

ZSIGÓ ZSANETT

Budapest az élhető városok nyomában – Budapest élhetőségének kérdései a nemzetközi kutatásokban Közép- Európa fővárosainak tükrében

*Budapest on the path of liveable cities — Issues of
Budapest's liveability in international research in the
light of Central European capitals*

Absztrakt

Az élhetőség kérdésköre egyre népszerűbb a tudományos szférában és a populáris médiában is, mégis kevés olyan tanulmány van a nemzetközi és hazai szakirodalomban, amely Budapestet ebből az aspektusból vizsgálja. Jelen tanulmány célja, hogy megvizsgálja Budapest élhetőségét és Közép-Európa fővárosaihoz, illetve Bécshez viszonyított pozícióját, feltárja a vizsgálatok hiányosságait a tudományos kutatások tükrében, nemzetközi szakirodalmak, népszerű élhetőségi rangsorok és az Eurobarometer jelentése alapján. Az eredmények szerint Budapest a régióban kifejezetten jól teljesít az élhetőség terén, ugyanakkor jelentősen elmarad Bécs élhetőségi szintjétől, és Prága is gyorsabb fejlődést mutat. Az elemzett szakirodalomban hiányosságok fedezhetők fel a primer kutatások és a kvalitatív módszerek szempontjából is, amelyek a fővárosi élhetőségi kutatások új irányait jelenthetik, hogy azok releváns válaszokat kínálhassanak a szakpolitikák számára.

Kulcsszavak: élhetőség, életminőség, Budapest, városkutatás

Abstract

The issue of liveability is becoming increasingly popular in academia and the popular media, yet there are few studies in the international and domestic literature that examine Budapest from this perspective. The aim of this paper is to examine the liveability of Budapest and its position in relation to the capitals of the Visegrad Countries and Vienna, and to identify gaps in the analysis in the light of academic research, international literature, popular liveability rankings and the Eurobarometer report. The results show that Budapest performs particularly well in the region in terms of liveability but lags significantly behind Vienna in terms of liveability, and Prague is also developing faster. The literature analysed also reveals gaps in terms

of primary research and qualitative methods, which could provide new directions for research on liveability in the capital to provide relevant answers for policy makers.

Keywords: liveability, quality of life, Budapest, urban research

Bevezetés

„Ön szerint élhető város Budapest?” – így szól a *Blikk* napi szavazásán feltett kérdés 2023. november 16-án.³ Nem véletlen, hogy az élhetőség kérdésköre a tudományos szférától a populáris médiáig széles körben érdeklí a társadalmat; a modernség, a szuburbanizáció, városi szétterülés globálisan is ismert trendjei egyre sürgetőbbé teszik az élhetőségi kérdések kezelését is, mivel a szuburbanizációs folyamatok lassításához elengedhetetlen az élhető városok megteremtése.⁴ Éppen ezen okok miatt napjainkban az élhetőség, és speciálisan a városi élhetőség mint téma a kutatók egyre nagyobb figyelmének örvend. E tanulmány célja, hogy bemutassa az élhetőség koncepcióját, annak mérési lehetőségeit és módszertanait a nemzetközi szakirodalomban és rangsorokban, s ezek alapján választ találjon arra a kérdésre, hogy élhető-e Budapest Közép-Európa fővárosaihoz viszonyítva, hiszen ezekkel a városokkal jelentős mértékben osztozik a társadalmi, kulturális, történelmi és földrajzi adottságain. A tanulmány azt is bemutatja, hogy a főváros mely élhetőségi dimenziókban veheti fel a versenyt Európa más városaival, és melyek azok, ahol jelentős lemaradás, hátrány tapasztalható.

Az élhetőség koncepciója városi területeken

Az 1960-as évektől a modernista építészettel (amelynek legnevesebb képviselői Le Corbusier és Robert Moses) szemben egyre több kritikát fogalmaztak meg a szakértők, s figyelmük egyre inkább az emberközpontú városok irányába terelődött.⁵ Az 1980-as években a diskurzusban újabb fellendülés történt (az élhetőség mint fogalom megjelent a populáris médiában is), hiszen ebben az időszakban erősen fellángoltak a fenn-

³ Blikk.hu 2023.

⁴ Szilágyi et al. 2012.

⁵ Teveli-Horváth 2023.

tarthatósági kérdésekkel kapcsolatos viták.⁶ Mára az élhetőség fogalma, koncepciója (angolul *liveability* vagy *livability*) egyre gyakrabban tűnik fel a szakirodalomban, a várostervezés, a városszociológia, az építészet, de a gazdaságtan (vagy környezetgazdaságtan) tudományaiban is helyt kap, definíciója épp ezért a kontextusától és használójától függően sokféle módon értelmezhető,⁷ ám az is gyakorta előfordul, hogy az életminőséggel (angolul *quality of life*) azonosítják (ilyen például a Mercer évenként megjelenő élhetőségi rangsora, amely a *Quality of Living City Ranking*⁸ címet viseli). Az ökológusok felfogásában az élhetőség a természeti környezet leírására alkalmas, s olyan szempontok alapján vizsgálják, mint például a szennyezés vagy a globális felmelegedés, míg a várostervezők az épített környezet jellemzőiben keresik a megoldásokat; a szociológiai nézőpont ezekkel szemben a társadalmat helyezi középpontba, s az élhetőséget a társadalom egészének minősége alapján határozza meg.⁹ A fogalom megjelenik a városmarketinggel foglalkozó kutatásokban is, amelyek egyik legfontosabb célja a városi versenyképesség javítása; Irigoyen szerint¹⁰ az élhetőség, életminőség javítására tett sürgős beavatkozások nélkül a ma ismert városok helyén a jövőben csupán nekropoliszok állnak majd.

Az élhetőség értelmezésére tett kísérletekben azonban fontos, hogy tudományterülettől függetlenül figyelembe vegyük a városok egyediségét is; vannak olyan városok, nagyvárosok, amelyek nem a klasszikus értelemben vett magas élhetőséggel, életminőséggel csábítják az új lakókat, hanem a város által nyújtott szolgáltatások, lehetőségek önmagukban elegendőek ahhoz, hogy magas státuszú lakókat vonzzanak (ilyen volt például az ókori Róma, vagy napjainkban Los Angeles).¹¹

Pacione az élhetőséget úgy jellemzi, mint emberi viselkedési funkció, amely az egyének és a környezet közötti kölcsönhatást jelöli;¹² Veenhoven értelmezésében az élhetőség alkalmas a környezeti kondíciók leírá-

6 Kashef 2016; Ahmed et al. 2019.

7 Kashef 2016.

8 <https://www.mercer.com/insights/total-rewards/talent-mobility-insights/quality-of-living-city-ranking/>

9 Veenhoven 2010.

10 Irigoyen 2017.

11 Okulicz-Kozaryn 2013.

12 Pacione 1990.

sára,¹³ a lakhatás körülményeihez kapcsolódóan már új fogalmat vezet be (*habitability*). Egyes értelmezések szerint az élhetőség csupán az épített és a természeti környezet vonatkozásában mérhető,¹⁴ míg mások intézményi és társadalmi attribútumokat is hozzárendelnek,¹⁵ például a közösséget, a tudományos szférát vagy a munkahelyeket. Burton meghatározása szerint az élhetőség a helyi közösség fizikai karakterisztikáira vonatkozik, annak tervezésétől a fejlesztésén át egészen a fenntartásáig, és magába foglalja a természeti és a városi környezet minőségét is.¹⁶

Az élhetőség mérési lehetőségei

A városi élhetőség mérése évről évre egyre aktuálisabb. A világgazdaság mára az elsődleges szektor (mezőgazdaság) irányából a másodlagos és harmadlagos szektorok felé tolódott, ami növelte a városok jelentőségét a gazdasági rendszerekben.¹⁷ Ma már a globális népesség több mint fele városokban (urbanizált területeken) él, az arányuk pedig évről évre növekszik. A városok élhetősége a népesség folyamatos növekedése miatt egyre nagyobb arányban határozza meg az országok élhetőségét is.¹⁸ Éppen ezért válik egyre fontosabbá az élhetőség számszerű mérése, nyomon követése is; a gazdasági növekedéshez elengedhetetlen a megfelelő képzettségű rétegek megtartása, bevonása, a városoknak pedig választ kell találniuk azokra a kérdésekre, hogy hogyan lehet bevonítani és megtartani a megfelelő képzettségű társadalmi rétegeket.

A különböző, esetenként egymásnak ellentmondó elméleti megközelítések mellett az élhetőség koncepcióját szükségszerű gyakorlati szempontból megvizsgálni, hiszen jelentéséről sokkal elárulnak – a napjainkban igen népszerű – élhetőségi vizsgálatok, rangsorok. Manapság a legjelentősebb, legnagyobb befolyású rangsorok az *Economist Intelligence Unit* élhetőségi rangsora,¹⁹ a Mercer (amerikai tanácsadó vállalat) *Qua-*

13 Veenhoven 2010.

14 Ahmed et al. 2019

15 Ruth–Franklin 2014; Irigoyen 2017.

16 Burton 2014.

17 Vijayakumar–Sangeetha 2021.

18 Okulicz-Kozaryn 2013.

19 <https://store.eiu.com/product/liveability-ranking-and-overview/>

lity of Living Survey (amelynek mérését a globális gazdasági és társadalmi változások miatt 2022-ig szüneteltették, helyette a *Cost of Living*,²⁰ azaz a Megélhetés költségei felméréseket publikálták) és az OECD *Better Life Indexe*,²¹ de a NUMBEO élhetőségi rangsora²² szintén elég ismert, amelyet egy közösségi finanszírozással működő szervezet fejleszt. Ezek a felmérések ugyan általában különböznek egymástól, igen komplex indexekkel, mutatókkal dolgoznak (1. táblázat). A bemutatott dimenziók mellett a rangsorok számos indikátort alkalmaznak; ezek adják az indexek számításához szükséges adatsorokat.

A bemutatott rangsorok által használt mérési dimenziók között minden esetben megtalálható a biztonság és az egészségügy, de mindenütt megjelenik az oktatás, a lakhatás és általában a természeti környezet is. A Mercer rangsora 10 kategóriában 39 különböző tényezőt vizsgál, belevonva különböző szociális és társadalmi, gazdasági, infrastrukturális és környezeti szempontokat. Ilyen szempontok például a lakhatás, az oktatás elérhetősége, a higiénia és az orvosi ellátás minősége, a katonai konfliktusok veszélye, a kultúrához való hozzáférés, a szennyezés és a bűnözés. Az *Economist Intelligence Unit* (EIU) élhetőségi rangsorában ennél kevesebb dimenziót találunk, ugyanakkor ezek különböző súlyozással kerülnek az élhetőségi indexbe; ennek validitása azonban megkérdőjelezhető, hiszen régiótól, társadalmi berendezkedéstől és az egyéni elvárásoktól is függ, hogy mely élhetőségi dimenzió van legnagyobb hatással a közösség mindennapi életére. A *Monocle* rangsorának kategóriái között egyedülálló módon megjelenik a városrendezés és a nemzetközi összeköttetés is, utóbbi rávilágít a nagyvárosok közötti kapcsolatok jelentőségére. A NUMBEO mérési dimenzióiban követi a nagyvállalatok trendjeit, egyedülállónak tekinthető azonban a vásárlóerő külön dimenzióként való kezelése is. Egyedi rangsornak számít a japán fejlesztésű *Global Power City Index*²³ (GPCI), amely magát az élhetőséget is a saját indexének részeként kezeli, önálló dimenziókkal és indikátorokkal.

20 <https://www.mercer.com/insights/total-rewards/talent-mobility-insights/cost-of-living/>

21 <https://www.oecdbetterlifeindex.org/#/111111111111>

22 <https://www.numbeo.com/quality-of-life/>

23 *Global Power City Index 2023*.

1. táblázat: Élhetőségi rangsorok mérési dimenziói és indikátorai a Mercer, az EIU, a Monocle, az OECD, a NUMBEO és a GPCI alapján

Dimenziók	Mercer – Quality of Living Survey	EIU – The Global Liveability Index	Monocle – Most Liveable City	OECD – Better Life Index	NUMBEO – Quality of Life	GPCI – Livability
Politikai és társadalmi környezet, biztonság	politikai stabilitás, bűnözés, bűnüldözés, gazdasági környezet (valutaváltási szabályok, banki szolgálatások)	kismértékű bűnözés elterjedtsége, erőszakos bűncselekmények gyakorisága, terrorfenyegettettség, katonai konfliktus veszélye, polgári zavargás veszélye	biztonság, bűnüldözés, proaktív politikai fejlesztés, tolerancia, városrendezés	gyilkossági ráta, „biztonságban érzimagam éjszaka egyedül”, érdekelt felek bevonása a rendletek kidolgozásába, választási részvétel	érdekelt felek bevonása a rendletek kidolgozásába, választási részvétel, bűnözés szintje, bűnözés növekedése az elmúlt 3 évben, nagyon elleni bűncselekmények, korrupció, problémás droghasználo egyének, szubjektív aggodalom	gyilkosságok száma, természeti katasztrófák gazdasági kockázata
Egészségügy	orvosi ellátás és szolgáltatások, fertőző betegségek, szennyvíz, hulladékirtalmatlanítás, légszennyezés	magánegészségügyi ellátás elérhetősége és minősége, állami egészségügyi ellátás elérhetősége és minősége, vény nélküli kapható gyógyszerelérhetősége, általános egészségügyi mutatók	orvosi ellátás	önbevallás szerinti egészségi állapot, várható élettartam	az egészségügyi személyzet képzettsége és hozzáértése, vizsgálatok és jelentések elkészítésének gyorsasága, korszerű diagnosztikai és kezelési berendezések, jelentések kitöltésének pontossága és teljessége, a személyzet barátságossága és udvariassága, elégedettség az egészségügyi intézmények reagálóképességével (várakozás), elégedettség a költségekkel, helyszíni kényelme	várható élettartam, szociális szabadság és egyenlőség, mentális egészség kockázata, orvosok száma

<i>Dimenziók</i>	<i>Mercer – Quality of Living Survey</i>	<i>EIU – The Global Liveability Index</i>	<i>Monocle – Most Liveable City</i>	<i>OECD – Better Life Index</i>	<i>NUMBEO – Quality of Life</i>	<i>GPCI – Livability</i>
Szociokulturális környezet	a média elérhetősége és cenzúrája, a személyes szabadság korlátozása	korruptió szintje, társadalmi vagy vallási korlátozások, cenzúra szintje, sportolási lehetőségek elérhetősége, fogyasztási cikkek és szolgáltatások		a támogató hálózat minősége		szociális szabadság és egyenlőség
Környezet, szennyezés	éghajlat, természeti katasztrófák rekordjai	páratartalom-/hőmérséklet-besorolás, az éghajlat kellemetlenségei az utazók számára	éghajlat/napsütés, környezetvédelmi kérdések és természethez való hozzáférés	vízminőség, levegőszennyezés	havi átlagos hőmérséklet, harmatpont, szennyezés; tisztaság	
Lakhatás	bérlások, háztartási gépek, bútorok, karbantartási szolgáltatások			lakhatási kiadások, alapfelszereltségű lakások, szobák/fő		
Infrastruktúra, közlekedés	villamos energia, víz, tömegközlekedés, közlekedési torlódások	az úthálózat minősége, a tömegközlekedés minősége, a nemzetközi kapcsolatok minősége, jó minőségű lakások elérhetősége, az energiaellátás minősége, a vízellátás minősége, a távközlelés minősége	nemzetközi összeköttetés, tömegközlekedés, építészeti minősége		fő közlekedési eszköz munkába vagy iskolába, közlekedési eszközök használatának átlagos ideje (gyaloglás, autó, kérekpár, vonat vagy metró, villamos, busz vagy trolibusz, motorbicikli)	

3. ÉVFOLYAM - 4. SZÁM

<i>Dimenziók</i>	<i>Mercer – Quality of Living Survey</i>	<i>EIU – The Global Liveability Index</i>	<i>Monocle – Most Liveable City</i>	<i>OECD – Better Life Index</i>	<i>NUMBEO – Quality of Life</i>	<i>GPCI – Livability</i>
Munka és magán-élet				szabadidőre és személyes gondoskodásra fordított idő, legalább heti 50 órát dolgozó munkavállalók száma, állásbiztonság, személyi jövedelem, hosszú távú munkanélküliség, foglalkoztatási ráta		teljes munkanélküliségi ráta, egy főre jutó összes munkaóra, munkaforma-rugalmasság
Oktatás	a nemzetközi iskolák színvonala és elérhetősége	a magánoktatás elérhetősége és minősége, oktatási mutatók		oktatásban töltött évek száma, tanulói képességek, iskolai végzettség		
Megélhetés, árak, jövedelem	élelmiszerek/napi fogyasztási cikkek elérhetősége, autók		háztartás nettó vagyona, háztartási nettó rendelkezésre álló jövedelem (kigizált)		éttermek, piacok, közlekedés, közüzemi szolgáltatások, sport és szórakozás, gyermekgondozás, ruházkodás, havi lakásbérleti díj, lakásárak, fizetés és finanszírozás, ingatlanárak és jövedelem rátája	lakásbérleti díj, árszínvonal
Szolgáltatások, rekreáció	éttermek, színházak, mozik, sport- és szabadidős tevékenységek		élettel való elégedettség			IKT-felkészültség, kereskedelmi üzemek száma, éttermek száma

Szerkesztette és fordította a szerző

A táblázatban bemutatott rangsorok indikátorai alapján mélyebb különbségek húzódnak. A különböző mérési módszertanok eltérő módon közelítik meg a dimenziókat; a biztonság például legtöbb esetben a személyi biztonságot és a bűnözést foglalja magába, a katonai fenyegetettség kizárólag az EIU rangsorában jelenik meg. A vizsgált rangsorokban az egészségügy esetében is számos indikátor szerepel, azonban a várható élettartamot csupán az OECD rangsora jeleníti meg. Az infrastruktúra részletesebb kérdéseivel, az épített környezettel csak az EIU rangsora foglalkozik, azonban a villamos energia megjelenik a Mercer rangsorában is. A GPCI módszertana egyedülálló módon figyelmen kívül hagyja a természeti, környezeti dimenziókat az élhetőségi indexében, ugyanakkor ennek hátterében az áll, hogy a környezeti tényezők az élhetőséggel azonos rangú dimenziót jelentenek az indexben.

A bemutatott rangsorok, indexek alapján azok a városok tekinthetők élhetőnek, amelyek szubjektív és objektív szempontból is biztonságosak, lakhatásuk magas színvonalú és megfizethető, az egészségügyi ellátás színvonala magas, szennyezésük alacsony, ezek mellett pedig számos egyéb dimenziót is figyelembe vehetünk az élhetőség vizsgálata során, például az étellel való elégedettséget, a civil közösségek minőségét vagy a vásárlóerőt. Fontos megemlíteni e népszerű élhetőségi rangsorokkal szemben a tudományos szféra kritikáját is; ebben a perspektívában a Mercer rangsora túlzottan szubjektív alapokon nyugszik, és hátrányba kerülnek az objektív indikátorok, pedig számos olyan kutatás született már, amely szerint alacsony mértékű korrelációt fedezhetünk fel a lakók szubjektuma és az objektív szempontok (indikátorok, dimenziók) között.²⁴ További kritika a bemutatott rangsorokkal szemben, hogy nem veszik figyelembe a városok egyediségét; városkutatói perspektívából például irreleváns összehasonlítani két olyan várost, amelyek mind földrajzi és gazdasági, mind társadalmi karakterisztikáikban lényeges különbséget mutatnak, ezeken a listákon pedig együtt szerepelnek amerikai megapoliszok és európai történelmi nagyvárosok, amelyek akár különböző éghajlaton helyezkednek el, teljesen eltérő fejlődéstörténettel és nagyságrendileg jelentősen különböző méretű társadalommal. Ezzel összefüggő probléma, hogy egyes rangsorokban (a NUMBEO és a Mercer esetében) New York a mértékadó város, amely fejlődési pályájában, gazdasági és

24 Liao 2009; Okulicz-Kozaryn 2013; von Wirth 2015; Morris 2023.

földrajzi attribútumait vizsgálva is jelentősen eltér az európai nagyvárosoktól, így az azzal való összehasonlítás tudományos szempontból nem releváns.

Hiányosságot jelent, hogy a rangsorok számos esetben nem konzisztensek abban, hogy mely adatok származnak szubjektív (kérdőíves) forrásból, és melyek nemzetközi vagy nemzeti statisztikai hivatalok vagy egyéb szervezetek adatbázisai. Ez rávilágít az élıhetőségi rangsorok általános kritikájára, amely szerint gyakran nem jelennek meg kellő módon a lakók saját percepciói.

Módszertan

Az élıhetőség mint tudományos jellegű kutatási téma iránti érdeklődés az utóbbi években jelentősen növekedett, amit a Web of Science adatai is alátámasztanak; az élıhetőségről szóló angol nyelvű publikációk száma már meghaladja a kétezret, de a cikkek volumene a 2000-es évek elején, majd a 2010-es évek közepén nőtt ugrásszerűen. A legtöbb élıhetőséggel foglalkozó publikáció a környezetgazdaságtan és az ökológia, a városkutatás és a mezőgazdaság területén jelent meg.

Ebben a tanulmányban elsősorban Budapest élıhetőségével, vagyis azokkal a nemzetközi szakirodalomban megjelent mérésekkel, kutatásokkal foglalkozunk, amelyekben a főváros is megjelenik, amelyeket a környező régiós nagyvárosok eredményeinek tükrében megvizsgálunk. Az elemzés első fejezetében bemutatom Budapest és az összehasonlítás alapjául szolgáló közép-európai nagyvárosok, illetve Bécs elhelyezkedését a népszerű élıhetőségi rangsorokban (Mercer, EIU). Bécs bevonása az elemzésbe azért is szükségszerű, mert évek óta kifejezetten jó eredményekkel szerepel a különböző élıhetőségi rangsorokban, és Budapesthez igen hasonló fejlődési pályát járt be, ezért társadalmi, kulturális adottságaik meglehetősen hasonlóak.

A népszerű rangsorok vizsgálata után a szakirodalmi források alapján mutatom be Budapest és Prága, Varsó, Pozsony, Bécs élıhetőségét. A feldolgozás során szisztematikusan kerestem folyóiratokban megjelent olyan tanulmányokra, amelyekben szerepelnek a *liveability* vagy *livability* és a Budapest kifejezések (a tanulmány elsődleges célja Budapest élıhetőségének bemutatása, így Közép-Európa további városairól egyéb kuta-

tásokból készült tanulmányok nem képzik az elemzés részét). A városok élhetőségének összehasonlítását olyan kutatások alapján végeztem, amelyek a témát városi perspektívából, illetve az előző fejezetben bemutatott élhetőségi indexek egy-egy, vagy akár több dimenzióján keresztül vizsgálják; ezzel a módszerrel összesen 16 tanulmány került az elemzésbe. Az eredményeket tovább árnyalom a Budapestről készült esettanulmányok eredményei alapján.

Budapest megjelenése az élhetőségi rangsorokban

Ahogy az első fejezetben tárgyalásra került, az élhetőségi rangsorok komplex számításokkal dolgozva értékelik a világ városait az élhetőség különböző dimenzióin keresztül. A két legismertebb rangsor a Mercer *Quality of Life Indexe* és az *Economist Intelligence Unit* élhetőségi rangsora (EIU *Liveability Index*), de egyéb rangsorok is megtalálhatók, például a GPCI²⁵ (ebben sem Budapest, sem a vizsgált városok nem szerepelnek), illetve az előző fejezetben bemutatott NUMBEO *Quality of Life* rangsor.

A Mercer *Quality of Living City Ranking* című rangsorában Bécs már évek óta abszolút elsőséget élvez, a 2019-es rangsorban pedig Budapest a 76. helyre került.²⁶ Pozsony és Varsó hátrább szerepel (a 80. és a 82. helyen), míg Prága előrébb (69. hely). A rangsorban elfoglalt pozíció alapján kijelenthető, hogy e régió fővárosainak élhetősége megközelítőleg azonos szinten áll, ami alátámasztja, hogy a városok eltérő, egyedi fejlődési pályát járnak be, ahol az erőforrások differenciáltan és korlátozottan állnak rendelkezésre,²⁷ s ez kifejezetten igaz a posztszocialista városi területeken. A régió városainak hasonlósága a fentebb tárgyalt elemzések esetében is több alkalommal kirajzolódott.²⁸ A 2005 és 2015 közötti időszakot vizsgálva észrevehető, hogy más kelet-közép-európai nagyvárosok Budapestnél jelentősebb mértékben tudtak javítani az élhetőségi mutatóikon.²⁹

²⁵ Ahmed et al. 2019; Owusu et al. 2023.

²⁶ Mercer 2023.

²⁷ Komlósi–Páger 2016.

²⁸ Sufian 1992; Gajdos–Hudec 2020.

²⁹ Csébi 2018.

Az *Economist Intelligence Unit Global Liveability Index*ében a Mercer-hez és a NUMBEO-hoz képest eltérő módszertannal dolgoznak (a rangsor alapvető szempontjai az oktatás, egészségügy, közbiztonság, biztonság, infrastruktúra és környezet dimenziói), elsősorban a tényezők különböző mértékű súlyozása miatt. Érdekesség, hogy Bécs a Mercer rangsorával ellentétben (ahol a legélhetőbb város) a 2021-es rangsorban az EIU 10 legélhetőbb városába sem került be, a 12. helyre csúszott;³⁰ mellette több európai városra volt jellemző visszacsúszás a rangsorban 2018 és 2021 között (Prága 22, Pozsony 20 pozíciót esett vissza), miközben egyes amerikai városok jelentősen javítani tudták helyüket. 2022-re Bécs visszazerezte vezető pozícióját.³¹ Budapest a legfrissebb rangsorban Kelet-Európa legélhetőbb fővárosa lett, Varsót, Pozsonyt és Prágát is megelőzve.

2. táblázat: Budapest és a vizsgált városok élhetősége a NUMBEO élhetőségi dimenziói és adatai alapján 2024 januárjában

	<i>Budapest</i>	<i>Prága</i>	<i>Varsó</i>	<i>Pozsony</i>	<i>Bécs</i>
Vásárlóerő-index	alacsony	alacsony	közepes	alacsony	magas
Biztonságindex	magas	magas	magas	magas	magas
Egészségügyindex	közepes	magas	közepes	közepes	magas
Klímaindex	magas	nagyon magas	magas	nagyon magas	nagyon magas
Megélhetési költség-index	alacsony	alacsony	alacsony	alacsony	közepes
Ingatlanár és jövedelem rátája	magas	nagyon magas	magas	nagyon magas	magas
Közlekedés és ingázás ideje	közepes	alacsony	közepes	alacsony	nagyon alacsony
Szennyezésindex	közepes	alacsony	magas	alacsony	nagyon alacsony
Quality of Life Index	126,33 (közepes)	153,61 (magas)	138,92 (közepes)	145,19 (magas)	188,89 (nagyon magas)

Szerkesztette és fordította a szerző

³⁰ EIU 2021.

³¹ EIU 2022.

A NUMBEO adatai szerint (amelyek jóval részletesebben kerülnek a nyilvánosság elé, mint a Mercer vagy az EIU értékelései) Bécs élhetősége 2024-ben is nagyon magas, de a vizsgált városok között magas élhetőségű Pozsony és Prága is, míg Varsó és Budapest élhetősége közepes. A 2. táblázatban jól látható, hogy a lemaradás fő oka a közlekedéssel és ingázással töltött idő, illetve a városokban történő szennyezés (utóbbi Varsóban erős, Budapesten közepes). Ugyanezek a tényezők Bécsben kifejezetten kedvező értékekűek – mind az ingázás és közlekedés, mind a szennyezés dimenziójában a „nagyon alacsony” kategóriába esik. Bécs a további vizsgált városokkal ellentétben magas vásárlóerő-indexszel rendelkezik, ami további előnyt jelent számára, ugyanakkor a megélhetési költségindexe közepes; ez az összes további városban alacsony.

Budapest eredményei az összehasonlító élhetőségi elemzésekben Közép-Európa fővárosainak tükrében

Az elmúlt években számos olyan tudományos kutatás látott napvilágot, ahol különböző módszertanok, szempontrendszerek szerint élhetőségi elemzést végeztek a világ vagy Európa városaiban. Ezek között több olyan kutatást is találunk, amelyekben Budapest is szerepel, illetve az elemzett városok részét képezi, ezek 1993-tól jelentek meg, jelen tanulmányban pedig a 2023-ig publikált kutatásokat tesszük a vizsgálat tárgyává. Az elemzés érdekében a vizsgált tanulmányokat a használt adatforrások alapján két csoportra osztottam, így az első csoportba kerültek a már tárgyalt élhetőségi rangsorok (elsősorban Mercer) adatainak, eredményeinek másodelemzését végző tanulmányok, míg a második csoportban vizsgáljuk azokat, ahol a módszertant primer kutatás vagy más adatbázisok elemzése jelentette.

Részben vagy egészében megkérdézésen alapuló élıhetőségi elemzések

A kérdııves adatokat alkalmazó élıhetőségi kutatások gyakran támaszkodnak a Mercer kérdııves adatokon alapuló felméréseire. Okulicz-Kozaryn elemzése azért egyedülálló, mert a Mercer élıhetőségi rangsorát egy elégedettségi kérdııv (*Urban Audit Perceptions Survey*) eredményeivel vetette össze; a rangsor és a kérdııv eredményei között csak gyenge korrelációs kapcsolat fedezhető fel; a két változó közötti korrelációs kapcsolat alapján Budapest a legtöbb dimenzióban a középmezőnyben helyezkedik el.³² A szerző kiemeli, hogy a Mercer élıhetőségi rangsorában Budapest, Prága és Varsó a vizsgálatot megelőző években határozott fejlődést, előrelépést produkált. A három város és Pozsony az elégedettséget és a Mercer indexét összevetve gyakorlatilag minden tényezőt tekintve nagyon hasonló pozícióban, közepes teljesítménnyel mozog, azaz a lakosság általában közepesen elégedett az olyan városi körülményekkel, mint az orvosi ellátás vagy az iskolák. Bécs minden szempontból kiugróan jól teljesít; mind a Mercer rangsorában, mind a lakosok elégedettségi szintjének szempontjából magas pontszámokat ér el. Okulicz-Kozaryn kutatása később, 2018-ban is folytatódott, ebben a tanulmányban sikerült megfigyelniük az élıhetőség és a szubjektív jóllét kapcsolatát az európai városokban, az eredmények alapján pedig kategorizálták őket, és földrajzi mintázatokat is találtak.³³ A szubjektív elégedettség (boldogság) tekintetében Budapest a gyengébb teljesítményű városok közé tartozik, más déli városokkal együtt. Az élettel és a hellyel való elégedettség Varsóban, Pozsonyban és Prágában is magasabb, csakúgy, mint Bécsben, de a hellyel való elégedettség és a Mercer adatait összevető vizsgálatban a városok ugyanabba a klaszterbe kerültek (idetartozik még többek között Ljubljana, Vilnius, Zágráb és Bukarest is).

Az okosvárosokat vizsgálta Chen 2023-ban megjelent munkájában, amelyben a szubjektív jóllétre és az élıhetőségre helyezi a fókuszot. Az okosvárosok és az élıhetőség kapcsolatát abban találja, hogy az okos városfejlesztésnek nem elég csupán okos technológiát használnia, hanem hatékonyan kell integrálnia az emberi jólét, a társadalmi táj és az épített

³² Okulicz-Kozaryn 2013.

³³ Okulicz-Kozaryn–Valente 2018.

környezet különböző aspektusait a fenntartható élet megteremtéséhez. Az életminőség mérésének egyik módszerét látja a boldogság vizsgálatában, amely szerinte a fenntarthatóság kapuja lehet. Tanulmányából kiderül, hogy a magasabb okosváros-teljesítmény általában együtt jár a városi boldogság (*urban happiness*) kedvezőbb szintjével.³⁴ Budapesten a városi boldogság 50,8 százalékon áll, Bukarest kicsit kevesebbet, 48,1 százalékot kapott. Bécs ezekkel szemben a legmagasabb értéket képviselő városok közé került (a városi boldogság szintje itt 91,8 százalék).³⁵ A klaszterelemzés során Budapest egy klaszterbe került Pozsonnyal; mindkettő a közepesnél némileg élhetőbb, ugyanakkor kevésbé tartoznak az okosvárosok közé. Érdekesség, hogy a *smart living* (okos élet) dimenziójában (az okos élet változói a kutatásban többek között a kulturális élet, a közbiztonság) Budapest mindössze 11,7 százalékot kapott, ennél alacsonyabb érték csak tíz másik városban (például Mexikóvárosban, Kijevben és Athénban) tapasztalható a vizsgált 59 város között, míg Közép-Európa fővárosai megelőzik (Prágában az okos élet dimenziója 64 százalékos, Pozsonyban 24,8 százalékos).³⁶

Integrált módszertannal dolgoztak Kaklauskas és szerzőtársai;³⁷ munkájukban több olyan módszert is összehasonlítanak kvantitatív metódusokkal (2012 és 2016 között felvett adatok alapján), amelyek alkalmasak az európai városok életminőségének mérésére. Eredményeik szerint Budapest a kutatásba bevont 66 város között a 45. helyen áll a *Quality of Life Index* összehasonlított adatai alapján. A régió más városai (Varsó, Prága, Pozsony, Bécs) Budapestet megelőzve mind magasabb helyre kerültek a ranglistán.³⁸ Bécs az integrált rangsorban a 7. helyet foglalja el, az 1. helyezett Zürich lett.

Az egyetlen kutatás, ahol primer adatfelvétel is zajlott, Kovács-Győri és szerzőtársainak munkája, amely 2019-ben jelent meg; a tanulmányban az élhetőség az egyén és a környezete közötti kapcsolatot tükrözi, tehát azt, hogy a városban lévő épített környezet és a jelen lévő szolgáltatások mennyire kielégítően szolgálják ki a lakók igényeit.³⁹ A vizsgálat során

34 Chen 2023.

35 Uo.

36 Uo.

37 Kaklauskas et al. 2018.

38 Uo.

39 Kovács-Győri 2019.

a kérdőíves felmérés kérdéseit több kategóriára osztották, amelyek az élethezőségi dimenziók is egyben: ezek a közösség és identitás, városi épített környezet, mobilitás, városi funkciók, lakhatás és általános elégedettség voltak. A válaszadók nyolc városból kerültek ki,⁴⁰ 16 százalékuk Budapestről származott, de Szeged és Bécs is a mintába került (a bécsi válaszadók a minta 21 százalékát tették ki).⁴¹ Eredményeik szerint pedig a városok rendkívül hasonló kulturális, földrajzi és történelmi sajátosságokat mutatnak, az élethezőség tekintetében a variancia kifejezetten nagy. Ugyan a kutatás nem részletezi a Budapestről érkezett válaszokat (az elemzés eredményeinek bemutatása során egyik várost sem nevesítik), eredményeik, kiváltképpen az általuk kidolgozott kérdőíves kutatással kombinált értékelési rendszer jó alapot biztosíthat a városban folytatott élethezőségi elemzésekhez.

Nem megkérdézésen alapuló élethezőségi elemzések

A nem megkérdézésen alapuló élethezőségi kutatások magukba foglalják a különböző szintű statisztikai hivatalok vagy a nem kérdőíves felmérések adatai alapján mérő élethezőségi rangsorok adatait is. A publikációk, kutatások módszertana alapvetően különböző, de közös jellemzőjük, hogy jelentős részben szekunder adatforrásokkal dolgoznak, ezek mellett némelyik még kérdőíves felméréssel is kiegészült.⁴² Az egyik kutatás módszertana jelentősen eltér a csoport többi tanulmányától, mivel az élethezőséget kizárólag az infrastrukturális nézőpontból ragadja meg (városi vasutak, repülőterekkel való összeköttetés).⁴³ Ennek alapján Budapest pozíciója a városi vasúti infrastruktúrák (részben metróvonalak) szempontjából nem túl kedvező, holott a tanulmány szerint ezek elengedhetetlenek egy város versenyképességének és élethezőségének növeléséhez vagy megőrzéséhez.⁴⁴ A kutatásban Budapest egy klaszterbe került például Brüsszellel, Koppenhágával, Isztambullal és Vancouverrel.

40 Budapest, Szeged, Portland, Nairobi, Salzburg, Bécs, Leon, Quito.

41 Uo.

42 Okulicz-Kozaryn 2013.

43 Niedzielski–Malecki 2012.

44 Uo.

A komplexebb vizsgálatok között a legkorábban megjelent, Sufian által 1992-ben végzett kutatás a Population Crisis Committee adatai alapján csoportosított 98 metropolisztérseget. A főváros először a magas élhetőségű városok klaszterébe került (a szerző a klasztereket a Population Crisis Committee adatai, élhetőségi indexe alapján hozta létre, és magas, közepes és alacsony élhetőségű városok szerint osztotta be).⁴⁵ A kutatásban olyan változókat alkalmazott, mint például a közbiztonság, az élelmiszerek ára, az oktatás és a lakhatás, amelyek jelentős részben összefüggenek a populáris élhetőségi rangsorokban alkalmazott dimenziókkal. A főváros a kutatás eredményei szerint a közepes élhetőségű városok közé tartozik, olyanok társaságában, mint Varsó, London és Athén. A szomszédos országok városai közül kizárólag Kijev került vizsgálatra, és a magas élhetőségű városok között szerepelt.

Kifejezetten egyedi megközelítést és módszertant alkalmaz Barboza és szerzőtársainak tanulmánya, amely a városi élhetőséget egyszerre értékeli urbanisztikai, ökológiai és egészségügyi perspektívából;⁴⁶ a kutatás a városi zöldterületeket és az ezekhez való hozzáférés fontosságát vizsgálja európai városokban az egészség és jólét megőrzésének szempontjából. A kutatók arra törekedtek, hogy megbecsüljék a természetes környezeti területek növekedése által elkerülhetővé tehető természetes okokból származó halálozások számát. Eredményeik alapján Budapesten az egyik legmagasabb a zöldterületek hiánya miatt bekövetkező, egyébként megelőzhető halálozások aránya⁴⁷ (hasonlóan magas arány látható Athénban, Brüsszelben, Koppenhágában és Rigában, de Bécs is csak a középmezőnyben található). Varsó és Pozsony a felső harmadba tartozik, míg Prágában az egyik legalacsonyabb arány látható.

Hasonlóan érdekes megközelítést látunk abban a 2022-ben megjelent tanulmányban, ahol okosvárosok rezilienciáját és élhetőségét vizsgálták a *machine learning* perspektívájából⁴⁸ (a *machine learning* azt jelenti, hogy a gépek olyan algoritmusokat, modelleket fejlesztenek ki, amelyek képesek folyamatokat, mintázatokat felismerni az adatokból, majd ezekből tovább tudnak fejlődni, tanulni). Az okosvárosok gyakorta megjelennek az élhetőségi kutatásokban (vagy az élhetőség mint fogalom az okosváro-

⁴⁵ Sufian 1992.

⁴⁶ Barboza et al. 2021.

⁴⁷ Uo.

⁴⁸ Kutty et al. 2022.

sokra vonatkozó vizsgálatokban),⁴⁹ ebben a kutatásban pedig bevezetnek egy egyedülálló, kétlépcsős értékelési rendszert az okosvárosok élhetőségének és rezilienciájának együttes vizsgálatára.⁵⁰ A kutatásba 35 európai város került bevonásra; a reziliencia tekintetében Budapest a 21., az élhetőség rangsorolásában pedig a 22. helyen szerepelt, tehát mindkét szempontból a közepesen-gyengébben teljesítő városok közé tartozik.⁵¹

Gajdos és Hudec 2020-as publikációjában az Eurobarometer adatai alapján vizsgálták 79 európai nagyváros mintáit, majd a hasonlóságok alapján klaszterelemzéssel kategóriákba sorolták őket.⁵² A szerzők nyolc klasztert alkottak, Budapest a negyedik, azaz a középső klaszterbe került hét további várossal egyetemben (Szófia, Bukarest, Pozsony, Ankara, Antalya, Diyarbakır, Isztambul), és Miskolc is megjelenik a kutatásban. Mivel a fővárosok és adott országok egyéb városai sok esetben nem azonos klaszterbe kerültek, a kutatás alátámasztja azt a tényt, hogy a fővárosok és alacsonyabb rangú városok között sok esetben jelentős különbségek vannak nemcsak a gazdaságban, hanem az élhetőségben és az ott tapasztalható életminőségben is.⁵³ A reziliencia és az élhetőség szempontjából Pozsony és Varsó gyengébben teljesítenek, míg Prága magasabb helyezéseket ért el. Ebben a kutatásban Bécs ugyan továbbra is a magas élhetőségű kategóriába tartozik, csupán a 12. helyre került.

E kutatások azt mutatják, hogy Budapest fejlődő pályára került az élhetőség terén (a régió más városaival együtt), ugyanakkor további fejlesztések szükségesek, különösen az infrastrukturális tényezők és a zöld területek tekintetében, amely fejlesztések nemcsak az élhetőség, de a városi versenyképesség javulását is eredményezhetik. A kutatási eredmények szerint Budapesten általánosan elégedetlenebbek az emberek, mint a magasabb élhetőségű városokban, és a lemaradás részben a szolgáltatások alacsonyabb szintjének is következménye.

49 Például Chen 2023; Duque 2023; Hui et al. 2023; Lim et al. 2023, 2021.

50 Kutty et al. 2022.

51 Uo.

52 Gajdos–Hudec 2020.

53 Uo.

Élhetőség, életminőség a Közép-Európa nagyvárosaiban az Eurobarometer jelentései alapján

A populáris média népszerű témája annak boncolgatása, hogy mi Bécs titka abban, hogy évek óta a világ legélhetőbb városává válik a globális városok szintjén, több rangsorban is. E különbségeket több ízben tükrözik a fentebb már bemutatott tanulmányok is. Érdeemes újabb pillantást vetni Chen publikációjára, ahol a városi boldogságot értékelte; jól érzékelhető, hogy Budapest minden vizsgált dimenzióban jelentősen alulmarad Bécs eredményeivel szemben⁵⁴ (3. táblázat). A legkirívóbb különbséget az okos környezet dimenziójában látjuk, ahol a két város eredménye között 62,4 százalékpontos különbséget találunk; ebben a dimenzióban a szerző a szennyvízelvezetés, az újrahasznosítás, a légszennyezettség és a zöldterületek indikátorait használja. Érdekesség, hogy egy másik tanulmány, amelyben a zöldterületek és az elkerülhető halálozások számának kapcsolatát vizsgálták, ebből a szempontból nem talált jelentős különbséget a két város között, Bécs nem került a legjobb teljesítményűek közé.⁵⁵ Az is látványos ugyanakkor, hogy bár a közép-európai fővárosok általában hasonló eredményeket érnek el, némely mérésekben, dimenziókban akár Budapestnél jelentősen jobb teljesítményt is mutatnak. Ebben a fejezetben megvizsgáljuk, hogy az Eurobarometer jelentései alapján milyen tényezők alapján láthatók mély szakadékok és hasonlóságok a vizsgált városok között.

3. táblázat: A vizsgált dimenziók normalizált százalékos eredményei⁵⁶

Város	Okos élet	Okos környezet	Okos mobilitás	Okos gazdaság	Okos társadalom	Okos kormányzat	Városi boldogság
Bécs	65,9%	88,5%	69%	60,6%	72%	53,7%	91,8%
Budapest	11,7%	26,1%	32,9%	48,6%	28%	20,1%	50,8%

A szerző fordítása

⁵⁴ Chen 2023.

⁵⁵ Barboza et al. 2021.

⁵⁶ Chen 2023, 5.

Az Eurobarometer 2023-as jelentéséből⁵⁷ látható, hogy a vizsgált városok között Budapesten a legkevésbé elégedettek az életükkel (az emberek kevesebb mint 85 százaléka elégedett), Prágában pedig még Bécsnél is többen elégedettek (Pozsony és Varsó lakóinak is nagyobb hányada elégedett az életével, mint Budapesté). Az európai városokban általánosan a lakosság 80 százaléka gondolja úgy, hogy a városa jó lakóhely kisgyermekes családoknak is; Budapesten ennél kevesebben értenek ezzel egyet, míg Pozsonyban, Prágában és Varsóban, illetve Bécsben is átlag felettiek az eredmények. Az emberekbe vetett bizalmat és a biztonságérzetet vizsgálva a városok gyakorlatilag azonos klaszterbe kerültek, így ebből a szempontból megfigyelhető a posztszocialista városi mintázat.

Prága bizonyos szempontokban jelentősen fejlődött a 2019 és 2023 közötti időszakban; az Eurobarometer által vizsgált városok között itt a legmagasabb azok aránya, akik elégedettek a városukkal, és akik szerint a városban könnyű jól fizető állást találni; ebben a mátrixban Bécsset is megelőzi. A vizsgált közép-európai fővárosokban és Bécsben is közös ugyanakkor, hogy átlag alatti azon válaszadók aránya, akik szerint könnyű megfizethető lakhatást találni a városban (az arány a vizsgált városokban 20 százalék körül mozog). A tömegközlekedést használók arányát vizsgálva Budapest, Varsó, Pozsony és Prága is a legmagasabb eredményű városok közé került (minden esetben a lakosok több mint 50 százaléka napi szinten használ tömegközlekedést), ami jól alátámasztja a helyi közlekedési rendszerek kiépítettségét európai kitekintésben is. Ugyanez azonban nem jellemző a mikromobilitási módokat vizsgálva: mind a kerékpározás, mind a gyaloglás szempontjából az európai átlagnál kevesebben élnek ezekkel a közlekedési módokkal.

Az Eurobarometer adatait vizsgálva látható, hogy egyes élhetőségi, életminőségi szempontokban Budapest is jól teljesít, ugyanakkor mára Bécs mellett Prága is jelentősen fejlettebb. A lakosok leginkább negatív véleménye a lakhatási költségekben (amelyek a NUMBEO adatai szerint is magasak) és a társadalmi bizalom kérdésében mutatkozik meg.

Budapesten készült esettanulmányok

Az első módszertani kategória a Budapestről készült, esettanulmány jellegű kutatások. Az esettanulmányok igen jelentős szakmai bázist jelentenek a városfejlesztési szakmában, hiszen ezek segítenek megérteni egy adott város működését, problémáit, az elméleti megoldásokat pedig megvizsgálhatjuk a gyakorlatban is. Az esettanulmány jelleg itt egyben azt is jelenti, hogy a város élhetőségét önmagában, nem pedig más városokhoz képest értelmezik. Jelenleg négy, a fővárost esettanulmányként vizsgáló nemzetközi publikáció elérhető, 2012-ben, 2017-ben 2019-ben és 2021-ben jelentek meg, és ez is mutatja, hogy a nemzetközileg is elismert fővárosi élhetőségi kutatások napjainkban is még gyerekcipőben járnak.

Az esettanulmányok négy meglehetősen különböző szempontból vizsgálják a főváros élhetőségét: az egyik az épített örökségek védelmét és kreatív megőrzését,⁵⁸ a második a lakótelepeket helyezi fókuszba,⁵⁹ a harmadik a sétálhatóságon, gyalogos hálózatokon keresztül számszerűsíti a fővárosi életminőséget,⁶⁰ a negyedik pedig budapesti projekteket vizsgál környezetbarát szempontokon keresztül az élhetőség tükrében.⁶¹ A két, épületekkel foglalkozó kutatás közös jellemzője, hogy a vizsgálat tárgyait – azaz a lakótelepeket (panelházakat) és a műemlékeket – nemcsak önmagukban, hanem a környezetükkel együtt, azok kontextusában vizsgálták.⁶² Metro-Roland tanulmánya felhívja a figyelmet arra, hogy mennyire fontos a régi, egyes esetekben kihasználatlan épületek újjáélesztése, mivel ezek vibráló, dinamikus részét képezhetik az élő városi, urbánus környezetnek, így a városi szövet fontos részeivé válhatnak, mielőtt műemlékké, egyszerű látványossággá manifestálódnának.⁶³ Balla és szerzőtársainak tanulmánya rávilágít, hogy a lakótelepek hogyan szolgálják egy város élhetőségét (például a jelen lévő szolgáltatásokkal, a biztonságossággal, a vegyes használatú területekkel), amelyek fejlesztése kulcsfontosságú feladat lenne, eddig azonban kevés nagyobb volumenű, makroszintű lakótelep-fejlesztés valósult meg, pedig az olyan

58 Metro-Roland 2012.

59 Balla et al. 2017.

60 Oroczo et al. 2019.

61 Buzási et al. 2021.

62 Metro-Roland 2012; Balla et al. 2017.

63 Metro-Roland 2012.

nagyobb beruházások, mint például a közlekedésfejlesztések, elengedhetetlenek lennének a hátrányos helyzetű lakótelepek helyzetének javítása érdekében.⁶⁴

A fentebb bemutatott esettanulmányokkal szemben Orozco és szerzőtársainak vizsgálata nem az épületekben, hanem a város sétálhatóságában keresi az élhetőség kulcsát.⁶⁵ A tanulmány egyik legfontosabb állítása, hogy a mobilitási lehetőségek, ezen belül is a sétálhatóság, azaz a gyalogos infrastruktúra kiépítettsége adja gerincét a városi szociális életnek. A szerzők Budapest példáján vezetik be az általuk fejlesztett életminőség-indexet; az életminőség számszerűsítésére a szolgáltatások, a környezet és a biztonság dimenzióit alkalmazzák. Eredményeik szerint Budapesten az élhetőség, életminőség szorosan kötődik az ingatlanárhoz, ráadásul erősen centralizált, ami a jövőben az egyenlőtlenségek növekedéséhez vezethet; a hosszabb utazási idő csökkentheti a szegregátumokban élők esélyeit a társadalmi mobilitásra, ezzel együtt pedig a jobb életminőség elérésének esélyét is.

Buzási és szerzőtársainak budapesti esettanulmánya jelentősen különbözik a fentebb bemutatott publikációktól; ők a klímaváltozásra adott válaszokat vizsgálták az élhetőség kontextusában, mégpedig oly módon, hogy saját módszertannal elemezték budapesti projektek mitigációs, adaptációs és szemléletformálási teljesítményét.⁶⁶ A szerzők számos szakértői ajánlást is megfogalmaztak a projektek tervezését, implementációját és fenntartását illetően, például javasolják a Kopaszi-gát erősebb integrációját a tömegközlekedésbe.

Záró gondolatok

A tanulmányban áttekintettük, hogy Budapest az elmúlt évtizedekben hogyan jelent meg a nemzetközi tudományos publikációkban és hogyan szerepel az élhetőségi rangsorokban. Általánosan elmondható, hogy a városok élhetőségének kutatása az utóbbi években egyre népszerűbbé válik, ugyanakkor még gyerekcipőben jár; egyelőre nem létezik egy általánosan elfogadott definíció, amely úgy írná le a fogalmat, hogy az interdisz-

64 Balla et al. 2017.

65 Orozco et al. 2019.

66 Buzási et al. 2021.

ciplinárisan értelmezhető legyen – az élhetőségi rangsorok dimenziói és indikátorai alapján leginkább azokat a városokat nevezhetjük élhetőnek, ahol elérhetőek a magas színvonalú szociális és kulturális szolgáltatások, a jó minőségű lakhatás, megfizethető, szennyezése alacsony, és lakóinak megfelelő mennyiségű és minőségű zöldterülethez van hozzáférése. Továbbra is kérdés, hogy az élhetőséget szubjektív vagy objektív szempontból érdemesebb mérni; számos kutatásban ezek kombinációját alkalmazzák. A népszerű élhetőségi rangsorok (például Mercer, NUMBEO) összehasonlítási módszertana sok esetben nem releváns, mivel a városi attribútumok alapján egymástól jelentősen különböző városokat vetnek össze.

Meglehetősen alacsony azon élhetőségi vizsgálatok száma, ahol városok értékelése történik, és esettanulmányokat is csak elszigetelten találunk, általában egy-egy adott városra fókuszálva, s ez alól Budapest sem kivétel. Általános hiányosság, hogy az összehasonlító kutatások nem keresnek magyarázatokat a feltárt jelenségekre, nem keresik meg a választ, hogy egyes városok miért teljesítenek jobban, s mások gyengébben; ezekre szüksége lenne a városfejlesztési szakmának, hogy a tervezésbe integrálhassa a javaslatokat. Szintén egyfajta kutatási hiányosság, hogy a vizsgált tanulmányokban nem jelennek meg kvalitatív módszerek, pedig szakértői interjúkkal, akár fókuszcsoportokkal is kiegészíthetők lennének a kvantitatív kutatások eredményei, azoknak mélyebb megértését, a háttérben húzódó trendek megismerését segítenék. Az itt tárgyalt összehasonlító vizsgálatok csak kis része végzett primer kutatást, általában szekunder adatforrásokkal dolgoztak. Ezek alapján Budapest a globális vagy európai szinteken nem teljesít kiugróan – sőt, egyes kutatások szerint meglehetősen alacsony az élhetősége –, és a két vizsgált vállalati élhetőségi rangsorban is nagyon különböző eredményeket ért el (a Mercer legutóbbi rangsorában globálisan a 76. helyen szerepel, de az EIU aktuális rangsorában a legélhetőbb kelet-európai főváros). Prágával, Varsóval, Pozsonnyal általában hasonló eredményeket ér el, amely bizonyítja a városok karakterisztikáiban fellelhető hasonlóságokat, ugyanakkor e városok számos dimenzióban megelőzik Budapestet – ilyen például a tömegközlekedés hálózata, az ingázás ideje és a zöldterületek aránya.

A vizsgált publikációk kevésbé adnak magyarázatot a következő kérdésekre: hazánk fővárosának élhetőségét mely tényezők, fejlesztéspolitikai irányok alakíthatják? Vajon mely területeken lenne szükség sürgős beavatkozásra az élhetőség javításának érdekében, és melyek azok, amelyek

hosszú távú, akár több évtizedre nyúló stratégiákat követelnek? Szükséges-e egyáltalán, hogy a világ leggazdagabb országaival hasonlítsuk össze Budapest élhetőségét, vagy elegendő lenne azokra szorítkozni, amelyek hasonló fejlődési pályát járnak be? E kérdések várhatóan hazai kutatók válaszait követelik majd, ugyanis a Budapest (és más magyar városok) élhetőségét vizsgáló kutatásokból a hazai szakirodalomban is hiány van. E tanulmány egyik legfontosabb tanulsága ezért éppen az, hogy további olyan vizsgálatokra van szükség, ahol primer kutatást végeznek vegyes (kvantitatív és kvalitatív) kutatómódszertannal. Ezek után a szakértők megtehetik azokat a szakpolitikai javaslatokat, amelyek Budapest élhetőségének hosszú távú fejlődését eredményezhetik.

Irodalom

- Ahmed, N. O. – El-Halafawy, A. M. – Amin, A. M. 2019: A Critical Review of Urban Liveability. *European Journal of Sustainable Development*, 8(1), 165–182. <https://doi.org/10.14207/ejsd.2019.v8n1p165>
- Balla, R. – Benkő, M. – Durosaiye, I. O. 2017: Mass Housing Estate Location In Relation To Its Liveability: Budapest Case Study. *Conference Paper, Architecture MPS*, University of Derby, 6, 22–23.
- Barboza, E. P. – Cirach, M. – Khomenko, S. – Jungman, T. – Mueller, N. – Barrera-Gómez, J. – Rojas-Rueda, D. – Kondo, M. – Nieuwenhuijsen, M. 2021: Green space and mortality in European cities: A health impact assessment study. *The Lancet Planetary Health*, 5(10), 718–730. [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(21\)00229-1](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(21)00229-1)
- Blikk: <https://www.blikk.hu/aktualis/belfold/budapest-szuletesnap-elheto-varos/3gtjzbr>
- Burton, M. 2014: Quality of place. In *Encyclopedia of quality of life and Well-Being research*, 53125314. Berlin, Springer, 5312–5314.
- Chen, C.-W. 2023: Can smart cities bring happiness to promote sustainable development? Contexts and clues of subjective well-being and urban livability. *Developments in the Built Environment*, 13, 100108. <https://doi.org/10.1016/j.dibe.2022.100108>
- Csébi, M. 2018: Az életminőség egyenlőtlenségei az Európai Unióban. *Közép-Európai Közlemények*, 11(3), 9–17.
- Duque, J. 2023: The IoT to Smart Cities – A design science research approach. *Procedia Computer Science*, 219, 279–285. <https://doi.org/10.1016/j.procs.2023.01.291>
- Eurobarometer 2023: *Report on the quality of life in European cities, 2023*. Luxembourg, Publications Office of the European Union.
- Gajdoš, J. – Hudec, O. 2020: European Cities: What Matters for Subjective Well-Being? *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, 15(4), 5–20.
- Global Power City Index 2023: Summary. https://mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2023_summary.pdf
- Hui, C. X. – Dan, G. – Alamri, S. – Toghraie, D. 2023: Greening smart cities: An investigation of the integration of urban natural resources and smart city technologies for promoting

- environmental sustainability. *Sustainable Cities and Society*, 99, 104985. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2023.104985>
- Irigoyen, C. O. 2017: The Livable City Model. *Vezetéstudomány – Budapest Management Review*, 48(11), 41–52. <https://doi.org/10.14267/VEZTUD.2017.11.05>
- Kaklauskas, A. – Zavadskas, E. K. – Radzeviciene, A. – Ubarte, I. – Podvezko, A. – Podvezko, V. – Kuzminske, A. – Banaitis, A. – Binkyte, A. – Bucinskas, V. 2018: Quality of city life multiple criteria analysis. *Cities*, 72, 82–93. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.08.002>
- Kashef, M. 2016: Urban livability across disciplinary and professional boundaries. *Frontiers of Architectural Research*, 5(2), 239–253. <https://doi.org/10.1016/j.foar.2016.03.003>
- Komlósi, É. – Páger, B. 2016: Agglomerációs externáliák és versenyképesség. In Erdős, K. – Komlósi, É. (szerk.) *Tanítványaimban élek tovább. Emlékkötet Buday-Sántha Attila tiszteletére*. Pécs, PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola, 225–243.
- Kovács-Győri, A. – Cabrera-Barona, P. – Resch, B. – Mehaffy, M. – Blaschke, T. 2019: Assessing and Representing Livability through the Analysis of Residential Preference. *Sustainability*, 11(18), Article 18. <https://doi.org/10.3390/su11184934>
- Kutty, A. A. – Wakjira, T. G. – Kucukvar, M. – Abdella, G. M. – Onat, N. C. 2022: Urban resilience and livability performance of European smart cities: A novel machine learning approach. *Journal of Cleaner Production*, 378, 134203. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2022.134203>
- Liao, P. 2009: Parallels Between Objective Indicators and Subjective Perceptions of Quality of Life: A Study of Metropolitan and County Areas in Taiwan. *Social Indicators Research*, 91(1), 99–114. <https://doi.org/10.1007/s11205-008-9327-3>
- Lim, T. K. – Rajabifard, A. – Khoo, V. – Sabri, S. – Chen, Y. 2021: Chapter 3 – The smart city in Singapore: How environmental and geospatial innovation lead to urban livability and environmental sustainability. In Kim, H. M. – Sabri, S. – Kent, A. (szerk.) *Smart Cities for Technological and Social Innovation*. Academic Press, Cambridge, 29–49. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-818886-6.00003-4>
- Lim, Y. – Edelenbos, J. – Gianoli, A. 2023: What is the impact of smart city development? Empirical evidence from a Smart City Impact Index. *Urban Governance*. <https://doi.org/10.1016/j.ugj.2023.11.003>
- Mercer 2020: *Quality of Living City Ranking*. <https://mobilityexchange.mercer.com/insights/quality-of-living-rankings>
- Metro-Roland, M. 2012: Architexturality: An Argument in Favor of Creative Preservation of the Urban Built Environment. *Material Culture*, 44(2), 21–42.
- Morris, E. A. 2023: Are „desirable” cities really so desirable? City characteristics and subjective well-being in the U.S. Wellbeing. *Space and Society*, 4, 100135. <https://doi.org/10.1016/j.wss.2023.100135>
- Natera Orozco, L. G. – Deritei, D. – Vancso, A. – Vasarhelyi, O. 2020: Quantifying Life Quality as Walkability on Urban Networks: The Case of Budapest. In Cherifi, H. – Gaito, S. – Mendes, J. F. – Moro, E. – Rocha, L. M. (szerk.) *Complex Networks and Their Applications*. VIII. 905–918. Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-36683-4_72
- Niedzielski, M. A. – Malecki, E. J. 2012: Making Tracks: Rail Networks in World Cities. *Annals of the Association of American Geographers*, 102(6), 1409–1431.
- NUMBEO: <https://www.numbeo.com/quality-of-life/>
- Okulicz-Kozaryn, A. 2013: City Life: Rankings (Livability) Versus Perceptions (Satisfaction). *Social Indicators Research*, 110(2), 433–451.
- Okulicz-Kozaryn, A. – Valente, R. R. 2019: Livability and Subjective Well-Being Across European Cities. *Applied Research in Quality of Life*, 14(1), 197–220. <https://doi.org/10.1007/s11482-017-9587-7>

- Owusu, A. B. – Mensah, C. A. – Mensimah Fynn, I. E. – Kwang, C. – Arthur, I. K. – Adu-Boahen, K. 2023: Indicator-based assessment of the liveability of communities in the Accra Metropolitan Area, Ghana: A transdisciplinary approach. *Social Sciences & Humanities Open*, 8(1), 100702. <https://doi.org/10.1016/j.ssaho.2023.100702>
- Pacione, M. 1990: Urban Liveability: A review. *Urban Geography*. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.2747/0272-3638.11.1.1>
- Sassen, S. 2009: Cities in Today's Global Age. *The SAIS Review of International Affairs*, 29(1), 3–34.
- Sufian, A. J. M. 1993: A Multivariate Analysis of the Determinants of Urban Quality of Life in the World's Largest Metropolitan Areas. *Urban Studies*, 30(8), 1319–1329.
- Teveli-Horváth, D. 2023: *A főutcamenedzsment mint városrevitalizációs eszköz lehetőségei Magyarországon*. Doktori (PhD-) értekezés, Budapesti Corvinus Egyetem Nemzetközi Kapcsolatok és Politikatudományi Doktori Iskola. <https://doi.org/10.14267/phd.2023031>
- The Economist Intelligence Unit 2021: *The Global Liveability Index 2021. How the Covid-19 pandemic affected liveability worldwide*.
- The Economist Intelligence Unit 2022: *The Global Liveability Index 2022. Recovery and hardship*.
- Veenhoven, R. 2010: Life is Getting Better: Societal Evolution and Fit with Human Nature. *Social Indicators Research*, 97(1), 105–122.
- Vijayakumar, V. – Sangeetha, S. P. 2021: Urban form as a critical factor in the Quality of Life indicators – A review. *Materials Today: Proceedings*, 37, 877–879. <https://doi.org/10.1016/j.matpr.2020.06.043>
- Wirth, von T. – Grêt-Regamey, A. – Stauffacher, M. 2015: Mediating Effects Between Objective and Subjective Indicators of Urban Quality of Life: Testing Specific Models for Safety and Access. *Social Indicators Research*, 122(1), 189–210. <https://doi.org/10.1007/s11205-014-0682-y>