más mutatóval is jellemezhető. Pontosabban számos olyan mutatót találhatunk még, amelyek kiemelkedően magas (vagy alacsony) értékeket érnek el a városkörnyéki településeken. Mindezekre akkor lehet szükség, ha megkíséreljük statisztikai adatok segítségével mérni, megbecsülni a szuburbanizációt. E mérésnek abban az esetben nem lenne értelme, ha rendelkezésre állnának olyan adatok, amelyek a migráció mértékét és irányát is jeleznék. Mivel ilyen adatok nincsenek, - mindössze az egyes településekre be- és elvándorlók számáról vannak statisztikai adataink-, így a szuburbanizáció kvantitatív vizsgálata során csak áttételes adatokkal dolgozhatunk. A migráció pontos számát és irányát jelző adatok ugyan az önkormányzatoktól vagy a lakcím-nyilvántartókból elvileg beszerezhetőek, de ez a módszer csak egy-egy település, esetleg városkörnyék esetében használható, egy országos vizsgálat során csaknem lehetetlen. A nyugati szakirodalomban is alig található ilyen jellegű kísérlet a szuburbanizáció mérésére, a korábban ismertetett VAN DEN BERG-i módszer (VAN DEN BERG, 1982) csak a szuburbanizáció virágzó szakaszában lévő városkörnyékek, s nem a szuburbanizáció által érintett települések lehatárolására alkalmas.

A vándorlási egyenleghez igen hasonló mutatónak tűnik a lakásállomány számának növekedése is, hiszen igen sok esetben a városból való kiköltözés újonnan épített házba történik (3. kép), a szuburbanizáció leglátványosabb külső jele a szinte gomba módra szaporodó új házak sokasága. Ugyanakkor az 5. ábrára pillantva kiderül, hogy a lakásépítés dinamizmusával jóval kevésbé szoros a szuburbanizáció kapcsolata, mint a korábbi mutatókkal. A három legnagyobb területű dinamikus zóna egyike sem esik a vizsgálati körünkbe, hiszen Budapest környékén, a Balaton térségében és Északkelet-Magyarországon, ez utóbbiban mindenek előtt Szabolcs-Szatmár-Bereg legnagyobb részén és Borsod-Abaúj-Zemplénben, leginkább a Hernád-völgy térségében épült a legtöbb lakás. Ezzel ugyanakkor a három legfőbb típus (kiemelt idegenforgalmi területek, hagyományosan magas lakásépítési kedvvel rendelkező perifériák, városkörnyéki települések) is megjelent, bár a lakásállományukat leggyorsabban növelő települések között más típusok is találhatóak (11. táblázat).

	TELEPÜLÉS	MEGYE	Lakó- népesség, 2000	Lakás- állomány változása(%)	Típus
1	Telki	PST	1415	66,0	Városkörnyéki
2	Bocskai kert	HBH	1842	35,6	Városkörnyéki
3	Gosztola	ZAL	29	31,6	Aprófalú
4	Kaposszekcső	TOL	1269	27,7*	
5	Hajmáskér	VES	2835	26,4*	(városkörnyéki)
6	Iklanberény	VAS	49	23,1	Aprófalú
7	Veresegyház	PST	9225	22,3	Városkörnyéki
8	Sima	BAZ	19	22,2	Aprófalú
9	Sé	VAS	1057	19,1	Városkörnyéki
10	Újkenéz	SSB	1090	18,5	Periféria
11	Cserszegtomaj	ZAL	1764	18,2	Balaton
12	Magosliget	SSB	229	17,9	Periféria
13	Vonyarcvashegy	ZAL	1769	17,8	Balaton
14	Pilisjászfalu	PST	988	17,7	Városkörnyéki
15	Hévíz	ZAL	4631	17,2	Gyógyfürdő
16	Uzka	SSB	306	16,2	Roma
17	Gemzse	SSB	866	16,0	Periféria
18	Alsószentmárton	BAR	1076	15,9	Roma
19	Ispánk	VAS	108	15,8	Aprófalú
20	Keszü	BAR	662	15,7	Városkörnyéki
21	Kulcs	FEJ	1740	15,4	Városkörnyéki
22	Kiskutas	ZAL	227	15,2	Városkörnyéki
23	Diósd	PST	5268	15,1	Városkörnyéki
24	Balatonrendes	VES	151	14,9	Balaton
25	Harc	TOL	861	14,8	Városkörnyéki
26	Gyenesdiás	ZAL	2693	14,7	Balaton
27	Fáj	BAZ	270	14,3	Roma
28	Szendrőlád	BAZ	1678	14,0	Roma
29	Hidegség	GMS	304	13,8	Nyugat-Magyaró.
30	Alsóörs	VES	1341	13,5	Balaton

11. táblázat. A lakásállomány %-os változása településenként, 1995-2000.

A leggyorsabban növekvő lakásállománnyal rendelkező települések.

Forrás: Saját számítás a KSH adatai alapján

*: Kaposszekcsőn és Hajmáskéren a korábbi laktanyák lakóházakká való átalakítása eredményezte a gyors növekedést.

A legnagyobb csoportot jelen esetben is a városkörnyéki települések alkotják (10), de a főlényük korántsem meggyőző. A nagy csoportok (Balaton, periféria, városkörnyéki) mellett érdemes néhány szót ejteni a többi típusról is. A Balatonhoz hasonló típust képvisel a gyógyfürdőjéről ismert Hévíz, de hasonlóan dinamikus többek között Bük, Zalakaros térsége is. Az osztrák határ közelében (Nyugat-magyarországi típus), különösen Sopron és Kőszeg környékén is sok lakás épül. Megjelent az

aprófalvas típus is, az 1990-es évek végére már alig lehet olyan mutatókat találni, amelynek élmezőnyében – persze épp a kis népességük következtében – ne lenne aprófalva. Végül az egyik legnagyobb lakásépítési dinamizmussal a roma többségű községek rendelkeznek (Alsószentmárton, Szendrőlád, Fáj, Uszka, stb.), ahol a városkörnyéki településekhez hasonlóan gyorsan szaporodnak az új házak, házsorok, ám itt nem a „kertvárosi paloták”, hanem a „szocpolos házak” (4. kép). Szendrőládon ezek az egyforma házak egy egész új falurészt (3-4 utca) képeznek. A lakásállomány növekedése tehát még összetettebb, mint a népességé, azonban az látszik, hogy egyes megyékben (pl. Csongrád, Bács-Kiskun), ahol más zavaró tényező (kiemelkedő idegenforgalmi terület, roma többségű falvak) kevésbé játszik szerepet, ott épp a nagyvárosi térségek falvai a legdinamikusabbak.

A következő mutatók esetében a lakóhelyi szuburbanizációval való kapcsolat bizonyos szempontból megkérdőjelezhető. Egyes szuburbanizáció definíciók feltételezik a tehetősebb, személyautóval rendelkező, fiatalabb, vállalkozóbb, gazdagabb, stb. népesség kiköltözését, ám az e dolgozatban elfogadott definíció nem tekinti ezeket feltételnek. Ugyanakkor, ha kiderülne, hogy a városkörnyéki, szuburbanizáció által érintett települések gazdagabbak, fiatalosabb korszerkezetűek, stb., akkor a későbbiekben e mutatókat is fel lehetne használni a szuburbanizáció méréséhez. Ismétlen, nem feltételezem, és nem is várom el, hogy a városkörnyéki települések rendelkezzenek a következőkben megvizsgálandó tulajdonságokkal, de ha rendelkeznek, akkor nemcsak felhasználhatom később e mutatókat, hanem feltételezéseim lehetnek arra vonatkozóan is, hogy a kiköltöző népesség milyen tulajdonságokkal rendelkezik.

Egyes vélemények szerint a városkörnyéki községeket az átlagosnál nagyobb vállalkozói aktivitás is jellemzi (IZSÁK É. 1999), de az országos kép itt is összetettebb (6. ábra), hiszen bár csaknem az összes nagyváros mellett vannak magas vállalkozói aktivitással rendelkező községek, de emellett a városok csaknem teljes köre, az idegenforgalmi térségek, az Északnyugat-Dunántúl és a Duna-Tisza-köze is ebbe a körbe tartozik. Mivel azonban a városkörnyéki települések zöme a magas vállalkozói aktivitással rendelkező települések közé tartozik, így e mutató alkalmas a további felhasználásra. Önmagában azonban sem az eddigi, sem pedig az ez után következő mutatók nem alkalmasak arra, hogy kizárólagosan jellemezzék a szuburbanizációt, ám ezek valamilyen kombinációja reményt kelthet.

Hasonló a helyzet a jövedelmek tekintetében is. Az egyes régiókon, megyéken belül a városkörnyéki települések az egy főre eső személyi jövedelemadó-alap vonatkozásában a városokkal együtt relatíve magas értékekkel rendelkeznek, ám az országos eltéréseket már a nagyobb léptékű, régiók közötti differenciák határozzák meg (7 ábra). Közép-Magyarország, Közép- és Nyugat-Dunántúl előnye nyilvánvaló, a Dunától keletre csak Heves megye középső területei, valamint a nagyvárosok szűkebb környéke emelkedik ki.

A városkörnyéki települések korszerkezete nem bizonyult meggyőzően fiatalosabbnak a többinél. Ugyanis Magyarországon alig van olyan település, ahol a városból az utóbbi évtizedben kiköltözött népesség adja a lakosság nagyobbik részét, így az esetlegesen fiatalos korszerkezetű beköltözőkkel szemben az „öslakos” népesség korszerkezete nem ennyire fiatalos, így e korszerkezetbeli kép sokat tompul, ráadásul a városból kiköltözöttek korszerkezete meg sem közelíti a roma népességét. Így azok a települések, ahol legalább 10%-ot ér el a roma kisebbség aránya már fiatalosabbak, mint a nagyváros-környékiek, vagy másképpen a város környékének fiatalos korszerkezete csak azokban a régiókban jelenik meg markánsan, ahol a roma népesség aránya alacsony (Közép-Magyarország, Nyugat-Dunántúl, Dél-Alföld). Így a korszerkezeti mutató alkalmatlan a szuburbanizáció mérésére, bár valószínűsíthető (ezt a későbbi empirikus vizsgálataink is igazolják), hogy a kiköltözők korszerkezete az átlagnál fiatalabb. Egy Budapest környéki vizsgálatnál (DÖVÉNYI Z. - KOVÁCS Z. 1999) kiderült, hogy a fővárosból kiköltöző megkérdezett háztartásfők legnagyobb része 35-44 éves, s az 54 évesnél idősebbek aránya minimális.

A fiatalos korszerkezet következménye lehetne viszont a városkörnyéki települések népességének az átlagost jóval meghaladó gazdasági aktivitása. A gazdasági aktivitás mérése azonban nem könnyű, hiszen településsorosan csak az 1990-es népszámlálás adatai állnak rendelkezésre (valamint a nem teljes körű 1996-os mikrocenzus), amelyek az azóta bekövetkezett döntő változások, illetve a nem teljes körű adatbázis miatt teljességgel használhatatlanok. Rendelkezésre áll ugyanakkor a munkanélküliségi ráta, mely azonban szintén alig alkalmas a gazdasági aktivitás mérésére, hiszen az állás nélkülieknek csak egy része regisztrált munkanélküli, a többiek szociális segélyen élnek, elő- és rokkantnyugdíjasok, esetleg GYES-en vannak, stb. 2001 végén a munkanélküliségi ráta a Munkaügyi Központ településsoros adatai alapján 5,1% volt, ám ez az előbbieken alapján nem jelzi valóságosan az aktív keresők számának csökkenését. A gazdasági aktivitás mérésére alkalmas lehet az adózók aránya

is, ám nem mindenki adózik, aki kereső tevékenységet folytat, illetve olyanok is adóznak, akik nem aktív keresők (diákok, nyugdíjasok egy része). A két mutató (munkanélküliségi ráta és a nem-adózók aránya) kombinálásával azonban érdemes foglalkozni. Így létrehoztuk az ún. „nem-aktív mutató” értékét, mely számítási módja a következő:

$$\text{Nem-aktív mutató} = ((Nt/No)+(Mt/Mo))/2*100, \text{ ahol}$$

Nt= Nem adózók aránya a településen

No= Nem adózók aránya országosan (58,3%)

Mt= Munkanélküliségi ráta a településen

Mo= Munkanélküliségi ráta országosan (5,1%)

Mivel inverz mutatóról van szó, minél magasabb az érték, annál kedvezőtlenebb a település népességének gazdasági aktivitása. A mutató területi eltéréseit a 8. ábra jelzi. A mutató a szuburbanizáció szempontjából hasonló eredményeket hoz, mint a korábbi néhány, a gazdasággal kapcsolatos adatsor, ám a települési szintű területi különbségeket, a centrum-periféria viszonyokat igen jól jelzi.

Használható lehetne még a diplomások aránya is (IZSÁK É. 1999), de mivel erre is csak 1990-ből léteznek településsoros adatok, és akkor a szuburbanizáció még alig indult el vidéken, így ennek vizsgálatától eltekintettem. Szintén nem bizonyult használhatónak a helyben tanuló általános iskolások számának vizsgálata sem. Ugyan a legtöbb városkörnyéki településen emelkedett az általános iskolások száma, miközben országosan jelentősen csökkent, sőt néhány városkörnyéki községben új iskola is nyílt (Bocskai kert, Aranyosgadány), ám a növekedés kismértékű, nem minden esetben követi a gyermekek számának növekedését. Emellett más okokból is növekedhet a gyermekszám (pl. roma népesség), valamint mivel 1995-2000 között 58 településen szűnt meg az iskola, az itteni gyerekek sokszor a szomszéd, nem sokkal nagyobb település iskolájában tanulók létszámát növelik.

5.3. A közlekedés szerepe a szuburbanizációban

A szuburbanizáció egyik alapfeltétele a megfelelő színvonalú közlekedés, hiszen egyrészt ennek hiányában nem is következhet be jelentős mértékben a városokból való kiköltözés, másrészt a közlekedés fejlettsége jelentősen befolyásolhatja a kiköltözéseket. Ugyanakkor a közlekedés megfelelő szintű fejlettsége önmagában nem

elegendő a szuburbanizációhoz. „Matematikai nyelven” fogalmazva a megfelelő közlekedés szükséges, de nem elegendő feltétele a szuburbanizációnak (TIMÁR J. 1994). A városkörnyéki települések közlekedési helyzete egyéni és tömegközlekedés vonatkozásában is vizsgálható.

Az egyéni közlekedés meghatározó a város-vidék peremzóna (DANIEL P. – HOPKINSON D. 1989, TIMÁR J. - BAUKÓ T. 1999) vonatkozásában, hiszen míg az 1990-es évek elején országosan 50-60, addig a város-vidék peremzóna esetében 60-70%-át tették ki az autók az összes forgalmi terhelés egységjárműben kifejezett értékének (KISS J. 1999). Bár közhelyszerűen hangzik, hogy a családonkénti egy-két személyautó szinte alapfeltétele a kiköltözésnek, a dolgozatban szereplő definíció szerint ez sem feltétel. Alapfeltételnek tekintik, hiszen a város szolgáltatásainak igénybevétele a lakóhelyváltás után is fennáll, és e szükségletek egy része időben nehezen tervezhető, így a tömegközlekedéshez is nehezen igazodik. Ráadásul tömegközlekedési eszközökkel a városon belül csak néhány pont érhető el közvetlenül, az átszállások pedig jelentős költség- és időnövelő tényezők. Ugyanakkor azon családok migrációja is a szuburbanizáció körébe tartozik, akik kiköltöznek a városból a környékére, de nem rendelkeznek autóval. Egy Budapest környéki vizsgálatból kiderül, (DÖVÉNYI Z. - KOVÁCS Z. 1999) hogy a megkérdezett, Budapestről kiköltöző családok 36%-a legalább két személyautóval rendelkezik, 53%-a eggyel, 11%-ának viszont nincs személyautója.

A személygépkocsi-ellátottság tekintetében - a várakozásokkal ellentétben – a nagyváros környéki területek nem emelkednek ki jelentősen. A legmagasabb 100 főre jutó személygépkocsi állománnyal rendelkező települések négy nagyobb összefüggő területen helyezkednek el az országban (9. ábra), melyek közül a budapesti agglomeráción kívül a többi (Nyugat-Magyarország, Balaton-környéke, Duna-Tisza köze) nem is nagyvárosi térség. Ráadásul azokban a megyékben sem emelkednek ki a városkörnyéki települések, ahol egyetlen, az előzőekben felsorolt tényező sincs jelen. Az ugyan tény, hogy a nagyvárosok környékén fekvő települések személygépkocsi-ellátottsága országos átlag feletti, de – a budapesti agglomerációt kivéve – nem kiemelkedő. Kiugró értékekkel elsősorban a Balaton-parti települések (Tihany, Paloznak, Balatonföldvár, Balatonboglár, Siófok), fürdővárosok (Harkány, Hévíz), a fővárosi agglomeráció budai oldalán fekvő települések (Budaörs, Törökbálint, Diósd, Telki), törpefalvak (Sénye, Kékkút, Sima, Tornakápolna), egyes Gyöngyös környéki községek (Markaz, Nagyréde, Parádsasvár), illetve kiskunsági települések (Bócsa,

Soltvadkert) rendelkeznek. E települések egy része ugyanakkor már 1990 előtt is magas személyautó-ellátottsággal rendelkezett (Kiskunság, Balaton, Budai-hegység), szemben a vidéki városkörnyéki településekkel, ahol a szuburbanizáció valószínűleg jelentősen megemelte a gépkocsik számát, így érdemes volt megvizsgálni a személyautók számának változását is.

A 10. ábra szerint bár a nagyvárosokhoz közeli települések általában átlag feletti a személygépkocsik számának 1995-2000 közötti növekedési ütemét tekintve, de összefüggő gyorsan növekvő zónát csak Budapest környékén alkotnak. A leggyorsabb növekedést szinte kizárólagosan aprófalvak produkálták, melléjük csak egy-két szuburbán-jellegű település (Telki, Budajenő, Veresegyház Budapest mellől, Bocskai kert Debrecen közeléből) került. A személygépkocsi forgalom azonban szemmel láthatólag növekszik a vidéki nagyvárosaink körüli utakon, ezt különösen a reggeli órákban érzékelik az ingázók.

A város-vidék peremzóna tömegközlekedése mind a járatszámot, mind pedig az elérési időket tekintve a vidék átlagánál jóval kedvezőbb helyzetben van. Ennek ellenére számottevő különbségek adódnak a települések közlekedési helyzetében. A differenciáló tényezők is különbözőek lehetnek. A járatszám és az elérési idő nem kizárólagosan a települések népességétől, illetve a távolságtól függ. Adott esetben a település társadalmi helyzete, vagy a helyi ellátatlanság is okozhat alacsony, illetve magas járatszámokat (KISS J. 1999). Jó példa erre a Szeged melletti Gyálarét esete, amely 1100 körüli népességgel rendelkezik, ám a helyi szolgáltatások szinte egyáltalán nem épültek ki, így a lakosságnak minden szükségletét Szegeden kell kielégítenie. Az ide járó – egyébként helyi – busz járatszáma így feltűnően magas (MÉSZÁROS R. 1994). Megjegyzendő, hogy 1990 után a kiköltözés (talán nem kis részben az ellátatlanság miatt) lassú volt Gyálarétre, különösen a hasonló távolságra lévő településekkel összehasonlítva. A menetidőt a túlzottan hosszú vonalvezetés, vagy pl. a gyakran lezárt vasúti átjárók is növelhetik (Nyíregyháza-Sóstóhegy, Szeged-Kiskundorozsma (5. kép), Szeged-Gyálarét között), ezt kivételes esetben a menetrendben is kénytelenek korrigálni (Sóstóhegy) (KISS J. 1999). A távolságbeli különbségek az árakban is megjelennek, de ennek más vonatkozása is van. Azok a települések, ahová helyi buszok viszik az utasokat, előnyben vannak a többivel szemben, hiszen így helyi bérlet megvásárlásával a városon belül bámerre utazhatnak, míg a helyközi bérlettel utazók csak néhány pontot érhetnek el közvetlenül. Ez különösen akkor okozhat gondot, ha a buszok végállomása nem a belváros területén

található (Debrecen és Józsa között egyes buszok, Szeged és Algyő közötti buszok). A VOLÁN járatok a tarifák különbségei miatt gyorsan reagálnak a közigazgatási változásokra is, Algyő Szegedtől való kiválásával egyidőben az addigi helyi buszt a Tisza Volán azonnal „helyköziesítette”. A megállóhelyek községeken belüli elhelyezkedése is jelentős differenciáló tényező, a falu szélén lévő vasútállomás, vagy a községet csak érintő főúton lévő buszmegálló kisebb vonzerőt jelent, mint a község centrumában elhelyezkedő megállóhely. A legkedvezőbb helyzetben azok a városkörnyéki települések vannak, amelyeknél több alternatív eljutási lehetőség is fennáll a város felé (helyi busz, helyközi busz, vonat), valamint azok, amelyek főutak, egyéb, helyi jelentőségű, de nagy forgalmú utak mentén helyezkednek.

A városkörnyéki tömegközlekedést két hasonló nagyságrendű és szerepkörű város - Debrecen és Szeged - példáján keresztül kerül bemutatásra, elsősorban azért, mert helyismeretemenek köszönhetően e két városról van a legpontosabb képem, hiszen a későbbiekben használt járatszám-mutatók korántsem egyszerűek, és az esetleges vitás kérdések eldöntésében a konkrét ismeretek jó szolgálatot tettek. A vizsgálat módszere a következő volt. Első lépésként számba vettük az 1991-ben és 2000-ben egy átlagos munkanapon Debrecenbe, illetve Szegedre érkező összes autóbust (helyi, helyközi) és vonatot minden olyan településről, amelyekből a Debrecenbe, illetve Szegedre való eljutáshoz nem kell áthaladni egyetlen másik megyeszékhelyen sem. A helyi járatoknál csak azokat vettük figyelembe, amelyek elhagyják a folytonosan beépített területet, avagy csatolt településre mennek ki. Végül Szeged esetében 199, Debrecennél 187 települést és településrészt kellett megvizsgálni (11-12. ábra). A járatszámokat hivatalos autóbusz, illetve vasúti menetrendek segítségével számítottuk, majd súlyoztuk. Egy helyi-, vagy helyközi autóbuszpárt egy értékkel számítottuk, emellett a vonatokat a kapacitásuk szerint (1-3X szorzóval) súlyoztuk. Emellett a busz- és vasúti megállóknál településen belüli helyzete alapján is szoroztuk a járatokat (az 1-es szorzójú községközponti megállótól a 0,2-es településtől távoli vasúti megállóig). Az így kapott súlyokat összeadva kaptuk az „összsúlyt”, illetve ennek változását, majd az összsúlynak a leggyorsabb menetidővel vett hányadosa ad egy olyan komplex közlekedési mutatót, amely egyetlen számértékkel jellemzi az adott település és a város közötti tömegközlekedési lehetőségeket. Az összsúlyt kiszámítottuk külön a reggeli órákra is (06.00-09.00 között a központba érkező járatok), hiszen a város felé irányuló mozgások legnagyobb része ebben az időközben történik.

Sorszám	Településnév	Lakónépesség, 2001	Távolság Debrecentől (km)	Buszsúly2000	Vonatsúly2000	Helybusz-súly2000	Összsúly2000	Összsúly1991	Összsúly változás 2000/1991	Összsúly2000-reggel	Összsúly1991-reggel	Összsúly változás 2000/1991-reggel	Menetidő (perc)	Összsúly/menetidő
1	Debrecen-Józsa	9541	9	56	11	78	145,2	127,2	114,2	43,2	26,2	164,9	14	3,09
2	Ebes	4482	14	50	22	0	71,6	35,2	203,4	18,0	10,0	180,0	10	1,80
3	Mikepércs	3359	11	77	3	0	79,8	76,4	104,5	24,2	26,8	90,3	16	1,51
4	Hajdúsámson	10681	12	62	17	0	78,8	57,0	138,2	21,4	18,0	118,9	16	1,34
5	Bocskai kert	2409	12	36	24	0	60,0	32,6	184,0	19,2	10,6	181,1	15	1,28
6	Hajdúszoboszló	23427	21	54	38	0	92,4	64,8	142,6	20,0	12,8	156,3	16	1,25
7	Debrecen-Nagycsere	674	11	48	6	0	54,0	47,4	113,9	17,6	16,4	107,3	15	1,17
8	Sáránd	2312	14	47	22	0	69,6	65,6	106,1	17,8	20,6	86,4	16	1,11
9	Hajdúhadház	12713	17	35	32	0	67,0	46,6	143,8	20,6	14,2	145,1	20	1,03
10	Hajdúböszörmény	31996	19	74	14	0	87,6	55,2	158,7	22,0	14,2	154,9	23	0,96
11	Vámospércs	5467	20	48	12	0	60,0	53,8	111,5	19,2	17,2	111,6	27	0,71
12	Téglás	6216	21	31	24	0	55,0	30,6	179,7	16,2	8,6	188,4	24	0,68
13	Debrecen-Haláp	1023	14	48	3	0	51,0	43,8	116,4	16,8	14,8	113,5	25	0,67
14	<i>Derecske</i>	9140	22	54	10	0	63,6	61,4	103,6	16,6	14,4	115,3	32	0,52
15	Debrecen-Bánk	1059	11	5	0	29	34,0	29,0	117,2	11,0	7,0	157,1	23	0,48
16	Hosszúpályi	5474	18	23	13	0	35,8	30,8	116,2	13,8	12,8	107,8	29	0,48
17	Hajdúbagos	1975	18	15	10	0	24,2	22,0	110,0	10,0	9,4	106,4	22	0,45
18	<i>Debrecen-Kismacs</i>	552	9	10	0	16	25,6	24,2	105,8	5,8	6,6	87,9	17	0,34
19	Monostorpályi	2192	21	15	13	0	28,0	23,8	117,6	10,2	9,2	110,9	34	0,30
20	<i>Debrecen-Pallag</i>	581	8	0	0	24	24,0	22,0	109,1	6,0	4,0	150,0	21	0,29
21	Újfehértó	13528	30	4	24	0	28,0	20,4	137,3	9,2	5,4	170,4	33	0,28
22	Nyíradony	7703	27	16	13	0	28,6	15,2	188,2	8,8	6,2	141,9	32	0,28
23	<i>Püspökladány</i>	15950	48	4	46	0	50,4	44,4	113,5	9,0	6,4	140,6	36	0,25
24	Létavértes	7048	27	19	10	0	28,6	21,6	132,4	10,6	8,6	123,3	43	0,25
25	<i>Kaba</i>	6373	37	0	22	0	21,6	17,4	124,1	6,0	4,8	125,0	27	0,22
26	Nyírmártonfalva	2166	27	31	0	0	31,0	29,0	106,9	10,0	10,0	100,0	45	0,22
27	<i>Hajdúdorog</i>	9467	34	19	14	0	32,6	20,2	161,4	9,0	5,2	173,1	41	0,22
28	Hajdúsámson-Sámsonikert	1494	10	27	0	0	26,6	18,8	141,5	6,6	13,0	50,8	31	0,21
29	Balmazújváros	17947	25	14	22	0	36,0	27,0	133,3	9,0	8,0	112,5	45	0,20

12. táblázat. A Debrecen környéki települések tömegközlekedésének néhány adata (1991/2000).

Forrás: Hivatalos menetrendek

(A dőlt betűvel szedett települések népessége fogyott 1990 és 2001 között.)

Sorszám	Településnév	Lakónépesség, 1990	Távolság Szegedtől (km)	Buszsúly/2000	Vonatsúly/2000	Helyibusz-súly/2000	Összsúly/2000	Összsúly/1991	Összsúly változás 2000/1991	Összsúly/2000-reggel	Összsúly/1991 reggel	Összsúly változás 2000/1991-reggel	Menetidő (perc)	Összsúly/menetidő
1	Szeged-Szóreg	~5500	10	84	5	72	161,4	172,8	93,4	51,2	58,6	87,4	9	5,69
2	Szeged-Kiskundorozsma	~9700	7	55	3	130	188,0	190,8	98,5	60,2	66,2	90,9	17	3,54
3	Szeged-Tápé	~5500	5	0	0	87	87,0	92,0	94,6	25,0	24,0	104,2	16	1,56
4	Algyő	5866	11	89	9	0	97,4	92,8	105,0	21,0	24,6	85,4	15	1,40
5	Sándorfalva	7807	15	56	0	0	56,0	47,0	119,1	20,0	15,0	133,3	15	1,33
6	Deszk	3239	13	47	5	0	52,4	61,8	84,8	18,2	21,6	84,3	16	1,14
7	Domaszék	4169	11	40	0	0	39,8	32,8	121,3	12,6	10,0	126,0	14	0,90
8	Szeged-Gyálárét	1123	7	0	0	59	59,0	63,0	93,7	16,0	16,0	100,0	20	0,80
9	Szatymaz	4280	14	25	21	0	46,0	33,0	139,4	15,0	14,0	107,1	20	0,75
10	Hódmezővásárhely	49386	24	91	19	0	109,7	66,8	164,2	18,8	15,4	122,1	28	0,67
11	Szeged-Szentmihálytelek	~2500	7	0	0	46	46,0	51,0	90,2	12,0	16,0	75,0	20	0,60
12	Szeged-Sziksós	212	10	26	0	8	34,0	37,0	91,9	12,0	12,0	100,0	22	0,55
13	Mórahalom	5474	21	43	0	0	43,0	48,0	89,6	13,0	14,0	92,9	25	0,52
14	Klárafalva	485	20	39	0	0	39,0	38,0	102,6	11,0	11,0	100,0	22	0,50
15	Balástya	3667	23	34	6	0	40,0	37,6	106,4	12,4	11,4	108,8	28	0,44
16	Ferencszállás	659	23	39	0	0	39,0	38,0	102,6	11,0	11,0	100,0	25	0,44
17	Kistelek	7493	29	34	22	0	55,6	50,2	110,8	13,6	12,6	107,9	35	0,39
18	Kiszombor	4174	29	39	7	0	46,2	49,4	93,5	12,6	13,8	91,3	33	0,38
19	Újszentiván	1653	14	24	0	0	24,0	24,0	100,0	8,0	8,0	100,0	21	0,38
20	Makó	25806	34	43	5	0	48,4	56,4	85,8	14,2	17,8	79,8	40	0,36
21	Zsombó	3236	16	32	0	0	32,0	25,0	128,0	10,0	9,0	111,1	30	0,33
22	Röszke	3170	11	25	1	0	26,2	26,0	100,8	8,0	7,0	114,3	25	0,32
23	Bordány	3147	18	34	0	0	34,0	31,0	109,7	10,0	8,0	125,0	35	0,29
24	Ásotthalom	4382	32	29	0	0	29,0	25,0	116,0	10,0	7,0	142,9	40	0,25
25	Tiszasziget	1638	16	22	0	0	22,0	22,0	100,0	6,0	6,0	100,0	25	0,24
26	Zákányszék	2805	22	22	0	0	22,0	21,0	104,8	8,0	8,0	100,0	35	0,23
27	Ópusztaszer	2294	33	19	0	0	19,0	18,0	105,6	6,0	4,0	150,0	30	0,20

13. táblázat. A Szeged környéki települések tömegközlekedésének néhány adata (1991/2000).

Forrás: Hivatalos menetrendek

(A dőlt betűvel szedett települések népessége fogyott 1990 és 2001 között.)

A két város elérhetősége tekintetében az egyes közlekedési ágak arányai jelentősen eltérnek. Itt most csak azokra a településeket tekintettük, ahol az összecsúly/menetidő mutató elérte a 0,2-es értéket, ezek azok a települések, amelyekkel eléggé intenzív a nagyvárosok tömegközlekedési kapcsolata ahhoz, hogy ez egyáltalán lehetővé tegye a szuburbanizációt, legalábbis közlekedési szempontból. Mindkét város környékén a helyközi buszok a meghatározóak, az összecsúly 66 (Szeged), és 62 (Debrecen) százalékát e közlekedési ág adja. Ugyanakkor a vasút szerepe Szeged

környékén elhanyagolható (7%-a az összsúlynak), csak Kistelek és Szatymaz esetében említésre méltó. Ezzel szemben Debrecen környékén a vasút 28%-ot ad az összsúlyból és a 100-as vasúti fővonalon (Püspökladány-Kaba-Hajdúszoboszló-Ebes, illetve Hajdúhadház-Téglás-Újfehértó), de a létavértesi vonal több, településén, valamint, Nyíradonynál és Balmazújvárosnál is említésre méltó. A helyi buszok szerepe is különböző, bár mindkét városkörnyéken megközelítőleg azonos, 5, illetve 4 településrészt érintenek. Igaz, Szeged esetében ezek össznépessége mintegy 23.000, Debrecennél pedig 12.000 fő, s Szegednél köztük négy, egykor önálló település található, Debrecennél pedig csak egy. Ezzel együtt Szeged környékén az összsúly 27, Debrecennél 10%-át adják a helyijáratos buszok.

A legmagasabb járatszámok mindkét nagyváros környékén azokban a csatolt településeken vannak, ahová helyi buszok (is) járnak (Kiskundorozsma, Szőreg, Tápé, illetve Józsa) (12. táblázat, 13. táblázat). Ehhez zárkózik fel Hódmezővásárhely, illetve Hajdúszoboszló, mindkettő relatíve nagy népességű város, sokoldalú, intenzív kapcsolatokkal rendelkezik a megyeszékhelye felé. Szeged közelében ezeket csak Algyő követi, mely települést ugyanúgy Szegedhez csatolták, mint a fentebb említetteket, ám 1998-tól ismét önálló, ugyanakkor a buszok járatszáma ezzel nem csökkent. Debrecennél viszont a legközelebbi önálló települések (Ebes, Hajdúsámson, Mikepércs) is felzárkóznak a legjobbak mögé.

Ugyancsak eltérőek a két város környékén a járatszámok 1991 után bekövetkezett változásai is. Amíg Debrecen környékén mindenhol nőtt a járatok összsúlya, addig Szeged környékén tíz esetben fordult elő csökkenés. Szeged térségében elsősorban a csatolt településekre indult kevesebb járat, mint tíz éve, emellett a Szeged-Makó vonal említendő, ám itt az összsúly csökkenésének részben az az oka, hogy bár a járatszám nem változott, jóval kisebb kapacitású vonatokat indít érrefelé a MÁV. 10% feletti járat-összsúly növekedés Szeged környékén hét, Debrecennél 23 helyen történt.

A legnagyobb járatszámok Szeged környékén a csatolt településekre jellemzőek, ám e községek a városból kiköltözők kis részének jelentenek csak célterületet, sőt Szőreg és Tápé esetében nehéz is szuburbanizációról beszélni, hiszen teljesen egybeépültek Szegeddel. Kiskundorozsmára a roma népesség relatíve magas aránya miatt költöznek kevesebben, Algyón pedig csak az önállósá válás után indult meg az új házhelyek kijelölése. Ugyanakkor a leggyorsabb járatszám-növekedés Hódmezővásárhelyen kívül (ahova az ország kevés magán-busztársaságának egyike, a Hód-Mező szállítja az utasok jelentős részét) éppen azokra a településekre volt

jellemző, ahová a legtöbben költöztek ki (Sándorfalva, Szatymaz, Zsombó, Domaszék). A TISZA VOLÁN tehát, úgy tűnik, követi járatszámainak változásával a szuburbanizációs folyamatokkal együtt járó igénynövekedést. Debrecen környékén a legnagyobb járatszám növekedés a kissé távolabbi, nagyobb népességű településeket érintette leginkább (Hajdúdorog, Balmazújváros, Téglás, Nyíradony). Azokat a településeket, ahol a szuburbanizáció jelentős, vagy már korábban is magas járatszám jellemezte (Józsa, Mikepércs), vagy pedig gyors, esetenként extrém gyors járatszám növekedés (Ebes, Bocskai kert, Hajdúsámson). Az is előfordul, mint pl. Józsa esetében, hogy az összességében csekély járat-összsúly növekedés teljes egészében a reggeli órákra koncentrálódik, csökkentve az ekkori zsúfoltságot. Mivel a tömegközlekedés minősége jelentős részben a járatszámoktól és a menetidőtől függ, így a járat-összsúly/menetidő hányados egy értékben jellemezheti ezt. E mutató tekintetében azonban míg a Debrecen környéki kiköltözésekkel legjobban érintett települések az élmezőnyben vannak, addig a Szeged környékiek jóval szórtabban helyezkednek el.

5.4. A lakóhelyi szuburbanizáció mérése indexekkel

A szuburbanizáció pontosabb, egzaktabb vizsgálata gyakran komoly nehézségekbe ütközik. Nehézséget jelent egyrészt azon települések elhatárolása, amelyeket érint e folyamat (azaz mindazoknak a közép- és nagyvárosoknak a lehatárolása, ahol megfigyelhető a szuburbanizáció, illetve azoknak a községeknek lehatárolása, ahová e városokból kiköltözik a népesség), illetve a szuburbanizáció sebességének, erősségének mérése, hiszen a legegyszerűbbnek tűnő mérési mód, a kiköltözők pontos számbavétele az adathiány miatt lehetetlen. Az is kiderült az előzőekben, hogy a szuburbanizáció különböző mutatókkal való mérése az ország egész területére nézve teljesen egzaktan szintén nem lehetséges. A vándorlási egyenleg, a tényleges szaporodás önmagában nem elegendő, s azoknak a mutatóknak nagyobbik részéről, amelyekkel pontosíthatók az adatok kiderült, hogy a regionális differenciáltságuk legalább akkora, mint a régió belüli, így országos vizsgálatra – úgy tűnik – alkalmatlanok.

Az azonban elképzelhető, hogy e mutatók valamely kombinációja segítségével mérhetővé válik a szuburbanizáció. Ugyanis sok esetben kiderült, hogy a városkörnyéki, potenciálisan szuburbanizálódó települések az egyes mutatóknál jó értéket értek el, ám más nem városkörnyéki települések is ebbe a kategóriába kerültek. Ugyanakkor ezek a

nem városkörnyéki települések a különböző mutatók esetében mások és mások (roma népességű települések, aprófalvak, turisztikai célpontok, Északkelet-alföldi periférikus községek, Nyugat-dunántúli városok, stb.), így elképzelhető, hogy ha a mutatók értékeit valamilyen módszerrel kombináljuk, akkor ezek a „hol jó, hol rossz” települések kihullnak a szitán, s a városkörnyéki települések, melyek minden mutatónál magas értékkel rendelkeznek, kiszűrhetők. Egy potenciális kombinációt során nyolc mutatót (népességszám-változás ezrelékben, népességszám-változás abszolút számban, vándorlási egyenleg, lakásépítés, vállalkozói aktivitás, személyautók száma, jövedelem és nem-aktív mutató) vettünk figyelembe, mindegyik esetében sorba rendeztük a településeket és a megfelelő decilisekbe tartozó települések pontokat kaptak a következő módon:

Decilis	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Pont	1	2	4	6	9	12	16	20	25	30

Az adott mutató legkedvezőbb értékkel rendelkező települései kaptak kevesebb, a kedvezőtlenek több pontot. Végül az egyes mutatók esetében kapott pontokat településenként összegeztük. A cél ezzel a módszerrel az volt, hogy azok a települések rendelkezzenek összesítésben kevés ponttal, amelyek minden mutató esetében kedvező értékekkel rendelkeznek, azok, amelyek csak néhánynál, azok ne. Így a városkörnyéki települések, amelyek tapasztalataink szerint minden vizsgált mutató esetében kedvező értékekkel rendelkeznek, összesítésben alacsony pontszámot kell, hogy kapjanak. A kapott pontszámokat bemutató *13. ábra* szerint a nagyvárosok környékén alacsony pontszámú települések sorjázna, s a mikroregionális különbségek is egybecsengenek a későbbi eredményekkel (pl. Szombathely környékén Vép és Torony kapott magasabb pontértékeket, s oda tényleg nem is költöznek a szombathelyiek). Ám a városkörnyéki települések mellett számos más település, így idegenforgalmi települések (Balaton-part, Harkány, Bük, Berekfürdő), aprófalvak (Sima, Ispánk) és számos nyugat-dunántúli község, kisváros is alacsony összpontszámot kapott, másrészt az alföldi és az észak-magyarországi nagyvárosok körüli dinamikus zóna néhány mutató regionális eltéréseit némileg követve a valóságnál kisebbnek adódott. Így az derült ki, hogy e kombinációk sem adnak teljesen meggyőző eredményt, a szuburbanizáció lehatárolása pusztán statisztikai mutatók, vagy ezek kombinációja használatával országos szinten nem

lehetséges. Ugyanakkor az elképzelhető, hogy egy régió, esetleg megyén belül használhatóak e mutatók a szuburbanizáció mérésére, hiszen így a regionális szinten jelentkező egyenlőtlenségek zavaró hatása kiküszöbölhető.

Emiatt egy konkrét megye, Fejér példáján kíséreltünk meg egy elméleti megközelítést adni arra vonatkozólag, hogy miként határolhatóak le azok a települések, amelyek potenciális célterületei a szuburbanizációnak. Mivel a szuburbanizáció, mint folyamat pontos mérése a jelenleg rendelkezésre álló adatok mellett lehetetlen (egy országos méretű felmérés esetében mindenképp), így az empirikus kutatási eredmények kiegészítéséhez hasznos információkat nyújthatnak az efféle elméleti megközelítések is.

A vizsgált területet ez esetben Fejér megye⁸ képezte. Fejér köztudottan az ország egyik legdinamikusabban fejlődő megyéje, Székesfehérvár és térsége az egyik legsikeresebb régiója a kilencvenes évek Magyarországnak, emellett két fő közlekedési-dinamizációs tengely (M1, M7) is áthalad a megyén. Dunaújváros a „szocialista városok” közül az egyik legsikeresebben vészelte át a rendszerváltás nehézségeit, s végül a Velencei-tó térsége az ország egyik kiemelt idegenforgalmi területe. Ugyanakkor a megyén belüli területi különbségek mégis igen számottevőek. Fejér déli része, a Sárbogárdi és részben az Enyingi kistérség tipikus belső perifériák, gazdasági, életszínvonalbeli mutatóik jelentősen elmaradnak a megye északi részétől.

Fejér megye az országban megfigyelhető szuburbanizációs folyamat szempontjából is speciális helyzetű. Mindkét megyei jogú városa körül kialakultak dinamikus zónák, Székesfehérvár esetében a város mérete és gazdasági ereje önmagában is elegendő magyarázó erő, ugyanakkor Dunaújvárosnál pedig a megfelelő gazdasági helyzet egy kedvezőtlen lakókörnyezettel párosul, ezzel gerjesztve a városból a környékére való kiköltözést. Emellett a megyén kívüli Budapest és Tatabánya „szuburbanizációs zónája” is átnyúlik néhány település erejéig Fejér megyébe. A vizsgált városok körét képezte még Oroszlány, Paks, Siófok és Várpalota is, ám e települések hatása a szuburbanizáció szempontjából elhanyagolható, vagy bizonytalan, és e bizonytalan hatás is csak egy-egy településre (pl. Várpalota – Nádasdladány, Oroszlány – Pusztavám) terjed ki.

E fejezet célja egy elméleti, komplex, ún. „szuburbanizációs mutató” készítése volt, s gyakorlati alkalmazhatóságának vizsgálata egy konkrét mintaterület esetében. E

⁸ A vizsgálatba bevettük Szárliget községet is, amelyet 2001-ben Komárom-Esztergom megyéhez csatoltak, ám mivel az adatok 1995-2000 közöttiek, így a községet Fejér megye részeként kezeltük. Az időközben önállóvá vált Zichyújfalu, Óbarok és Daruszentmiklós községek adatait nem vettük külön figyelembe.

mutató elkészítése nem volt előzmény nélküli (IZSÁK É. 1999), azonban az itt használt mutatórendszer némileg bővebb, s újabb elemeket is tartalmaz. Érdeemes lehet esetleg a mutatórendszer további bővítése is. A vizsgált terület összes településére vonatkozóan hat mutató értékeinek felhasználásával készült. E mutatók a következők voltak:

1. Lakónépesség változása 1995-2000, ezrelékben
2. Vándorlási egyenleg, 1995-2000, ezrelékben
3. A lakásállomány változása 1995-2000, százalékban
4. A száz főre jutó személygépkocsik száma, 2000
5. Az egy főre jutó adóköteles jövedelem, 1998
6. A „nem aktív mutató” (ld. korábban), 1998

Felmerült még két további mutató, a 100 főre jutó vállalkozások száma és a személygépkocsik számának változása is, ám e mutatóktól részben az országos tapasztalatok, részben a konkrét megyén belüli vizsgálatok alapján végül eltekintettünk. A hat mutató értékeinek összehasonlíthatósága szempontjából a településsor értékein egységnormálást⁹ hajtottunk végre, majd a „szuburbanizációs mutató” e hat adatsor adatainak számtani átlagának százszorosaként keletkezett. A mutató értékei elméletileg 0 és 100 között lehetségesek, az előbbi abban az esetben, ha az adott település értéke minden figyelembe vett mutató esetében a legkedvezőtlenebb, az utóbbi esetben pedig a legkedvezőbb a vizsgált települések között.

Természetesen a vizsgált mutatók egyike sem alkalmas önmagában arra, hogy általa a szuburbanizáció jelenségét mérhessük. Többek között az egy főre jutó adóköteles jövedelem települési differenciáinak regionális, a személyautó-ellátottságnak településszerkezeti összetevője is van. A lakásépítés dinamizmusa a korábbi lakásállomány minőségétől és az etnikai szerkezettől is függ, a népesség-változást pedig a bevándorlás mellett a természetes szaporodás is befolyásolja. Azonban minden vizsgált mutató esetében kedvező értékekkel rendelkeznek a városkörnyéki települések, s e mutatók eredőjeként vélhetően kiszűrhetőek a szuburbanizáció által dinamizált települések.

A vizsgált települések közül Székesfehérvárt és Dunaújvárost kivettük, hiszen e városok a kiköltöző népesség kibocsátóiként és nem befogadóiként jöttek számításba. A

⁹ A mutató alapján legjobb értékkel rendelkező település 1-es, a legrosszabb 0-s értéket kapott, s a többi település eloszlása pedig megfelelt eredeti eloszlásuknak.

népességüket leggyorsabban növelő települések Székesfehérvár és Dunaújváros tágabb környékén, valamint a megye keleti, Budapesthez közeli részén találhatóak (14. ábra). A legnagyobb vándorlási egyenleg esetében szintén a két megyei jogú város környéke, valamint a Velencei-tó emelkedik ki, de a megye minden részén szétszórva is található egy-egy dinamikus település (15. ábra). A lakásállomány változása az előzőeket követi, ám Bicske környékén is található egy kisebb, dinamikus zóna (Bicske, Bodmér, Felcsút, Újbarok) (16. ábra).

A személygépkocsi-ellátottságot tekintve kevésbé emelkedik ki a megyeszékhely térsége, ehelyett Mór és Dunaújváros környéke, Kelet-Fejér és a Velencei-tó rendelkezik a legmagasabb értékekkel (17. ábra). A legmagasabb egy főre jutó SZJA-alappal rendelkező települések egy markáns ÉNY-DK irányú vonalba rendeződtek Mór-Székesfehérvár-Velencei-tó-Dunaújváros vonalban (18. ábra). Végül a nem-aktív mutató vonatkozásában éles észak-dél ellentét figyelhető meg, Mór-Csákvár-Bicske térségének helyzete a legjobb, Székesfehérvár és Dunaújváros csak valamivel átlag feletti (19. ábra). A vizsgált hat mutató csak részben mutatott hasonló területi képet. Székesfehérvár és Dunaújváros térsége, valamint a megye keleti területei a legtöbb tényező esetében igen jó értékekkel rendelkeztek, ugyanakkor Mór, Csákvár, illetve Bicske térsége csak néhány mutató vonatkozásában került a legjobbak közé. Így érdekes lehet, hogy a hat mutató eredőjeként származtatott komplex „szuburbanizációs index” milyen területi képet ad.

A komplex szuburbanizációs mutató területi differenciáit a 20. ábra mutatja. Úgy tűnik, hogy Fejér megye esetében e komplex mutató használható a szuburbanizáció elméleti becslésére, legalábbis azon területek pontos lehatárolására, amelyek dinamikusak, városkörnyékiek és rendelkeznek mindazon tulajdonságokkal, amelyek a szuburbanizáció kísérőjelenségei. Ugyanakkor arról semmit sem tudunk, hogy a bevándorlás e településekre honnan származik.

A területi különbségek a komplex mutató esetében élesen kirajzolódnak. A legkedvezőbb helyzetű térségek öt „zónát” alkotnak. Székesfehérvár szomszédságában helyezkedik el a két legnagyobb dinamikus térség. Az egyik zóna a város északi és nyugati peremén helyezkedik el (Szabadbattyán, Úrhida, Moha, Sárkeresztes, stb., az utóbbi három a megye hat legdinamikusabb települése között van a komplex mutató szerint), a – későbbiekben ismertetendő - konkrét empirikus vizsgálatok itt ténylegesen is bizonyították a szuburbanizáció létét. A városból kiköltözők mellett a Székesfehérvártól relatíve messzebb lévő településekre az ország távolabbi vidékeiről is

történik beköltözés. Az egyetlen kivétel a zóna északnyugati szélén fekvő Bakonykúti, ahol egyes mutatók (személygépkocsi-ellátottság, nemaktív- mutató) magas értékét a nagyon kis népességszám (alig 100 fős törpefalu) okozza.

A másik zóna a megyeszékhelytől keletre a Velencei-tó körül található. Itt a zóna dinamizmusát – különösen a Székesfehérvártól távolabbi területeken – az országosan is kiemelkedő idegenforgalmi funkció okozza, és nem elsősorban a Székesfehérvárról való kiköltözés. A legdinamikusabb települések közül itt található Sukoró és Velence az első hatból, valamint Gárdony városa is. Összességében Sukoró bizonyult a második legdinamikusabb településnek. E téren a „szuburbanizációs mutató” finomítása, illetve konkrét empirikus vizsgálatok szükségesek. A harmadik – ám még mindig jelentős - dinamikus zóna Dunaújvárost övezi félkörívszerűen. Öt település található itt: Kulcs, Rácalmás, Nagyvenyim, Baracs és Kisapostag. A hasonló nagyságrendű településeknél ritka az ennyire teljes szuburbanizációs zóna, és a megye legkedvezőbb komplex mutatóval rendelkező települése (Kulcs) is e zónában található. Az utolsó két csoport már csak jóindulattal nevezhető zónának, az egyikbe Etyek, Martonvásár és Tordas került, e települések fekszenek közúton Fejér megyéből a legközelebb Budapesthez, a főváros hatása itt már érvényesül, s természetesen e dinamikus zóna a megyehatáron túl, Pest megyében teljesedik ki. Végül a legjobb kategóriába került a megye északnyugati területén Mór, Pusztavám és Csókakő, melyek a 81-es út mentén Söréden, Magyaralmáson keresztül kapcsolódnak a székesfehérvári zónához, elsősorban kedvező jövedelmi viszonyaik (SZJA, gépkocsi, nem aktív mutató) következtében.

A második legkedvezőbb kategóriába elsősorban a legfontosabb főútvonalak (M1, M7, 6-os út) mellett fekvő települések kerültek, valamint a Székesfehérvár – Mór zóna számos községe. Tatabánya dinamizáló hatása e modell alapján kevésbé szembeötlő, bár két településre (Szár, Szárliget) hatása nyilvánvaló, de e falvak adatai nem különülnek el látványosan a M1-es menti – átlag feletti mutatóval rendelkező – térségtől.

A legkedvezőtlenebb mutatókkal - néhány kisebb községtől eltekintve - kizárólag Fejér megye déli részén elhelyezkedő települések rendelkeznek. Ott viszont e települések összefüggő régiót képeznek, mindössze Lajoskomárom mutatói kedvezőbbek valamivel, de azok is csak a következő kategória legalsó értékeivel rendelkeznek. Ezt az összefüggő zónát még Enying és Sárbogárd városok sem szakítják meg, mutatóik ugyanolyan kedvezőtlenek, mint a környező községeké.

E „komplex szuburbanizációs mutató” képzési módszere Fejér megyében alkalmasnak bizonyult a szuburbanizáció modellezésére. Ugyanakkor területi kiterjesztése nem lehetséges, ahhoz másfajta módszer látszik szükségesnek. A módszer hiányossága, hogy csak arra alkalmas, hogy a vándorlásból növekvő népességű, kedvező jövedelmi viszonyú településeket kiszűrje. Ilyen települések pedig, - mint a Velencei-tó példája mutatja - nem csak a nagyvárosok környékén, nem csak a szuburbanizáció következtében lehetnek. Ha a mutatórendszerbe beépítjük a városoktól vett távolságokat is, kontrollként használhatjuk az előzőekben leírt mutatórendszer tesztelésére. Egy központi város hatása a településekre nem csak a távolságtól, hanem a központi város népességétől is függ, így célszerűnek látszott a települések (potenciális szuburbanizációs) központokhoz viszonyított helyzetét gravitációs modellek segítségével jellemezni.

E számításnál a környék 20.000 főnél népesebb településeit vettük figyelembe központként, és gravitációs modell segítségével számítottunk elméleti vonzásértékeket. A modellszámításnál a központok tömegeként a számos lehetőség (pl. ellátó intézmények száma, a városok költségvetése, stb.) közül a népességszámot tekintettük (1999. jan. 1-i lakónépesség). A városok és a vonzott települések távolságát a településközpontok közötti legrövidebb közúton mért távolsággal fejeztük ki. Erre azért volt szükség, mert a központok megközelíthetőségében ma már a közúti közlekedésnek van elsődleges szerepe. (Az egyes központokhoz vezető legrövidebb utat autóatlasz segítségével határoztuk meg, az 1999. évi közforgalmú úthálózatot alapul véve.)

A távolság hatványkitevőjének kiválasztása mindig a vizsgált probléma függvénye, alapvetően tehát célszerűségi szempontok határozzák meg. A gyakorlatban a kitevő választását az adja meg, hogy mekkora az egységnyi területre jutó központok száma, illetve, hogy a mekkora a központok tömegének a szóródása. Jelen vizsgálatban akár a korábbi hasonló jellegű alföldi városok vonzáskörzetének meghatározásakor is a távolság köbének figyelembe vétele mellett döntöttünk (BAJMÓCY P. - KISS J. 2001).

A vártnak megfelelően a Székesfehérvár és Dunaújváros környéki települések kapták a legmagasabb gravitációs indexeket, emellett a megye keleti peremén Budapest, északon pedig Tatabánya hatása jelenik meg. A többi vizsgált kisebb központ (Paks, Oroszlány, Várpalota, Siófok) hatása nem mutatható ki (21. ábra). Mór térségének és a Velencei-tó déli, keleti területeinek települései a szuburbanizációs index alacsony, a gravitációs index átlagos értékeivel rendelkeznek, Dél-Fejérben viszont mindkét mutató értéke alacsony. A két index közötti korreláció közepesen erős (+0,61).

A két index - egységnormálás utáni – átlagát „korrigált szuburbanizációs mutatónak” nevezhetjük. E mutató szerencsésen egyesíti a szuburbanizációs és gravitációs indexek tulajdonságait. Legmagasabb értékekkel Székesfehérvár és Dunaújváros környékén, Budapest vonzásában, a Velencei-tó nyugati területén és Tatabánya közelében (Szárliget) rendelkezik. Dél-Fejér ugyanakkor homogén módon a leggyengébb kategóriába került (22. ábra). E módszerek kombinációjával a szuburbanizáció elméletileg jól közelíthető, de úgy tűnik, válaszolva arra a szuburbanizációs elméleteknél nyitva hagyott kérdésre, hogy a statisztikai lehatárolási módszer, a statisztikai definíció sem használható teljes biztonsággal a hazai vidéki szuburbanizációnál. Ennek oka, hogy a definícióban szereplő három feltétel közül az első kettő (városkörnyéki és dinamikus település) modellezhető, ám annak eldöntésére, hogy kifelé irányuló mozgás megfigyelhető-e csak konkrét, az egyes településekre kiterjedő empirikus vizsgálat, önkormányzati, vagy lakossági felmérés adhat választ.

6. Szuburbanizáció az önkormányzatok szemszögéből

6.1. Az önkormányzati kérdőívek megoszlása

A szuburbanizáció egyik legfontosabb szereplője a helyi önkormányzatok, hiszen ők is biztosíthatják a kiköltözésekhez a területet, meghatározva ezzel a szuburbanizáció sebességét. Így e fejezetben az ország vidéki nagyvárosainak környékén fekvő települések önkormányzatainak véleményét foglaljuk össze a szuburbanizációval kapcsolatban. Az előzetes vizsgálatok során 345 városkörnyéki település került kiválasztásra vándorlási egyenlegük és fekvésük alapján, melyek önkormányzatához 2001 tavaszán kérdőívet juttattunk el (a Budapest környéki települések nem kerültek a kutatásba). A 345 település közé bekerült néhány olyan község is, amelyek ugyan vándorlási egyenlegük alapján nem tűntek szuburbanizációs célterületnek, de mivel a környező települések mindegyike a vizsgálatba került, így – a területi folytonosság elvét is megőrizve – ezeknek is küldtünk kérdőívet. A cél egyébként is az volt, hogy a települési önkormányzatok lehetséges legszélesebb köréhez juttassuk el a kérdőívet, ne mi döntsük el előre, hogy hol jellemzőek szuburbanizációs folyamatok, ezzel kapcsolatos jelenségek, e kérdés eldöntését a nagy helyismerettel rendelkező önkormányzatokra bíztuk. Ugyanakkor kimaradtak a vizsgálatból a nagyvárosokhoz tartozó nem önálló települések, egyéb belterületek, stb., melyek szintén jelentős területei lehetnek a szuburbanizációnak (TÍMÁR J. 1994, BECSEI J. 1999) (14. táblázat). Az önkormányzatok a kérdőívek kerekén kétharmadát (230 darab) küldték vissza (23. ábra). A kérdőíveket az önkormányzatoknak címeztük, a válaszokat polgármesterek, jegyzők, illetve különböző előadók töltötték ki. A válaszok tehát egy-egy, a település problémáit jól ismerő ember véleményét fejezik ki, ám az ezekből számított adatok ezzel együtt is csak tájékoztató jellegűek.

Sor-szám	Városkörnyék	Megye	Kérdőívek száma	Visszaküldött kérdőívek száma
1	Dunaújváros	FEJ	5	5
2	Székesfehérvár	FEJ	23	12
3	Ajka	VES	4	4
4	Pápa	VES	3	3
5	Veszprém	VES	15	10
6	Esztergom	KOE	1	1
7	Oroszlány	KOE	3	2
8	Tatabánya	KOE	6	6
9	Győr	GMS	31	24
10	Mosonmagyaróvár	GMS	5	4
11	Sopron	GMS	5	2
12	Szombathely	VAS	22	17
13	Nagykanizsa	ZAL	9	5
14	Zalaegerszeg	ZAL	12	3
15	Kaposvár	SOM	27	17
16	Mohács	BAR	1	1
17	Pécs	BAR	28	12
18	Szekszárd	TOL	7	5
19	Baja	BKK	4	3
20	Kecskemét	BKK	6	5
21	Hódmezővásárhely	CSN	1	0
22	Makó	CSN	1	1
23	Szeged	CSN	18	13
24	Békéscsaba	BEK	5	4
25	Szolnok	JNS	9	6
26	Debrecen	HBH	15	5
27	Mátészalka	SSB	2	2
28	Nyíregyháza	SSB	10	7
29	Kazincbarcika	BAZ	1	1
30	Miskolc	BAZ	24	16
31	Sátoraljaújhely	BAZ	4	3
32	Tiszaújváros	BAZ	8	4
33	Eger	HEV	12	11
34	Gyöngyös	HEV	8	6
35	Balassagyarmat	NOG	3	3
36	Salgótarján	NOG	7	7
	Összesen		345	230

14. táblázat. Az önkormányzati kérdőívek területi megoszlása városkörnyékek szerint
 Forrás. Saját kérdőíves felmérés, 2001.

A vizsgált 345 településen 1995-ben 490 ezer, 2000-ben 508 ezer ember élt, miközben mintegy 9.000 fővel csökkent a települések népessége a természetes fogyás

miatt, addig ez idő alatt csaknem 27.000 fős vándorlási nyereséget könyvelhettek el. A 345 település között 6 kisváros található (Felsőzsolca, Mórahalom, Pannonhalma, Polgárdi, Szentlőrinc és Vámospércs), a többi község. Népeségük a több mint 10.000 fős Hajdúsámsontól az alig 50 fős Somogy megyei Patcáig terjed. A felsorolt városi központok köre talán meglepő lehet, de ismét hangsúlyozzuk, minél bővebbre akartuk vonni a kezdeti kört, hogy azután az önkormányzatok „húzzák ki” a nem oda illőket.

A továbbiakban a visszaküldött 230 önkormányzati kérdőív legfontosabb eredményeit elemeztük, a kérdőívet a *2. mellékletben* csatoltuk. E fejezetben az adatokat legtöbbször regionális szinten adjuk meg, hiszen megyei, vagy városkörnyéki szinten, az alacsony elemszám miatt gyakran torz adatok jönnének ki.

6.2. A szuburbanizáció megítélése az önkormányzatok szemszögéből

A vizsgált települések (tehát az a 230, ahonnan visszaérkezett a kérdőív) 16%-ából jellemző ma is a tendenciaszerű elköltözés valamely másik, konkrét településre, 72%-ából nem (a többi esetben nem volt értékelhető válasz erre a kérdésre). Számottevő regionális eltérés ez esetben nem tapasztalható. Azokból a településekből, ahonnan jellemző az elköltözés, szinte kizárólagosan a közeli városba költöznek az emberek, néhány esetben fordult csak elő, hogy a közeli város más, kisebb városokkal is osztozik.

A tendenciaszerű beköltözés ugyanakkor azok közül a települések közül, ahol érdemben válaszoltak a kérdésre (94%), 57%-nál volt jellemző. E tekintetben azonban jelentős regionális különbségek mutatkoznak, a Dél-Alföldön 80, a Közép-Dunántúlon 68, ugyanakkor az Észak-Alföldön 47, a Dél-Dunántúlon a települések 42%-a szerint van jelentős beköltözés a településre. A beköltözés forrásterületének az esetek elsősorban többségében (90% felett) a közeli nagyvárost is megjelölték (legtöbbször csak azt), emellett megjelent néhány közeli egyéb város, valamint néhány esetben a közeli (de a várostól távolabbi falvak), valamint a nyugati határszél közelében Ausztria, Németország is. Végül konkrétan rákérdezve, hogy jellemző-e a beköltözés a közeli nagyvárosból a vizsgált települések esetében már 69%-nál volt igenlő a válasz.¹⁰ A válaszok regionális eloszlása meglepően kis szórást mutat e kérdésben (*15. táblázat*). E települések jelenthetik a lakóhelyi szuburbanizáció célterületeit. Az adatokkal

¹⁰ Azaz néhányan, akiknek spontán módon „nem jutott eszébe” a közeli nagyváros, a konkrét rákérdezés esetében jelezték, hogy költöznek ki onnan a településükbe.

természetesen óvatosan kell bánni, ezért is mondható, hogy jelentős eltérés nem mutatható ki a régiók között.

Régió	Visszaküldött kérdőívek száma	Válaszadók száma	Igen válaszok aránya (%)
Közép-Dunántúl	43	43	74
Nyugat-Dunántúl	55	54	69
Dél-Dunántúl	35	35	60
Dél-Alföld	26	26	73
Észak-Alföld	20	20	70
Észak-Magyarország	51	50	70
Összesen	230	228	69

15. táblázat. A „Jellemző-e a beköltözés a településre a szomszédos nagyvárosból?” kérdésre adott válaszok regionális megoszlása.

Forrás: saját kérdőíves felmérés, 2001

A nagyvárosaink környékén fekvő, ám közigazgatási önállósággal nem rendelkező települések, településrészek mivel önálló önkormányzattal nem rendelkeznek, így önkormányzati kérdőívek kitöltésére sem volt lehetőség. Ugyanakkor figyelemre méltó, hogy –mivel egyes településrészek valamely környékbeli, egyébként önálló településhez tartoznak-, így az önkormányzati kérdőívek válaszai alapján kiderült, hogy a Szolnok melletti Zagyvarékason a kedvező forgalmi helyzetű Vasúti-Újtelepre irányul a kiköltözés 80, Helvéción a Kecskeméthez legközelebb eső Szabó Sándor telepre a 70%-a. A Szeged melletti Zsombón a kiköltözések 35%-a külterületre, igaz leginkább annak a közvetlenül a belterület melletti részeire történik. Zsombón a külterület ezen része már utcásítva van, a belterülethez csatolása csak idő kérdése (6. kép). Az is igaz azonban, hogy az önkormányzatok gyakran (20-30 esetben) a központi belterületet a falu központjával azonosították, így nem a központi belterülethez tartozónak vélték a községszéli új utcákat is, emiatt itt pontosabb adatok nem számíthatóak. Így egyáltalán nem véletlen, hogy - a későbbiekben ismertetett - lakossági felmérésünk kérdőíveinek 18%-a központi városok közigazgatási területén belülről származik, s ez az arány Békéscsaba esetében 65% (Fényes, Gerla, Mezőmgyer), Kecskeméten 44% (Hetényegyháza, Kadafalva, Katonatelep), Veszprémben 41%

(Gyulafirátót, Kádárta), Debrecennél 33% (Józsa), Zalaegerszegnél pedig 32% (Andráshida, Csácsbozsok, Neszele). Az egyik legtipikusabb ilyen példa a Debrecen melletti Józsa esete, melynek térbeli növekedését a 24. és a 25. ábrák mutatják.

A kiköltözések időpontja meglehetősen szórt, egyes településeken már az 1980-as évek második felében megindult (pl. Dunaújváros, Szombathely, Miskolc, Eger környéke), a legtöbb esetben azonban a kiköltözések kezdete az 1990-es évekre, azon belül is 1995-1997 közöttre tehető. A legerősebb kiköltözés tekintetében szintén két hullám állapítható meg. Néhány településen ez a rendszerváltozást közvetlenül megelőző években volt, ide tartozik számos Miskolc, Tiszaújváros, Kazincbarcika, Dunaújváros és Tatabánya melletti település, de a Békéscsabához közeli Telekgerendás és a Szombathely melletti Torony is. Nem nehéz megállapítani, hogy elsősorban iparvárosok közelében csúcsosodott ki ekkor ez a folyamat. A második nagy hullám egységesen, minden jelentősebb város körül 1998-1999-ben kezdődött és 2001-ben (a felmérés időpontjában) is tartott. A kiköltözés jelenleg településenként átlagosan 8-10 családot érint évente, igaz, azok közül a települések közül, ahová költöznek, a legtöbb esetben évente 1-4, illetve 5-9 család érkezik, de jellemző még a 10-19 család is (27 esetben), illetve a 20-29 (10 esetben). A legtöbben a Dunaújváros melletti Baracsra, Rácalmásra és Nagyvenyimre, a Szeged környéki Domaszékre és Sándorfalvára, a Debrecen melletti Bocskai kertbe és a Pécs melletti Keszüre költöznek a válaszadó önkormányzatok szerint. Összesen évente mintegy 1400, a nagyvárosból beköltöző családot jeleztek az önkormányzatok, feltételezve, hogy a nem válaszoló településeken is hasonló a helyzet ez több mint 2000, a városhatáron belüli szuburbanizációval pedig legalább 2500 család évente a vidéki Magyarországon. A kiköltözők zöme az önkormányzatok válaszai szerint is a városok lakótelepi részeiből (pl. Szolnok: Széchenyi-lakótelep, Szeged: Tarján, Északi városrész, Békéscsaba: Lencsési lakótelep, stb.), kisebb részük a belvárosból érkezik.

A városból kiköltözők társadalmi összetételének vizsgálata során a „Mely társadalmi csoportból származók költöznek leginkább ki Önökhöz?” kérdésre kellett a válaszadóknak az alább felsorolt lehetőségek közül tetszőleges számút megjelölni. Mivel egy kérdőíven több csoportba tartozókat is megjelölhettek, így az összes válasz 155 kérdőíven 386 megoszlásának vizsgálatára nyílt lehetőség. (16. táblázat)

Társadalmi csoport	Ország összesen	Közép-Dunántúl	Nyugat-Dunántúl	Dél-Dunántúl	Dél-Alföld	Észak-Alföld	Észak-Magyaró.
Gazdag	8,3	6,9	14,1	7,4	5,8	3,3	7,5
Szegény	13,2	13,9	4,7	13,0	26,9	26,7	8,6
Értelmiségi	21,2	23,6	27,1	13,0	11,5	23,3	24,7
Vállalkozó	15,3	18,1	21,2	13,0	9,6	10,0	14,0
Roma	2,6	2,7	1,2	1,9	1,9	0,0	5,4
Kisgyermekes	25,1	22,2	22,4	31,5	30,8	23,3	24,7
Nyugdíjas	11,9	9,7	5,9	18,5	11,5	13,3	15,1
Egyéb	2,3	2,7	3,7	1,9	1,9	0,0	2,2
Összes válasz (100%)	386	72	85	54	52	30	93
<i>Gazdagabb/szegényebb</i>	1,6	1,8	5,3	1,0	0,7	0,9	1,6

16. táblázat. A „Mely társadalmi csoportból származók költöznek leginkább ki Önökhöz?” kérdésre adott válaszok megoszlása százalékban. Forrás: saját kérdőíves felmérés az önkormányzatok válaszai alapján.

A kiköltözők legnagyobb társadalmi csoportját a kisgyermekesek adják, ám a legfejlettebb közép- és nyugat-dunántúli régiókban az értelmiségiek képezik a legnépesebb csoportot. Jelentős a vállalkozók aránya is a kiköltözők között az önkormányzatok adatai alapján, elsősorban szintén a Közép- és Nyugat-dunántúli régiókban, miközben a kiköltöző vállalkozók aránya az Alföldön igen alacsony. A nyugdíjasok éppen ellenkezőleg, a Dél-Dunántúlon és a Dunától keletre jelentenek meghatározó csoportot. A romák csak az Észak-magyarországi régióban, ott is elsősorban Miskolc környékén jelennek meg, mint kiköltözők. Az egyéb kategóriába elsősorban az „átlagos”, illetve „vegyes” társadalmi csoportok, valamint a munkanélküliek kerültek. Érdeemes megvizsgálni a gazdagabb (gazdag, értelmiségi, vállalkozó), illetve a szegényebb (szegény, roma, nyugdíjas) kiköltözők arányát, ez országosan 1,6, de az Alföld és a többi országrész eltérése itt a leginkább szembeötlő. Magasan kiemelkedik a Nyugat-Dunántúli régió (5,3), ugyanakkor az alföldi régiókba, illetve csaknem a Dél-Dunántúlon is a szegényebb kiköltözők vannak többségben. Az Alföld, legalábbis részben – úgy tűnik – hogy a kelet-európai típusú (szegényebbek ki-, illetve elköltözésére is építő) szuburbanizációs utat járja, szemben a jómódúak kiköltözésére építő nyugati úttal (DÖVÉNYI Z.–KOVÁCS Z. 1999; TASAN, T. – KOK, H. 1999, KOVÁCS Z. 2001). Ugyanakkor ezek az adatok a kiköltözők pontos társadalmi/jövedelmi megoszlásának elemzésére nem alkalmasak, hiszen a feltett kérdés csak arra vonatkozott, hogy milyen társadalmi csoportbeliek költöznek az adott településre, arra nem, hogy mennyien.

Mindez azt is mutatja, hogy az egyes megyék, városkörnyékek adataiból (pl. csak a Fejér megyei vizsgálatból) nem lehet a teljes országra extrapolálni adatokat. Az is nyilvánvaló, hogy az a megállapítás nem minden régióban állja meg a helyét, hogy a kiköltözők gazdagok, igaz a gazdag-szegény reláció viszonylagos, másrészt a városkörnyéki alföldi települések ettől még lehetnek a régió átlagánál gazdagabbak. Egy Győr környéki feltevés eredményei számszerűsítették is a különbséget, kimutatták, hogy a kiköltözők jövedelmi helyzete szignifikánsan magasabb, mint a helyi népességé, a különbség mintegy 20-25.000 Ft havonta (HARDI T. 2002).

A helyi önkormányzatok legközvetlenebb módon azzal avatkozhatnak be a szuburbanizációs folyamatokba, hogy bizonyos eszközökkel támogatják, avagy gátolják a településre való beköltözéseket. Ezáltal az önkormányzatok igen nagy szerephez juthatnak a szuburbanizáció koordinálásában, a beköltözés ütemének meghatározásában, mint arról már számos tanulmány beszámolt (BAJMÓCY P. 1999c; HARDI T. 2002, KOVÁCS R. 1999; TIMÁR J.–VÁRADI M. 2000). A megkérdezett önkormányzatok valamivel több, mint fele (57%) jelezte, hogy támogatja a beköltözéseket. Amíg azonban a vizsgált alföldi önkormányzatoknak csak 45%-a nyújt támogatást a beköltözésekhez, addig a Nyugat-Dunántúlon ez 76%. Érdekes az is, hogy bár azoknál a településeknél, ahová van kiköltözés a közeli városból, ott az önkormányzatok 64%-a támogatja a kiköltözéseket, ahová viszont nincs kiköltözés, ott is 46%-uk teszi ugyanezt, azaz ahová nincs kiköltözés, az nem elsősorban az önkormányzatok hozzáállásán múlik.

A leggyakoribb támogatási forma az olcsó és/vagy előközművesített házhelyek biztosítása, ritkábban a lakásépítés támogatása, az összes település mintegy 90%-a él e formák valamelyikével, vagy ezek kombinációjával. Emellett azonban számos más támogatási forma is megjelent, ezek egy része a helyi életet igyekszik kényelmesebbé tenni (infrastrukturális fejlesztések, különösen a kommunális fejlesztések és a közlekedés javítása, valamint a természeti környezet védelme). Mások egy-egy célcsoportot céloznak meg, elsősorban a fiatalokat (fiatalok támogatása, első lakáshoz jutás támogatása, stb.). A külterületek egy részének belterületbe vonása is megjelent, mint a beköltözések támogatásának eszköze, valamint, igaz deklaráltan csak két településnél (Enese, Győr-Moson-Sopron megyében és Bükkszentkereszt, Borsod-Abaúj-Zemplén megyében) a marketingtevékenység is.

A beköltözések nehezítése csak elvétve fordul elő, jelezve, hogy az önkormányzatok is kedvezőnek tartják a városiak odaköltözését, avagy rá vannak

kényszerülve arra, elsősorban a nagyobb népességszám, nagyobb jövedelem miatt. A válaszadó önkormányzatok közül három jelezte azt, hogy akadályozza a beköltözéseket. Minden esetben valamely nemzetiség által nagyobb arányban lakott településről van szó, így a nemzetiségi hagyományok megőrzése, a faluközösség kompaktságának biztosítása elsőbbséget élvez az esetleges nagyobb bevételekkel, a nagyobb jóléttel szemben. A válaszadó önkormányzatok közül a Sopron melletti németek által lakott Ágfalva, az Ajka melletti részben sváb népességű Magyarpolány, valamint a Pécs környéki Szőkéd (horvát-német-magyar lakosság) nyilatkozott így, a szőkédek például „lebeszéljük az eladókat”. Más tanulmányok is jeleztek hasonló folyamatokat, így a Budapest melletti szlovák többségű Pilisszántó elzárkózása (VÁRADI M. M. 1999), vagy a Baranya megyei horvát és német Pogány esete (BAJMÓCY P. 1999c). Pogány község önkormányzata - amely falu a Pécs környéki kiköltözések egyik legfontosabb célpontjává vált a kilencvenes évek közepére - a beköltözések lassítása mellett döntött. A község népessége 680 főről (1990) 1040-re (1997) növekedett, de az önkormányzat a további beköltözéseket nem támogatja. A falu lakosságának 15%-a német, 25%-a horvát nemzetiségű, és úgy gondolták, hogy a néhány év alatt bekövetkezett 50%-os népességnövekedés veszélyezteti az "öslakos" pogányiak kultúráját, így magát a falut is. A házhelyeket zárolták, csak ötéves ottlakással vásárolhatják meg a helybeliek. 1997-ben a népességnövekedés már minimális volt. A kulturális hagyományok mellett a természeti értékek védelme is az építészeti engedélyek kiadásának szigorítására ösztönözheti az önkormányzatokat (Magyarpolány).

A szuburbanizáció azonban nem csak a lakóhelyi szuburbanizációt jelenti a vidéki Magyarországon vonatkozásában sem. Azonban a szuburbanizáció számos egyéb megjelenési formája - úgy tűnik - még ritkább a vidéki Magyarországon, e tekintetben még nagyobb a lemaradása a budapesti agglomerációtól. Azokat a szolgáltatásokat, ipari üzemeket, amelyek a főváros környéki ipari és kereskedelmi szuburbanizáció leglátványosabb jelei (bevásárló-központok, raktárúházak, ipari üzemek, gyorséttermek, stb.) hiába keressük a vidéki nagyvárosaink környékén. A Budapest környéki ipari-kereskedelmi szuburbanizáció okait elsősorban a fővároshoz képest relatíve olcsó telekárakban, Budapest hatalmas piacában, a főváros közelségéből származó gazdasági előnyökben és az igen kedvező elérhetőségben (autópályák, repülőterek) kereshetjük (KOVÁCS Z. 2001), hasonlóan a nyugat-európai folyamatokhoz (HALL, T. 1998), s ezek csaknem mindegyike hiányzik a vidéki nagyvárosaink környékén.

Mégis mind a kereskedelmi, mind az ipari szuburbanizáció első jelei már megjelentek a vidéki nagyvárosaink környékén. Csaknem húsz önkormányzat jelezte, hogy települtek olyan szolgáltatások a községbe, amelyek kifejezetten a közeli nagyváros lakosságának igényeit elégítik ki. Ráadásul e tekintetben nincs is jelentős különbség az ország dunántúli és alföldi fele között. Gyakran fordulnak elő boltok (Újrána, Tiszavárkony, Mosdós, Birján), éttermek (Nagybajcs, Sé, Bükkszentkereszt), szórakozóhelyek (Nagybajcs, Kübekháza). Különösen jellemző a diszkók kiköltözése (Sáránd, Deszk, Sándorfalva, Mosdós, Kocsord, Nyúl), amelyek gyakran a város elit diszkóinak számítanak, és ahová pl. Sáránd esetében esténként autóbuszjáratokat is indítanak a város központjából.

Szintén jellemző elem az autószalonok megjelenése a vidéki városok környékén (7. kép). Vértesszőlősen hat autószalon is található, de Csopakon, Mikepércsen és Sajószögeden is 3-3. Ez utóbbi község e szempontból különösen érdekes, hiszen a szomszédos Tiszaújvárosban, ahonnan a kiköltözés folyik Sajószögedre, csak két autószalon működik a KSH adatai szerint. Városkörnyéki települések közül 1-1 autószalon mintegy kéttucatnyiban található. Hasonló, bár kevésbé látványos a városközeli falvak előnye a benzinkút-ellátottság tekintetében is. Igazán komoly szolgáltató tevékenység azonban csak kevés helyen található. Ide sorolható a Tatabánya (és az M1) melletti Vértesszőlős, ahol áruház (Skála Sztráda), az Eger közelében található Ostoros, ahol élelmiszer nagykereskedelmi raktár, és a Szeged melletti Zsombó, ahol bútor- és bútorszövet nagykereskedelmi áruház van (8. kép), emellett Zsombón egy Szegedről kitelepült befektetési tanácsadó cég is működik.

Olyan ipari üzem, amely a közeli városból is foglalkoztat jelentékeny számú munkaerőt, mintegy 50 városkörnyéki településen található (a 230 válaszadó önkormányzat adatai alapján) (9. kép), ezeknek a fele a Közép- és Nyugat-Dunántúlon. Ez mindenképpen jelez egy kialakulóban lévő ipari decentralizációs folyamatot az ország vidéki nagyvárosi terein belül, ám az nehezen állapítható meg, hogy valójában történt-e tényleges kifelé való mozgás a városból, igaz ezt a dolgotban használt definíció nem is követeli meg.

Gyakran esik szó a rekreációs szuburbanizációról is, amely a szabadidőnek a városhoz közeli területeken való egyre gyakoribb eltöltését jelenti. E kategóriákba sorolhatóak a városok környékén lévő kiskertek, zártkertek, hobbytelek, hétfégi házak, azaz azok a második otthonok, ahol a városi népesség kikapcsolódhat. Amennyiben a kiskerteket a rekreációs szuburbanizáció eredményeinek tekintjük (hiszen a tényleges

kifelé mozgás itt sem elvárás a definíció szerint, ennek a mérése elméletileg is nehézségekbe ütközne), akkor egyértelmű, hogy a szuburbanizáció a vidéki Magyarországon e folyamattal kezdődött. Később pedig az így kialakított második otthonok alakulhatnak át állandó lakássá, a rekreációs szuburbanizáció után vonva a lakóhelyit (10. kép). A legszebb példája ennek a folyamatnak a Debrecenhez közeli Bocskai kert esete, amely debrecenieknek volt az (egyik) hétvégi kertje, s amely közigazgatásilag Hajdúhadházhoz tartozott. A közlekedési helyzete kiváló, a városhoz közel, a 4-es főút és a 100-as vasúti fővonal mellett helyezkedik el, így 1990 után megindult a kiköltözés a korábbi kiskertekbe (TIMÁR J. 1994). Az ottani, gyakran ideiglenes építmények helyén családi házak épültek, de a telkek más részén megmaradtak a hétvégi házak. A kilencvenes évek alatt több mint kétszeresére nőtt az időközben önállósult község népessége, úgy, hogy új utcát egyáltalán nem nyitottak ez idő alatt. Más kiskerti zónák is igen dinamikus elemei a nagyvárosok környéki tereknek, a Debrecen melletti Biczó István-kert népessége 997-ről 1883-ra, a Hajdúsámsonhoz tartozó Sámsonikerté 440-ről 1494-re, a Szeged melletti Subasáé pedig 12-ről 288-ra nőtt 1990 és 2001 között.

A szuburbanizációnak beszélhetünk lakóhelyi, ipari, kereskedelmi és rekreációs vonatkozásáról. Egy külön tanulmányt is megérne annak az elméleti és gyakorlati körüljárása, hogy a szociálgeográfia PARTZSCH-féle hét alapfunkciója (BERÉNYI I. 1992) hogyan illeszthető bele a szuburbanizációs elméletekbe. A lakás (=lakóhely), a munka (=ipar, kereskedelem, szolgáltatások) (BARTA GY. 1999, NAGY S. GY. 1999), az ellátás-szolgáltatás (ld. később részletesebben, valamint KOVÁCS Z. (szerk.) 1999) és a szabadidő (=rekreáció) funkciókról az imént esett szó, a közlekedés a szuburbanizáció egyik alapfeltétele. A képzés-közművelődés jelei Budapest környékén már megjelentek (Szent István Egyetem Gödöllőn, Apor Vilmos Katolikus Tanítóképző Zsámbékon, Pázmány Péter Egyetem Piliscsabán, Adventista teológiai Főiskola Pécelen, Amerikai Középiskola Nagykovácsiban), a közösségi lét funkció átalakulást pedig részben szintén érintettük (falusi közösségek, nemzetiségi viszonyok, társadalmi konfliktusok). A két elmélet (a szociálgeográfia és a szuburbanizáció) összekapcsolása könnyen lehetséges, ám ennek bővebb kifejtésére nem vállalkozhatunk, hiszen ez egy egészen más szemléletű, felépítésű dolgot igényelne.

Az önkormányzati kérdőívekre válaszadó települések döntő többsége (75%) úgy ítéli meg, hogy javultak közlekedési kapcsolatai az elmúlt években. Legtöbb esetben ez a járatszámok emelkedését jelentette (a települések mintegy felénél), tehát a VOLÁN

társaságok reakciói a szuburbanizációs folyamatokra hasonlóak, mint amit Debrecen és Szeged környékénél a korábban megállapítottunk. A válaszadók csaknem negyede jelezte a tömegközlekedés minőségének, illetve az útminőségnek a javulását, emellett új út építése, kerékpárút fejlesztés, korszerűbb, szebb buszvárók építése, illetve a személygépkocsik számának emelkedése jelentett még javulást. Érdeemes azonban megjegyezni, hogy a MÁV alig reagált a szuburbanizációra, pedig az egyik lehetséges utasszám-növelési terület épp az elővárosi közlekedés vonatkozásában lenne. Hasonló, de még markánsabb a kép a szolgáltatások javulásánál is (igaz ez egyben országos jelenség is), a válaszadó önkormányzatok 90%-a ítélte meg úgy, hogy javult a település szolgáltatásokkal való ellátottsága az elmúlt 10 évben. Ez leggyakrabban a boltok számának és minőségének, valamint a szolgáltatások számának javulását jelentette.

A különböző alapszolgáltatások igénybe vételének helyszíne a település „függetlenségének” vagy a „városhoz való kötöttségének” fontos fokmérője. Az egyes szolgáltatások igénybe vételének helyszíneit a 17. táblázat mutatja, s mivel egy szolgáltatás esetében több települést is meg lehetett jelölni, a számított arányok nem a települések, hanem a válaszok megoszlását mutatják. Azaz az „általános iskola alsó tagozat” és a „város” rovatban található 25% nem azt jelenti, hogy a vizsgált települések 25%-ából járnak a gyerekek a városba, hanem a válaszoknak (összesen 286 erre a kérdésre) 25%-a jutott a városra.

	A válaszok száma	A közeli közép- vagy nagyvárosban (%)	Helyben (%)	Egyéb településen (%)
Általános iskola alsó tagozat	287	25	66	9
Általános iskola felső tagozat	299	35	55	10
Háziorvos	255	9	85	6
Gyógyszertár	274	32	62	6
Posta	244	8	87	5
Bank, Takarékszövetkezet	302	47	46	8
Benzinkút	276	68	23	9
Autószerelő	312	42	53	5
Fodrász, kozmetika	338	39	57	4
Mezőgazdasági szakbolt	272	58	35	7
Nagyobb bevásárlások	263	83	14	3

17. táblázat. A „Hol veszik igénybe a település lakói az alábbi szolgáltatásokat?” kérdésre adott válaszok megoszlása.

Forrás. Saját kérdőíves felmérés

Amíg az alapszolgáltatások nagy részét zömmel helyben veszik igénybe a városkörnyéki települések lakói (általános iskola, házi orvos, posta), addig a nem mindennapi szükségleteket kielégítő szolgáltatásokért már elsősorban a nagyvárost keresik fel (benzinkút, mezőgazdasági szaktolt, nagyobb bevásárlások, stb.). A város és a saját település minden szolgáltatás esetén a döntő részt adja, az egyéb települések összesített aránya sehol sem haladja meg a 10%-ot. Természetesen itt nem a mozgások volumenéről van szó, csak magának a mozgásnak a létéről. Érdekes módon a város és a környező települések kapcsolatát talán legklasszikusabban jelző ingázással kapcsolatos kérdésekre adott válaszok bizonyultak a legkevésbé megbízhatónak. Az mindenesetre kiderült, hogy – az önkormányzatok szerint – a települések több mint 90%-ából jellemző az ingázás, s ez a Dunántúlon és Észak-Magyarországon ez településenként a keresők legalább, 70-100%-át érinti, ugyanakkor az Alföldön szép számmal találhatóak 50% alatti értékek is. A központi város, mint ingázási centrum jelenleg is domináns, a vizsgált községek 40%-ánál az ingázók 100%-a, további 20, illetve 25%-ánál 90-99, illetve 75-89%-a a városba jár dolgozni. Azok a vizsgált települések, ahonnan a központi városba jár dolgozni az ingázók többsége, mindösszesen 95-96%-ot tesznek ki. A szuburbanizáció következtében, legalábbis a vidéki Magyarországon, a munkahelyek területi koncentrációjában jelentős változás eddig még nem történt.

1990 óta a vizsgált települések 39%-ában nyitottak új utcákat a beköltözőknek (11, 13. kép), s további 30%-ában tervezik ezt. E tekintetben is jelentős kelet-nyugati differencia figyelhető meg, ugyanis amíg a közép- és nyugat-dunántúli régiók vizsgált településeinek felében, addig a dél-dunántúli, észak-magyarországi és alföldieknek csak harmadában nyitottak új utcákat 1990 óta. Ez általában 1-3 utcát jelent településenként, ám néhány helyen (Vámosszabadi, Sé, Keszü, Nagykozár, Rácalmás, Zsombó) 7-11 új utca is nyílt 1990 óta. (A közigazgatásilag nem önálló települések kedvező helyzetét mutatja, hogy pl. Debrecen-Józsán kilenc új utca nyílt 1990 óta). Az új utcák nyitását nem minden esetben követi azok burkolása is, gyakran áldatlan állapotokat okozva (12. kép). A Budapest környékén manapság igen divatos lakóparkok a vidéket még alig hódították meg, a megkérdezett vidéki települések mintegy 80%-a egyáltalán nem tervezi, hogy ilyen módon csalogasson beköltözőket, de közeli tervekben is csak a települések mintegy 15%-ánál fordul elő a lakópark, s e települések kétharmada a Dunántúlon helyezkedik el. Összesen mindössze kilenc település önkormányzata jelezte, hogy már épült ott lakópark, 2-2 Győr (Győrújbarát, Vámosszabadi),

Szombathely (Gencsapáti, Sé), és Szeged (Újszentiván, Zsombó), 1-1 Kaposvár (Kaposzserdahely), Pécs (Keszü) és Tatabánya (Vértesszőlős) környékén. A fővárosból, illetve a vidéki nagyvárosokból kiköltözők anyagi helyzetének ismeretében az arányok nem is tekinthetők meglepőnek. Hozzá kell tenni azonban, hogy a „lakópark” kifejezést mind a szakma, mind az önkormányzatok, mind pedig a közvélemény egészen különböző fogalmakra is használja.

A települések közötti együttműködés még alig-alig jellemző a szuburbanizációval kapcsolatban. Mindössze 5-5 település jelezte, hogy együttműködik a környező települések vagy a város önkormányzatával a kiköltözések koordinálásában, de ezen együttműködések szerepe jelentéktelennek tűnik (kivéve talán Gyöngyösfalu és Lukácsháza, Nádasdladány és Székesfehérvár, valamint Egerág, Szökéd, Áta és Kisherend együttműködési kezdeményeit). A későbbiekben a szuburbanizáció ellenőrizhetősége szempontjából szükségesnek látszik az együttműködések növelése.

Az önkormányzatok véleménye szerint az újonnan beköltözött városi népesség és a helyi „öslakosok” közötti kapcsolat a legtöbb helyen felhőtlen. A települések 85%-ában nincs és nem is volt semmilyen konfliktus a két társadalmi csoport között. 10%-nál időnként felmerültek problémák, s 5% az, ahol e konfliktusok állandósultak. A valóságban a kép valószínűleg nem ennyire kedvező, az önkormányzatok ez ügyben nyilvánvalóan „szépítik” a településük helyzetét. A konfliktusok legtöbb esetben a beilleszkedési nehézségekből, az életvitelbeli különbségekből származnak. Ennek része a mezőgazdaság eltérő megítélése, van, ahol a helyiek panaszkodnak, hogy az újonnan érkezettek nem művelik kertjeiket (Nádasdladány), máshol pedig a beköltözőket zavarja a mezőgazdasági tevékenység, az állattartás (Zsombó, Ebes). Relatív gyakori probléma, hogy a zárt helyi közösség nem szívesen fogad be idegeneket, „gyüttmenteket”, s kiszorítja őket a helyi közéletből. Természetesen előfordulnak szokásos telekhatár-viták, valamint ahová szegények érkeznek, ott a segélyezés körül lehetnek problémák (kérdőíveink alapján Csór községben, de egyes községek a budapesti agglomeráció délkeleti szektorában KOVÁCS K. 1999 nyomán is). Máshol ugyanakkor a lopások szaporodtak meg (Sorokpolány).

Gyakori ugyanakkor az erős szegregáció a két csoport között, ez különösen akkor erősödhet meg, ha az újonnan beköltözöttek a falu város felőli oldalán építik fel házaikat, így kapcsolataik, térpályáik szinte kizárólagosan a város felé irányulnak (HARDI T. 2002).

Figyelemre méltó arra - az egyébként utolsónak feltett – kérdésre adott válaszok megoszlása, hogy „Fontosnak tartja-e a település fejlődése szempontjából a szuburbanizációt?”. A válaszadó települések 23%-a nem tudott a kérdésre érdemi választ adni, s csak 55%-uk mondta azt, hogy fontos a szuburbanizáció. Azaz a nagyváros környéki települések csaknem felénél nem érzik igazán fontosnak ezt a folyamatot (vagy esetleg igen, de nem tudják, hogy mi is az). E tekintetben látványos regionális különbségek nem alakultak ki, mint ahogy a települések vándorlási egyenlegével sincs szoros kapcsolatban a szuburbanizáció megítélése.

6.3. A szuburbanizáció terének lehatárolása az önkormányzati kérdőívek alapján

Az önkormányzati kérdőívek eredményei és a statisztikai adatok alapján lehetővé vált a szuburbanizáció által érintett települések eddigieknél jóval pontosabb lehatárolása, ám az is kiderült, hogy egzakt, ilyen típusú lehatárolás valószínűleg nem készíthető. A lehatárolásnál (26. ábra) elsősorban a települések tényleges szaporodását, vándorlási egyenlegét, jövedelmi viszonyait (a komplex mutatónál használt adatokat) és fekvésüket vettem figyelembe a statisztikai adatok közül. Emellett az önkormányzati kérdőívek két kérdése volt segítségünkre. Egyrészt az önkormányzatok értékelték a saját településüket aszerint, hogy költöznek-e ki oda a szomszédos nagyvárosból, másrészt arra is rákérdeztünk, hogy az önkormányzatok tudnak-e még ilyen jellegű településeket a környéken. Bár ez utóbbi kérdésre relatíve kevesen válaszoltak, így is több mint két tucat olyan települést is megemlítettek, ahonnan nem jött vissza kérdőív, így amelyekről pontos információval nem rendelkezem. Emellett 15 településrészt is felsoroltak spontán módon, ahová szintén tart a kiköltözés, ezzel is alátámasztva a városhatáron belüli szuburbanizáció fontosságát.

A kapott adatok alapján a településeket hét típusba lehetett sorolni. Mivel a vidéki szuburbanizációval foglalkoztunk, így a Pest megyei településeket és Budapestet nem vettem figyelembe. A községek négy, a közép- és nagyvárosok két típusba kerültek. Biztos „szuburbán” településnek neveztük azokat, ahol az önkormányzatok véleménye és a statisztikai adatok egybehangzóan bizonyítják a szuburbanizáció létét. 215 ilyen települést sikerült meghatározni az ország 33 városa körül, a legtöbbet Pécs¹¹ (24), Győr (21), Székesfehérvár (18), Szombathely (16), Miskolc (15), valamint

¹¹ Ezért sem véletlen Baranya megye választása a 4.4 fejezetben.

Kaposvár, Szeged és Veszprém (13-13) körül. A vidéki települések mintegy 7%-a tartozik e körbe.

Bizonytalan/gyenge „szuburbán” típusba soroltuk azt a 232 települést, ahol a két fő információforrás (statisztika és önkormányzatok) közül csak az egyik igazolta bizonyosan a szuburbanizáció létét. Ez jelenthetett minimális mértékű népességnövekedést önkormányzati megerősítéssel, vagy azt, hogy az egyértelmű demográfiai folyamatok ellenére az önkormányzatok nem jelezték a szuburbanizációt (elsősorban az adathiány miatt). E települések elsősorban szintén a nagyvárosok környékén, de az előző típusnál kissé távolabb helyezkednek el, de néhány olyan középváros körül is megtalálhatóak, ahol „biztos szuburbán” típus nem fordult elő (Salgótarján, Dombóvár, Hódmezővásárhely).

Végül kiemeltük azokat a településeket, amelyek szintén magas vándorlási pozitívummal rendelkeznek, s az okok is hasonlóak, ám nem egy-egy vidéki város, hanem Pest megye közelében helyezkednek el. E községek a Budapest környéki dinamikus zóna külső részét alkotják, s megtalálhatóak minden Pest megyével szomszédos megyében, de különösen Komárom-Esztergom délkeleti, Fejér keleti, Bács-Kiskun északnyugati területein, valamint Hatvan környékén.

Azokat a településeket, ahol sem a statisztikai adatok, sem pedig az önkormányzati kérdőívek eredményei nem igazolták a szuburbanizáció létét, egy nagy csoportba osztottuk be, ahová az összes település 76%-a tartozik. Természetesen azok a települések is ide tartoztak, amelyek tényleges szaporodása vagy vándorlási pozitívuma jelentős, de ez nincs összefüggésben a szuburbanizációval (turizmus, romák, öregek otthona, főút melletti helyzet, stb.).

A szuburbanizációs folyamatokban részt vevő városokat is két csoportra osztottuk, biztos és bizonytalan/gyenge szuburbanizációs centrumokra. Abban az esetben soroltunk egy központot a biztos centrumok közé, ha legalább két „biztos szuburbán” település található a szomszédságában. Így összesen 25 „biztos centrum” adódott, ide tartozik az összes megyei jogú város Salgótarján és Hódmezővásárhely kivételével, valamint Mosonmagyaróvár, Ajka, Baja, Tiszaújváros és Gyöngyös. Közülük különösen Tiszaújváros lehet meglepő, ennek lehetséges okait a 8. fejezetben tárgyaljuk. A bizonytalan centrumok száma húsznak adódott, közöttük számos olyan található, amely egy nagyobb város közelében helyezkedik el, így itt az egyes városok szuburbanizációs folyamatai pontosan nem határolhatók el egymástól. A legtöbb ilyen helyzet a budapesti agglomeráció peremén (Hatvan, Jászberény, Esztergom), valamint a

klasszikus településegységeknél (KŐSZEGFALVI GY. 1985, TÓTH J. 1985) van (Tatabánya-Tata-Oroszlány, Veszprém-Várpalota-Székesfehérvár, Szombathely-Kőszeg, Pécs-Komló, Kaposvár-Dombóvár, Miskolc-Szerencs-Kazincbarcika). Ugyancsak bizonytalan a Balaton környéke is, ezt a legtipikusabb eset, Keszthely ábrázolásával jeleztem, mely környékén számos dinamikus település található, ám a növekedés forrásai megosztottak (idegenforgalom és kiköltözés). Mivel ilyen jellegű tipizálásra csak a közigazgatásilag önálló települések esetében volt lehetőség, elképzelhető, hogy néhány, közigazgatásilag nem önálló biztos, vagy bizonytalan szuburbán település befolyásolná a központi városok besorolását is (pl. Pápa-Borsosgyőr, Sárvár-Rábasömjén és Hegyközség, Tapolca-Diszel).

7. A szuburbanizáció motivációi

7.1. A szuburbanizáció okai a szakirodalom tükrében

E fejezetben, mint korábban a szuburbanizáció fogalmait összefoglaló részben is a TIMÁR JUDIT által összegyűjtött anyagra támaszkodunk (TIMÁR J. 1999). A nemzetközi szakirodalom alapján a szuburbanizáció okaira adott magyarázatokat TIMÁR J. három nagy csoportra osztja (TIMÁR J. 1999):

a., A fogyasztók szükségleteiből kiinduló magyarázatok

E talán legáltalánosabban elfogadott gondolatcsoport a behaviorista geográfia alapgondolataira épül, mely szerint a térfolyamatok szereplői maguk döntenek megfelelő mérlegelés után térbeli cselekedeteikről. A népességrobbanás lehet az egyik ok, mely szuburbanizációt okozhat, ez esetben a nagyvárosi lakáshiány vált ki elővárosi építkezéseket. Ennél jóval elterjedtebb az a felfogás, mely szerint a városi népesség egy része tudatosan a városkörnyéket, mint lakóhelyet kezdi preferálni a nagyvárossal szemben (VAN DEN BERG et al. 1987). Ennek oka a hagyományos értékrend (családi kapcsolatok reneszánsza, környezeti állapot, a város taszító hatásai előli menekülés, esztétikus épített környezet, saját családi ház) keresése a nagyváros környékén, melyekkel a város és a falu előnyei a legoptimálisabban egyesíthetőek. A tömegessé vált szuburbanizáció, elsősorban az Egyesült Államokban azonban épp ezeket az előnyöket kezdte ki, az elővárosokban hasonló problémák jelentek meg, mint a nagyvárosban (az emberi kapcsolatok hiánya, sivár, egyhangú környezet, zsúfoltság, stb.), melyek elől már nem volt menekvés.

Mivel ez a magyarázat elsősorban a lakosság áramlásaira koncentrál, a későbbiekben e dolgot is kiemelkedő szerepet tulajdonít neki a szuburbanizációs migráció motivációinak feltárásakor. A lakóhelyi szuburbanizáció okai közül magam is ennek a magyarázatnak tulajdonítok legnagyobb szerepet, ezért a lakossági szuburbanizáció motivációinak kutatására helyeztem a hangsúlyt.

b., A termelésből kiinduló elméletek

Ebbe az elméletcsoportba három eltérő magyarázat tartozik. A technológiai magyarázat szerint nem a fogyasztásnak, hanem a termelésnek van meghatározó

szerepe. Egyesek (TIMÁR J. 1999, WARNER, S. B. 1962 és MULLER, P. O. 1981 alapján, DANIEL P.- HOPKINSON M. 1989) a közlekedés fejlődéséből eredeztetik a szuburbanizációt, amennyiben a városkörnyéki közlekedés fejlődési szakaszai maguk után vonták a szuburbanizáció lépcsőit is. E dolgozatban azonban a közlekedés fejlődését, mint a szuburbanizáció kialakulásához szükséges, de önmagában nem elegendő feltételt tekintjük.

A gazdaság fejlődéséből, szerkezetéből kiinduló magyarázatok szerint a szuburbanizáció a gyáripár erőteljes fejlődésével függ össze, hiszen ekkor vagy a gyárosok (TIMÁR J. 1999, SINGLETON, G. 1973 alapján), vagy a gyárak és ezáltal a munkások (TIMÁR J. 1999, WHITE, P. 1984 alapján) települhettek a városhatáron kívülre. Más megközelítés szerint a gazdasági szerkezet-, és intenzitásváltás okozhat váltást az urbanizációs szakaszok között, így ez okozhatja a szuburbanizációt is (ENYEDI GY. 1988).

A nyugati marxista geográfusok szerint a szuburbanizációt a tőke körforgásának részeként kell tekinteni, s ez esetben a tőke, a beruházások és a népesség városi terén belüli decentralizációjáról van szó, mivel az adott időszakban az elővárosi ház, lakásépítés, infrastruktúrafejlesztés, és az ezzel összefüggésben álló lakossági hitelügyletek voltak azok, amelyek a szuburbanizáció főszereplőinek, az építőknek, a bankoknak, az államnak a lehető legnagyobb hasznot hoznak. A marxista geográfusok szerint a kiköltözők nem főszereplői, csak elszenvedői a szuburbanizációnak (TIMÁR J. 1999, CHECKOWAY, B. 1980 alapján).

c., A társadalmi viszonyokból kiinduló elméletek

Az ide tartozó elméletek is sokrétűek. Egyesek úgy vélik, hogy az iparosodás előre haladtával kialakult túlzott méretű munkásosztály-koncentrációra az elit széttelepüléssel vagy széttelepítéssel válaszolt, azaz vagy maga hagyta el a városokat, létrehozva gazdag szuburbiákat, vagy a munkásosztályt telepítette ki oda, szegény szuburbiákat kialakítva (TIMÁR J. 1999 HARVEY, D. 1985 alapján). Mindkét esetben egyes csoportok és nem az egyes egyének döntéséről van szó, ebben különbözik ez az elmélet a fogyasztói szuverenitáson alapuló magyarázatoktól.

DOBRINER, W. M. szerint az elővárosok lakosai sajátos, ún. szuburbán-személyiséggel rendelkeznek (magánélet, függetlenség, természet-közelséghez vonzódás), s akiknek ilyen a személyiségük, azok költöznek ki a szuburbiákba (TIMÁR J. 1999, DOBRINER, W. M. 1963 alapján).

DOBRINER, W. M. másik elmélete szerint a szuburbanizáció egy társadalmi mozgalom, melynek mozgatórugója az értékrendek megváltozásában rejlik (TIMÁR J. 1999, DOBRINER, W. M. 1963 alapján).

Speciális magyarázatokat adnak a feminista geográfusok, akik szerint a magánszférának, a nemek közötti kapcsolatoknak is igen fontos szerepe van a térfolyamatok alakításában. Szerintük a szuburbiák kialakulásának oka a termelés (maszkulin világ) és a társadalmi reprodukció (feminin világ) fokozott (területi) elkülönülése (TIMÁR J. 1999, ENGLAND, K. V. L. 1991 alapján).

7.2. A szuburbanizációs migráció motivációi a vidéki Magyarországon

A szuburbanizáció statisztikai vizsgálata és az önkormányzatok szerepének áttekintése után a következő feladatot annak a kérdésnek a megvizsgálása jelentette, hogy mi motiválja az embereket az ország különböző területein a nagyvárosokból való kiköltözésre? E kérdés eldöntésére az ország különböző nagyvárosi térségeiben mintegy 1500 háztartást kérdeztünk meg 1998-2000 között a Szegedi Tudományegyetem földrajz és geográfus szakos hallgatóinak segítségével. E kérdőívek (*1. melléklet*) a nagyvárosokból a környező településekre kiköltözött népességet célozták meg, s a kiköltözés körülményeire vonatkozó kérdésekből álltak (kiköltözés ideje, a korábbi és a jelenlegi lakásviszonyok, ezek értékelése, a költözés és a településválasztás motivációi). A lakástulajdonosokat véletlenszerűen választottuk ki a városkörnyéki települések újonnan beépített területein az önkormányzatok és a helyi lakosság információinak segítségével. A néhány hiányosan vagy bizonytalanul kitöltött kérdőív mellett külön tekintettük azokat a kérdőíveket, amelyek esetében a költözés nem a környező nagyvárosból, hanem máshonnan, zömmel közeli-távoli falvakból történt. Így végül 1226 olyan kérdőív maradt, melyek esetében a környező nagyvárosból költöztek ki a háztartások valamely városközeli településre. Ezek képezték a kutatás ezen részének alap-adatbázisát (BAJMÓCY P. 2001b, BAJMÓCY P. 2002). Az 1226 kérdőív az ország 24 városának környékéről származik, zömük közvetlenül városkörnyéki településekről, kisebb részük pedig – a hazai szuburbanizáció sajátosságait követve (TIMÁR J. 1994) - a városok közigazgatási területéhez tartozó, de attól fizikailag elkülönülő, részben korábban önálló településekről. Ilyen településeket nemcsak az Alföldön (pl. Békéscsaba, Debrecen, Kecskemét, Nyíregyháza, Szeged esetében), hanem az ország más területeinek nagyvárosai (Győr, Miskolc, Veszprém,

Zalaegerszeg) körül is találhatóak, egyes esetekben pedig éppen ezek a városi zóna legdinamikusabb térségei (Debrecen-Józsa, Kecskemét-Katonatelep, Miskolc-Szirma, Veszprém-Gyulafirátót és Kádárta). A 24 város között szerepel (18. táblázat) az összes megyeszékhely a legkisebb, (Szekszárd) kivételével (17 város), a megyei jogú városok közül Dunaújváros és Sopron, valamint néhány kérdőívvel részben kontrollként öt kis- illetve középváros is. Azon városok esetében, amelyek csak néhány kérdőívvel szerepelnek, természetesen önálló vizsgálatra nem volt lehetőség. Az egyes városok környékén a kérdőívek a helyi adottságoktól, a települések vándorlási egyenlegétől és népességszám-változásától függően egy-tizennégy településről származnak. Az egyes településekről származó kérdőívek száma egytől harmincig (Kulcs 30, Kecskemét-Katonatelep 28, Debrecen-Józsa 27, Domaszék 27, Sárkeresztes 24) terjed. Néhány jelentősebb község összehasonlítására e fejezet végén nyílt lehetőség.

A város neve	A város környékéről származó kérdőívek száma	Az érintett települések száma*
Szeged	140	12
Dunaújváros	104	5
Miskolc	103	10
Kecskemét	99	5
Veszprém	96	10
Székesfehérvár	90	12
Debrecen	82	5
Zalaegerszeg	71	14
Győr	62	12
Tatabánya	62	7
Eger	53	7
Pécs	52	6
Békéscsaba	49	6
Nyíregyháza	42	6
Kaposvár	36	6
Szombathely	33	10
Sopron	15	5
Várpalota	10	3
Szolnok	8	1
Kőszeg	7	2
Salgótarján	6	2
Balassagyarmat	3	1
Esztergom	2	1
Oroszlány	1	1

18. táblázat. A vizsgált városok környékéről származó kérdőívek jellemzői. Forrás: saját felmérés. (* a településrészekkel együtt)

A megkérdezett 1226 háztartás legtöbbször (42%) négyfős volt, ezt csaknem 20-20%-os értékkel követik a három és az ötfős háztartások. A kérdezettek legnagyobb része fiatal vagy középkorú, dominánsak a kisgyermekes családok. Összesen 866 háztartásban élt 18 éven aluli gyermek, egy átlagos, gyermekkel is rendelkező családban 1,81. A háztartások méretében regionálisan kisebb különbségek vannak (19. táblázat). A kiköltözöttek között a legnagyobb háztartásnagyság az Észak-magyarországi régiót jellemzi, átlag feletti a Dél-Dunántúl és az Észak-Alföld, legkisebb háztartásokkal a Közép-dunántúli régió rendelkezik. Úgy tűnik, hogy ez esetben a régiók teljes népességének eltérései jelentik a döntő faktort a kiköltözők családméret eltéréseinek magyarázataként.

Régió	Válaszadók száma	1-2 fős	3 fős	4 fős	5 fős	6-X fős
	Háztartás					
Közép-Dunántúl	364	18,7	19,8	35,3	18,2	8,0
Nyugat-Dunántúl	188	9,6	23,9	41,5	17,6	7,4
Dél-Dunántúl	88	9,1	21,6	42,0	17,0	10,2
Dél-Alföld	288	11,5	21,2	43,8	18,4	5,2
Észak-Alföld	132	13,6	18,2	49,2	15,2	3,8
Észak-Magyarország	155	11,0	11,0	49,4	26,6	1,9
Vidéki Magyarország	1215	13,4	19,6	42,0	18,8	6,2

19. táblázat. A háztartások összetétele a háztartás nagyság szerint régióként.

Forrás: Saját kérdőíves felmérés

A kérdezettek iskolai végzettségét tekintve már nem illeszkednek a kapott eredmények az országos tendenciákhoz. A válaszadók 45%-ának érettségi, 23%-ának felsőfokú a legmagasabb iskolai végzettsége¹², ugyanakkor 8 általánossal, vagy annál

¹² DÖVÉNYI Z. és KOVÁCS Z. Budapest környéki vizsgálatával összehasonlítva kiderül, hogy ott ennél is jóval magasabb iskolai végzettségeket találtak a kiköltözők körében, (54% felsőfokú, 29% érettségi) (DÖVÉNYI Z. – KOVÁCS Z. 1999), összhangban azzal, hogy az országban messze Budapest népességének a legmagasabb az iskolai végzettsége. Győr környékén (HARDI T. 2002) azonban hasonló a helyzet az általunk jelzett Nyugat-dunántúli értékekkel, ott 40%-nyi középfokú és 28-29%-nyi felsőfokú végzettségűt regisztráltak a kiköltözők között.

kevesebbel csak 12% rendelkezett. A vidéki Magyarországon is igaz tehát, hogy a magasabb társadalmi státuszú (vagy legalábbis a magasabb iskolai végzettséggel rendelkező) emberek költöznek leginkább ki a városokból a környékre. Ugyanakkor érdekes, hogy azokban a régiókban, ahol az átlagos iskolai végzettség a legalacsonyabb (Észak-Magyarország, Észak-Alföld, Dél-Dunántúl), épp ott költöznek ki a városokból a legmagasabb végzettségűek (20. táblázat). Az okok sokrétűek lehetnek, van példa az elit szegregációjára, a városok relatív szegénysége is okozhatja a kiköltözést, de az is eredményezheti ezt a magas arányt, hogy az alacsonyabb végzettséggel rendelkezők (elsősorban a szakmunkások) itt kevésbé engedhetik meg maguknak a kiköltözést.

	Válaszadók száma	8 általános vagy kevesebb	Szakmunkás-képző, szakiskola	Érettségi	Diploma
Közép-Dunántúl	371	16,7	18,9	44,2	20,2
Nyugat-Dunántúl	167	7,8	26,3	42,5	23,4
Dél-Dunántúl	85	3,5	21,2	54,1	21,2
Dél-Alföld	286	13,6	19,9	45,9	20,6
Észak-Alföld	131	10,7	15,3	39,6	34,4
Észak-Magyarország	159	10,7	12,6	52,2	24,5
Vidéki Magyarország	1199	12,4	19,1	45,6	22,9

20. táblázat. A válaszadók megoszlása legmagasabb iskolai végzettségük szerint, régióként (%).

Forrás: Saját kérdőíves felmérés.

A központi várossal való intenzív kapcsolat a kiköltözések után sem szakadt meg, a legnyilvánvalóbb jele ennek az ingázás. A városokból a környékre kiköltözött családfők 72%-a továbbra is a városba jár dolgozni (a Budapest környéki megkérdezettek körében 73% (DÖVÉNYI Z. – KOVÁCS Z. 1999)), mindössze 14,5%-uknak van helyben a munkahelye. A nagyvárosban dolgozó családfők aránya minden város környékén 50% felettinek bizonyult a kérdőívek tanúsága szerint, legkisebb aránnyal az Észak-dunántúli megyeszékhelyek (Győr¹³, Székesfehérvár, Tatabánya, Veszprém), valamint Békéscsaba rendelkeznek (21. táblázat). Győrben ezt az ausztriai

¹³ Egybecseng ezzel az a Győr környéki vizsgálat, ahol a válaszadók és családtagjaik közül a munkahelyel rendelkezők mintegy 60%-a dolgozik Győrben (HARDI T. 2002.).

munkavállalás magas aránya, Békéscsaba környékén a munkanélküliek átlagosnál nagyobb száma okozza, Veszprém és Tatabánya környékén pedig több településen (Balatonfüzfő, Balatonalmádi, Várpalota, Herend, Gyulafirátót, illetve Tata, Oroszlány, Környe) is jelentős számú munkaalkalom áll rendelkezésre. Legmagasabb értékekkel ugyanakkor Eger, Kecskemét, Kaposvár rendelkezik, de Zalaegerszeg, Szombathely, Pécs, Dunaújváros, Miskolc, Debrecen, Nyíregyháza is, vagyis többnyire azok a városok, amelyek messze kiemelkednek környékük településhálózatából, így a környékben sem a községekben, sem pedig közeli városokban nincs elegendő, vagy megfelelő alternatívát jelentő munkalehetőség.

A város neve	Válaszadók száma	Munkahely			
		A központi városban	Helyben	Más városban, községben	Egyéb*
Békéscsaba	44	63,6	13,6	6,8	15,9
Debrecen	75	77,3	13,3	5,3	4,0
Dunaújváros	94	76,6	11,7	6,4	5,3
Eger	51	84,3	11,8	2,0	2,0
Győr	62	66,1	11,3	6,5	16,1
Kaposvár	32	81,3	3,1	12,5	3,1
Kecskemét	91	84,6	13,2	1,1	1,1
Miskolc	97	79,4	10,3	7,2	3,1
Nyíregyháza	36	75,0	16,7	2,8	5,6
Pécs	42	78,6	7,1	2,4	11,9
Szeged	130	70,8	18,5	2,3	8,5
Székesfehérvár	84	65,5	15,5	10,7	8,3
Szombathely	32	78,1	15,6	1,9	1,9
Tatabánya	57	52,6	22,8	21,1	3,5
Veszprém	89	57,3	22,5	13,5	6,7
Zalaegerszeg	66	77,3	12,1	6,1	4,5
Összesen	1130	72,2	14,5	7,2	6,1

21. táblázat. A kiköltözött családfők munkahelyének helyszíne (%).

Forrás: Saját kérdőíves felmérés

* Egyéb: munkanélküli, nyugdíjas, rokkantnyugdíjas családfők, avagy a munkahely változó, országos, vagy külföldön van

A szuburbanizáció motivációinak értelmezéséhez szükséges megállapítani, hogy a kérdezettek 79%-a bérházból vagy panelházból költözött ki a város környékére¹⁴, s

¹⁴ Jól összezsengenek az adatok más, hasonló vizsgálatok eredményeivel. Egy Budapest kérdőíves környéki kimutatásai szerint a kiköltözők 76%-a jött panelházból (42%), vagy bérházból (34%)

jelenleg 97%-uk kertés-családi ház (14, 15, 16. kép), valamint 1,5%-uk ikerház vagy sorház (17, 18. kép) lakója. Így a kiköltözés az esetek döntő többségében drasztikus lakásminőségbeli változással is együtt járt, mely tehát egyrészt jellemző sajátossága a hazai szuburbanizációnak, másrészt, mint a szuburbanizáció okainak magyarázó faktora is számottevő. A kiköltözés motivációinak feltárására a válaszadóknak néhány tulajdonság alapján minősíteniük kellett a korábbi városi lakást, valamint annak szűkebb környékét, illetve a jelenlegi lakóhelyet.

A természeti előnyök, úgy tűnik, meghatározóak a falvak szemszögéből, mind a természeti környezet, hiszen a falvak mind a levegő tisztasága mind pedig a csendesség szempontjából is igen jó eredményt értek el (22. táblázat), ugyanakkor szembeötlő, hogy az összes értékelt szempont alapján a városok környezeti állapotát (különösen a levegő szennyezettségét és a zajt) ítélték meg legrosszabbnak a válaszadók. Szintén számottevő a községek előnye a szomszédság és a közbiztonság tekintetében is. A szomszédság kérdésében jelentkezhet talán leghatványozottabban az „önmagunk igazolásának jelensége”, azaz ha már elköltöztünk egy másik helyre, legalább elégedettek legyünk vele, hiszen ellenkező esetben – némileg – saját hibánkat ismernénk be.

Mutató	Városok	Községek	Különbség*
Természeti környezet	2,97	4,55	1,58
A levegő tisztasága	2,80	4,59	1,79
Zajártalom	2,75	4,39	1,64
Szomszédság	3,89	4,43	0,54
Közlekedés	4,49	3,64	-0,85
A munkahely elérhetősége	4,47	3,80	-0,67
Élelmiszerbolt elérhetősége	4,69	4,00	-0,69
Szolgáltatások elérhetősége	4,59	3,34	-1,25
Infrastrukturális ellátottság	4,59	3,88	-0,71
Közbiztonság	3,45	4,31	0,86

22. táblázat. A korábbi, városi és a jelenlegi lakás, lakókörnyezet megítélése a kiköltözők véleménye alapján. (Pontértékek: 1 = nagyon rossz, 2 = rossz, 3 = közepes, 4 = jó, 5 = kiváló) *: A községek és a városok pontértékének különbsége.
Forrás: saját kérdőíves felmérés.

(DÖVÉNYI Z.-KOVÁCS Z. 1999), míg Győr környékén pedig a kiköltözők 80%-a érkezett panellakásból vagy bérházból (HARDI T. 2002).

A városkörnyéki községek ellátottságát, illetve egyes alapintézmények elérhetőségét ugyanakkor jóval gyengébbnek ítélik meg a városkörnyéki községekben, mint magában a városban. Nem meglepő módon a legnagyobb különbség éppen a szolgáltatások elérhetősége tekintetében található, hiszen e szolgáltatások egy része kifejezetten városi funkció, s a falvakban nem utolsósorban a kisebb településméret következtében nem, vagy alig találhatóak meg.

A kapott eredmények nehezen hasonlíthatóak össze a Budapest környékiekkel (DÖVÉNYI Z.-KOVÁCS Z. 1999), mivel ott csak a „nagyon jó” és a „nem megfelelő” válaszok arányát közölték a szerzők. Ám mégis megállapítható, hogy ott is a legnagyobb differencia a korábbi (budapesti) és a jelenlegi lakókörnyezet megítélés között van, természetesen a jelenlegi lakókörnyezet javára. Budapest és a szolgáltatások elérhetőségét ugyanakkor jelentősen rosszabbnak ítélték meg a válaszadók a kiköltözés után, mint előtte.

Amennyiben összehasonlítjuk az egyes városokat és környékeiket is¹⁵ kitűnik, hogy a táblázatban szereplő adatok szórása igen kicsi, azaz a fő különbség nem az egyes városok között, hanem a városok és a környező községek viszonylatában vannak (23. táblázat). A városok megítélésében a legnagyobb szórást (0,31) a levegő tisztasága mutatja, a többi mutató esetében a szórások 0,11-0,22 közöttiek, a legkisebbek az elérhetőségi és infrastrukturális mutatóknál. A korábbi lakás természeti környezetének megítélésekor a legmagasabb osztályzatokat Veszprém, Sopron, Kaposvár, de mindenek előtt Tatabánya kapta, legrosszabbnak Miskolcot és Szombathelyet értékelték. Ez utóbbi esetben a falvak kiemelkedően magas értékeket kaptak a természeti környezet vonatkozásában, így az éles kontraszt okozhatja e némileg meglepő eredményt. A válaszadók megítélése alapján legszennyezettebb levegővel Dunaújváros, Pécs és Szombathely rendelkezik, legtisztábbal pedig Kaposvár, Veszprém és Sopron. A valós légszennyezettségi adatok alapján (PAPP-VÁRY Á. 1999) a helyzet némileg mást mutat. A válaszadók által legszennyezettebbnek ítélt városok valójában átlagosak, Miskolc, Győr és Tatabánya a legszennyezettebbek, ugyanakkor azok a városok, amelyek levegőjét tisztának ítélték a válaszadók, valójában is oda tartoznak. (A legtisztább levegővel valójában Eger, Nyíregyháza, Kaposvár, Veszprém és Sopron rendelkezik.) Az emberek megítélése, mint később oly sok tényező esetében, itt is igen

¹⁵ A dolgozat terjedelme miatt nincs lehetőség minden egyes kérdéskörre kitérni, csak néhány jellemző eltérés bemutatására vállalkozhattunk. Azon városokat, ahonnan tíznél kevesebb kérdőív állt rendelkezésre, nem vettük be a vizsgálat ezen részébe.

relatív, szubjektív. A szolgáltatások elérhetőségének megítélése alig differenciált, a Dél-alföldi megyeszékhelyek és Sopron lógnak ki kissé lefelé a sorból. Az infrastrukturális ellátottság terén Békéscsaba és Szeged kapta a leggyengébb, Debrecen, Dunaújváros és Eger a legjobb értékelést.

Város	Természeti környezet	A levegő szennyezettsége	Szolgáltatások elérhetősége	Infrastrukturális ellátottság
Ország össz.	2,97	2,80	4,59	4,59
Békéscsaba	2,98	2,69	4,40	4,29
Debrecen	2,87	2,63	4,66	4,80
Dunaújváros	3,00	2,37	4,74	4,75
Eger	3,00	2,83	4,74	4,74
Győr	2,98	2,85	4,56	4,63
Kaposvár	3,19	3,42	4,71	4,63
Kecskemét	2,94	3,00	4,49	4,50
Miskolc	2,72	2,63	4,76	4,65
Nyíregyháza	2,95	2,60	4,57	4,45
Pécs	2,83	2,56	4,50	4,46
Sopron	3,20	3,47	4,47	4,47
Szeged	2,99	2,98	4,44	4,34
Székesfehérvár	3,02	2,74	4,59	4,67
Szombathely	2,45	2,48	4,64	4,58
Tatabánya	3,25	2,62	4,64	4,71
Veszprém	3,14	3,20	4,69	4,66
Zalaegerszeg	2,97	2,69	4,51	4,65

23. táblázat. A korábbi városi lakás, lakókörnyezet, megítélése néhány szempont alapján a kiköltözők véleménye szerint. (Pontértékek: 1 = nagyon rossz, 2 = rossz, 3 = közepes, 4 = jó, 5 = kiváló). Forrás: saját kérdőíves felmérés.

A városkörnyéki községek előző szempontok alapján történő megítélésének tekintetében sincsenek kimagasló eltérések az egyes városok (városkörnyékek) között (24. táblázat). A szórások (R) 0,27 (infrastrukturális ellátottság) és 0,11 (szomszédság) között mozognak. A legszebb természeti környezettel a Sopron környéki szuburbanizáció által érintett falvak mellett a Tatabánya és a Dunaújváros közeli községek rendelkeznek – legalábbis az ide kiköltözők szemszögéből – ez, legalábbis részben a város „természeti” környezetéhez viszonyított kellemes környezetnek, mint a tényleges szépségnek szól. Legkevésbé vonzó környezettel ugyanakkor a Veszprém és a Békéscsaba környéki falvak rendelkeznek. A munkahelyek elérhetőségét tekintve legkedvezőbb helyzetben Dunaújváros, Tatabánya, Veszprém és Nyíregyháza, legkedvezőtlenebben Békéscsaba, Debrecen, Szeged és Szombathely van, az

alföldieknél minden bizonnyal szerepet játszik a munkahelytől mért nagyobb távolság is. A munkahely elérhetősége, mint korábban láttuk azért is döntő jelentőségű, hiszen a családfők nagy része a kiköltözés után is a központi városban dolgozik.

Községek az adott város környékén	Természeti környezet	Közlekedés	Munkahely elérhetősége	Szolgáltatások elérhetősége	Infrastrukturális ellátottság
Ország össz.	4,55	3,64	3,80	3,34	3,88
Békéscsaba	4,29	3,39	3,57	3,38	3,65
Debrecen	4,43	3,67	3,60	3,61	4,33
Dunaújváros	4,82	3,97	4,18	3,39	4,02
Eger	4,69	3,73	3,68	3,20	3,63
Győr	4,52	3,59	3,84	3,45	3,55
Kaposvár	4,42	3,81	3,71	3,51	3,77
Kecskemét	4,54	3,66	3,82	3,24	3,88
Miskolc	4,53	3,81	3,77	3,50	3,90
Nyíregyháza	4,55	3,79	4,02	3,52	4,00
Pécs	4,62	3,56	3,75	3,21	4,12
Sopron	4,87	4,07	3,93	3,87	4,07
Szeged	4,63	3,50	3,57	3,43	3,53
Székesfehérvár	4,47	3,58	3,78	3,22	3,83
Szombathely	4,73	3,28	3,60	3,09	3,45
Tatabánya	4,77	3,85	4,14	3,55	4,42
Veszprém	4,23	3,45	4,01	3,20	3,92
Zalaegerszeg	4,69	3,49	3,65	2,91	3,97

24. táblázat. A jelenlegi (városkörnyéki) lakás, lakókörnyezet, megítélése néhány szempont alapján a kiköltözők véleménye szerint. (Pontértékek: 1 = nagyon rossz, 2 = rossz, 3 = közepes, 4 = jó, 5 = kiváló).

Forrás: saját kérdőíves felmérés.

A szolgáltatások elérhetősége a városkörnyéki településeken is tükrözi a településhálózat jellemzőit (a földrajzi fekvés nem elhanyagolható szerepe mellett), így legkedvezőtlenebbnek a Zalaegerszeg, Szombathely, Veszprém, Pécs és Eger környéki településeken lakók ítélik meg a helyzetüket, legjobbnak pedig a Debrecen, Miskolc, Sopron és Tatabánya környékiek.

A városkörnyéki települések összes pontszámát átlagolva kiderül, hogy a legkedvezőbbnek a Dunaújváros, Tatabánya és Sopron körüli községeket ítélik meg az oda költözötték, ugyanakkor a legrosszabbnak a Békéscsaba, Szombathely és Veszprém környéki falvakat. Végül az is figyelemreméltó, hogy miközben összességében a városközeli falvak összesített átlagos pontszáma (4,09) 22 százalékkal magasabb, mint a városoké (3,87), addig ez a különbség Pécs, Debrecen, Nyíregyháza és Szombathely

környékén 0,40 körüli. Ezzel szemben Kaposvár esetében csak 0,04 század, sőt Veszprémben a környező falvak, ha csak minimális értékben is (-0,08), de kedvezőtlenebb véleményt kaptak, mint maga a város. Természetesen a néhány százados különbségekből nem szabad messzemenő következtetéseket levonni, de a néhány tizedes különbségek már számottevőnek tűnnek.

Magyarországon, miként a sokak által klasszikusnak tekintett nyugati szuburbanizáció esetében is, a saját ház iránti igény döntő szerepet játszik a városokból való kiköltözésben. Természetesen ez nem meglepő, hiszen a kiköltözők zöme emeletes házakból, lakótelepekről érkezik. A kiköltözés motivációi között a kiköltözők 57%-a esetében döntő, további 11%-nál jelentős tényezőnek bizonyult a saját ház iránti igény. A saját ház általában nagyobb lakásméretet is jelent, ez utóbbit, mint döntő vagy jelentős befolyásoló tényezőt a kiköltözők 64%-a jelölte meg. Budapest és Győr környékén is e két tényező, a saját ház és a nagyobb lakásméret bizonyult a legfontosabb tényezőnek, de Budapest környékén fordított sorrendben (DÖVÉNYI Z.-KOVÁCS Z. 1999, HARDI T. 2002).

Város	Saját ház iránti igény		Kert/gazdálkodási lehetőség	
	Döntő/jelentős szempont (%)	Nem befolyásoló vagy jelentéktelen szempont (%)	Döntő/jelentős szempont (%)	Nem befolyásoló vagy jelentéktelen szempont (%)
Ország össz.	68,2	22,7	45,2	39,2
Békéscsaba	63,3	24,5	55,1	36,7
Debrecen	64,6	25,6	54,9	35,4
Dunaújváros	64,6	26,3	35,8	52,6
Eger	69,8	20,8	47,2	30,2
Győr	64,4	27,1	44,3	37,7
Kaposvár	68,8	18,8	37,5	34,4
Kecskemét	69,6	25,0	44,0	47,3
Miskolc	77,8	12,1	51,0	30,6
Nyíregyháza	75,6	14,6	41,5	46,3
Pécs	66,0	23,4	54,9	27,5
Szeged	65,0	27,1	50,4	27,3
Székesfehérvár	69,3	21,6	44,2	39,5
Szombathely	75,0	15,6	41,9	38,7
Tatabánya	66,1	25,4	38,3	48,3
Veszprém	75,0	15,2	36,4	48,9
Zalaegerszeg	61,4	30,0	41,2	44,1

25. táblázat. A kiköltözés egyes szempontjainak értékelése a kiköltözésben való szerepe szerint.

Forrás: Saját kérdőíves felmérés.

Figyelemre méltó, hogy a saját ház iránti igény kiköltözésben játszott szerepének értékelése hasonló az egyes nagyvárosok környékén, talán Miskolcon, Nyíregyházán, Szombathelyen és Veszprémben volt a szerepe egy árnyalattal nagyobb, de a különbségek semmiképp nem tekinthetők meggyőzőnek (25. táblázat). Az anyagi lehetőségek megváltozása ugyanakkor az előzőeknél jóval kisebb szerepet tölt be a kiköltözéseket kiváltó okok között. A válaszadók 45%-a szerint az anyagi lehetőségeinek megváltozása nem vagy csak alig befolyásolta a kiköltözésben, ezzel szemben csak 36%-uknál volt ez döntő vagy jelentős szempont. Ez azzal a ténnyel együtt figyelemreméltó, hogy az észak-amerikai vagy a nyugat-európai modellben a jövedelmek folyamatos növekedése indukál egy kifelé áramlást a városközponttól a peremek felé (JOHNSTON, J. R. 1971).

A hazai szuburbanizáció egyik sajátossága, hogy a kert, illetve a *gazdálkodás szerepe* jelentős (TIMÁR J. 1994). A kiköltözők 45%-a jelezte, hogy e szempont fontos volt az új lakóhely választásánál, igaz, ezzel szemben 39%-uknál alig játszott ez szerepet. Az egyes városok környékén azonban e tekintetben már jelentős különbségek adódnak. A legnagyobb szerepe az alföldi megyeszékhelyek (Debrecen, Békéscsaba, Szeged), illetve Miskolc és Pécs környékén volt, azaz az Alföld ilyen irányú hagyományai tehát tovább élnek, emellett a nagyvárosok környéke emelkedik ki. Ugyanakkor a dunántúli városok nagy része (Dunaújváros, Kaposvár, Szombathely, Tatabánya, Veszprém, Zalaegerszeg) esetében a gazdálkodás szerepe már jóval kisebb. Érdekes azonban, hogy emellett Kecskemét és Nyíregyháza környékén is alacsonyabbnak bizonyult a kert és a gazdálkodás jelentősége.

Szintén jelentős tényező az *olcsóbb telekhez jutás* lehetősége is (a kiköltözők 47%-ánál volt fontos), hiszen a családi ház építéséhez szükséges telkek a többnyire zsúfolt városokhoz képest nagyobb szabad területtel rendelkező községekben olcsóbban szerezhetők. Ezen kívül megjelennek a falusi élet előnyei (a kiköltözők 16%-ánál jelentős szerep), mint a kiköltözést befolyásoló szempontok. A környezet szépsége, a levegő tisztasága, a nyugodtság és a csend számos esetben megjelent, de előfordult az állattartás, a falusi élet szépsége, a falu, mint közösség szerepe, de esetenként a földszintes ház is. Az egyéb szempontok között a családi okok bizonyultak második legfontosabbnak (11%), ezen belül a helyben élő rokonok, a házasság és egészségügyi okok domináltak. Végül a helyben lévő munkahely és a „városból el” mentalitás is megjelent néhány esetben.

A szuburbanizáció során az egyes települések között a potenciális kitelepülőkért folytatott verseny szempontjából lényeges, hogy milyen tényezők alapján választanak települést a vándorlók, *milyen forrásból szerzik az információikat*. A legfontosabb szerepe a közvetett információforrásoknak, ezen belül különösen a hallomás útján szerzett információknak van. Mivel ez esetben egyszerre több információforrást is megjelölhettek a válaszadók, így összesen 1708 értékelhető válasz született a kérdésre. Ezeknek 41%-át adták a hallomás útján szerzett információk, 21%-át az olvasott információk (különösen az újságcikkből, apróhirdetésből). A közvetlen információforrások közül a legfontosabbnak az egyszerű vizuális tapasztalatok számítottak (a kiköltöző korábban járt a településen, 16%). Részből a magyarországi urbanizáció rurális gyökereit, részből a meglévő kapcsolatokat is mutatja, hogy a városból kiköltözők 5%-a a korábbi lakóhelyére költözött vissza. Egy részük az időközben felértékelődött városközeleli térségeket azok előnyeiért választja, más esetekben azonban a kiköltözés a városból való menekülésnek köszönhető, esetleg annak, hogy a városi lakást nem bírta fenntartani a család, ám a rokonok, szülők közelében - s egyáltalán falun - olcsóbb a megélhetés. Végül a rekreációs szuburbanizáció következtében néhányan (3%) oda költöznek ki, ahol korábban kiskertjük, nyaralójuk volt, gyakran úgy, hogy magát a nyaralót alakítják át családi házzá. A válaszok 14%-a az egyéb kategóriába esett, közöttük a közlekedési helyzetnek, a munkahelynek, az olcsóbb teleknek és a városközeliségnek volt legnagyobb a szerepe.

A legfontosabb konkrét válaszok között (24. táblázat) magasan kiemelkednek a helyben lakó ismerősöktől, barátoktól, rokonoktól származó információk, majd ezt követik az újságból szerzett tapasztalatok. Szintén igen jelentős a személyes vizuális tapasztalat is. Néhányan kifejezetten hangsúlyozták, hogy végigjárták a környéket, és ezt a települést találták a legszimpatikusabbnak, legmegfelelőbbnek. A települések között kialakuló versenyben úgy tűnik a városkörnyéki községek jelenleg még messze nem használnak ki minden lehetőséget a városból kiköltözők odacsalogatásában, hiszen a telephely-választási döntések legalább 85%-a olyan információforrásból származik, amelyekre az adott településnek, a települések vezetésének semmilyen hatása nincs (26. táblázat).

Információforrás	A válaszok száma
Ismerőstől, baráttól, aki az adott településen lakik	313
Korábban itt járt	274
Rokontól, aki az adott településen lakik	212
Újságban, hirdetésben	147
Apróhirdetésben	121
Ismerőstől, baráttól, aki máshol lakik	84
Korábban itt lakott	83
Újságcikkben	62
Nyarálója, kiskertje volt itt	53
<i>Egyéb válaszok összesen</i>	<i>359</i>
Összes válasz	1708

26. táblázat. A lakóhely településének kiválasztásának legfontosabb szempontjai.
 Forrás: saját kérdőíves felmérés.

A hazai vidéki szuburbanizáció okait magam elsősorban a fogyasztói szuverenitásból, a városi és falusi élet különbözőségeiből vezetem le, nem tagadva azt, hogy a szuburbanizáció alakulásában az egyes piaci szereplőknek (önkormányzatok, állam, építőipari cégek, infrastruktúra-fejlesztő társaságok, bankok, reklámirodák) is jelentős szerepük van. Amennyiben a társadalmi igény adott a szuburbanizációhoz (kertes, családi házra való igény, természet-közelség, stb.), ám hogy ez az igény épp a szuburbiákban realizálódhat, ebben nem csak a kiköltözőknek, hanem a fejlesztőknek, kivitelezőknek is jelentős szavuk van.

7.3. Esettanulmányok

Az egyes városkörnyékek átfogó vizsgálata után érdemes – esettanulmány jelleggel – a települések (községek, településrészek) közötti különbségekbe is betekinteni. Arra e dolgozat keretében nincs lehetőség, hogy az összes vizsgált településről egyenként tegyek megállapításokat, hiszen csak lakossági kérdőív összesen 149 településről, településrészeiről állt rendelkezésre. Közöttük sok olyan település is volt, ahonnan csak 1-2 kérdőívvel rendelkezünk, ezeket önmagukban nem lett volna érdemes vizsgálni. Így végül két mintát választottunk ki, az első egy konkrét városkörnyék (Pécs és környéke) összes vizsgált településének együttes értékelése, az egyes városkörnyékeken belüli eltérések reprezentálására. A másik pedig nyolc olyan településnek az összehasonlító vizsgálata, ahonnan elegendően sok kérdőív származik,

azaz amelyek népessége a legnagyobb mértékben nőtt a szuburbanizáció következtében, mellyel a szuburbanizációs folyamatokban települési szinten meglévő (részben regionális) eltéréseket kívántuk bemutatni.

A szuburbanizáció motivációinak feltárását Pécs környékén is a korábban említett kérdőíves felmérés segítségével vizsgáltuk (BAJMÓCY P. 1999c, BAJMÓCY P. 2000c). A kérdőívezés során 6 Pécs környéki falu (Gyód, Keszü, Kozármisleny, Kökény, Pogány, Szemely) 60 háztartását térképeztük fel, olyan háztartásokat, amelynek tagjai az utóbbi egy évtizedben költöztek az adott faluba. Közülük 53 család Pécsről érkezett, így végül ők képezték a vizsgálat alapját. A megkérdezett családok nagyobb része értelmiségi, azonban a szakmunkások aránya is jelentős. A kiköltözések ellenére azonban a vizsgált háztartásoknál a családfők nagyobb része (79%) továbbra is Pécsre jár dolgozni, ehhez képest jóval kevesebben dolgoznak lakóhelyükön (7%), illetve más településen (2%). A többiek nyugdíjasok vagy egyéni vállalkozók a munkahely telephelyének nevesíthetősége nélkül. A vizsgálat igazolta azt a feltevést, hogy a szuburbanizációban részt vevő családok nagyobb része a nagyváros lakótelepeiről érkezik a városkörnyéki falvakba. A válaszadó családok 57%-a a Kertváros lakótelepéről érkezett, további 6%-uk pedig más lakótelepekről (Uránváros, Szigeti városrész). Emellett jelentősnek bizonyult a Belvárosból való kiköltözés (19%) is. Nem meglepő tehát, hogy panellakásból költözött valamelyik Pécs környéki faluba a háztartások 62%-a, viszont a kertés-családi házak, ikerházak részaránya csak 19%. A többiek valamilyen típusú többlakásos társasházból érkeztek.

A szuburbanizáció motivációinak vizsgálatakor kiderült (27. táblázat), hogy amíg a természeti adottságok esetében markáns a falvak előnye Péccsel szemben is, s ugyanez igaz a közbiztonságra, valamint a szomszédságra is, addig az ellátottságot, az alapintézmények (munkahely, élelmiszerbolt, szolgáltatások) elérhetőségét jóval gyengébbnek ítélik a falvakban, mint a városokban, összhangban a többi városkörnyékről tett korábbi megállapításainkkal. A falvak közül Kozármisleny mutatói jelentősen eltérnek a többi községtől. Ez a legnagyobb falu Pécs környékén (4092 lakos), és ez is fekszik a legközelebb a városhoz. Igaz, a régi falumag 9 km-re van Pécs centrumától, de a gyorsan fejlődő Újtelep és Újfalva csak 6-7 km-re. A falu méretéből következően a szolgáltatások sokkal jobbak, mint a többi, zömmel 1000 lakos alatti községben, és ez az elérhetőségi mutatók megítélésében is realizálódik. (Az eltérő adatok nagy valószínűséggel nem a felmérés hibáiból származnak, mivel Kozármislenyről származik a minta kb. harmada, s az eltérések pedig szignifikánsnak

tűnnek.) A falvak ellátottsága a szolgáltatások terén a legkedvezőtlenebb, így nem meglepő, hogy e szolgáltatások jelentős részét továbbra is Pécsre veszik igénybe a környező falvak lakosai (nagyobb bevásárlás, de fogorvos, gyógyszertár is). Az aprófalvas településhálózat mellett úgy tűnik, a településméret (és az ezzel járó kedvezőbb ellátottság) döntő szerepet játszik a kiköltözések céltelepülésének kiválasztásában. Az Alföldön, ahol a városok környékén nincsenek aprófalvak, a településméret nem jelentett komoly differenciáló tényezőt.

	Pécs	Községek	Közár- misleny	A községek Közár- misleny nélkül
Természeti környezet	2,85	4,6	4,71	4,56
A levegő tisztasága	2,58	4,68	4,65	4,69
Zajártalom	2,47	4,38	4,47	4,33
Szomszédság	3,62	4,51	4,59	4,47
Közlekedés	4,28	3,58	4,12	3,33
A munkahely elérhetősége	4,54	3,76	4,38	3,45
Élelmiszerbolt elérhetősége	4,65	3,84	4,25	3,66
Szolgáltatások elérhetősége	4,51	3,23	3,76	2,97
Infrastrukturális ellátottság	4,43	4,13	4,53	3,94
Közbiztonság	3,34	4,38	4,41	4,36

27. táblázat. A korábbi (pécsi) és a jelenlegi lakás, lakókörnyezet, település megítélése a kiköltözők véleménye alapján (1=nagyon rossz,5=kiváló)
Forrás: saját kérdőíves felmérés, 1998 szept.

A nyugati szuburbanizációhoz hasonlóan Pécs környékén is a saját családi ház iránti igény a meghatározó a városból való kiköltözések esetében. Annak ismeretében, hogy a kiköltözők nagyobbik része lakótelepekről érkezik, ez egyáltalán nem váratlan. A megkérdezettek 58%-a esetében döntő, valamint további 8%-nál jelentős szerepet játszott a költözésben a saját ház iránti igény, amelyet leginkább és legolcsóbban a város körüli szuburbanizálódó településeken lehetett kielégíteni. Ezzel összefüggésben a nagyobb lakásméret szükségessége is fontosnak bizonyult (67%). A Pécsről kiköltözők 57%-a külön megjegyezte, hogy fontosnak tartja a gazdálkodás lehetőségét a kiköltözést befolyásoló tényezők között, sőt néhányan még az állattartást is megnevezték. Emellett itt is megjelentek a már-már klasszikusnak tekinthető sztereotípiák, amelyek a városi

élet ellen, illetve a falusi élet mellett szólnak. Természetesen a konkrét költözésnek sokszor valamilyen családi jellegű oka volt (házasság, beteg gyerek, stb.).

A különböző városkörnyékekben zajló folyamatok összehasonlító vizsgálata céljából nyolc települést választottam ki (Debrecen-Józsa, Domaszék, Kecskemét-Katonatelep, Kozármisleny, Kulcs, Miskolc-Szirma, Sárkeresztes és Veszprém-Kádárta), melyekről elegendően sok kérdőív állt rendelkezésemre, s melyek az 1990-es évtizedben népességüket legnagyobb mértékben növelő települések között vannak.

Településnév	Városkörnyék	Jogállás	Távolság a központi várostól (km)	Lakónépesség, 1990 (fő)	Lakónépesség, 2001 (fő)
Domaszék	Szeged	Község ¹	11	3178	4169
Józsa	Debrecen	Egyéb belterület ²	9	7293	9541
Katonatelep	Kecskemét	Egyéb belterület	7	1306	2101
Kádárta	Veszprém	Egyéb belterület ³	5	1147	1590
Kozármisleny	Pécs	Község	9	2948	4092
Kulcs	Dunaújváros	Község ⁴	12	1081	1786
Sárkeresztes	Székesfehérv.	Község	9	1182	1514
Szirma	Miskolc	Egyéb belterület ⁵	7	2900	4122

28/1. táblázat. A kiválasztott települések néhány általános adatai.

Forrás. Helységnévkönyv, KSH, Autósatlasz

- 1: 1952-ben vált önállóvá Szeged területéből
- 2: 1981-ig önálló, akkor Debrecenhez csatolva
- 3: 1973-ig önálló, akkor Veszprémhez csatolva
- 4: 1994-ben vált önállóvá Rácalmás területéből
- 5: 1950-ig önálló, akkor Miskolchoz csatolva

	A kérdezettek legmagasabb iskolai végzettsége		A kiköltözések legfőbb időszaka	A kiköltözések forrásterülete		
	Érettségi (%)	Diploma (%)		Elsődleges	Másodlagos	Harmadlagos
Domaszék	40,7	25,9	1992-98	Lakótelep	-	-
Józsa	26,9	53,8	1994-2000	Lakótelep	Nagyerdő	Belváros
Katonatelep	48,3	31,0	1994-99	Lakótelep	Belváros	-
Kádárta	47,3	15,8	1995-99	Lakótelep	Belváros	-
Kozármisleny	56,3	18,8	1994-99	Lakótelep	Belváros	-
Kulcs	53,3	23,3	1995-99	*	-	-
Sárkeresztes	29,2	37,5	1994-99	Lakótelep	Belváros	Öreghegy
Szirma	50,0	27,3	1991-95	Lakótelep	Belváros	Diósgyőr

28/2. táblázat. A kiköltözések néhány adata. Forrás: saját kérdőíves felmérés

*. Dunaújváros csaknem az egész területe lakótelepnek tekinthető, itt a városrészek nevei sem nyújtottak megfelelő támpontot. (Legtöbbször utcaneveket adtak meg.)

	Domaszék	Józsa	Katonatelep	Kádárta	Kozármisleny	Kulcs	Sárkeresztes	Szirma
A város (korábbi lakás) természeti környezete	3,22	2,93	2,61	2,89	2,94	3,07	2,96	2,67
Szolgáltatások elérhetősége a városban	4,48	4,63	4,17	4,58	4,29	4,77	4,58	4,86
A város infrastrukturális ellátottsága	4,70	4,70	4,28	4,63	4,24	4,77	4,63	4,77
A község természeti környezete	4,93	4,33	4,24	4,37	4,71	4,77	4,58	4,52
A község közlekedési helyzete	3,67	3,30	3,71	2,59	4,12	4,03	3,88	4,09
A munkahelyek elérhetősége a községből	3,96	3,37	3,68	4,00	4,38	3,96	3,95	4,00
Szolgáltatások elérhetősége a községből	3,74	3,52	3,38	3,11	3,76	3,13	3,38	3,71
A község infrastrukturális ellátottsága	4,11	4,56	4,10	4,26	4,53	3,87	3,79	4,50
A saját ház iránti igény fontossága	4,96	3,93	4,08	4,53	4,12	3,55	4,33	4,43
A kert/gazdálkodás lehetőségének fontossága	3,93	3,19	2,54	3,32	2,76	2,93	3,29	2,85

28/3. táblázat. A kiköltözők véleménye néhány kérdésben. (1=nagyon rossz, vagy egyáltalán nem fontos, ...5=kiváló, vagy döntő fontosságú) Forrás: saját kérdőíves felmérés.

Közülük négy közigazgatásilag önálló (Kulcs 1994-ben lett az), négy pedig megyeszékhelyek egyéb belterülete. Négy a Dunántúlon (Dunaújváros, Pécs, Székesfehérvár és Veszprém mellett), négy pedig a Dunától keletre (Debrecen, Kecskemét, Miskolc és Szeged közelében) található. Lakosságszám szerint az 1990-ben 1081 fős Kulcstól a 7293 fős Józsaig, 2001-ben az 1514 fős Sárkereszttestől a 9541 fős Józsaig terjednek. Mindegyik település igen közel (5-12 km-re) fekszik a szomszédos város centrumához (28. táblázat).

A vizsgálat ezen részének eredményei és a korábbi számítások összehasonlíthatóak, s azokból az alábbi fontos következtetések vonhatók le. A kiköltözések súlypontja az 1990-es évek közepére, végére tehető, kivétel Szirma esetében (ld. korábban). A kiköltözések zöme a nagyvárosok lakótelepi részéről indult, ezt követi a legtöbb város esetében a belváros. A lakótelepek között gyakran megtalálhatóak a régebben és az újonnan építettek is (pl. Szegednél Tarján és Rókus), kivétel Debrecen, hiszen a Józsára kiköltözők a város újabb (Újkert, Tócsókert, illetve legújabb Tócsóvölgy, Vezér utca), így legmagasabb presztízsű lakótelepeiről érkeztek. Debrecen-Józsa és Sárkeresztes esetében fordult elő szignifikáns mennyiségben a nem lakótelepi illetve belvárosi forrásterület, így Debrecen esetében a legmagasabb presztízsű Nagyerdő, a város elit területe, Székesfehérvár esetében pedig az Öreghegy. Mindkét helyen a diplomás kiköltözések aránya messze átlag feletti, azaz e két esetben lelhető biztosan fel az elit presztízsűjellelű kiköltözése, amit a józsaival válaszadók meg is erősítettek.(SÜLI-ZAKAR I. 1996).

A városok természeti környezetének megítélése és a valós környezeti állapot között itt sincs szoros összefüggés, legkedvezőbbnek Szeged és Dunaújváros, legrosszabbnak Kecskemét és Miskolc állapotát ítélték meg a válaszadók. Kecskemét értékelése összecseng TIMÁR J. egy korábbi felmérésének eredményével, hogy a Kecskemétről kiköltözők a város rosszabb környezeti állapotát jelölték meg a kiköltözés egyik legfontosabb okaként (TIMÁR J. 1994). Érdekesség, hogy a nem önálló települések környezeti állapotát egyértelműen gyengébbnek ítélték meg a válaszadók. Úgy tűnik, hogy az önálló települések önkormányzatainak jobban érdeke a településük rendben, tisztán tartása, mint a nagyvárosok külső településrészein. A közlekedési helyzet és a munkahely elérhetősége tekintetében a közigazgatásilag a városokhoz tartozó településeknek egyáltalán nincs előnye, s ami meglepő, hogy legrosszabbnak épp a legnagyobb település, Debrecen-Józsa helyzetét ítélték, itt az amúgy is nagy

népességű település további hirtelen lakosságszám-emelkedését a tömegközlekedés jelenleg nem tudja kellőképpen kiszolgálni. A szolgáltatások elérhetősége ugyanakkor igen szoros korrelációban áll a településmérettel, az 1-2 ezer fős lakosságszámú Kulcs, Kádárta, Sárkeresztes és Katonatelep kapta a gyengébb, a több ezres Józsa, Kozármisleny, Domaszék és Szirma a jobb értékeket. Hasonló a helyzet az infrastrukturális ellátottság tekintetében azzal a különbséggel, hogy a korábban tanyaközségből szerveződött Domaszék nagyobb népessége ellenére itt a gyengébben értékelték közé került.

A saját ház iránti igény, mint a kiköltözést meghatározó szempont általában annál fontosabbnak bizonyult, minél többen érkeztek lakótelepi lakásból. E szabály alól egyetlen jelentős kivétel van, Kulcs, hiszen ide Dunaújvárosból mindenki panellakásból érkezett, ám a saját ház iránti igény mégis sok esetben kevésbé volt fontos, megelőzte azt a nagyobb lakásméret igénye, a nyugalom, csend keresése és a kert, gazdálkodás lehetősége is. Ez utóbbi ezeken, a szuburbanizáció által leginkább érintett településeken Domaszék kivételével sehol sem vált fontos tényezővé.

A lakossági kérdőívek összesített eredményei alapján kiderült ki, hogy a várost elhagyók elsősorban a lakótelepekről érkező, az átlagosnál magasabb iskolai végzettséggel rendelkező családok. Ismerik a falu előnyeit, a város hátrányait (az elérhetőségek, a környezeti állapot, avagy a szomszédság terén), ám nem elsősorban ezek, hanem az olcsó, saját családi ház építésének lehetősége miatt költöznek ki a városból. A környékbeli községekről szubjektív, leginkább hallomáson alapuló információkkal rendelkeznek. Az is kiderült, hogy az ország különböző nagyvárosait összehasonlítva elsősorban a városok és a községek közötti megítélésbeli különbségek dominálnak, nem az egyes városok közöttiek, s a megítélések nem minden esetben követik az objektív tényeket.

8. A szuburbanizációs folyamat területi különbségei

A szuburbanizáció mértékét, sebességét mind a központi város, mind pedig a városkörnyéki községek tulajdonságai is befolyásolják. Így az okokat két csoportra osztva, a város, illetve a községek részéről vizsgálhatjuk (BAJMÓCY P. 1998).

8.1. A területi különbségek okai I. - a központi város tulajdonságai

Összességében a legfontosabb tényezőnek a központi város népességszáma bizonyult. Minél népesebb a város, elvileg annál több ember költözhet ki onnan. A szuburbanizáció jelenleg természetesen Budapest környékén a legintenzívebb, a kiköltözések legfontosabb területe a Budapest központjától 15-20 km-re lévő települések, de Budapest hatása 30, esetenként 40 km távolságban is érzékelhető. A dinamizált terület magába foglalja Pest megyének több, mint a felét, de – mint korábban láttuk - átnyúlik Fejér, Komárom-Esztergom, Nógrád, Heves és Bács-Kiskun megyékbe is. A szuburbanizáció tehát nem „törődik” a megyehatárokkal, így Fejér megye keleti részébe Budapest agglomerációja nyúlik át (Etyek, Martonvásár, Ercsi), északon pedig Tatabányáé (Szar, Szárliget). A megyehatáron túlnyúló szuburbanizáció elsősorban a megyén belül periférikus helyzetű nagyvárosoknál lehetséges, s Budapesten és Tatabányán kívül már Győrnél is előfordul (Bana, Bábólna, Bársonyos). A nagyobb megyeszékhelyek esetében 10-15 km-es körben találhatóak a dinamikus települések, a kisebb, 20-30 ezres népességű városoknál (már ahol van ilyen) egy-két ilyen község létezik.

Fontos tényezőt jelent, hogy a város területén belül van-e hely terjeszkedni, van-e hely új lakásokat építeni. Pécs, Szombathely, Miskolc esetében gyakorlatilag beépült a város közigazgatási területe, vagy pl. Miskolcon vagy Pécsen már csak hegyvidéki, beépítésre kevésbé alkalmas (avagy igen drága) területek maradtak. Ezekben a városokban növekedésre elsősorban csak a városhatáron kívül, a környező falvakban van lehetőség. Szeged esetében a legkedvezőbb fekvésű, a várost a Tisza árvizeitől védő körgáton belüli területek teltek meg, a gáton kívüli területek legtöbbször pedig (Újszeged, Baktó és Újpetőfitelep (19. kép) kivételével) alacsony presztízsű. Természetesen a helyhiányra lehetséges megoldást kínál a dzsentifikáció is, mely során általában magas presztízsű lakásokat építenek, ám ezzel a saját ház iránti igényt nem tudják teljes mértékben kielégíteni. A területhiány a befogadó községekben is lehet gátló tényező, a

Szeged melletti Algyót két oldalról ipari területek, másik két oldalról pedig a Tisza határolja, így kevés a lehetőség új telkek parcellázására. Debrecen keleti részén ugyanakkor sorra nyílnak az új utcák, és továbbra is jelentős területek állnak itt rendelkezésre. Debrecenben a szuburbanizáció mértéke ezért is gyengébb, mint a hasonló nagyságrendű Pécsen, Miskolcon, vagy Szegeden. Budapesten is többé-kevésbé beteltek a kedvező presztízsű területek a városhatáron belül, így költözni elsősorban a szububiákba lehet.

Közhelyszerűen hangzik, de a szuburbanizációhoz szükséges olyan terület, ahova a városi lakosok ki tudnak költözni. Szükségesek tehát olyan települések, amelyek magját alkotják a „szuburbán” építkezéseknek. Napjainkban a népesség (legalábbis Magyarországon) ugyanis nem szívesen költözik olyan területekre, ahol "semmi sincs", sokkal szívesebben költözik valamely, már meglévő - és természetesen megfelelő adottságokkal rendelkező - településbe. Természetesen egyáltalán nem mindegy, hogy a nagyvárostól egy adott távolságon belül hány ilyen potenciális település található. Szeged 20 km-es körzetében 17 ilyen település található (melyek részben önálló települések, részben a városhoz csatolt egykori falvak, valamint mindig is a városhoz tartozó, de azzal települési folytonosságban nem lévő lakott területek), Pécs esetében pedig 49. Úgy is fogalmazhatunk, hogy az adott terület településstruktúrája, településűrűsége is befolyásolja a szuburbanizáció mértékét. Az sem véletlen, hogy a Pécs környéken lévő, legerősebben növekedő Kozármisleny 9 km-re van a várostól, a Szeged mellett leggyorsabban növekedő Zsombó pedig 17 km-re. A kiköltözések által potenciálisan érintett településeken nem szükségszerűen csak a közigazgatásilag önálló településeket kell érteni, hanem a nagyobb városok közigazgatási területén lévő, számos, egykor önálló, de később a városhoz csatolt település található. Ezek egy részét a központi belterülethez csatolták (pl. Szeged mellett Kiskundorozsma, Szőreg, Tápé stb.), és így tulajdonképpen teljesen elvesztek a statisztika számára, más részük pedig egyéb belterületté vált (Debrecen mellett Józsa, Kecskemét esetében Hetényegyháza, stb.), melyekről szintén kevés adat áll rendelkezésre. Ezek mellett több olyan egykori major, szőlőskert, tanyaközpont is található nagyvárosaink közigazgatási területén belül, amelyek sohasem voltak önállóak, de jelenleg a városból való kiköltözések célpontjaivá váltak (Kecskemét mellett Katonatelep, Nyíregyházán Rozsrétszőlő).

A várospolitikai is jelentős befolyásoló tényező, mely jelen esetben elsősorban abban nyilvánul meg, hogy a városvezetés tehet a lépéseket a népességmegtartás

érdekében. A népességmegtartó-képesség fogalmát a korábbiakban elsősorban a falvak, különösen az aprófalvak vonatkozásában használta a szakirodalom, ám napjainkban a nagyvárosok (különösen Budapest) vonatkozásában is új értelmet nyer. A városok szempontjából egyáltalán nem mellékes annak a tehetős középrétegnek a megtartása, amelyik a szuburbanizáció egyik fő résztvevője. A legfontosabb lehetőség a megfelelő lakókörnyezet biztosítása e rétegeknek a városhatáron belül (és persze versenyképes áron) (19. kép), azaz tulajdonképpen a dzsentifikáció folyamata. Ennek első jelei a vidéki nagyvárosaink belső részeinek (elsősorban főutcájának) felújításával már megindultak (20. kép), ám az ennél sokkal szélesebb körben elterjedt városi társasház-építkezések (21. kép) is a szuburbanizáció alternatíváját jelentik.

A szuburbanizációt - mint általában az összes költözést - befolyásolják azok a vonzó és taszító erők, attitűdök, amelyek a nagyvárosból illetve a szuburbiából érkeznek. A szuburbiák mindenütt magasan preferáltak, inkább ebben az esetben az a döntő, hogy milyen mértékűek a város taszító erői. Azok a városok, amelyek hirtelen épültek fel vagy ki, gyenge minőségben, kevésbé igényes házakkal, lakásokkal sokkal nagyobb taszítóerőt jelentenek, mint azok a városok, amelyek fokozatosan fejlődtek, amelyekben magukban is több magas presztízsű városrész található. A kiköltözések zöme ráadásul a városok lakótelepi részéből, a panelházakból történik, így a lakótelepek aránya is meghatározó tényező.

A 11 és több lakásos házak száma nem csak azokat a panelházakat jelenti, amelyekből az önkormányzati és a lakossági felmérés alapján is a legtöbben költöznek ki a városkörnyéki községekbe, de az 1990-es évtized legelején (és többé-kevésbé még ma is) szoros párhuzam áll fenn közöttük. 1990-esnél frissebb részletes adatok nem álltak rendelkezésemre, így kénytelen voltam ezeket felhasználni. A lakótelepi házak száma elsősorban a településmérettől függ, azonban ehhez képest jóval előrébb kerültek az ún. „szocialista városok” (Dunaújváros, Kazincbarcika, Komló, Várpalota, Ajka, Tiszaújváros, Oroszlány) (29. táblázat). A 11 és több lakásos települési koncentrációja igen szélsőséges, 1990-ben 37%-uk Budapesten volt, de az első 25 település koncentrálja e lakóházak 77, az első 50 pedig a 88%-ukat.

Sor- szám	Településnév	11-X lakásos épületek		Sor- szám	Településnév	11-X lakásos épületek
1	Budapest	19188		26	Ajka	352
2	Miskolc	2052		27	Ózd	321
3	Pécs	1842		28	Szekszárd	320
4	Szeged	1833		29	Tiszaújváros	306
5	Debrecen	1556		30	Vác	300
6	Győr	1312		31	Baja	278
7	Tatabánya	1155		32	Hódmezővásárhely	265
8	Székesfehérvár	1050		33	Oroszlány	256
9	Dunaújváros	930		34	Százhalombatta	251
10	Kecskemét	905		35	Pápa	243
11	Nyíregyháza	848		36	Orosháza	241
12	Szombathely	799		36	Mosonmagyaróvár	241
13	Szolnok	676		38	Gyula	223
14	Kaposvár	655		39	Kiskunfélegyháza	221
15	Békéscsaba	619		40	Esztergom	216
16	Veszprém	597		41	Gödöllő	194
17	Kazincbarcika	592		42	Szigetszentmiklós	193
18	Eger	582		43	Kiskunhalas	182
19	Nagykanizsa	544		43	Keszthely	182
20	Zalaegerszeg	533		45	Tata	180
21	Sopron	498		46	Komárom	173
22	Komló	433		47	Cegléd	163
23	Salgótarján	415		48	Paks	162
24	Gyöngyös	401		49	Dorog	159
25	Várpalota	361		50	Szentes	150

29. táblázat. A 11-X lakásos épületek száma településenként, 1990.

Forrás: KSH

A lakótelepek száma is igen jó korrelációt mutat a 81. táblázatban közölt adatokkal. Legalább két, 2500 lakásosnál nagyobb lakótelep a 100.000 főnél népesebb kilenc városon kívül csak Zalaegerszegen, Szolnokon, Egerben, Salgótarjánban, valamint Dunaújvárosban, Kazincbarcikán és Tiszaújvárosban található (EGEDY T. 2000). E szocialista városokban ráadásul extrém módon magas a lakótelepi lakások aránya (Dunaújváros 91%, Komló 66%), így a lakótelep elhagyása esetén alig van lehetőség a városon belül családi házas lakóhelyet választani. Azokban a „szocialista

városokban”, ahol az ipar túlélte a kilencvenes évek elejének válságidőszakát, ott ahhoz képest, ami a településméret alapján várható lenne, jelentősebb szuburbanizációs folyamatokkal találkozhatunk. Így szuburbanizációs jelenségek figyelhetők meg Dunaújváros (Rácalmás, Kulcs, Nagyvenyim, Baracs, Kisapostag), sőt Tiszaújváros (Sajószöged, Sajóörös) esetében, amely városoknál kertés, családi ház vásárlására csak a közeli falvakban van lehetőség.

A város környékére való kiköltözéseket a központi város jelenlegi gazdasági helyzete is befolyásolja, hiszen a lakosság jövedelmi viszonyai behatárolják a költözési lehetőségeket. Másrészt a város perspektívái azt is meghatározzák, hogy az egyénnek érdemes-e itt maradni, vagy ha jelenlegi lakásából úgyszólván el szándékozik költözni, akkor érdemes-e egy másik városban (avagy annak a környékén) szerencsét próbálnia. A Dunaújvároshoz és Tiszaújvároshoz hasonlóan szintén panelből épült szénbányászati Komló vagy Oroszlány, a kohászatból élő Ózd, Ajka vagy Várpalota környéken a szuburbanizáció mértéke jóval gyengébb, vagy a folyamat nem is indult meg, pedig a város "taszító ereje" ezt indokolhatná.

8.2. A területi különbségek okai II. - a városkörnyéki községek tulajdonságai

A községek szempontjából legfontosabbnak az elérhetőséget tekinthetjük. Az elérhetőség tulajdonképpen azonosítható a közúton mért távolsággal, hiszen a nagyvárosok környékén a közutak minősége a legtöbb esetben megfelelő, azonban ezt a forgalom nagysága, illetve az esetleges akadályok (pl. szintbeli vasúti átvjáró) módosíthatja. Ahol azonban a közúti összeköttetés nem megfelelő, oda a várhatónál sokkal lassabban indul meg a kiköltözés. A Szegedhez közeli Maroslelének csak komp-összeköttetése van a várossal, ami télen nem közlekedik, közúton pedig csak jelentős kerülővel érhető el Szeged. Hasonló a helyzet a Szentendrei-sziget községeivel is. A Budapest melletti Nagykovácsi fejlődését sokáig a zsákfalú helyzete gátolta, igaz, jelenleg éppen ez a viszonylagos érintetlensége adja vonzerejét és dinamikáját. Az elérhetőséget az út minősége és zsúfoltsága is jelentősen befolyásolja, a főútvonalak mentén gyakran messzire nyúlnak a szuburbán zónák (Szombathely 87-es út észak és délkelet felé, Győr 82-es út) (HARDI T. 2002).

A távolság szintén döntő (szoros összefüggésben az előző tényezővel), ahol az egyéb tényezők nem gátolják a szuburbanizációt, ott minél közelebb van egy község a nagyvároshoz, annál jelentősebb oda a kiköltözés. Az alföldi városok belső,

legdinamikusabb zónáját többnyire a város közigazgatási területén lévő lakott helyek alkotják, melyek minősége azonban különböző, így vannak közöttük igen dinamikusak (Katonatelep Kecskemét területén, Józsa Debrecen, Szőreg és Szentmihálytelek Szeged, Oros, Nyírszőlős, Rozsrétszőlő Nyíregyháza mellett, stb.), de kevésbé vonzóak is (Kiskundorozsma Szeged, Kismacs Debrecen szomszédságában). Elképzelhető az agglomeráció belső gyűrűjének telítődése is, amely maga után vonja ezen települések stagnálását, és a külső gyűrű megerősödését (Budapest körül Budakeszi (IZSÁK É. 1999, KOVÁCS K. 1999), talán néhány év múlva Érd, Diósd, Szigethalom). A településméret is meghatározó lehet, ez azonban csak az apró-, illetve kistalvas vidékeken jelent tényleges differenciáló tényezőt, mivel az alapellátottság megléte általában a kiköltözés szükséges feltételeként jelentkezik.

A magyarországi urbanizáció sajátosságából következik, hogy - elsősorban - Budapest környékén az elmúlt évtizedekben számos szegény előváros alakult ki (BELUSZKY P. 1999a, IZSÁK É. 1999). Ezek az erősen rurális jellegű, kevésbé vonzó óriásfalvak az utóbbi időben, amikor a vidékről való szegény felköltözés helyett a Budapestről való gazdag kiköltözés vált uralkodóvá, jelentősen leértékelődtek. E falvak leginkább az agglomeráció pesti oldalán, annak is a délkeleti, déli részén találhatóak, és népesedési dinamikájuk alatta marad az agglomeráció többi településének. Vecsés lakossága 1980 óta 3700 fővel csökkent, Dunaharasztié 2200-zal, igaz a kilencvenes évek közepén-végén e települések is újra növelni kezdték népességüket, bár más társadalmi csoportok vonatkozásában, mint a budaiak. Ugyanakkor jelenleg is igen dinamikusan növekednek azok a települések, ahova korábban is történtek kiköltözések (Érd, Budaörs, Szentendre), vagy amelyek a Budapest központjától való nagyobb távolságuknál fogva korábban viszonylag érintetlenek maradtak (Budajenő, Páty, Telki, Martonvásár, Zsámbék).

Ma is megfigyelhető a szegényebb rétegek kiköltözése is a városból, hiszen a városközeli falvak belső, régi, falusi része korán sem olyan értékes, mint az új faluszéli utcatorok, így ide azok az emberek is kiköltözhetnek, akik nem tudják megfizetni a városi lakás fenntartását. Emellett az is megfigyelhető, hogy megindult a visszaköltözés az időközben felértékelődött faluba, ahonnan a család esetleg egy-két évtizede költözött be a nagyvárosba. A Szeged melletti Deszken például egyszerre van jelen a szegény és a gazdag szuburbanizáció is, bár ez a falun belül területileg élesen elkülönül.

A községek társadalmi helyzetének hatására más vonatkozásban is megjelenik, mely részben a település imázsával is összefügg. Abba a faluba, ahol jelentős roma

kisebbség él, nem szívesen költöznek ki az emberek. A „jelentős” azonban ez esetben is relatív fogalom, a kiköltözés nem attól függ, hogy valójában mennyi az adott településen a romák aránya, hanem hogy a kiköltözők mennyinek vélik azt. Ha ez valamivel, vagy akár jelentősen több mint a környező településeken, akkor gátolhatja a kiköltözést. A szombathelyiek alig költöznek a várostól 6-7 km-e lévő Vépre vagy Toronyba, a szegediek Kiskundorozsmára, a győriek Győrszemerére, mert ott „sok a cigány”. Mindhárom esetben ez a sok a lakosság 8-10%-át jelenti. Ugyanakkor az ország keleti felén Miskolc mellett Onga, Arnót és Sajólad a városi zóna legdinamikusabb települései közé tartoznak (évente 10-15 kiköltöző családdal), pedig a romák aránya 18, 10, 10%. Hasonló a helyzet Debrecen, Eger és Nyíregyháza környékén is. Ugyanakkor a cigányság jelenléte a szuburbanizációt kiváltó tényezőként is szerepet játszhat. A Debrecen és Hajdúhadház között lévő, de eredetileg közigazgatásilag Hajdúhadházhoz tartozó Bocskai kertbe Debrecenből is költöznek ki, de Hajdúhadházzal is, innen sokan a hadházi romák elől (TIMÁR J. 1994).

Ha a települési környezet nem vonzó, ez is gátja a szuburbán fejlődésnek, hiszen a községek egyik legfőbb előnyének épp a szép természeti környezetet látják a kiköltözők. Klasszikusan megjelenik ez Budapest környékén a budai és a pesti oldal közötti különbségben, de hasonlóképpen a Miskolctól ugyanolyan távolságra lévő hagyományos falusias Nyékládháza lakónépessége 1990 és 2001 között mintegy 500 fővel nőtt, még az emeletes házakkal beépített, vegyi üzemmel rendelkező Sajóabonyé (hasonló nagyságrendű nagyközségekről van szó) 150 fővel csökkent.

A városból való kiköltözések feltétele, hogy a községek megfelelő helyet biztosítsanak a kiköltözni vágyóknak. Oda indulhat tehát csak meg a kiköltözés, ahol megfelelő telkeket, házhelyeket biztosít a helyi önkormányzat. A községek között megindulhat egy verseny is a potenciális kiköltözők "kegyeiért". Ebben igen komoly szerepet kaphat a településmarketing, a reklám, a faluról kialakított pozitív imázs is. Iskolapéldaként említhető a Pest megyei Telki, ahol rövid időn belül a népesség megháromszorozását tűzték ki célul, az odaköltözni vágyókat reklámokkal és kulcsrakész házakkal csalogatják, és hogy nem eredménytelenül, jelzi, hogy 1995-ben az ország összes települése közül Telkiben volt a legnagyobb a lakásépítés dinamikája. Mint láttuk, a vidéki Magyarországon is akadnak erre kezdeményezések (Enese, Bükk-szentkereszt).

8.3. A szuburbanizáció regionális eltérései

A szuburbanizáció egyik észrevehető jellemzője az ország nyugati és keleti része közötti különbség is (BAJMÓCY P. 2001a). Nyugat-Magyarországon a szuburbanizáció általában gyorsabb (Győr, Szombathely, Sopron), mint az Alföldön (Békéscsaba, Debrecen, Szolnok), legalábbis ha hasonló nagyságrendű városokat mérünk össze. Ez azonban alapvetően az előbb felsorolt okok eredője, s a településhálózat különbségeiből adódik, mintsem valamilyen speciális regionális tulajdonság. A dunántúli városok környékén lévő több dinamizált falu inkább a nagyobb településsűrűségből, a kisebb távolságokból adódik, a kiköltözők nagyobb száma pedig a – különösen nyugat – Dunántúl kedvezőbb jövedelmi viszonyaiból, hiszen a potenciális kiköltözők köre ott szélesebb, mint Kelet-Magyarországon. Ennek következménye az is, hogy a kiköltözők társadalmi összetétele is némileg eltér az ország nyugati és keleti felében. Talán e helyen kaphatnának legnagyobb teret a fogyasztói szuverenitáson kívüli magyarázatok, így a tőke szerepe (TIMÁR J. – VÁRADI M. M. 2000), vagy a szuburbán embertípus, melyekben a Dunántúl előnyösebb helyzetben lehet.

Azaz úgy tűnik, nincs valamely speciális regionális tényező, mely azt okozná, hogy a Dunántúlon gyorsabb a szuburbanizáció, mint keleten, hanem a szuburbanizáció sebességét gyorsító tényezők kedvező kombinációja okozza a kiköltözések mértékében meglévő regionális eltéréseket.

8.4. Szuburbanizáció Kelet-Közép Európában

A hazai szuburbanizációs folyamatok értékelése szempontjából célszerű röviden áttekinteni a Föld más térségeinek hasonló folyamatait. Az Amerikai Egyesült Államok és Nyugat-Európa esetében a szuburbanizáció jelentősége közismert, a folyamat az 1920-as, 1930-as években indult meg az USA-ban (ENYEDI GY. 1988, MÉSZÁROS R. et al. 1987), majd az 1950-es években, az 1960-as évek elején Nyugat-Európában (ENYEDI GY. 1988, KOVÁCS Z. 2001). A szuburbán térségek jelentőségét mutatja, hogy az 1960-as évtized elején az USA-ban a szuburbiák lakossága meghaladta a városokét, s napjainkban USA népességének több mint 45%-át a szuburbán zóna koncentrálna (BERGMAN, E. F. 1995, MÉSZÁROS R. et al. 1987). Kelet-Közép Európa hasonló jelenségei azonban jóval kevésbé ismertek. E dolgot nem vállalkozhat

arra, hogy a hazai vidéki folyamatokhoz hasonló részletességgel elemezze a környező országok szuburbanizációs tendenciáit, azonban néhány megállapítást szükséges tenni. Az elővárosi terjeszkedés Kelet-Közép-Európában csak korlátozottan jelentkezett, melyet a magángépkocsik alacsony száma, az elővárosi tömegközlekedés relatív fejletlensége, az erős tervezési kontroll, a családi házas építkezések korlátozása okozott (KOVÁCS Z. 2001). Ugyanakkor jellemző sajátosság volt az elővárosok kényszernövekedése, a vidékről érkezők tömeges városokba özőnlésének megakadályozása céljából, melynek közvetlen oka a nagyvárosi lakáshiányban keresendő (KOVÁCS Z. 2001). E folyamat azonban e dolgozat meghatározása alapján nem tekinthető szuburbanizációnak. A szuburbanizáció csak az 1980-as évek második felében jelent meg Kelet-Közép-Európában (ENYEDI GY. 1988), s a rendszerváltások után az amerikai típusú, (laissez-faire) be nem avatkozó településpolitika következtében elsősorban az észak-amerikai városok körül megfigyelt folyamatokhoz hasonló jelenségek (spontán területi növekedés, növekvő polarizálódás, stb.) domináltak (KOVÁCS Z. 2001).

A városi népesség aránya a térség legtöbb országában stagnált az 1990-es években, mindössze a legfejletlenebb, legnagyobb gazdasági krízissel sújtott Dél-Kelet Európai országokban (Albánia, Macedónia, Bosznia-Hercegovina) volt jelentősebb növekedés (ILLÉS I. 2002). Valójában a volt NDK, Csehország és Magyarország területén az 1990-es városállomány népességkoncentrációja csökkent 2001-re, a városi népesség arányának növekedését csak a tömeges várossá nyilvánítások (Magyarország), illetve a városok lélekszámhatárának drasztikus csökkentése (Csehország) okozta (KOVÁCS Z. 2001). A városok lélekszámának csökkenését részben a szuburbanizáció (a térség fejlettebb országaiban), részben az eredeti lakóhelyre történő kényszer visszavándorlás okozza (a fejletlenebb országok, illetve a válságban lévő iparvidékek térsége) (KOVÁCS Z. 2001).

Különösen látványos a nagyvárosok lélekszámcsökkenése az 1990-es évtizedben, a nagyvárosok népessége Csehországban és Magyarországon mintegy 10, Lengyelországban 5, Romániában 2,5, Szlovákiában 1%-kal csökkent, s csak Bulgáriában nőtt 7%-kal¹⁶ (KOVÁCS Z. 2001). Ugyanakkor a népességi dekoncentráció általában nem járt együtt gazdasági dekoncentrációval.

¹⁶ Jugoszlávia utódállamairól és Albániáról az idézett szerző nem rendelkezett adatokkal, a volt NDK pedig az újraegyesített Berlin torzító hatása miatt nem került a vizsgálatba.

Konkrét vizsgálatok hiányában azonban a szuburbanizáció tényének eldöntése az egyes országokban nehézségekbe ütközik. Biztosra vehető, hogy a térségben a szuburbanizációs folyamatok a legerősebben a volt NDK területén jelentkeztek, a nagyvárosok népessége évi 1%-kal csökkent az 1990-es évek közepén elsősorban a lakótelepi lakások magas aránya, valamint a kedvező területfejlesztési-, lakás-, és adópolitika következtében (HERFERT, G. 1999). Ugyancsak megindult a szuburbanizáció Csehországban (KOVÁCS Z. 2001, ILLÉS I. 2002) és Lengyelországban (TASAN, T.- KOK, H. 1999, ILLÉS I. 2002) és Szlovéniában (ZAVODNIK, A. 2001) is. Szlovéniában a két legnagyobb város Ljubljana és Maribor körül látványos szuburbán zóna rajzolódik ki, de megindult a szuburbanizáció Celje s Kranj körzetében is (NÉMETH N. 2002). Csehországban a tíz legnagyobb migrációs nyereséggel rendelkező járás között négy Prága, kettő Plzeň és egy Brno környéki található, s növekedés legfőbb forrása a nagyvárosokból való kiköltözés (KOVÁCS E. 2002). Saját tapasztalataink alapján megállapítható, hogy Szlovákia vidéki városaiban a szuburbanizáció jelenleg még ismeretlen jelenség, ugyanakkor Pozsony környékén több cikk is szuburbán zónáról beszél (SPIŠIAK, P. 1999, SPIŠIAK P. 2002), melyek azonban vélhetően inkább az 1972-ben Pozsonyhoz csatolt 15 község összességét jelenti, mint valós szuburbanizáció hatásterületét. Ezt igazolja az a tény is, hogy a Pozsonytól mindössze 11 km-re, nemzetközi főút mellett fekvő Pozsonyhoz csatolt Oroszvár (Rusovce) népessége az 1920-as évről 2001-re 1922-re csökkent. Szintén nem tapasztaltunk szuburbanizációt Erdély nagyvárosai (Kolozsvár, Temesvár, Brassó) körül sem.

9. A szuburbanizáció értékelése

A szuburbanizáció alapjaiban formálja át a nagyvárosaink körüli teret és annak társadalmát. A legtöbb városkörnyéki település népességszámának változása szinte teljes mértékben a vándorlástól, a betelepülő népesség számától, a betelepülő számának egyenletes eloszlásától függ (HARDI T. 2002.). Az újonnan betelepülő népesség gyakran a lakosság 15-30%-át is adja, s nem nehéz megjósolni, hogy a közeljövőben több vidéki településen is többségbe kerülhetnek a városból kiköltözők a helyi lakosokkal szemben.

A kiköltözők számos tekintetben kedvező hatással vannak a városkörnyéki falvakra. Fiatalosabb népességük (HARDI T. 2002) miatt a beköltözők javíthatnak a városkörnyéki községek kedvezőtlen demográfiai helyzetén, s ezen keresztül a községi intézmények kihasználtsági fokán is. Az önkormányzatok szempontjából ez utóbbi különös jelentőséggel bír, hiszen a lakosságszámmal párhuzamosan megnövekednek a normatív támogatások is, s ennek komoly szerepe van az intézmények fenntartásában és a községek önkormányzatok működőképességének megőrzésében. A demográfiai hatás azonban nem ennyire egyértelmű. A kiköltöző fiatalosabb népesség a legtöbb esetben csak lassítani tudja a városkörnyéki községek népességének előregedését, megállítani nem (HARDI T. 2002). A kiköltözők jelentős része középkorú, s városi társadalmi mintáikat követve kevés gyerekekkel rendelkeznek. A gyerekeik egy része nem a helyi iskolába jár, hanem a közeli nagyvárosba, s a szolgáltatások jelentős részét is a városban veszik igénybe, csökkentve ezzel a helyi intézmények kihasználtságát. Ugyanakkor a legerősebben szuburbanizálódó településeken mégis van hatása a beköltözéseknek. 1989-2001 között Pest megye születési rátája mindössze 10%-kal csökkent, miközben az országos érték 19%-kal, s míg Pest 1989-ben a 14. legmagasabb születési rátával rendelkezett a megyék között, addig 1995 óta folyamatosan a negyedikkel. A természetes szaporodásban még látványosabb Pest megye javulása, az 1980-as évek végi 8-11. hely környékéről fokozatosan javulva 2001-ben már a második legkedvezőbb természetes szaporodással rendelkezett Pest (Szabolcs-Szatmár-Bereg után). Nem meglepő, hogy a legkedvezőbb halálozási rátákkal rendelkező települések között számos gyorsan növekvő városkörnyéki település (Telki, Pilisjászfalu, Arnót, Kisbajcs, Bocskai kert) található.

A kiköltöző népesség jövedelmi helyzete is magasabb a helyieknél, többé-kevésbé függetlenül attól, hogy az ország mely részét tekintjük, s ez magasabb iskolai

végzettséggel is párosul. A lakosság magasabb jövedelme a települések jövedelmét is gyarapítja, egyrészt közvetlenül, a helyben maradó jövedelemadó-hányad révén, másrészt közvetve, a magasabb jövedelműek által realizált beruházásokon keresztül.

Az eddigiek alapján megállapítható, hogy a szuburbanizáció mind a kiköltöző lakosságnak, mind pedig a városkörnyéki településeknek érdeke. Az előbbieknak a saját, nagyobb családi ház, az olcsóbb telekhez jutás és a kellemesebb környezet jelenti a fő tényezőket, az önkormányzatok előnyeit pedig az előbbieknél elemeztük.

Azonban mégis felmerülhet az a kérdés is, hogy vajon a nagyvárosi népesség befogadása, az adott faluba csalogatása feltétlenül pozitív-e az adott településre nézve? Vajon minden nagyváros környéki falunak mindenkor érdeke-e, hogy biztosítsa a városból kifelé áramlani szándékozó népesség letelepedését? S vajon a kitelepülő népesség minden esetben megtalálja-e számításait?

Általában természetes módon célja egy községnek, hogy befogadja ezeket a rétegeket. Bonyolultabb a helyzet akkor, ha az őslakosok és az újonnan beköltözők (newcomers) között még a szokásosnál is nagyobb a társadalmi távolság, így ha azonban egy nemzetiségi lakosságú faluba tömegével költöznek városlakók, akik többnyire magyarok, akkor ez felgyorsíthatja az asszimilációs folyamatot. Mérlegelni kell tehát, hogy szükség van-e a beköltözések általi népességnövekedésre, vagy a nemzetiségi-kulturális identitás, a hagyományok megőrzése tűnik fontosabbnak. A kettő természetesen nem zárja ki egymást, azonban az összeegyeztetésük igencsak nehéz.

A falvak természeti értékeinek védelme is egyre többször felmerülő probléma, hiszen épp a szép természeti környezet jelenti a falvak legnagyobb vonzóerejét, ám a tömeges kiköltözések gyakran annyira megterhelik a környezetet, hogy ezzel épp ebbéli előnyüket veszítik el a falvak. Az önkormányzatok rákényszerülnek természeti szempontból értékes területeik felparcellálására, átalakítására nem kevés konfliktust okozva ezzel.

A kiköltöző népesség a nagyvárosok legzsúfoltabb részeiről (lakótelepek, belváros) érkezik legnagyobb számban, csendet, nyugalmat, saját kertet, zöldfelületeket igényelve. Ám a tömeges kiköltözés egyforma házakat, zsúfolt tereket, szinte hermetikusan elzárt lakóparkokat, esetleg zárt sorházakat hoz létre, azaz a leggyorsabban fejlődő szuburbiák számos hasonló hátránnyal rendelkeznek, mint azok a lakókörnyezetek, ahonnan a kiköltözők menekülnek. Néhány előny természetesen megmarad (levegő, csend), ám ez számos hátránnyal (szolgáltatások, munkahelyek rosszabb elérhetősége, infrastrukturális ellátatlanság) párosul.

A szuburbanizáció azonban mindezek ellenére folytatódni fog, s minden bizonnyal újabb települések is be fognak kapcsolódni a folyamatba. A nyugati tapasztalatoknak megfelelően egy hosszantartó, területileg egyre kiterjedő folyamatról van szó, melyet a nagyvárosaink és a környező települések fejlesztési terveiben, koncepcióiban mindenképpen figyelembe kell venni. S hogy jó dolog-e a szuburbanizáció? Véleményem szerint e kérdésre nem lehet egyértelmű igennel, vagy nemmel válaszolni. Az elmúlt bő egy évtizedben e folyamatban részt vevők nagy száma azonban arra enged következtetni, hogy a nagyvárosok népességének jelentős része reális alternatívát lát benne.

10. Összegzés

E disszertáció célja az 1990-es évek „*vidéki*” (nem Budapest-környéki) szuburbanizációs folyamatainak összehasonlító geográfiai vizsgálata. E kutatás három olyan problémakörre kísérelt meg választ adni, melyekre ez idáig még kevés próbálkozás történt. Egyrészt megkísérelte lehatárolni a szuburbanizáció által érintett területeket, feltárni a szuburbanizáció területi különbségeit, mind az egyes nagyvárosi térségek között, mind pedig azokon belül, s rávilágítani a különbségek lehetséges okaira. Másrészt megpróbálta mérni, számszerűsíteni a szuburbanizációs folyamatokat. Ez látszólag egyszerű kérdés, ám a városból kifelé vándorlások pontos regisztrációja megoldatlan, így a folyamat mérése csak áttételesen, különböző „szuburbanizációs indexek” létrehozásával lehetséges. Harmadrészt megkísérel átfogó képet adni a hazai lakóhelyi szuburbanizáció motivációról.

A dolgozatnak nem volt célja annak bizonyítása, hogy létezik szuburbanizáció Magyarország „*vidéki*” térségeiben is, hiszen ezt a korábban több tanulmány is megtette. Az elsődleges célnak azt tekintettük, hogy különböző statisztikai és empirikus módszerek segítségével feltárjuk a szuburbanizáció néhány – általam legfontosabbnak vélt – jellemzőjét.

Szuburbanizáción e dolgozatban a városi népesség és tevékenységek decentralizációját értjük, amely átfogó részét képezi az urbanizációs folyamatnak. Decentralizáció abban az értelemben, hogy a népesség, a termelő és nem termelő tevékenységek egy része, a tőke, a beruházások a városi központok helyett inkább a környéki településekre koncentrálódnak. *Ugyanakkor* decentralizáció abban az értelemben *is*, hogy a népesség *és/vagy* tevékenységeinek (termelés, szolgáltatások igénybe vétele rekreációs tevékenység) egy része ténylegesen ki is települ a városból annak közvetlen környékére. A tevékenységek kitelepülésen nem a telephelyek, hanem az általuk nyújtott szolgáltatását (vásárlás, ipari termelési érték, eltöltött szabadidő mennyisége) értem.

A kutatás adatbázisa három forrásból táplálkozik: a fellelhető statisztikai adatbázis kezelése elengedhetetlenül szükséges, azonban számos kérdésre önmagában a statisztika nem ad elegendő választ. Így kiegészíti ezt a „potenciálisan szuburbanizálódó” települések önkormányzatainál elvégzett kérdőíves felmérés során nyert adatbázis (345 önkormányzat, 230 visszaérkezett kérdőív), valamint néhány

nagyváros környéki településen az oda kiköltöző családok körében végzett kérdőívezés adatbázisa is (149 településen 1226 kérdőív, közülük a hazai szuburbanizáció sajátosságait követve számos közigazgatásilag a városhoz tartozó településrész is).

Az 1980-as évek végétől megindult a szuburbanizáció Magyarország nagyobb városai körül, méghozzá két értelemben is. Egyrészt a központi városok helyett a népességnövekedés súlypontja a gyűrűbe, a városokat övező falvakba tevődött át, másrészt tényleges kiköltözési folyamatok indultak meg (vagy gyorsultak fel nagymértékben Budapest esetében) a nagyvárosokból a környező falvakba.

A szuburbanizáció mérhetőségének vizsgálatának keretében először néhány, a lakóhelyi szuburbanizációhoz közvetlenül kapcsolódó mutató (népességszám-változás, vándorlási egyenleg) települési szintű területi különbséget vizsgáltuk meg, de e mutatók esetében a városkörnyéki településeken kívül mások is dinamikusnak bizonyultak. Ennek kiküszöbölésére néhány olyan mutatót tekintettünk, melyeknek nem nyilvánvaló kapcsolatuk a szuburbanizációval, az e dolgozatban elfogadott definíciókból az nem következik (jövedelem, személygépkocsi-ellátottság, foglalkoztatottság), ám bebizonyosodott, hogy a kapcsolat itt is létezik. Végül megkíséreltünk egy komplex szuburbanizációs indexet alkotni, mely lehatárolhatóvá teszi a dinamikus, városkörnyéki településeket, a lakóhelyi szuburbanizáció céltelepüléseit. Kiderült, hogy országos szinten nem készíthető olyan összetett mutató, mellyel a szuburbanizáció által érintett települések pontosan lehatárolhatóak, hiszen egyes mutatók regionális differenciáltsága olyan nagy, hogy a fejletlenebb térségekben ily módon alig jelennek meg dinamikus térségek. Ugyanakkor elképzelhető, hogy kisebb, megyei szintre létrehozva komplex szuburbanizációs indexeket, használható képlethez jutunk, így végül Fejér megye példáján egy elméleti megközelítést adtunk arra vonatkozólag, hogy miként határolhatóak le azon települések, amelyek potenciális célterületei a szuburbanizációnak. A vizsgált terület összes településére vonatkozóan hat mutató értékeinek felhasználásával készült. E mutatók a következők voltak:

1. Lakónépesség változása 1995-2000, ezrelékben
2. Vándorlási egyenleg, 1995-2000, ezrelékben
3. A lakásállomány változása 1995-2000, százalékban
4. A száz főre jutó személygépkocsik száma, 2000
5. Az egy főre jutó adóköteles jövedelem, 1998
6. A „nem-aktív mutató”, 1998

A mutatók értékeiből különböző matematikai módszerek segítségével képeztünk egy komplex szuburbanizációs mutatót, melynek a területi differenciáit bemutató kép pontosan lehatárolja Fejér megye dinamikus, városkörnyéki településeit, ám a népességnövekedés forrásterületéről, azaz arról, hogy honnan költöznek az emberek a városkörnyéki településekbe, semmit sem mond. Emiatt e módszer finomításokkal, - melyre kísérletet is tettünk a gravitációs modellek alkalmazásával - még jobb eredmények elérésére alkalmas, de egzakt kép alkotásához önmagában nem használható. Azaz sem országos, sem megyei szinten nem adható olyan képlet, mellyel egyértelműen mérhető a szuburbanizáció, a dinamikus települések ugyan pontosan lehatárolhatóak, de az, hogy honnan költöznek a város környékére az emberek, az nem derülhet ily módon ki, ehhez terepi felmérés, kérdőívek, interjúk szükségesek.

A szuburbanizáció egyik legfontosabb szereplői a helyi önkormányzatok, hiszen azok is biztosíthatják a kiköltözésekhez a területet, meghatározva ezzel a szuburbanizáció sebességét. Ezért az ország vidéki nagyvárosainak környékén fekvő 345 előzetesen kiválasztott település önkormányzatainak szuburbanizációval kapcsolatos véleményét kérdeztük meg.

Az önkormányzatok válaszai alapján a kiköltözők legnagyobb társadalmi csoportját a kisgyermekesek adják, ám a legfejlettebb közép- és nyugat-dunántúli régiókban az értelmiségiek képezik a legnépesebb csoportot. Jelentős még a vállalkozók aránya is a kiköltözők között, elsősorban szintén a közép- és nyugat-dunántúli régiókban. A nyugdíjasok éppen ellenkezőleg, a Dél-Dunántúlon és a Dunától keletre jelentenek fontos tényezőt. A nyugat-dunántúli régióban a gazdagabb (gazdag, értelmiségi, vállalkozó) kiköltözők aránya többszöröse a szegényebbekének (szegény, roma, nyugdíjas), ugyanakkor az alföldi régiókban, illetve csaknem a Dél-Dunántúlon is a szegényebb kiköltözők vannak többségben. Az Alföld, legalábbis részben – úgy tűnik – hogy a kelet-európai típusú (szegényebbek ki-, illetve elköltözésére is építő) szuburbanizációs utat járja, szemben a jómódúak kiköltözésére építő nyugati úttal

A helyi önkormányzatok legközvetlenebb módon azzal avatkozhatnak be a szuburbanizációs folyamatokba, hogy bizonyos eszközökkel támogatják, avagy gátolják a településre való beköltözéseket. A megkérdezett önkormányzatok valamivel több, mint fele jelezte, hogy támogatja a beköltözéseket, de azoknál a településeknél, ahová nem jeleztek beköltözéseket a közeli városból, ott is csaknem a felük teszi ezt, azaz ahová nincs kiköltözés, az nem elsősorban az önkormányzatok hozzáállásán múlik. A

leggyakoribb támogatási forma az olcsó és/vagy előkészített házhelyek biztosítása. A beköltözések nehezítése csak elvétve fordul elő, jelezve, hogy az önkormányzatok is kedvezőnek tartják a városiak odaköltözését, avagy rá vannak arra (nagyobb népességszám, nagyobb jövedelem miatt) kényszerülve.

A szuburbanizáció nem csak a lakóhelyi szuburbanizációt jelenti a vidéki Magyarország vonatkozásában sem. A szuburbanizáció egyéb megjelenési formái azonban még ritkábbak a vidéki Magyarországon, e tekintetben még nagyobb a lemaradása a budapesti agglomerációtól. A városokból kitelepülő ipart és szolgáltatásokat manapság csak néhány diszkó, autószalon, benzinkút, étterem, illetve néhány kisebb ipari üzem jelzi. Ezzel szemben a rekreációs szuburbanizáció a vidéki Magyarországon is gyakori jelenség.

Az önkormányzati kérdőívek eredményei és a statisztikai adatok alapján lehetővé vált a szuburbanizáció által érintett települések eddigieknél jóval pontosabb lehatárolása, ám az is kiderült, hogy egzakt, ilyen típusú lehatárolás valószínűleg nem készíthető. A lehatárolásnál elsősorban a települések tényleges szaporodását, vándorlási egyenlegét, jövedelmi viszonyait és fekvésüket vettük figyelembe a statisztikai adatok közül. Emellett az önkormányzati kérdőívek két kérdése volt segítségünkre. Egyrészt az önkormányzatok értékelték a saját településüket aszerint, hogy költöznek-e ki oda a szomszédos nagyvárosból, másrészt arra is rákérdeztünk, hogy az önkormányzatok tudnak-e még ilyen jellegű településeket a környéken.

A kapott adatok alapján a településeket hét típusba lehetett sorolni. Mivel a vidéki szuburbanizációval foglalkoztunk, így a Pest megyei településeket és Budapestet nem vettük figyelembe. Biztos „szuburbán” településnek neveztük azokat, ahol az önkormányzatok véleménye és a statisztikai adatok egybehangzóan bizonyítják a szuburbanizáció létét. 215 ilyen települést sikerült meghatározni az ország 33 városa körül, a legtöbbet Pécs (24), Győr (21), Székesfehérvár (18), Szombathely (16), Miskolc (15), valamint Kaposvár, Szeged és Veszprém (13-13) körül. A vidéki települések mintegy 7%-a tartozik e körbe.

Bizonytalan/gyenge „szuburbán” típusba soroltuk azt a 232 települést, ahol a két fő információforrás (statisztika és önkormányzatok) közül csak az egyik igazolta bizonyosan a szuburbanizáció létét. Ez jelenthetett minimális mértékű népességnövekedést önkormányzati megerősítéssel, vagy azt, hogy az egyértelmű demográfiai folyamatok ellenére az önkormányzatok nem jelezték a szuburbanizációt (elsősorban az adathiány miatt). E települések elsősorban szintén a nagyvárosok

környékén, de az előző típusnál kissé távolabb helyezkednek el, de néhány olyan középváros körül is megtalálhatóak, ahol „biztos szuburbán” típus nem fordult elő (Salgótarján, Dombóvár, Hódmezővásárhely).

Végül kiemeltük azokat a településeket (71), amelyek szintén magas vándorlási pozitívummal rendelkeznek, s az okok is hasonlóak, ám nem egy-egy vidéki város, hanem Pest megye közelében helyezkednek el. E községek a Budapest környéki dinamikus zóna külső részét alkotják, így a vizsgálat tárgyán kívül esnek.

Azokat a településeket, ahol sem a statisztikai adatok, sem pedig az önkormányzati kérdőívek eredményei nem igazolták a szuburbanizáció létét, egy nagy csoportba osztottuk be, ahová az összes település 76%-a tartozik. Természetesen azok a települések is ide tartoztak, amelyek tényleges szaporodása vagy vándorlási pozitívuma jelentős, de ez bizonyosan nincs összefüggésben a szuburbanizációval.

A szuburbanizációs folyamatok centrumait, az abban részt vevő városokat is két csoportra osztottuk, biztos és bizonylatan/gyenge szuburbanizációs centrumokra. Abban az esetben soroltunk egy központot a biztos centrumok közé, ha legalább két „biztos szuburbán” település található a szomszédságában. Így összesen 25 „biztos centrum” adódott, ide tartozik az összes megyei jogú város Salgótarján és Hódmezővásárhely kivételével, valamint Mosonmagyaróvár, Ajka, Baja, Tiszaújváros és Gyöngyös is.

A bizonytalan centrumok száma húsznak adódott, közöttük számos olyan található, amely egy nagyobb város közelében helyezkedik el, így itt az egyes városok szuburbanizációs folyamatai pontosan nem határolhatók el egymástól. A legtöbb ilyen helyzet a budapesti agglomeráció peremén (Hatvan, Jászberény, Esztergom), valamint a klasszikus település-együtteseknél van (Tatabánya-Tata-Oroszlány, Veszprém-Várpalota-Székesfehérvár, Szombathely-Kőszeg, Pécs-Komló, Kaposvár-Dombóvár, Miskolc-Szerencs-Kazinccbarcika).

A kiköltözés motivációit vizsgáló lakossági kérdőívekből kiderült, hogy a megkérdezettek iskolai végzettségét szerinti csoportjait tekintve az érettségivel, illetve a felsőfokú végzettséggel rendelkezők dominálnak, azaz a vidéki Magyarországon is igaz, hogy a magasabb társadalmi státuszú (vagy legalábbis a magasabb iskolai végzettséggel rendelkező) emberek költöznek leginkább ki a városokból a környékre. A szuburbanizáció motivációinak értelmezéséhez szükséges megállapítani, hogy a kérdezettek csaknem négyötöde bérházból vagy panelházból költözött ki a város környékére, azaz a kiköltözés az esetek döntő többségében drasztikus lakásminőségbeli változással is együtt járt.

Magyarországon a saját, kertes ház, valamint a nagyobb lakás iránti igény játszik döntő szerepet a városokból való kiköltözésben. Ugyanakkor a falvak és a városok eltérő megítélése is kimutatható. A kiköltözött családok korábbi és jelenlegi lakóhelyét összehasonlítva a falvak természeti előnyei a legmeghatározóbbak, ugyanakkor szembeötlő, hogy épp a városok környezeti állapotát ítélték meg legrosszabbnak a válaszadók. Az ellátottságot, illetve egyes alapintézmények elérhetőségét jóval gyengébbnek ítélik meg a városkörnyéki községek vonatkozásában, mint a városban. Az is kiderült, hogy a különbségek nem elsősorban az egyes városkörnyékek között jelentkeztek, hanem városkörnyékeken belül a városok és a községek között.

A szuburbanizáció az elmúlt mintegy tíz év településközi migrációjának egyik legfontosabb eleme a vidéki Magyarországon. Átformálja a nagyvárosok körüli teret, megváltoztatja a városi népesség egyes csoportjainak térbeli mozgásait. Bár sok olyan tényező sorolható fel, melyek eredőjeként jelentős eltérések lennének várhatóak az ország egyes régiói, az egyes nagyvárosi térségek között, a vizsgálat eredményeként – úgy vélem – kiderült, hogy az alapvető térfolyamatok az ország összes nagyvárosi terében hasonlóak. Ugyanakkor a települési önkormányzatok többsége (sem a város, sem pedig a községek részéről) nem szentel elegendő figyelmet e folyamatnak.

11. Summary

Suburbanization in Hungary – except the agglomeration of Budapest

The suburbanization was one of the most important regional processes in Hungary in the 1990's. The process started in Hungary in the middle of the 1980's. The out migration from the centres of the largest towns to the ring, to the villages around them started that time, first in Budapest, than at the end of the 1980's in the other larger towns. It was an absolutely new phenomena, before the 1980's the mass urbanization was the main migrational process in Hungary.

In the end of the 1980's the large public house buildings closed. Some of the people wanted to live in nicer environment, and most of them find it in the villages near the towns. Only a small part of the Hungarian society can effort to buy or build large houses, with gardens in the green areas near the towns. Anyway, the process of the suburbanisation started quickly in Hungary.

The suburbanisation started around all the main towns of Hungary. There are villages with population increase near almost every large towns in Hungary. The forces that determine patterns of suburbanisation are the same like in Western Europe. But there are three main forces, which make the process of suburbanisation slower. First the population of Hungary decreases rapidly. The natural decrease is in 1997 as high as 39.000 people or 0.38%. So the in migration to the villages near the town first compensates the natural decrease of the village, and only after than can the population of the village grow. Secondly there was an economical crisis in Hungary, but the people are much less mobile than in Western Europe, of course a lot of people have not got enough money to move somewhere. The migration rate in a country in crisis is always low. Thirdly the rate of urbanisation is much lower in Hungary than in Western Europe. Only about the 63% of the population of Hungary live in towns. So the number of the potential out-migrants is less than in the high-developed World. But the suburbanisation started in Hungary and the speed of the out migration is increasing.

The aim of the dissertation is a comparative geographical investigation of the Hungarian suburbanization except the agglomeration of Budapest. I would like to answer three questions. First I would like to compare the suburbanization process in different urban areas of Hungary and compare the single villages in the same urban areas. Secondly I try to measure the process of suburbanization with creating special

„suburbanization-indices”. Thirdly I would like to investigate the reasons of the out-migration of the people from the towns to the nearby villages.

The database of the dissertation is from three sources, the statistical database mainly from the Hungarian Statistical Office, the data of the questionnaires from the local governments of 345 settlements near the largest Hungarian towns, and the data of the questionnaires of the population of these villages (1226 families).

There are a lot of definitions of the suburbanization. By my opinion the suburbanization is a decentralization of the urban population and functions. Decentralization because the urban population and function doesn't concentrate mainly in the city, but in the nearby area, and deconcentration because a real out-migration starts. This process is decentralization in the urban areas, but concentration, if we see the development of a whole region or country.

In the first main part of the dissertation I see some statistical data (population growing rate, migration-rate) about the suburbanization. Almost all of the settlements near the towns are quite good in these indices, but a lot of other settlements as well. For example there are settlements with huge tourist facilities or with large gipsy population and all of them have population growth. So these indices are not enough to measure the suburbanization and to specify those settlements where the suburbanization is important. The combination of these indices is not enough as well. After that I investigated some other indices (number of cars, personal income, house-building, etc.), which are good in the areas near the towns too. These indices alone are not good the measure the suburbanization also.

At least I made a *complex suburbanization index* with the combination of all previous indices. There were two problems with this index. First because of the large regional differences of some indices it is possible that a settlement is dynamic in a region, but not dynamic in the whole country, so this index is unsuitable to specify the suburbanizing settlements in the whole country, possibly only in a region. On the other hand we can specify the urban, dynamic settlements with this index, but we do not know anything about the source(-settlement) of the migration, so we do not know, if this migration is suburbanization or not. We need empirical surveys to solve this problem.

I made questionnaires at 345 local governments of those villages, which are close to the largest Hungarian towns, and which have migration-gain. 70% of those local government, who sent back the questionnaire (230, 67%) said, that there is out-

migration from the nearby town to that village. These villages can be the potential territory of suburbanization.

The largest group of the migrants were the families with little children, but at the most developed Middle- and Western-Transdanubian Regions the intellectuals were the largest group. The entrepreneurs were also an important group, mainly in West-Hungary, while the pensioners in South-Transdanubia and Eastern-Hungary. In Western-Hungary the rate of the richer out-migrants (the rich, intellectuals, entrepreneurs) is much larger than the poorer (the poor, gipsies, pensioners), while in Eastern- and South-Hungary the poorer out-migrants are in majority. So in this case the urbanization process of Eastern-Hungary in the 1990's is similar to Eastern-Europe, and in Western-Hungary is similar to Western-Europe. Most of the local governments support the in-migration to the village, but the Transdanubian part of Hungary has an advantage in this case too. The most common form of the supporting is the cheap building plots with public services or supporting the house-building.

There is not only residential suburbanization around the large cities of Hungary, but industrial, commercial and recreational as well. But the gap between the agglomeration of Budapest and the other towns is larger in these processes than the residential one. There are only some discos, petrol stations, restaurants, some small factories in the villages near the larger Hungarian towns. Most of those people who moved out from the towns to the nearest village use to go back to the town to work for some services.

With the results of the local governmental questionnaires and with the statistical data it is possible to specify better those settlements which are influenced by the suburbanization process. I used the migrational and personal income data, the location of the settlements, and two questions from the questionnaires of the local governments. (Is there any migration from the nearest town to your village? Do you know any settlements nearby with in-migration from the nearest town?)

I made seven types of settlements by the statistical and local governmental data. Those became „certain suburban” settlements, where both the statistical data and the local government said that it's a suburban village. There are 215 „certain suburban” villages around 33 towns of Hungary (except Budapest). Most of these settlements are near Pécs, Győr, Székesfehérvár, Szombathely, and Miskolc. There were 232 „uncertain/weak suburban” settlements, where only one of my two main information-

sources said that it's suburban. There settlements are nearby the largest towns, but a little bit further than the previous group.

The next part of the dissertation deals with the motivation of the out-migration from the towns to the nearest villages. By my opinion the main (but not the only) reason is the need of the consumers, what they want, where they want to live. We asked almost 1500 households in 24 different urban areas of Hungary with the geography students of the University of Szeged. The questionnaires aimed at those households, which migrated out from the towns to the nearby villages in the last decade. We asked questions about the date of the migration, the living facilities in the previous and the actual house, the reasons of migration and the reasons of the settlement choosing. We chose the households with random sampling by the data of the self-governments. At least we have 1226 questionnaires from the out-migrant families. Most of the questionnaires are from nearby villages from the largest Hungarian towns, but some of them are from settlements in the administrative area of the towns, because of the speciality of the Hungarian urbanization (suburbanization inside the administrative area of the towns).

Most of the out-migrants are with secondary-school certificate or diplom. On the other hand most of the out-migrants came from block of flats and now living in a family-house with garden, so the living facilities of these families changed drastically with the migration. Why do people move out from the large towns to the villages (and small towns) near the towns? The main reasons are economical. The price of the building plots is very expensive in the towns and much cheaper in the villages. It is very important, that the people move out from the towns to the villages, but the working-places are still in the towns, mainly in the centres of the towns. The transport facilities are in key position. The other forces are in connection with the circumstances of life and the environment. The time of the suburbanization process is the time of the "rural renaissance" as well. The large towns are overcrowded, dirty, polluted (mainly the air, but the waters, the soil etc.). The villages are silent, clean, the air is fresh, etc. We can enumerate the advantages of the villages and the disadvantages of the towns for a lot of time. But the „rural renaissance" is not so important reason in Hungary than in Western-Europe. An other main reason was that people want private houses (probably with garden) and they can buy or built it easier in the suburban villages, than in the towns. In the towns there is not lot of new place for building plots especially for large ones, so built a new house is easier in the villages than in the large towns. The people said that

the main difference is at the environmental position of the villages and the towns, and the service facilities was much better in the towns. The main difference is not at the view of the different towns, but at the view of the towns and the villages.

I think I could take a picture about the specialities of the suburbanization in Hungary except the agglomeration of Budapest. The main achievements of the dissertation are: I could specify those urban areas and settlements, where we can see this process, I could contribute to the recognition of the motivations of residential suburbanization in Hungary, and I could investigate the statistical characteristics of the suburbanization in Hungary.

12. Irodalom

- BAJMÓCY P. (1998): A magyarországi szuburbanizáció néhány összetevője. In.: Geográfus doktoranduszok II. országos konferenciája, ELTE TTK, Budapest.
- BAJMÓCY P. (1999a): A kistérségek népességváltozási tendenciái Magyarországon. In.: Társadalomföldrajzi vizsgálatok két évezred találkozásánál, Szeged, pp. 57-77.
- BAJMÓCY P. (1999b): A kistérségek népességváltozási tendenciái Magyarországon. In: Határok és régiók. Szeged, pp. 367-371.
- BAJMÓCY P. (1999c): Szuburbanizáció Pécs környékén. In: Földrajzi Értesítő 1999 1-2 pp.127-138.
- BAJMÓCY P. (2000a): A természetes szaporodás területi különbségei Magyarországon az elmúlt három évtizedben. In: Geográfus doktoranduszok III. országos konferenciája kötete. pp. 222-230, DE TTK, Debrecen.
- BAJMÓCY P. (2000b): Szuburbanizáció a Szeged környéki tanyás településeken. In: Integrált vidékfejlesztés V. Falukonferencia pp. 469-474. MTA RKK Pécs.
- BAJMÓCY P. (2000c): A "vidéki" szuburbanizáció Magyarországon, Pécs példáján. In: Tér és Társadalom 2000/2-3, MTA RKK Győr, pp. 323-330.
- BAJMÓCY, P (2000d): Suburbanization in Eastern-Hungary. In: Regionalism and Integration: Culture, Space and Development. Timisoara-Tübingen-Angers, 2000. pp. 149-153.
- BAJMÓCY P. (2001a): A tanyaközség útja a népesedési adatok tükrében. In Zákányszék földje és népe az ezredfordulón. Szerk.: Duró Annamária. Zákányszék község Önkormányzata, Zákányszék.
- BAJMÓCY P. (2001b): A szuburbanizáció motivációi Magyarországon. In: A földrajz eredményei az új évezred küszöbén. (CD) Szeged. 8 o.
- BAJMÓCY P. – KISS J. (2001): Városi funkciójú központok és elméleti vonzáskörzeteik az Alföldön. In: Tér és Társadalom 2001/1 65-89.
- BAJMÓCY P. (2002): Szuburbanizációt kiváltó okok a vidéki Magyarországon. In: Abonyiné-Becsei-Kovács Cs. (szerk.): A magyar társadalomföldrajzi kutatás gondolatvilága. Ypsilon Kiadó, Szeged. 247-255 o.
- BARTA GY. (1999): Gazdasági folyamatok a budapesti agglomerációban. In: Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban I. Regionális Kutatási Alapítvány, Budapest. pp. 131-142.

- BECSEI J. (1999): Nagyvárosi fejlődés és falusi átalakulás. JATE Gazdasági Földrajzi Tanszék, Szeged
- BELUSZKY P. (1982): Egy alig ismert településszerkezeti elem – a kertség. In Földrajzi Értesítő 1982 2/3. pp. 325-328.
- BELUSZKY P. (1999a): A budapesti agglomeráció kialakulása. In: Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban I. Regionális Kutatási Alapítvány, Budapest. pp. 27-68.
- BELUSZKY P. (1999b): Magyarország településföldrajza. Általános rész. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest-Pécs.
- BELUSZKY P. - SIKOS T. T. (1982): Magyarország falutípusai. MTA FKI, Budapest.
- BERÉNYI I. (1986): Conflicts in Land-use in Suburbia: the Example of Budapest. In: HEINRITZ, G. – LICHTENBERGER, E. (eds.): The Take-off Suburbia and the Crisis of the Central City. Franz Steiner Verlag Wiesbaden GMBH. Stuttgart. pp. 125-133.
- BERÉNYI I. (1992): Az alkalmazott szociálgeográfia elméleti és módszertani kérdései. Földrajzi Tanulmányok 22. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- BERGMAN, E. F. (1995): Human Geography. Cultures, Connections and Landscapes. Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey.
- BERNÁT T. - BORA GY. - FODOR L. (1973): Világvárosok, nagyvárosok. Gondolat, Budapest.
- CHAMPION, A. G. (ed.) (1989) Counterurbanization: The changing pace and nature of population deconcentration. Edward Arnold, London.
- CHECKOWAY, B. (1980): Large Builders, Housing Programmes, and Postwar Suburbanization. International Journal of Urban and Regional Research 4. pp.21-45.
- CONNELL, J. (1974): The metropolitan Village: Spatial and Social Processes in Discontinuous Suburbs, In: JOHNSON, J. H. (ed.) Suburban Growth – Geographical Processes at the Edge of the Western City. London, Johns Wiley & Sons, pp. 77-100.
- CSANÁDI G. – CSIZMADY A. (2002): Szuburbanizáció és társadalom. In: Tér és Társadalom 2002/3. pp. 27-55.
- CSATÁRI B. (2000a): A magyarországi kistérségek vidékiség-kritériumai. In: HORVÁTH GY. – RECHNITZER J. (szerk): Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón .MTA RKK Pécs.

- CSATÁRI B. (2000b): A vidéki sokszínűség és a magyar területfejlesztési kistérségek.
In: Integrált vidékfejlesztés, V. Falukonferencia, MTA RKK Pécs, pp. 441-449
- CSÉFALVAY Z. (1994) A modern társadalomföldrajz kézikönyve. Ikva Könyvkiadó
KFT, Budapest.
- DANIEL P. – HOPKINSON M. (1989): The Geography of Settlements. Second edition.
Oliver & Boyd, Harlow, Essex.
- DARÓCZI E. (1999): Ki a fővárosból – változások Budapest és az ország
vándorforgalmában. In: BARTA GY. - BELUSZKY P. (szerk.): Társadalmi-
gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban. Budapest, Regionális Kutatási
Alapítvány. pp. 69-90.
- DOBRINER, W. M. (1963): Class in Suburbia. Reprinted by permission of Prentice
Hall. Inc. Englewood Cliffs, New Jersey.
- DÖVÉNYI Z. - KOVÁCS Z. (1999): A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői
Budapest környékén. In: Földrajzi Értesítő 1-2, 33-58 o.
- EGEDY T. (2000): A lakótelepek helyzete Németország és Magyarország lakáspiacán.
In: Tér és Társadalom 2-3, pp. 147-157.
- ENGLAND, K. V. L. (1991): Gender Relations and the Spatial Structure of the City.
Geoforum 2., pp. 135-148.
- ENYEDI GY. (1976) A Budapest probléma. In.: Földrajz és társadalom Magvető kiadó,
Budapest, 1983. pp. 294-315.
- ENYEDI GY. (1988) A városnövekedés szakaszai: Akadémiai Kiadó, Budapest.
- ENYEDI GY. (1989) Van-e szocialista urbanizáció? Tér és társadalom 2. pp. 92-103
- ERDEI F. (1971): Város és vidéke. Szépirodalmi Könyvkiadó, Budapest.
- FISHMAN, R. (1987) Bourgeois Utopias: The rise and fall of suburbia. Basic Books,
New York.
- GARREAU, J. (1991): Edge City – Life on the new Frontier. New York.
- GEYER, H. S. (1996) Expanding the Theoretical Foundation of the Concept of
Differential Urbanisation. In.: GEYER, H. S. & KONTULY, T. (ed.) (1996)
Differential Urbanisation. Integrating spatial models. Arnold, London. pp. 309-
329.
- GEYER, H. S. & KONTULY, T. (1993) A Theoretical Foundation for the Concept of
Differential Urbanisation. In.: GEYER, H. S. & KONTULY, T.(ed.) (1996)
Differential Urbanisation. Integrating spatial models. Arnold, London. pp. 290-
308.

- GILG, A. W. (1989): *An Introduction to Rural Geography*. Edward Arnold, London
- GOODALL, B. (1987): *The Penguin Dictionary of Human Geography*. Penguin Books, London.
- GORDON, D. M. (1978): *Capitalist Development and the History of American Cities*. In: TABB, W. K. & SAWERS, L. (eds.): *Marxism and Metropolis*. Oxford University Press. New York, pp. 25-63.
- HALL, T. (1998): *Urban Geography*. Routledge Contemporary Human Geography Series. Routledge London and New York.
- HARDI T. (2002): Szuburbanizációs jelenségek Győr környékén. In: *Tér és Társadalom* 2002/3. pp. 57-83.
- HARVEY, D. (1985): *The Urbanization of Capital*. John Hopkins University Press, Baltimore.
- HERFERT, G. (1999): A város és környéke közötti vándorlások sajátosságai Németországban, az 1990-es években. In: *Földrajzi Értesítő* 1-2, pp. 139-157.
- ILLÉS I. (2002): *Közép- és Délkelet-Európa az ezredfordulón*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs.
- IZSÁK É. (1999): A települési sorrend megváltozása a szuburbanizációs index alapján a budapesti agglomerációban. In: *Földrajzi Értesítő* 1-2, pp. 83-92
- JOHNSTON, J. R. (1971): *Urban residential patterns*. Bell&Hyman, London.
- KISS J. (1999): A város-vidék peremzóna személyközlekedésének átalakulási folyamatai az Alföld négy megyeszékhelyén (1980-1998). *Alföldi Tanulmányok*, 1998-1999. pp. 112-130.
- KOVÁCS E. (2002): A népesedés és a fejlettség regionális különbségei Csehországban. In: *Regionális Értékelő és Kvantitatív Analízisek*, 1. szám. ELTE, Budapest. pp. 125-141.
- KOVÁCS K. (1999): A szuburbanizációs folyamatok a fővárosban és a budapesti agglomerációban. In: BARTA GY. - BELUSZKY P. (szerk.): *Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban*. Budapest, Regionális Kutatási Alapítvány. pp. 91-114.
- KOVÁCS Z. (1999): Alföldi nagyvárosok társadalmi szerkezetének vizsgálata. In: *Alföldi Tanulmányok 1998-1999*. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1999. pp. 52-72.
- KOVÁCS Z. (szerk.)(1999): A szuburbanizáció jellemzői a budapesti agglomerációban (esettanulmányok). . In: *Földrajzi Értesítő* 1-2, pp. 59-82.

- KOVÁCS Z. (2001): A poszt-szocialista urbanizáció és a városi átalakulás jellemzői Kelet-Európában. Akadémiai Doktori Értekezés. Kézirat.
- KŐSZEGFALVI GY. (1985): A magyarországi településrendszer strukturális változása. In: RECHNITZER J. (szerk.): Vonzáskörzetek – agglomerációk II. Akadémiai Kiadó Budapest, p. 31-54.
- KRAJKÓ GY. – PÉNZES I. – TÓTH J. (1970): A szegedi agglomeráció népességalakulásának néhány kérdése. Földrajzi Közlemények 94. pp. 129-144.
- LADÁNYI J. - SZELÉNYI I. (1997): Szuburbanizáció és gettósodás. In: Kritika 7. pp.4-12.
- LAKY D. (1927): Budapest székesfőváros népességének fejlődése 1900-tól 1920-ig különös tekintettel a fejlődés gazdasági rugóira. Statisztikai Közlemények 55.2. Budapest.
- LENGYEL I. (1991): A házépítések (anti)szociális támogatásának krónikája. In: Tér és Társadalom 1. pp 1-22.
- MÉSZÁROS R. (1993): Szeged elővárosi fejlődése. Háttér tanulmány, Békéscsaba, MTA RKK. Kézirat.
- MÉSZÁROS R. (1994): A település térbelisége. JATEPress, Szeged
- MÉSZÁROS R. – PROBÁLD F. – SÁRFALVI B. – SZEGEDI N. (1987): Amerika gazdaságföldrajza. Tankönyvkiadó, Budapest.
- MULLER, P.O. (1981): Contemporary suburban America. Englewood Cliffs, Pentice Hall, N.J.
- MUMFORD, L. (1985): A város a történelemben: létrejötte, változásai és jövőjének kilátásai. Budapest, Gondolat.
- NAGY S. GY. (1999): Külföldi működőtőke a budapesti agglomerációban. In: Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban I. Regionális Kutatási Alapítvány, Budapest. pp. 131-142.
- NÉMETH N. (2002): Szlovénia térszerkezete az évezred végén. In: Regionális Értékelő és Kvantitatív Analízisek, 1. szám. ELTE, Budapest. pp. 7-37.
- OTTENS, H. F. L. (1979): Spatial development in the Green Heart of the Randstad: Policies versus Theoretical and Empirical Evidence. – Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie. 70.3. pp. 110-143.
- PAPP A. (1981): Debrecen vonzáskörzete. Alföldi tanulmányok 5. pp. 177-204.
- PAPP-VÁRY Á. (szerk.) (1999): Magyarország atlasza. Cartographia, Budapest.

- RECHNITZER J. (1985) (szerk.) Vonzáskörzrtek-Agglomerációk II. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- SÁRFALVI B. (1991) Magyarország népességföldrajza. Tankönyvkiadó, Budapest.
- SINGLETON, G. (1973): The genesis of suburbia: a complex of historical trends. In: MASOTTI, L. H. - HADDEN J. K. (eds.): The urbanization of suburbs. Sage Publications, Beverly Hills, L.A.
- SMITH, N. (1986): Gentrification and Restructuring of Urban Space. In: SMITH, N. & WILLIAMS, P. (eds.): Gentrification of the City. Allen and Ulwin. Boston. pp. 15-34.
- SPIŠIAK, P. (1999) Some Aspects of Sustainable Development of Bratislava's Suburban Area. In: International cooperation - the Approach to Sustainable Communities. Bratislava.
- SPIŠIAK, P. (2002): Dynamics of Changes of Border Perception in the Suburban Area of Bratislava City (City Parts Rusovce and Jarovce). In: State Border Reflection by Border Region Population of V4 States. Univerzita Konstantina Filozofa, Nitra. pp. 169-175.
- SÜLI-ZAKAR I. (1996) Debrecen gazdaságának és településszerkezetének történeti földrajza. In: SÜLI-ZAKAR I. (szerk.): Tanulmányok Debrecen városföldrajzából II. Debrecen, Kossuth Lajos Tudományegyetem Társadalomföldrajzi Tanszék. pp. 149-266 o
- TASAN, T. – KOK, H. (1999): A Varsó körüli szuburbanizációs folyamat jellemzői az 1990-es években. Földrajzi Értesítő 1-2, pp. 159-172.
- THIRRING G. (1925): Budapest félévszázados fejlődése 1873-1923. Budapest Székesfőváros Statisztikai Közleményei 53. Budapest.
- THORNS D. C. (1972): Suburbia. London, MacGibbon and Kee.
- TIMÁR J. (1993). Az alföldi szuburbanizáció néhány sajátossága. Alföldi Tanulmányok pp. 217-232.
- TIMÁR J. (1994): A szuburbanizáció néhány elméleti kérdése és alföldi vonásai. Kandidátusi értekezés, Békéscsaba
- TIMÁR J. (1999): Elméleti kérdések a szuburbanizációról. . In: Földrajzi Értesítő 1-2, pp. 7-31.
- TIMÁR J. - BAUKÓ T. (1999): A „város-vidék peremzóna” néhány sajátossága és szerepe az alföldi városok átalakulásában. Alföldi Tanulmányok, 1999, pp. 94-110.

- TIMÁR J. - VÁRADI M. M. (2000): A szuburbanizáció egyenlőtlen területi fejlődése az 1990-es évek Magyarországon. In: HORVÁTH GY. - RECHNITZER J. (szerk.): Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón. Pécs, MTA RKK.
- TÓTH J. (1977): Az urbanizáció népességföldrajzi vonatkozásai a Dél-Alföldön. Földrajzi Tanulmányok 14. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- TÓTH J. (1985): A településegységek kutatásának problematikája a közép-békési térség példáján. In: RECHNITZER J. (szerk.): Vonzáskörzetek – agglomerációk II. Akadémiai Kiadó Budapest, p. 69-100.
- VAN DEN BERG, L. et al. (1982): Urban Europe: A Study of Growth and Decline, Oxford, Pergamon.
- VAN DEN BERG, L. et al. (1987): Spatial cycles.
- VÁRADI M. M. (1999): Hová megyünk lakni? Szuburbanizációs minták és konfliktusok a budapesti agglomeráció budai oldalán. Esettanulmány. In: BARTA GY. - BELUSZKY P. (szerk.): Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban. Budapest, Regionális Kutatási Alapítvány. pp. 115-129.
- WARNER, S. B. (1962): Streetcar Suburbs: The Process of Growth in Boston, 1870-1900. MA. Harvard University and the MIT Press, Cambridge.
- WHITE, P. (1984) The West European City: a Social Geography. Longman, London.
- ZAVODNIK, A (2001): Urbanization and Town Management in the Mediterranean Assessment and Perspectives for Sustainable Urban Development. Sub-regional Study for Slovenia. University of Ljubljana.

13. Köszönetnyilvánítás

Elsősorban köszönöm témavezetőmnek, Dr. Mészáros Rezső Professor Úrnak a szakmai tanácsokat és azt a türelmet, melyet irányomban tanúsított.

Köszönöm dr. Becsei József Professor Úr szakmai tanácsait is, és mindazt a segítséget, amelyet kutatói és oktatói pályám elindításához nyújtott. Rajta keresztül köszönöm meg a Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék munkatársainak számtalan technikai segítségét is.

Köszönettel tartozom az MTA RKK Alföldi Tudományos Intézetének, különösen Dr. Csatári Bálintnak és Tímár Juditnak szakmai tanácsaiért és mindennemű segítségükért.

Ugyancsak hasznos szakmai tanácsaiért és a szakmai beszélgetésekért mondok köszönetet Dr. Nemes Nagy József Professor Úrnak is, az Ő segítsége nélkül e dolgozat néhány fejezete sem lehetett volna ilyen.

Köszönet Kiss János barátomnak, aki szakmai pályafutásom első lépéseinél támogatott, s akivel oly sok napot dolgoztunk együtt a tudományért.

Köszönet Kovács Csabának, akivel immár több, mint harminc hetet töltöttünk együtt terepgyakorlaton, s e terepgyakorlatok nélkül soha sem tudtam volna e dolgozatot megírni. Köszönet azért is Csabának, hogy ha bármikor bármilyen technikai jellegű problémám adódott, mindig azonnal segített.

Köszönet a Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék fiataljainak, Pál Vikornak, Boros Lajosnak, Balogh Andrásnak és Kiss Lászlónak, a dolgozat szerkesztésében nyújtott segítségükért, a számos stilisztikai hibám kijavításáért.

Köszönet a Szegedi Tudományegyetem mintegy másfélszáz azon földrajz és geográfus szakos hallgatójának, akik a kérdőívezés gyakran nem túl változatos munkájában segítségemre voltak, s lehetővé tették, hogy ilyen méretű adatbázissal dolgozhassak. Külön köszönet közülük Benkó Katának, Borbás Krisztinának, Csiffáry Nórának, Kiss Tündének és Kürti Líviának lelkiismeretes munkájukért.

Végül, de nem utolsósorban köszönet szüleimnek, testvéreimnek, kedvesemnek a sok szeretetért, támogatásért, várakozásért, nélkülözésért, amivel szakmai előrelépésemet, s e dolgozat megszületését támogatták, s külön köszönet szüleimnek, akiknek mind a mai napig a legtöbbet köszönhetek azért, hogy idáig jutottam geográfusként.

14. Ábrák, mellékletek, táblázatok jegyzéke

14.1. Táblázatok jegyzéke

1. *táblázat.* Az urbanizáció értelmezése a városfejlődés szakaszai modell szerint. (van den Berg L. et al. 1982).
2. *táblázat.* A legnagyobb népességnövekedést mutató nem Pest megyei községek* népességszám-változása 1949-2001 között.
3. *táblázat.* A növekvő népességű települések százalékos aránya Baranya megyében.
4. *táblázat.* A növekvő népességű települések százalékos aránya Pécs környékén.
5. *táblázat.* A leggyorsabban növekvő 25 település 1995-2000 között, évente, ezrelékben.
6. *táblázat.* Az abszolút számban leggyorsabban növekvő 20 vidéki település 1995-2000 között.
7. *táblázat.* Az abszolút számban leggyorsabban növekvő 20 városkörnyéki településrész (egyéb belterület, külterület) 1990-2001 között.
8. *táblázat.* A leggyorsabban növekvő 20 városkörnyéki településrész (egyéb belterület, külterület) 1990-2001 között (a népességszám-változás évente, ezrelékben értendő).
9. *táblázat.* A legnagyobb mértékű vándorlási egyenleggel rendelkező 25 település 1995-2000 között. Forrás: KSH.
10. *táblázat.* A települések megoszlása vándorlási egyenleg és tényleges szaporodás szerinti típusokban, megyénként, 1995-2000.
11. *táblázat.* A lakásállomány %-os változása településenként, 1995-2000. A leggyorsabban növekvő lakásállomány.
12. *táblázat.* A Debrecen környéki települések tömegközlekedésének néhány adata (1991/2000).
13. *táblázat.* A Szeged környéki települések tömegközlekedésének néhány adata (1991/2000).
14. *táblázat.* Az önkormányzati kérdőívek területi megoszlása városkörnyékek szerint
15. *táblázat.* A „Jellemző-e a beköltözés a településre a szomszédos nagyvárosból?” kérdésre adott válaszok regionális megoszlása.
16. *táblázat.* A „Mely társadalmi csoportból származók költöznek leginkább ki Önökhöz?” kérdésre adott válaszok megoszlása százalékban.
17. *táblázat.* A „Hol veszik igénybe a település lakói az alábbi szolgáltatásokat?” kérdésre adott válaszok megoszlása.
18. *táblázat.* A vizsgált városok környékéről származó kérdőívek jellemzői.
19. *táblázat.* A háztartások összetétele a háztartás nagyság szerint régióként.
20. *táblázat.* A válaszadók megoszlása legmagasabb iskolai végzettségük szerint, régióként (%).
21. *táblázat.* A kiköltözött családfők munkahelyének helyszíne (%).
22. *táblázat.* A korábbi, városi és a jelenlegi lakás, lakókörnyezet megítélése a kiköltözők véleménye alapján.
23. *táblázat.* A korábbi városi lakás, lakókörnyezet, megítélése néhány szempont alapján a kiköltözők véleménye szerint
24. *táblázat.* A jelenlegi (városkörnyéki) lakás, lakókörnyezet, megítélése néhány szempont alapján a kiköltözők véleménye szerint.
25. *táblázat.* A kiköltözés egyes szempontjainak értékelése a kiköltözésben való szerepe szerint.
26. *táblázat.* A lakóhely településének kiválasztásának legfontosabb szempontjai.
27. *táblázat.* A korábbi (pécsi) és a jelenlegi lakás, lakókörnyezet, település megítélése a kiköltözők véleménye alapján.

28. táblázat. Nyolc, kiválasztott szuburbanizálódó település néhány adata.
29. táblázat. A 11-X lakásos épületek száma településenként, 1990.

14.2. Melléletek jegyzéke

1. melléklet. Városkörnyéki lakossági kérdőív.
2. melléklet. Önkormányzati kérdőív.
3. melléklet. Magyarország megyéinek kódjai.

14.3. Ábrák jegyzéke

1. ábra. Népeségyszám-változás 1995-2000 (évente, ezrelékben).
2. ábra. Népeségyszám-változás 1995-2000 (abszolút számban, összesen).
3. ábra. Vándorlási egyenleg 1995-2000 (évente, ezrelékben).
4. ábra. Településtípusok a népeségyszám-változás és a vándorlási egyenleg alapján, 1995-2000.
5. ábra. A lakásállomány százalékos változása 1995-2000 között.
6. ábra. Működő vállalkozások 100 lakosra, 2000.
7. ábra. Egy főre jutó SZJA-alap/fő, 1998.
8. ábra. A „nem-aktív mutató” értéke
9. ábra. Személyautók száma 100 lakosra, 2000.
10. ábra. A személyautók számának változása, 1995-2000 között.
11. ábra. Szeged és környéke.
12. ábra. Debrecen és környéke.
13. ábra. Dinamikus települések egy komplex mutatórendszer alapján.
14. ábra. Tényleges szaporodás Fejér megye településein, 1995-2000, évente, ezrelékben
15. ábra. Vándorlási egyenleg Fejér megye településein, 1995-2000, évente, ezrelékben
16. ábra. A lakásállomány változása Fejér megyében, 1995-2000, %.
17. ábra. 100 főre jutó személygépkocsik száma Fejér megyében, 2000.
18. ábra. Egy főre jutó személyi jövedelemadó-alap Fejér megyében, 1998.
19. ábra. A „nem-aktív mutató” értéke Fejér megyében, 1998.
20. ábra. A szuburbanizációs index értékei Fejér megyében
21. ábra. A gravitációs index értékei Fejér megyében
22. ábra. A korrigált szuburbanizációs index értékei Fejér megyében
23. ábra. Az önkormányzati kérdőívek területi eloszlása.
24. ábra. Debrecen-Józsa térképe, 1989.
25. ábra. Debrecen-Józsa térképe, 2001.
26. ábra. Településtípusok a vidéki Magyarországon a szuburbanizáció szerint

14.4. Képek jegyzéke

1. *kép.* Az alföldi városokat övező tanyaöv átalakulása Kecskemét-Kadafalva határában
2. *kép.* Útmenti „tanya” Zsombón, a Szegedi úton
3. *kép.* Épülő lakóház Kecskemét-Katonatelepen
4. *kép.* Többségében romák által lakott „szocpolos” házak, Kesznyéten Újsoron (Borsod-Abaúj-Zemplén megye)
5. *kép.* Reggeli csúcsforgalom a Szeged-Kiskundorozsmai vasúti átjárónál
6. *kép.* Községszéli külterületek belterületbe vonása Zsombón (Bába dűlő 122, Rózsa utca 35)
7. *kép.* Autószalon Kecskemét-Katonatelepen
8. *kép.* OMNIMARKT bútór- és bútorszövet nagykereskedelmi áruház Zsombón.
9. *kép.* Ipari park (HELIPORT Technik-Park) Kecskemét-Kadafalván
10. *kép.* A városaink körüli kiskertzőna átalakulása Szegeden, a Marostói kiskertekben
11. *kép.* Új utca Kecskemét-Katonatelepen
12. *kép.* Új, burkolatlan utca Ballószögön, Kecskemét mellett.
13. *kép.* Újonnan épült házak Teskándon, Zalaegerszeg mellett.
14. *kép.* „Szuburbán lakóház jellegzetes színre festve Kecskemét-Katonatelepen
15. *kép.* Modern szuburbán lakóház Zsombón
16. *kép.* Szuburbán lakóház jellegzetes zárt kőkerítéssel Kecskemét-Katonatelepen
17. *kép.* Szuburbán sorház Debrecen-Józsán
18. *kép.* Szuburbán sorház Debrecen-Józsán
19. *kép.* Városszéli új lakóház Szeged-Újpetőfitelepen
20. *kép.* A városközpont felújítása Szeged sétálóutcáján, a Kárász utcán
21. *kép.* Új társasház Szegeden, a Makkoserdő soron