

A MAGYAR KÖZÉPVÁROSOK VÁROSHÁLÓZATI/TÉRSZERKEZETI POZÍCIÓJÁNAK ALAKULÁSA AZ INGÁZÓ ADATOK FÉNYÉBEN (2001-2022)

Hardi Tamás

Tudományos főmunkatárs, osztályvezető, HUN-REN KRTK RKI NYUTO, Széchenyi István Egyetem, Albert Kázmér Mosonmagyaróvári Kar, Győr, Mosonmagyaróvár; hardi.tamas@krtk.hun-ren.hu; ORCID: 0000-0002-9778-2840

DOI: 10.15170/terinno.2025.18.02-03.03

Absztrakt: Tanulmányunk a magyar középvárosok városhálózati, térszerkezeti pozícióinak átalakulását vizsgálja a 2001, 2011 és 2022. évi népszámlálási adatok felhasználásával. Az adatok elemzésének segítségével megvizsgáltuk a városok részesedését a lakosságból, az ingázókból, a munkahelyekből, ezeknek az adatoknak a változását. Kimutattuk a várostérségek körül kialakuló beingázási zónákat. A várostérségek belső fejlettségére utalva megvizsgáltuk, hogy az egyes térségek mennyire indultak el a decentralizáció irányába, kialakulnak-e fejlett policentrikus várostérségek Magyarországon. Jól látható, hogy Budapest és agglomerációja dominálja az országot, s ez a dominancia gyorsan erősödik. Fejlett, többpólusú agglomeráció csak ott alakult ki, míg a középfokú várostérségeink bár fejlődtek, de relatív súlyuk nem növekedett, s véleményünk szerint nem indultak el abba az irányba, hogy kialakulhasson egy vagy több fejlett, másodlagos pólus az országban.

Kulcsszavak: *ingázás, középvárosok, térszerkezet, városhálózat*

THE EVOLUTION OF THE NETWORK/SPATIAL STRUCTURE POSITION OF HUNGARIAN MEDIUM-SIZED TOWNS IN LIGHT OF COMMUTING DATA (2001–2022)

Abstract: Our study examines the transformation of the urban network and spatial structure positions of Hungarian medium-sized towns using data from the 2001, 2011, and 2022 national censuses. Through data analysis, we investigated the towns' shares in population, commuting flows, and employment, as well as the changes in these indicators over time. We identified the in-commuting zones formed around urban areas. Referring to the internal development of urban regions, we analyzed to what extent these regions are moving towards decentralization and whether advanced polycentric urban areas are emerging in Hungary. It is clearly visible that Budapest and its agglomeration dominate the country, and this dominance is rapidly increasing. A developed, multi-polar agglomeration has only emerged around Budapest, whereas our medium-level urban regions—although they have undergone development—have not increased their relative weight. In our opinion, they have not taken a direction that would allow for the formation of one or more developed secondary poles within the country.

Keywords: *commuting, medium-sized towns, spatial structure, urban network*

1. Bevezetés

A középvárosok a városhálózat és a regionális fejlődés fontos elemei, olyan központok, amelyek munkahelyeket és szolgáltatásokat nyújtanak egy szélesebb térség lakosságának. Míg sok kisvárost a munkahelyek, szolgáltatások és egyéb központi funkciók elvesztése fenyeget, addig a középvárosokkal fenntartott kapcsolatokból hasznot húzhatnak. Ezért különösen fontos tudni, hogy a középvárosok mennyire integráltak a városhálózatba, képesek-e arra, hogy a metropolisz jellegű nagyközpontok mellett térségi decentrumokká váljanak. Annak ellenére, hogy a közelmúltban végzett kutatások a nagyvárosokról és a jelentős városi agglomerációkról a másodrendű városokra helyezik át a hangsúlyt (Agnoletti et al., 2015; Camagni & Capello, 2015; Cardoso & Meijers, 2016; Sýkora & Mulíček, 2017), hiányoznak a középvárosok rendszereken belüli helyzetére vonatkozó elemzések (Servillo et al., 2017). A településrendszerek egészére vonatkoztatva Burger és szerzőtársai teszik fel a kérdést (Burger et al., 2014a), miszerint továbbra sem világos, hogy (1) milyen mértékben válnak a városi rendszerek policentrikusabbá és térbelileg integráltabbá, és (2) hogy a policentrikus, térbelileg integrált városi rendszerek gazdaságilag hatékonyabbak-e monocentrikus és/vagy nem integrált társaiknál.

Jelen tanulmányban arra keressük a választ, hogy vajon a magyar középvárosok településhálózati, térszerkezeti szerepe hogyan változott meg az ezredforduló óta? Magyarország egyik fontos problémája, hogy városhálózatában Budapest és agglomerációja olyan domináns helyet foglal el, amelyet amúgy népesedési és területi súlya az országon belül nem indokolna. Feltesszük a kérdést, hogy második vonalbeli városaink (megyeszékhelyek, megyei jogú városok) elindultak-e egy európai léptékű középvárosi fejlődés irányába, kialakítanak-e középvárosi jellegű agglomerációkat, városrégiókat, s ezzel szolgálják-e egy szélesebb régió társadalmát és gazdaságát? Ezek a kérdések nagyon sok irányból vizsgálhatók, jelen esetben az ingázási adatok segítségével tekintjük át középvárosaink helyzetét. Az elmúlt évtizedek a munkahelyi ingázás jelentős bővülését hozták, melynek segítségével jól kimutathatók a térkapcsolatok és azok évtizedes változása (Hardi & Nárai, 2005; Herdi et al., 2021). Ezek értékelésén keresztül láthatjuk, hogy milyen szerepet töltenek be a főváros és középszintű központjaink az ország térszerkezetének alakulásában.

2. A középvárosok szerepe a térszerkezetben

A középvárosok méretkategóriáról többféle elképzelés létezik. A kizárásos elv alapján azt mondhatjuk, hogy a középváros az, amelyik sem nem kicsi, sem nem nagy. A nemzetközi küszöbértékek szerint a közepes méretű városok vagy „köztes városok” azok a városok, amelyek lakossága nem éri el az 500.000 főt (Bolay & Kern, 2019). A különböző tanulmányokban fellelhető értékek nagyon sokfélék. Globális léptékben az ENSZ 1996-ban 100.000 és 2–3 millió lakos közötti értékkel határolta le; a Világbank szerint ez a kategória legfeljebb egymillió lakos; az Európai Unió 100.000 és 250.000 (Hassen-Dakhli, 2023), illetve 20.000 és 500.000 közötti határértékeket állapított meg. Globális szinten Henderson (1997) 100.000 és 500.000 között határolja le őket. Kunzmann (2010) az európai középvárosok

demográfiai méretét 20.000 és 200.000 között állapítja meg. Valójában a közepes méretű városok mérete az adott vizsgálat, kutatás léptékétől függően változik.

Valójában azt láthatjuk, hogy a hazai közepes méretű városaink a lakosságszámuk alapján egyáltalán nem lógnak ki a nemzetközi kategóriákból, bár tény, hogy hiányzik a magyar városhálózathoz egy vagy két 200 és 500 ezer lakos közötti nagyváros, mely Budapest ellenpontjaként javíthatná Magyarország térszerkezetét (Hardi et al., 2014). A középváros fogalmának meghatározására persze nem elégséges kizárólag a lakosságszám, mint kritérium használata. Azon túl fontosabb kérdés a gazdasági, igazgatási, modernizációs, funkcionális potenciál (Wagner & Growe, 2023). A jellegzetes középváros nem csupán regionális funkciókkal, hanem (kisebb országok esetében) nemzeti jelentőségű funkciókkal is rendelkezik (Escudero Gómez et al., 2019). Például jelentős cégek központja (Brno), országos terjesztésű napilap központja (Graz), az ország imázsát befolyásoló kulturális-történelmi jellegzetességek találhatók benne (Salzburg, Krakkó). Ebben a tekintetben látható, hogy pl. a környező, európai országokkal való összevetésben a hazai középvárosok alapvetően gyengének mondhatók (Rechnitzer & Páthy, 2022). Más országokban kialakult középvárosi hálózat vagy egy föderatív államszerkezet központhálózatán alapult, vagy egy-egy nagyobb természetes vagy történelmi régió központjaként jött létre.

A közép- és nagyvárosok között többféle térszerkezeti, városhálózati kapcsolódás létezhet. Először is, vannak kisebb városok a nagyvárosok közelében, amelyek élvezik az agglomerációs előnyöket (közlekedés, széles munkaerőbázis, nagyvárosi szolgáltatások elérhetősége), miközben elkerülik azok költségeit. Ezt a jelenséget hívhatjuk „méretkölcsönzésnek” (borrowed size) (Meijers & Burger, 2017). Az éles verseny azonban azt is jelentheti, hogy a nagyváros közeli középvárosok „agglomerációs árnyékban” találhatják magukat (Burger et al. 2014b), ami a központi (adminisztratív, közszolgáltatási) funkciók csökkenéséhez és ennek következtében a nagyvárostól függő, túlnyomórészt lakóterületekké való átalakuláshoz vezethet. Burger et al. (2014b), valamint Meijers és Burger (2017) szerint a nagyvárosi funkciók és a magas színvonalú kulturális szolgáltatások tekintetében a nagyobb városok jobban képesek a méretkölcsönzésre, mint a kisebbek. Baráth (2009) ezeket a városokat „csapágyvárosokként” definiálta.

A metropoliszoktól távolabbi területek lehetősége a kis- és középvárosok integrálódó hálózata. Itt a kulcskérdés az, hogy a kis- és középvárosok ilyen hálózata helyettesítheti-e a nagyvárosok agglomerációs gazdaságát (Johansson & Quigley, 2004; Phelps et al., 2001). Ezt a hipotézist Meijers & Burger (2010) tesztelte az amerikai statisztikai nagyvárosi területekre (MSA). Megállapították, hogy a földrajzilag közel fekvő kisebb városok hálózata nem tudja helyettesíteni egy nagyváros urbanizációs externáliáit. A periférikus, kevésbé urbanizált, a nagy metropoliszoktól távoli régiókra gyakran jellemző az autonóm városok jelenléte. Bár e régiókban a városok általában kisebbek a lakosság és a munkahelyek számát tekintve, gyakran jelentős szerepet játszanak a kiterjedt vidéki és periférikus területeken belüli kulcsfontosságú csomópontokként. Ezek a városok nem tudnak közvetlenül a közeli városoktól vagy településektől előnyöket kölcsönözni; ugyanakkor a verseny sem fenyegeti őket, és helyi városi központként megtartják a kissé provinciális, de stabil szerepüket.

Ezért a középvárosok térszerkezeti pozíciójának három alapvető típusát írhatjuk körül: (1) autonóm (elszigetelt, önmagában álló), általában periférikus vidéki régiókban találhatók; (2) nagyvárosi agglomerációhoz kapcsolódó középvárosok, amelyek a nagyvárosok és nagy metropoliszok által uralt, többmagvú nagyvárosi területek és agglomerációk szerves részét képezik; és (3) több kis- és középváros policentrikus hálózata (általában a nagyvárosi agglomerációkon kívüli, szerényebben urbanizált régiókban találhatók) (Baráth, 2009; Sýkora & Mulíček, 2017).

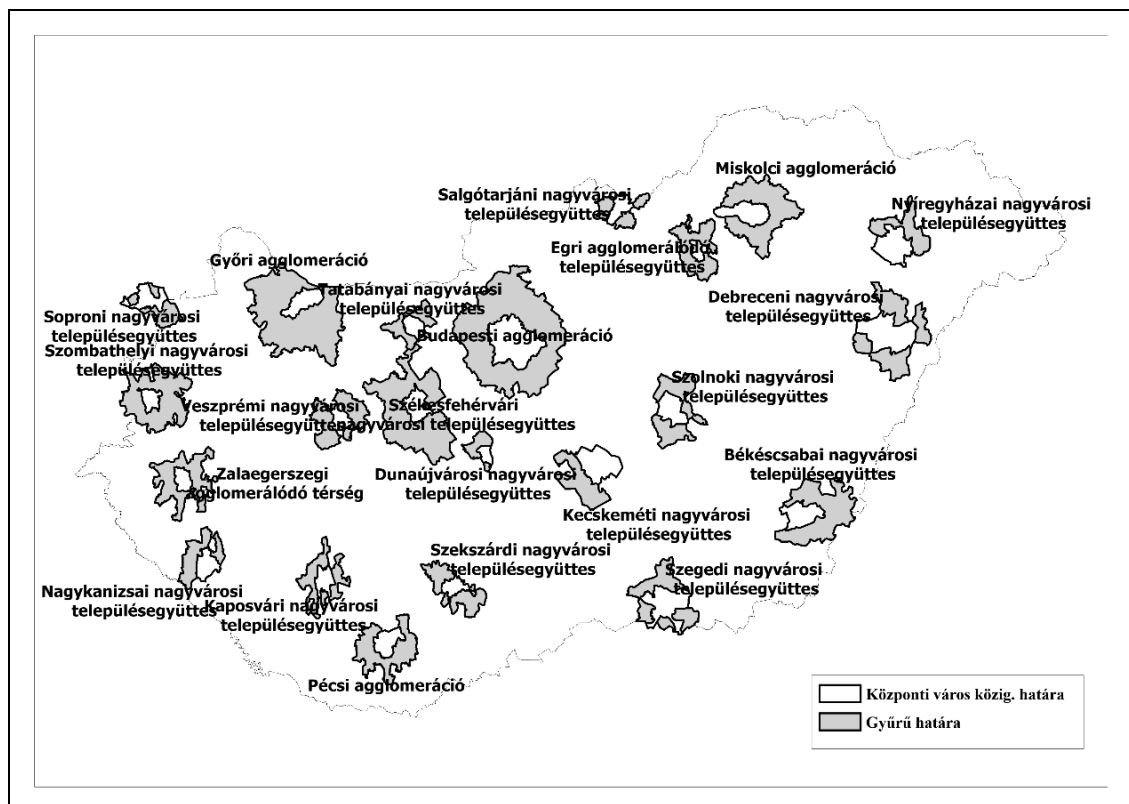
3. Anyag és módszer

A vizsgálathoz a Központi Statisztikai Hivatal által 2001-ben, 2011-ben és 2022-ben végzett népszámlálások munkaügyi ingázási adatait használtuk fel, vagyis a foglalkoztatottak¹ munkahelytelepüléseinek és lakóhelytelepüléseinek országos mátrixát. Az „ingázás” fogalma alatt jelen tanulmányban azt a napi, esetleg heti többszöri munkába járást értjük, amely során egy település lakosa jövedelemszerzés céljából egy másik településen elhelyezkedő munkahelyre jár, tehát települési közigazgatási határt lép át. A három időpont összehasonlító vizsgálatát megnehezíti, hogy a 2001-es és 2011-es adatbázisban nem csak konkrét céltelepülés nevek szerepelnek, hanem létezik a „változó településre eljáró” kategória is, melyek esetében nem ismerjük a munkavégzés helyét. A 2022-es adatbázisban ez a kategória már nem szerepel. A 2001-es adatbázisban 182.574 eset, míg 2011-ben 153.410 ilyen eset fordult elő. A probléma kiküszöbölésére az első két évben csak az ismert desztinációval rendelkező eseteket vettük figyelembe. Így a három adatbázis pontos, számszerű összehasonlításra nem ad alkalmat, de a tendenciák elemzésére megfelelő. Az ingázási adatokat kiegészítettük a települések belterületére vonatkozó súlyponti földrajzi koordinátákkal, melyeket QGIS-programban állítottunk elő, továbbá hozzárendeltük a települések egyéb statisztikai adatait (állandó és lakónépesség december 31-én).

A vizsgálat területi fókuszául a Budapesti agglomerációt és azokat a megyei jogú városokat tettük, melyek esetében a KSH agglomerációkat, agglomerálódó térségeket, illetve nagyvárosi településegységeket határolt le, s amelyek a vizsgálat időpontjában érvényben voltak. Így 22 város és településegységek adatait elemeztük. Ezeket tekintettük Magyarország felső- és középfokú városrégióinak (1. ábra). Az egyszerűség kedvéért, a továbbiakban, a szövegben ezekre a településegységekre a „várostérség” fogalommal fogunk utalni. Minden várostérség egy központi városból és a hozzá tartozó településekből (gyűrű) áll össze.

¹ A tanulmányban a „foglalkoztatott” definíciójaként a népszámlálásban megadott definíciót használjuk (KSH, 2014): Foglalkoztatottnak minősül minden 15 éves és idősebb személy, aki az eszmei időpontot megelőző héten legalább egy órányi, jövedelmet biztosító munkát végzett, vagy rendszeres foglalkozásától (pl. betegség miatti távollét vagy fizetett, illetve fizetés nélküli szabadság miatt) csak átmenetileg volt távol.

1. ábra: Magyarország várostérségei

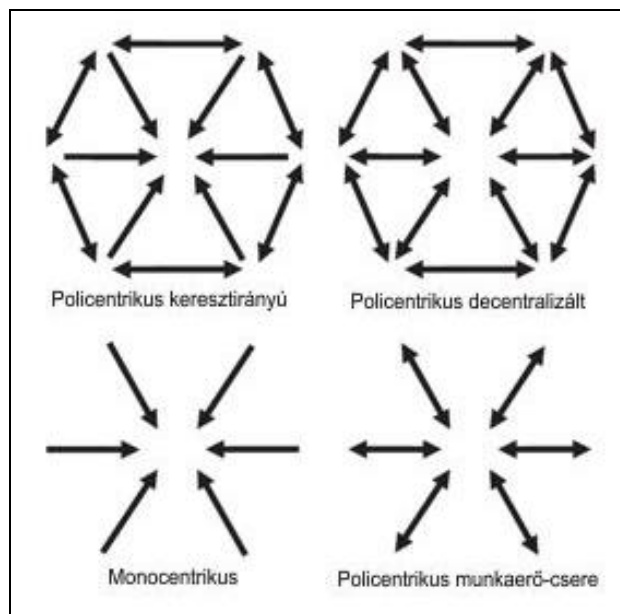


Forrás: saját szerkesztés.

Vizsgálatainkban nemcsak a várostérség egészére vonatkozó, hanem a központi város és a gyűrű adatainak elemzését is elvégeztük. A gyűrűben vizsgáltuk a megjelenő alközpontokat is, ezzel az egyes térségek belső térstruktúráját elemeztük: hogyan oszlanak meg százalékos arányban az ingázási irányok a központ, a gyűrű, illetve a várostérségen kívüli lakóhelyek és desztinációk között. A szakirodalom a várostérségek belső ingaforgalmának tipizálására három tipikus irányt, s négy térbeli típust vezetett be: a hagyományos ingázást, amely a városkörnyékből a központi városba irányul; a munkaerőcsere-ingázást, amikor a városból is jelentős a munkaerő-áramlás a városkörnyék központjaiba, s a keresztirányú áramlást, amely a városkörnyék települései között valósul meg (Burger et al., 2011; Hardi, 2015).

Ezek alapján a monocentrikus és policentrikus térbeli mintázatokban négy alaptípust különíthetünk el (2. ábra). A munka során megvizsgáltuk, hogy hogyan alakul a várostérségek munkaügyi attraktivitása a térben. Mivel a munka célja nem vonzáskörzet lehatárolás volt (Tóth & Nagy, 2024), ezért ehhez két egyszerű, s könnyen összehasonlítható módszert választottunk. Egyrészt kiszámítottuk az ingázók lakóhely-települése és a munkahely-települések közötti földrajzi távolságot a földrajzi koordináták alapján, s ennek az ingázók számával súlyozott átlagát rendeltük hozzá a várostérségek központi városához, illetve a térség egészéhez.

2. ábra: A várostérségek térstruktúrájának típusai a munkaerő-áramlás alapján



Forrás: Burger et al. (2011: 163).

A másik vizsgálati irány volt, hogy a várostérségekhez hozzárendeltük azokat a lakóhely-településeket, melyek esetében a legnagyobb az adott várostérségbe járók száma, függetlenül annak arányától a település összes elingázójából. Az így kialakult településcsoportot domináns beingázási övezetnek neveztük el. Ez nem feleltethető meg a hagyományos vonzáskörzet-lehatárolásnak (Erdősi, 1985), hiszen elképzelhető, hogy egy településről az ingázók fő célpontja egy alacsonyabb hierarchiaszintű település. Itt a dominanciát úgy kell értelmezni, hogy a közép- és felsőfokú központok közül vesszük azt a központot, ahova a legtöbb elingázó jár az adott településről. A módszer egyszerűsége mellett előnye, hogy csak kisszámú, kifejezetten kisméretű települések esetében tapasztaltuk, hogy vagy nem volt olyan ingázó, aki valamely vizsgált várostérségbe járt volna, avagy a településről több (kettő-négy) várostérségbe azonos számú munkavállaló ingázott volna. A települések 95-98%-a besorolható volt. Ennek eredményeit kartogramokon ábrázoltuk és hasonlítottuk össze. A kartogramokon a lakótelepülések esetében a valamely várostérséghez tartozás tényét, valamint az oda ingázók arányát tüntettük fel. Mindezek alapján számításokat végezhattünk a beingázási övezetből érkezők számáról és annak változásáról, az övezetek kiterjedéséről.

4. Eredmények

4.1. Alapadatok

Az adatok elemzése egy alapvető országos koncentrációs folyamatot mutat a főváros és a Budapesti agglomeráció irányába. Ez igaz a lakosságszámra és az ingázók számára, valamint a munkahelyek számára egyaránt (1. táblázat). Az országos szinten jellemző népességcsökkenés regionális és településhálózati eltéréseket mutat. A központi agglomeráció növeli a népességét, míg a középvárosi várostérségek az országos átlaghoz hasonló csökkenést mutatnak (tehát a részesedésük stagnál), míg a várostérségeken kívüli területek lakossága

erősebben fogy. A várostérségek népessége a központi agglomeráción kívül csak a Soproni NTE területén növekedett, sőt, ott nagyobb mértékben, mint a Budapesti agglomerációban (114,7%). Még Kecskemét és Győr térségében tapasztalhatunk enyhe növekedést (104,1 és 107,6%). A többi várostérségben lakosságszám csökkenése mutatható ki.

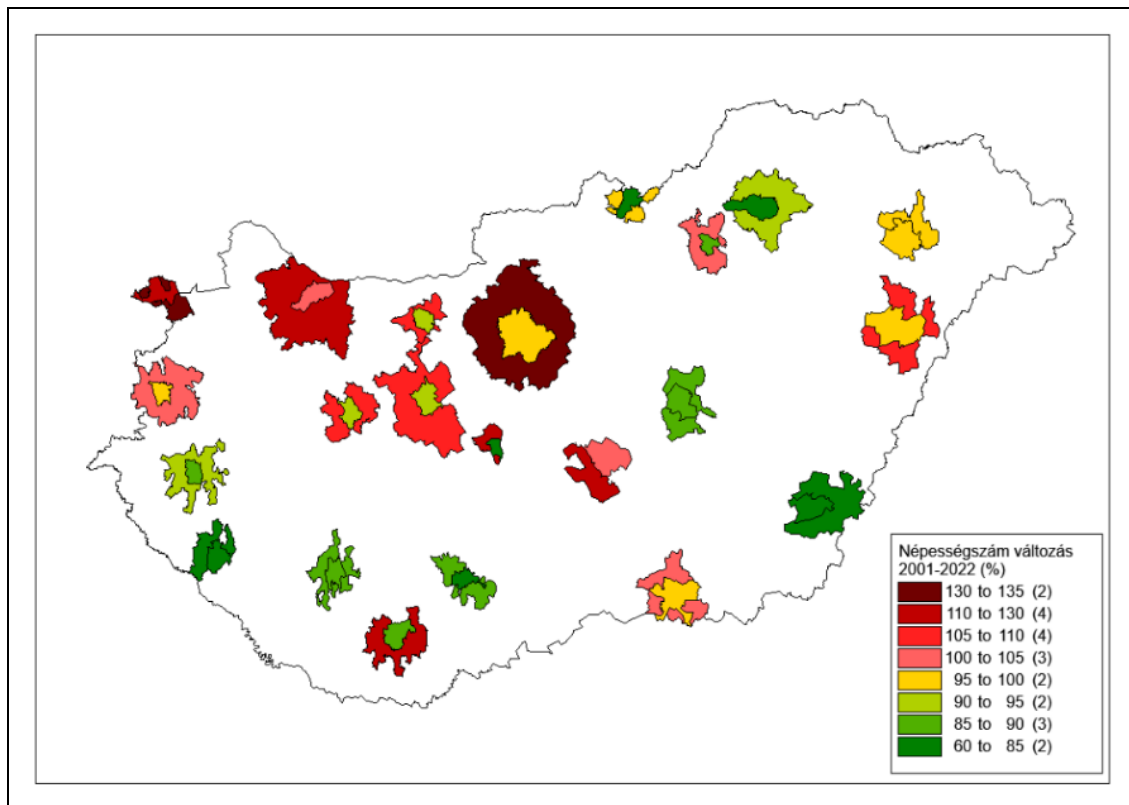
1. táblázat: A vizsgált térségtípusok (Fővárosi agglomeráció, vidéki várostérségek, a várostérségeken kívüli vidéki területek) jellemző alapadatai, azok megoszlása és változása (2001; 2011; 2022)

Térségek	Lakónépesség			Beigázók			Helyben dolgozó lakosok			Az összes foglalkoztatott		
	Száma (fő)	Részesed és az országos összesből (%)	Változás 2001-hez képest (%)	Száma (fő)	Részesed és az országos összesből (%)	Változás 2001-hez képest (%)	Száma (fő)	Részesed és az országos összesből (%)	Változás 2001-hez képest (%)	Száma (fő)	Részesed és az országos összesből (%)	Változás 2001-hez képest (%)
2022												
Budapesti aggl.	2576965	26,8	106,6	618882	34,2	241,3	980350	35,2	123,9	1599232	34,8	152,7
Várostérségek	2582721	26,9	94,4	555445	30,7	189,0	835535	30,0	103,6	1390980	30,3	126,4
Vidék	4440058	46,3	88,4	637805	35,2	174,5	968062	34,8	98,4	1605867	34,9	119,0
Magyarország	9599744	100,0	94,3	1812132	100,0	165,0	2783947	100,0	107,8	4596079	100,0	124,9
2011												
Budapesti aggl.	2526895	25,4	104,5	355695	30,7	138,7	813095	31,9	102,8	1168790	31,5	111,6
Várostérségek	2670821	26,9	97,6	363523	31,3	123,7	779619	30,6	96,7	1143142	30,8	103,9
Vidék	4734209	47,7	94,3	441075	38,0	120,7	952484	37,4	96,8	1393559	37,6	103,3
Magyarország	9931925	100,0	97,6	1160293	100,0	105,6	2545198	100,0	98,6	3705491	100,0	100,7
2001												
Budapesti aggl.	2417537	23,8	100,0	256482	23,3	100,0	791138	30,6	100,0	1047620	28,5	100,0
Várostérségek	2737126	26,9	100,0	293885	26,8	100,0	806496	31,2	100,0	1100381	29,9	100,0
Vidék	5020177	49,3	100,0	365485	33,3	100,0	983722	38,1	100,0	1349207	36,7	100,0
Magyarország	10174840	100,0	100,0	1098426	100,0	100,0	2581356	100,0	100,0	3679782	100,0	100,0

Forrás: KSH Népszámlálások ingázó adatai alapján saját számítások.

Ha külön-külön megvizsgáljuk a várostérségek központi városainak és a gyűri településeinek adatait, akkor látható, hogy a városok lakosságszáma csak Győrben (100,6%), Kecskeméten (102,3%) és Sopronban (110,8%) növekedett. A gyűrűk lakosságszáma 13 esetben növekedett, míg 9 (kisebb és/vagy hátrányosabb helyzetű középvárosok) esetében a gyűrű lakosságszáma is csökkent (3. ábra).

3. ábra: A központi város és a gyűrű lakosság-szám-változása a várostérségekben



Forrás: TEIR adatok alapján saját szerkesztés.

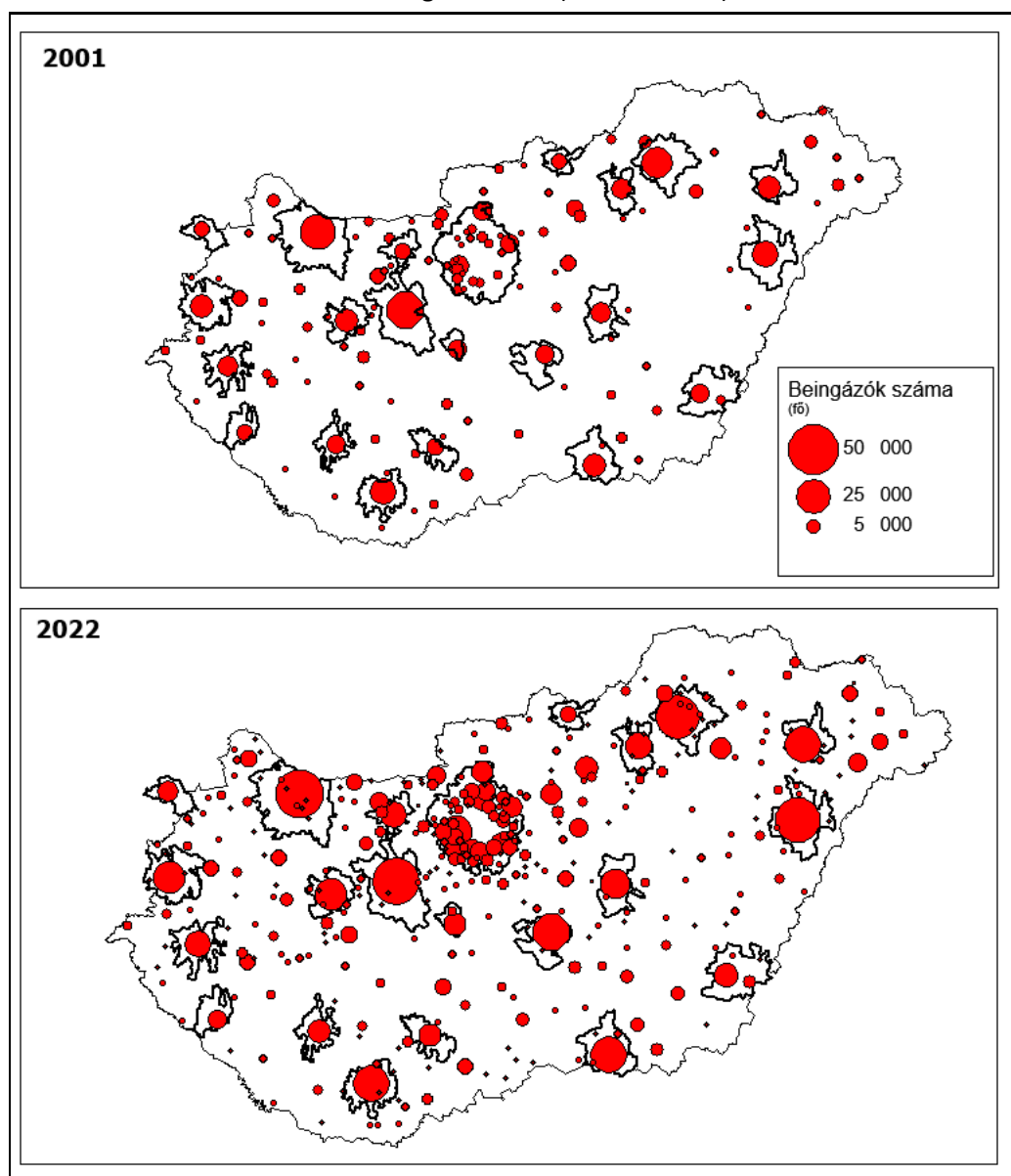
Az ingázók és a foglalkoztatottak száma erősen bővült a vizsgált időszakban, valamennyi általunk vizsgált területi kategóriában, de a belső arányok eltolódtak. Országos átlagban az ingázók számának bővülése 2001-hez képest 165%, ami jóval meghaladja a foglalkoztatottak számának bővülését (124,9%), s méginkább a helyben, saját településen dolgozók számának változását (107,8%), amit több térség esetében csökkenés jellemez. Jelentős különbség tapasztalható Budapest és agglomerációja, a vidéki várostérségek, s a várostérségeken kívüli (vidéki) települések között. Míg a vidéki települések adnak otthont a lakosság közel felének (csökkenő arányban), addig a központi agglomeráció és a vidéki várostérségek tömörítik a magyar lakosság negyedét-negyedét. A beingázók és a településen foglalkoztatottak megoszlása durván harmadolódik a három kategória között. Mint látni fogjuk, ezek az arányok átalakulóban vannak, s érezhető a központi térség növekedése számszerűleg és arányaiban, a vidéki várostérségek részesedésének stagnálása, s a vidék csökkenése. A központi agglomeráció lakosságszámánál lényegesen nagyobb arányban részesedik a beingázókból és a munkahelyekből, s a vidékhez viszonyított különbség folyamatosan növekszik.

4.2. A várostérségek térbeli jelentősége: a mennyiségi és térbeli terjeszkedés

Várostérségeink a Budapesti agglomeráció kivételével alapvetően monocentrikusnak tekinthetők. Megvizsgáltuk a településeket a beingázók száma szerint, s összevetettük a 2001. és 2022. évi adatokat, s térképre vittük a legalább 1000 fő beingázót vonzó településeket (4. ábra). 2001-ben 130, míg 2022-ben 355 ilyen település volt. Az érintett települések száma

tehát növekedett, s általában a beingázók száma is. A Budapesti agglomeráció már 2001-ben is decentralizált volt, hiszen a gyűrűben 23 település fogadott 1000 főnél több ingázót, de a növekedés következtében számuk 2022-re 55-re bővült. Valamennyire a vidéki várostérségekben is oldódott a monocentrikus jelleg. Míg 2001-ben csak három olyan várostérség volt a központi agglomeráción kívül, ahol a központ mellett egy-egy ilyen másodlagos központot találtunk (Békéscsaba, Szeged, Veszprém), addig 2022-ben 15 vidéki várostérségben találtunk egy vagy több ilyen települést, a legtöbbet Miskolc (8 db) és Győr (7 db) közelében. Ugyanakkor látható az is, hogy a két időpont között még több hasonló kisközpont jött létre a várostérségeken kívüli, vidéki térben. Sőt, ez utóbbiak között találunk olyanokat is, melyek több beingázóval rendelkeznek, mint a kisebb várostérségek (pl. Gyöngyös, Hatvan, Tiszaújváros).

4. ábra: A legalább 1000 beingázót fogadó települések Magyarországon a várostérségekben és a várostérségeken kívül (2001 és 2022)



Forrás: KSH népszámlálások ingázó adatai alapján saját szerkesztés.

A várostérségek attraktivitása az ingázás szempontjából egyre nagyobb területre terjed ki. Az adatokból az látható, hogy mind mennyiségileg, mind kiterjedésében egyre nagyobb lesz az a körzet, ahonnan a várostérségekbe az ingázók bejárnak. Mennyiségi szempontból látható, hogy a három időpontban általában növekvő a várostérségen kívülről beingázók aránya a belül ingázók számához képest, sok esetben jelentősen meghaladja azt (2. táblázat). A várostérségek jellemzően két csoportot alkotnak: Budapest, Győr, Miskolc, Szombathely, Zalaegerszeg és Békéscsaba térségére jellemző, hogy az ingázók nagyobb arányban a térségen belülről érkeznek, s növekvő mértékben ugyan, de a belső ingázók számát nem meghaladó mértékben a várostérségen kívülről. A többi esetben a kívülről érkezők vannak többségben, számuk és arányuk is gyorsan növekedik. Van, ahol a 2022-ben a kívülről érkezők már a belső ingázók háromszorosát is kiteszik (Kecskemét térségében 371,6%).

2. táblázat: A várostérségekben a beingázók megoszlása a lakóhely elhelyezkedése szerint (2001; 2011; 2022)

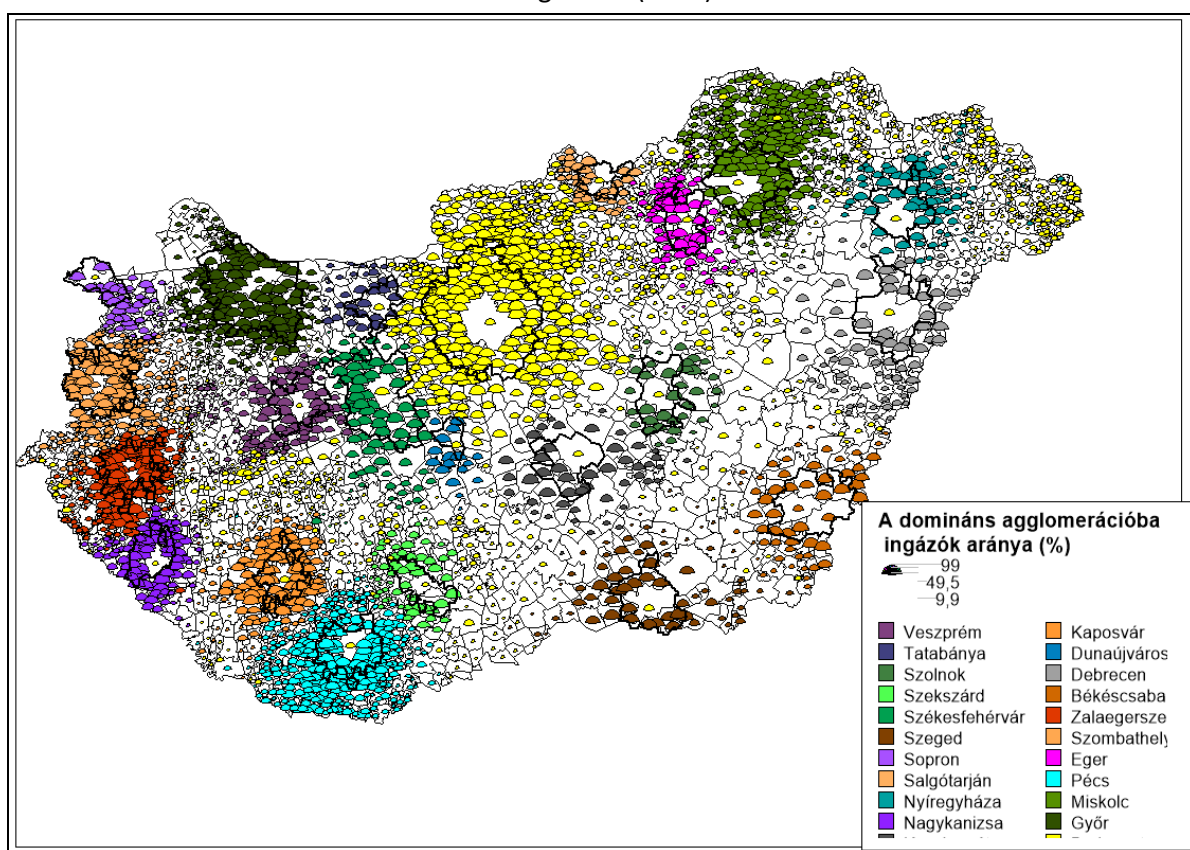
Várostérség	Beingázók száma (fő)		Beingázók száma (fő)		Beingázók száma (fő)		A térségen kívülről érkezők aránya a belül ingázókhoz képest		
	2001		2011		2022				
	Térségen belülről	Térségen kívülről	Térségen belülről	Térségen kívülről	Térségen belülről	Térségen kívülről	2001	2011	2022
	fő						%		
Budapesti aggl.	165399	91083	232515	123180	347133	271749	55,1	53,0	78,3
Győri aggl.	23130	8131	27108	10671	38732	20438	35,2	39,4	52,8
Miskolci aggl.	16631	9369	19450	12903	24804	24088	56,3	66,3	97,1
Pécsi aggl.	7209	9577	9424	11165	12633	19035	132,8	118,5	150,7
Egri A.T.	5626	5132	5881	6350	8225	12443	91,2	108,0	151,3
Szombathelyi A.T.	11144	5125	12241	7233	14172	12749	46,0	59,1	90,0
Zalaegerszegi A.T.	7625	5597	8469	8637	9040	9134	73,4	102,0	101,0
Békéscsabai N.TE.	6275	5672	7171	6406	9670	10361	90,4	89,3	107,1
Debreceni N.TE.	8765	8630	11564	13558	17578	29354	98,5	117,2	167,0
Dunaújvárosi N.TE.	3254	5019	4517	7291	4551	9879	154,2	161,4	217,1
Kaposvári N.TE.	5040	4797	4979	5481	5963	9109	95,2	110,1	152,8
Kecskeméti N.TE.	3394	6328	4301	11119	6552	24344	186,4	258,5	371,6
Nagykanizsai N.TE.	3234	3890	3499	4502	3445	6215	120,3	128,7	180,4
Nyíregyházi N.TE.	4878	8770	6112	13180	8035	21697	179,8	215,6	270,0
Salgótarjáni N.TE.	2147	3808	2393	3660	2672	4801	177,4	152,9	179,7
Soproni N.TE.	3554	3247	3449	4104	4212	6749	91,4	119,0	160,2
Szegedi N.TE.	9276	5837	10818	9265	14479	18428	62,9	85,6	127,3
Székesfehérvári N.TE.	15006	16076	16968	17579	22238	27205	107,1	103,6	122,3
Szekszárdi N.TE.	2878	5265	3025	6189	3417	8919	182,9	204,6	261,0
Szolnoki N.TE.	5235	6066	5857	8393	7445	14730	115,9	143,3	197,9
Tatabányai N.TE.	3240	4904	4337	7584	6172	14173	151,4	174,9	229,6
Veszprémi N.TE.	5338	9766	5944	10746	7690	19869	183,0	180,8	258,4

Forrás: KSH népszámlálások ingázási adatai alapján saját számítások.

A térbeli terjeszkedés vizsgálatához domináns ingázási övezeteket vázoltunk fel. Minden várostérséghez hozzárendeltük azokat a településeket, ahonnan a legtöbb ingázó az adott térségbe jár. Látható, hogy Budapest esetében a domináns övezet térben rendkívül kiterjedt. A vidéki várostérségek esetében a domináns övezetek inkább stagnálnak, néhol csökkennek, néhol enyhén növekednek. A domináns övezetből érkezők aránya az ingázókból mindenhol csökken, tehát, ha a kívülről beingázók száma növekszik, a földrajzi koncentrációjuk csökken.

Az 5. ábra és a 3. táblázat megmutatja, hogy a lakóhely-településekről az elingázók mekkora aránya jár a domináns várostérségbe. Ebből látható, hogy a várostérségek vonzereje szinte minden esetben túlterjed a várostérség határain, ugyanakkor az is látszik, hogy az ország jelentős területein nem tapasztalható valamely közép fokú várostérség erős hatása (különösen az Alföldön). Itt valamely kisebb város vagy települések sora vonzza az ingázókat, illetve a Budapesti agglomeráció hatása „hatol be” a középvárosok erőterei közé. Nagyon ritkán alakul ki az a helyzet, hogy két vagy több várostérség hasonló mértékben gyakorol vonzást egy településre. Ez jellemző az Észak-Dunántúlon, ahol a városaink „felosztották” a köztes teret, az ún. „belső periferiát”, s itt nem is jelenik meg Budapest, mint domináns desztináció.

5. ábra: Az egyes településekről a legfontosabb közép városi várostérségbe ingázók aránya az összes elingázóból (2022)



Forrás: KSH népszámlálás adatai alapján saját számítás és szerkesztés.

3. táblázat: A várostérségekbe a domináns övezetből beingázók számának és arányának alakulása az egyes népszámlálási években

Várostérség	Települések száma (db)			A domináns övezetből beingázók száma (fő)			A domináns övezetből ingázók aránya az összes beingázóból (%)			A domináns övezet összes elingázójából az ide ingázók aránya (%)		
	2001	2011	2022	2001	2011	2022	2001	2011	2022	2001	2011	2022
Budapesti aggl.	559	564	903	244006	328971	549142	95,14	92,49	88,73	67,78	68,79	58,33
Győri aggl.	188	192	188	29467	34084	48959	94,26	90,22	82,74	52,56	51,11	51,5
Miskolci aggl.	233	268	256	25023	30786	40409	96,24	95,16	82,65	50,53	46,67	48,73
Pécsi aggl.	286	282	294	16113	19262	26114	95,99	93,55	82,46	47,46	49,57	48,58
Egri A.T.	81	87	69	9844	10634	14444	91,5	86,94	69,89	50,2	43,89	48,87
Szombathelyi A.T.	172	187	196	15564	18477	23837	95,67	94,88	88,54	47,51	47,29	45,57
Zalaegerszegi A.T.	183	216	171	12015	14811	14543	90,87	86,58	80,02	49,78	41,34	47,76
Békéscsabai N.TE.	67	66	57	11723	13112	17957	98,13	96,58	89,65	53,92	48,91	47,2
Debreceni N.TE.	83	90	83	15932	22648	36043	91,59	90,15	76,8	55,53	48,1	54,53
Dunaújvárosi N.TE.	18	20	17	7166	9477	9386	86,62	80,26	65,05	71,25	61,42	53,41
Kaposvári N.TE.	138	142	130	9408	9452	11254	95,64	90,36	74,67	49,38	44,69	51,61
Kecskeméti N.TE.	44	57	51	8350	12204	21168	85,89	79,14	68,51	57,95	51,79	53,95
Nagykanizsai N.TE.	103	89	91	6622	6650	7326	92,95	83,11	75,84	50,77	58,35	48,25
Nyíregyházi N.TE.	134	163	87	12833	17036	22823	94,03	88,31	76,76	35,48	35,95	45,04
Salgótarjáni N.TE.	48	45	36	5440	5157	5571	91,35	85,2	74,55	56,49	55,24	47,36
Soproni N.TE.	50	57	47	6106	6347	7085	89,78	84,03	64,64	49,6	44,59	49,17
Szegedi N.TE.	70	77	71	14410	18231	23925	95,35	90,78	72,7	51,54	46,36	48,35
Székesfehérvári N.TE.	110	94	79	25946	28377	35261	83,48	82,14	71,32	59,84	61,21	59,09
Szekszárdi N.TE.	64	64	57	7838	8317	9859	96,25	90,26	79,92	46,84	48,71	44,58
Szolnoki N.TE.	43	41	35	9771	11553	15752	86,46	81,07	71,03	52,91	48,87	48,84
Tatabányai N.TE.	27	31	34	6267	8831	13377	76,95	74,08	65,75	39,2	40,76	40,3
Veszprémi N.TE.	122	98	118	13014	14070	19647	86,16	84,3	71,29	40,51	41,37	41,88

Forrás: KSH népszámlálások adatai alapján saját számítások.

A fővárosi agglomeráció domináns beingázási övezete nemcsak az ingázók számát tekintve növekedik, de jelentős a térbeli bővülése is. Ma már az egész országra kiterjed, elsősorban a keleti, délkeleti és déli országrészekben. Jelentős területeken vált a legfontosabb ingázási céllá az északkeleti peremvidéken, ahol a miskolci és a nyíregyházi várostérségektől hódított el jelentős területeket. Hasonló a helyzet az Alföld középső és Duna menti területein. Jelentős mértékben növekedett a Budapesti agglomeráció jelentősége a Balaton északi és déli partján, Somogyban, valamint a Zala és Veszprém vármegyék határán található belső periféria déli részén. Mindemellett fontos jelenség, hogy a vizsgált megyei jogú városaink többségében is Budapest (illetve az agglomerációja) vált a legfontosabb ingázási céllá, néhány kivétellel. A kivételek a nyugati megyeszékhelyek: Győr, Szombathely, Zalaegerszeg, ahol a saját várostérség (valamint Ausztria) a legfontosabb ingázási cél. Győrből 3170 fő ingázik a Győri agglomerációba, míg külföldre 2539; a Budapesti agglomerációba 2347 fő. Szombathelyről a külföldre ingázók száma a legnagyobb, 3175 fő, a saját várostérségbe 1652 fő, míg a Budapesti agglomerációba 1017 fő jár el. Zalaegerszegről 1090 fő a saját várostérségbe, 1046 fő külföldre,

míg 914 fő a Budapesti agglomerációba ingázik. Békéscsaba esetében sem Budapest az első, de itt ez a Békéscsabai településeggyüttes sajátos viszonyaira vezethető vissza: Gyula jelentős foglalkoztató a várostérségen belül. Így a saját településeggyüttesen belüli településre 1447 fő ingázik Békéscsabáról (közülük 805-en Gyulára), míg a Budapesti agglomerációba 1276 fő.

A munkahely-településekhez az ingázók lakóhelyeinek súlyozott átlaggal számított földrajzi távolságát hozzárendelve, látható, hogy minden vizsgált térségtípus esetében növekedett a vonzáskörzet rádiusza 2001 és 2022 között (4. táblázat).

4. táblázat: Átlagos ingázási távolságok (Az ingázók munkahely- és lakóhely-települései közötti légvonalbeli távolság ingázók számával súlyozott átlag; km)

A munkahely elhelyezkedése	2001	2011	2022
	km		
Budapesti agglomeráció	28,3	30,7	46,2
Középvárosi várostérségek	16,1	19	26,7
Várostérségeken kívüli települések	13,5	16,7	24,2
Magyarország összesen	19,5	22,6	33,3

Forrás: KSH adatok alapján saját számítás.

Látható, hogy összességében a Budapesti agglomeráció emelkedik ki, mind a távolság mértékét, mind annak gyors növekedését illetően. Elsősorban a főváros, maga vonz számos ingázót nagyobb távolságokról, akár a határ menti településekről. A gyűrű vonzereje kisebb távolságon belül érvényesül. A középvárosaink és várostérségeik attraktív ereje alig különbözik az ország többi részétől, hiszen az átlagos távolságok alig haladják meg a vidéki térség átlagos ingázói távolságát. Ha a várostérségeket részleteiben vizsgáljuk, látható, hogy a központokba ingázók lakhelyeinek átlagos távolsága jellemzően magasabb, mint a gyűrűbe ingázóké, s néhol ez a különbség jelentős (pl. Sopron, ahol a legmagasabb érték jött ki a központi városra, 2022-ben Budapestet is megelőzve). Központjaink többségében átlagos, a vidékre jellemző 20–30 kilométeres távolságokat számoltunk. A várostérségek sorából Győr, Debrecen és Kecskemét emelkednek némileg ki a 35–37 kilométeres átlagukkal, valamint kiugró értéket ér el Sopron.

4.3. A várostérségek belső térszerkezetének vizsgálata

A várostérségeken belüli ingázó mozgások vizsgálatánál kiszámítottuk a gyűrűből a központba, a központból a gyűrűbe és a gyűrűben horizontálisan mozgó foglalkoztatottak arányát (5. táblázat). A foglalkoztatottak, ingázók száma mindenhol növekedett a vizsgált időszakban. Látható, hogy várostérségeink alapvetően monocentrikusak maradtak, a gyűrűkben zajló horizontális mozgások aránya a legtöbb esetben kicsi, de a gyűrűk részesedése az ingázó foglalkoztatottakból erősödik. Ennek eredményképpen a központok részesedése mindenhol csökken kisebb-nagyobb mértékben. A gazdasági értelemben erősebb, nagyobb kapacitású térségek esetében jellemző a decentralizáció (Budapest, Győr, Miskolc). Településföldrajzi adottságoknál fogva Békéscsaba településeggyüttese esetében jellegzetes mintázat alakult ki,

ahol a megyeszékhely, illetve Gyula között létezik egy munkamegosztás, de a horizontális irányok gyengülnek.

5. táblázat: A várostérségeken belül ingázók megoszlása a fő irányok szerint (2001; 2011; 2022)

Várostérségek	A várostérségen belül ingázók száma (fő)			Változás 2001-2022 (2001=100%)	Gyűrűből központba ingázók aránya (%)			Horizontális ingázás a gyűrűben (%)			A központból a gyűrűbe ingázók aránya (%)		
	2001	2011	2022		2001	2011	2022	2001	2011	2022	2001	2011	2022
Budapesti	165399	232515	347133	209,9	66,7	61,4	59,1	19,5	21,7	24,0	13,8	16,8	16,9
Győri	23130	27108	38732	167,5	82,9	78,7	77,2	11,3	13,8	14,7	5,7	7,5	8,2
Miskolci	16631	19450	24804	149,1	79,9	77,5	73,8	10,7	12,5	14,3	9,4	10,1	11,9
Pécsi	7209	9424	12633	175,2	81,9	85,4	82,9	6,4	5,4	6,1	11,8	9,2	11,1
Egri	5626	5881	8225	146,2	90,2	85,5	74,8	3,4	4,7	8,3	6,4	9,9	16,9
Szombathelyi	11144	12241	14172	127,2	79,8	80,0	78,3	11,1	10,3	10,0	9,1	9,7	11,7
Zalaegerszegi	7625	8469	9040	118,6	76,8	82,1	77,7	11,6	8,8	11,3	11,6	9,1	11,0
Békéscsabai	6275	7171	9670	154,1	65,8	65,4	65,8	23,2	20,4	19,2	11,0	14,2	15,0
Debreceni	8765	11564	17578	200,5	81,2	80,8	81,9	8,6	8,8	8,8	10,2	10,4	9,4
Dunaújvárosi	3254	4517	4551	139,9	89,5	69,0	70,8	2,4	8,3	5,7	8,1	22,6	23,5
Kaposvári	5040	4979	5963	118,3	75,7	83,2	79,5	7,4	6,3	6,7	16,9	10,5	13,8
Kecskeméti	3394	4301	6552	193	88,6	86,7	84,7	3,1	3,8	4,5	8,3	9,5	10,8
Nagykanizsai	3234	3499	3445	106,5	80,9	82,5	77,7	7,9	6,6	8,3	11,2	10,9	14,0
Nyíregyházi	4878	6112	8035	164,7	84,0	85,8	84,3	3,8	4,1	4,3	12,2	10,2	11,4
Salgótarjáni	2147	2393	2672	124,5	91,1	90,2	86,6	3,8	3,5	4,9	5,2	6,3	8,5
Soproni	3554	3449	4212	118,5	83,9	82,7	81,0	5,5	5,6	6,1	10,6	11,6	12,9
Szegedi	9276	10818	14479	156,1	76,2	78,3	76,8	4,4	5,3	6,4	19,4	16,4	16,8
Sz. fehérvári	15006	16968	22238	148,2	87,7	86,4	84,8	6,6	7,7	9,0	5,7	6,0	6,2
Szekszárdi	2878	3025	3417	118,7	91,5	91,1	88,1	4,0	3,7	5,4	4,5	5,2	6,5
Szolnoki	5235	5857	7445	142,2	89,2	87,3	84,9	4,1	5,0	6,0	6,7	7,7	9,2
Tatabányai	3240	4337	6172	190,5	70,2	71,5	63,0	9,7	7,9	9,1	20,1	20,5	27,9
Veszprémi	5338	5944	7690	144,1	72,9	77,0	75,5	8,2	7,3	9,3	18,9	15,7	15,3

Forrás: KSH népszámlálások ingázó adatai alapján saját számítások.

5. Megállapítások

Kutatásunk elsősorban arra irányult, hogy a hazai középszintű várostérségek relatív helyzetére rávilágítsunk a magyar településhálózaton belül, ezzel megvizsgálva a magyar városhálózat térszerkezeti átalakulását. Az ingázási adatok erre jó alapot biztosítottak, hiszen a munkaerő áramlási iránya, mint térbeli jelenség kirajzolja az ingázási központok helyét, szerepét. Láthatóvá vált, hogy az elmúlt évtizedekben a vizsgált 21 város és térségük súlya mennyiségi értelemben együttesen Budapest és agglomerációja súlyának felel meg a magyar településhálózatban mind a lakosság számát, mind az ingázók számát, illetve a foglalkoztatottak számát tekintve. Nagy általánosságban azt mondhatjuk, hogy a magyar lakosság mintegy negyede él a fővárosban és agglomerációjában, másik negyede a középszintű várostérségekben, s fele vidéken. Mindeközben a foglalkoztatás mintegy harmada valósul meg a központi térségben, harmada középszínt, s harmada vidéken. A három népszámlálási időpontot összevetve figyelemre méltó az arányok átalakulása, hiszen a Budapesti

agglomeráció súlya növekedett, míg a középszintű várostérségek relatív súlya stagnált, valamint a vidék esetében csökkent.

Alapvető megállapításként azt mondhatjuk, hogy a középvárosi térségek számszerűleg növekvő foglalkoztatás mellett nem javítottak országos helyzetükön, szerepükön az elmúlt évtizedekben. Középvárosaink többsége nem emelkedik ki jelentősen a vidéki városok hálózatából, sőt, a kisebb központok erősödésével relatív súlyuk csökken. Bár néhány esetben tapasztalható fejlődés, de egyik középvároson sem látszik, hogy a vidék másodlagos urbánus központjává válna, mint pl. Brno Csehországban vagy Graz Ausztriában. Nagyon nagy a szakadék a központi agglomeráció és az egyes vidéki agglomerációk adatai között, s ez a különbség növekszik.

A vizsgált adatok elemzése alapján láthatjuk, hogy Budapest és agglomerációjának elszívó ereje erősödik, s meglepő módon az ország távoli vidékeire is egyre inkább érvényesül. 2022-re az ország északkeleti határtérségében is a legfontosabb ingázási célponttá vált, visszaszorítva Miskolc és Nyíregyháza vonzerejét. Hasonló a helyzet az Alföld több térségében, s a délnyugati periferián is, ahol a dél-dunántúli központok rovására terjeszkedik a fővárosi térség.

A középfokú várostérségeink között különbséget tehetünk a jellemzőik, valamint regionális elhelyezkedésük szerint is. A tanulmány bevezetőjében említett három térszerkezeti kategóriába berendezhető városaink többsége: (1) nagyvárosi agglomerációhoz kapcsolódó középvárosok; (2) önálló központ középvárosok; (3) térségi hálózatba rendeződő középvárosok. Ezeket kiegészítve azonban meg kell jegyeznünk, hogy több várostérségünk nem sorolható egyik kategóriába sem, elsősorban gyengeségük miatt. A fővárost körülvevő és terjeszkedő agglomerációhoz kapcsolódva több „csapágyváros”-t is azonosíthatunk, melyek láthatóan a nagy, központi agglomeráció funkcionális részeivé váltak (Tatabánya, Székesfehérvár, Dunaújváros, Szolnok, Eger, Salgótarján, részben Kecskemét). A vidék jelentős területén azonosíthatunk autonóm központokat, bár láthatóan ezek nem tudják jelentősen növelni hatókörüket (Pécs, Szeged, Debrecen, Miskolc, Kecskemét). Hazai viszonylatban sajátos együtttest alkotnak az Észak-Dunántúl városai, melyek az önálló regionális hálózattá fejlődés jeleit mutatják. A többi önállónak (nem a Budapesti agglomerációhoz kapcsolódónak) minősíthető középváros ugyanakkor alig emelkedik ki a kisebb városok közül (pl. Szekszárd, Békéscsaba). Adminisztratív szerepüket leszámítva a hazai térszerkezetben nem töltenek be valódi középszintű (második vonalbeli) szerepet.

A magyar városhálózatra jellemző, hogy hiányzik a Budapest ellensúlyaként működő egy vagy több középváros, illetve középvárosi agglomeráció. Az ország mérete és lakosságszáma, a lakosság földrajzi eloszlása az ország területén – a közvélekedéssel szemben – lehetővé tenné, hogy kialakuljanak ilyen léptékű várostérségek, hiszen a főváros és agglomerációja által tömörített lakosságszám és munkahelyszám nem képvisel olyan nagy arányt, ami mellett egy-három ütőképes középvárosi agglomeráció ne fejlődhetne fel. Hazánknál kisebb és kevésbé népes országokban is kiegyensúlyozottabb a városhálózat (pl. Csehországban, Ausztriában). Ennek hátterében több okot is feltételezhetünk. Egyrészt történelmi örökség, hogy a vesztes első világháború után a szomszéd országokhoz kerültek azok a vidéki központok, melyek hagyományosan vidéki decentrumként működtek (pl. Pozsony, Kassa, Nagyvárad, Temesvár,

Szabadka). Azonban ne felejtjük el, hogy a 20. század elején ezek a városok a mai lakosságszámuk töredékével rendelkeztek (50-100 ezer lakos), s funkcionálisan sem töltötték be azt az urbanizációs szerepet a dualizmus korában sem, amivel a modern kor regionális központjaivá váltak volna. A korai urbanizációs folyamatok elsősorban Budapestet érintették akkor (Beluszky & Győri, 2005; Enyedi, 2012; Hardi et al., 2009). Valójában a 20. század során lezajlott urbanizáció az új államkeretek között tette ezeket a városokat mai értelemben vett regionális központokká 200-400 ezer lakossal. A megmaradt országterületen lévő középvárosaink nem tudtak ilyen fejlődési pályát befutni, ehhez hiányzott a fejlesztéspolitikai akarat, a konzekvensen végigvitt városhálózat-tervezés.

Másik fontos térszerkezeti okként kell említenünk a közlekedési hálózat alakítását. Köztudomású, hogy közlekedési hálózatunk abszolút centrális szerkezetű, a horizontális összeköttetések minősége és száma messze alatta marad a Budapest irányába mutató pályáknak, akár vasúti, akár közúti közlekedésről beszélünk. Az utóbbi évtizedek fejlesztései tovább erősítették ezt a centralizációt, a fővárosra vezetve a forgalmat, s kialakítva azt az ördögi kört, hogy az újabb fejlesztéseknek is ezekre a területekre kell koncentrálniuk a bővülő forgalom miatt. A középfokú központok körül végrehajtott közútfejlesztések is elsősorban a centrális irányok erősítését szolgálták. Bár a közlekedés-fejlesztési tervek már az 1930-as évek óta egyenrangúan tartalmazzák a horizontális irányokat (Fleischer, 1994, 2009), azok fejlesztése messze elmarad a centrális szerkezet fejlesztésétől, nem beszélve a várostérségek elmaradott belső hálózatairól és a vidék közlekedési rendszereiről. Krugman (1999, 2000) a térbeli fejlődést modellező közlekedéspálya-ábrái szerint ez a centrális mintázat megalapozza a centrum fejlődését, az erőforrás kiszívását a centrális hálózat zsákutcás végpontjaiból. Északnyugat-Dunántúl kivételt képez. A Budapest–Bécs tengely Krugman „agglomerációs” ábrájához hasonló, ahol két központ között alakul ki egy agglomerációs tengely. Ezt jól kiegészíti a nyugati határszélen a GYSEV horizontális irányú pályafejlesztési politikája, amely a Budapest iránytól függetlenül hozott létre a középfokú és kisebb központok között (Győr, Sopron, Szombathely, továbbá Mosonmagyaróvár, Kőrmend, Kőszeg) fejlett vasúti kapcsolatot Magyarországon, illetve az osztrák alközpontok (Eisenstadt, Wiener Neustadt), valamint Bécs között. Ezzel erősítette ezeket az ingázó pályákat nemcsak Ausztria irányába, de Magyarországon belül is.

6. Összefoglalás

A vizsgálat során a középfokú központok térszerkezeti helyét, kapcsolatrendszerét vizsgáltuk az ingázási adatok 2001., 2011. és 2022. évi mátrixa segítségével. A mintegy két évtizedet felölelő vizsgálati időszak alatt láthatóan növekedett a foglalkoztatás minden településkategóriában, de különösen a központi agglomerációban. Ugyanakkor az országon belüli arányok az egyes vizsgált települési kategóriák és az egyes térségek között átalakultak, s ez az átalakulás ma is folyamatosan zajlik. Magyarország történelmi öröksége, Budapest és agglomerációjának túlsúlya nem látszik enyhülni, sőt erősödik. Mindeközben a középszintű városok részesedése stagnál, nem látszik, hogy erősebb középszint jelenne meg, sőt a kisebb központok belesimulnak a kisebb városok hálózatába. Tehát az ország és városhálózata nem mozdult el a

policentrizmus irányába, habár az általános európai irányelvként is megjelent a városhálózat fejlesztése terén. Mindez azt mutatja, hogy Magyarországnak szüksége lenne egy policentrikus fejlesztési stratégiára, mely nemcsak a városok funkcióival, hanem a közöttük létező kapcsolatok erősítésével is foglalkozik. Enélkül jelentős társadalmi-gazdasági veszteségek érhetik az országot, mivel nem használja ki azokat a lehetőségeket, melyeket a meglévő városhálózat nyújtani tudna.

Irodalomjegyzék

- Agnoletti, C., Bocci, C., Iommi, S., Lattarulo, P., & Marinari, D. (2015). First- and Second-Tier Cities in Regional Agglomeration Models. *European Planning Studies*, 23 (6): 1146–1168. DOI: 10.1080/09654313.2014.905006
- Baráth, G. (2009). The Relation Systems of Metropolitan Areas: Comparative Analyses of Capital City Regions by the Example of Budapest, Székesfehérvár, Tatabánya in Hungary and of Paris and Sens in France. *Discussion Papers*, 75: 5–48. <https://tet.rkk.hu/index.php/DP/article/view/2334>
- Beluszky, P. & Győri, R. (2005). *Magyar városhálózat a 20. század elején*. Budapest – Pécs: Dialóg Campus Kiadó.
- Bolay, J. & Kern, A. (2019). Intermediate Cities. In: Orum, A. D. (ed.) *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies* Chichester: Wiley-Blackwell, pp. 1–5. DOI: 10.1002/9781118568446.eurs0163
- Burger, M. J., de Goei, B., van der Laan, L., & Huisman, F. J. M. (2011). Heterogeneous development of metropolitan spatial structure: Evidence from commuting patterns in English and Welsh city-regions, 1981–2001. *Cities*, 28 (2): 160–170. DOI: 10.1016/j.cities.2010.11.006
- Burger, M. J., Meijers, E. J., & van Oort, F. G. (2014a). Editorial: The Development and Functioning of Regional Urban Systems. *Regional Studies*, 48 (12): 1921–1925. DOI: 10.1080/00343404.2014.979782
- Burger, M. J., Meijers, E. J., Hoogerbrugge, M. M., & Tresserra, J. M. (2014b). Borrowed Size, Agglomeration Shadows and Cultural Amenities in North-West Europe. *European Planning Studies*, 23 (6): 1090–1109. DOI: 10.1080/09654313.2014.905002
- Camagni, R. & Capello, R. (2015). Second-Rank City Dynamics: Theoretical Interpretations Behind Their Growth Potentials. *European Planning Studies*, 23 (6): 1041–1053. DOI: 10.1080/09654313.2014.904994
- Cardoso, R. V., & Meijers, E. J. (2016). Contrasts between first-tier and second-tier cities in Europe: a functional perspective. *European Planning Studies*, 24 (5): 996–1015. DOI: 10.1080/09654313.2015.1120708
- Enyedi, G. (2012). *Városi világ (Urbanised world)*. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- Erdősi, F. (1985). Az ingázás területi-vonzáskörzeti szerkezete Magyarországon. *Demográfia*, 28 (4): 489–498.
- Escudero Gómez, L. A., García González, J. A., & Martínez Navarro, J. M. (2019). Medium-sized Cities in Spain and Their Urban Areas within National Network. *Urban Science*, 3 (1): 5. DOI: 10.3390/urbansci3010005
- Fleischer, T. (1994). A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. *Közlekedéstudományi Szemle*, 44 (1): 7–24.
- Fleischer, T. (2009). A közlekedés szerepe a policentrikus városhálózat fejlesztésében. *Tér és Társadalom*, 23 (1): 19–42. DOI: 10.17649/TET.23.1.1214
- Hardi, T. (2015). A munkaügyi ingázás területi mintái Észak-Dunántúlon. *Területi Statisztika*, 55 (2): 122–141.
- Hardi, T., Baráth, G., Csizmadia, Z., & Uszkai, A. (2014). A városnövekedés területi eltérései Európában, különös tekintettel a járműipari városokra. *Tér és Társadalom*, 28 (2): 45–66. DOI: 10.17649/TET.28.2.2619
- Hardi, T., Hajdú, Z., & Mezei, I. (2009). *Határok és városok a Kárpát-medencében*. Győr – Pécs: MTA Regionális Kutatások Központja.
- Hardi, T. & Nárai, M. (2005). Szuburbanizáció és közlekedés a győri agglomerációban. *Tér és Társadalom*, 19 (1): 81–101. DOI: 10.17649/TET.19.1.985
- Hassen-Dakhli, I. (2023). *Medium-Sized Cities in the Age of Globalisation*. New York: Routledge. DOI: 10.4324/9781003256649
- Henderson, V. (1997). Medium size cities. *Regional Science and Urban Economics*, 27 (6): 583–612. DOI: 10.1016/S0166-0462(96)02169-2
- Herdi, T., Farkas, O., & Hegyiné Bolla, K. (2021). A személygépjármű-forgalom növekedésének környezeti hatása egy Győr környéki szuburbán útszakaszon. *Területi Statisztika*, 61 (4): 503–526. DOI: 10.15196/TS610404
- Johansson, B. & Quigley, J. M. (2004). Agglomeration and networks in spatial economics. *Papers in Regional Science*, 83 (1): 165–176. DOI: 10.1007/S10110-003-0181-Z
- Krugman, P. (1999). The Role of Geography in Development. *International Regional Science Review*, 22 (2): 142–161. DOI: 10.1177/016001799761012307
- Krugman, P. (2000). A földrajz szerepe a fejlődésben. *Tér és Társadalom*, 14 (4): 1–21.

- KSH (2014). *2011. évi népszámlálás. 8. Foglalkoztatás, munkanélküliség, ingázás*. Budapest: Központi Statisztikai Hivatal.
- Kunzmann, K. R. (2010). Medium-Sized Towns, Strategic Planning and Creative Governance. In: Cerreta, M., Concilio, G. & Monno, V. (eds.) *Making Strategies in Spatial Planning*. Dordrecht etc.: Springer, pp. 27–45. DOI: 10.1007/978-90-481-3106-8_2
- Meijers, E. J. & Burger, M. J. (2010). Spatial Structure and Productivity in US Metropolitan Areas. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 42 (6): 1383–1402. DOI: 10.1068/a42151
- Meijers, E. J. & Burger, M. J. (2017). Stretching the concept of 'borrowed size.' *Urban Studies*, 54 (1): 269–291. DOI: 10.1177/0042098015597642
- Phelps, N. A., Fallon, R. J., & Williams, C. L. (2001). Small Firms, Borrowed Size and the Urban-Rural Shift. *Regional Studies*, 35 (7): 613–624. DOI: 10.1080/00343400120075885
- Rechnitzer, J. & Páthy, Á. (2022). *Nagyvárosok Kelet- és Közép-Európában*. Győr: Publikon – KRTK.
- Servillo, L., Atkinson, R., & Hamdouch, A. (2017). Small and Medium-Sized Towns in Europe: Conceptual, Methodological and Policy Issues. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 108 (4): 365–379. DOI: 10.1111/tesg.12252
- Sýkora, L. & Mulíček, O. (2017). Territorial Arrangements of Small and Medium-Sized Towns from a Functional-Spatial Perspective. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 108 (4): 438–455. DOI: 10.1111/tesg.12249
- Tóth, G. & Nagy, Z. (2024). Eltérő vagy azonos fejlődési pályák? A hazai nagyvárosok és vonzáskörzeteik 2001 és 2021 közötti változása. *Területi Statisztika*, 64 (2): 150-176. DOI: 10.15196/TS640202
- Wagner, M. & Growe, A. (2023). Medium-Sized Towns in the Knowledge Economy—Towards a Systematic Classification. *Sustainability*, 15 (2): 1532. DOI: 10.3390/su15021532