

# Szuburbanizáció Budaörsön

– szemináriumi dolgozat –

Készítette:

**Popp Ádám**

(III.évf. szociológia szak)

## **1. A szuburbanizáció–fogalom és értelmezései; a budapesti agglomeráció**

A szuburbanizáció fogalmát tág értelemben használjuk. „A szuburbanizáció a városi tevékenységek decentralizációja, amely szerves részét képezi az átfogó urbanizációs folyamatnak. Decentralizáció abban az értelemben, hogy az urbánus népesség, a termelő és nem termelő tevékenységek egy része, a tőke, a beruházások egyre inkább városi központokat övező térségekben koncentrálnak. (...) decentralizáció abban az értelemben, hogy a korábbi városiak, az üzemek, hivatalok, szolgáltatások, stb. bizonyos köre ténylegesen is kitelepül a központokból azok közvetlen környezetébe.” (Tímár 1994)

A szakirodalom a szuburbanizáció több típusát különbözteti meg. A *gazdasági szuburbanizációra* a vállalkozások városból való kihúzóda, az ipari, kereskedelmi, logisztikai beruházások nagy számú megjelenése nyújt példát a Budapestről kivezető autópályák, főútvonalak mentén, a déli, és délbudai agglomeráció térségében. Az *intézményi szuburbanizáció* jelenségeként értelmezhető pl. a Pázmány Péter Katolikus Egyetem Bölcsészettudományi Karának kitelepedése Piliscsabára. A *rekreációs szuburbanizáció* fogalma a városi lakosság ama törekvését írja le, hogy a városból legalább időszakosan kimeneküljön a pihenést, regenerálódást biztosító természeti környezetben megépített „második otthonába”; Budapestről mindenekelőtt a Dunakanyar, a Csepel-sziget és a Budai-hegység üdülőtelepeire. A *lakóhelyi szuburbanizációs* folyamatban a középosztályhoz tartozó rétegek városi otthonukat állandó zöldövezeti rezidenciára cserélik föl anélkül, hogy a várossal való kapcsolatuk megszakadna.

Budapest az európai nagyvárosok, közép-európai fővárosok hálójába illeszkedő „nemzetközi város”(Barta 1998), amelyben a magyar népesség ötöde, és a bruttó hazai termék egyharmada koncentrálnak. Az 1993 óta megindult viszonylagos gazdasági prosperitással párhuzamosan, és azzal látszólag ellentmondásosan, Budapest lakossága fogy, még hozzá jelentős mértékben, egyrészt demográfiai okokból, a lakosság néhány kerületben különösen nagymérvű elöregedése és az alacsony gyermekszám miatt, másrészt a vidéki gyökerű kisnyugdíjasok, vagy munka nélkül maradók

visszamenekülése okán, végül, de talán elsősorban, a kilencvenes években markánsan megjelenő lakóhelyi szuburbanizáció eredményeképpen.

A szuburbanizáció jelenségeköre a budapesti agglomerációt érinti leginkább, amely az 1996-os lehatárolás – a fővárossal szoros, funkcionális kapcsolatban álló települések – szerint 78 Pest megyei településből áll. Az agglomeráció településeiben a vonzódás és a távolságtartás együtt jellemzi a Budapesttel való kapcsolattartást, egy részükkel kapcsolatban ugyanakkor nem lehet konkrétan megállapítani az agglomerációs kapcsolat szintjét.

A 23 településeggyüttes közül a budapesti agglomerációba 78 Pest megyei település tartozik. Az agglomeráció társközpontjai: Budakeszi, Budaörs, Dunaharaszti, Dunakeszi, Érd, Fót, Gödöllő, Gyál, Gyömrő, Kistarcsa, Pécel, Piliscsaba, Pilisvörösvár, Százhalombatta, Szentendre, Szigetszentmiklós, Vác. Az agglomerációs településeket hat szektorra osztják. Budaörs a nyugati szektor egyik központja. A Budaörsi kistérséghez tartozik még Diósd, Érd, Pustazámor, Sósút, Százhalombatta, Tárnok és Törökbálint.

### **A szuburbanizáció folyamata:**

Egy Budapest körüli zöldgyűrű létesítése már 1908-ban felmerült, ezt azonban akkor nem tudták megoldani, mert a város környéke részben Pest, részben Fejér vármegye területéhez tartozott. A terv a két háború között válhatott valóra: 1937-ben törvény hatalmazta fel a belügyminisztert, hogy hozzon létre egy olyan csúcsszervet, amely meghatározza a főváros környékének területi lehatárolását. Ezt követően törvényrendelettel kiterjesztették a Fővárosi Közmunkák Tanácsa hatáskörét – városrendezési és építésügyi kérdésekben – a városkörnyéki térségre is. Így a tanács jogi úton megakadályozta, hogy a város körüli térséget beépítsék. A második világháborút követő új politikai-társadalmi rendszer eltörölte ezt a szabályozást.

Budapest végleges közigazgatási határait 1950-ben nyerte el, az akkori politika központosító törekvéseinek jegyében. A város szinte azonnal megkezdte saját megnövelt területein lévő zöldövezeteinek felélését. A szocialista lakásépítési programban tömegesen épültek panelházak, legnagyobb arányban éppen a fővárosban. A „házgyártás” kétféleképpen emésztette fel a várost övező zöld gyűrűt. Egyrészt az új, panelházas lakótelepek átlépték Budapest közigazgatási határait, így a környező településeken (például Érden, Budakalászon és Budaörsön) is létesültek panel-lakótelepek. Másrészt a házgyártás elindított egy kompenzációs folyamatot. Az alacsony fizetések mellett csak alacsony színvonalú lakásokhoz – panellakásokhoz – lehetett hozzájutni. Egyik-másik üzem igyekezett kárpótolni dolgozóit: zöldövezeti hobbitelkekhez segítette őket. A zöld gyűrűben tehát egyszerre jelentek meg a panelházak (igaz nem túl nagy mennyiségben) és a hobbitelkek silány minőségű bodegákkal. Ezek a bodegák egyre bővültek, később vikendházakká nőttek ki magukat, majd végleges otthonokká alakulva elégitették ki a gyarapodó család igényeit.

A hetvenes évektől kezdve felerősödött a szuburbanizáció: a budapestiek kezdtek kiköltözni a városból a zöldövezetekbe. A város környéki települések felduzzadtak, területileg megsokszorozódtak. A rendszerváltást követően ezekre rátelepültek az új vállalkozások, főleg a kivezető utak környezetében

különböző raktárak, telephelyek, logisztikai központok, szakáruházak, hipermarketek és újabban lakóparkok jelentek meg.

A szuburbanizáció viszonylag természetes folyamat, amely kialakulásától kezdve sok erővonal által határolt. A politikai rendszer által a rendszerváltás előtt elkezdett szabályozás igényét ez hívta életre, ennek legfőbb ismérvei: a vidék erőforrásainak elszivattyúzása, a különböző támogatásoknak és hiteleknek településtípushoz, építési formához és építetthez való adminisztratív kötése, építési moratórium elrendelése, satöbbi. Ezek következtében az államszocialista korszak "szuburbjai" a nagyvárosok határain belül alakultak ki, igen erősen szegregált, homogén, magas státusú, sok rejtett és kevésbé rejtett állami szubvencióval épült társasházi és villanegyedek formájában.

A nagyvárosokhoz közeli településeken tehát nem a magas státusúak laktak, hanem a mezőgazdasági és ipari tevékenységeket találóan kombináló „utóparasztok”, vagy ipari munkát vállaló, de az állami lakáselosztás adományaiban hiába reménykedő, így a városból kiszoruló, ingázásra kényszerülő „előmunkások”. Azonban a tilalmak lebomlásával párhuzamosan megindult a magasstátusúak kiáramlása a kedvezőbb fekvésű környező területekre. Ezt a folyamatot segíti, hogy „az államszocialista szuburbanizáció” egy másik sajátosságaként, az ország gazdasági fejlettségéhez és különösen lakásállományának állapotához viszonyítva rendkívül magas volt a hétvégi házak, nyaralók aránya, aminek tekintélyes része a nagyvárosok közelében épült fel. E nyaralós területek egy része ma már jól érzékelhetően szintén elindult a szuburbba válás útján.

Közismert tény, hogy a nyolcvanas évtized elejéig a budapesti munkaerőpiac védelme érdekében hozott rendelkezések gátolták a termelőüzemek megtelepedését az (akkoriban jóval szűkebb körben meghatározott) agglomerációban, ami a vonatkozó térség gazdaságában egyfajta vákuum-helyzetet teremtett, növelve a Budapesttől való függőséget. A kilencvenes években alapvető változás következett be ebben a vonatkozásban: a kitűnő forgalmi helyzetű agglomerációs gyűrűben előszeretettel telepedtek meg azok a cégek, köztük nem kevés multinacionális vállalat, amelyek tevékenységében a szállítás és a földrajzi fekvés fontos szerepet játszik (például disztribúciós központok, szállítmányozó vállalatok). A bevásárló központokat is részben a jó forgalmi helyzet vonzotta, amikor az első nagy üzletek nyíltak Budaörs és Törökbálint térségében, de nem kevésbé számítottak a letelepedésük idején már jelentős méreteket öltő lakóhelyi szuburbanizáció kedvező hatásaira; ennek révén ugyanis tömegesen jelent és jelenik meg, különösen a nyugati agglomeráció térségében, a bevásárlóközpontok ideális kliense: a jómódú, ugyanakkor hétköznapi elfoglalt, s ezért hétvégi autós bevásárlásra berendezkedő polgár.

A kilencvenes években sokan költöztek el Budapestről, „kisegisztenciák” és a „szegény népréteghez tartozók”, például nyugdíjasok, munkájukat elvesztő aktív korúak, előbbiek azért, mert úgy vélték, hogy hátralevő életükben könnyebb megélhetést nyújt majd számukra egy kisebb vidéki ház, ahol háztáji termeléssel tudják kiegészíteni szerény nyugdíjukat, utóbbiak pedig a segélyeket, amelyekre jogosultakká váltak. A családok idős tagjainak kiköltözése minden rekreációs övezetben tapasztalható tendencia, főként azokat érinti, akik fővárosi lakásuk értékesítése, vagy gyermekeiknek való

átadása, estleg bérbeadása után választották volt vikendházukat állandó lakhelyül.

Ezzel párhuzamosan fölerősödött a lakóhelyi szuburbanizáció, amely során az aktív korú, ingázásra berendezkedő, közép- és igazán módos rétegekhez tartozó családok költöznek ki a fővárosból olyan agglomerációs övezetekbe, amelyek legalább két fontos értékkel rendelkeznek: szép természeti környezetben fekszenek és közel vannak Budapesthez. Társadalmi tartalmát tekintve ez a folyamat megegyezik a nyugati világ nagyvárosainak környezetében zömmel a hetvenes években lezajlott migrációs hullámmal. Budapest környékén azonban a migráció megrekedt volna a kifejezetten gazdag családok erre fogékony rétegének rezidenciaváltoztatásánál, de a ténylegesnél legalábbis jóval lassabban zajlott volna, ha a budapesti lakásprivatizáció nem tette volna lehetővé a középosztály viszonylag széles rétegeinek csatlakozását.

### **Budaörsről**

Budaörs a 20. század első felében nagyrészt mezőgazdasági műveléssel, szőlő és bortermeléssel foglalkozó település volt a főváros XI., XII. kerületeinek közvetlen szomszédságában. Az 1950-es évek elején is a századfordulóstól alig különböző hagyományos településszerkezet és tájhasználat volt rá jellemző: szőlőhegyeit, szántóföldjeit művelték, a fővároshoz úgy kapcsolódtak, hogy mezőgazdasági és kertészeti termékeiket Budapest piacain értékesítették.

Az 1967-ben készült légi fotón egy markáns új elem jelenik meg: az épülő M7-es autópálya nyomvonala szeli át a tájat. A tájhasználat is átalakult. A kisebb parcellákat egybeszántották, így többhektáros összefüggő táblák alakultak ki. Az árutermelő szőlők és gyümölcsösök fokozatosan hétvégi kiskertekké, üdülőtelkeké alakultak a hatvanas, hetvenes évek szocialista életmód-mintáit követve. Elkezdődött a kiskertek beépítése, ez jól megfigyelhető főleg Budaörs északi és keleti területein. Az egységes pincesorok rendeltetésszerű használata megszűnt, a pincéket bérlőknek adták ki. Népeségnövekedés, máshonnan való beköltözés, földművelés helyett ipari foglalkoztatás, ingázás budapesti munkahelyekre: mindezek a falusi élet és a faluszerkezet megbomlásának jelei.

Már az első pillantásra is szembeötlő az 1967-es állapothoz képest végbement változás az 1974. évi légifotón. Az autópálya mentén elkészültek a felüljárók és lehajtók. Ez jócskán meggyorsította az ipartelepek, raktárak megtelepedését, s tömegével jelentek meg az apró hobbitelkek és a hétvégi házak. A képen már kirajzolódik az együttes, amelyet ma Budapest nyugati kapujának nevezünk. A völgyben megépített vasútvonal és az autópálya mentén egy gyorsan fejlődő sáv jött létre: benzinkutak, építőanyag-telepek és raktáráruházak létesültek, egyéb zöldmezős beruházások társaságában. Budaörs nyugati részén, az egykori szántóföldeken megjelent az első házgyári lakóépület.

A 90-es-es évektől egyre vonzóbbá vált a város, mind a gazdasági beruházások, mind a lakóhelyi szuburbanizáció számára. Ezt elsősorban Budapesthez való közelségének, megfelelő úthálózatának és értékkeé vált zöld területeinek köszönheti.

**Budaörs a statisztikák tükrében:**

A 2001-es felmérések szerint Budaörsnek 24228 lakosa van. A természetes szaporodás mértéke 70 fő évente, amely értékkel kiemelkedik a Pest megyei települések közül (csak Százhalombatta rendelkezik magasabb értékkel). A belső vándorlási különbség szintén magas és pozitív irányú, vagyis a bevándorlás jellemzi inkább a települést. Érdekes megfigyelni, hogy míg 1999-ben 294, 2000-ben csak 183 fő költözött be a városba, majd 2001-ben drasztikusan megnőtt 334-re ez a szám. A fenti adatokból következik, hogy a lakónépesség száma nő, 2001-ben az előző évinek a 102,4%-a volt ez az érték.

Budaörsön 9068 lakás volt 2001-ben, míg 99-ben csak 8530. Az épített lakások száma is nő az évek tükrében 129-ről 135-re majd 150-re. 10 000 lakosra átlagban 62,7 épített lakás jut, ez 12 %-kal haladja meg a pest megyei átlagot. Az épített lakások többsége, vagyis 59,3 %-a 4 vagy annál több szobás, ez 12%-kal több a pest megyei átlagnál. Az átlagos alapterületük ezeknek a lakásoknak 123,3 m<sup>2</sup>, amely szintén több az átlagnál(kb.14%-kal). 100 épített lakásra 8,7 megszűnt lakás jut, ez átlagban kevesebb mint a többi városban (13,8).

A lakások adataiból kitűnik, hogy Budaörs gyorsan fejlődő város, ahol egyre több lakás épül (szinte kizárólag magántőkéből); ezek a lakások alapterületüket tekintve meglehetősen nagyok, ami arra utal, hogy a beköltözők jó anyagi körülményekkel rendelkeznek. Ezt a feltételezést alátámasztja az is, hogy Budaörsön kiugróan magas a bejelentett működő vállalkozások száma, valamint a gépkocsik száma is évről évre növekszik. A beköltözöttek nagy száma és magas státusza hatással van az infrastruktúra fejlődésére. Az adatokból kitűnik, hogy míg 1999-ben 309 kereskedelmi üzlet volt a város területén, addig 2000-ben 363, 2001-ben pedig már 417. Nemcsak az üzletek és vendéglátó egységek száma nőtt, hanem a közhasználatú zöld területek mérete, valamint – valószínűleg az igényeknek megfelelően – nőtt a játszóterek száma és nagysága is.

A Budaörshez legközelebb eső XI. kerületben megfigyelhető, hogy az épített lakások száma nő (1991-95. között:180; 1996-00 között:214) és kb. az 59%-uk 4 vagy annál több szobás. Vagyis a lakásállomány nő, de a lakásűrűség csökken ebben a kerületben (1980-tól 2000-ig 298-ról 201-re csökkent a 100 lakásra jutó lakosok száma). Vagyis a XI. kerület egy fejlődő és vonzó térsége Budapestnek, ahová a városon belüli vándorlás jelentős része irányul.

A kutatásunk során öt interjút készítettünk. Egyet Budaörs, egyet a XI. kerület főépítésével, hármat pedig budaörsi lakosokkal. Mindegyik interjúban hasonló problémák merülnek fel, más szemszögből nézve.

**“A főváros nyugati kapuja”**

A XI. kerületben az egyik fő probléma a közlekedés, mivel nagy az áthaladó forgalom. A főépítész úr fontosnak tartja a négyes metró, valamint az elővárosi vasút megépítését, ezenkívül szerinte felül- és aluljárókra lenne szükség a jelentős vasútforgalom miatt. Tehermentesítés céljából még két híd kellene építeni, valamint parkolóházakat (P+R) a gépkocsik elhelyezésének megkönnyítése céljából. A XI. kerületet nem veszélyezteti a túlszű-

foltság, szerkezeti adottságai nem is teszik lehetővé a terjeszkedést. Felmerül problémaként a ki- és beköltözők státuszkülönbsége, de ez egyelőre nem fenyegeti a kerületet slumosodással. A zöldterületek nagy aránya a kerület előnyei közé tartozik, azonban sok helyen nem megfelelően kezelik ezeket. Az egyik ilyen terület a volt Sasad Mgtsz-é.

Budaörs fő problémája a túlsűrűség veszélye, valamint a közlekedés nehézségei. A lakosokat is aggasztja az egyre több beköltöző, ami félti, hogy megszünteti a város csendes, nyugodt atmoszféráját. A közlekedés napi gond a helyieknek, mivel számolniuk kell a dugók okozta nehézségekkel. A főépítésznő elmondása szerint az önkormányzat érzékeli ezeket és szándékukban áll szabályozni a beköltözést, a házépítést, valamint a közlekedést is fejleszteni kívánják. Véleménye szerint szükség lenne a 4-es metróra (így könnyebben jutnának el az utasok a Móricz Zs. körtérről a belvárosba), és egy elővárosi vasút csökkenthetné az utak terheltségét valamint ugyanezt szolgálhatná egy, az autópályát elkerülő út letesítése.

Budaörs és a XI. kerület között fontos a jó együttműködés, mivel többek között az egyik fő problémát, a közlekedést, csak közösen tudják megoldani. E tekintetben mindkét területnek azonosak a céljai, de a főépítészek elmondása szerint a megvalósítások gyakran csúsznak el szakmai nézetkülönbségeken.

Azonban a lakosokkal készített interjúból és a főépítésznő szavaiból is kiderült, hogy Budaörs egy vonzó, fejlődő térség és a helyiek általában véve elégedettek az infrastruktúrával, szívesen élnek itt.

### **Jó-e a szuburbanizáció?**

Ezt a kérdést nem lehet a hagyományos módon vizsgálni: jó-e vagy kifejezetten rossz tendencia a szuburbanizáció. A jelenség azonban mindenütt jelentkezik előbb vagy utóbb, és bonyolultságára jellemző, hogy az adott komponensek, amelyek alkotják, egymással is kapcsolatban állnak, illetve rendelkeznek horizontális (térbeli), és vertikális (társadalmi) sajátosságokkal. Az utóbbiakat meglehetősen nehéz nyomon követni.

Az általunk megkérdezett emberek sok okot felsoroltak azzal kapcsolatban, miért hagyták ott a fővárost, miért költöztek külterületre. Ezek között voltak egzisztenciálisak (pl.: el kellett költözni, csak itt találtak a gazdasági feltételeiknek megfelelő építési telket), voltak gazdaságiak (egy magas presztízsű budapesti lakás eladása során kapott pénzből vett ház és ezáltal megvalósult új egzisztencia), illetve voltak egyszerűen individuális okok (a “külterületi nyugalom”). Úgy gondoljuk, hogy a szuburbanizáció természetes folyamat, amelyet sem visszafogni, sem gerjeszteni nem szabad (valójában úgy tűnik, nem is igazán lehet). Kezelésének legjobb módja az alkalmazkodás, illetve természetének, viselkedésének tanulmányozásából levont következtetések és ezek következetes, tapasztalatként való alkalmazása.

A városi környezet ugyanakkor egyáltalán nem élhetetlen, hiszen az általunk megkérdezettek között is, és sejtésünk szerint is, több az olyan ember, aki sokáig egyáltalán nem azért költözött ki, mert annyira nagyon vágyott rá, hanem mert gazdaságilag, egzisztenciálisan “így sikerült”. Ebben persze semmi újdonság nincsen – azok szuburbanizálódtak, akiknek erre lehetőségük volt. Ehhez még hozzátartozik az is, hogy azok, akik kiköltöztek, nagy többségben vagy “ingázók”, vagy egyéb más módon kapcsolódnak még a

fővároshoz: gyerekeik oda járnak iskolába, munkahelyet onnan választanak maguknak (ez mondjuk eléggé szükségszerű), és, ami szerintünk eléggé megfoghatatlan, ugyanakkor érthető indok: igénylik a nagyváros közelségét, és valószínűleg nem mondanak le róla.

Schreffel József szerint ennek megvan a maga veszélye: az adott városrészt azok hagyják el, akik a “leginkább képesek gondoskodni a saját sorsukról, akik cselekvőkészek”, és azok fognak beköltözni, akiknek a társadalmi integritása, vagy a cselekvőkészségük kicsi, vagy korlátozott: az elesettek, a kiszorítottak, a nyomorgók – a slumosodásnak ez a folyamata azonban mindenképpen káros és megállítható. Az adott régióknak vonzóvá kell válnia a befektetők, a regionális beruházók, a kisvállalkozók előtt ugyanúgy, mint a magánszemélyek számára, ez azonban nagy mennyiségű anyagi forrást és pontos, mikrorégiók közötti koordinációt igényel.

Ugyanakkor létezik még egy kritikus pontja a fejlesztési tervek megvalósításának: ez nem más, mint a lakosság változáshoz való hozzáállása. A XI. kerületi főépítész is és a budaörsi főépítésznő is keserűen magyarázta, miért nem valósulhatott meg teljes valóságában néhány városrendezési, közlekedési terv: egyrészt szakmai különbségek, másrészt a lakosság ellenállása miatt. Úgy gondoljuk (nem minden naivitás nélkül), mindkét probléma megoldható: a szakmai különbségeket el lehet rendezni – amennyiben esetleg a főváros érdekeit is sérti az adott terv meg nem valósulása, úgy döntőbizottságot lehetne létrehozni, vagy egyszerűen, diktatórikus módon, felülről beleszólni a vitába. (Valószínűleg az utóbbit nem is lehetne véghezvinni, mivel a Városháza láthatóan nagyon ritkán, akkor is csak végszükségben szól bele a kerületi irányításba.) A második probléma pedig megfelelő tájékoztatással megoldható lenne, ami persze megint csak kidobott pénznek tűnhet, de valójában nagyon is hasznos. A fejlesztés által érintett részekben pedig az átmenő forgalom okozta kárt meg lehet téríteni az állam által.

Visszatérve eredeti kérdésünkre: a szuburbanizáció, mint folyamat több másik folyamat aggregátuma. Ezek között vannak az élhető városra nézve károsak és kevésbé károsak, azonban a folyamat magában hordoz egy nem túl nyilvánvaló jelenséget: mindazok a problémák, amelyek egy adott területen koncentrálnak, illetve “kényszerítik” az ott lakókat arra, hogy az agglomerációt válasszák, a kiköltözéssel nemhogy nem oldódnak meg, hanem területileg szétterülve, hatványozottan jelentkezhetnek. Ennek megoldása valószínűleg hasonlóan hatványozottan nagy anyagi forrásokat igényelne – egyszerűbb és relatíve olcsóbb az adott, szuburbanizációt elszenvedő város “rendbetétele”.

**Függelék:****Statisztikai adatok:**

A főváros és környéke népessége:

Település	1990	1999	Külön- bőzet
Budapest	2 016 774	1 838 753	-178 021
Városkörnyéki települések	566 861	630 090	63 229
Ebből*:			
Érd	43 327	50 080	6 753
Budaörs	19 820	22 726	2 906
Szentendre	19 351	22 235	2 884
Szigetszentmiklós	19 372	22 029	2 657
Dunakeszi	26 111	28 412	2 301
Veresegyház	6 373	8 636	2 263
Solymár	6 044	8 274	2 230
*A népességnövekedés sorrendjében. Forrás: KSH			

Pest megye egyes településeinek adatai 2001 (KSH)

Település	Terület (km <sup>2</sup> )	Lakó- népesség	Lakónépes- ség az előző év %-ban	Természe-tes szaporodás ill. fogyás (-)	Belföldi vándorlási különbség
Abony	128	15781	100,2	-25	51
Aszód	16	5972	100,4	1	16
Budakeszi	37	12793	101,2	15	103
<b>Budaörs</b>	<b>24</b>	<b>2428</b>	<b>102,4</b>	<b>70</b>	<b>334</b>
Cegléd	245	37939	99,8	-125	3
Dabas	166	16021	101,0	-15	129
Dunaharaszti	29	16391	100,4	-102	145
Dunakeszi	31	29208	100,6	20	102
Érd	61	57209	102,1	-55	1038
Göd	22	15329	101,2	-70	220
Gödöllő	62	31263	100,7	5	144
Gyál	25	21184	101,6	63	200
Monor	62	20975	101,0	-25	164
Nagykátá	82	12865	100,9	21	34
Nagykőrös	228	25795	99,8	-62	-17
Nagymaros	34	4470	100,4	-23	46
Pécel	44	12740	102,3	-56	320
Pilisvörösvár	24	12699	101,1	-28	148
Pomáz	49	14405	103,0	29	370
Ráckeve	64	8912	100,9	-17	99
Százhalombatta	28	16963	100,8	90	-2
Szentendre	44	22796	102,2	36	366
Szigetszentmiklós	46	24021	104,0	27	843
Szob	20	2960	100,3	-8	-2
Vác	62	33903	99,3	-88	-198
Veresegyház	29	10707	106,8	-11	607
Visegrád	33	1654	100,4	-26	23
Összes	1694	509183	101,2	x	x



## Pest megye egyes településeinek adatai 2001 (KSH)

Település	Lakás- állomány (az év elején)	100 lakás-ra jutó lakos	Épített lakás 10000 lakosra	Épített lakások- ból 4 vagy több szobás (%)	Épített lakások átlagos alapterü- lete (m <sup>2</sup> )	100 épített lakásra jutó meg- szűnt lak.	Működő vállalko- zások száma
Abony	6008	263	24,7	5,1	88,2	35,9	787
Aszód	2164	276	26,8	43,8	88,6	X	477
Budakeszi	5101	251	40,9	61,5	119,2	X	1647
<b>Budaörs</b>	<b>9068</b>	<b>267</b>	<b>62,7</b>	<b>59,3</b>	<b>123,3</b>	<b>8,7</b>	<b>3665</b>
Cegléd	14813	256	36,9	25,0	82,7	30,0	2877
Dabas	5790	277	30,7	38,8	110,2	X	1388
Dunaharaszti	5970	275	33,0	46,3	114,1	X	1588
Dunakeszi	10882	268	51,9	48,3	103,0	24,5	3053
Érd	20139	284	79,6	59,2	129,1	17,2	5685
Göd	5698	269	76,8	41,9	107,8	19,7	1493
Gödöllő	11152	280	32,4	63,4	122,9	34,7	3476
Gyál	7042	301	47,6	47,0	90,1	X	1529
Monor	7312	287	44,1	26,1	88,4	X	1450
Nagykátá	4725	272	50,0	29,7	92,3	35,9	768
Nagykőrös	9967	259	29,8	31,2	76,5	50,6	1441
Nagymaros	1763	254	24,7	45,5	97,3	9,1	353
Pécel	4220	301	54,8	49,3	96,6	2,9	991
Pilisvörösvár	4272	297	6,3	37,5	100,6	X	1111
Pomáz	4844	297	90,9	46,5	106,3	6,2	1435
Ráckeve	3295	270	41,7	51,4	87,5	10,8	816
Százhalombatta	6336	268	51,5	58,6	118,2	X	1537
Szentendre	8600	265	38,1	61,6	120,7	8,1	3106
Szigetszentmiklós	9192	261	81,1	38,2	102,1	1,6	2562
Szob	1085	273	30,5	22,2	13,3	X	158
Váv	13388	253	17,3	37,3	123,4	15,3	3230
Veresegyház	3572	300	103,2	53,3	113,2	X	938
Visegrád	712	232	6,1	X	89,0	X	200
Összes	187110	272	48,4	47,2	108,9	13,8	47792

## Budaörs egyes adatai 1999-2001 (KSH)

Évszám	Természetes szaporodás ill. fogyás(-)	Belföldi vándorlási különbözet	Lakás-állomány	Épített lakás	Épített lakásból 4 v. több szobás (%)
1999	-8	294	8530	129	56,6
2000	48	183	X	135	63,7
2001	70	334	9068	150	59,3

Évszám	Működő vállalkozás	Kiskereskedelmi üzlet	Ebből: Élelmiszer	Vendéglátó hely	Személygépkocsi
1999	3388	309	56	92	8092
2000	3626	363	57	203	917
2001	3665	417	59	111	9979

Évszám	Közüemi szennyvízcsatorna hálózat (km)	Közhasználatú zöld terület (1000m <sup>2</sup> )	Ebből: Belterületi park	Beltéri	Játszótér
1999	98,4	274	184	184	8
2000	102,3	283	193	193	8
2001	104,4	299	209	154	15