

# Középvárosi társadalmak

Egy új, innovatív városfejlesztési  
modell megalapozása

Szerkesztette:

**Szirmai Viktória**



SOPRONI EGYETEM KIADÓ

SOPRON, 2020



A 21. század gyorsuló világában egyszerre vágyunk a pezsgő nagyvárosi létre és a csendes, megnyugvást nyújtó természetes környezetre. A csökkentett sebesség, az emberlépték, a kis- és középvárosokban érhető még tetten nyomokban. A pénzvilág és ipari fejlődés csomópontjaitól távolabb léteznek egy olyan város és életforma, amely lassabban növekszik, komótosan, megfontoltan fejlődik. Mérete és szerkezete folyamatosan változik, társadalmi és kulturális mintázata átalakul. A társadalmi átrendeződés, a krízishelyzetek nem csak szerepváltoztatásra, hanem új funkciók felvállalására is kényszerítik a településeket. A város szétterül és birokba veszi az őt körülölelő teret. Dinamikus és kooperatív együtt fejlődés vagy hierarchikus és lassuló egymásra épülés képzelhető el. Az új szerkezetek fenntarthatósága, az innováció-vezérelt erőltetett növekedés, újra és újra felveti az élıhetőség kérdését is. A Soproni Egyetem kutatócsoportja és a városkutatás magyarországi legkiválóbb kutatója, Szirmai Viktória professzor asszony kitartó és következetes vezetésével, esettanulmányokon keresztül mutatja be a magyar középvárosok egy szeletének 21. századi evolúcióját. Sopron, Eger, Békéscsaba és Kaposvár más-más geopolitikai helyzetben keresi az előretörés lehetőségeit. Eltérő a demográfiai struktúrájuk, eltérő a gazdasági környezetük, eltérő a városhálózatban betöltött szerepük és jelentőségük, ugyanakkor útkeresésük hasonlatos. A kötet szerzői az olvasó számára mélységi betekintést nyújtanak a középvárosok történeti fejlődésébe és a jövőbeni fejlesztési lehetőségeibe egyaránt, új modellt alkotnak, új utakat keresnek maguk is. A regionális tudomány ismét gazdagabb lett egy nagyszerű elemző kötettel, melyhez szıvből gratulálok.

*Fábián Attila*

# Középvárosi társadalmak

Egy új, innovatív városfejlesztési modell megalapozása

Szerzők:

Bertalan Laura, Fábián Attila, Ferencz Zoltán, Hegedüs Judit,  
Jankó Ferenc, Schuchmann Júlia, Szirmai Viktória, Tóth Balázs István

Szerkesztette:

**Szirmai Viktória**



**SOPRONI EGYETEM KIADÓ**

Sopron, 2020

Soproni Egyetem, Lámfalussy Sándor  
Közgazdaságtudományi Kar  
Nemzetközi és Regionális Gazdaságtani Intézet

Szerkesztette: Szirmai Viktória  
Kutatásvezető: Szirmai Viktória

ISBN 978-963-334-367-8 (nyomtatott)  
ISBN 978-963-334-368-5 (elektronikus)  
DOI 10.35511/978-963-334-368-5

A kötet az EFOP-3.6.2-16-2017-00007 azonosítójú, „Az intelligens, fenntartható és inkluzív társadalom fejlesztésének aspektusai: társadalmi, technológiai, innovációs hálózatok a foglalkoztatásban és a digitális gazdaságban” című projekt keretében készült. A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap és Magyarország költségvetése társfinanszírozásában valósul meg.

Jelen kiadvány a jogtulajdonos írásos engedélye nélkül sem részben, sem egészben nem másolható, sem elektronikus, sem mechanikus eljárással, ideértve a fénymásolást, számítógépes rögzítést vagy adatbankban való felhasználást is.

© Soproni Egyetem Kiadó  
9400 Sopron, Bajcsy-Zsilinszky u. 4.  
Felelős kiadó: Prof. Dr. Fábíán Attila  
Soproni Egyetem általános rektorhelyettese  
Minden jog fenntartva

Nyomdai kivitelezés: Pátria Nyomda Zrt.  
Felelős vezető: Orgován Katalin vezérigazgató

Példányszám: 500

# Tartalom

## ELŐSZÓ

Előszó egy középvárosi kutatáshoz . . . . .8

## BEVEZETÉS

Középvárosi társadalmi problémák –  
innovációk – fenntarthatóság . . . . .14

## I. VÁROSFEJLESZTÉSI PROBLÉMÁK ELMÉLETI

### MEGALAPOZÁSA

A városfejlesztés történeti innovatív modelljei . . . . .36

Társadalmi innovációk a városi problémák kezelésében . . . . .49

A kompakt várostól a terjeszkedő városig . . . . .61

A rugalmas város . . . . .74

## II. A MAGYAR KÖZÉPVÁROSOK

A magyar középvárosok demográfiai és gazdasági  
sajátosságai (2009–2018) . . . . .86

Határ menti fejlődési utak: Sopron . . . . .103

Kaposvár egy „zöldvárosi” példa . . . . .131

Egy „élhető” középváros – Eger . . . . .158

Városfejlesztés Békéscsabán . . . . .190

## III. ÖSSZEGZÉS

A középvárosok jövőbeni fejlesztését megalapozó új innovatív  
modell kidolgozását támogató főbb szempontok . . . . .212

Felhasznált irodalmak . . . . .219

Függelék – Az empirikus kutatás módszertani összefüggései . . . . .239

Ábrák és táblázatok jegyzéke . . . . .243

A kötet szerzői . . . . .246



# Előszó

## Előszó egy középvárosi kutatáshoz

A magyar városhálózat egyik jelentős formájával, a magyar középvárosokkal kapcsolatos kutatásunk főbb eredményeit, azok kelet- és közép-európai összefüggéseit adjuk közre ebben a kötetben. A témaválasztásunkat több tényező is indokolta: egyrészt az, hogy a középvárosok képviselik a legnagyobb arányt a magyar városhálózatban, s hogy jelentős az ott élő népesség aránya, a kelet- és közép-európai, illetve az európai térségben tapasztaltaknak is megfelelően. Másrészt az is indokolja, hogy ma még viszonylag kevésbé feltárt városi társadalmi formáról van szó. Az objektív tényyszerűségek helyett sokkal inkább elhamarkodott ítéletekkel, vagy éppen előítéletekkel találkozhat az interneten keresgélő érdeklődő olvasó, ezért gyakran, nemcsak nekik, hanem a szakembereknek sem könnyű eldönteni, hogy a következő állítások közül melyik igaz: vajon tényleg zsugorodnak a középvárosaink, vagyis folyamatosan veszítenek a népességükből, vagy éppen újjáélednek, környezetileg, társadalmilag és gazdaságilag is fenntartható, a globális világban is versenyképes településekké válnak.

S bár nekünk sem célunk egyértelmű válaszokat adni, nem is lehetett volna, a magyar középvárosokat általában bemutató elemzéshez ugyanis differenciáltabb, átfogóbb, többféle módszerre támaszkodó vizsgálatokra lenne szükség. Ez a kutatás egy sokkal szerényebb törekvést vállalt fel: ún. „pilot study” akar lenni. Ez a fajta megoldási forma arra szolgál, hogy néhány lényeges, tudományosan igazolt folyamat kiderüljön, és hogy az eredmények felkeltsék az érdeklődést a középvárosok, de elsősorban a magyar, bár részben az európai középvárosok jelenségei iránt. A kötet célja, hogy jelezze a középvárosok a nagyvárosoktól eltérő sajátosságát, egymástól is differenciálódó olyan helyi társadalmak, amelyek lényeges szerepeket vállalnak térségükben.

A „Társadalmi innovációk fenntarthatóságának vizsgálata városi terekben” című projekt<sup>1</sup>, illetve az annak keretében megvalósított kutatás kiemelten fontos törekvése a magyar középvárosi társadalmi problémák feltárása, azok kezelésére létrejött érdekstruktúrált társadalmi innovációs modellek empirikus alapú bemutatása, azok fenntarthatóságának vizsgálata.

A kutatás fontos törekvései közé tartozott a magyar középvárosokra jellemző fejlődési folyamatok fő trendjeit is bemutatni, azokat a kelet- és a közép-európai urbanizációs jelenségekkel fő trendjeit bemutatni. A nagyvárosi illetve a középvárosi sajátosságok összehasonlítása is cél volt. Ezt a feladatot, a kötet szerkesztőjeként én vállaltam, a „Középvárosi társadalmi problémák – innovációk – fenntarthatóság” című bevezető keretében.

---

<sup>1</sup> A projekt azonosítószám: EFOP-3.6.2-16-2017-00007.



A társadalmi innovációkkal összefüggő tematika vizsgálata különösen lényeges volt, ezért a helyi szintű problémák kezelését biztosító különböző megoldási vagy enyhítési módok, azok érdek meghatározottságai mellett néhány lényeges történeti innovatív modell bemutatására is törekedtünk. Továbbá annak feltárására is, hogy ezek a történeti innovatív megoldási módok hatnak-e, illetve hathatnak-e az általunk vizsgált városokban alkalmazott mai társadalmi illetve várospolitikai eszközökre.

A kötet a városfejlesztési problémák elméleti megalapozásából indul ki. Ennek érdekében sorra vettük a városfejlesztés innovatív történeti modelljeit (Jankó Ferenc), majd a társadalmi innovációk alakulását a városi problémák kezelésében (Bertalan Laura). Ezt követően néhány lényeges, részben történeti, részben mai középvárosi jelenséget, illetve formát elemeztünk, így a kompakt, illetve a terjeszkedő várost (Schuchmann Júlia) valamint a rugalmas várost (Hegedüs Judit).

Az elméleti részeket követik az empirikus vizsgálat eredményei. A mélyinterjúkra és a négy városra reprezentatív mintára alapozott empirikus kutatásra<sup>2</sup>, vagyis a lakossági adatfelvételre, de a személyes interjúkra szintén négy regionálisan differenciált helyzetben lévő magyar középváros, mégpedig Sopron, Kaposvár, Eger és Békéscsaba esetében került sor, ahol a térbeli társadalmi problémák feltárása mellett a megoldásokra létrejött innovatív eszközöket, főként várospolitikai modelleket is elemeztük.

Az esettanulmányokat Tóth Balázs István a magyar középvárosok demográfiai és gazdasági sajátosságairól készített statisztikai vizsgálatra alapozott tanulmánya vezeti be. Ezt kíséri Bertalan Laura „Határ menti fejlődési utak: Sopron” címmel készített írása, majd sorra olvashatjuk Hegedüs Judit „Kaposvár egy »zöldvárosi« példa”, Schuchmann Júlia „Egy »élhető« középváros Eger”, illetve Jankó Ferenc „Városfejlesztés Békéscsabán: elmaradottság, érdekérvényesítés, mentalitás” című munkáit.

A soproni projekt feladata volt az is, hogy a kutatási tények alapján javaslatokat dolgozzon ki egy olyan új, egyszermind fenntartható társadalmi innovációs modell kialakítására, amely a jövőbeni városfejlesztési utak kialakításakor hasznos segítség lehet a városok legkülönbözőbb formái részére. Ez a javasolt modell a városi társadalmak közös érdekeire, a társadalmi szereplők részvételére, kooperációjára, a társadalmi kirekesztéssel szemben a társadalmi befogadás szempontjaira épül. A modell megfogalmazására az összegzésben teszünk kísérletet Fábíán Attilával közösen.

A kötet szerkezete követi a fentebb elmondottakat, amelyeket a Felhasznált irodalmak jegyzéke, illetve a Függelék rész zárja be, ahol Ferenc Zoltán, Hegedüs Judit és Schuchmann Júlia röviden összegzik a kutatás módszertani hátterét. Az ábrák, a táblák jegyzéke, végül a kötet kidolgozásában résztvevő szerzők bemutatása zárja a sort.

---

2 Módszertani leírást lásd a Függelékben.

Ami még az előszóból hátravan, az a köszönetnyilvánítás. Sok mindenkinek tartozunk köszönettel azért, hogy elkészült a tanulmánykötet. Mindenekelőtt a EFOP-3.6.2-16-2017-00007 azonosítószámú, „Az intelligens, fenntartható és inkluzív társadalom fejlesztésének aspektusai: társadalmi, technológiai, innovációs hálózatok a foglalkoztatásban és a digitális gazdaságban” című projektnek. Itt külön köszönet illeti Ferenczi Judit Jankát, aki a projekt menedzsereként nekünk sokat segített. A konzorcium vezető intézményének, a Szegedi Tudományegyetemnek és a projekt szakmai vezetőjének, Homoki-Nagy Máriának szintén köszönettel tartozunk. Külön köszönet illeti a Soproni Egyetem Lámfalussy Sándor Közgazdaságtudományi Kart a projekt megvalósításában nyújtott támogatásért. A Soproni Egyetem részéről, Fábíán Attilának, a részprojekt szakmai vezetőjének, az egyetem rektorhelyettesének személy szerint külön is hálával tartozom, mert megbízott bennem és felkért a kutatás vezetésére.

A kutatásban résztvevőknek, illetve a tanulmányok készítőinek nagyon köszönöm az elkötelezett kutatómunkát, az aktív részvételt. Hegedüs Juditnak hálás vagyok az irodalomjegyzék rendbetételéért, Schuchmann Júliának az ábra és a táblajegyzék elkészítésért. A barátságukat is köszönöm Bazsóné Bertalan Laurának, Fábíán Attilának, Hegedüs Juditnak, Jankó Ferencnek, Schuchmann Júliának, valamint Tóth Balázs Istvánnak a szöveg hibáinak javítását, a korrektúrát. Ő intézetvezetőként is támogatta a munkánkat.

Ferencz Zoltán részvételét az empirikus kutatás megvalósításában köszönöm. A terepmunkák szervezésének megalapozásában, tanácsokkal álltak mellettünk Kaposvár esetében: Kerekes Sándornak, és Pintér Attilának, Eger esetében: Szlávik Jánosnak, Békéscsaba esetében: Timár Juditnak és Mihály Melindának tartozunk köszönettel. A nyomdai munkálatokat, a könyv szép külsejét a Pátria Nyomda Zrt.-nek, a kötet kiadását a Soproni Egyetem Kiadójának köszönjük. Végül, de nem utolsó sorban a négy város lakóinak köszönjük, hogy hajlandóan voltak a szabadidejüket feláldozni és a mélyinterjúk, illetve a kérdőíves interjúk során elmondani a véleményüket. Nélkülük, ez a kutatás nem jött volna létre, amelyet abban a reményben készítettük, hogy sokaknak válhat hasznára mindez, amit itt leírtunk.

Sopron-Budapest, 2020. augusztus 18.

*Szirmai Viktória*  
*A kutatás vezetője, a kötet szerkesztője*





# Bevezetés

## Középvárosi társadalmi problémák – innovációk – fenntarthatóság

A városok történelmi jelentőségéhez kétség sem férhet, mindig is a városok voltak a társadalmi, gazdasági, politikai élet központjai, irányítói, a felhalmozott tudás teremtői, a kulturális fejlődés bázisai. Ez a modern városokra különösképpen igaz: a mai városok, de kiváltképp a nagyvárosok stratégiai szerepeket töltenek be a gazdasági, társadalmi előrehaladásban (Sassen, 2010). A városokban, a nagyvárosokban koncentrálnak a modernizációs folyamatok, a globális gazdaság működési feltételei, az innovációs potenciál, a történetileg felhalmozott tudás eredményei, a kulturális örökség, az építészeti alkotások, a jól-létet és a kényelmet biztosító szolgáltatások, a legmodernebb infrastruktúrák. De itt találni a fentieket elsősorban létrehozó és használó városi társadalmi csoportokat, az iskolázott, a képzett középosztályt, a gazdasági, a politikai, a kulturális elit számottevő részét. De itt élnek a globális gazdaság működéséhez kötődő, vagy abból éppen kirekesztett alacsonyabb társadalmi státusú rétegek is. A modern kormányzás kollektív aktorai, azok, akik hozzájárulnak a társadalmi, közösségi integráció megteremtéséhez, a különböző érdekek összehangolása, a kompromisszumok létrehozatala révén, szintén itt helyezkednek el (Le Galés, 2002).

A nagyvárosokban politikai szerepek is jelen vannak, amit az is mutat, hogy a nagyvárosok nemcsak a társadalmak vezető politikai egyben véleményformáló elit csoportjait koncentrálnak, hanem a mindenkori hatalmi intézményeket is. A politikai szerepeiket az is erősíti, hogy a városi, a nagyvárosi terek más településekhez képest inkább lehetőséget teremtenek a társadalmi, politikai mozgalmaknak, utcai tüntetéseknek, a civil aktivitás megnyilvánulásainak, és azok hatásainak. A városok társadalmi szerkezete révén az ott megnyilvánuló követelések, kisebbségi csoport érdekek (talán) könnyebben jutnak el a döntéshozókhoz.

A nagyvárosi jellemzőket adó folyamatok mögött alapvetően a globalizáció, a globális gazdaság világméretűvé válása, azok a mozgások találhatók, amelyek során a termelés, az értékesítés és a fogyasztás világméretben szerveződik. Ezekben a mozgásokban, főként a fejlett centrum országok nagyvállalatai leányvállalatokat hoznak létre vagy vásárolnak fel külföldön (a periférikus, a fél-periférikus országokban). Mégpedig a globalizációs hatások területi kiterjesztése céljából, valamint a profit maximalizálása érdekében a termékek előállítását, értékesítését nem egy országon belül,

hanem világméretekben szervezik (Friedmann, 1986; Mollenkopf–Castells, 1991, Sassen, 1991; Taylor, 2004).

A jelzett jelenségek erős koncentrációs és regionalizációs folyamatokkal járnak: a globális gazdasági versenyben ugyanis döntő a földrajzi elhelyezkedés. A különböző iparágak versenyelőnyei a földrajzi helyzetből erednek. A globális tőke és annak intézményei elsősorban nagyvárosi, világvárosi környezetben működőképeseek. Ezt az is mutatja, hogy 1960 óta a világgazdaság területi elhelyezkedésében földrajzi koncentráció zajlik: az irányító funkciók, a szolgáltató szektor, a szakképzett munkaerő, a multinacionális vállalatok pénzügyi központjai, de a Global 500<sup>3</sup> központjai is a nagyvárosokban találhatóak. A globális városok jelentőségét, új hatalmi helyzetét az is mutatja, hogy ezek a városok gyakorta maguk mögé utasítják a nemzeti kormányokat, sajátos nemzetek feletti rendszereket hoznak létre. Ma ezek az új növekedési pólusok, a gazdasági fejlődés csomópontjai, parancsnoki helyei.

### *A városok és az innovációk*

A városoknak kiemelkedő a szerepük az innovációban is. A Forbes magazin szerint az innovációt éppen a városi kultúra, az ott élő képzett (az amerikai geográfus Richárd Florida fogalmával) egyre növekvő számú kreatív osztály tagjai, azok együttműködése hajtja. Az innovációhoz nem csupán okos emberekre, hanem sokféleségre, sokféle tudású és eltérő aktivitású emberre is szükség van. Olyanokra, akik különbözőek, és akik különböző dolgokat csinálnak, és akik közösen fontos új ötleteket hoznak létre az ún. élénk, vibráló városokban. Ezzel is támogatva a városok versenyképességét (Sattel, 2013).

A városlakók sokféleségéhez a zárt, kompakt városokkal szemben a nyitottabb, befogadóbb városokra van szükség, olyanokra, amelyek kedvező feltételeket nyújtanak a kívülről jövőeknek, „az idegenek beáramlásának”. S ez arra ösztönzi ezeket a városokat, hogy a művészetek, a kreativitás és az innováció központjává váljanak (Vranken, 2013). A városok sokféleségének további hozadéka, hogy fellazítja az etnikai homogenitást: különböző társadalmi helyzetben lévő embercsoportoknak adja meg a találkozást, az értékek és a különböző kultúrák cseréjének, a közös alkotásnak az elvi lehetőségét.

Az európai, közte a magyar városok jövője, erőteljesebb versenyképessége érdekében feltétlenül szükséges az innovációs folyamatok fejlesztése, ennek keretében a történeti innovatív modellek<sup>4</sup> korrekciós felhasználása, de alapvetően új típusú, társadalmi alapú megközelítések kialakítása szerint. Ez utóbbira azért van szükség, mert a nemzetközi tudományos

3 *A Fortune Global 500, más néven Global 500, a bevétel alapján mérve világszerte az első 500 legfontosabb vállalat. A listát a Fortune magazin évente állítja össze és teszi közzé.*  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Fortune\\_500](https://en.wikipedia.org/wiki/Fortune_500)

4 *Lásd erről bővebben Jankó Ferenc vonatkozó tanulmányát.*

gondolkodásban már hosszú ideje léteznek különböző innovációs modellek, elméleti koncepciók a városi társadalmi feszültségek kezelésére: ezek azonban többnyire nem bizonyultak sikeresnek.

Egy részük azért, mert utópikus koncepciókat fogalmaztak meg: ezek a koncepciók sokszor a valóságos társadalmi igényektől és lehetőségektől, sőt a reális folyamatoktól is távol estek. Bár több közülük előre meglátott lehetséges jövőbeni térbeli folyamatokat, azoknak a kezelését előlegezte meg. (Ilyen volt például Howard kertvárosa, amely a későbbi szuburbanizáció kedvezőtlen hatásainak enyhítésére is képes innovatív modellként fogható fel). Ezeknek az utópikus koncepcióknak az is felróható, bár ez nem mindig jogos, hogy csak szűk szakmacsoportok (építészek, urbanisták, szociológusok) felfogását és érdekeit képviselték. Más részük azért működött diszfunkcionálisan, mert többnyire felülről létrejövő, központi (állami vagy helyi hatalmi) beavatkozásokról, többnyire társadalmi egyeztetés nélkül létrejött különböző városfejlesztési és várospolitikai innovációs modellekről volt szó. Jóllehet számos olyan kezdeményezés is van, amelyeket a különböző (többnyire nemzetközi) alternatív mozgalmak hoztak létre: ilyen a fenntartható város, az ököváros, a klímabarát város, lassú város, rugalmas város, smart city, living lab, deliberative democracy, közösségi kertmozgalom, vállalati társadalmi felelősségvállalás, helyi start up menedzsment, sharing economy, kék gazdaság szempontrendszerai.<sup>5</sup>

Ezek a koncepciók is csak részben mondhatóak sikeresnek, mivel közülük számos szintén nem épít az érintett városi társadalmak viszonyaira: azok szempontjai, érdekvizonyai többnyire kívül is rekednek a javasolt elképzelésekből. Az innovatív modellek között sok a túlzottan gazdasági irányultságú: a gazdasági érdekek, a profit növelésének a prioritására épülő. S bár a gazdasági törekvések meghatározott társadalmi szempontok kielégítésére is képesek, ezek a szempontok azonban alapvetően a munka világhoz kapcsolódnak, és főként csak bizonyos társadalmi csoportérdekeknek kedveznek. A globális, főként gazdasági hatások még inkább ezeket az összefüggéseket, érdekszerkezeteket erősítik. A mai nagyvárosok, globális városok gazdasági viszonyainak innovatív megoldásaira vállalkozó, nagyberuházásokat, fejlesztéseket támogató modellek társadalmi háttere, érdekstrukturáltsága erősen megosztott, társadalmi bázisa differenciált.

A történeti innovatív modellek közül számos azért nem lehet sikeres, mert még az 1970-es évek, 1980-as évek jóléti államainak a viszonyait, azt a fejlettségi állapotot fejezik ki, amikor a települések önkormányzatai még elvárták az állami gondoskodást (amikor még meg is voltak a szükséges állami források). Amikor a helyi, a városi önállóságok még nem voltak elég erősek ahhoz, hogy nagyobb beleszólást kérjenek a városfejlesztési ügyekbe, közte a civil társadalmak akkori gyengesége, de a helyi forráshiányok okán is. Mára ez a helyzet gyökeresen megváltozott, részben a jóléti államok egész Európá-

<sup>5</sup> *Lásd erről később, részletesen Bertalan Laura vonatkozó tanulmányát.*



ban legyengültek, részben a helyi közösségek, önkormányzatok megerősödtek (Nyugat-Európában inkább, Kelet- és Közép-Európában kevésbé), a polgárság, a középosztály fejlettsége, új fogyasztási igényei szerinti eltérésekben is. Ezek a viszonyok pedig új modelleket igényelnek.

A lehetséges sikereket az is akadályozza, hogy számos, korábbi és mai innovatív modell is túlzottan technika jellegű, a technika fejlődésére építő beavatkozásokból építkeznek. A tények szerint azonban nem minden társadalom, nem minden város, és főként nem minden társadalmi csoport felkészült az új megoldások befogadására, akár a szükséges tudás, akár a technikai berendezések drága volta vagy éppen a fejlesztés források egyenlőtlen területi elosztásai miatt. Mivel vannak olyan elképzelések, amelyek alapvetően csak bizonyos technikai, szakmai csoportok (például informatikusok, város, és ingatlan fejlesztők) érdekeit, meghatározott tudást képviselők igényeit fejezik ki. Ezek az igények pedig nem mindig kapcsolódnak a városi társadalmak széles csoportjai, a különböző társadalmi helyzetű rétegek, demográfiai csoportok elvárásaihoz, technika iránti nyitottságához, és főként a technikai eszközök megszerzéséhez szükséges fogyasztási igényekhez és forrásokhoz.

Külön gondot jelent az is, hogy a nemzetközileg kidolgozott innovációs városfejlesztő modellek eltérő urbanizációs szakaszok viszonyából építhetnek: ezek a szakaszok differenciáltan, különböző időperiódusokban játszódnak le a nyugat-európai és a kelet-európai, illetve a közép-európai városfejlődési modellek eseteiben. Az urbanizáció különböző szakaszai a fejlett (nyugat-európai) centrum országokból indultak ki, és késleltetett urbanizáció okán csak később jelentek meg a kelet- és közép-európai országokban. Bár tudjuk, hogy a nyugati városfejlődési modellek hatásai hosszú távon itt is érvényesülnek, mivel a keleti, és közte a magyar városi fejlődés része a globális urbanizációnak (Enyedi, 2012). Mindazonáltal nyilvánvaló, hogy a különböző szakaszok, különböző társadalmi problémákkal járnak, azok pedig eltérő megoldásokat feltételeznek. Azt is meg kell említeni, hogy a kelet- és a közép-európai városfejlődés sajátosságait erőteljesen befolyásolja az ún. „szocialista urbanizáció” (Szelényi, 1996), annak még érvényes hatásai. Ezt mutatja az is, hogy a poszt-szocialista országokban, közte Magyarországon is a globális urbanizáció több szakasza egy időben érvényesül: ez speciális problémákkal, a nagy folyamatok egyidejűségéből következő kumulatív jelenségekkel jár, ami pedig igen speciális megoldásokat feltételez.

Emellett le kell szögezni, hogy legújabbban már vannak más típusú, komplexebb innovatív megközelítések is. Ezek közül két különösen jelentőset kell kiemelni: az egyik a társadalmi fenntarthatóság gondolatát hirdető, de egyéb társadalmi (szegénységi) problémák kezelését is célzó Brundtland Report (1988), a másik a Stiglitz jelentés (2009) elméleti modellje. Ezek jelentőségét az adja, hogy már nem, vagy nem kizárólag a gazdasági

növekedésre, hanem társadalmi és környezeti fenntarthatósági problémákra koncentrálnak. A Stiglitz jelentés pedig egyenesen a társadalmi jól-lét fogalmából indul ki, és abba helyezi bele három egyenrangú pillérként, a gazdaságot, a környezetet és a társadalmat.

### *A városok iránti tudományos figyelem*

A nagyvárosok iránti társadalmi, gazdasági, közpolitikai, illetve tudományos figyelem sokkal erősebb, mint a kisebb városok felé irányuló érdeklődés. Ezt az is igazolni látszik, hogy hosszú időn keresztül sokkal több könyv és tanulmány jelent meg, több volt az egyetemi program, a tudományos konferencia a nagyvárosi, mint a kisebb városi témákban. Ezek a munkák többnyire a nagyvárosok nagyobb jelentősége mellett érveltek. S ez a globalizáció, a globalizált urbanizáció, illetve a globális gazdaság világszintű terjedése idején részben érthető volt, hiszen ahogy láttuk, a globális városok, a nemzetközi nagyvárosok, illetve a nagyvárosok kiemelkedő szerepeket töltenek a világ nagy folyamataiban.

A nagyvárosok világszintű megjelenése azonban differenciált, jelenlétük eltérő a különböző nagytérségek, illetve az egyes országok esetében. A tények szerint a jövőben az európai nagyvárosi népességnövekedés le fog lassulni: a világszintű urbanizációs ráták alakulása szerint a városi lakosság növekedése döntő részben a fejlődő világban, főként Afrikában történik. Ez az urbanizáció azonban, főként a mozdatórugóiban eltér az európai városfejlődéstől, itt a beköltözést a vidéki szegénység, a vidékről történő menekülés, és nem a gazdaság dinamikája, az ipari, a technikai fejlődés mobilizálja (Czirják–Gere, 2017).

Talán emiatt is, ma már egyre több tanulmány foglalkozik a kisebb városok problémáival. Sőt ezek a munkák méltatlannak tartják a nagyvárosok, világvárosok iránti szinte kizárólagos figyelmet, azt, hogy háttérbe szorított a kisebb (vagyis a 100 ezer fő alatti) városok iránti tudományos érdeklődés (Cohen, 2004; Servillo et al., 2017).

Magyarországon az utóbbi években, átmenetileg ugyan, de itt is erősödött a hazai kutatók kisebb városok iránti érdeklődése: számos jó, figyelemreméltó kutatási eredmény is született. Véleményem szerint azonban sem a nagyobb, sem pedig a kisebb városok, másképp fogalmazva általában a várostematika iránti figyelem nem elegendő. Sőt, mintha az utóbbi néhány évben még csökkenne is, nemcsak a városi témák, hanem a regionális témák iránti érdeklődés is. Ennek oka lehet a városi és térségi témák, azok főként társadalmi összefüggéseinek az egyetemi oktatásban megnyilvánuló kidolgozatlansága, gyengesége. A helyi és a térségi önkormányzatok is gyakorta érdektelenek a jelzett témák iránt, mégpedig a központi hatalommal szembeni kisebb érdekérvényesítő erejük, az őket sújtó forráshiány, az állam

részéről érvényesülő helyi forráselvonások következtében. Mivel ezek miatt nincs pénzük arra (és nemcsak nekik, hanem a helyi, térségi cégeknek sem), hogy feltárják a helyi, illetve a térségi társadalmi sajátosságokat, egyenlőtlenségeket, társadalmi problémákat. Hiszen a forráshiány miatt úgysem tudnák azokat orvosolni. A központi forráselosztási gyakorlat okán nem is érdekük a helyi szintű kutatások megvalósítása. Ehhez az is hozzátartozik, hogy az utóbbi néhány évben általában is meggyengült tudományos élet, növekedtek a tudomány és a politika közötti szakadékok is. A politikai rendszer egyre zártabb, és elfordul a valóságos folyamatok feltárásától, és a különböző politikai rendszeren kívüli, azt elvileg alakítani képes érdekek integrálásától. A jelzett kedvezőtlen folyamatra az a tény is hatással van, hogy a magyar tudományos élet, a nyugat-európai tudományos lobbik ereje, a keleti, vagyis a poszt-szocialista országokhoz képest jóval erősebb jelenléte, annak jobb érdekérvényesítése miatt kevésbé tud betörni a nagy nemzetközi pályázatok közé, pedig ahol jellemzőek a regionális, illetve város témákkal összefüggő kiírások (lásd az ESPON, a H2020 témajavaslatait). Ez is hátráltatja a terület kutatások fejlődését.

A szakirodalom szerint a nagyobb és a kisebb városok eltérő társadalmi szerepei és az irántuk érzett eltérő figyelem közötti különbségek nyilvánvalóan összefüggenek. Ezt az összefüggést az is adhatja, hogy a nagyvárosok jelentősebb funkciói a kisebb városok rovására jöttek létre (Kovács–Rácz, 2017). S ezzel több okból is egyet kell értenem. A világgazdaságot működtető különböző erőforrások, közte a humán erőforrások is az igényektől többnyire elmaradnak, illetve az azokhoz való hozzájárás lehetősége erősen társadalmi, főként hatalmi csoportérdekekhez kötött. Tudjuk, hogy a vagyon, a gazdagság és a világgazdaságot mozgató érdekcsoportok a globális illetve, a világvárosokban koncentrálnak. Ezért ezeknek a csoportoknak az érdekvizonyai a nagyvárosokhoz, annak működéséhez kapcsolódnak. Mindezek miatt a különböző erőforrások is többnyire a nagyobb városokban jelennek meg.

A globális gazdaság nagyvárosi koncentrációi tőkét és emberi erőforrást is elszívó hatásokkal is járnak. Az elszívó hatások miatt a kisebb városokba kevesebb innovációs potenciál, illetve közlekedési infrastruktúra érkezik, kisebbek a különböző hálózatokhoz való kapcsolódási lehetőségeik is. A munkahelyek nagyobb térségi koncentrációi a fiatal, magasan kvalifikált munkaerő elvándorlását is okozzák. Mindezek a kis- és középvárosok, azok térségeinek periferizációjával is együtt járnak.

A gazdaságot, illetve a társadalmakat dinamizálni képes különböző források egyenlőtlen megosztásán sem az állami, sem a piaci elosztási mechanizmusok nem tudnak érdemben változtatni: a településtípusok, illetve a várostípusok között, makro- illetve mikro-regionális helyzetük szerinti eltérésekben egyre élesebbek a gazdasági és a térségi-társadalmi egyenlőtlenségek.

A metropolisz térségek erőforrásokat koncentrááló ereje, az abból is adódó elszívó hatások, illetve az erőforrások egyenlőtlen eloszlásai, nemcsak a nagyvárosok előnyös, a kisebb városok hátrányos helyzetét okozzák, hanem a kisebb városok nagyobb városoktól való függéseit, kiszolgáltatottságait is eredményezik. Ez a függés dimenzió lényeges a mai kisebb városok társadalmi és gazdasági problémáinak az értelmezésekor.

Miközben vannak a függőségek ellen szóló szempontok is. Az ESPON elemzése szerint például ezek a függések Kelet- és Közép-Európában ott nem tapasztalhatóak, ahol kisebb a nagyvárosok sűrűsége, mint Európa többi részén, ahol a kis- és középvárosok fontos szerepet játszanak. Jelentős klaszterei találhatóak elsősorban Délkelet-Németországban, Nyugat-Lengyelországban, Dél-Szlovákiában és Magyarországon. Ezek a városok ún. „alvóvárosokká” vagy „állomás-városokká” alakulnak, amelyek bizonyos földrajzi és intézményi feltételek, erős helyi identitástudat vagy proaktív stratégiák megléte esetén, a nagyobb városokkal történő funkcionális kapcsolatok kialakítása által képesek ellenállni a nagyváros dominanciájának (ESPON, 2013). Ezért is lenne célszerű – állami illetve hatósági eszközökkel – támogatni a nagyobb és a kisebb városok közötti, ma még többnyire hiányzó különböző irányú, kölcsönös kooperációt, igazságosabb elosztási politikával kezelni a térségi konfliktusokat.

### *Kiseb városok társadalmi jelentősége*

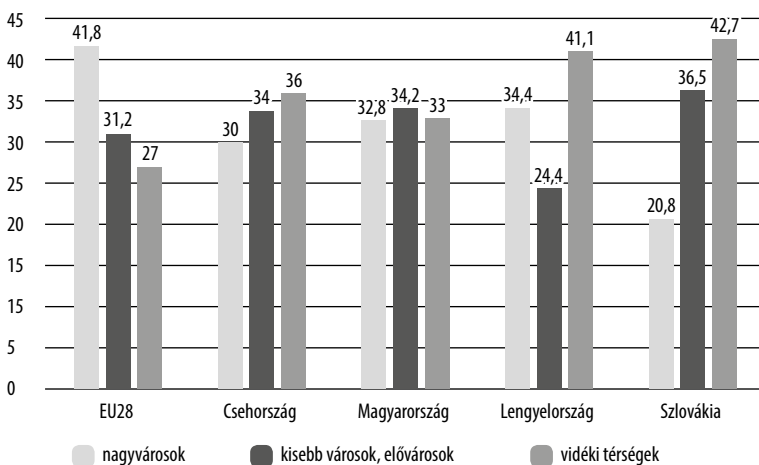
Az Európai Unió tagországai, egészen 2011-ig eltérő városdefiníciókat használtak. Ekkor bevezették az urbanizáció foka szerinti megkülönböztetést, a népességeloszlás alapján. Eszerint vannak a nagyvárosok (cities), illetve városok és elővárosok (towns and suburbs) és vidéki térségek (rural areas). A városi területek kategórián (urban areas) belül értelmezik a nagyobb városokat (cities), valamint a városokat és elővárosokat (towns and suburbs) (Urban Europe, 2016). A kelet-közép-európai szakirodalom a 100–500 ezer fős városokat tekintik nagyvárosoknak. Európai léptékben a félmillió alatti magyar „nagyvárosok” csak középvárosnak számítanak (Jenei, 2007, 18.). Az Európai Unió 28 tagállamát nézve csak a városok fele tartozik a nagyvárosok közé: ezek a fél millió feletti városok. Az adatok szerint az európai városok főként közepes méretűek: 250 ezer és félmillió közötti a népességük. Csak néhány milliós nagyváros található itt. Világszerte összesen 79 darab 5 millió főnél népesebb város (metropolisz) létezik, amiből 4 található Európában.

Az Európai Unió országaiban jelentős a kisebb városokban élő népesség aránya. Az ESPON 2013-as adatai szerint az Európai Unióban a népesség 47%-a nagyobb városokban, 24%-a kis és közepes méretű városokban, 19% pedig a kis városokban élt (ESPON, 2013).

Az alábbi Eurostat ábra 2018-as adataiból már némi változás látszik: az Európai Unióban 2013-hoz képest a népesség valamivel kisebb arányban, 41,8%-ban élt nagyvárosi környezetben, 31,2% a kisebb városok, illetve 27% a vidéki térségek népessége. A kelet-és közép-európai térségben, közte a V4 országokban az összevető adatok szignifikáns eltéréseket jeleznek: a nagyvárosi adatok minden esetben alacsonyabbak az Európai Unió átlagához képest, a lengyel esetet kivéve a középvárosi adatok mindenhol magasabbak, ahogy a vidéki térségekben élők adatai is.

A főbb trendek is eltérőek: a cseheknél és a szlovákoknál teljesen fordított a trend, mint amit az Európai Unió esetében látni, itt a nagyvárosok a legkevésbé jellemzőek, míg a vidéki térségek a leginkább tipikus településformák. A magyar adatoknál a középvárosi forma a legjellemzőbb (ennek fontosságára Tóth Balázs István elemzése is rámutat), a másik két típus arányai között alig van különbség. A lengyel adat sajátos, mivel itt a középvárosi formák kevésbé lényegesek, szemben a jelentős nagyságrendet mutató vidéki térségekkel.

1. ábra: A nagyvárosokban, kisebb városokban, elővárosokban és vidéki térségekben élők aránya, az EU 28 tagország, és a viseigrádi országokban (%), 2018



Forrás: Eurostat, Urban audit 2018

A kisebb méretű városok számos sajátosságban eltérnek a nagyvárosoktól, mégpedig az ipari szektor részesedése nagyobb, míg a szolgáltató szektoré kisebb a foglalkoztatásban. A nagyvárosokkal összehasonlítva jelentősen alacsonyabb a munkahelyek aránya a magán- és közszolgáltatásokban. Magasabb a gazdasági aktivitási ráta is. A kisebb városokban jelentősen alacsonyabb a kiskereskedelmi szektorban foglalkoztatottak aránya, mint a nagyvárosokban. Kisebb azoknak az aránya is, akik helyben élnek és ott is dolgoznak, mint ugyanazon régiók és országok nagyobb városaiban.

A másodlagos otthonok vagy nyaralók nagyobb arányban vannak jelen a kisebb városokban. A kis- és középvárosiak népessége általában idősebb. A munkaképes korú diplomások középvárosi aránya alacsonyabb a nagyvárosokban jelen lévő felsőfokon képzettek képest. (ESPON, 2013).

Ezek a várostípusok komoly szerepeket játszanak saját lakosaik, illetve az őket körülvevő vidéki térségek lakosságának a jól-létében és megélhetésében. A kisebb városok, többnyire középvárosok egyben térségi központok is: a köz- és magán szolgáltatásokat is biztosítják a város és környéke részére, hozzájárulnak a helyi és regionális ismeretek előállításához, az innovációk terjedéséhez, és a helyi és a térségi élethez szükséges infrastruktúra biztosításához. Továbbá, a helyi, illetve a regionális gazdaság szervezésében, működésében is jelentős részt vállalnak (Cities of tomorrow Challenges, visions, ways forward, 2011, 4.p, Bolton-Hildreth, 2013).

Mindezek alapján tehát nem szabad alábecsülni a kisebb városok társadalmi és egyéb jelentőségét. A tények szerint növekszik a társadalmi vonzerjük is. Bár számos különböző méretű, közte középváros is veszít a népességéből (az európai városok 20%-a esetében volt tapasztalható a zsugorodás jelensége 1990 és 2010 között), 883 város a közelmúltban zsugorodott, állítják Wolffék (Wolff–Wiechmann, 2018). Vannak olyan nyugat-európai országok, ahol a középvárosi népesség növekedése tapasztalható, mivel a nagyvárosi polgári középosztály számos tagja költözik ki a kisebb városokba, választja azt ottani nyugodt, egyben természetközelibb életformát, ha nem is feltétlenül véglegesen, de időszakos jelleggel, második otthonként. A jövőben talán a fenntartható városfejlődés egyik formáját is nyújthatják.

A 21. századi COVID-19 vírus járvány feltehetően erősítheti ezt a folyamatot, mivel a járvány kirobbanásakor, de a második hullám esetében szintén a nagyvárosi környezetben<sup>6</sup> jóval nagyobbak voltak a fertőzöttségi adatok, mint a kisebb településeken (Szirmai, 2020).

### *A kelet- és közép-európai városszerkezeti sajátosságokat meghatározó tényezők*

A V4-ek, illetve a kelet- és közép-európai térség városszerkezeti sajátosságainak értelmezéshez a térség városfejlődésének a történeti sajátosságaiból kell kiindulni. A kelet- és közép-európai térség országainak mind a 19. mind a 20. századi történelmére jellemző volt a különböző nagyhatalmaknak való kiszolgáltatottság, a nyugati típusú autonóm városi fejlődés hiánya, a Nyugat-Európához képest történetileg is periférikus gazdasági, társadalmi helyzet. Ez adja a vizsgált térségi fejlődés egyik leglényegesebb sajátosságát, az ún. megkésett urbanizációt (Weclawowicz, 1992). Ebben a nagy régióban csak a 19. században kezdődött az iparosítás, az

<sup>6</sup> A turisztikai helyek, vízpartok, tengerpartok, idősothonok is erősen érintettek voltak.

urbanizáció, miközben a nyugat-európai modellben már a 18. század végén tapasztalhatóak voltak a modern urbanizációs jelenségek, az iparosítás, az extenzív ipari fejlődés mozgatta gyors városnövekedés, a vidékiek elvándorlása, a népesség nagyvárosi koncentrációi.

Lényeges különbség, hogy a kelet- és a közép-európai társadalmak (főként a lengyel és a magyar társadalom) hosszú ideig megőrizték a rurális jellegüket: 1950-ben a falusi népesség aránya Lengyelországban 70%, Magyarországon 60%, míg a cseh esetben ez az arány 50% volt. A cseh társadalom jóval urbanizáltabb volt (Enyedi, 1992; Weclawowicz, 1992). Ennek történeti gyökereit az igen kedvező közlekedés-földrajzi pozíciója (Horváth, 2015), valamint a fejlett ipara adta (Probáld, 2000, 464.). Miközben általános jellemző volt, hogy a városhálózatok csak lazán kapcsolódtak össze, a városcentrumok és a környékek fejlődési dinamikái eltérőek és egyenlőtlenek, a városokat környező települések pedig sokszor falusiasak, alacsony népsűrűségűek voltak. A nagyvárosok csupán sziget-szerűen emelkedtek ki a környezetükből (Enyedi, 1992).

A nyugati formákra jellemző modern városi polgárság is hiányzott a keleti modellekből. A 18. illetve a 19. századi polgárosodás folyamatát más források táplálták: feudális és a polgári eredetű struktúra elemek, inkább felülről, mint alulról szerveződés, az államok (az adott esetben a Habsburg Birodalom) által irányított modernizáció jellemezte.

További lényeges meghatározó tényezők, a második világháborút követően kiépült kommunista, illetve államszocialista rendszerek viszonyai, amelyek erőteljes eltéréseket okoztak a kétféle modell között. Ezeket a rendszereket a központosított, egypártrendszerekre alapozott hatalmi berendezkedés, a redistributív, vagyis a pénzügyi erőforrások elvonására és újraelosztására épülő társadalmi irányítás mechanizmusai, továbbá a területi, közte a városi (egyben a vállalati) önállóság hiánya, a helyi hatóságok központi függései és gazdasági, pénzügyi kiszolgáltatottságai jellemezték. A korabeli társadalmi, politikai, hatalmi rendszer mechanizmusai részben késleltették a nyugati modellekben már érvényesülő globális urbanizációs folyamatok kibontakozását, részben pedig új irányokat okoztak.

A kommunista politikai hatalmak többnyire visszafogták a nyugati modellekre érvényes nagyvárosok fejlődését dinamizáló városrobbanást. A mezőgazdaság és a falusi lét viszonyok visszafejlesztése, elhanyagolása, de az erőltetett nehéziparosítás (többnyire annak ideológiai) érdekei miatt a vidéki népesség tömegesen költözött a városokba, az 1950-es években főként az ipari tengelyek, a közép- vagy kisméretűnek számító ipari városokba (közte az ún. szocialista újvárosokba).

Az állami érdekek által meghatározott város- és lakásépítési politikák, az állami tulajdon dominanciája, a privát tulajdon elenyésző jelenléte miatt a szuburbanizáció erősen késleltetett volt, a városok szinte mindegyik típusában a lakosságot (annak főként privilegizált rétegeit) a városok

külső övezeteiben épített új lakótelepekre költöztették. Ez a folyamat az 1980-as évek során megváltozott. A lakóhelyi szuburbanizáció megindult, később kiteljesedett a lakásprivatizációk, valamint a magán ingatlanpiac szerveződése, a lakótelepi létformát elutasító népesség egyéni, kertés családi házak iránti új igényeinek, a már megvalósítható lakóhelyi törekvéseinek, a városkörnyék fejlődésének is köszönve.

Az 1989-es, 1990-es rendszerváltó évek egy nagyon megtépzott, számos nehézséggel sújtott kelet- és közép-európai térséget találtak. S ebben alig volt különbség a négy kelet- és közép-európai ország között, hiszen 1992–1993 között a gazdasági teljesítményeik, és ebben a GDP arányai körülbelül 20%-kal csökkentek: a lengyel visszaesés ennél valamivel kisebb, 15% volt. (Ehrlich et al. 1994, 15).

Mégis ebben az időszakban jelentek meg azok a folyamatok, amelyek a kétféle városfejlődési modell között az évek során egyre több hasonlóságot hoztak. Ezek között nagyon lényeges volt a piaci társadalom kiépülését támogató feltételek bevezetése, a piacgazdaság kiépülése, a magántőke, valamint a magántulajdon megjelenése, az állami szerepek visszaszorulása. A városi gazdaságok modernizációja, az intenzív fejlődés felgyorsítása, a modern iparágak, a szolgáltató (főként az üzleti) szektor fejlődése, az ipari ágazatok dominanciájának az enyhülése szintén lényeges meghatározó erők voltak.

A külföldi működő tőke megjelenése központi jelentőséggel bírt a városi gazdaságok újrastrukturálódásában, megerősödésben, a privatizációban, a városi (és a nemzeti) piaci stratégiák szerveződésében. A vizsgált négy ország között jelentős különbségek voltak a megjelent külföldi működő tőke arányaiban. Az adatok szerint 1993 és 2009 között a legtöbb külföldi működő tőke Magyarországra érkezett: a vizsgált kelet- és közép-európai térségbe érkező tőke 42,99%-a. Ezt követte Lengyelország 32,38%-kal, majd Csehország 17,63%-kal, illetve Szlovákia, 7%-kal (Jaksa, 2011).<sup>7</sup>

A külföldi működő tőkék területi elhelyezkedése nagyon egyenlőtlenül alakult: a nemzetközi multinacionális cégek, a külföldi befektetők a telephelyek választásakor, a tőkék elhelyezésekor a már fejlett térségeket, a nagyobb városokat, főként a fővárosokat előnyben részesítették, s ez hozzájárult a történetileg meglévő területi polarizációk, a nagyvárosi előnyök és a kisebb városok, valamint a vidéki térségek közötti hátrányok nemcsak újratermelődéséhez, hanem megerősödéséhez is.

Mindazonáltal a városfejlődési modellbeli hasonlóságok kialakulását, az európai trendek kelet- és közép-európai érvényesülését jelzik a városi

<sup>7</sup> Ezek az arányok az évek során változtak, az egyes országok helye is sok esetben módosult, az összehasonlítás módszerei is eltérőek voltak. Példa erre az 1999-es év, amikor a külföldi működő tőke (GDP %-ában mért értékben) a legnagyobb arányban, 40,2%-ban Magyarországon volt jelen, Csehországban ez az arány 32,1% volt, ezt követte a lengyel 17,1%, végül a szlovák 14,3% ([http://geogr.elte.hu/PHD\\_konferencia\\_ELTE\\_2002/doktori\\_konferencia\\_anyagai\\_2002/turygabor.pdf](http://geogr.elte.hu/PHD_konferencia_ELTE_2002/doktori_konferencia_anyagai_2002/turygabor.pdf)).



népesség, a gazdasági aktivitás, és a globális tőke nagyvárosi térségekben történő koncentrációi<sup>8</sup> (Illés, 2002, 74). Ebben az országok méretei szerint ugyan különbségek vannak, például a nagyobb és a kisebb országok között. Ezzel együtt az európai trendek szerinti fejlődést mutatja, hogy a kelet-közép-európai országok magasan urbanizáltak,<sup>9</sup> a városi népesség arányai 58–74% között mozognak, és ez megfelel Európa 74%-os urbanizációs szintjének.

Az urbanizációs átlagértékek mögött jelentős területi különbségek is találhatóak, az egyes országok termelési sajátosságai, a demográfiai trendek, az országok méretei, a főbb vándorlási irányok szerint is. Horváth Gyula munkájából jól látni ezeket a differenciáltságokat: a leginkább urbanizált Magyarország, ahol az urbanizációs ráta<sup>10</sup> 69,6%, ezt követi a cseh adat, amely 69,4%, majd a lengyel 60,6%-os urbanizációs ráta. A szlovák adat alacsonyabb, csupán 54,2% (Horváth, 2015).

A város szerkezeti jellemzőkre a városok jogi definiálása és a városi cím adományozása terén létrejött politikák is hatással voltak. A V4 országok között a városá nyilvánítási gyakorlat Magyarország esetében volt a leginkább jellemző, itt falvak soksága kapott városi rangot. Az urban sprawl, vagyis a városi terjeszkedés folyamata is magyarázattal szolgál. Kovács Zoltán szerint „1990 után a népesség vándorlásának fő iránya hazánkban már nem a falvakból a városokba mutatott, hanem a városokból az őket körülvevő falvakba, kisvárosokba, majd 2000 után olyan távolabbi térségekbe (pl. Dunakanyar, Balaton-felvidék), amelyek korábban kimaradtak a tömeges urbanizáció folyamatából” (Kovács, 2016). Mindezek eredményeként csökkent a fővárosok és nagyvárosok közötti eltérő népesedési túlsúly, egyben megerősödött a kisvárosi állomány.

Hozzá kell még tenni, hogy a nagyobb és a kisebb városok egy-egy országon, nagytérségen belüli arányai nem kizárólagosak, történetileg változóak, geopolitikai beavatkozásoktól éppúgy függenek, mint a népességszám alakulásától, a demográfiai trendektől, a globális gazdasági integráció szintjeitől is. A történeti, geopolitikai okokra Magyarország esetében példa lehet a trianoni békeszerződés, amelynek hatására Magyarországtól elcsatolták számos, többnyire akkor közép méretű<sup>11</sup> városát.

---

8 *A kelet-közép-európai nagyvárosok európai léptékben azonban inkább csak középvárosnak tekinthetők (Jeney 2002).*

9 *A teljesség kedvéért hozzá kell tenni, hogy a város lakó népesség legnagyobb arányai ma a fejlődő világban találhatóak.*

10 *Urbanizációs ráta százalékban kifejezett érték, amely a város lakók arányát mutatja a teljes népességben belül.*

11 *Ezek a városok ma már nagyméretűeknek számítanak, de a trianoni szerződés idején még inkább középvárosi vagy éppen kis méretűek voltak. Temesváron 1920-ban 80 ezer, Aradon 63 ezer, Kassán 53 ezer, Trencsénben csupán néhány ezer fő lakott.*

Összegezve tehát, a V4-ek, illetve a kelet- és közép-európai térség városszerkezeti sajátosságait, az Európai Unió városszerkezeti jellemzőitől való főbb eltéréseket, a nagyvárosok kisebb, a középvárosok nagyobb súlyát részben történeti okok, a megkésett urbanizáció hatásai, illetve a nyugati modellhez képest jóval később kibontakozó globális gazdasági következmények, a csupán az 1990-es években startoló külföldi tőkebefektetések nagyvárost preferáló, kisebb városokat elhanyagoló koncentrációi magyarázzák.

### *A magyar középvárosok szerepei*

A négy magyar városról, vagyis Sopronról, Kaposvárról, Egerről és Békéscsabáról készült esettanulmányok egyértelműen igazolták, hogy a magyar középvárosok európai társaikhoz hasonlóképpen fontos szerepeket játszanak lakóik életében. Bertalan Laura az osztrák határ menti középvárosról, Sopronról készített tanulmányából meg lehet ismerni a város turisztikai, kereskedelmi és kulturális szerepeit, tradicionális iskolavárosi funkcióját. De az új típusú, globalizációs eredetű hatásokat is megtudhatjuk, az osztrák határ menti városnak a szomszédos osztrák térségtől való gazdasági társadalmi, munkaerő-piaci függésrendszerét is, az abból adódó kiszolgáltatottságot is láthatjuk, jóllehet ez egyben a város mai létalapját is biztosítja, a népességszám növekedését is adja. Kiderül, hogy egyes szakirodalmi hipotézisektől, más európai középvárosi példáktól eltérően a város népességszáma nem csökken, bár különböző hullámokban alakult, de 2000-es évektől újra nagyobb lendületet vett. S ez a soproni jellegből fakadt: az osztrák, illetve a magyar közös határ menti helyzetből, de abból is, hogy történetileg mindkét térség szerves egységet alkotva, Ausztria része volt, tehát a megmaradt közös kulturális gyökerek szerepét is érdemes megemlíteni. De a szintén ebből is eredő nyitott, befogadó vonásait is érdemes kiemelni a városnak, ahogy az ország különböző tájaira, de a határon túli magyarok területekre is kisugárzó munkaerő vonzó hatásait is fel kell sorolni. Érzésem szerint Sopron város az osztrák, magyar határ menti térségek összekapcsolódásával nemcsak új munkaerőt vonzó központot alkotott, és teremtett új, dinamikus gazdasági erőteret, hanem színes helyi társadalmat is létrehozott. Bár ezzel a helyiek nem mindig értenek egyet, a magyar, közte a soproni társadalom sokszor előítéletes gondolkodása miatt, de a „kint” és az otthon dolgozók között feszülő bérkülönbségek következtében sem. A két térség gazdasági és egyéb együttműködése hosszú távon azonban pozitív hatásokat, talán toleranciát is ígér, a másféleség elfogadását, a valóban befogadó város reményét. Erre szükség is lenne, mivel a magyar középvárosok számos problémáit, például a soproniak egy része által képviselt inkább zárt,

egy másik része által létrehozott nyitott város dilemmát is kezelhetné, a demográfiai gondokat, az öregedés feszültségeit enyhítené, a munkaerőhiányt oldaná, s növelné a kreativitást is. A jól-létet is erősíthetné, bár ma még azok, akik az osztrák oldalon dolgoznak, akik átjárnak a határon, nagyobb jól-létet birtokolnak, mint az otthon maradottak, mint a többiek, mint akik ebből a lehetőségből kimaradtak. A két nagy csoport között még erős a jövedelmi egyenlőtlenség, de ez az új „munkaerő-központ”, illetve ez az új gazdasági tér nagy potenciált jelent a jövőre nézve azzal, hogy a modern világban, a globális gazdaságban is érvényesülni képes új munkakultúrát is közvetít a csak „helyiek” és az „odajárók” között.

A többi vizsgált város is fontos térségi szerepeket tölt be: ahogy Sopron, úgy a másik három vizsgált település is megyei jogú város. Hegedüs Judit tanulmányából látni, hogy Kaposvár idegenforgalmi, turisztikai, kulturális centrum, egyetemi város, amely „zöld” város is akar lenni, a várospolitikai tervek, és különböző helyi zöld programok szintjén mindenképpen, de kérdés, hogy meg vannak-e az ahhoz szükséges helyi gazdasági és társadalmi feltételek, közte a környezeti ügyek iránt elkötelezett társadalmi támogatottság? A zöld értékek kaposvári terjedését vélhetőleg akadályozhatja, hogy a város népessége csökken, sok az idős ember (Békéscsaba után itt élnek a legnagyobb arányban az idősebb korcsoportok). A zöld értékek iránt elkötelezett, képzett polgár középosztálybeliek aránya is alacsony (a diplomások és az érettségizettek aránya a minta átlagához, de az egi adatokhoz képest különösképpen alacsonyabb). A zöld ügyek iránt általában legfogékonyabb legfiatalabb korcsoport aránya szintén alacsonyabb, a többi városhoz, illetve a minta átlaghoz képest is. Ebben a városban a legmagasabb (36%) azok arány, akik valaha is munka nélkül maradtak. Az anyagi életkörülményeiket az itt élők minősítették a legrosszabbra. A többi városhoz és az átlaghoz képest itt a legmagasabb a legalacsonyabb és a legmagasabb jövelmük aránya. A helyi vélemények szerint jellemző az elszegényedés.

A különböző kutatási eredmények ez ügyben nem igazán ígérnek nagy áttöréseket, az egyes magukat zöld pártnak nevezők mögöttes társadalmi ereje országos léptékben nem számottevő. Az 1989-es évek aktívabb (Szirmai, 1999) környezetvédelmi mozgalmi után, a rendszerváltó évek nehézségei, az elszegényedés és a munkanélküliség veszélyei az emberek figyelmét elvonták a környezeti, közte a klímavédelmi témáktól. További akadályt jelent, hogy a gazdaság fejlettsége, a munka lehetősége, a megélhetés igénye hosszú évek óta fontosabb értékeket jelentenek, mint a költséges, áldozatokkal feltételező környezetvédelem, vagy éppen a klímavédelem ügye. Érdekes elmozdulást mutatnak azok a mostanában egyre gyakoribban kirobbanó lakossági tiltakozások, civil megmozdulások, amelyek szembe-feszülnek a szép természeti környezettel bíró kisebb települések, városok zöld értékeit (szőlőtermesztő területeket, vízpartokat, korábban beépítési

tilalommal bíró területeket) támadó, azokat lakóparkokkal, szállodákkal beépíteni akaró befektetői törekvésekkel.<sup>12</sup>

Schuchmann Júlia Eger városát bemutató tanulmánya egy fontos történelmi települést ír le, amely egyházi központ, idegenforgalmi centrum, de egyetemi város is, a magyar borkultúra egyik lényeges szereplője. A többi városhoz képest képzetesebb a lakosság, itt a legmagasabb az érettségivel, illetve a diplomával rendelkezők aránya, szintén itt a legmagasabb a legfiatalabb korosztály, de a magánszektorban dolgozók jelenléte is. A jövedelmek magasabbak a többi városhoz, illetve a minta átlaghoz képest is. Az empirikus vizsgálatokból azonban az derül ki, hogy sokan elégedetlenek az anyagi életszínvonalukkal, anyagi értelemben a többségük a középmezőben látja magát (bár nem élnek nélkülözések között, de nem is jellemző rájuk a megtakarítás, a többség (68%) azonban csak jó beosztással képes boldogulni). Az interjúk, a város strukturáltsága, éles érdekmegosztottsága talán magyarázatot adnak a különböző típusú elégedetlenségekre. A városban nem kevesen vannak, akik még nem döntöttek el, hogy a történelmi múltból itt maradt, de már modernizált gazdasági ágazatokra (szolgáltatás, turizmus, borászat) támaszkodnak, nemcsak ma, hanem a jövőben is, vagy átadják a terepet az előzőeket veszélybe sodró, de a városfejlődésnek új dinamikát is nyújtó, de a régitől eltérő, már egyértelműen piaci alapú, kapitalista jellegű ingatlan- és gazdaságfejlesztéseknek. A zártság vagy a nyitottság Eger egyik legnagyobb dilemmája, ahol a város a hagyományos bezártság, a konzervativizmus, az azokat támogató helyi erők és a nyitottságot remélő, de ahhoz elegendő gazdasági és egyéb erővel nem feltétlenül rendelkezők, és ezért a várost inkább elhagyó, vagy onnan elvágó rétegek között feszül (a város népessége csökken).

Jankó Ferenc tanulmánya Békéscsabát mutatja be: Békés megye gazdasági, földrajzi, közigazgatási központját, amely turisztikai és kulturális szerepeket tölt be. Ez a tanulmány arról is számot ad, hogy az országban még mindig vannak (számosan) olyan területek, amelyek küzdenek a múlt árnyaival: amelyek kedvezőtlen földrajzi, regionális helyzetek, a zártság és a modernizációs központokból való távolság miatt, de az elmaradt infrastrukturális beruházások, egy másik térségi várossal, a történelmi versenytárral, Gyulával való rivalizálás következtében, a helyben hiányzó igazgatási funkciók miatti kesergés okán nem képesek áttérni egy modern városfejlődési útra, nem találják a történelmi elszigeteltségből való kitörés, a modernizáció lehetőségeit. Ezt az is akadályozza, hogy a városban a többi vizsgált városhoz képest a legalacsonyabb a képzetesebb rétegek aránya, itt legmagasabb a közmunkából élők aránya az átlaghoz, és a több városhoz képest (Kaposvárt kivéve) a legmagasabb a valaha már munkanélkül maradtak aránya. Ők a legelégedetlenebbek a város által kínált (munka, művelődési, beleszólási és egyéb) lehetőségekkel. Ők helyezik magukat a leg-

<sup>12</sup> Lásd részletesen: Szabó, I–Orosz, B: *Kilátástalan panoráma*, HVG 2020. szeptember 17. 38 szám

alacsonyabbra (Kaposvárt kivéve) az anyagi körülmények, a foglalkozási és egyéb készségek tekintetében. Kaposvár után ennek a városnak a lakói észlelik a legtöbb lakóhelyi konfliktustípust. Alacsony a legkisebb és a legmagasabb jövedelmi típusba tartozók aránya, a többi, inkább közepes nagyságú jövedelmi csoport az átlaghoz képest valamivel kisebb mértékben van itt jelen. Magas az elvándorlás, kevés a fiatal, kevés a megújulásra vágyó, azért tenni is akaró középosztálybeli. Itt is jellemző az öregedés problémája.

Az is egyértelművé vált, hogy a négy város szerepköre sok szempontból hasonlít egymásra, mindegyik épít, építeni akar az idegenforgalomra, a turizmusra, de azt szinte individuálisan, a környékkel való együttműködés nélkül akarja megtenni. Bár ez nemcsak középvárosi, hanem minden településre egyaránt jellemző probléma.

A turizmusra építő városfejlesztési koncepciók a COVID-19 járvány idején különösképpen nagy problémát okoznak, mivel a járvány a turisztikai ipart nagymértékben sújtotta, a turizmust blokkolta, működését ellehetetlenítette, s ma még meg sem becsülhető mértékű társadalmi, közte munkanélküliségi (és természetesen egészségügyi) gondokat okozott.

### *A középvárosi társadalmi problémák*

A Washington központú National League of Cities,<sup>13</sup> amely 19 ezer nagyobb és kisebb város, illetve falu, és azok vezetőinek érdekeit képviselő szervezet tíz, olyan különböző városi társadalmi problémát sorol fel, amelyek a mai városok, közte a kisebb városok legtöbb gondjait okozzák. Ezek a problémák a következők: 1) a bizonytalan pénzügyi helyzet, 2) a leromlott közlekedési infrastruktúra, illetve a környezetszennyezés, az ingázás költségei, azok életmód következményei, 3) a csökkenő létszámú középosztálybeliek, a munkanélküliek problémái, az elköltözés, illetve az elszegényedés gondjai, 4) a felsőoktatási intézményekhez való hozzájutás akadályai, 5) a megfelelő lakhatás nehézségei, 6) a háborúból visszatért veteránok rossz életkörülményei, munkanélküliségük és hajléktalanságuk gondjai, 7) a csoportszintű bűnözés, 8) a bevándorlási feszültségek, 9) a klímaváltozás és az extrém időjárási jelenségek és azok következményei, végül 10) a közhatalmak iránt meggyengült bizalom, helyi, állami és szövetségi szinteken egyaránt (National League of Cities, 2014).

Koós Bálint (2020) egyik tanulmánya a magyar középvárosok (illetve a zsugorodó városok) szegregációs gondjait emeli ki, valamint azt a tényt, hogy a kedvezőtlen helyzetű társadalmi csoportok aránya Magyarországon mind a fővároshoz, mind pedig a megyei jogú városokhoz képest a kis- és középvárosokban a legmagasabb (Koós, 2020, 57). A négy vizsgált városban élőkől

<sup>13</sup> *National League of Cities (magyarul) Városok Nemzeti Ligája* lásd <https://www.nlc.org/about-nlc>

az interjúk készítésekor rákérdeztünk a szegregáció jelenségére. Többnyire nemleges választ kaptunk. Mellesleg ez egybevághat Koós elemzésével, mivel lakóhelyi szinten kevésbé tapasztalták az elkülönülést, mint a különböző típusú városok között. Ennek magyarázata a középvárosok egyre homogénebb, főként alsó-középosztálybeli társadalmi szerkezete lehet, valamint az elit és a lakossági csoportok szétszabdaltsága, megosztottsága, az egymásról kialakítható ismeretek hiánya is.

A négy városra reprezentatív kutatásban jóllehet nem készítettünk szegregációs indexet, a különböző társadalmi, foglalkozási, iskolázottsági csoportok városrészenkénti elhelyezkedését azonban vizsgáltuk. Ebből néhány szempontból hasonló trendek bontakoztak ki, mint amit például az ún. szocialista városokban, a középvárosi méretű újvárosokban (Szirmai, 2017), vagy amit a magyar nagyvárosokban készített lakossági adatfelvételek eredményeként találtunk (Szirmai, 2009). Ilyen hasonlóságot mutat a társadalmi szerkezet hierarchikus jellegű elhelyezkedése, a városcentrumban élők magasabb és a külső városrészek lakosságának alacsonyabb társadalmi pozíciója. A másik hasonlóságra utaló tényező az átmeneti övezet javuló státusa, valamint ezekhez képest a külváros rosszabb pozíciója.

A négy városra reprezentatív kutatás szerint a centrumokban a legmagasabb a képzetebbek (az érettségizettek és a diplomások) és a fiatalabb korcsoportok aránya, ezzel szemben itt a legalacsonyabb a képzetlen társadalmi-foglalkozási csoportok jelenléte. Az átmeneti övezetben az érettségizettek és a diplomások, valamint az idősebbek arányai átlag feletti: a képzetebb csoportok itt a centrumbeli arányukhoz képest is nagyobb koncentrációt mutatnak. Kifejezve ezzel, hogy ezekben a városokban is megkezdődik (bár igen szűk arányú) középosztálybeliek (és az ennél nagyobb jelenléttel bíró) alsó középosztálybeliek belvárosi létformától, illetve az ottani problémáktól való menekülése, illetve a városközpontokhoz közeli átmeneti övezetre irányuló térfoglalása.<sup>14</sup> A teljes minta átlagához, illetve a többi városrészben élőkhez képest is a külvárosokban találni legnagyobb arányban az alapfokú végzettségűeket. (A 65 éven felüliek, a nyugdíjasok, de a közmunkások szintén itt találhatóak a legnagyobb arányokban, a teljes minta átlagához, illetve a többi városrészben élőkhez képest is). Az ingázók aránya szintén itt a legmagasabb.

A megkérdezett interjúalanyok szerint a négy város mindegyikében jellemző a városi szegénység. Az empirikus vizsgálat jövedelmi adatai szerint ez annyiban igaz, hogy nincsenek számosan kiugróan magas jövedelmek, miközben alacsony a legalacsonyabb jövedelmi csoport aránya, 3,3% a négy város átlagában. Ugyanez az adat az eltérő fejlődési utat bejárt, de szintén középméretű újvárosokban jóval magasabb: a 2015-ben empirikusan

<sup>14</sup> *Pénzügyi okok miatt sajnos a városkörnyék vizsgálatára nem volt módunk, így nem tudjuk, mi történik a városok környezetében. Ezért azt sem tudjuk, hogy itt is jelen van, vagy nincs, amit a fent jelzett városokban tapasztalni, mégpedig a városkörnyékre is kiterjedő középosztálybeli térfoglalás folyamata.*

vizsgált magyar újbárosi adatok szerint ez 10%. Tehát ott nagyobbak tőnik a szegénység, mint a hagyományos fejlődési modell szerint alakult középvárosainkban. Ez persze nem jelenti azt, hogy a helyiek tévednek, csak azt, hogy egyéb középmeretű városokhoz képest az itt vizsgált középvárosok lakói kedvezőbb pozícióban helyezkednek el.

A magasabb jövedelmi csoportok vizsgálata hasonló különbségekre utal. A háztartások nettó (adózás utáni) havi összjövedelmét nézve a négy középvárosi minta átlagában azt látni, hogy a helyi szinten két legmagasabb jövedelmi kategória, vagyis a 300–500 ezer forint közötti csoport aránya 31,9%, míg az 500 ezer forint feletti aránya 6,5%. Ugyanez a szám a 11 újbárosban jelentősen kisebb, az új városokban a 300–500 ezer forint közötti jövedelmi csoport 11,3%, míg az 500 ezer forint feletti aránya 1,4%. A jövedelmi különbségek oka az új és a régi városok eltérő történelmében, és a mai átalakulásuk sajátosságaiban rejlik. Míg azok inkább ipari városok, fizikai munkavállalókkal, addig ezek már inkább szolgáltató városok, főként szellemi alkalmazottakkal. A gazdaságuk, a globális gazdaságba történt integrációjuk is teljesen eltérő.

### *A középvárosok jövője: a fenntarthatóság kérdése*

A középvárosok jövőjével kapcsolatban ismét indokolt lenne feltenni Enyedi György kérdését: „Fenntartható fejlődés--Mit kell fenntartani? A környezetet, a gazdaságot, a társadalmi kulturális rendszert?” (Enyedi, 1994, 1151). A kérdésre az első komoly választ a társadalmi fenntarthatóság gondolatával foglalkozó Brundtland-jelentésben találni meg. A világ nagy problémáit elemző jelentésből kiderülnek a harmadik világ, illetve a fejlődő országok kezelhetetlen városnövekedési folyamatai, az állandóan növekvő lakóhelyi és a szolgáltatással kapcsolatos lakossági igények, a koncentrált városfejlődés problémái, a városi szegénység, a betegségek. A problémák megoldása érdekében a jelentés javaslata az, hogy a „gazdasági növekedés új korszakára van szükség, amely erőteljes, de társadalmilag és környezetileg fenntartható” (Brundtland, 1987, 18).

A fenntarthatóság meghatározásával, alkalmazhatóságával kapcsolatban nagyon sok vita bontakozott ki, számos kérdés merült fel. A viták szerveződtek arról, hogy a társadalmi fenntarthatóság eszméjénél hol van a hangsúly, kizárólag a társadalmi problémáknál, vagy egyéb gazdasági, környezeti gondoknál, vagy éppen a jelenségek komplexitásánál? Ma már konszenzus van abban a kérdésben, hogy a fenntartható fejlődés elmélete komplex, több lábba támaszkodik, a környezetet, a gazdaságot és a társadalmat egyaránt képviselni törekszik, miközben a társadalmilag hátrányos helyzetűek érdekeit kiemelten képviseli, mivel ők a legsérülékenyebb társadalmi csoportok, azok, akik tagjainak szükségük van az állami, a hatósági, a civil segítségre.

A teljesség kedvéért le kell szögezni, hogy minden egyes választás, minden egyes kiemelt hangsúly konkrét érdek- és társadalmi csoportokat képvisel, más érdekeket elutasít. Ezért a lehetőségekhez képest törekedni kell a különböző érdekek harmonizációjára, az érintett társadalmi csoportok eltérő helyzetéből és szempontjaiból adódó konfliktuskezelésre.

A saját kutatásaink esetében, egy esetleges válasz megfogalmazásakor nem lennének könnyű helyzetben. Látva a magyar középvárosok társadalmi jellemzőit és problémáit, a népesség csökkenését, az öregedést, az elszegényedést, az elvándorlást, az emberek elégedetlenségeit, ezeket nyilván nem kell fenntartani. De a városok térségekben betöltött központi szerepeit, a megújulási törekvéseket, a jövő javítására törekvő városfejlesztési célokat, a megújított belvárosaikat, a történelmi örökségüket, az emberek elégedettségét, a már elért jól-létet fenn kell tartani. De az emberek elégedetlenségeit, a lakosság között feszülő és feloldatlan ellentmondásokat, az érdekeltek nélkül meghozott beruházói vagy akár hatósági döntéseket nem kell megőrizni.

A válaszokat még tovább nehezíti, hogy az európai középvárosok, de a mi négy középvárosunk sem egyformán viselkednek: van, ahol növekszik, és van, ahol csökken a népesség, van ahol a természeti és az építészeti adottságok egyaránt kedvezőek, van, ahol a helyi és a térségi gazdaság munkát és megélhetést biztosít, nemcsak a helyieknek, hanem akár a térségnek is, és van, ahol a társadalmi strukturális viszonyok kiegyenlítették, nincsenek nagy társadalmi távolságok az egyes rétegek között. És van olyan város is, ahol mindezek a kedvező életfeltételek hiányoznak, vagy csak korlátozottan vannak jelen. Éppen ezért az igazi válaszok helyi szinten dőlnek el, hiszen a helyiek jobban tudják, mint a tervezők, jobban, mint a szociológusok, és jobban, mint politikusok, hogy mi jó nekik, mit akarnak, mi szolgálja az érdekeiket. A helyi szintű válaszokhoz azonban helyi szintű érdekegyeztetés szükséges. Ez ma még azonban nem igazán működik, részben történelmi okok, a megkésétt fejlődés, az alulurbanizáltság, a polgárság kialakulatlansága, a civil társadalmi szervezetek gyengesége, részben a mai átalakulás, a modernizáció nehézségei és buktatói miatt.

Lényeges eredménye a kutatásnak, jóllehet sokak számára inkább köz-helynek tűnhet, pedig nem az, hogy a közvélekedéssel ellentétben a modern középvárosok differenciáltak. A minden városban jelen lévő hasonló folyamatok, a nagy közös, átfogó trendek mellett a városokra az egyediség is jellemző. A középvárosok különbözőképpen strukturált helyi társadalmakkal, eltérő múlttal és eltérő történelmi háttérrel rendelkeznek, eltérő a földrajzi és a regionális pozíciójuk, differenciált a gazdasági erejük, sajátos a nagyvárosi hálózatokkal kialakult viszonyuk, különböző a nagyvárosi, a globális városi függésrendszerekben elfoglalt helyük.



Az egzakt választ még egy dolog nehezíti: a négy várost látva, ma még inkább egymással ütköző, eltérő városfejlődési utakat vágyó és azért különbözőképpen tenni (vagy éppen nem tenni) hajlandó helyi társadalmakról van szó, amelyek tagjainak az érdekvizonyai nem egyértelműek, mivel nincs mód azok tisztázására. A különböző erőviszonyok sem világosak. Még nem tudni, kik lesznek a nyertesek, és kik a vesztesek. Bár egyéb kutatások alapján jogos az a feltevés, hogy a piaci alapú fejlődés és az azok mögött álló társadalmi erők lendülete, és forrásai sokkal nagyobbak, a politikai viszonyok, a helyi szinten még nyeresre állókat preferálják. Ezzel együtt még nem tudni mi lesz ezekkel a városi társadalmakkal. Amit tudni lehet, az a megosztottság, a köztük ma már meglévő és a jövőben nyilván tovább erősödő térbeli, társadalmi, gazdasági, versenyképességi egyenlőtlenségek, amelyek nemcsak a nagyobb és a kisebb városok és azok lakói között léteznek, hanem a különböző várostípusok keretében is. A tények szerint az egyes nagyobb városok és azok lakói is differenciálódtak, a városhierarchia különböző szintjeit foglalják el. Az egyes kisebb városok között is jelentősek a különbségek, nagyok a társadalmi eltérések a lakók között is. Ezt meg semmiképpen sem szabad fenntartani. De hogy ma mit tehetnének? Arra még a záró részben visszatérünk.



I.

Városfejlesztési problémák  
elméleti megalapozása

## A városfejlesztés történeti innovatív modelljei

### *Bevezetés*

A nemzetközi és egyben hazai városfejlesztés, városépítés történeti kánonja jól ismert, az egyetemek vonatkozó kurzusain széles körben oktatott (Meggyesi, 2005). Ez a sor csak a hosszú 20. századra koncentráva Ebenezer Howard kertváros gondolatától kezdődik, a Le Corbusier névvel fémjelzett modern mozgalommal folytatódik, majd a 20. század második felében a környezeti mozgalom hullámával megszülető – itt most összefoglalóan – környezeti városfejlesztési modellekig ível. Jóllehet nem teljesen tiszta, még talán nem elegendő a perspektíva, hogy egységesen megítéljük, hogy a jelenlegi, összefoglalóan öko-urbanizációs modelleknek nevezett koncepciók mennyiben városépítészeti és mennyiben városfejlesztésiek. Az bizonyos, hogy városfejlesztési elgondolásaikban számos közös vonást fedezhetünk fel. Ezen írásnak egyrészt ezek összefoglalása a célja. Városépítészeti értékeléseikre azonban nem vállalkozunk.

Ehelyett a cél az, hogy először a történeti modelleket a jelenlegi öko-urbanizációs modellek fényében, elsősorban nemzetközi szakirodalom alapján értékelje újra, részben megérteni próbálva azt a történelmi-társadalmi kontextust, amelyben létrejöttek, amelyek a maguk jellemző városi problémáival, kortünetével, gondolkodásával életre hívták ezeket az elképzeléseket, részben, retrospektív módon megítélve azt, hogy mennyire voltak sikeresek – egyáltalán elterjedtek, használatosak – az általuk megcélzott problémák megoldásában. Ezután arra a kérdésre fókuszálunk, mit adtak a történeti modellek a kortárs öko-urbanizációs modellek számára, milyen történeti előzményekből táplálkoznak. Végül arra vállalkozunk, hogy e koncepciókat vonjuk kritika alá, értelmezve különböző formáikat, rámutatva különbségeikre és hasonlóságaikra.

### *Ebenezer Howard és a kertváros mozgalom*

Ismert, hogy az ipari forradalom nagy hatást gyakorolt a városfejlődésre; létrejött a Slum City, vele együtt a zsúfoltság, a szociális, egészségügyi problémák, a munkásnegyedek megjelenése, amelyek számos utópisztikus és radikális városfejlesztési elképzelést hívtak életre a 19. században, ezért

is érvel Peter Hall (2014) várostervezés-történész, hogy ezek a kezdeti törekvések az anarchista mozgalomból táplálkoztak. Ugyanis az alternatív várostervezési ötlettel előálló értelmiségiek egyben alternatív társadalmakról is ábrándoztak. Ezek egyike volt Ebenezer Howard, akinek hatása azonban jóval túlmutat saját korán, hatása explicit megmutatkozik Lewis Mumford, Clarence Stein, Henry Wright és Patrick Geddes munkásságán is, és hozzájárult a szomszédsági egységek tervezésének és a modernizmus mozgalmához (Hall, 2014; Sharifi, 2016).

Howard célja az volt, hogy a városok és a falvak kedvező életforma-jegyeit kombinálja a városok köré vízionált, zöld övezetekkel elválasztott új városok kialakításában. Azzal, hogy a Garden City-t hat egyenként 5000 lakosú városnegyedekre osztotta, a szomszédsági egység-tervezés alapjait is lefektette. A kertvárost emellett nagy telkeken fekvő kertvárosias beépítés, így alacsony laksűrűség, továbbá sugárirányú útrendszer jellemezte, a nagyvárossal pedig eredendően vasút jelentette az összekötést. Az elkülönített területhasználat megvalósult a sugárutak mellé tervezett munkahelyek és kereskedelem képében, emellett fontos, hogy kevert népességet, ehhez idomuló városirányítást álmódott Howard, ami megtestesült abban is, hogy a tulajdonviszonyokban a közösségit helyezte előtérbe a magántulajdonnal szemben. A Garden City egy rögzített méretű település volt, mert Howard hitt abban az arisztotelészi tanban, hogy a városoknak megvan az ideális méretük, afölött megsemmisítik magukat, vagyis a kertváros gondolatlanul tulajdonképpen növekedési korlátozás is felmerült, vagyis a korlátok közé szorított városnövekedés (Bounded City – Fishman, 2002)

Howard elméletének forrását is érdemes fontolóra venni. Howard politikai gondolkodása a 19. század végi radikális – de nem marxista – mozgalom hullámában érlelődött, amely kikelt az ipari város problémái ellen, s azokat a tágabban, a társadalmi-politikai rendszer szimptomájaként értelmezte. Emellett a darwinizmus szelleme lengte be a korszakot, amely a fejlődés teóriáját kínálva a társadalmi kooperációba, az elit és a munkásosztály közötti kooperációba vetett hitet erősítette Howardban. Tulajdonképpen a várostervezők gondolkodására máig hat egy olyan fajta idea – itt Alfred Marshall hatását is kiemelik Howard-on –, amely szerint az elrontott városok helyett valami újat kell építeni egy szabad, érintetlen földterületen, amely majd nem viseli magán a kritizált társadalmi, gazdasági, egyszóval városi problémákat. Ez voltaképpen a kolonizációs gondolat várostervezési megtestesülése. Ide kapcsolható a Peter Kropotkin által javasolt ipari falvak gondolata is, amelyek az elképzelés szerint a mezőgazdasági és ipari munka egyensúlyára épültek volna. Howard és kortársai hittek abban is, hogy a jogi szabályzással az ingatlanpiac spekulatív, negatív hatásai kiiktathatók, a közösségi tulajdon előtérbe helyezhető, s hasonlóképpen lehetséges a közösségi kooperáció a város vezetésében is (Clavel, 2002).

A kertváros gondolat tágabban tulajdonképpen a zöld övezetekről szóló tervezési diskurzusba illeszkedett. Rejtetten nyilván megvannak a tervezési hagyományok már a reneszánsz vagy a barokk várostervekben, de gondoljunk 18. századtól kezdve a funkciójukat veszített városi erődök körüli területeken (glacis) létesített zöld gyűrűkre (Jankó, 2010). E diskurzus explicitté 19. században, a klasszicizáló városépítészeti törekvések során válik. A 19. század közepétől Ausztráliában például a telepített városok esetében jelent meg (ún. Parkland Towns – Freestone, 2002), vagy említhetjük az USA-t is, ahol a parképítési mozgalom a tájépítéssel születéséhez vezetett, csak egy nevet említve, Frederick Law Olmsted a new yorki Central Park és számos városi suburb tervezője a 19. század második felében, vagy idézhetjük a City Beautiful mozgalomát, amely már a századfordulótól kibontakozva a monumentalitást és a kedélyes, kellemes városi terek és közösségek létrehozását tűzi zászlajára. Nyilván ennek is megvannak a gyökerei, ha a Jefferson és L'Enfant nevéhez fűződő barokk Washington tervre gondolunk 1792-ből, de megvan a továbbélése is nem máshol, mint a monumentalításra vevő szovjet, szocialista realista építészetben, valamint náci városépítészeti elképzelésekben (Meggyesi, 2005; Daniels, 2009).

Howard abban is különbözik sok elődjétől, kortársától, hogy széleskörben igyekeztek átültetni a gyakorlatba a kertváros ideáját, sőt Angliában az 1909-es Housing and Town Planning Act, az 1949-os New Towns Act, az 1947-es Town and Country Planning Act révén intézményes szintre is emelték. Kollégái, követői között Raymond Unwin és Barry Parker elsők voltak a koncepció megvalósításában, Howard segítségével létrehozták Letchworth-t. A London környéki agglomeráció másik „pilot” városa Welwyn lett. Igaz, ezek az emblematicus vállalkozások sok kompromisszummal valósultak meg a finanszírozói ellenérdekek miatt (Clavel, 2002). A kertváros koncepciót aztán más brit új városok megépítésénél is használták, majd szerte a világon: Svédország, USA, Kanada, Franciaország, Németország, Japán; Birch (2002) egyenesen öt generációját különböztette meg ezeknek a kertváros-építkezéseknek a modernizmuson, az új urbanizmuson át egészen a máig. Jóllehet az USA-ban a kritikusok szerint Garden Suburb vált belőle, ugyanis az önellátás igénye, szükségessége, éppen a funkció sokrétűsége, kiegyensúlyozottsága hiányzott ezekből a településekből – jóllehet az eredeti elképzelésben voltaképpen benne volt (Fulton, 2002).

Látnunk kell azt is, hogy a Garden City a sok zöldfelület alkalmazásával, a tervezetten kevert társadalmi és gazdasági struktúrával a fenntartható város-tervezésre is hatással volt, azonban a döntően családi házas beépítés propagálása miatt a városi szétterülés kapcsán is rámutattak a felelősségére. A kritikák tovább mentek abban is, hogy megkérdőjelezték a kertvárosok hathatóságát a városi szegénység problémáinak kezelésében, s a piaci viszonyok, gazdasági érdekek is felülkerekedtek az egyenlőséget, közösségi beavatkozásokat előtérbe helyező kertváros fejlesztésen (Freestone, 2002; Sharifi, 2016).

## *A szomszédsági egység tervezése*

Ennek a tervezési ideának a megszületését Clarence Perry nevéhez kötik, aki Howardtól is ihletet merítve 1923-ban javasolta a szomszédsági egységet tervezési alapkategóriául. A kapcsolat a szomszédsági egység tervezés és a kertvárosok gondolata között nagyon is direkt, ugyanis Perry maga is lakója volt az egyik első amerikai kertvárosnak, a New-York-i Forest Hills Gardens-nek, amely 1909-ben valósult meg Grosvenor Atterbury és Frederick Law Olmsted Jr. tervei alapján, a Russel Sage alapítvány finanszírozásában (Rohe, 2009). Perry a szomszédsági egységet javasolta a társadalmi problémák megoldására, úgy mint elidegenedés, fiatalkori devianciák, közösségi részvétel és kohézió hiánya. A tervezésben egy olyan lehetőséget látott, amely a fizikai környezet fejlesztésével a közösségre is hathat. Ennek nyomán bontakozott ki a szomszédság tervezés mozgalma. Perry szerint minden szomszédságnak kb. 65 ha-os területűnek kell lenni, amely mintegy 5-10 ezer ember számára biztosít lakóhelyet, alapfokú iskolákat (legalább egyet), közösségi intézményeket. Ezeket a központban helyezte el, a boltokat a terület peremén. A szomszédsági egységeket az átmenő forgalmat bonyolító utakkal választotta el, míg a belső utakat görbére tervezte, éppen azért, hogy ezt megakadályozza. Így igyekezett megteremteni a gyalogos várost a szomszédsági egységen belül (Meggyesi, 2005; Rohe, 2009).

Az első megvalósítás Radburn-ben történt, amelyet Perry együtt tervezett Henry Wright-tal és Clarence Stein-nel, azonban az 1929-es gazdasági válság megakadályozta az eredeti tervezői szándékok teljesítését. Perry „szuperblokkjai”, funkcionálisan és településrendezési szempontból szeparált lakóövezetei termékenyítőleg hatottak Le Corbusier gondolkodására is, így a modern mozgalomba is beépült, majd különösen a kelet-európai országok lakótelep építészetében realizálódott. Jane Jacobs szerint viszont ezek nem teljesítették a gyalogolhatóság szempontját, s ráadásul növelték a lakosok autófüggését, azáltal is, hogy a közösségi közlekedésnek nem kedvezett a szomszédsági egységek kialakítása. További kritika tárgya volt a szomszédsági egységek szegregációt erősítő hatása is, s hogy az építészeti beavatkozások nem voltak elegendőek a közösségi kohézió javításához, sem az önellátáshoz. A legnagyobb elméleti kritika azonban az volt, hogy városellenes tervezést valósít meg városi környezetben, illetve, hogy a kertvároshoz hasonlóan hozzájárult a városi szétterülés problémájához (Rohe, 2009; Hall, 2014; Sharif, 2016).

Mindazonáltal a modell fontos szerepet játszott a későbbi irányzatok szempontjából, hozzájárulva a modernizmus mellett az új urbanizmus hullámához is. Így látnunk kell szerepét az új városok építésének történetében, s egyáltalán a lakóterületek, lakótelepek esetében, erősen befolyásolva a fejlett világ városi építkezéseit több mint fél évszázadon keresztül. De nemcsak új lakóterületek létesítésében vált fontos szemléleti keretté a

szomszédsági egység, hanem a régi városrészek megújítása, a közösségfejlesztés vagy a gazdasági revitalizáció esetén is, mindenekelőtt az Egyesült Államokban (Parsons, 2002; Rohe, 2009).

### *A modernizmus*

A modernizmus építészeti mozgalma a két világháború között bontakozott ki. Kialakulására nemcsak a még mindig fennálló városi zsúfoltság hatott, hanem az építészetet forradalmasító technológiai fejlődés is. A kertváros mozgalommal összevetve a cél tehát hasonló volt – az ember újraegyesítése a természettel –, azonban a megvalósítás gyökeresen eltérő. Kulcsfigurái a jól ismert Le Corbusier és Frank Lloyd Wright voltak. Le Corbusier a modern város alapelveit az 1920-as években vetette meg Franciaországban, amely gondolatok az 1960-as, 1970-es évekre általánosan elterjedtek a tervezési gyakorlatban, jól lehet komplex formában elsősorban Kelet-Európában és a szocialista országokban valósultak meg, igaz jelentős társadalmi és építészeti különbségekkel és jól ismert problémákkal (Weclawowicz, 1992; Meggyesi, 2005). Sőt tulajdonképpen még ma is hathatóságok, lásd Kína, Katar vagy az Egyesült Arab Emírátságok városépítészetét.

A modern városépítés lényege a magas ház volt, a köré szervezett zöldfelületekkel, és a fejlett, gyors magán közlekedést szolgáló infrastruktúrával, amely gyökeresen eltérő városi formát jelentett. Hirdetői hittek abban, hogy a város feletti tervezői kontroll nem engedi létrejönni a slumokat; a fizikai determinizmus még jobban áthatotta a modernizmust, mint elődjeit. Amerikában Wright volt a fő szószólója az irányzatnak, aki egy tulajdonképpen még radikálisabb tervet ötölt ki, az ún. Broadacre City-t, amelynek a lényege az volt, hogy 5 ezer fős kolóniák hálózatával kell visszavinni az embereket a természetbe, a vidékre, ahol az otthon dolgozás nagyobb szerepet kap, s nincsenek városközpontok. Bár Wright is ellene volt a kor szuburbán fejlődésének, mivel azt tette felelőssé a városok kiüresedéséért, modellje hosszabb távon épp a szuburbán létforma népszerűségét támogatta (Kocsis, 2007; Meggyesi, 2005; Hall, 2014)

A modernizmus – széleskörű gyakorlati tapasztalatai révén – alapvető hatást gyakorolt a városépítészetre, s az általa okozott problémák – elidegenedés, városkép, társadalmi szegregáció stb. – is közismertek. Sokan a szomszédsági modellhez hasonlóan városellenesnek titulálták, hiszen a modernizmus nevében nem ritkán régi városrészeket radióztak le a térképről. Mumford kritikája szerint nem tudta megvalósítani a természet, a gép és az ember szintézisét, de mások is beálltak az elmarasztalók sorába, s mondhatni az új urbanizmus mozgalmai is a modern városépítészet ellenében születtek meg, jóllehet a mai fenntarthatósági, öko-várostervezési kezdeményezések bizonyos tekintetben a modern építészet egyes sajátosságait másolják (Sharifi, 2016).



## *A neo-tradicionalis mozgalmak*

A 20. század második felére nyilvánvalóvá vált, hogy a városok egyben tartására tett kísérletek sikertelennek bizonyultak, a városi szétterülés alapvetően változtatta meg a városi tájat. Az észak-amerikai városfejlődésben elsőként jelentkezett a városi szétterülés, annak számos káros hatásával és következményével. De a városközpontok sem voltak problémánélküliek; a központi városi terek kiüresedésére, a városi közösségek felbomlására, az elidegenedésre az ismert urbanista-újságíró, az új urbanizmus egyik aktivistája, Jane Jacobs is felhívta a figyelmet a *The Death and Life of Great American Cities* című munkájában, ami 1961-ben jelent meg. Az 1980-as évek elején kibontakozott a posztmodern urbanizmus, amelyet összefoglalóan neo-tradicionalizmusnak neveznek, és főképpen az USA-ban öltött testet. Irányzatai tradicionális szomszédság fejlesztés, tranzit orientált fejlesztés, új urbanizmus és okos növekedés neven futottak az utóbbi 30 évben, közöttük a leginkább ismertté az új urbanizmus vált, amelyik az első kettő említett irányzatot egyesítette.

A tradicionális szomszédság tervezés ihletői Perry, Unwin, és Christopher Alexander, tehát egyrészt a szomszédsági egység tervezői voltak. Alapvető tervezési eleme a szomszédság, a körzet és a folyosó (Duany és Plater-Zyberk). A tranzit orientált fejlesztés (Peter Calthorpe) ihletői Mumford és Howard. Egyik fő tervezési eleme, hogy a lakosok (gyalogosok) max. 10 percre legyenek a közösségi közlekedési megállóktól, így a szétterülés megakadályozása az egyik fő cél, besűrűsödés, barnamezős fejlesztések által. Calthorpe nagy figyelmet fordított a találkozó helyek kialakításának is. Az okos növekedés (smart growth – nem összetévesztendő a smart city-vel) a 90-es évek közepén terjedt el, s céljává nemcsak az egész város szintjét, hanem a vonzáskörzetet is átfogó szemléletű tervezés megvalósítását tette: kompakt fejlesztés, belső városnegyedek revitalizációja, az expanzió megakadályozása, társadalmi egyenlőség és keveredés, közösségi közlekedésfejlesztés révén.

Az új urbanizmus irányzat gyökerei tehát az 1960-as évekig nyúlnak vissza, Jane Jacobs és Lewis Mumford munkásságáig. Tervezői hittek abban, hogy a városi szétterüléssel összefüggő szuburbanizáció, a II. világháború utáni amerikai városfejlődés negatív hatásai ellensúlyozhatók, hogy a tudatos tervezés eredményeképpen elérhetővé válik a városok belső területein is az emberléptékű, kisvárosi életérzés, amennyiben a központ közelségét kihasználva, gyalogosan jól bejárható területeket és sokszínű területfelhasználást alakítanak ki. Fontos szempont a társadalmi, közösségi kohézió erősítése és a társadalmi sokszínűség biztosítása, a koncepcióban néhány perces távolságra található a munkahely, a bolt, az iskola, a játszótér, zöldfelület, egyszóval az autós közlekedés a napi

életvitel során akár el is hagyható. Az új urbanizmus a kisvárosi életérzés biztosítása révén tett kísérletet arra, hogy alternatívát nyújtson a kertvárosi létformának a belső városi területeken.

A neo-tradicionális tervezési elvek viszonylag sikeresen vonultak be a tervezési gyakorlatba, és hozzájárultak a környezeti szempontok terjesztésében is, mindenekelőtt azonban nyugaton. Jóllehet az alapos vizsgálatok kiderítették, hogy voltaképpen az a tervezési új hullám sem bizonyult sikeresnek abban, hogy a városi népsűrűség, a gyalogolhatóság, közlekedési viselkedés terén tett előrelépései fokozzák a környezettudatosság és a fenntartható közösségek kialakulását. A mozgalom jelentős sikereket azért sem tudott elérni, mert az elképzelés nem igazodott a társadalom megváltozott igényeihez, a régi korok (építészeti) visszaidézése, az autóhasználat mellőzése, a kerthasználat lehetőségének minimális szintje nem felelt meg az elvárásoknak, a tervezett városrészek nem váltak élő, pezsgő kisvárosi terekké. Az előző modellek hibáiból is keveset hasznosított e mozgalom: a szegregáció, a dszentifikáció terén megmaradtak a trendek, s a fizikai beavatkozások túlsúlya és ezért vitatott eredménye is megmaradt (Kocsis, 2007; Rohe, 2009; Sharifi, 2016).

### *Öko-urbanizmus – gyökerek*

A fenntarthatóság koncepciójának születése jól ismert, a Bruntland-jelentéshez kötik, ugyanakkor szükséges jelezniük, hogy ez is az 1960-as években megszülető környezeti mozgalom hullámán fogant. Az urbanista gondolkozásban – ahogy fentebb utaltunk rá – mindig is benne volt a „zöldben” való gondolkodás, a zöldfelületek létesítése, „építészete” többnyire szervesen és egyre tudatosabban egészítette ki az épületek építészétét.

Ha 20. századi előfutárokat keresünk, a század elejéről említhetjük a szovjet avantgard képviselőinek, Ginzburgnak és Barscsnak Moszkvára készített anti-urbánus „zöld város” koncepciótérvtét 1930-ból (Meggyesi, 2005). Fontosabb és már közvetlen elődnek számít Ronald Register ecocity-je az 1970-es évtized elejéről, amelynek alapvetése az volt, hogy a városnak figyelembe kell vennie a biorégiójának eltartó képességét. De benne volt az öko-urbanizmus Peter Calthorpe 1993-as *Next American Metropolis*-ában, a tranzit orientált fejlesztésben is, ahol a tervező zöldövezetbe integrált új városokat is vizionált, vagy Breheny és Rookwood fenntartható városrégijában is ugyancsak 1993-ból, ahol az energia és erőforráshasználat, a területfelhasználás, a szennyezés minimalizálás vezető tervezési elvek ké emelkedett (Freestone, 2002).

Az öko-urbanizmus tehát egyrészt a fenntarthatóság másrészt a városi metabolizmus koncepciójára építkezik, ez mutatja, hogy már nemcsak a városi zsúfoltság vagy az urban sprawl jelenségére reflektál, hanem az

éghajlatváltozásra vagy az erőforrások szűkösségére is. Ez az egyik tulajdonság, ami alapvetően megkülönbözteti elődjektől: nem (csak) valamely urbanizációs ciklusban tapasztalható negatív tendenciákra adott válaszként értelmezhető, hanem a más dimenzióban értelmezhető környezeti válságra való tervezői reflexió eredménye is. Különbséget fedezhetünk fel továbbá az öko-urbanizmus globális természetében is, míg az előzményei közül jóformán csak a modernizmus ítéhető globálisnak. Jóllehet, ez a globális elterjedés szellemi import eredménye, többnyire felülről jövő kezdeményezések révén valósul meg a követő országokban, így hazánkban is, igaz itt további vizsgálatok szükségesek ennek bizonyítására.

1. táblázat: Az öko-urbanizmus kapcsolata a korábbi városfejlesztési modellekkel

	<b>Öko urbanizmus</b>
Parképítő mozgalom, City Beautiful	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Városi parkok: emberi egészség és mikroklima-módosítás</li> <li>• Barátságos, kedélyes városi-közösségi terek tervezése</li> </ul>
Kertváros mozgalom	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zöldfelületek szerepe a várostervezésben</li> <li>• Tervezetten kevert társadalmi és gazdasági struktúra</li> <li>• Város-kertváros-vidék ellátórendszer</li> </ul>
Szomszédsági egység tervezés	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Városi tömbökben, szomszédságokban gondolkodás</li> </ul>
Modernizmus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zöldfelületek és technológia szerepe a várostervezésben</li> <li>• Területfelhasználási hatékonyság</li> </ul>
Neo-tradicionális mozgalmak	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Városi szétterülés és autó-ellenesség</li> <li>• Gyalogos város, gyalogolhatóság</li> <li>• Okos növekedés</li> <li>• Városi ökológiai régiók (ellátóterületek)</li> <li>• Környezettudatosság, fenntartható közösségek</li> <li>• Zöldövezetek szerepe</li> </ul>

*Forrás: Meggyesi, 2005; Daniels, 2005; Raco, 2012; Whitehead, 2012; Sharifi, 2016 alapján*

Az 1. táblázat foglalja össze, hogy a fentiekben tárgyalt várostervezési, városfejlesztési koncepciók, irányzatokból mi az, amely az öko-urbanizmus felé kapcsolatot jelent. Három tényezőt emelnénk ki újra. Egyrészt nyilvánvaló, hogy a városépítészet nemcsak az épületek, az utcák és a terek művészete, hanem a zöldfelületeké is, ez végigvonul a történeti modelleken. Másodsor, ha végigtekintünk a különböző öko-urbanisztikai modelleken – öko város, zöld város, klímabarát, reziliens város, okos város stb. – megállapíthatjuk, hogy ezek közös eleme, hogy technológia-orientáltak, legyen az zöld vagy városi infrastruktúra. Ennek gyökerét legpregnansabban a modern városépítészetben találjuk meg, némileg leegyszerűsítve, provokatíván úgy is fogalmazhatnánk, hogy sok új öko város projekt nem más, mint valamilyen zöld szósszal leöntött (poszt)modern

városépítészeti projekt. Természetesen ez a megállapítás elsősorban a joggal kritizált zöldmezős fejlesztésekre érvényes, különösképpen a fejlődő országokban valósul meg sok beruházás ezen az úton, igaz erre a körülmények – népességnövekedés, zsúfoltság – magyarázatot adhatnak. Ma már csak Kínában több mint 200 öko város projektet tartanak számon (Sharifi, 2016). A harmadik megállapításunk ide kapcsolódik: ennek ellenére talán megfogalmazható, hogy a korábbi modellekkel ellentétben az öko-urbanizáció sokkalta inkább áthelyezte a hangsúlyt a meglévő városok kezelésére, a legtöbb projekt ezen a téren a foghíjbeépítéses (infill), a barnamezős vagy a városrehabilitációs kategóriába tartozik (Whitehand, 2012; Sharifi, 2016).

### *Az öko-urbanizmus koncepciói*

Ahogy az élet annyi területén, vagy éppen a tudományban, az öko-urbanizmusban is a pluralizmus felé hajlott el az irányzat, az 1990-es évektől egyre több különféle modellt, koncepciót – városcímkét – termelve ki magából, részben tudományos oldalról, részben gyakorlati kezdeményezésekre. A 2. táblázat az öko-urbanizáció talán Magyarországon is ismertebb koncepcióit foglalja össze tudományos és/vagy politikai kezdetük és fő jellemzőik alapján. De ez korántsem kimerítő gyűjtés, a szakirodalomban, vagy éppen az EU-s tervezési szakszargonban számos további fogalom jelent meg (pl. ubiquitous city – mindenütt jelen levő információs technológiára utalva vagy természet alapú városfejlesztés), vagy éppen a meglévőket kombinálták (De Jong et al., 2015).

A modellekben természetesen sok közös van, másfelől elméleti magukban is azonosságokra lehetünk. A fenntartható fejlődés elmélete mellett De Jong et al. (2015) itt az ökológiai modernizáció és a regeneráló fejlődés/fenntarthatóság fogalmát említi. Előbbi a gazdaság azon irányú fejlődését jelöli, amely az erőforrások és az ökoszisztémák hatékony felhasználása révén teremt gazdasági növekedést. Az energia-hatékonyság mellett, a fenntartható termelési-ellátási láncok, a tiszta termelés, az öko design tartozik ide. Utóbbi (angolul regenerative development/sustainability) paradigma még igencsak új, s továbbmenve az előzőnél nemcsak a környezeti problémák kialakulását igyekszik megelőzni, hanem a cél a korábbi károk, veszteségek helyreállítása is, vagyis az erőforrásokba, ökoszisztémákba való befektetések és a legújabb innovációk révén.

Ezek mellett még a városi metabolizmus fogalmát említhetjük meg elméleti alapként, amelyet Marx politikai gazdaságtani értelmezése után először Abel Wolman vetett fel 1965-ben. Ennek lényege a városi folyamatok, anyag és energiaáramlások anyagcsere-folyamatként való értelmezése. Ezután több nyugati nagyvárosra készült anyagcsere-elemzés, azonban az

1980-90-es években a koncepció feledésbe merült. Mára viszont megújult az érdeklődés iránta, Newman (1999) szerint a metabolizmus az élhetőség szempontjával kiegészítve alkalmas a fenntarthatóság gyakorlati megközelítésére.

A fogalmi kavalkád természetesen többek figyelmét felkeltette. A szakirodalomban két tudománymetriai tanulmány is található a közelműltből, amely az öko-urbanizációhoz köthető fogalmak elterjedését vizsgálja. De Jong et al., (2015) a Scopus adatbázis 1430 cikkén (1996–2013), míg Fu és Zhang (2017) az ISI Web of Science SCI és SSCI által indexált cikkeket használta, kulcsszavas leválogatás után 2145 darabot az 1980–2015 közötti időszakból, elemzéseik tehát az angolszász-nemzetközi tudománytendenciáit reprezentálja. A két elemzésben közös, hogy rámutatnak a fenntartható város és az okos város fogalmának domináns voltára. Előbbi több évtized óta van jelen a várostervezési diskurzusokban, míg az okos város napjainkra vált meghatározóvá a szakmai közbeszédben. De Jong et al. (2015) jól illusztrálta az élre törést a cikkek számának meredek emelkedésével 2010-től kezdődően, Fu és Zhang (2017) ugyanezt erősítette meg a másik adatbázison: a smart city cikkek száma már meghaladta a sustainable city tanulmányok számának felét.

2. táblázat: Az öko-urbanizmus fő koncepciói:  
kezdetek és jellemzők

	<b>Tudományos/politikai kezdet</b>	<b>Fő jellemzők</b>
Fenntartható város (sustainable city)	UN Habitat, Vancouver 1976; Aalborgi karta, 1994	Három fenntarthatósági oszlop és indikátorai
Öko város (eco city)	Richard Register, 1973	Ökológiai eltartóképesség, harmóniában a természettel – széleskörű alkalmazás, nincs definíció
Alacsony karbonintéző város (low carbon city)	UK Energy White Paper: low carbon economy, 2003, UN Habitat 2011	Technológiai innováció és alacsonyabb szén-dioxid kibocsátás
Okos város (smart city)	World Forum on Smart Cities 1997, városi projektek a 2000-es évektől	Gazdasági és közigazgatási hatékonyság, üzleti alapú városfejlesztés, inkluzív társadalom, high-tech és kreatív iparágak, társadalmi és kapcsolati tőke, társadalmi és környezeti fenntarthatóság
Tudás város (knowledge city)	Knight 1995 – tudás alapú városfejlesztés	Tudás alapú gazdaság, gazdag humán tőke, megőrzött természeti környezet, magas minőségű épített környezet
Reziliens város (resilient city)	Holling 1973, UNISDR 2010	Egy rendszer rugalmassága a kívülről érkező stressz ellen

*Forrás: Hollands, 2008; Whitehead, 2012; De Jong et al., 2015; Fu–Zhang, 2017*

A legrégebbi fogalomnak tehát egyfelől a fenntartható város, másfelől a mára kicsit kikopott öko város koncepciója mondható. Ezek egyértelműen a környezeti ébredés közvetlen eredményének tekinthetők, reagálva a környezeti válság városi olvasatára: egyfelől a nyugati, fejlett világban tapasztalható erőteljes városi szétterülés, valamint lég- és vízszennyezés problémájára, másfelől a fejlődő világban felismert, felgyorsuló urbanizáció, városnövekedés káros környezeti és társadalmi hatásaira. Ezekkel a témákkal az ENSZ Habitat (Centre for Human Settlements) szervezetének első nemzetközi konferenciája foglalkozott először Vancouverben, 1976-ban, anélkül természetesen, hogy magát a fenntartható urbanizáció fogalmát használták volna, hiszen az a Bruntland-jelentés után vált széles körben ismertté (Whitehand, 2012). A fogalom európai, illetve az európai uniós intézményesülés az ún. aalborgi folyamat eredménye, amelynek kezdőpontja és névadója az Európai Fenntartható Városok első konferenciáján, 1994-ben elfogadott Aalborgi Charta. Később fontos mérföldkő volt még a Local 21 Agenda-ban elfogadott Melbourne-i elvek 2002-ből. Az 1990-es évektől egyre népszerűbb fenntartható város konceptualizálásánál a fenntarthatóság jól ismert három oszlopa bizonyult meghatározónak, van aki azonban a környezeti szempontot tartotta fontosabbnak, mások a társadalmi-gazdasági megközelítést tették előbbre. De Jong és társai (2015) értékelése szerint közel áll hozzá az élhető város és a zöld város fogalma is, utóbbi esetében több ökológiai jelentéstartalommal. Mára a fenntartható város afféle ernyő-fogalomná vált szinonimaként, s számos fogalmat gyűjtve maga köré (Fu–Zhang, 2017).

Az öko város fogalmát az Urban Ecology csoport 1975-ös megalakításához kötik. Egyik alapítója, Richard Register jegyzi az *Ecocity Berkeley: Building Cities for a Healthy Future* című írást (1973), amelyben az öko város az ökológiai eltartó képesség figyelembevételével tervezett és működtetett települést jelent. Ehhez hasonlóan régebbi gyökerekkel rendelkezik a reziliens, egyes fordításokban rugalmas város fogalma, igaz városokra való használata a 2000-es évek városi katasztrófái után terjedt el (9/11, Katrina Hurrikán). A rezilienciát Holling 1973-ban ökológiai rendszerekre alkalmazta először, a külső stresszre, változásokra való reagálóképesség, túlélőképesség jellemzőjeként. Intézményesülése az ENSZ Katasztrófa-kockázatsökkentő Hivatalához köthető (UNISDR), amely 2010-ben indította reziliens város kampányát (Jabareen, 2013).

A 2. táblázatban jelzett másik három fogalom kezdete az 1990-2000-es évekre nyúlik vissza. A tudás alapú városfejlesztést Knight (1995) vetette fel. Az alacsony karbonszintű vagy klímabarát város politikai termék, a 2000-es évekre megerősödő klíma vagy karbon diskurzus hozta felszínre, a tervezésben ez Magyarországon is bekerült a gyakorlatba (Salamin et al., 2011). A smart, okos város témában az első tanulmányok az 1990-es évek közepén jelentek meg, az 1997-es World Forum on Smart Cities máris a

koncepció nagy ívű fejlődését jövendölte. Számtalan város hirdetett okos város programot, s a nemzetközi szervezetek is zászlajukra tűzték a koncepciót, ld. pl. a 2010-ben meghirdetett EU2020 stratégiát (Hollands, 2008; Cocchia, 2014). A smart city „paradigmája” látványos fejlődésen megy keresztül, mind a tudományos életben, mind a gyakorlatban. Leváltani látszik a kreativitásra alapozott városfejlesztést, de ahogy jeleztük az öko-urbanizmuson belül is élre tör, éppen a környezeti vonalat háttérbe szorítva. Igaz vannak ellenkező irányú, közeledést jelző törekvések is (lassú város, smart food city – Mayer–Knox 2006; Matta–Caballero 2013; Maye 2018) A fejlődés hazánkban is tapasztalható, azonban még nem éri el a nemzetközi mértéket (Horváthné Barsi et al., 2011; Egedy, 2017).

### *Kritikai perspektívák és összegzés*

Sok kritika éri napjaink városfejlesztési „csodaszereit” abból kifolyólag, hogy ezek felcserélhetők, szinonimaként alkalmazhatók, aktuális divatok, politikai irányváltások által befolyásolva, kihasználva a bennük rejlő aktuális marketingértéket. Ezen túl viszont mélyebb bírálatok is megfogalmazódnak. Utalnunk kell arra, hogy magát a fenntartható fejlődés fogalmát is erős ösztűz alá vették, amiért az összebékítve a gazdasági fejlődés mindenható célját a környezeti célokkal tulajdonképpen a neoliberais gazdaságpolitikának hódolt be.

Ennek előzménye már az volt, hogy a fenntartható fejlődés Swynedouw (2009) szerint posztpolitikai témává vált, amelyben minden fő politikai erő egyetért, így a „kilúgozott” fenntarthatóság több kárt okoz, mint hasznot azzal, hogy kizárja a viták lehetőségét a környezetről, s azt, hogy radikálisabb elképzelések kerüljenek napirendre (Whitehand, 2012). A gazdasági válság idején ráadásul a fenntartható fejlődés, vagy konkrétan a fenntartható város és társai a válságból való kilábalás eszközévé degradálódott (Brand, 2007; Mansfield, 2009; Demeritt, 2011; Raco–Flint, 2012). Így nincs ez másként a smart city-vel sem, amely mentén újra előre törhet a vállalkozói város, a neoliberais városfejlesztési gyakorlat, amelyben a smart city annak high tech változataként jelenik meg. Miért működne az IT szektor nem a globálkapalista profitérdek mentén? Így ugyan az a társadalmi és munkaerőpiaci polarizáció valósul meg ezekben a városokban, mint ahogyan a kritikusok már a kreativitásra épített városfejlesztési projekteknél megfogalmazták (Hollands, 2008).

Nincs könnyű helyzetben tehát ma a város és lakója. Bár látszólag előrelépés történt a modellek sorában azzal, hogy a meglévő városra tevődött a fókusz, a smart city-vel viszont némileg a környezet került háttérbe. Ezen túlmenően nagyobb probléma, hogy az öko-urbanizmus hatástalannak, gyengének látszik a globális kapitalizmus keretei között. Ebben a keretben

nem tűnik lehetségesnek az, hogy visszaállítsuk a városok ökológiai integritását, újraformáljuk a termelés és a fogyasztás rendszereit, és megerősítsük a helyi, városi polgárságot, a társadalmi és környezeti igazságosság támogatásával (vö. Wolch, 2007). Lehetséges, hogy a működő városfejlesztési modellt a kapitalista város keretein kívül kell keresnünk.



## Társadalmi innovációk a városi problémák kezelésében

### *Bevezetés*

A fenntartható és innovatív városfejlesztési modellek létrejöttében meghatározó szerepe van a helyi társadalmaknak, és azok újszerű megoldások iránti nyitottságának. Az elmúlt években megszorodtak a kifejezetten városi problémák kezelésére létrejött, alulról szerveződő, civil, vagy a városvezetés által szorgalmazott, gyakran infokommunikációs technikára építő innovatív városfejlesztési megoldások, amelyek célja adott városi probléma újszerű kezelése, a városi társadalom életminőségének és életlehetőségeinek javítása, illetve a városi rendszerek működési hatékonyságának növelése. Az innovatív modellek széles palettájával találkozhatunk, amelyek kiterjednek az erőforrások optimalizálására, a városi élelmiszer- és közlekedésszervezésre, a turizmusra, és a városüzemeltetés különböző részterületeire, így a lakosság széles körét érintik. Az innovatív modellek kialakulása a nagyvárosokban jellemzőbb, ahol az innovatív és kreatív népszerűség aránya magasabb, de számos jó gyakorlatra láthatunk közepes- vagy kisebb városokban is példát.

Az alábbi tanulmány célja, hogy rövid áttekintést adjon néhány újszerű, a fenntartható városfejlesztés eszköztárába illeszkedő, társadalmi innovációk közé sorolható irányzatról, illetve arról, hogy milyen céllal jöttek azok létre, és milyen szerepet játszanak a városlakók és azok közösségei életminőségének javításában. A tanulmányban a hazai és nemzetközi szakirodalomra támaszkodva a társadalmi innováció fogalmát, majd néhány újszerű, a városi problémák kezelésére, a helyi gazdaság erősítésére és a városi életminőség növelésére létrejött, a hazai szakirodalomban még kevésbé feltárt megoldást ismertetek, így részletezem a megosztott gazdaság (sharing economy), mint a nemnövekedés egyik gyakorlatban is működő modelljének városfejlesztési aspektusait (sharing city). Emellett röviden ismertetem az okos városfejlesztés azon irányzatát, amelyben a városi lakosok élelmiszerellátása áll a középpontban (smart food city koncepciót), illetve a lassú város mozgalmat (slow city), amely a városi életminőség javítását célozza. Ezek a modellek a hazai városfejlesztési gyakorlatban még szinte alig ismertek, a hazai példák főként a civil szektor tevékenységeihez köthetők, egyelőre kevésbé érhető tetten az intézményi szerepvállalás.

## *Társadalmi innováció meghatározása*

A társadalmi innovációk kutatása, az ezzel foglalkozó szakirodalom egyre nagyobb figyelmet kapott az elmúlt években (Benedek et al., 2015; Varga, 2017). A társadalmi innovációk létrejöttének ösztönzése meghatározó szereppel jelenik meg az Európai Unió 2014–2020 időszakra vonatkozó fejlesztéspolitikai dokumentumaiban, amelyek fő célja az okos (smart), fenntartható fejlődés és inkluzív növekedés támogatása, ahol a fejlesztések kiemelt célterületei a városok lehetnek. Az okos város koncepcióhoz kapcsolódóan egyre több tudományos cikk lát napvilágot (Szendi et al., 2020; Barsi, 2019), amelyeknek egy része a technológiai megoldásokkal, más része a smart jelleg mérésére szolgáló indikátorok kidolgozásával, illetve a városok rangsorolásával foglalkozik. Egyre több olyan magyar tanulmány is készül, amelyek különböző esettanulmányok segítségével a vidéki terekben létrejött társadalmi innovációk működését tárják fel (Katonáné et al., 2017; Karajz–Kis-Orloczki, 2019; Lipták–Horváth, 2018; Szendi, 2018), míg a városi terek társadalmi innovációról szóló tanulmányok többsége konkrét problémát orvosló megoldások bemutatására vállalkozik (Pinke-Sziva et al., 2020). Ilyen valós nagyvárosi problémát kíván kezelni Pinke-Sziva és társai által bemutatott egy budapesti romkocsmá negyedet érintő, vagyis az éjszakai gazdaság negatív hatásait csökkenteni kívánó civil összefogásra építő társadalmi innováció.

A városi problémák, társadalmi feszültségek oldására, kezelésére létrejövő társadalmi innovációk elemzése, vizsgálata során elengedhetetlen meghatározni, hogy mit jelent tulajdonképpen maga a társadalmi innováció fogalma, miként értelmezhetők azok a városi terekben, illetve milyen módon járulnak hozzá a fenntartható városi fejlődéshez. A társadalmi innováció (*social innovation*) egyének, közösségek, szomszédságok és különböző civil szerveződések által megfogalmazott újítások, amelyeknek célja a különböző társadalmi igények érvényesítése. A társadalmi innováció meghatározásánál jellemzően a létező társadalmi probléma megoldása áll a középpontban. Cajaiba-Santana a társadalmi innováció lényegét ezzel ellentétben nem a probléma megoldására helyezi, hanem a probléma megoldása közben fellépő társadalmi változásokra, vagyis új alternatív megközelítések, új társadalmi gyakorlatok kialakulására, a közösségi jólét erősítésére. A társadalmi innováció újfajta gondolkodásmódot is jelent, vagy épp a társadalmi célok elérésének újragondolását. E megközelítésben a társadalmi innovációról akkor beszélünk, amikor egy új idea egy újfajta gondolkodásmódot és cselekvést teremt, vagyis paradigmaváltást idéz elő. Ilyen értelemben a társadalmi innováció nem anyagi jellegű (Cajaiba-Santana, 2014). Más megközelítésben a társadalmi innovációk fokozzák a társadalom cselekvési képességét az új megoldások (termékek, szolgáltatások,

modellek, piacok, folyamatok, stb.) révén, amelyek javítják a társadalom kapacitásait, és hatékonyabban használják fel a rendelkezésre álló erőforrásokat (Angelidou–Psaltoglou, 2017).

A társadalmi innovációk különböznek a gazdasági vagy technológiai innovációktól, de gyakran azokhoz kapcsolódnak, arra épülnek. A társadalmi innovációk a technikai innovációk elválaszthatatlan „társai”, céljuk a társadalmi jól-lét és egyúttal az életminőség növelése, az „élettartam fejlesztése” és a közösségi problémák megoldása (Varga, 2017). A civil szektor mellett a köz- és magánszektor is létrehozhat társadalmi innovációkat (Angelidou–Psaltoglou, 2017), azonban a helyi szervezetek, önkormányzatok kulcsszereplői lehetnek azok meghonosításának. Varga az Európai Bizottság vizsgálatára alapozva a társadalmi innovációknak három megvalósítási formáját azonosította:

- alulról szerveződő, civil szervezetek bevonásával létrejövő társadalmi innovációk,
- a közösségi szükségletekre adott, a társadalmi értékeknek megfelelő válaszreakciók,
- a társadalom megújítását, átalakítását eredményező folyamatok.

A területfejlesztés, illetve a regionális fejlettségi különbségek mérséklése is lehet a társadalmi innovációk célja, mint ahogyan városi, települési, lakóközösségi szintű problémák megoldása is. A városok, főként kisebb települések esetében meghatározó lehet a városvezetés, vagy a polgármester hozzáállása, innovációk iránti nyitottsága, akik mint helyi innovátorok vesznek részt a társadalmi innovációk bevezetésében (Varga, 2017).

A szakirodalom jellemzően három szintet különböztet meg: mikro, mezo és makro szintű innovációkat. A társadalmi újítások, bár megfogalmazódhatnak az alsóbb szinteken, strukturális átalakulást, paradigmaváltást jellemzően csak a makro szintű beavatkozások, a központi intézkedések érhetnek el. E hármas tagolódást Benedek és társai (2015) is megfogalmazták, bár más megközelítésben: vállalati (mikro), települési, járási, megyei (mezo), illetve országos (makro) szintet meghatározva.

A digitális társadalmi innovációknál az újítások a digitális technológiai eszközök és alkalmazások terjedéséhez kötődnek, amelyek a társadalmi igények széles spektrumát érintik, létrejöttükhöz és terjedésükhöz nélkülözhetetlen az internet. A digitális adatbázisok, a hatalmas mértékű adatállományok (Big Data) mind a döntéshozási folyamatok megalapozásánál, mind az eszközfelkészítéknél, fizikai, technológiai megoldások kidolgozásánál új dimenziókat nyitnak meg. Elmondható ez a városi terekben gyűjthető adatok mennyiségi és minőségi rendelkezésre állásáról is, amely mind a városüzemeltetés, mind a helyi társadalmi igények kielégítésénél meghatározó szerepet játszanak (ld. okos város megoldások).

## *Társadalmi innovációk a fenntartható városfejlesztésben*

A különböző városi kihívásokra reagáló társadalmi-technikai innovációk között található szélésebb körben elterjedt, jól definiálható megoldások: mint a megosztott gazdaság (sharing economy), a városi kertészkedés (urban gardening), a fenntartható lakhatás (sustainable living), az alternatív fenntartható élelmiszertermelés és -elosztás különböző megoldásai, vagy az általánosabb, fenntarthatósági célokat szolgáló kezdeményezések, mint az újrahaznosítás, újrafeldolgozás, energiamegtakarítás tematikához kapcsolódó gyakorlatok, kezdeményezések (Angelidou–Psaltoglou, 2017). Az okos város (smart city) koncepció egyik kiemelt célja a városi fenntarthatóság növelése, és az erőforrásokkal való hatékonyabb gazdálkodás megteremtése. A felsorolt célok jól illeszthetők a fenntartható városi tematikához is, a zöld város, vagy az ököváros irányzatokhoz is (Sharify, 2016).

A városi problémák orvoslása a gazdasági és lakossági versenyképesség szempontjából is fontos. A település hatással van az ott élők boldogságára, életminőségére, a városi terek hozzájárulnak a társadalmi kapcsolatok, kötődések kialakulásához (Barsi, 2019). Adott város esetében meghatározó fontosságú az ott élő lakosság számára nyújtható életminőség, illetve olyan lakókörnyezet és társadalmi miliő kialakítása, amelynek köszönhetően az „emberek szeretnek az adott városban élni”.<sup>15</sup> A boldog város feltétele, hogy lakói biztonságban és egészségben éljenek, a város bejárható legyen (gyalogos és kerékpáros közlekedést előtérbe helyezve), valamint az életfeltételek és szolgáltatások (oktatás, egészségügy, lakhatás, élelem) mindenki számára biztosítottak és könnyen elérhetők legyenek, megfelelő mennyiségű és minőségű zöld terület és rekreációs övezet álljon rendelkezésre, valamint a kulturális és civil élet megfelelően működjön (Barsi, 2019). A felsorolt területek pedig lefedik az okos város koncepció alrendszerit is, és számos városfejlesztési stratégia eszköztárában megtalálhatók a fenti célok megvalósítását szolgáló fejlesztések.

A smart, vagyis okos városfejlesztési projektek egy része társadalmi innovációkon nyugvó megoldásokat alkalmaz (Szendi et al., 2020), vagy olyan infokommunikációs fejlesztéseket tartalmaz, amelyek működésének feltétele az innovatív és kreatív társadalom (Bencardino–Greco, 2014). Ilyenek például a lakosság aktív részvételét igénylő navigációs rendszerek. Az okos város koncepció mögött az infokommunikációs (ICT) eszközök fejlődése, az egyre inkább monitorozható város, a rendelkezésre álló valós idejű információk feldolgozásának lehetősége, illetve ezen eszközök városi fenntarthatóság és a káros anyag kibocsátás csökkentése érdekében való alkalmazhatósága áll. Az *okos város* olyan település, amely valamennyi infrastruktúrális elemét integrálja az erőforrások optimalizálása és a lakosság

---

<sup>15</sup> *Mindezt a középvárosokban 2019-ben végzett empirikus kutatásunk is alátámasztotta.*

életminőségének (és boldogságának) növelése érdekében (Szendi et al., 2020; Barsi, 2019). Fontos, hogy nem attól lesz egy város „smart”, mert rendelkezik ezekkel a technológiai és infokommunikációs eszközökkel, azokból nyerhető adatokkal, és lehetőségekkel, hanem attól, hogy ezeket okosan felhasználja a fentebbi célok érdekében, és magas minőségű szolgáltatásokat tud nyújtani, valamint hatékonyan tudja általa kezelni a városi problémákat. A governance, a várostárségi kormányzás, és az egyre inkább teret hódító smart city koncepciók összekapcsolódása a gyakorlatban már terjedőben van.

### *A megosztott gazdaság*

A társadalmi innovációk között számos újra felfedezett és újraértelmezett található, ilyen pl. a megosztott, vagy közösségi gazdaság, amely azért is kiemelendő, mert a társadalmi csoportok egyre szélesebb rétegei tudnak többé vagy kevésbé azonosulni azok különböző megnyilvánulási formáival. A megosztott gazdaság lényege, hogy az emberek a létező javait a bizalomra építve, közösségi alapon egymással megosztják, azok jobb kihasználtsága, a kisebb környezetterhelés és a kevesebb felhalmozás érdekében. Nagy népszerűsége tetteket szert a különböző telekocsis vagy kerékpármegosztó rendszerek, az Arbnb, a közösségi irodák, és még számos sikeres és kevésbé sikeres példát lehetne említeni. A nonprofit és kormányzati szektorok mellett a vállalkozási és üzleti szféra számára is jó lehetőségek nyíltak meg a megosztott gazdaság égisze alatt. A megosztott gazdaságtól egyesek a fenntartható gazdasági fejlődés vagy a nemnövekedés egyik lehetséges megvalósulását látják (Martin, 2016; Dombi–Málovics, 2015; Latouche, 2011). A szakirodalom a megosztott gazdaságot kifejezetten városi jelenségként fogalmazza meg (Feng, 2016). A továbbiakban a megosztott gazdaság definiálásával és annak városi társadalmakra nyújtott hatásaival fogunk részletesebben foglalkozni.

A közösségi gazdaság egy olyan gazdasági és szociális rendszer, amely az árukhoz, szolgáltatásokhoz, az adatokhoz és a tudáshoz közösségi hozzáférést tesz lehetővé, vagyis a felhasználóknak nem szükséges azokat megvásárolni (Bencsik–Juhász, 2016). A fogalomhasználat változatai a szakirodalomban igen sokféle: „asset-light lifestyle”, „collaborative consumption”, „collaborative economy”, „peer economy”, „access economy”, „sharing economy” (Wu–Zhi, 2016).<sup>16</sup> Jelentősebb térnyerésre csak a 2000-es évek elejétől kezdve, és főként az elmúlt évtizedben tett szert – köszönhetően az internethasználat és a különböző okos rendszerek révén felgyorsuló információátadásnak és az ezzel járó életmódváltozásnak.

<sup>16</sup> A felsorolt definíciók némiképp különböző jelentéstartalommal bírnak (Botsman–Robert, 2010).

A megosztott gazdaság ideológiája a szűkösen rendelkezésre álló és kimerülő erőforrások és a növekvő népesség problémájára kíván megoldást nyújtani, így tulajdonképpen a fenntartható fejlődést szorgalmazza. A megosztott gazdaság filozófiája a termelés-, tudás-, tőke- és hatalom koncentrációja ellen van (Bencsik–Juhász, 2016). Ennek köszönhetően egy olyan új mozgalommá nőtte ki magát, amelyben a birtoklás, tulajdonlás fontossága helyett a használat, elérés kerül előtérbe, amely hatékonyabb és fenntarthatóbb gazdasági modellt eredményez.<sup>17</sup> E filozófiára építenek az innovatív start-up-ok, illetve azon társadalmi csoportok, akik nyitottak a megosztott, közösségi gazdaság iránt. 2011-ben a Times Magazin a megosztott gazdaságot a top 10 új, a világot megváltoztatni képes idea közé sorolta. A The Economist 2013-ban írt részletesen a témáról, amelyben kiemelte, hogy az internetnek köszönhetően a megosztott gazdaság jelentős méreteket ölthet, ugyanakkor soha nem fogja a hagyományos kereskedelmi ágakat, szolgáltatásokat „megdönteni”.<sup>18</sup> Az Egyesült Államok és Európa országai mellett a Távol-Keleten is hódít a megosztott gazdaság, Kínában a becslések szerint a közösségi gazdaságban bonyolított forgalom 2020-ra a GDP 10%-át is elérheti.

A megosztott gazdaság környezeti szempontból előnyös, hozzájárul a fenntartható növekedéshez, növeli az erőforrások felhasználásának hatékonyságát, energiát takarít meg, és csökkenti a károsanyag-kibocsátást. A társadalmi fenntarthatóság nézőpontjából a megosztott gazdaság ösztönzi az emberi társadalom fejlődését (Hancock, 1991 idézi Wu–Zhi, 2016), a biztonságot és hatékonyságot, munkahelyet teremt, azonban szükséges a megfelelő jogi és gazdasági szabályozottság megteremtése. A megosztott gazdaság üzleti modellje a vállalati szférában is megjelent. Térhódítása annak is köszönhető, hogy a megosztott gazdaság egy olyan társadalmi és piaci innováció, amely megoldást nyújthat bizonyos piaci vagy kormányzati kudarcokra, és ezáltal növelheti a fogyasztók jólétét (Feng, 2016).

Ez az üzleti modell igen magas profitot is eredményez, hívja fel a figyelmet a PWC korábbi tanulmánya<sup>19</sup> – 2013-ban hét iparágat vizsgálva 15 milliárd dollár árbevétel érték el a *sharing economy* vállalatok. A Wall Street Journal elemzése szerint az Uber cégértéke meghaladta az 50 milliárd dollárt, az Airbnb a 24 milliárd dollárt, amely siker főként annak köszönhető, hogy a társadalom nyitott az efajta üzleti megoldásokra, és a vállalatok igen alacsony költségekkel tudnak belépni az újabb piacokra. A megosztott gazdaság elterjedésében az alábbi szempontok játszottak nagy szerepet (Osztovics et al., 2015):

1. „fejlett digitális platformok és eszközök elterjedése,

17 <https://www.huvsu.hu/hirek/50432/sharing-economy-startup-gazdasag-leweb.html>

18 <https://www.economist.com/news/leaders/21573104-internet-everything-hire-rise-sharing-economy>

19 [https://www.pwc.com/hu/hu/kiadvanyok/assets/pdf/sharing\\_economy.pdf](https://www.pwc.com/hu/hu/kiadvanyok/assets/pdf/sharing_economy.pdf)

2. törekvés az anyagi források racionálisabb felhasználására, gazdasági racionalitás,
3. új fogyasztói igények – szorosabb együttműködés és a tulajdonhoz való viszony megváltozása, környezettudatosabb fogyasztás,
4. társadalmi változások – globalizáció és urbanizáció.

Nagy Zoltán (2016) kiegészítette a fenti felsorolást a gazdasági válság hatásával, melynek következtében racionálisabbak, takarékosabbak lettek a fogyasztók, illetve a fogyasztói szokások megváltozásával, amely főként az internetes vásárlások elterjedésével járult hozzá a közösségi gazdaság gyors ütemű elterjedéséhez. A megosztott gazdaság napjainkban egy olyan üzleti modell, amely a lehetőségek közös kihasználására, és alapvetően a bizalomra épül (Bencsik–Juhász, 2016). A modell elterjedésének egyik fő korlátja lehet az, hogy a sharing economy jogszabályi feltételei egyelőre nem teljes mértékben kidolgozottak, és a jogalkotás nem mindig képes megfelelő ütemben lépést tartani az esetenként gyorsan végbemenő piaci változásokkal.

### *Sharing city: a megosztott város*

A globalizáció révén a fogyasztói szokások hasonlóvá válása, a fogyasztói magatartási trendek gyorsabb, világszintű terjedése is fokozza a megosztott gazdaság terjedését. A globalizáció és a nagyvárosi létformával járó elidegenedés miatt egyre fontosabbá válik a lokális közösségek összetartó ereje.<sup>20</sup> A megosztott gazdaság alapú megoldások leghatékonyabban a városi területeken, és különösen a nagyobb városokban hódítanak, amit az elidegenedés, az elmagányosodás csökkentése iránti vágy, és a tudatos életforma kialakításának igénye, az újfajta, divatos életstílusok térnyerése (minimalizálás, kevesebb felhalmozás, kevesebb fogyasztás) tesz lehetővé, vagy épp a nagyobb lakóűrűség és az elterjedt internet- és mobiltelefon-használat (Cohen–Muñoz, 2016). Az urbanizáció révén megfelelő számú városlakó a közelségből fakadóan könnyebben tudja megosztani a tartós fogyasztási javakat, szolgáltatásokat, erőforrásokat (Feng, 2016). Feng ugyanakkor felhívja a figyelmet a sharing economy szegregációs hatására: a tartós fogyasztási javak megosztása megköveteli a földrajzi közelséget, vagyis a városon belüli közelséget (szomszédsági hatás).

<sup>20</sup> *A helyi összetartozás erősítésére jött létre a Miutcánk.hu összefogás, amely már több, mint 50.000 regisztrált felhasználóval rendelkezett 2020-ban. Célja a jószomszédi kapcsolatok kialakítása, eszközkölcönzés, egymás segítése és a közös programok szervezése, illetve egy olyan társadalmi változás elérése, amely pozitívan hat a lakóközösségekre, növeli az ott élők bizalmát, azáltal, hogy interakciók jönnek létre. A kezdeményezés lényege, hogy egy közös online felületet a közösség tagjai láthatják, hogy a tőlük kis távolságban (10 perces sétán belül) lakók milyen eszközöket, tárgyakat, akár tudást, kapacitást tudnak megosztani másokkal, legyen az akár egy 20 literes lábas, kerékpárszereléshez szükséges szerszám, kerti kisgép, vagy ki tud vállalni épp angol fordítást. (<https://miutcank.hu/>)*

A fenntartható városi koncepciót jól szolgálja a megosztott gazdaság célrendszere, elterjedőben vannak a közösségi gazdasági megoldásokon nyugvó városi fejlesztési projektek. Ennek leggyakoribb megvalósulási formái azok, amelyek a károsanyag-kibocsátás csökkentését, az energiahatékonyság növelését, az alulról induló közösségi kezdeményezések felkarolását szolgálják, mint például a városi parkoló rendszerek mobil applikációs támogatása, a különböző járműmegosztó rendszerek kialakítása, a városkártyákkal elérhető szolgáltatások nyújtása. A városok vezetői felismerték a lakossági és vállalati igényt, amely egyúttal lehetőséget teremt a hangzatos, jövőorientált és egyúttal fenntartható városfejlesztési irányzatoknak. A városi stratégiákban így egyre gyakrabban jelenik meg a közösségi gazdaság, a különböző start-up-ok pénzügyi támogatása és a városlakók minél szélesebb körének bevonása (Cohen–Muñoz, 2016).

### *Smart food city koncepció*

A városok a nyersanyagfelhasználás, így az élelmiszerfogyasztás meghatározó szereplői. Az okos város és a városi élelmiszerellátási (*urban food movement*) megközelítések összekapcsolása szintén megjelent a városfejlesztési koncepciókban (Maye, 2019; Morgen 2015). A városi élelmiszerellátás problematikája a növekvő városi népesség, a klímaváltozás, a fenntarthatóság, élıhetőség kérdések végett egyre inkább előtérbe kerül, így egyre több olyan fejlesztéspolitikai, helyi élelmiszerellátási stratégiai dokumentum születik a városi, várostérségi élelmiszerek városi élelmezésben betöltött szerepének növelésére. Egyre több önkormányzat hoz létre intézményt, osztályt a fenntarthatóbb városi élelmezés érdekében, illetve számos civil szervezet, kezdeményezés elkötelezett az élelmezési politika iránt, amelyek célja a városi mezőgazdaság fellendítése, a fenntarthatóbb és alternatív élelmiszerellátási láncok létrejöttének támogatása, az egészségesebb táplálkozás ösztönzése, a lokális élelmiszerek előtérbe helyezése.

A helyi élelmiszerek városi élelmezésben betöltött szerepének fellendítése érdekében a városok vezetésének innovátor szerepet kell betölteni, illetve támaszkodnia kell a civil szektorra és a helyi lakosságra is. Az élelmiszerellátás-biztonság megteremtése, rövid ellátási láncok előtérbe helyezése, a helyi élelmiszerellátási csatornák létrejöttének ösztönzése, a globális láncoktól való függetlenedés támogatása egyre fontosabb feladatként jelentkeznek, amelyekben a városok tevélegesen is részt tudnak venni, például a közétkeztetés helyi alapanyagokból történő biztosításával, termelői piacok létrehozásával, vagy épp a szemléletformálással. Mivel az európai uniós pályázati források is felhasználhatók a felsorolt célok érdekében, jelentős fellendülés és intézményesülés tapasztalható e téren.

Az élelmezés relokációjához, a városperem helyi élelmezésében betöltött szerepének növeléséhez szükség van szemléletváltásra, és a közösségi



és települési szintű aktív részvétel növelésére. Az intézményi programok, stratégiák nagy hangsúlyt fektetnek a közösségi szinten megfogalmazódó újításokra. Hét európai nagyvárosi térség elemzése alapján Maye (2019) az alábbi feltételek meglétét tette szükségessé a „smart food city” koncepció megvalósításához:

1. *Városrégio* – a helyi élelmezési stratégiák várostérségi szinten történő megfogalmazása, az érintett önkormányzatok, települések részvételével.

2. *Konnektivitás* – a városvezetésnek nagy szerepe van a helyi stratégiák kialakításában, adminisztratív és politikai felelőssége van azok megvalósításában. A társadalmi, technológiai innovációk, valamint a helyi stratégia közötti kapcsolódási pontokat meg kell teremteni, továbbá a térségi szinergiákat is figyelembe kell venni a városi élelmiszerellátási stratégiák tervezésnél. Össze kell kapcsolni a különböző városi politikákat, melyek érintik az élelmiszerellátást, valamint a városi és várostérségi területhasználat tervezését.

3. *Cirkuláris metabolizmus* – amelynek lényege, hogy a városok csökkentsék a hulladékkibocsátást az újrahasznosítás, újrafeldolgozás révén, illetve redukálják a kívülről érkező inputok mennyiségét, helyette a lokális alapanyagokat helyezze előtérbe. Ezen célok érdekében jól alkalmazhatók a smart jellegű fejlesztések, vagy a helyi élelmiszerellátás növelését célzó intézkedések, amelyek egyaránt érintik magát a várost és környező rurális térségeit.

4. *Társadalmi gyakorlattá válás* – amely szerint nagyobb hangsúlyt kell fektetni a társadalmi innovációkra és a tanulásra, hogy azok a társadalom által elfogadott és alkalmazott gyakorlattá válhassanak, mert ezek a kialakult normák eredményezik majd a társadalmi változást, amely a fenntarthatósághoz, és a lokális élelmiszerek előtérbe kerüléséhez vezethet. A szemléletváltást a helyi intézményrendszernek is szorgalmaznia (Maye, 2019).

Sonnino tanulmányában 15 kanadai, egyesült államokbeli és angliai város élelmezési stratégiai dokumentum összehasonlító elemzését követően felhívta a figyelmet arra, hogy empirikus és hosszú távú adatsorokra lenne szükség ahhoz, hogy meg tudjuk állapítani, hogy milyen mértékben képesek a városi élelmezési stratégiák újraértelmezni a városi és rurális területek, illetve a különböző élelmiszerellátási szektorok közötti kapcsolatot. Továbbá megállapította, hogy egyre kézzelfoghatóbb az igény az ellátási lánc csomópontjainak, kapcsolódási pontjainak fejlesztése (termelői piacok, élelmiszer átvételi lehetőségek), amelyet az intézményrendszernek fel kell ismernie és kezelnie kell. Másrészt több kutatást szorgalmaz arra vonatkozóan, hogy a városi kormányzatok általi koordinálásnak milyen szerepe van a helyi élelmiszerellátási láncok fejlesztésében (Sonnino, 2016). A vizsgált helyi kormányzatok fontosnak tartották a helyi élelmiszerek becsatornázását, és stratégiáikban megnevezték a szükséges fizikai infrastruktúra kiépítését (pl. átvevőpontok, regionális termelői piacok, áruházak). A helyi élelmiszertermelést a munkahelyteremtés, illetve annak környezeti

és gazdasági hatásai miatt is fontosnak tartották, kiemelve az egészséges élelmiszerek városi lakossághoz való eljutását, illetve a „fenntartható és reziliens élelmiszer gazdaság” megalapozását.

A koncepcióban a helyi gazdaságfejlesztés mellett hangsúlyos szerepet kap a közösségfejlesztés és a társadalmi szolidaritás megvalósítása is. A közösségi kertek, városi kertek olyan városrészekben nyújthatnak megoldást, ahol cél, hogy csökkenjen a különböző társadalmi csoportok közötti elszigeteltség, ahol a társadalmi kohézió erősítésére van szükség.<sup>21</sup> Számos sikeres példát láthatunk hazánkban is, pl. Budapesten, Miskolcon, más nagyvárosokban (Rosta, 2009, 2013). Gyakori, hogy a városi mezőgazdaság fellendítésével, közösségi kertek kialakításával igyekeznek a városi klímát javítani, a városi hősziget effektust kezelni (Maye, 2019; Sonnino, 2016), amely hozzájárul a városi biodiverzitás növeléséhez, a városi csapadékvíz-elvezetés javításához.

### *Slow City: a lassú város mozgalom*

A lassú város koncepció meglehetősen újszerű megközelítés, a jelenlegi rohanó életmód, az azzal járó túlfogyasztás, elszakadás a helyi értékektől, a túlzott globalizáció ellensúlyozása céljából fogalmazódott meg. A lassú városokat az 1999-ben létrejött Cittaslow nemzetközi szervezet fogja össze, melyhez egyre több ország kisebb és közepes méretű városai és közösségei csatlakoznak, alapvetően lakossági és civil kezdeményezésre, vagy települési kezdeményezésre.<sup>22</sup>

A lassú város mozgalom főbb célja, hogy a globalizációval ellentétben a lokális értékekre és lokálisan elérhető, kulturális és gazdasági erőforrásokra helyezze a hangsúlyt (Mayer–Knox, 2006). A célok összegegyeztetetők a fenntartható fejlődés koncepciójával, amelyeket egyének és helyi közösségek szintjén fogalmaztak meg. Ezek között több olyat is találhatunk, amely a fogyasztók, városlakók tudatos magatartásának formálását szolgálják, előtérbe helyezve az élet minőségét, a helyi tradíciók ápolását, a lokális élelmiszerelőállítás, a környezetbarát technológiákat. A célok közt szerepel, hogy azokat a fejlesztéseket támogadják, amelyek tisztelik a közösség értékeit, a helyi tradíciókat és a fenntarthatóságot. Ilyen például a termelői piacok, bevásárló közösségek támogatása, vagy a különböző szemléletformáló események szervezése.<sup>23</sup> A szervezet létrehozta a *lassú város* fogalmát, amely csak ötvenezer lakosságszám alatti város lehet, így előtérbe helyezik a vidéki városokat, ahol a nagyvárosokhoz képest más életminőség érhető el (tisztább levegő, helyben

21 Sikeresen alkalmazzák a közösségi kerteket például Németországban a különböző bevándorlók társadalmi integrációjában.

22 [www.cittaslow.org](http://www.cittaslow.org)

23 Cittaslow – The International Network of Cities Where Living is Easy – nemzetközi szervezet (alapítva: 1999 – Olaszország)

termelt élelmiszerek, erősebb társadalmi kohézió). A Cittaslow városok legnagyobb arányban az 5–10000 fős, illetve a 10–15000 fős városokból kerül ki, de jelentős a 15–25000 ezer fős városok száma is.<sup>24</sup>

Az Európai Unióban jelentős az ötvenezer lakos számnál kisebb városokban élők aránya (2016-ban Németországban a lakosság 60%-a, Lengyelországban 63%-a lakott ötvenezer főnél kisebb településen). A kisebb városok jellemzően perifériakusságuknak köszönhetően megőrizték kisvárosias értékeiket, a helyi lakosság értékes társadalmi tőkével rendelkezik, erős a civil szektor együttműködése, erősek a társadalmi kapcsolatok és az alulról jövő kezdeményezések, a genius loci. Ez olyan helyi társadalmi erő tud kovácsolni, amely alapja lehet a sikeres, alulról építkező városfejlesztésnek, illetve a turizmusfejlesztésnek. A turizmus szempontjából eredményes lehet a lassú város elvei mentén fejleszteni a várost, a védjegy erős marketing hívószóvá vált a kisvárosi idillt kereső turisták számára, azok számára, aki a „fenntartható turizmust”, a „zöld turizmust” vagy a „lassú turizmust” tartják vonzóknak (Zawadzka, 2017; Kwiatek-Sołtys–Mainet, 2015).

A lassú város koncepció előzménye a Slow Food mozgalom, amelyet egy olasz újságíró, Carlo Petrini alapított 1986-ban, Baroloban, amikor Petrini protestálni kezdett az ellen, hogy Róma egyik legszebb terén, a Piazza di Spagna-n a McDonald's gyorséttermet nyisson. Ezt ugyan nem sikerült megakadályozni, de a mozgalom mégis elindult, és számos más területre is kiterjedt, például: SlowTravel (lassú utazás), SlowSport (lassú sport), SlowWork (lassú munka), SlowDesign (lassú dizájn), SlowSchool (lassú iskola), SlowBook (lassú könyv), SlowMoney (lassú pénz) vagy SlowLiving (lassú élet). Az igazi globális méretű „sikert” a Slow Food mozgalom érte el, amely valamennyi kontinensre kiterjedő nemzetközi szintű szervezetekkel rendelkezik. A támogatók száma magas, mivel a fenntartható élelmiszerellátás biztosítását tűzte ki a zászlajára, vagyis az eredeti koncepció kiegészült a klímaváltozás élelmiszerellátás-biztonsági kérdéseivel, a biodiverzitás és a környezetvédelem szempontjaival.

## Összegzés

A városi terekben megfogalmazódott társadalmi innovációk egy szűk részét áttekintve megállapíthatjuk, hogy az új irányzatok az urbanizációval és a globalizációval összefüggő városi problémákra, illetve a fenntartható fejlődés megvalósítására és a városi erőforrások optimalizálására keresnek megoldást.

<sup>24</sup> Olaszországban (legtöbb várossal, több mint 80 város), Lengyelországban (második legtöbb város kb. 30), majd Németországban (kb. 17), Törökország, Hollandia, Franciaország, Ausztriában, Ausztráliában, Nagy-Britanniában, Norvégiában, Spanyolországban, és Dél-Koreában, Új-Zélandon, Dél-Afrikában, összesen 252 város 30 országban (2018. júniusi adat). Magyarországot Hódmezővásárhely képviseli, amelyet 2010-ben bejegyzett a nemzetközi Cittaslow szervezet ([www.cittaslow.org](http://www.cittaslow.org)).

Az urbanizációs problémák jellemzően negatív hatással vannak a városi életminőségre, így az elidegenedés, a társadalmi kohézió sérülése, a növekvő környezetterhelés, a nagyfokú autóhasználat, a globális ellátási láncoktól való függés csökkentése, illetve az élhetőség és az életminőség növelése meghatározóak a városlakók életminőségében és a városok versenyképességében.

A társadalmi innovációk egy része a nagyvárosokban igyekszik megoldást kínálni a felsorolt problémákra, más kezdeményezések azonban a nagyvárostól való elfordulásra, a kisvárosok előtérbe helyezésére tették le a voksot. Ez erősítheti a dezurbanizációs folyamatokat, amely azon túl, hogy a kisvárosok számára igen kedvező lehetőségeket hozhatnak, hosszabb távon a vidéki térségek fejlődését is eredményezhetik.

A társadalmi innovációk térnyerésénél azonban fontos figyelmet fordítani arra, hogy ezek a városfejlesztési törekvések a városlakók minél szélesebb rétegeit érintsék, és az életminőség javulásával járó előnyök ne csak egy szűk kör számára legyenek elérhetőek.

## A kompakt várostól a terjeszkedő városig

### Bevezetés

A 21. század urbanizációs folyamatai megnehezítik a kompakt város modell érvényesülését a mai modern nagyvárosi térségekben. A várostervezők, urbanisták évtizedek óta érvelnek amellett, hogy fontos lenne a metropolisztérségek és nagyvárosok kedvezőtlen fejlődési folyamatainak megakadályozása. Ennek érdekében hatékonyabban kellene megszervezni a térben a városlakók mindennapi életét, a városi szolgáltatásokat, a munka és lakóhelyeket közelebb kell hozni egymáshoz, élhetőbb, kompaktabb városi tereket kell létrehozni. A globális urbanizációs trendek és adatok alapján azonban az látszik, hogy egyre inkább távolodnak egymástól lakó- és a munkahelyek, a napi munkába járás ideje tendenciájában egyre növekszik.

A globális gazdasági hatások által kiemelten érintett nagyvárosok, a világgazdaság fontos központjai, motorjai. Az Urban Audit felmérése alapján 2014-ben az Európai Unióban a foglalkoztatottak aránya a 20 és 64 éves népességen belül 69,4%, ám arányuk a városokban jóval magasabb 74,2%-os volt (Urban Europe, 2014). A nagyvárosi létforma tagadhatatlan előnyei mellett, mint a kedvezőbb munkalehetőségek, számos hátrány is felsorakozik. Az egyre növekvő városi térbeli-társadalmi egyenlőtlenségek, a társadalmi kirekesztés mind-mind jellemzik a modern városokat. A városcentrumok felértékelődése, fizikai és társadalmi megújulása, ennek eredményeképp a belvárosi ingatlanárak feltartóztatlan növekedése hozzájárul egyes társadalmi csoportok kiszorulásához a városok külső kerületeibe, vagy az elővárosi részekbe. Mások a súlyosbodó városi problémák (városi szegénység, hajléktalanság, parkolási gondok, zsúfoltság, rossz levegőtisztaság, kevés zöldterület) miatt döntenek úgy, hogy kiköltöznek a városból a zöldövezetbe (Szirmai, 2020). A belvárosi ingatlanárak növekedése azonban nem csak a lakosság, hanem a gazdaság és a különböző szolgáltatások és munkahelyek térbeli szétterülését is magával hozza, hozzájárulva ezzel a nagyvárosi tér terjeszkedéséhez.

Jelen tanulmányban először a modern városok szétterülésének egyik legfontosabb jellemzőjét a szuburbán fejlődést és annak következményét az ingázás jelenségét, annak társadalmi környezeti hatásait kívánom bemutatni. Másodszor a modern nagyvárosi szétterülés és az ingázás problémáira adott lehetséges várostervezési eszközt, a kompakt város modell relevanciáját vizsgálom meg.

## *A városi szétterülés és a lakóhelyi szuburbanizáció*

A globális urbanizációs modell második szakaszát, a szuburbanizációt a várostérségen belüli népesség és a munkahelyek térbeli szétterülése és egymástól való markáns eltávolodása jellemzi (Enyedi, 2012). A szakirodalom ezt a relatív dekoncentráció szakaszának nevezi, hiszen a várostérségen belül dekoncentráció, de országon belül erőteljes népesség és gazdasági koncentráció zajlik (Tímár, 1999). Louis Mumford 1925-ben megjelent könyvében azt írta: a városfejlődés a népesség és a termelés fokozódó koncentrációjának a története. Mumford négy migrációs szakaszt különített el. Az első migrációs szakaszhoz társította a középkori városok és hálózataik létrejöttét, melynek szimbólumaként az első katedrálisokat állította. A második nagy migrációs szakasz az ipari forradalom idejében létrejövő nagy népesség koncentrációkhoz, faluból-városokba áramláshoz kötődik, szimbóluma a gyárkémény. A harmadik szakasz a globális világvárosok kialakulása, az erőteljes tökekonzentráció, amelynek jelképei Mumford szerint a toronyházak. Végül pedig a negyedik migrációs szakasz, a motorizáció elterjedése miatt bekövetkező népesség dekoncentráció, melynek szimbóluma a személygépkocsi lett (Mumford, 1985).

A szuburbanizáció folyamatát a városi tér és életforma intenzív térbeli kiterjedése kíséri. A városi tér szétterülésének a jelenségét először észak-amerikai városok példáján írták le amerikai városszociológusok a múlt század 20-as, 30-as éveiben. Ennek a városfejlődési szakasznak a legjellemzőbb vonásaként az amerikai módosabb középosztály elhagyta a fizikailag és társadalmi összetételében is romlásnak induló belső városrészeket és kiköltözött a város környékére a döntően a közép- és felső-középosztály számára felépülő zöldövezeti kertvárosokba. A kiköltözők életformájuk (erős kötődésük a magas szintű városi köz- és magánszolgáltatásokhoz, kulturális eseményekhez), különösképpen pedig a munkahelyük révén továbbra is a városközpontokhoz kötődnek, így napi ingázásra kényszerültek.

Az európai nagyvárosok szuburbanizációja szinte egyszerre jelentette a népesség és a gazdasági szereplők város térségen belüli dekoncentrációját, ám a gazdaság és különösképpen a munkahelyek kiköltözése (új munkahelyek születése a perifériákon) korántsem volt olyan dinamikus, mint a népességé. Ez magyarázza, hogy a kiköltöző népesség napi kötődése a városközpontokhoz alig enyhült. Franciaországban 1962 és 1999 között a munkahelyek a városközpontokban történő koncentrációja 90%-ról 92%-ra nőtt, ellenben a népességkoncentráció a várostérségen belül 87%-ról 82%-ra csökkent (Cattan, 2011).

A városok szétterülését és a gyors elővárosi fejlődést az államilag is támogatott autópálya és gyorsforgalmi úthálózat építkezések is elősegítették. Nem utolsósorban pedig a személygépkocsik gyors és széles körű elterjedése is hozzájárult.

Európában a szuburbanizáció az amerikai városokhoz képest időbe-  
 li megkésettéssel kezdődött, nyugat-európai nagyvárosaiban (például  
 Párizs, Brüsszel) az 1960-es 70-es évektől, Kelet-Közép-Európa nagyvá-  
 rosaiban (például Prága, Varsó, Budapest) pedig csak az állam szocialista  
 rendszer bukása, azaz 1990 után jelentkezett ez a városfejlődési szakasz.  
 Az európai nagyvárosok körüli szuburbanizáció az amerikai modelltől több  
 szempontból is eltérő módon zajlott. Az elővárosi fejlődés okai azonban  
 globális jellegzetességekkel bírnak, amely okokat a 3. táblázat foglalja össze.

3. táblázat: A szuburbanizációt befolyásoló tényezők

A szuburbanizációt befolyásoló tényezők		
<p><b>Makro-gazdasági tényezők</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gazdasági növekedés</li> <li>• Globalizáció</li> <li>• Európai integráció</li> </ul> <p><b>Mikro gazdasági tényezők</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Az életszínvonal általános növekedése</li> <li>• Szabad földterületek árának növekedése</li> <li>• Szabad mezőgazdasági területek</li> <li>• Városkörnyeki önkormányzatok közötti versenyhelyzet</li> </ul>	<p><b>Demográfiai tényezők</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Népességszám növekedése</li> <li>• Átlagos háztartásméretök növekedése</li> </ul> <p><b>Lakóhelyi preferenciák megváltozása</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Egy főre jutó lakóterület iránti igény megnövekedése</li> <li>• Lakóhellyel kapcsolatos igények megváltozása</li> </ul>	<p><b>Infrastrukturális tényezők</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Közlekedés fejlődése</li> <li>• Személygépkocsi</li> <li>• Gyorsforgalmi úthálózatok kiépülése</li> <li>• Olcsó üzemenyagárak</li> </ul> <p><b>Városi problémák</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zöldfelületek hiánya</li> <li>• Hajléktalanság</li> <li>• Bűnözés</li> <li>• Parkolási gondok</li> <li>• Zsúfoltság</li> </ul>

*Forrás: saját szerkesztés*

Az amerikai és az európai nagyvárosokban lezajlott folyamatok közötti eltérések részben az eltérő történeti fejlődéssel, részben pedig a különböző társadalmi és gazdasági környezetből adódnak. Egyrészt az európai nagyvárosok történelmi belvárosának kiürülése és fizikai majd társadalmi lepusztulásának a mértéke korántsem volt annyira erőteljes mint az amerikai nagyvárosok esetében. Ennek okai között említhető, hogy az európai városok történelmi belvárosának lakóhelyi presztízse megőrződött és a globális világgazdasági hatások nyomán egyre inkább felértékelődött. A középosztály és felső-középosztály tagjai számára a belvárosi (történelmi) lakónegyedekben élni mindig is társadalmi presztízst jelentett (és jelent ma is), ami az ingatlanárakban is megjelent. Éppen ezért azok a társadalmi csoportok, akik tagjai nem tudták megfizetni az egyre növekvő ingatlanárakat a belvárosban, kifelé terjeszkedtek az elővárosi övezetbe. A másik különbség az amerikai és az európai lakóhelyi szuburbanizáció között az, hogy míg Észak-Amerikában a kiköltözők jellemzően az ingatlanfejlesztő társaságok által zöldmezős beruházásként tömegesen felépített új kertvárosokba áramlottak, addig Európában a kiköltözés egy sokkal heterogénebb környezetben a város környékén történetileg

kialakult agglomerációs településekbe, kisebb falvakba kisvárosokra áramlott. További eltérés az elővárosi közlekedési módokban jelentkező aránykülönbségek. Míg az amerikai elővárosi közlekedés szinte kizárólagos eszközévé a személygépkocsi vált (jól szervezett és államilag támogatott elővárosi közösségi közlekedés pl. elővárosi vonatok, buszok hiányában), addig Európában az elővárosi közlekedés jelentős arányban tömegközlekedési eszközökön történik, a személygépkocsit használók egyre növekvő aránya mellett.

### *A terjeszkedő város jelensége - az ingázás*

A nagyvárosi létforma, nem elválasztható az ingázástól. Az ingázás kifejezés olyan utazást jelent, amely a lakóhely és a munkahely között rendszeres időközönként zajlik. Enyedi György definíciója szerint a munkaügyi ingázás a fejlett országok társadalmának egy meghatározó jelensége, mivel az utóbbi 150 év gazdasági és közlekedési fejlődése hozzájárult ahhoz, hogy a lakó- és munkahely egyre inkább elkülönüljön egymástól. Ezáltal egyre nagyobb tömegek számára vált mindennapi gyakorlattá az egy, vagy több közigazgatási határt átlépő munkába járás (Enyedi, 2012; Hardi, 2014). Megállapítható, hogy globális szinten nőtt az ingázók aránya. Észak Amerikában már minden negyedik munkavállaló, azaz 85%-uk más településen dolgozik, mint ahol lakik. Ráadásul, mindezt elég környezetterhelő módon teszik. Az USA munkavállalóinak 86,6%-ka jár személygépkocsival munkába, 75%-uk pedig egyedül ül a kocsiában (2011, U.S. Census Bureau). Egy kanadai kutatás feltárta, hogy a felnőtt aktív lakosság 82%-ka jár személygépkocsival munkába, csupán 12% vesz igénybe tömegközlekedési járművet, s mindösszesen 6% jár ún. alternatív közlekedési eszközökkel, közte biciklivel.

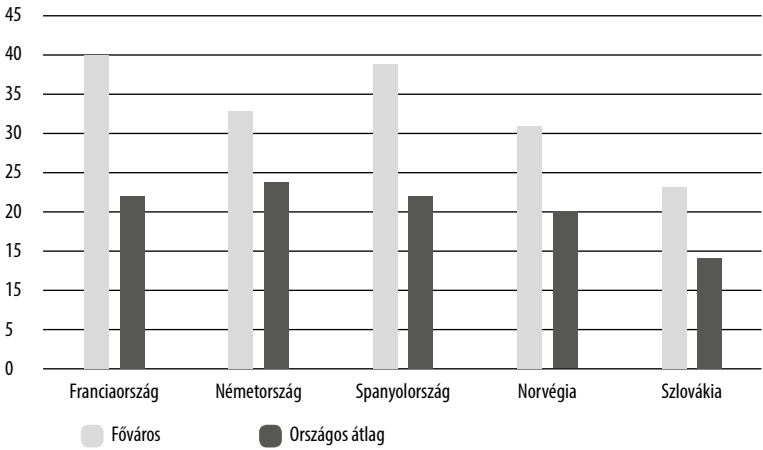
A lakó- és a munkahelyek eltávolodása miatt a napi szintű utazási idő is növekszik. Észak-Amerikában egy felmérés szerint 1980-ban egy amerikai átlagosan naponta 22 percet utazott a lakó- és a munkahely között, ez az idő 2015-re már 30 percre növekedett. Franciaország esetében is igaz a trend: az ingázók aránya 1999–2003 között 58%-ról 64%-ra nőtt (köztük felülreprezentáltak a menedzserek és az iskolába járó gyermekek). A párizsi metropolisz térségben, az Ile de France régióban, minden negyedik munkavállaló más településen dolgozik, mint ahol lakik (Cattan, 2011; Insee, 2013). Ehhez 80%-uk személygépkocsit használt (Madoré, 2004; Caubel, 2005). Hasonló a helyzet Angliában is, ahol a foglalkoztatottak 56%-a ingázik lakó- és munkahelye között. Magyarországon minden harmadik foglalkoztatott, azaz 34%-uk ingázik, napi rendszerességgel, átlagosan 50 percet (Szepesi–Fazekas, 2016).

Az ingázási idő megnövekedése kiemelten érinti a metropolisz térségeket. Az Európai Unió vonatkozó felmérése kimutatta, hogy a főváros térségében élők az országos átlagot meghaladó idő mennyiséget ingáznak



naponta (2. ábra). Franciaország esetében, ez például azt jelenti, hogy egy francia lakos átlagosan egy nap 23 percet ingázik a lakó- és a munkahelye között, míg egy párizsi lakos ennek a dupláját 40 percet utazhat. (Urban Audit, 2016).

2. ábra: Az ingázás ideje néhány európai metropoliszban az országos ingázási időhöz viszonyítva (perc) 2016



Forrás: Urban Audit, 2016

A városterjeszkedés, különösképpen a szuburbanizációs hatások előretörésével egyre nagyobb szerepet kapnak azok a kutatások, amelyek a szuburban életformából adódó napi szintű ingázás társadalmi hatásait vizsgálják. A nagyváros térségekben élők napi ingázása mellett, hogy jelentős időt vesz el nap mint nap, hatással van a társadalmi kapcsolatokra, a családi élet minőségére, és az általános egészségi állapotra is. Az ingázás meghatározó idő- és térbeli keretet ad, mely köré szerveződik az összes többi elfoglaltság, magyarul: az ingázás határozza meg az életformát. Kutatások kimutatták, hogy azon felnőttek, akik naponta 90 percnél hosszabb időt töltenek ingázással, azoknak a társadalmi életük is szegényesebb. Kutatások bizonyítják az ingázásnak emberi egészségre gyakorolt kedvezőtlen hatásait, így például az elhízás kockázata is nagyobb lehet a szuburban övezetben élőkénél. Mivel az ingázók világszerte naponta átlagosan 30–50 percet töltenek döntően a személygépkocsiban ülve, így kevesebb idő jut a fizikai testmozgásra. Ugyancsak megnőhet az ingázó lakosság körében a stressz okozta (forgalom, dugók, időhiány) magas vérnyomás és a kardiovaszkuláris egészségügyi problémák. Egy kanadai kutatás feltárta az ingázással töltött idő és a személyes szubjektív jól-lét közötti összefüggéseket. Megállapították, hogy az ingázással töltött idő nagyságának függvényében csökkent az étellel való elégedettség mértéke is (Hilbrecht et al., 2014).

## *Ingázás a magyar nagyváros térségeiben*

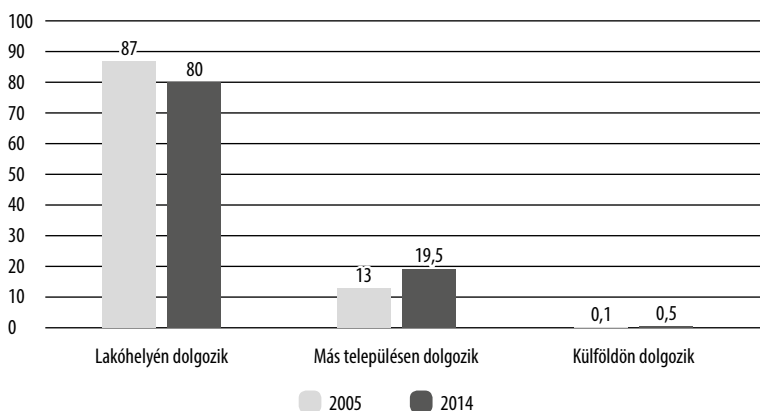
Az alábbi fejezet részben a kilenc magyar nagyváros térségben, két időpontban (2005-ben és 2014-ben) elvégzett empirikus adatfelvétel<sup>25</sup> ingázásra vonatkozó adatainak újraelemzése kerül bemutatásra. Magyarországon 1990 után a gazdaság modernizációs folyamatai és a gazdasági fejlődés regionális egyenlőtlenségei miatt nőtt az ingázás mértéke. 2001-ben az ingázók aránya a teljes foglalkoztatottak arányán belül 30%. A 2011. évi népszámlálás adatai alapján az ingázók aránya már 36%-os volt (jövőben növekvő tendencia várható).

A budapesti és a nyolc vidéki várostérség együtt a foglalkoztatottak 42%-át és a munkahelyek közel felét koncentrálnak (Hardi, 2014). Az ingázók 20%-a a budapesti agglomeráción belül mozgott a fennmaradó 12,9 a többi agglomerációban, 11,9%-uk a várostérségekben várostérségeken belüli ingázás teszi ki az ingázások közel harmadát. A település hierarchiában lefelé haladva csökken a helyben dolgozók aránya (Budapestben 95%, megyeszékhelyeken 87%, egyéb városokban 65,3%, községekben 34,7%). Az empirikus kutatási eredmények alapján a magyar nagyvárostérségben élő megkérdezettek több mint háromnegyede (2005-ben 87%, 2014-ben 80%-uk) a lakóhelyén dolgozott. A válaszadók 13%, illetve 19,3%-a említette azt, hogy máshol dolgozik, vagyis ingázásra kényszerül. A két időpont között azonban hasonlóan az országos trendekhez, a magyar nagyvárosi térségben élők esetében is növekedett az ingázók aránya. Ez több okkal magyarázható, egyrészt a növekvő regionális fejlettségbeli egyenlőtlenségekkel, másrészt pedig egyes kiemelt régiók (pl. központi régió, Nyugat-magyarországi régió) növekvő munkaerő-vonzó képességével (3. ábra).

---

25 Az újraelemzett vizsgálatok illetve projektek a következők voltak: A „Várostérségek, térségi társadalmi egyenlőtlenségek és konfliktusok – Az európai versenyképesség térségi társadalmi tényezői” című kutatási projekt és annak eredményei. A projekt 2004 és 2007 között valósult meg. A 9 nagyvárosra reprezentatív, 5 000 főre kiterjedő felvétel, 2005-ben a TÁRKI Társadalomkutató Intézet Zrt. készítette. A projekt konzorciumi keretben valósult meg, a Nemzeti Kutatási Fejlesztési Programok támogatásával. (Nyilvántartási szám: 5/083/2004) A konzorciumvezető intézménye az MTA Szociológiai Kutató Intézet volt. A konzorcium tagjai: az MTA Regionális Kutatások Központja, a Kodolányi János Főiskola, a Pestterv Pest Megyei Terület-, Település-, Környezet Tervező és Tanácsadó Kft., és a Székesfehérvári Regionális Vállalkozásfejlesztési Alapítvány voltak. A 2014-es kutatás adatait a „Társadalmi konfliktusok – Társadalmi jól-lét és biztonság – Versenyképesség és társadalmi fejlődés” című, TÁMOP-4.2.2.A-11/1/KONV-2012-0069 azonosító számú projekt biztosította, szintén konzorciumi formában. A konzorciumvezető intézmény a Kodolányi János Főiskola volt. A konzorcium tagjai a Széchenyi István Egyetem, és az MTA KRTK Regionális Kutatási Intézet volt. Projektvezető: Prof. Dr. Szirmai Viktória

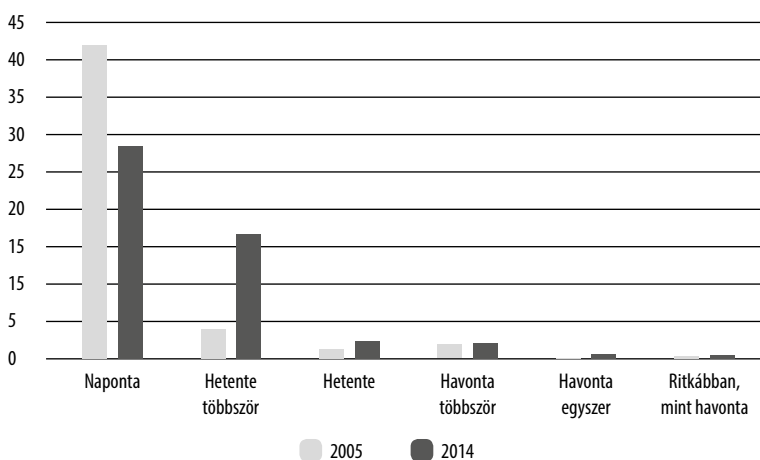
3. ábra: A munkavégzés helye, 2005-ben és 2014-ben a magyar nagyváros térségeiben (%) N=5000



*Forrás: NKFP és TÁMOP kutatás adatai alapján saját szerkesztés*

A nagyváros térségi ingázók közül legmagasabb arányban napi szinten ingáznak, de arányukban csökkenést tapasztalható 2005 és 2014 között. Arányuk 2005-ben még meghaladta a 80%-ot, 2014-re már 56%-ra esett vissza. Nőtt viszont az aránya a heti rendszerességgel ingázóknak. Ennek oka lehet, hogy míg egyes régiókban súlyos munkahelyhiány van, addig az ország jobb helyzetű régióiban munkaerőhiány alakult ki. Különösen igaz ez a szakmunkát igénylő munkakörökre (4. ábra).

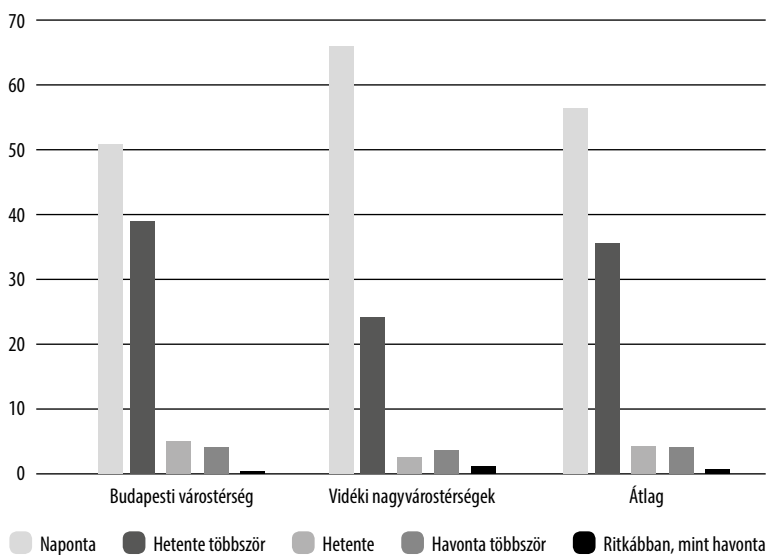
4. ábra: Az ingázás gyakorisága a magyar nagyváros térségeiben 2005-ben és 2014-ben, (%) N=5000



*Forrás: NKFP és TÁMOP kutatási adatok alapján saját szerkesztés*

Eltérések tapasztalhatóak viszont az ingázás gyakoriságában a budapesti és a nyolc vidéki nagyváros térség esetében. Átlagosan az ingázóknak több mint fele (56%) napi szinten ingázik lakó- és munkahelye között. Arányuk a vidéki nagyváros térségekben meghaladja a várostérségi átlagot (65,9%), míg a budapesti esetében arányuk átlag alatti (50,9%). Ennek oka, hogy a budapesti várostérségben sokkal több a helyben elérhető munkahely, a vidéki várostérségekben kevesebb munkalehetőség adódik helyben. Különösen igaz ez a speciális szaktudást igénylő és a magasabban kvalifikált munkaerőt igénylő szakmákra. Ebből adódóan a vidéki várostérségekben magasabb azon munkavállalók aránya, akik ingázásra akár heti szintű ingázásra is kényszerülnek (5. ábra).

5. ábra: Az ingázás gyakorisága a budapesti és a nyolc vidéki nagyváros térségeiben (N=5000)



*Forrás: TÁMOP kutatás adatai alapján saját szerkesztés, 2014*

### Társadalmi jellemzők

Az ingázás ideje, módja és gyakorisága, illetve az ingázók jövedelmi és iskolai végzettségében összefüggések és társadalmi differenciák mutathatók ki. Kimutatható, hogy a várostérségekben élő ingázók esetében a magas jövedelemmel bírók között átlagot (34,2%) meghaladó arányban vannak, akik napi kevesebb, mint 30 percet utaznak. Míg az alacsony illetve közepes jövedelemmel bíró ingázók között az átlagot (10,6%) meghaladó (24,5%) akik naponta több mint 60 percet ingáznak. A különböző jövedelmi csoportok ingázás idejében tapasztalható különbségeket magyarázza vélhetően

az ingázás különböző módja. Az alacsony jövedelműek (és vélhetően alacsony iskolai végzettséggel bírók egyben) egyrészt kevésbé tudnak helyben elhelyezkedni (4. táblázat).

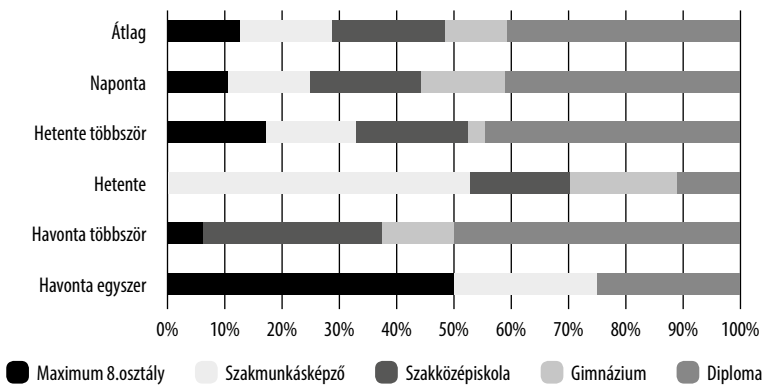
4. táblázat: Az ingázás ideje és a megkérdezettek jövedelmi szintje közötti megoszlás,%, 2014, N=5000

	70 ezer Ft alatt	71-100 ezer Ft között	101-150 ezer Ft között	150 ezer Ft több	Átlag
30 percnél kevesebb	14	17,8	30,9	37,3	34,2
31-60 perc	8,9	24,6	34,4	32,1	37,9
60 percnél több	5,9	24,5	45,2	24,5	10,6
otthon dolgozik	10,3	4,4	29,4	55,9	5,1
változó	11	4,7	29,4	68,9	12,2

*Forrás: TÁMOP, 2014*

Hasonlóképpen a jövedelmi szinthez, az iskolai végzettség szerint is differenciák mutathatók ki. A diplomások esetében átlag felett jellemző a napi, illetve a heti és a havonkénti többszöri ingázás. A szakmunkás végzettségűek több mint fele (52%) választotta azt, hogy heti rendszerességgel ingázik. A szakmunkások heti ingázása erősödő jelenség Magyarországon, jellemzően a gazdasági problémákkal sújtott keleti országrészből a középső, illetve a nyugati országrészbe irányul, ahol jóval kedvezőbbek a munkalehetőségek és a fizetések is magasabbak. A nyugati országrészben egyre gyakoribb jelenség a keleti országrészből heti rendszerességgel átutazó munkások jelenléte, akik közül sok esetben már nem is a magyar, hanem az osztrák oldalon dolgoznak (6. ábra).

6. ábra: Az ingázás gyakorisága és az ingázók legmagasabb iskolai végzettsége (%), 2014 N=5000



*Forrás: TÁMOP kutatás adatai alapján saját szerkesztés, 2014*

## *A városi terjeszkedés és a kompakt város modellje*

Az urbanizáció történelme során folyamatos volt annak az igénye, hogy megtervezzék az ideális várost, ideális mérettel, belső szerkezettel és funkciókkal, nem utolsósorban pedig hogy a város biztosítsa lakóinak legkedvezőbb, legegészségesebb életkörülményeket. Már az industrializáció nyomán létrejövő nagyvárosi agglomerációk (pl. London, Párizs) előhívták a túlnépesedetségből és zsúfoltságból eredő problémákat. A nagyvárosi életből fakadó kellemetlen következményekre volt válasz Ebenezer Howard kertvárosa, amely szinte a tervezőasztalon készült és mértani pontossággal kívánta meghatározni a központi várost tehermentesítő kertvárosokat<sup>26</sup>.

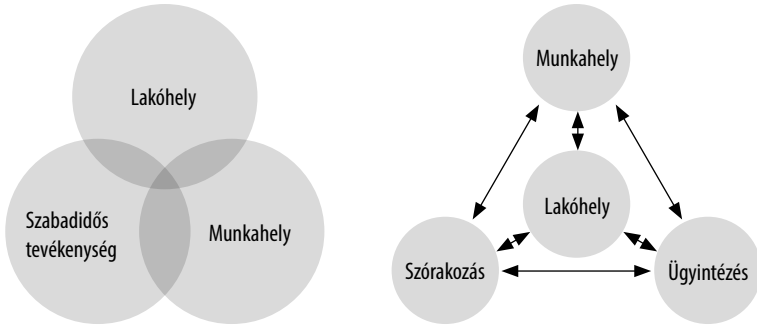
A 21. század globális urbanizációjának egyik legnagyobb kihívása a városok szétterülése (és az abból eredő közlekedési, környezeti és társadalmi problémák súlyosbodása). A modern nagyvárosi létforma kritikája már a múlt század hatvanas éveiben megjelenik. Jane Jacobs híres könyvében (*The death and life of great american cities*, 1961) az amerikai nagyvárosok példáján írja le a város életteretlenségét, túlzásúfoltságát, és a benne élő városlakók teljes elidegenedését egymástól. Az Európai Unió 2007-ben elfogadott Lipcsei Chartája kimondja, hogy a városok fenntartható fejlődésének biztosítása érdekében szükség van egy olyan integrált várospolitikára, amely összehangolja a városi lakók, a gazdasági szereplők és minden érintett csoport érdekeit. Azt is kimondja, hogy nagyvárosok kiegyensúlyozott fejlődése nem elválasztható a környéküktől, ezért városokat a régiójukkal, vonzaskörzetükkel együtt kell kezelni. A Lipcsei Charta tehát megfogalmazza a kompakt város fogalmát, amely egy olyan várostervezési elméletet (és gyakorlatot) jelent, amely viszonylag magas laksűrűséget és a városon belül az egyes övezetekben vegyes területhasználatot eredményez.

A kompakt város megvalósításának egyik legfontosabb eszköze a hatékony városi és várostérségi közösségi közlekedés megléte, mely fokozatosan képes kiváltani, vagy jelentősen csökkenteni a személygépkocsira alapozott közlekedést. Ennek egyik legfontosabb feladata a városon belüli távolságok csökkentése lenne. A kompakt város modell, egy olyan várostervezési gyakorlat, amely bátorítja a gyalogos és a biciklis közlekedés városi és várostérségi belüli megvalósulását. Az új területek beépítése helyett támogatja a barnamezős beruházásokat. A sematikus 7. ábra szemlélteti a kompakt és a terjeszkedő város közötti különbséget.

A terjeszkedő városban a különböző életterek és funkciók (lakóövezetek, munkahelyek, kereskedelem, különféle szolgáltatások) szétszóródnak, ezért viszonylag nagy távolságok megtételére van szükség, a legtöbb esetben ez személygépkocsival történik. A kompakt városban ezzel szemben a vegyes funkciójú terek jönnek létre, így a távolságok is jelentősen csökkennek (7. ábra).

<sup>26</sup> Lásd erről bővebben Jankó Ferenc tanulmányát

7. ábra: A terjeszkedő és a kompakt város sematikus modellje



*Forrás: saját szerkesztés*

A kompakt város három legfontosabb jellemvonása az OECD tanulmánya alapján a következők: elsőként, városmorfológiailag egy sűrű, a rendelkezésre álló tereket, a lehető leghatékonyabban beépítő várost jelöl. Másodsorban, a városon belüli közlekedés leghatékonyabb és leggyorsabb eszköze a tömegközlekedés, a város különböző részei ezért össze vannak kötve. A harmadik legfontosabb jellemzője pedig, hogy a városlakók könnyedén elérhetik a legfontosabb szolgáltatásokat (élelmiszerbolt, orvosi rendelő, iskola, óvoda) a lakóhelyükről. A kompakt város modell azonban nem növekedés ellenes, csupán egy olyan városfejlődés mellett érvel, amelyben megvalósul az ún. „koncentrált dekoncentráció”, vagy a „poli-centrikus”, többközpontú városfejlődés. A kompakt város modell (elméletileg) hozzájárul a városlakók jól-létének növekedéséhez, az ingázásra szánt idő csökkentésével, végső soron pedig a nagyvárosi élet természeti környezetre gyakorolt káros hatásainak (például a személygépkocsik által kibocsátott káros gázok) mérséklésével.

A kompakt város, mint urbanista és várostervezési irányzat Európában különösen Hollandiában vált népszerűvé, ahol a városterjeszkedés, a nagyvárosi agglomerációk kialakulása és összeolvadása (például a híres Randstad, „Patkóváros”) amely Európa egyik legnagyobb összenőtt, többközpontú, urbanizált nagyrégiója lett, Amszterdam, Utrecht, Hága patkó alakú összenövésével (innen származik az elnevezés is) kiemelten szükségessé tette új várostervezési politikák létrejöttét. Hollandiában ezért már 1966-ban konkrét lépéseket tettek a kontrollálatlan elővárosi fejlődés és a lakóhelyi szuburbanizáció negatív következményei ellen. Az új várospolitikai eredményeképpen átfogó belvárosi rehabilitációs programok kezdődtek, melynek köszönhetően a holland nagyvárosok, közte Amszterdam, Utrecht, Hága, Rotterdam belvárosainak épület és lakásállománya javulni kezdett, lakosságuk fokozatosan megújult, dzsentrifikálódott. Az átfogó intézkedések nem csupán a városi népesség, hanem a gazdaság térbeli dekoncentrációját is biztosították. A vállalkozások várostérségén belüli dekoncentrált elhelyezkedése

érdekében vállalkozási övezeteket hoztak létre, amelyben szabályozták, hogy mely városövezetben, mely típusú vállalkozások folytathatnak tevékenységet (Schwanen et al., 2004).

Ez a várostervezési politika egyértelműen arra lett kitalálva, hogy visszaszorítsa a személygépkocsi használatot és egyben növelje a tömegközlekedést használók arányát. Az Európai Unió következő finanszírozási ciklusára vonatkozóan kiemelten fontosnak tartja, az UN Habitat által publikált New Urban Agenda 2030 dokumentumot, amely a városok kiegyensúlyozott területi fejlődése, a várostervezés és a helyi érdekek jobb érvényesülését tartja a legfontosabb célnak (UN-Habitat New Urban Agenda, 2030).

### *A kompakt város kritikája*

A kompakt város modellnek, amellettt hogy sok megvalósult példája van ma már (lásd például Utrecht), számos kritikája is akad. A modell lényegéből adódóan a városi területek hatékonyabb beépítése és kihasználása, a funkciók koncentrációja óhatatlanul a laksűrűség növekedéséhez, mindez pedig a zöldfelületek csökkenéshez vezethet. Vitatott a modell társadalmi relevanciája is, hiszen a globális gazdasági hatások által kiemelten érintett nagyvárosok társadalmilag szétszabdaltak, a társadalmi kirekesztés erőteljes, az egyre értékesebb és egyre dráguló belvárosi ingatlan és telekárakat csak a legtehetősebbek engedhetik meg maguknak, a modellben sokat hangoztatott vegyes társadalmak által lakott negyedek megvalósulása sok esetben utópia marad. Komoly veszély, hogy sérülhetnek a fenntarthatóság és élhetőség kritériumai a befektetői érdekek miatt, akik elsősorban a profit maximalizációra törekednek. Így történhet meg, hogy a sok esetben jól megtervezett, a társadalmi és a környezeti szempontokat is figyelembevevő megtervezett lakónegyedből egy túlszűfolt, a funkciókat kis területre összpontosító városrész jön létre. Mások amellettt érvelnek, a kompakt város ideája nem lehet minden problémára válasz, főképp azért nem, mert az embereknek joguk van eldönteni hol akarnak élni. A nagyvárosok környékén meghúzódó kertvárosok népszerűsége töretlen, a kutatások bizonyítják, hogy nem csupán a városi problémák és a magasabb ingatlanárak miatt hagyják el a belvárost, hanem azért is, mert vágnak a zöldövezetbe, szeretnének ott élni (Neumann, 2005). A kompakt város modellt illető kritikai hangokból is látszik, hogy ez a modell egy paradox helyzetet eredményez, amelyet a jövőben szükséges lesz több szempontból is felülvizsgálni, az elentmondásait feloldani.



## Összegző megállapítások

Az elemzés célja volt, hogy megvizsgálja a kompakt város modell relevanciáját a mai modern városfejlődés problémáira. Összegzésképpen az alábbi megállapításokat tehetjük:

- A globális urbanizáció aktuális trendjei a városok szétterülését eredményezik. A nagyvárosok belvárosait jellemző társadalmi, környezeti és gazdasági problémák miatt egyre többen kényszerülnek kiköltözni a városok peremeire (vagy annál is kijebb), miközben a munkahelyek, és a különböző szolgáltatások nem követik a lakosságot.
- A modern nagyvárosokban jellemző trend, hogy a várostérségen belül egyre nagyobb távolságokra kerülnek egymástól a lakó- és a munkahelyek. A várostérségben élők egyre több időt töltenek naponta ingázással a lakó- és a munkahelyük között, miközben ezzel párhuzamosan egyre kevesebb idejük jut a családjukra és szabadidős tevékenységeikre. Az ingázók között egyre többen vannak azok is, akik nem napi, hanem heti rendszerességgel kényszerülnek munka- és lakóhelyük között utazni.
- A növekvő ingázással töltött időnek számos kimutatható káros következménye van, nem csupán a környezetre, de az emberi egészségre is, közte a mentális és a fizikai jól-éltre is.
- A magyar nagyváros térségeiben az ingázási szokások illeszkednek a nemzetközi és az európai trendekbe, társadalmi (iskolázottsági és jövedelmi) helyzet alapján jelentős differenciák mutathatók ki.
- A nagyvárosi szétterülés kezelésének egyik várostervezési eszköze lehet az ún. kompakt városfejlődési modell, amely már az 1960-as évek óta jelen van a várostervezés eszközeiben, ám heves szakmai viták kiváltója is. A modell nem fejlődésellenes, hanem egy olyan várostérség megvalósítása a cél, ahol létrejön a koncentrált decentralizációja a különböző városi funkcióknak, és egy élhető, több központtal is rendelkező városrégiónak jön létre.
- A kompakt városfejlődési modell egyik fő erénye, hogy így csökkennek a távolságok, csökken a napi ingázási idő, és a nagyvárosi elővárosi élet kevésbé alapozódik a személygépkocsi használatra, sokkal inkább a biciklis vagy gyalogos távolságokra.
- A reálfolyamatok azonban ma még azt mutatják, hogy nagyon sok ellenhatás gátolja a kompakt városfejlődés tömeges megvalósulását. A modern nagyvárosi fejlődés legfontosabb mozgatóereje a globális gazdaság, amely sok esetben nem kedvez a kompakt város kialakulásának. A városfejlődés fenntarthatóbbá tétele kiemelten fontos a jövőben, ezért az innovatív várospolitikák már egyre nagyobb hangsúlyt fektetnek a kompakt város modell fejlesztéspolitikákban történő érvényesülésére.

## A rugalmas város

### *Bevezetés*

A 21. század egyik legnagyobb kihívása a városi népesség gyors ütemű növekedése. Az eddigi tendencia alapján az ENSZ előrejelzése szerint 2030-ra a világ népességének több mint 60%-a fog városokban élni, 2050-re pedig a 70%-ot is elérheti ez az arány. A nagymértékű népességnövekedés számos környezeti, társadalmi és gazdasági problémát vet fel, ezek megértésével, tanulmányozásával és kezelésével összefüggésben, a tudományos szakirodalomban és a gyakorlatban számos koncepció is kialakult.

Széles körben elfogadottá vált, hogy újra kell értelmezni a gazdasági fejlődés, versenyképesség, a fenntarthatóság fogalmát. Előtérbe került a rugalmasság/rezilienca koncepciója, mint meghatározó versenyképességi tényező. A nemzetközi szakirodalom „resilience” kifejezésnek hazai szakirodalomban használt elnevezése a „reziliencia”, illetve a „rugalmasság”. A fejezet célja a rugalmas város koncepció bemutatása és a település rugalmasságát jellemző indikátorok feltérképezése.

### *A rugalmas város koncepciója*

A rugalmassággal összefüggésben többen vizsgálták a modern városok „újjáépülését” különböző katasztrófák után (Vale–Campanella, 2005). Meerow et al. (2016) 25 fogalom-meghatározást mutat be a város rugalmasságára vonatkozóan. Egyik meghatározás alapján a város rugalmassága azt fejezi ki, hogy milyen mértékben tolerálják a városok a változásokat, mielőtt új struktúrába szerveződnek (Alberti et al. 2003). Godschalk (2003) mérnöki megközelítése szerint „... a fizikai környezet és az emberi közösség fenntartható hálózata”. Pickett (2004) az agrártudomány területén így határozta meg: „... a változó feltételekhez való alkalmazkodási képesség”.

Egy dinamikus rendszer fenntartása érdekében a városvezetésnek ki kell alakítania azt a transzformációs képességet, amivel kezelni tudja a bizonytalanságot és változást (Ernstson et al. 2010). Campanella (2006) a társadalomtudományt képviselve az alábbi definíciót használta: „a város újjáépülési képessége egy negatív hatás után”. Wardekker et al. (2010) azt emelte ki, hogy egy város akkor rugalmas, ha rendelkezik olyan képességekkel és intézkedésekkel, amelyekkel kezelni tudja a sokkhatást, csökkenteni vagy

ellensúlyozni tudja a károkat, zavarokat, lehetővé teszi a rendszer reagálását a bekövetkező hatásra, helyre tud állni, és gyorsan alkalmazkodni tud a változáshoz.

Ahern (2011) azzal egészítette ki ezt a fogalmat, hogy úgy áll helyre a rendszer, hogy közben azok a részek, amelyeket nem érint a változás, megőrzik eredeti állapotukat. Leichenko (2010) szerint a város rugalmassága a környezeti- és társadalomtudományban a „... sokk és stresszhatásokkal szembeni ellenállóképesség”. Tyler és Moench (2012) innovációra és olyan változtatásokra ösztönzi a szakembereket, amelyek elősegítik a város felépülését egy sokkból.

Egy rugalmas város ellen tud állni vagy kezelni tudja az árvizet, fizikai kár és társadalmi-gazdasági zavar bekövetkezése esetén haláleset és sérülés nélkül meg tudja őrizni a társadalmi-gazdasági egyensúlyt (Liao, 2012).

A város rugalmas, ha képes a folyamatosan változó éghajlati körülményekre dinamikusan és hatékonyan reagálni úgy, hogy megfelelő szinten tudjon működni. Ez a meghatározás magában foglalja az ellenállás, a helyreállítás és az újraszervezés képességét (Brown et al. 2012).

Egy rugalmas városnak gyorsan fel kell tudnia épülni egy kisebb és egy nagyobb katasztrófák után egyaránt (Lamond–Proverbs, 2009). A város rezilienciája a zavarok elnyelésének és a zavarok után a funkciók helyreállításának képessége (Lhomme et al., 2013). A katasztrófával szemben rugalmas város képes egy jelenlegi vagy jövőbeni sokkhatást enyhíteni vagy elkerülni, csökkenteni a veszélyekkel szembeni hajlamot, rendelkezik katasztrófákkal szemben továbbá újjáépítés esetére jól működő mechanizmusokkal, struktúrákkal (Wamsler et al., 2013). Egy sokkhatást követően a város helyre hozza és újra tudja folytatni fő funkcióit (Hamilton, 2009). Egy rugalmas város képes minden körülmény között kiegyensúlyozott teljesítményt nyújtani (Brugmann, 2012).

A társadalomtudomány képviselője úgy definiálta a város rugalmasságát, hogy egy olyan képesség, melynek köszönhetően a város ellen tud állni a zavaró kihívásoknak, és vissza tud térni belőlük (Coaffee, 2013). A gazdaságtudomány két képviselője, Desouza és Flanery (2013) szerint egy város akkor rugalmas, ha „... a város képes a különböző változásokat kezelni (elkerülni, alkalmazkodni, reagálni)”. A város a zavaró tényezőknek ellenáll, elnyeli őket, közben fenntartja fő funkcióit, struktúráját (Lu–Stead 2013). Romero-Lankao és Gnatz (2013) a város rezilienciáját úgy fogalmazta meg, hogy a városi lakosság és rendszerek képessége a veszélyek és stresszek széles skálájának elviselésére. Asprone és Latora (2013) szerint képesség alkalmazkodni vagy reagálni a szokatlan, gyakran radikálisan pusztító eseményekre. Henstra (2012) a társadalomtudományok képviselője így fogalmazta meg: „az éghajlatnak ellenálló város: képes ellenállni az éghajlatváltozás által okozott stressznek, hatékonyan reagálni az éghajlatválto-

zásra, valamint a gyors felépülésre.” A város olyan általános, jó állapotú társadalmi, gazdasági, természeti rendszerrel bír, ami biztonságot nyújt egy sokkhatással szemben (Thornbush et al., 2013). A közösség képes ellenállni a stressznek, túlélni, alkalmazkodni, továbblépni (Wagner–Breil, 2013).

Meerow et al. (2016) által összegyűjtött fogalom meghatározások három csoportba oszthatóak (1. ellenállás, 2. alkalmazkodás, 3. átalakulás): 1. A rendszer hogyan tud ellenállni a „zavaró” tényezőknek, hogyan tudja eredeti, egyensúlyi állapotát visszaállítani. 2. Milyen alkalmazkodással tudja minimalizálni a rendszer a destabilizációs tényezők hatását. 3. Sokkhatást követően hogyan tud új, stabil egyensúlyi állapotba kerülni. Chelleri (2012) komplex definíciója mindhárom megközelítést tartalmazza. White és O’Hare (2014) szerint egy város akkor rugalmas, ha a sokk hatására reagálva a város egy új, fejlettebb szintre kerül.

A külföldi szakirodalom az említett városi hatásokat két csoportba sorolja (ICLEI 2016):

1. „Krónikus, stressz hatások”: napi szinten vagy ciklikusan gyengítik a város szerkezetét pl.: magas munkanélküliség, magas adóterhek, nem megfelelő közösségi közlekedés, helyi erőszak, élelmiszer-, vízhiány
2. „Sokk hatások”: hirtelen bekövetkező, nem várt esemény, ami gyengíti a várost – pl.: földrengés, árvíz, terrortámadás

Az értelmezés függ attól, hogy milyen hatást vizsgálunk, azokat milyen módszerekkel elemezzük, továbbá milyen cselekvési tervet, fejlesztési lehetőségeket, módszereket határoznak meg a hatások „lereagálására” (Martin–Sunley, 2015). A radikális zavarok főként környezeti katasztrófákkal és természeti veszélyekkel járnak, a városi rendszerek sebezhetőségének fő forrásai a politikai, a társadalmi és a gazdasági zavarok (pénzügyi válság, politikai zavarok vagy általános zavarok). Ezért a gazdasági és társadalmi rugalmasság a városok fenntarthatósága szempontjából is fontos szempontként jelenik meg. A társadalmi rugalmasság az intézmények felépítéséhez kapcsolódik, a társadalmi átszervezéshez, a csapatmunkához, az erős irányítási rendszerekhez és a különféle megélhetési lehetőségekhez, míg a gazdasági rugalmasság a belső és külső gazdasági folyamatok és más kapcsolódó folyamatok kölcsönhatásából származó lassú és radikális változások kezeléséhez (Yamagata–Sharifi, 2018).

A Rockefeller Foundation által létrehozott „100 Rugalmas Város” fogalom meghatározása a következő: a város rugalmassága azt fejezi ki, hogy különböző hatásokra, változásokra, hogyan, milyen módon tud reagálni a város. Egy rugalmas városnak gyorsabb, megfelelőbb a reakciója a negatív hatásokra, hamarabb „újjaépül”, a rossz helyzetekre könnyebben talál megoldást, valamint a prosperáló időszakban is magasabb jólét jellemzi. Ez az a koncepció, amely tág keretet biztosítva kapcsolatban áll a fejlettség,

a fejlett város elméletével, de a fenntartható városfejlesztés számtalan aspektusával is (100 Resilient Cities 2014).

Az OECD egyik munkabizottságának fogalom-meghatározása a város rugalmasságára vonatkozóan: a rugalmasság „a városok folyamatos képessége a gazdasági, társadalmi, intézményi és környezeti dimenziók mentén történő alkalmazkodásra, adaptációra és jövőbeli felkészülésre, azzal a céllal, hogy fenntartsák a város funkcióit és javítsák a jövőbeli sokkokra adott válaszokat” (Figueiredo et al., 2018).

A város képes a különböző sokkhatásokra, veszélyekre úgy reagálni (felkészülni, alkalmazkodni, megváltoz(tat)ni), hogy közben fenntartja a város funkcióit továbbá felkészül a jövőbeli hatásokra is. Cutter S. L. a rugalmasságot tekinti a fenntarthatóság alappilléreének. A rugalmasság kiépítésével a fenntarthatóság felé teszünk lépéseket (Cutter, 2014). A fenntartható városnak a katasztrófákkal szemben ellenállónak kell lennie, a sokkhatás bekövetkezése után vissza kell térnie az egyensúlyi állapotába (műszaki rugalmasság). Az alapvető városi funkciók megőrzése érdekében a kiszámítható kríziseket el kell kerülnie a városnak. Azonban a városnak bizonyos helyzetekben alkalmazkodnia kell a megváltozott körülményekhez új struktúra, rendszerek kialakításával (multi-egyensúlyi rugalmasság). Egy rendkívül dinamikus változó környezetben a város folyamatosan átalakítja a struktúráit és átszervezi intézményeit (társadalmi-ökológiai rugalmasság). A városvezetőknek fontos, hogy a helyi adottságoknak megfelelően tűzzék ki a fejlesztési célokat, elkerülve az egységes irányokba történő bekapcsolódást, az elavult szabályok alkalmazását és az erőforrások nem megfelelő felhasználását (Seeliger–Turok, 2013).

### *A rugalmas város indikátorai*

A rugalmasság kiépítésének, fokozásának fontos eleme az indikátorok meghatározása. Az indikátorok a kiértékelés, az információszerzés és a nyomkövetés eszközei, amelyek segítenek azonosítani a kockázatot és a sebezhetőséget. Segítségükkel könnyebben leírható, hogyan reagál vagy hogyan reagálna egy város egy sokkhatásra. A rugalmasság kiépítésének folyamatát tehát végig kísérik az indikátorok. A szakirodalom nagy része a rugalmasság méréséhez négy dimenziót határoz meg, melyek a társadalom, a gazdaság, a környezet, az intézményi háttér. A dimenziókat további aldimenziókra osztja, és ezekhez a területekhez rendel indikátorokat. Az aldimenziók a következők lehetnek: társadalmi, gazdasági, környezeti és intézményi dimenziók és azok indikátorai.

A társadalom aldimenziók a jövedelem – egyenlőség „társadalmi befogadás”, társadalmi tőke és társadalmi kohézió, egészség és jól-lét, orvosi kapacitás (a szolgáltatások elérhetősége), a katasztrófaelhárítási szolgáltatások

(a szolgáltatások elérhetősége) és a kommunikáció (a szolgáltatások elérhetősége).

A társadalom dimenzió mérése társadalmi-demográfiai adatok öszszegyűjtésével történik, ezek az öregségi mutató, természetes szaporodás, fogyás, átlagos háztartási jövedelem, szegénységi ráta, GINI Index, hajléktalanok száma, civil, vallási szervezetek száma, egészségi állapot önértékelése, orvosok száma, kórházi ágyak száma, a helyi önkormányzatok által nyújtott sürgősségi támogatás, szélessávú internetszolgáltatással rendelkező háztartások aránya stb.

A szegényebb háztartások sokkal sebezhetőbbek, érzékenyebbek egy sokkhatásra. A társadalmi egyenlőtlenségek a szolgáltatások és lehetőségek nem egyenlő módú elérését eredményezi. Társadalmi szegregációhoz vezethet, ami egy újabb kockázati tényező lehet. A hajléktalanság egy kockázati tényező az egészség, oktatás, munkavállalás, családi állapot, biztonság szempontjából.

A szervezeti kapcsolatok erősítik a helyhez kötődést, az interperszonális kapcsolatokat, elősegítik a társadalmi szerepvállalást, elköteleződést. A beteg emberek kitettsége magasabb a stresszhatásokra. A jó életminőség hozzájárul a jól-léthez és erősíti a társadalmi kohéziót. Az internet számos katasztrófa-esemény (pl.: terrortámadás, járvány, hőség) során nagyon hasznos lehet, azonban ez a gazdasági rugalmasságnak is fontos indikátora.

A gazdaság aldimenziói a gazdaság diverzitása, az innováció, a képzettség és foglalkoztatás. Ezek indikátorai lehetnek például a következők: egy szektoros gazdasági függőség (Herfindahl Index adaptálva a szektorális koncentrációra), egyes cégek iránti bizalom (Herfindahl Index cégek koncentrációjára vonatkoztatva), újonnan regisztrált vállalkozások száma, szabadalmi bejelentések száma, a felsőfokúak aránya a munkaerőpiacon, munkanélküliségi ráta, a középiskolai végzettségűek százalékos aránya vagy az iskolai végzettségek. Az egy szektoros gazdasági függőség magas kockázatot jelent egy gazdasági sokkhatás esetén. A cégektől való függőség ugyanis növeli a gazdasági sokkhatások kockázatát. Egy olyan környezet, ahol a helyi vállalkozásokat támogatják és az innováció jobb megélhetési lehetőségeket biztosít, kevésbé van kitéve a külső gazdasági hatásoknak. A magasabb képzettség magasabb rugalmasságot eredményez. A felsőfokúak aránya a munkaerőpiacon egy lehetséges mérőszáma az innovációs képességnek, hozzájárul a gazdasági stabilitáshoz.

A különböző képességek, végzettségek segítenek a változásokhoz való alkalmazkodásban, a sokkhatásokra való reagálásban. A tanulás pozitív hatásai: kommunikáció, éberség, tudatosság, egészség, munkaerő, aktivitás. Hozzájárul a magasabb életszínvonal eléréséhez. Munkaerő-piaci igényeknek megfelelő képességek és készségek fejlesztése, versenyképes és minőségi munkaerő építése hozzájárul a stabil gazdaság eléréséhez.

A környezet (természeti, épített) aldimenziói: házak, lakások – megfelelő és megbízható infrastruktúra, ideiglenes szállásigények, energia, víz, ökológia, fenntartható városfejlesztés és megközelíthetőség, szállítás, közlekedés. A környezeti dimenzió indikátorai: lakások hiánya vagy nem megfelelő minőségű házak (nedves, penészes falak, nincs fürdő, túl sötét), a helyi építési szabályzatnak megfelelő lakóépületek aránya, biztonságos menedékhely aránya a várható lakossági igényhez, az egy főre eső élelmiszer-tartalék aránya a városon belül, ami 72 órán át biztosítja az ellátást a lakosok számára (azon lakosok százalékok aránya, akik 72 órán keresztül részesülnek a város élelmiszer-tartalékából), évente az elektromos megszakítások átlagos száma egy fogyasztóra vetítve, azoknak a napoknak a száma, ameddig a város üzemanyag-tartaléka biztosítani tudja az alapvető háztartási funkciók működését, a biztonságos ivóvíz-szolgáltatást elérő lakosság aránya, a rendszeresen gyűjtött szilárd városi hulladék aránya az összes kibocsátott szilárd városi hulladékhoz viszonyítva, levegőszennyezettség, zöldterület nagysága, az áteresztő felületek nagysága, azon lakosok aránya, akik számára kényelmesen elérhető a tömegközlekedés (nem, kor és fogyatékosossággal rendelkezők szerinti bontásban), azoknak a háztartásoknak az aránya, amelyek legalább egy járművel rendelkeznek.

A túlszűfolt, rossz minőségű lakásokban lakók érzékenyebbek a természeti katasztrófákra. Gyakrabban fordul elő náluk mentális / fizikai betegség, valamint megjelenik a társadalmi kirekesztettség is. Magas árak mellett a szegényeket érzékenyebben érint egy negatív gazdasági hatás. A helyi építési szabályoknak megfelelő lakások magasabb fokú rugalmasságot jelentenek egy természeti katasztrófa, negatív hatással szemben. Ha egy város az energiaellátását több forrásból biztosítja, akkor a város energiaellátása során fellépő zavar kevésbé súlyos következményekkel jár. Az ellátási források sokfélesége csökkenti a vízszolgáltatás során fellépő zavarok hatásait, illetve az aszály kockázatát. A víz, mint élőhely csökkenti az árvízveszélyt. Az árvíz a leggyakoribb természeti katasztrófa és nagyon súlyos romboló hatással bír. Az áteresztő felületek csökkentik az árvíz bekövetkezésének kockázatát. A zöldterületek növelik a lakosok életminőségét, jóllétét (sport, szabadidős, stresszoldó tevékenységek). A mobilitási lehetőségek fontos szerepet töltenek be az egészség, az oktatás, a munkavállalás, valamint a civil és szabadidős tevékenységek területén, amelyek erősíthetik a társadalmi tőkét. A jármű evakuációs kapacitást, mobilitást biztosít.

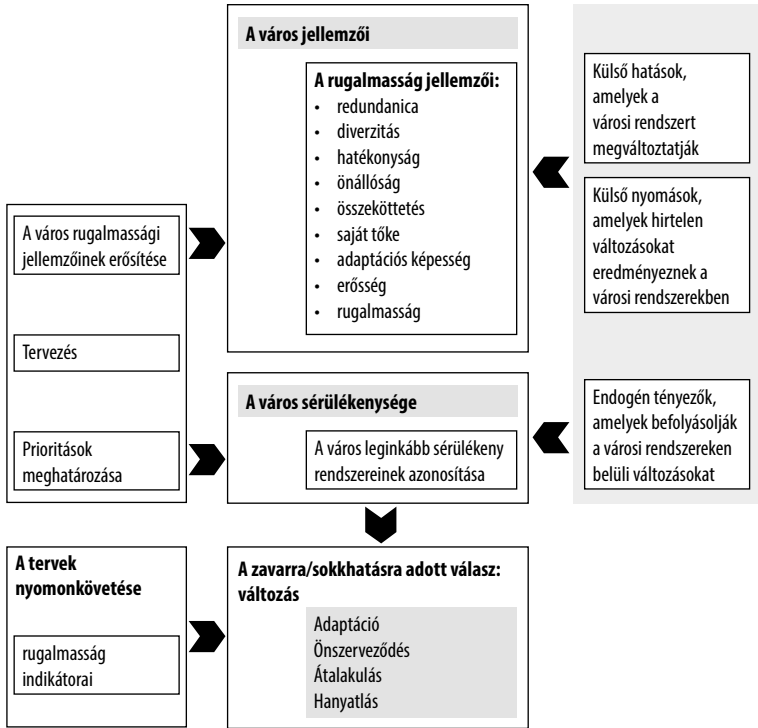
A rugalmas intézményi háttér jellemzői a kockázatalapú tervezés, tudatosság és éberség, közösségi aktivitás, átláthatóság és felelősségre vonhatóság – nyitott kormányzás –, együttműködés különböző kormányzati szintekkel, a finanszírozás rendelkezésre állása (az állami szektornak van elegendő forrása). A városvezetés biztosítja a lakossági részvételt a döntéshozatalban, valamint transzparens jövőképpel rendelkezik.

Olyan városvezetés, amely képes egy vészhelyzetet hatékony kezelni. Rendelkezik ehhez megfelelő kapacitással és rugalmassággal. A jellemzőkhöz kapcsolódó indikátorok a korai figyelmeztető rendszerek alkalmazása (több veszélyforrásra vonatkozóan), az elmúlt két évben elsősegély- és sürgősségi ellátási tanfolyamokon részt vettek aránya, kapacitásfejlesztő platformok (online portál, brosúra, útmutató, eszköztár), a környéken lévő olyan csoportosulások, amelyek vészhelyzet esetén bevetethők (pl.: vöröskereszt, önkéntes tűzoltók), a városra vonatkozó, mindenki számára elérhető információs portál, mely tartalmazza a költségvetést, a szervezeti felépítést, a különböző városfejlesztési terveket, projekteket, a 90 napon belül feldolgozott információ-kérelmek aránya, azoknak az épületeknek az aránya, amelyek biztosítással rendelkeznek a várost érintő magas kockázatú veszélyekre vonatkozóan, az egy főre jutó mitigációs projektek költségvetése az elmúlt 10 év távlatában, a tűzoltóság, rendőrség, sürgősségi szolgáltatások aránya az önkormányzati költségvetésben, az alapszolgáltatásokra jutó források aránya az összköltségvetésben belül (oktatás, egészségügy, szociális háló).

A hatékony rugalmassági stratégia készítésének központi eleme a kockázatalapú, inkluzív, széleskörű partnerséggel rendelkező városfejlesztés. A figyelmeztetések hatékonyságának javításával a katasztrófákra gyorsabb válasz érhető el. A képzés és az információ növeli a tudatosságot és a felkészültséget. A helyi sürgősségi csoportok készítik fel a lakosokat és az önkénteseket egy esetlegesen bekövetkező sokkhatásra, természeti katasztrófára, ez növeli a helyiek mobilitását, aktivitását és elköteleződését. A helyi sürgősségi csoportok hatékonyabban kommunikálnak a lakosokkal, ezáltal nagyobb felkészültség érhető el. Az adatokhoz való hozzáférés átlátható, nyitott kormányzást jelzi, növeli az elszámoltathatóságot. A nyílt adatportálok megkönnyítik a társadalmasítást, a közösség bevonását a megoldások keresésébe. Az információhoz való hozzáférés elősegítheti a polgári elkötelezettséget, a bizalmat és a részvételt. Az összehangolt, integrált stratégiák kialakításánál elengedhetetlen a kormányzás minden szintjén a szereplők hatékony együttműködése. Az összehangolt stratégiák elősegítik a hatékony erőforrás-gazdálkodást. Az oktatásra, egészségügyre, szociális intézkedésekre fordított kiadások csökkentik a szegénységi és társadalmi elszigeteltséget (rossz egészségi állapot, munkanélküliség, nem megfelelő lakhatási körülmények, hajléktalanság kockázatát). A bemutatott indikátorok kiindulási alapul szolgálhatnak a városok számára a rugalmassági stratégiájuk meghatározásához.



8. ábra: A reziliencia beépítése a várostervezési folyamatokba



*Forrás: Eraydin–Tasan-Kok, (2013) 10.*

A tervezés során alkalmazott indikátorok információval szolgálnak a jelenlegi állapotról, a célok eléréséről, a különböző folyamatok eredményességéről, hatékonyságáról. Ezek alapján képet kapunk a város rugalmasságára vonatkozóan is.

A rugalmassági stratégia megalkotásakor az indikátorokat minden városnak saját magának kell meghatároznia egy részletes helyzetelemzés után, specifikusan a városra jellemző adottságoknak, céloknak, jövőképeknek megfelelően. Ezért különböző városoknak más és más indikátorral mérhető a rugalmassága, egymással nehezen összehasonlíthatók. A rugalmassági stratégia céljainak elérését ezért mindig a saját város vonatkozásában kell mérni. Célszerű továbbá a jelenlegi állapotot egy réggel összehasonlítani, ez fontos információt jelenthet a döntéshozók számára.

## *Összegzés*

A rugalmasság, mint versenyképességi tényező beépíthető a fenntartható városfejlesztési politikába, stratégiába. A rugalmassági stratégia kialakításánál fontos a város rugalmasságát erősítő intézkedések alkalmazása és a megvalósítás folyamatos nyomon követése, értékelése a megfelelő indikátorokkal.

A rugalmassági stratégia középpontjában azon képességek kiépítésének kell állnia, amelyek reagálni tudnak a város a folyamatos változásaira. Elsősorban nem az a fontos, hogy megértsük, hogy hogyan és miért változik a világ, hanem az, hogy kiépítsük azokat a képességeket, amelyekkel reagálni tudunk, hogy a változásokkal együtt tudjunk élni, ne legyünk az áldozata (Walker–Salt, 2006).

A rugalmasság jelentős hatással van a város fenntartható fejlődésére és a sebezhetőséget csökkentő szektorokra. A szakpolitika számára megfontolandó a reziliencia, mint egy új versenyképességi tényező beépítése a város-tervezési, városfejlesztési folyamatokba.





II.

A magyar középvárosok

# A magyar középvárosok demográfiai és gazdasági sajátosságai (2009–2018)

## Bevezetés

A demográfiai, a társadalmi és a gazdasági tényezők területi képe iránti érdeklődés napjainkban töretlen, hiszen a demográfiai és a gazdasági tényezők területi sokszínűsége és változatossága arra sarkall, hogy folyamatosan nyomon kövessük a főbb népesedési folyamatok alakulását, valamint a népesség és a vállalkozások aktivitását, különös tekintettel a gazdaságilag aktív népességre és működő vállalkozásokra.

A fejezet nem vállalkozik többre, mint hogy áttekintse a magyar középvárosok néhány alapvető demográfiai és gazdasági sajátosságát a 2009. és 2018. évek közötti időszakban. A fejezet célja egyrészt a magyar középvárosok<sup>27</sup> kutatásával kapcsolatos fő vizsgálati irányok összefoglalása az ezredforduló óta eltelt két évtizedben publikált elemzések áttekintésén keresztül, másrészt a hazai középvárosi szint népességi viszonyainak, vándorlási folyamatainak bemutatása, illetve a gazdasági aktivitás szerinti összetétel (álláskereső, vállalkozásúriúség, jelenlevő nemzetgazdasági ágazatok) ismertetése, általános bemutatása.<sup>28</sup>

## Kutatási előzmények

A városi – elsősorban nagyvárosi – társadalmi, gazdasági és környezeti kihívások miatt a városi létet és leképződését – ide értve minden meghatározó városi jelenséget – folyamatosan élénk szakmai és tudományos érdeklődés övezte, mindvégig aktuális és dinamikus kutatási területnek számított.

27 A tanulmányban – alkalmazkodva a hazai gyakorlathoz – a húsz- és százezer fő közötti lélekszámú településeket tekintjük középvárosnak. Ugyan 2013 óta Székesfehérvár állandó népessége nem érte el a százezer főt (attól néhány ezer fővel elmaradt), ehelyütt nagyvárosként kezeljük, tehát a középvárosi településkategória demográfiai és gazdasági sajátosságainak leírásakor figyelmen kívül hagytuk. Megjegyzendő, hogy Magyarországon (is) szokás huszonöt- vagy harmincezer lélekszámküszöbnél meghúzni a kis- és középvárosok közötti határt, de több nyugat-európai ország statisztikája ötvenezer küszöböt is alkalmaz (Beluszky, 2003).

28 Az áttekintés alapjául szolgáló adatok az Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer (TeIR) „Interaktív elemző” adatbázisából származtak, és a tanulmány készítésének időszakában teljes körűen elérhető adatokat tartalmazták (a 2018. évre vonatkozó adatokkal bezárólag).

Közhely, mégis van benne igazság, hogy a gazdasági–társadalmi fejlődés kulcsszereplői és színterei a sikeres, a versenyképes, a megújulni képes és innovatív potenciállal rendelkező városok és térségeik (pl. Enyedi, 1997; Horváth, 2001; Csizmadia–Rechnitzer, 2005; Koltai, 2014; Rechnitzer et al., 2014). A legújabb városfejlesztési irányok kapcsán az elemzők egyre gyakrabban hivatkoznak a kreatív és okos város koncepcióira (vö. Horváthné Barsi–Lados, 2011; Baji, 2017; Egedy, 2017), továbbá a küllhoni kutatásokban népszerű, de a hazai tudományos életben még kevésbé elterjedt ún. rugalmas (alkalmazkodóképes, adaptív) város kifejezésekre is (lásd Vale megjelent munkáit a „resilient city” témakörben, pl. Vale, 2014). Úgy tűnik, hogy a középvárosok belső jelenségeit feltáró elemzésekben a kutatók egyre fogékonyabbak ezekre a hívószavakra, amely a városi tér analízisével kapcsolatos főbb témaköröket, a módszertani igényeket és az elemzések alapjául szolgáló eszköztárat is átformálták – szélesítették, bővítették – az elmúlt három évtizedben. Az alábbiak rövid áttekintés nyújtanak erről a folyamatról.

Az 1990-es évek elején<sup>29</sup> a városkutatók elsősorban a rendszerváltás nyomán kialakult folyamatokra összpontosították a figyelmüket, így például az új városi társadalmak szerepére a piacgazdaságban, az egykori szocialista (ipar)városok átalakulására, a lakásprivatizációs folyamatokra, illetve a budapesti agglomeráció átalakulására. Az ezredforduló környékén jelentősebb eltolódás figyelhető meg a globális gazdaság városfejlesztési hatásainak feltárása felé, így például a külföldi működőtőke-beáramlásra, a városfejlesztést dinamizáló tényezőkre, a szerkezetváltásra, a városok belső egyenlőtlenségeire, a városversenyre és a városökológiára (vö. Szirmai, 2009).

A városok településhierarchiában elfoglalt pozícióinak elemzése az 1990-es évek derekától kezdve került az elemzések homlokterébe (pl. Berényi–Dövényi, 1996; Beluszky 2003); e munkák alapján megállapítható, hogy középvárosok jó része a településhierarchia középmezőnyében található: felső- vagy (fejlett) közép- vagy alsófokú központok, teljes, hiányos vagy részleges szerepkörű megyeszékhelyek, továbbá teljes, részleges és hiányos szerepkörű középvárosok,<sup>30</sup> és jól megkülönböztethetők a regionális központok (vagyis a nagyvárosok) és az alsófokú központok, továbbá a kisvárosok karakterisztikáitól.

29 *A rendszerváltás környékén és azt megelőző időszakban megjelent településmorfológiai és településfejlesztési vizsgálatokkal kapcsolatban kiemelendő Piri (2007) áttekintése, aki Becsei József, Lettrich Edit, Mendöl Tibor, Tóth József, Wallner Ernő, illetve Beluszky Pál, Csapó Tamás, Kőszegfalvi György és Somjai Attila munkáit emelte ki.*

30 *Néhány példa a teljesség igénye nélkül Berényi–Dövényi (1996) alapján: fejlett felsőfokú központ: Békéscsaba, Eger, Kaposvár, Szombathely; felsőfokú központ: Baja, Sopron, Szekszárd, Tatabánya; fejlett középfokú központ: Dunaújváros, Esztergom, Nagykanizsa, Tata; középfokú központ: Hódmezővásárhely, Orosháza, Pápa, Szentes; fejlett alsófokú központ: Gödöllő, Hatvan, Kazincbarcika, Ózd. Néhány további példa Beluszky (2003) osztályozása alapján: teljes szerepkörű megyeszékhely: Szolnok, Szombathely, Veszprém; hiányos szerepkörű megyeszékhely: Békéscsaba, Zalaegerszeg; részleges szerepkörű megyeszékhely: Salgótarján, Tatabánya; teljes szerepkörű középváros: Baja, Gyula; hiányos szerepkörű középváros: Mosonmagyaróvár, Siófok; részleges szerepkörű középváros: Ózd, Tata.*

A települési vonzaskörzet vizsgálatok kapcsán említést érdemel a településközi kapcsolatok sokszínűségére és feltárására indított kutatások a Dél-Dunántúl (Hajdú, 1994) és az Alföld példáján (Kiss–Bajmócy, 2001). A két elemzés eredményei összességében arról árulkodnak, hogy az egyes megyék nagy- és középvárosai között a kapcsolatrendszer aktív, a megyék határain átívelő kapcsolatrendszer viszont relatíve gyenge, a nem megyei jogú középvárosok jelentős – olykor ötven-hetvenezer főt meghaladó –, de a megyei jogú középvárosokénál nem nagyobb vonzaskörzettel rendelkeznek, továbbá néhány település<sup>31</sup> elzártsága és a megyeszékhely közelsége miatt nem tudja érvényesíteni vonzerejét.

A városok intézményellátottságának jellemzőit Szigeti (1999) vizsgálta településkategóriánként. A megyei jogú középvárosok kapcsán kiemelte, hogy többnyire saját megyéjükben vagy annak egy részén látnak el részleges vagy teljes közép- vagy felsőszintű funkciókat; a többi középvárost illetően megállapította, hogy a középszintű ellátásban mezocentrum szerepet töltenek be, mivel az intézményhálózat jelentős része megtalálható. Csapó (2002) e szerepköröket kifejezetten a megyei jogú városok tekintetében rendszerezte, és súlyozott pontszámítási módszer segítségével hierarchikus sorrendbe rendezte a megyei jogú középvárosokat.<sup>32</sup>

Beluszkyt (2003) – a városok hierarchiáján kívül – a települések dinamikai típusainak elkülönítése is foglalkoztatta. Városdinamikai elemzésének eredményei alapján megállapítható, hogy a várostípusok elterjedése országrészenként különböző, az ún. dinamikusan fejlődő–növekvő és a pozícióikat javító városok túlnyomóan a Duna vonalától nyugatra találhatók, és az ország ezen nagytérségében alig található hanyatló és csökkenő város, a Dunától keletre viszont a pozícióikból vesztő, stagnáló és hanyatló városok aránya került túlsúlyba. A megállapítás nemcsak ösztételezési összevetésben, hanem középvárosi szinten is helytálló, annyi megjegyzéssel, hogy a dinamikusan fejlődő városok főként a budapesti agglomeráció nyugati részén összpontosulnak.<sup>33</sup>

A módszertani irányokkal kapcsolatban Szirmai (2009) kiemelte, hogy a hazai városok sokkal inkább eltérők, mint hasonlóak, mivel a városok közötti differenciákat társadalmi, gazdasági, demográfiai és történelmi tényezők sokasága határozza meg, ezért felhívta a figyelmet arra, hogy az egydimenziós,

31 Például Gyula és Komló.

32 Az elemzés nyomán a következő kategóriák adódtak: több regionális funkcióval rendelkező felsőfokú központ (Kaposvár, Sopron, Szombathely, Veszprém), néhány regionális funkcióval rendelkező felsőfokú központ (Békéscsaba, Eger, Zalaegerszeg), regionális funkcióval alig rendelkező részleges felsőfokú központ (Dunaújváros, Hódmezővásárhely, Nagykanizsa, Salgótarján, Szekszárd, Tatabánya).

33 A teljesség igénye nélkül néhány példa: dinamikusan fejlődő–növekvő városok: Budaörs, Érd, Dunahaszti, Szentendre; pozícióikat javító városok: Nagykanizsa, Szolnok, Veszprém, Zalaegerszeg; korábbi pozícióikat őrző városok: Békéscsaba, Eger, Kaposvár, Sopron; pozícióikból vesztő városok: Kazincbarcika, Salgótarján, Szentes, Tatabánya; hanyatló városok: Hódmezővásárhely, Komló, Makó, Ózd.



főként gazdasági szempontokat előtérbe helyező elemzések helyett a komplexebb felfogást és megközelítést szükséges alkalmazni a hazai városkutatásokban. Ugyan számbelileg nem volt jelentős, de már fel-felbukkant a komplex megközelítést és szemléletmódot alkalmazó, a városok belső erőforrásaira, potenciáljára fókuszáló kutatás az ezredforduló hajnalán.

Lengyel (1999) többdimenziós skálázás segítségével, a főbb demográfiai, foglalkoztatottsági, infrastrukturális és gazdasági mutatók alapján jellemezte a megyei jogú városokat, különös tekintettel a gazdasági potenciál, a dinamizmus és a munkaerő versenyképessége közötti hasonlóságokra és különbözőségekre. A szerző arra a következtetésre jutott, hogy a dunántúli megyei jogú középvárosokban a gazdasági potenciál és dinamika lehetőséget ad a további fejlődésre, ezzel szemben az ország más területén található középvárosok egyedi fejlődési pályán haladnak, avagy válságjeleket mutatnak.<sup>34</sup> Rechnitzer (2002) nagyszámú mutató bevonásával képzett öt faktor (gazdasági és fogyasztási potenciál, vonzásérősség, humán erőforrások, a centrum fogyasztási potenciálja, a perifériák faktora) alapján csoportosította a hazai városhálózat elemeit. Aktív és stabil, speciális szerepkörrel rendelkező, átalakuló, helyzetüket javítani képes, köztes és átmeneti helyzetű, illetve leszakadó városokat különböztetett meg; a csoportosítás a középvárosi településkategória esetében is értelmezhető.<sup>35</sup>

A városok hálózatalakító szerepe eredetileg az infokommunikációs ágazat teljesítménye és tagozódása alapján került az elemzések frontvonalába, egyrészt települési rangsorok képzésével (Döry–Ponác, 2003), másrészt klaszterelemzésen nyugvó várostipizálással (Rechnitzer et al., 2003). Utóbbi vizsgálat olyan összetett indikátorrendszerből indult ki, amely az IKT szektorra vonatkozó ismérveken kívül demográfiai, jövedelmi, gazdasági és humán jellemzőket is tartalmazott.<sup>36</sup>

A városi versenyképesség empirikus vizsgálata kapcsán több publikáció jelent meg az elmúlt években. Az MTA RKK Közép- és Észak-magyarországi Tudományos Intézetében megvalósult kutatómunka a hazai városok versenyképességének összetevőit helyezte középpontba. Beluszky (2000) kutatása például rávilágított arra, hogy a versenyképesség szoros kapcsolatban áll a városok hierarchiában elfoglalt helyzetével, és több középvárosok magas, de legalább megfelelő versenyképességű.<sup>37</sup> Koltai (2005, 2007)

34 *Az első csoportra jó példa Sopron, Szombathely, Veszprém és Zalaegerszeg, a másodikra Dunaujváros, Hódmezővásárhely, Tatabánya, a harmadikra pedig Salgótarján.*

35 *Az első csoportra jó példa Békéscsaba, Eger, Kaposvár és Sopron, a harmadikra Dunaujváros, Hatvan, Szolnok és Tatabánya, a negyedikre Makó és Szentendre, az ötödikre Gyula, Kazincbarcika, Komló és Ózd. Speciális szerepkörrel rendelkező középváros nem került definiálásra.*

36 *Az elemzésben hat várostípust azonosítottak a szerzők, azonban az első csoporthoz (regionális központok) egy középvárost sem soroltak. A második (térégi központ) csoportra jó példa Békéscsaba, Eger, Kaposvár és Sopron, az aktív kis- és középvárosokra Dunakeszi, Gyál és Vecsés, az üdülővárosokra Keszthely, a mozdulatlan városokra Érd, Hódmezővásárhely és Nagykanizsa, a leszakadókra pedig Kazincbarcika, Ózd és Salgótarján.*

37 *Magas versenyképességű város például Eger, Sopron, Szolnok és Veszprém, megfelelő versenyképességű város például Békéscsaba, Kaposvár, Nagykanizsa és Salgótarján.*

korábbi publikációi a hazai versenyképesség lakossági és vállalati megítélésével, újabb könyve (2014) pedig kifejezetten a települések, mint lakóhelyek sikerességének mércéivel foglalkozott. Az utóbbi vizsgálat kapcsán kiemelendő, hogy a települési vonzerők áttekintésén túl a szerző nagy hangsúlyt helyezett a lakóhely potenciális megváltozásának okaira és főbb területi jellegzetességeire, továbbá a települési tulajdonságok kapcsán a dominanciára, avagy több sajátosság együtállására.<sup>38</sup>

A magyar városhálózat tudásalapú megújító képességének helyzetéről alapos áttekintés adtak Csizmadia és Rechnitzer (2005), valamint Nárai (2005) dolgozatai, akik klaszterképző főkomponensek segítségével vizsgálták a hazai városok innovációs potenciáljának sajátosságait. Az elemzések eredményei arról árulkodnak, hogy markáns eltérések mutathatók ki a megújuló képesség szempontjából; az ország északi és keleti részében komoly problémát jelent, hogy csekély a felzárkózásra képes városok száma, ezzel szemben az ország más részein nagyobb tömbben sűrűsödnek azok a városok, amelyek a megújuló képesség szempontjából átlagos vagy mérsékelt fejlettségű helyzetben vannak.<sup>39</sup>

Az elmúlt két évtizedben olyan munkák is megjelentek, amelyek ugyan időszzerű, de hazai berkekben érintőlegesen kutató témák mentén gazdagították a hazai középvárosokkal kapcsolatos vizsgálatokat. A magyar várostípusokkal foglalkozó elemzések sorában külön érdekesség az ún. globalizációs várostípusok leírása (Molnár, 2006). A magyar kis- és középvárosok globalizációs típusai dimenzióredukciós módszerrel kerültek meghatározásra a városi szolgáltatások, a kultúra, a technológia és a társadalom globalizációja szerint.<sup>40</sup>

A kulturális értékek koncentrációját és azok hasznosulását a megyei jogú városok példáján Borsos (2007) vetette össze, akinek rangsorolást megalapozó elemzése rávilágított arra, hogy a magas értékindexű és vezető potenciálú nagyvárosokhoz képest<sup>41</sup> a magyar megyei jogú középvárosok a középmezőnyben, illetve a rangsor második felében találhatók, mivel jórészt helyi léptékű kulturális igényeket fednek le. Gombos (2016) klaszterelemzéssel elvégzett kutatása a tízezer fő feletti városok kulturális szolgáltatásainak kínálatáról rávilágított arra, hogy központi szerepet betöltő ún. többfunkciós kulturális városok, funkcióhiányos kulturálisan aktív

38 Koltai (2014, 139) korrespondencia-térképe arról árulkodik, hogy a települések más-más adottsága miatt vonzó: Eger és Veszprém például természeti adottságai, Sopron a lakókörnyezet megfelelő állapota, Szolnok és Szombathely a kor- és etnikai összetétele miatt.

39 A vizsgálat alapján elmondható, hogy átlagos vagy mérsékelt megújuló képességű település például Békéscsaba, Eger, Kaposvár, Sopron és Veszprém, azonban kedvezőtlen helyzetű, „innováció-hiányos” település például Dunaiújváros, Hódmezővásárhely, Nagykanizsa és Tatabánya.

40 Az elemzés nyomán öt várostípus azonosítható: globalizálódó városok (pl. Békéscsaba, Eger, Kaposvár, Sopron), a globális gazdaság dinamizálta városok (pl. Baja, Budaörs, Mosonmagyaróvár, Nagykanizsa), a globális gazdasághoz felzárkózó városok (pl. Cegléd, Orosháza, Pápa, Szentes), a globális gazdaságtól leszakadó városok (pl. Érd, Békés, Karcag, Törökszentmiklós), a globális gazdaság hatásaiból kimaradó városok (pl. Gyál).

41 Ebbe a csoportba tartozik Eger is, amelynek kulturális vonzereje megyei léptékű.

városok, kulturálisan leszakadó városok, illetve ún. „alkotó közösségek” városai egyaránt megfigyelhetők hazánkban.<sup>42</sup>

A területi tőke középvárosi sajátosságairól Tóth (2011) tanulmánya ad bővebb tájékoztatást; a faktorelemzésen nyugvó rangsorolás és csoportosítás a településkategória anyagi és nem anyagi erőforrásainak helyzetét és összekapcsolódását mutatja be, hozzájárulva a középvárosok településhálózatban való pozicionálásához.<sup>43</sup> Rechnitzer et al. (2014) a hazai városhálózat trendjeit kutatva – hasonló módszerek alkalmazásával – arra a megállapításra jutottak, hogy a magyar városhálózatban kisebb elmozdulások, visszafogott áttrendeződések figyelhetők meg.<sup>44</sup> A két kutatás megállapításai részben egybevágóak, részben ellentmondanak egymásnak. A területi tőke-alapú vizsgálatból – amely kizárólag a középvárosi településkörre készült – az a tendencia olvasható ki, hogy a materiális és immateriális erőforrások – ha nem is szorosan, de – bizonyos fókig együtt mozognak, továbbá egy nyugat-keleti lejtő figyelhető meg a dunántúli középvárosok és egy főváros környéki-vidéki „szembenállás” a vidéki középvárosok javára. A városhálózat stabilitását kutató elemzés – amely az összes hazai várost magában foglalta – azt sugallja, hogy amíg a gazdasági potenciál, az iskolázottság és a társadalmi aktivitás értékei egyenletesebb eloszlást követnek, addig erősen aszimmetrikus a humán erőforrás és az innovációs potenciális koncentrációja.

A hazai gazdaság központjait településgazdasági súlyuk alapján Csomós (2013) rangsorolta, a településeken működő gazdasági szervezetek jellemző pénzügyi paramétereinek integrálásával, amelyen keresztül lehetőség nyílt a települések hosszú távú pozícióváltozását is bemutatni. Az elemzésben a következő településcsoportokat azonosította a szerző: komplex gazdasági szerkezetű központok, gyengülő pozícióval rendelkező tradicionális iparközpontok és speciális típusuk (ún. erőmű-települések), idegenforgalmi központok, a külföldi multinacionális vállalatok beruházásai nyomán fejlődő új, de még ingatag gazdasági központok és valós gazdasági erővel nem rendelkező, virtuális tevékenységet folytató offshore települések.<sup>45</sup>

42 *Az első csoportra jó példa a hazai nagyvárosok, továbbá Eger, Sopron és Szombathely; a másodikra Gödöllő, Gyula és Keszthely, a harmadikra Baja, Kaposvár és Siófok, a negyedikre pedig Békéscsaba, Szekszárd és Szentes.*

43 *A kapott eredmények alapján önálló klaszterbe tömörülnek az Alföld középvárosai és a főváros környéki középvárosok (ez utóbbi klaszter tagjai átlagos felüli anyagi erőforrással rendelkeznek), azonban a többi klaszter nem kötődik egyértelműen valamely földrajzi tájhoz vagy régióhoz. A területi tőkében leggazdagabb települések a megyei jogú városok.*

44 *A kiemelt adottságokkal rendelkező városokhoz a megyei jogú városok nagy része sorolódott be, státuszukat a felsőoktatási bázisok teremtik meg. A többi középváros esetében karakteres elmozdulást nem tudtak kimutatni a szerzők; helyzetük átmeneti (pl. Békéscsaba, Dunaharaszti, Siófok), átlagos (pl. Gyula, Kazincbarcika, Tatabánya, Várpalota), átlag alatti (pl. Hajdúböszörmény, Komló, Nagykőrös, Törökszentmiklós), avagy kimondottan kedvezőtlen adottságú (pl. Ózd).*

45 *A pozitív irányú településgazdasági súlyváltozást figyelembe véve a középvárosi településkategóriából az alábbi példák emelhetők ki: komplex központokra Budaörs, Fót és Gödöllő, tradicionális iparközpontokra Dunaujváros, Jászberény és Kazincbarcika, idegenforgalmi központra Siófok, új gazdasági központokra Esztergom és Hatvan, offshore településekre Szombathely.*

A 2011-es népszámlás adatainak publikálása új lendületet hozott a vonzaskörzet-vizsgálatok területén. Tóth és Nagy (2013) számításai alapján a központ és vonzaskörzete vonatkozásában igen jelentősek az eltérések; komplex, többtényezős és egytényezős versenyelőnyvel és versenyhátránnyal rendelkező települések egyaránt kimutathatók hazánkban.<sup>46</sup> A két népszámlálási időszak között a legfőbb változás a vonzaskörzeteket illetően, hogy a 30 perces vonzaskörzet versenyképesen fejlődött, azonban a központi vonzaskörzet versenyhátrányosan. Pénzes et al. (2014) a helyi munkaerőpiacon elvégzett vonzaskörzet vizsgálatukkal rámutattak arra is, hogy a vonzaskörzetek száma csökkenő, de átlagos méretük növekvő 2001 és 2011 között, ami a mikrotérségek megritkulásával és településközi kapcsolatok intenzitásának növekedésével magyarázható.<sup>47</sup>

A városhierarchia-vizsgálatok kapcsán végül megemlítendő Szilágyi és Gerse (2015) kutatása, akik számos tényező és mutató bevonásával, az összehasonlíthatóság érdekében elvégzett normalizálással, illetve a Jenks-módszer alkalmazásával négy városi csoportot azonosítottak: főváros, felső-, közép- és alsófokú központok.<sup>48</sup> Számításaikból kiderült, hogy markáns különbségek mutatkoznak a demográfiai jellemzők (pl. népmozgalmi folyamatok, korösszetétel, ingázás), a lakásállományi jellemzők (pl. lakásépítés), továbbá a gazdasági jellemzők (pl. foglalkoztatottság, jövedelmek, vállalkozásszám) szerint.

### *Demográfiai helyzetkép*

Magyarországon az elemzés készítésének időpontjában – az állandó népességszámot alapul véve – ötvenkét középváros található; ezzel a hazai városállomány (322 város) 16%-át adják, valamint arányuk a teljes településállományban (3 155 település) 1,6%. A középvárosok országos eloszlása nem egyenletes, az országnak vannak olyan megyéi, ahol számuk alacsony (pl. a Dél-Dunántúlon vagy Borsod-Abaúj-Zemplén megyében), avagy nincsenek középvárosok (pl. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében), viszont a Dunántúl északi részén – elsősorban Veszprém megyében –, a budapesti agglomerációban és az Alföldön nagy számban lelhetők fel középvárosok.

<sup>46</sup> Középvárosi szinten komplex versenyelőnyvel rendelkezik Dunaiújváros és Tatahánya, többtényezős versenyelőnyvel például Eger, Szombathely és Veszprém, többtényezős versenyhátránnyal Békéscsaba, Kaposvár és Sopron. A 30 perces vonzaskörzeteket alapul véve komplex versenyelőnyvel rendelkezik Dunaiújváros, többtényezős versenyelőnyvel Szombathely és Veszprém, egytényezős versenyhátránnyal Békéscsaba és Zalaegerszeg, többtényezős versenyhátránnyal Eger, Kaposvár és Sopron, komplex versenyhátránnyal Salgótarján.

<sup>47</sup> Az évtized legnagyobb nyertesei a középvárosok körében sorrendben Budaörs, Szigetszentmiklós, Dunakeszi, Hatvan és Tatahánya, legnagyobb vesztesei pedig Salgótarján, Dunaiújváros, Nagykanizsa, Szombathely és Baja.

<sup>48</sup> A második csoportban egy középváros sem található, kizárólag nagyvárosok. A harmadik csoportba 29 középváros sorolódott – például Békéscsaba, Eger, Kaposvár és Sopron – amelyek az ipar, az oktatás vagy a közigazgatás szempontjából jelentősek.

A magyar középvárosok megközelítőleg harmada megyei jogú város stáusszal rendelkezik.

A középvárosok száma nem mutatott nagy ingadozást az elmúlt években. Hazánkban egy középváros sem emelkedett a nagyvárosi településkategória települései közé, azonban népességcsökkenése miatt Dombóvár (2009), Keszthely (2015) és Békés (2016) „kiestek”, míg Dunaharaszti (2009), Göd (2016) és Fót (2018) „beléptek” a középvárosok táborába. Jelenleg az ország teljes lakosságát alapul véve az állandó népesség közel 19%-a él a félszáz középváros valamelyikében; ez az arány 2009 óta nem változott, és a lakónépesség<sup>49</sup> tekintetében is hasonlóan alakult. A városi népességadatok alapján elmondható, hogy az állandó népesség 37%-a (illetve a lakónépesség 36%-a) él valamelyik középvárosban<sup>50</sup>, továbbá a Budapest nélküli nagyvárosi népesség 1,66-szorosa a teljes középvárosi állandó népesség (a lakónépesség tekintetében ez az arány 1,65-szörös) (5. táblázat).

---

49 A lakónépesség a népszámlálási adatokból továbbvezetett év végi állapotot tükröz. Az állandó népesség az adott területen bejelentett, állandó lakóhellyel rendelkező személyek adatait tartalmazza, függetlenül attól, hogy van-e máshol bejelentett tartózkodási helyük. A lakónépességbe azok a személyek tartoznak, akiknek egyetlen lakóhelyük az összeírás helyszíne, avagy ha több lakóhellyel rendelkeznek, akkor az összeírás helyszínét tekintik életvitelszerű lakóhelyüknek.

50 A kötetben két különböző adat jelenik meg a magyar középvárosi népességgel kapcsolatban. Ebben a tanulmányban 37,3%, a bevezető tanulmányban 34,2%. A 37,3%-os adat a 20 000–100 000 fő közötti lélekszámú településekre, középvárosokra vonatkozik. Az adatok forrása a TEIR. A bevezetőben megjelent 34,2% az Eurostat, Urban Audit város meghatározására támaszkodik, ahol a közepes méretű városok kategóriájába az 50 000–25 0000 lakosú településeket számolják bele. Az adatok forrása: Eurostat, Urban audit 2018

5. táblázat: A magyar középvárosok főbb jellemzői  
2009 és 2018 között

Évek	2009	2010	2011	2012	2013
Középvárosok száma (db)	52	52	52	52	52
Az állandó népesség száma a középvárosokban (fő)	1 922 770	1 917 707	1 911 809	1 906 448	1 900 737
Az állandó népesség aránya a középvárosokban (%)	18,95	18,95	18,94	18,94	18,91
A lakónépesség a középvárosokban (fő)	1 913 435	1 913 955	1 876 267	1 869 694	1 862 655
A lakónépesség aránya a középvárosokban (%)	19,11	19,17	18,89	18,87	18,86
A városi népesség aránya a középvárosokban (állandó népesség) (%)	37,37	37,39	37,38	37,37	37,35
A városi népesség aránya a középvárosokban (lakónépesség) (%)	35,96	36,05	35,77	35,78	35,80
A középvárosi lakosság aránya a nagyvárosi lakossághoz viszonyítva (állandó népesség) (szorzó)	1,67	1,67	1,66	1,66	1,66
A középvárosi lakosság aránya a nagyvárosi lakossághoz viszonyítva (lakónépesség arányában) (szorzó)	1,64	1,64	1,64	1,65	1,65
Évek	2014	2015	2016	2017	2018
Középvárosok száma (db)	52	51	51	51	52
Az állandó népesség száma a középvárosokban (fő)	1 895 783	1 869 884	1 862 420	1 856 135	1 868 575
Az állandó népesség aránya a középvárosokban (%)	18,88	18,86	18,63	18,62	18,79
A lakónépesség a középvárosokban (fő)	1 857 273	1 850 825	1 844 475	1 842 866	1 843 782
A lakónépesség aránya a középvárosokban (%)	18,84	18,83	18,83	18,85	18,87
A városi népesség aránya a középvárosokban (állandó népesség) (%)	37,35	36,94	36,93	36,93	37,30
A városi népesség aránya a középvárosokban (lakónépesség) (%)	35,83	35,83	35,85	35,89	35,93
A középvárosi lakosság aránya a nagyvárosi lakossághoz viszonyítva (állandó népesség) (szorzó)	1,66	1,64	1,64	1,64	1,66
A középvárosi lakosság aránya a nagyvárosi lakossághoz viszonyítva (lakónépesség) (szorzó)	1,65	1,64	1,64	1,64	1,65

*Forrás: saját szerkesztés TeIR alapján.*

Megállapítható, hogy mindössze tizenöt középváros állandó népessége növekedett a vizsgált időszakban (hasonló adatok adódnak a lakónépesség esetében is), és a hazai középvárosokban összességében a népesség csökkenésének lehetünk tanúi. 2009 és 2018 között az állandó népesség ötvennégyezer fővel, a lakónépesség pedig hetvenezer fővel fogyatkozott.

A legnagyobb arányú népességnövekedés Göd (+18,1%), a legjelentősebb népességcsökkentés Salgótarján (-10,4%) esetében tapasztalható az állandó népességet alapul véve; a lakónépesség figyelembevételekor Szigetszentmiklós (+18,10%), illetve Komló (-11,3%) adatai adják a két szélső esetet. Az állandó- és a lakónépesség vonatkozásában egyaránt megállapítható, hogy a budapesti agglomeráció középvárosai mutatják a legdinamikusabb növekedést tíz év alatt. Ezzel szemben, az egykori szocialista (ipar) városok adják a legjelentősebb népességcsökkenéssel rendelkező településcsoportot mind az állandó népesség, mind a lakónépesség adatai alapján (6. táblázat).

6. táblázat: Az öt legnagyobb népességnövekedéssel és –csökkentéssel jellemezhető középváros 2009 és 2018 között

Állandó népesség		Lakónépesség	
Településnév	Változás (%)	Településnév	Változás (%)
Az öt legnagyobb népességnövekedésű középváros			
Göd	+ 18,10	Szigetszentmiklós	+ 16,44
Szigetszentmiklós	+ 14,65	Dunakeszi	+ 13,35
Dunakeszi	+ 12,66	Dunaharaszti	+ 12,16
Dunaharaszti	+ 11,93	Göd	+ 9,68
Fót	+ 8,91	Fót	+ 6,90
Az öt legnagyobb népességcsökkenésű középváros			
Salgótarján	- 10,40	Komló	- 11,40
Kazincbarcika	- 8,82	Kazincbarcika	- 11,19
Ózd	- 8,40	Salgótarján	- 10,77
Gyöngyös	- 8,21	Gyöngyös	- 10,52
Dunaújváros	- 8,14	Kaposvár	- 9,67

*Forrás: saját szerkesztés TeIR alapján.*

A népmozgalmi adatokat illetően, vagyis az állandó és ideiglenes oda- és elvándorlások számának vizsgálata kapcsán az tapasztalható, hogy 2009 és 2013 között évről-évre enyhén csillapodott a népesség mozgása: az elvándorlások száma 37 000-ről 34 500-ra, az odavándorlások száma pedig 38 500-ról 35 000-re csökkent. A 2014. év a fordulópont, mivel a népesség mobilitása évről-évre gyorsuló ütemet mutatott, és 2018-ban mindkét adat átlépte az ötvenezert főt. Tíz év alatt összesen 400 000 főt tett ki a középvárosokból elvándorlók száma és 406 000 főt az odavándorlóké, tehát együttesen némi többletre tettek szert a középvárosok.

A vizsgált időszakban az összes oda- és elvándorlások különbözete nagy változatosságot mutat. A beköltözők száma Érd település esetében haladta meg legjobban az onnan elköltözőkét (+4 654 fő), az elköltözők száma pedig Ózd város esetében bizonyult a legnagyobbknak az oda beköltözőkhöz

képezt (-1 813 fő). A folyamat az országon belül területileg nem egyenletesen ment végbe, vélhetően azért, mert a fővárost továbbra is jelentősen érinti a lakosság szuburbanizációja, az agglomerációba történő elvándorlás, illetve a központi régió az ország egyik gazdaságilag legdinamikusabban fejlődő régiója és jelentős felsőoktatási és munkaerőpiaci kapacitással rendelkezik, tehát vonzó célterület. A kimondottan bérszínvonalban tapasztalható különbségekre visszavezethető és a jobb anyagi jólétre motiváló lakóhelyáthelyezés vesztesei az egykori szocialista (ipar)városok és néhány dél-dunántúli középváros (7. táblázat).

7. táblázat: Az összes oda- és elvándorlások különbözete szempontjából a tíz legnagyobb növekedéssel és csökkenéssel jellemezhető középváros 2009 és 2018 között

A legnagyobb népességnövekedést mutató középvárosok a vándorlások száma alapján		A legnagyobb népességcsökkenést mutató középvárosok a vándorlások száma alapján	
Településnév	Változás (fő)	Településnév	Változás (fő)
Érd	+ 4 654	Ózd	- 1 813
Szigetszentmiklós	+ 4 400	Szolnok	- 1 710
Dunakeszi	+ 4 346	Nagykanizsa	- 1 674
Göd	+ 2 754	Kazincbarcika	- 1 651
Dunaharaszti	+ 2 425	Salgótarján	- 1 642
Sopron	+ 2 140	Dunaújváros	- 1 408
Budaörs	+ 1 861	Szecsárd	- 1 300
Fót	+ 1 694	Veszprém	- 1 243
Szentendre	+ 1 640	Gyöngyös	- 1 198
Vecses	+ 1 191	Kaposvár	- 1 195

*Forrás: saját szerkesztés TeIR alapján.*

A beköltözések fokozódó száma élénkítette a lakáspiacot, vagyis a folyamat dinamikus lakásépítési tevékenységgel járt. 2009-ben összesen 804 000 lakást regisztráltak a középvárosokban, amely 2018-ra 840 000-re emelkedett; ez 4,5%-os növekedés a vizsgált időszakban. A lakásépítés területileg nem egyenletesen ment végbe. E téren is kiemelkednek a fővárosi agglomerációban és a nyugati határszélen található településeinek adatai, valamint a lakásállomány-sűrűség szempontjából<sup>51</sup> is az itt található települések adják a legmagasabb értékeket. Megállapítható továbbá, hogy több hazai középvárosban – elsősorban a Duna vonalától keletre – csökkent a lakásállomány a tíz év alatt (8. táblázat).

<sup>51</sup> 2018-ban a lakásállomány-sűrűség szempontjából az élműnyben található Dunakeszi (566 lakás/km<sup>2</sup>), Budaörs (473 lakás/km<sup>2</sup>), Dunaújváros (437 lakás/km<sup>2</sup>), Érd (392 lakás/km<sup>2</sup>) és Szombathely (361 lakás/km<sup>2</sup>). A rangsort olyan alföldi települések zárják, mint Karcag (22 lakás/km<sup>2</sup>), Hajdúböszörmény (34 lakás/km<sup>2</sup>), Szentés (36 lakás/km<sup>2</sup>), Hódmezővásárhely (41 lakás/km<sup>2</sup>) és Nagykovács (46 lakás/km<sup>2</sup>).



8. táblázat: A lakásállomány szempontjából tíz legnagyobb növekedéssel és csökkenéssel jellemezhető középváros 2009 és 2018 között

A lakásállomány szempontjából legnagyobb növekedést mutató középvárosok		A lakásállomány szempontjából legnagyobb csökkenést mutató középvárosok	
Településnév	Változás (%)	Településnév	Változás (%)
Szigetszentmiklós	+ 29,3	Ózd	- 3,0
Mosonmagyaróvár	+ 19,2	Makó	- 1,5
Siófok	+ 19,0	Salgótarján	- 1,4
Fót	+ 16,0	Cegléd	- 0,8
Dunakeszi	+ 15,8	Szentes	- 0,7
Sopron	+ 12,0	Kiskunfélegyháza	- 0,5
Érd	+ 11,7	Karcag	- 0,5
Dunaharaszti	+ 11,3	Hatvan	- 0,3
Göd	+ 10,2	Ajka	- 0,1
Szentendre	+ 10,0	Orosháza	0,0

*Forrás: saját szerkesztés TeIR alapján.*

## Gazdasági helyzetkép

A 2008-as gazdasági összeomlás utáni viszonylagos stabilizálódás egyszerre teremtett megoldandó problémákat és fejlődési lehetőségeket a magyar középvárosok számára, valamint több reménykeltő kezdeményezésnek is tanúi lehettünk. A recesszió lezajlása utáni időszakot egyértelműen a befektetésösztönzések jellemezték, amelyek Magyarországon különféle kormányzati programokban öltöttek testet (pl. Nemzeti Együttműködés Programja, Új Széchenyi Terv, Nemzeti K+F+I Stratégia, Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció), a munkahelyteremtés, a K+F beruházások és a KKV-k helyzetének javításának szándékával (ÁSZ, 2019).

A középvárosok integrált településfejlesztési stratégiáiban tematikus célként határozták meg a befektetés ösztönzést, amelyek egyes településeken összekapcsolásra kerültek az integrált területi programok céljaival is (pl. Sopron esetében). Néhány hazai középváros önálló befektetés ösztönzési stratégiát és akciótervet is kidolgozott (pl. Békéscsaba 2015-ben, Eger 2017-ben)<sup>52</sup> abból a célból, hogy a befektetések vonzása a településfejlesztési rendszer szerves részévé váljon. Kiemelt célként fogalmazódott meg az adottságok és az értékek erősítése, némely esetben prioritást kapott az elvándorlási szándék gyengítése a települési életlehetőségek erősítésével, a turizmus és az idegenforgalmi hálózat és kínálat fejlesztése, valamint a

<sup>52</sup> *Békéscsaba Megyei Jogú Város Befektetés Ösztönzési Stratégiája (2015) Békéscsaba város honlapján érhető el: <https://bekescsaba.hu/download/842/befektetoi-kezikoenyv>. Eger Megyei Jogú Város Befektetésösztönzési Stratégiája és Akcióterve (2017) az Egri Városfejlesztési Kft. oldaláról tölthető le: <https://paktum.ev.kft.hu/aloldalak/befektetesosztonzes>.*

kultúra ápolása és a kulturális élet szerepének erősítése a természeti értékek és az épített örökség (pl. műemlékek) megóvásával. A Modern Városok Program keretében több mint százmilliárd forint kifizetés történt a vidéki nagy- és középvárosokat modernizáló, a versenyképességet és települési vonzerőt növelni, illetve az életminőséget javítani hivatott beruházásokra; középvárosi szinten a források jórészét a megyei jogú város státusszal rendelkező városok hasznosították.

A befektetés vonzásban némi újdonság a korábbi időszakhoz képest, hogy az egyes vonzerők erősítése helyébe a komplex térségi tényezőkínálat lépett, tehát a városi térségek agglomerációs előnyeit kínálták fel a befektetők számára. A beruházások erőforrás-szükséglete jelentős fizikai mozgásokkal járt, a külső munkaerő tömeges bevonása főként ideiglenes, és középvárosi léptékben is számottevő lakónépesség-növekedéshez vezetett, amely egyrészt az erőforrás-felhasználás és az áruk, szolgáltatások, valamint infrastruktúra iránti kereslet jelentős növekedését eredményezte, másrészt megterhelte az állandó népességszámhoz igazodó kapacitásokkal rendelkező infrastruktúrát, intézményrendszert azáltal, hogy lekötötte annak kapacitásait (Lux, 2012, 2013). Sajnálatos módon továbbra sem különösebben érzékelhető a helyi döntéshozók és a területi szereplők rugalmassága és alkalmazkodóképessége, akiknek lehetősége adódna a nemzetinél finomabb beavatkozásokat sürgetni, valamint a helyi erőforrásokat mobilizálni.

A regisztrált vállalkozások száma a magyar középvárosokban 7,2%-kal növekedett 2009 és 2018 között. A vállalkozások számának emelkedése nem volt egyenletes. Bizonyára a nagy recesszió következtében – amelynek hatásait egy-két évvel később sikerült kimutatni a statisztikákban – 2010-ről 2011-re – tehát egy év alatt – több mint 3 000 vállalkozás szűnt meg. 2012-től lassú, de újra növekvő tendencia tapasztalható a regisztrált vállalkozások számában, 2014-re a vállalkozások száma a középvárosokban megközelítette a háromezrezt, végül 2017-ben át is törte ezt az értéket, és 2018-ban 310 000 regisztrált vállalkozás szerepelt a statisztikákban.

Egy magyar középvárosokban 2009-ben átlagosan 5 500, 2018-ban 6 000 regisztrált vállalkozás található; természetesen e téren is nagyságrendi különbségek tapasztalhatók. A vállalkozásokban leggazdagabb település a tíz év alatt szilárdan Szombathely volt (több mint 13000 regisztrált vállalkozással), addig Várpalota a vizsgált időszakban végig sereghajtó volt (kevesebb mint 2000 regisztrált vállalkozással). 2018-ban a tízezer vállalkozást meghaladó, avagy megközelítő települések száma kilenc volt: Szombathelyen kívül sorrendben Szolnok, Kaposvár, Érd, Békéscsaba, Veszprém, Eger, Zalaegerszeg és Sopron.

A vállalkozássűrűség, vagyis a település területére jutó vállalkozásszám jelentős különbségeket mutat; a terjedelem 331 vállalkozás/km<sup>2</sup> (Budaörs) és 8 vállalkozás/km<sup>2</sup> (Karcag) között ingadozik. A legmagasabb vállalko-

zássűrűségű középvárosok többsége a központi régióban található. A legalacsonyabb értékeket a nagy kiterjedésű alföldi mezővárosok szolgáltatják (9. táblázat).

9. táblázat: A vállalkozássűrűség szempontjából tíz legmagasabb és legalacsonyabb értékkel rendelkező középváros 2018-ban

A legmagasabb vállalkozássűrűségű középvárosok		A legalacsonyabb vállalkozássűrűségű középvárosok	
Településnév	Arányszám (db/km <sup>2</sup> )	Településnév	Arányszám (db/km <sup>2</sup> )
Budaörs	330,65	Karcag	7,73
Dunakeszi	242,40	Szentes	13,50
Érd	180,92	Hódmezővásárhely	13,60
Szentendre	148,90	Törökszentmiklós	13,94
Szombathely	142,84	Hajúböszörmény	15,87
Göd	136,46	Nagykőrös	16,06
Szigetszentmiklós	133,06	Makó	19,89
Dunaharaszti	124,24	Kiskunfélegyháza	20,32
Eger	117,95	Jászberény	20,36
Gyál	116,89	Hajdúszoboszló	21,67

*Forrás: saját szerkesztés TeIR alapján.*

2018-ban a regisztrált vállalkozások túlnyomó része önálló vállalkozás volt (71%), kisebb részben társas vállalkozás (29%), amely megfelel az országos arányoknak (70, illetve 30%). A legnagyobb arányban önálló vállalkozás az alföldi városokban található (80% felett), a legkevesebb pedig a főváros környékén (50-55% körül).<sup>53</sup> A regisztrált társas vállalkozások vállalkozási formája alapján a következő arányok adódtak: 70%-a korlátolt felelősségű társaság, 25%-a betéti társaság, további 5%-a korlátolt felelősségű társaság, részvénytársaság, nonprofit gazdasági szervezet vagy szövetkezet. A statisztikai állományi létszám alapján megállapítható, hogy a középvárosokban nagyrészt kis- és középvállalkozások találhatóak (arányuk 81% a regisztrált vállalkozásokon belül), amelyek szinte kizárólag 10 főnél kevesebbet foglalkoztató mikrovállalkozások (arányuk 80% a regisztrált vállalkozásokon belül). A regisztrált vállalkozások nemzetgazdasági ágak szerinti megoszlása összességében jól tükrözi az országos megoszlást. A mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat (A), a kereskedelem és gépjárműjavítás (F), az ingatlanügyletek (L), valamint a szakmai, tudományos és műszaki tevékenység (M) aránya a legjelentősebb; együttesen e négy ágazatban a vállalkozások kb. 60%-a volt jelen 2018-ban (10. táblázat).

<sup>53</sup> A legnagyobb arányban önálló vállalkozással rendelkező öt alföldi középváros Hajúböszörmény, Orosháza, Makó, Hajdúszoboszló és Gyula, a sereghajtók pedig Budaörs, Vecsés, Dunakeszi, Fót és Szentendre.

10. táblázat: A regisztrált vállalkozások nemzetgazdasági ágak szerinti megoszlása 2018-ban

	Középvárosok (%)	Ország (%)
Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat (A)	18,00	26,92
Bányászat, kőfejtés, feldolgozóipar, villamosenergia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás, vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmérséklés (B+C+D+E)	5,42	4,58
Ebből: feldolgozóipar (C)	5,03	4,23
Építőipar (F)	6,33	5,82
Kereskedelem, gépjárműjavítás (G)	11,60	10,37
Szállítás, raktározás (H)	2,38	2,17
Szálláshelyszolgáltatás, vendéglátás (I)	4,37	4,10
Információ, kommunikáció (J)	3,33	3,54
Pénzügyi, biztosítási tevékenység (K)	2,54	2,03
Ingatlanügyletek (L)	15,12	12,81
Szakmai, tudományos és műszaki tevékenység (M)	11,68	11,33
Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység (N)	4,14	4,01
Közigazgatás, védelem, kötelező társadalombiztosítás (O)	0,01	0,01
Oktatás (P)	4,23	3,35
Humán egészségügyi, szociális ellátás (Q)	2,89	2,33
Művészet, szórakoztatás, szabadidő (R)	3,11	2,96
Egyéb szolgáltatás (S)	4,85	3,66
Egyéb tevékenység (T+U)	0,00	0,00

*Forrás: saját szerkesztés TeIR alapján.*

Végül, a nyilvántartott álláskeresők számával összefüggésben megállapítható, hogy 2009 és 2018 között több mint hatvanezer fővel csökkent (98 600 személyről 37 000 főre). Ugyan 2009 és 2012 között a csökkenés mértéke szolid volt (mindössze kb. 6 000 fő), 2013-ban huszonötezer fővel mérséklődött az álláskeresők száma. 2016-ban 50 000 fő, 2017-ban 40 000 fő alá esett az álláskeresők nyilvántartott száma. Az állandó népességre vetített arány 0,6 és 6% között mozog, a személyi jövedelemadó fizetőkre vetített arány pedig 1,3 és 12,9% között; a legalacsonyabb érték Sopron, a legmagasabb pedig Ózd településhez köthető. A nyilvántartott álláskeresők aránya a középvárosok esetében a Dunától keletre található településeken – elsősorban az egykori szocialista (ipar) városokban – magasabb, a nyugati határszél és a központi régió középvárosai esetében alacsonyabb (11. táblázat).

11. táblázat: A nyilvántartott álláskeresők szempontjából tíz legmagasabb és legalacsonyabb értékkel rendelkező középváros 2018-ban

<b>A legkevesebb nyilvántartott álláskeresővel rendelkező középvárosok</b>		
<b>Településnév</b>	<b>Állandó népesség arányában (%)</b>	<b>SZJA adófizetők arányában (%)</b>
Sopron	0,6	1,3
Mosonmagyaróvár	0,7	1,4
Érd	0,7	1,5
Dunakeszi	0,8	1,5
Vecsés	0,8	1,6
Fót	0,9	1,9
Dunaharaszti	1,0	2,1
Göd	1,0	2,3
Szentendre	1,0	2,2
Esztergom	1,1	2,3

<b>A legtöbb nyilvántartott álláskeresővel rendelkező középvárosok</b>		
<b>Településnév</b>	<b>Állandó népesség arányában (%)</b>	<b>SZJA adófizetők arányában (%)</b>
Ózd	5,9	12,9
Salgótarján	5,4	10,7
Kazincbarcika	4,2	8,3
Karcag	3,9	7,7
Töröksenymiklós	3,7	7,4
Nagykörös	3,3	6,8
Hajdúszoboszló	3,0	5,9
Hajdúböszörmény	3,0	5,4
Szolnok	2,8	5,4
Siófok	2,7	5,7

*Forrás: saját szerkesztés TeIR alapján.*

## *Összegzés*

A fejezet célja az volt, hogy összefoglalja a magyar középvárosok néhány alapvető demográfiai és gazdasági sajátosságát a 2009. és 2018. évek közötti időszakban. A népesedési folyamatok tekintetében megállapítható, hogy a vizsgált időszakban 3%-kal csökkent a népesség a magyar középvárosokban. E mögött ugyan növekvő bevándorlást figyelhetünk meg, amely 2014-től fokozódott is, de – a reprodukcióval együttvéve – a népességszám jóval a népességmegtartáshoz, illetve – növekedéshez szükséges szint alatt alakult. Ugyan az anyagi motivációjú, elsősorban magasabb bérért ingázó lakosok aránya növekvő tendenciát mutat, azonban az országon belül

egyenetlenül alakult; elsősorban a nyugati határszélre és a főváros környékére koncentrálódott; az osztrák munkaerőpiac erősödése mellett Budapest agglomerációjának terjedése, „éltető” ereje is szerepet játszott. A térbeli mobilitás növekedése emelte a lakásépítések számát; 2018-ban átlagosan 4,5%-kal több lakás található a középvárosokban, mint 2009-ben. A központi régió és a nyugati határszél középvárosaiban a növekmény 10% feletti. A mobilitás fokozódása a munkaerőpiaci és a vizsgált vállalkozásdemográfiai mutató alakulására is hatással volt. A legkevesebb nyilvántartott álláskeresőt a nyugati határszél és a központi régió középvárosaiban regisztrálták; utóbbi csoport pedig a vállalkozássűrűség tekintetében is élen jár.

Az egykori szocialista (ipar)városok, néhány dél-dunántúli és alföldi középvárossal jóval kedvezőtlenebb helyzetben vannak az alapvető demográfiai mutatókat és a gazdasági aktivitást vizsgálva. A magas elvándorlásból (és a népességfogyásból) adódóan az állandó népesség száma és lakásállomány csökkenő tendenciát mutat. A vállalkozássűrűség tekintetében sereghajtók, továbbá az álláskeresők arányát illetően is e középvárosok mutatták a legmagasabb adatokat a vizsgált településkategórián belül. Sajnos nem érdemtelenül illetik a túlélő és a sorvadó városok kifejezéssel ezeket. Úgy tűnik, hogy a városok továbbra sem számíthatnak a nagyvárosi környezetük éltető erejére. E települések esetében már évtizedes kérdés, hogy ki tudnak-e egyszer emelkedni hátrányos helyzetükből.

## Határ menti fejlődési utak: Sopron

### Bevezetés

Sopron határ menti fekvésének köszönhetően sajátos helyzetben van a hazai középvárosok körében. A város demográfiai adatai kedvezőek, a népességszám növekvő, a munkanélküliség minimális (Kiss et al., 2018; KSH 2011-es népszámlálási adatai), mindezt azonban kevésbé a több lábbon álló és jól prosperáló gazdaságának, jóval inkább az osztrák határ közelségének köszönheti. A rendszerváltást követően a helyi gazdaságfejlesztési irányokat főként az osztrák keresletre építő egészség- és bevásárlóturizmus kiszolgálása, illetve néhány kisebb, alacsonyabb hozzáadott értéket produkáló, főként autóiipari beszállító betelepődése határozta meg (Jankó et al., 2009; Bertalan et al., 2010). A komolyabb léptékű működőtöke beáramlás elmaradása révén a városban kevés a meghatározó ipari foglalkoztató és a jelentősebb adófizető vállalkozás.

Már a rendszerváltást követő években is jelentős mértékű volt az ingázás (Projaktive Consulting Kft., 2018), azonban mára elmondható, hogy a város tulajdonképpen Burgenland északi területeinek, Bécs, illetve Bécs vonzáskörzete munkaerőpiacának részét képezi. A 2011-ben megnyíló ausztriai munkavállalási lehetőségeknek köszönhetően a város a hazai migráció egyik célpontjává vált (Pogátsa, 2014; Kiss et al., 2017, 2018). Az ezzel járó megnövekedett forgalom, intézményi túlterheltség, az ingatlanpiac felfutása számos társadalmi, gazdasági és környezeti konfliktust szül (Bertalan, 2015), ugyanakkor a határmentiség fejlődési potenciált is jelent a városnak (Kovács–Sipos, 2020).

Jelen tanulmányban a város mindennapjait meghatározó problémákat, és az azokra adott megoldásokat vizsgáltuk, középpontba állítva a megoldások alulról vagy felülről vezéreltségét, innovativitását, illetve azok társadalmi elfogadottságát. Kutatásunk során arra is kerestük a választ, hogy a városfejlesztési politika mennyire képes reflektálni a helyi társadalmi és gazdasági problémákra, milyen lehetőségei vannak a határmentiség által determinált gazdasági és társadalmi környezetben.<sup>54</sup>

<sup>54</sup> A megalapozó esettanulmány a vonatkozó szakirodalom és a város interneten fellelhető helyzetfeltáró és városfejlesztési dokumentumainak elemzésére (Integrált Városfejlesztési Stratégia, Integrált Településfejlesztési Stratégia), KSH-adatokra, az empirikus kutatásunk eredményeire, illetve néhány korábbi kutatási előzményre épül. Az empirikus eredmények közül főként a helyi értelmiségiek, civilek és gazdasági szereplők körében folytatott mélyinterjúkra, valamint kisebb részben a kérdőíves felmérés néhány ide vonatkozó kérdésére támaszkodtunk. A mély-

## Geográfiai helyzet

Sopron természetföldrajzi elhelyezkedése kedvező, a Soproni-hegység lábánál, az Alpokalján, a Fertő tó közelében fekszik. Kiváló adottságokkal rendelkezik szőlőtermesztéshez és bortermeléshez, természeti és épített értékei jelentős turisztikai vonzerőt jelentenek. Nyugati fekvése, Bécs és Ausztria közelsége mindig is meghatározó volt a történeti időktől fogva egészen napjainkig. A város főként kereskedelmi és igazgatási központ volt, tehető polgársággal. 1277-től szabad királyi város, melynek fejlődését a török hódoltság sem vetette vissza. A város jelentős szellemi és kulturális központként működött, meghatározó szerepet játszott a reformáció terjedésében is.

Sopron sajátos földrajzi adottságokkal rendelkezik: a várost körülvevő területek jelentős része Ausztriához tartozik. A trianoni békediktátum következtében vonzáskörzetének jelentős részét elvesztette, a burgenlandi területen belüli településhálózati szerepét pedig a szocialista években lezárt határokkal veszítette el végérvényesen.

A rendszerváltás óta eltelt időszakban, bár kezdetben szép remények és törekvések is kecsegtettek, nem sikerült a korábbi szerepkört újra betölteni (Beluszky–Győri 2004; Győri–Jankó 2009). Bécs és Pozsony közelsége kedvező lehetőségeket nyújt, de ezzel mintha kevésbé tudna élni a város, nincsenek látványos együttműködések, annak ellenére, hogy Sopron a turizmusban és általában a gazdaságfejlesztési törekvéseiben ehhez a nemzetközi gazdasági térséghez pozicionálja magát.<sup>55</sup> Bécs erőterében Sopron tulajdonképpen elő-(alvó-)városi funkciókat tölt be, mindezt a napi ingázók magas száma is alátámasztja.

A vizsgált város lakosságát tekintve egyre jelentősebb, gazdaságát és funkcionális szerepkörét tekintve azonban elmarad a hasonló méretű megyeközpontoktól, vagy más megyei jogú városoktól. Mivel nem alakult ki erős ipar, nem volt autópálya összeköttetése, gazdaságának nincs megfelelő súlya, a telephelyet kereső vállalatok is inkább a jobb közlekedéscélú földrajzi és infrastrukturális adottságokkal rendelkező Győrt, Szombathelyt, vagy a környező, kedvezőbb telepítési politikát folytató településeket

---

*interjúk 2019. május–július között készültek. Az interjúalanyok kiválasztásánál törekedtünk arra, hogy civil szereplők, szakterületi és helyi értelmiségiek, gazdasági szereplők, a turizmus területén tevékenykedők és a helyi politikusok is bekerüljenek a mintába. Némely megkérdezett több célcsoporthoz is besorolható volt. Az interjúalanyok többsége férfi (12 fő a 15-ből), jellemzően soproni születésűek, életkorukat tekintve jellemzően 40–65 év közöttiek, többségében családosak, a városban, vagy annak külső településrészén élnek, és felsőfokú végzettséggel rendelkeznek. A kérdőíves felmérés 300 fő részvételével, 2019. májusában zajlott. A kiöltők 42%-a soproni születésű, 24%-a 1989 előtt, 17%-a 2004 után költözött a városba. A kiöltők 16%-a Ausztriában dolgozott.*

55 *A határon átnyúló európai uniós fejlesztési forrásokból a 2014–2020 közötti időszakban nem részesült pályázati támogatásban Sopron Megyei Jogú Önkormányzata. A városi intézmények és vállalkozások közül a GYSEV, a Soproni Egyetem, a Soproni Kereskedelmi és Iparkamara, illetve a Fertő–Hanság Nemzeti Park vett részt nagyobb léptékű Interreg AT-HU projekteken (<https://www.interreg-athu.eu/hu/aktualis-projektek/>).*



választották az elmúlt két évtizedben. A funkcionális szerepköröket vizsgálva a településünk főként turisztikai, kereskedelmi és kulturális városként jellemezhető (Kuslits, 2010). Tradicionális iskolaváros, több nagy múltú középiskola és négy egyetemi kar található a városban, köztük több speciális képzési profillal rendelkezik. Bár az egyetem egyre több külföldi hallgatót vonz a városba, a hallgatói létszám összességében csökken, és nem alkot meghatározó tömeget, így Sopron nem tekinthető igazi egyetemi városnak.<sup>56</sup> A soproni középiskolások közül sokan más hazai egyetemet, vagy az osztrák felsőoktatást választják, a diplomaszertést követően azonban kevesen tudnak hazatérni, mivel nem találnak végzettségüknek megfelelő munkahelyet. A kulturális rendezvényeinek vonzereje inkább megyei vagy regionális, kivételt ez alól a VOLT-fesztivál képez, amely a legnagyobb turisztikai attrakciója a városnak.

### *Társadalmi, demográfiai folyamatok*

A város népességszáma az 1950-es évektől folyamatosan emelkedett. Intenzív növekedés volt a szocialista évtizedekben, egészen az 1980-as évekig. A rendszerváltást követően ez a növekedési ütem jelentősen lelassult, majd a 2000-es évektől újra nagyobb lendületet vett. Az 1990-es évektől kezdve a halálozások száma meghaladta az élve születések számát, vagyis a természetes szaporodás negatív előjelű, így a város népességszámának emelkedése a belső migrációból származó népességnövekedésnek tudható be (12. táblázat).

12. táblázat: Sopron népmozgalma (1980–2016)

	Élveszületés	Halálozás	Természetes szaporodás/fogyás	Vándorlási különbözet	Tényleges szaporodás/fogyás
1980-1990	6 279	6 088	191	56	247
1991-2000	5 831	6 893	-1 062	2 154	1 092
2001-2011	5 709	6 975	-1 266	5 639	4 373
2012-2016	2 677	3 363	-686	2 802	2 116

*Forrás: Kiss et al., 2018 p. 156.*

*(Az adatok forrása népszámlálások megyei kötetei, Győr-Moson-Sopron megye Statisztikai Évkönyve, demográfiai évkönyvek)*

A KSH adatai alapján a város népességszáma 2011-ben 60 548 fő, míg 2016-ban 61887 fő volt, a vándorlási különbözet 2001–2011 között meghaladta az 5 600 főt, ezzel kiemelkedik a hazai megyei jogú városok sorából

<sup>56</sup> *2017/2018. tanév őszi félévében a hivatalos hallgatói létszáma valamennyi képzési szintet és munkarendet figyelembe véve 2790 fő volt, közülük 1660-an folytatták nappali munkarendben tanulmányaikat a négy karon, a kihelyezett képzési helyszíneket is beleszámolva ([www.uni-sopron.hu](http://www.uni-sopron.hu)).*

(Kiss et al. 2018). 2019. január 1-jén a KSH becslése szerint 62 671 fő volt a város népességszáma. Ezzel szemben a 2018. január 1-jén a lakcímnnyilvántartás szerint a város állandó lakosságszáma 58 458 fő volt. A különbség rámutat arra, hogy a munkavállalási céllal Sopronba érkezők, letelepedők nem, vagy csak időben eltolva jelennek meg a lakcímnnyilvántartásban. Bár a jogszabályok szerint be kellene jelenteni a tartózkodási helyet, mégis több ezer városba költöző nem jelenik meg a hivatalos nyilvántartásban. Ez azt is alátámasztja, hogy a beköltözők egy része rövid időtávra, csupán átmenetileg tervez. A figyelembe vett hivatalos statisztikai kimutatások és korábbi kutatásaink eredményei alapján az életvitelszerűen, megállapodottan a városban lakók számát hetven–nyolcvanezer főre tehetjük.<sup>57</sup>

A város évtizedek óta tulajdonképpen növekvő népességszámmal bíró város, mivel a vándorlási egyenleg ingadozásokkal, de jellemzően pozitív volt. A bevándorlók nemcsak a megyéből, hanem egyre inkább az ország egész területéről érkeztek, sőt, a határon túli magyaroktól is. Országos célponttá főként az Európai Unióhoz történő 2004-es csatlakozást követően, illetve 2011-től, az osztrák munkaerőpiaci nyitás időszakától vált.<sup>58</sup> A burgenlandi és bécsi, illetve a Bécs környéki munkahelyek földrajzi közelsége lehetővé teszi a napi ingázást, amellyel a városlakók, a városba költözők nagy arányban élnek. A magasabb ausztriai bérek mellett az olcsóbb magyar oldali lakhatási körülmények igen kedvezőek.

A 2014-es adatok szerint több mint tizenegyezer magyar munkavállaló dolgozott, a határ menti Burgenland tartomány településein (Pogátsa, 2014), köztük sokan Sopron vonzáskörzetéből. A teljes osztrák munkaerőpiacra 2016-ban tizenhatezer új magyar munkavállaló lépett be, akik legnagyobb részt Burgenlandban, Bécsben, Alsó-Ausztriában helyezkedtek el. A külföldön munkát vállalók többsége fiatal, alacsony- vagy középfokú végzettségű férfi, a megkeresett bérük akár többszöröse is lehet a hasonló munkakörben idehaza elérhetőnek. Egy a Soproni Egyetemen végzett 2018-as kutatás<sup>59</sup> becslése alapján a soproni foglalkoztatottak kb. háromtizede dolgozik Ausztriában, mintegy nyolc–kilencezer fő, kb. egyharmaduk Burgenlandban, egyharmaduk Bécsben, és egyharmaduk pedig más ausztriai településeken.

Az osztrák munkaerőpiac a magyar munkaerőt számos ágazatban foglalkoztatja (Pogátsa, 2014; Kovács–Sipos, 2020). A legtöbben a mezőgazdaságban, a kereskedelem és vendéglátás területén, valamint az építőipar, szállítmányozás ágazatokban dolgoznak, de sokan vállalnak háztartásoknál segítő munkát. A felsőfokú végzettségűek aránya kisebb, ők inkább

57 Soproni bevándorlás. Policy Paper. Soproni Egyetem, Lámfalussy Sándor Közgazdaságtudományi Kar, Nemzetközi és Regionális Gazdaságtani Intézet. Kézirat. Sopron, 2019.

58 2011-től Ausztria megnyitotta a munkaerőpiacot az időközben csatlakozott tagországok munkavállalói előtt, ettől kezdve munkavállalási engedély nélkül lehetett Ausztriában elhelyezkedni.

59 Soproni Egyetem Lámfalussy Sándor Közgazdaságtudományi Kar, Nemzetközi és Regionális Gazdaságtani Intézet munkatársai által 2018-ban végzett kérdőíves felmérése (N=2754) alapján történő becslés. (Soproni bevándorlás. Policy Paper, Kézirat)

Bécsben, vagy a nagyobb településeken találják meg számításukat.<sup>60</sup> Az ausztriai munkavállalás lehetősége elszívja a város képzett és képzetlen munkavállalóit, ez az elszívó hatás némely ágazatban igen jelentős (építőipar, turizmus, szolgáltatások, logisztika, raktározás, betanított munka, szakmunka, egészségügy, szociális szféra).<sup>61</sup> Vagyis a térség munkaképes korú lakosságának egy része a várostól nyugatabbra dolgozik, a mögöttük keletkező vákuumot a keleti megyékből, vagy határon túlról érkező munkavállalók töltik meg.

A lakosságszám azonban nemcsak Sopronban, hanem a környező falvakban is erősen növekszik, főként azokon a településeken, ahonnan az ingázás lehetőségei megfelelőek. Az alvó jellegű településsé válás a szuburbanizálódó falvak körében, sőt, a város egyes településrészein is tetten érhető a lakófunkció dominanciájában és a társadalmi kohézió csökkenésében.

Az ingázás feltételei a térségben adottak, és az elmúlt évtizedben bár sok szempontból jelentősen javultak, ugyanakkor az ingázás nem feltétlenül lett gyorsabb. A vasúti személyszállítás feltételei kedvezőek, a GYSEV az osztrák munkaerőpiaci érdekek és az osztrák vasúttársaságokkal közösen kialakított közlekedési szövetséggel együttműködve, illetve pályázati forrásokból<sup>62</sup> a vasúti közlekedési rendszert folyamatosan fejleszti. Ennek köszönhetően elővárosi közlekedési jelleggel tudnak a munkavállalók az osztrák vasúttársasággal (ÖBB) együttműködésben Ebenfurth érintésével, illetve Nagymartonon és Bécsújhelyen keresztül Bécs irányába ingázni.<sup>63</sup> A személygépjármű-forgalom azonban jóval nagyobb arányt tesz ki az ingázásban (a városban kiemelkedő magas az 1000 főre jutó személygépjárművek száma, csak Budaörs és Vecsés előzi meg a hazai középvárosok közül<sup>64</sup>).

Bár a schengeni szabályok értelmében megszűnt a határátkelőhelyeken a kötelező ellenőrzés, a határátkelési lehetőségek a kishatárátkelő helyek

60 *Kovács és Sipos tanulmánya szerint (2020) az osztrák munkaerőpiacon egyre több diplomás, illetve egyre több nő tud elhelyezkedni.*

61 *A Soproni járásban működő vállalkozások 2018-ban közel 16 ezer betöltetlen pozícióval rendelkeztek, az azt megelőző 5 évben az üres állásbelyek száma a duplájára növekedett (Soproni Foglalkoztatási Paktum Foglalkoztatási Stratégia, 2019).*

62 *A határon átnyúló európai uniós projektek révén számos közlekedési hálózatot, illetve mobilitást érintő fejlesztés zajlott, és zajlik napjainkban is. Ilyen forrásokat nyújt az Interreg Ausztria-Magyarország 2014–2020 program is, melynek keretében fenntartható intermodális mobilitási rendszerek fejlesztését szolgáló projektek is. (<https://www.interreg-athu.eu/hu/aktualis-projektek/>)*

63 *Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Zártkörűen Működő Részvénytársaság saját vonalat üzemeltet Sopronkeresztúrtól (Deutschkreutz) Harkán és Sopronon keresztül Ebenfurtig, illetve Soprontól Lépesfalva–Somfalva állomásig (Loipersbach–Schattendorf). Kedvező árszabást alkalmaznak a nemzetközi menetjegyeknél a napi ingázók számára, a VOR (Kelet-régió Közlekedési Szövetség) tarifája alapján. A VOR heti- és havijegy az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB), a GYSEV Zrt. osztrák vonalai (Raaberbahn AG), a Bécsi Helyiérdekű Vasutak (Wiener Lokalbahnen), valamint a Bécsi Közlekedési Vállalat (Wiener Linien) járatain ([www.gysev.hu](http://www.gysev.hu)) érvényesek.*

64 *2018-ban 445 személygépjármű jutott 1 000 lakosra Sopronban, amely 17%-kal haladja meg a középvárosok átlagát. 400 személygépjármű/1 000 lakos értékeket többségében a budapesti agglomeráció, illetve a nyugati határszél települései érik el (TEIR, 2018-as adatok).*

részleges lezárásával beszűkültek,<sup>65</sup> így a csúcsidezőszakokban gyakorta alakul ki jelentős torlódás a határátkelők közelében. Kedvezőtlen hatással volt az ingázásra a nemzetközi menekültválság idején bevezetett fokozott ellenőrzés is. A tipikus ingázási idő egy irányba 60 és 90 perc között alakul.<sup>66</sup>

## Lakáspiaci folyamatok

Sopronban 25695 háztartás volt 2018-ban, melynek 29,6%-át az egyszemélyes háztartások tették ki, a háztartások átlagos mérete 2,32 fő. A háztartások 85,6%-a saját tulajdonú lakásban, 2,3%-a szociális bérlakásban és 12,1%-a pedig albérletben lakott (KSH, 2018; Harnos, 2019).

A lakáspiaci folyamatok alakulása, a belső migráció, az ausztriai munkavállalók átlagon felüli jövedelme és a kedvező lakásépítési politika szítja az ingatlanspekulációt és az albérletpiacot. Sopron azon települések közé tartozik, ahol a legmagasabb az évenként épített új lakások száma. Az új építésű lakások száma 2000 és 2018 között 27%-kal nőtt (KSH Tájékoztatói adatbázis, 2020). Az új lakások között a kisebb lakások aránya magasabb, a keresleti igényeknek<sup>67</sup> megfelelően (13. táblázat).

13. táblázat: A lakásállomány alakulása és az épített lakások száma Sopronban, 2010–2018 között

Év	Lakásállomány (db)	Épített lakások száma (db)	Az év folyamán épített egy-, másfél és kétszobás lakások aránya (%)	Az év folyamán értékesítés céljára épített lakások száma (db)
2010	25 548	141	15,6	9
2011	26 917	136	17,6	12
2012	27 084	187	26,2	36
2013	27 259	211	30,3	72
2014	27 410	157	27,4	65
2015	27 545	159	33,3	82
2016	27 802	273	52,0	202
2017	28 236	446	54,5	314
2018	28 490	257	34,6	100

*Forrás: KSH Tájékoztatói adatbázis, 2020  
(<http://stainfo.ksh.hu/StainfolhaViewer.jsp>)*

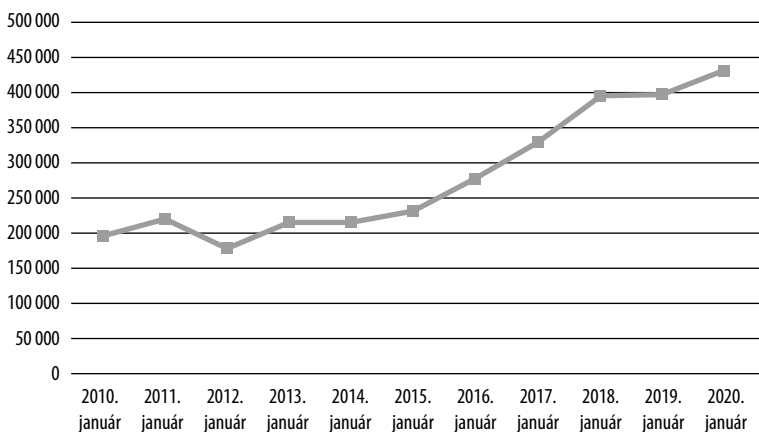
65 Az osztrák oldali kisebb településeken bekövetkező átmenő forgalom növekedése miatt több kihatárátkelő helyen korlátozták a gépjárművel történő átkelést.

66 A Projektív Consulting Kft. 2018. januári kutatási jelentése alapján.

67 A kisebb alapterületű és kisebb rezsiköltségű lakások iránt az albérletpiacon jellemzően nagyobb kereslet mutatkozik, így a spekulációs célú ingatlanbefektetésekkor is előnyt élveznek a kisebb lakások.

Rendkívüli ingatlanpiaci boom volt megfigyelhető az elmúlt évtizedben. Az ingatlanok árai nagymértékben emelkedtek, nemcsak az új építésű ingatlanok keltek el magas áron, hanem a társasházak, panellakások is extrém négyzetméterárakat mutattak. Az ingatlanet.hu nyilvántartása szerint a panellakások 2010 óta az inflációt is figyelembe véve 200%-kal drágábban keltek el 2020 januárjában<sup>68</sup> (9. ábra).

9. ábra: Lakóingatlanok átlagos négyzetméter árának alakulása Sopronban, 2010–2020 között



*Forrás: ingatlanet.hu adatai alapján saját szerkesztés*

## Gazdasági helyzet

Bár Sopron, főként határmenti fekvésének köszönhetően, a szocialista évtizedekben nem vált az iparfejlesztés célpontjává, ennek ellenére már az 1970–1980-as években jelentős számú munkavállalót foglalkoztattak az ipari vállalatok. A rendszerváltás a tradicionális ipar leépülését, részben átalakulását eredményezte. A textilipar, a vasárugyártás, fémipar és a gépgyártás nagy része szinte azonnal bezárt (Jankó, 2017). A multinacionális tőke megjelenésével (IKEA), és a tradicionális egyetemi és középiskolai szintű képzésnek köszönhetően a faipar nem szűnt meg a városban. Jelen van a gépipar, a műanyagipar, a gumigyártás (SEMPERMED, SEMPERFORM), jelentős az üvegyipar (HIRSCHLER, CSONKAGROUP) és az EURO ELZETT zárgyártó. A Sörgyár az egyik sikeres túlélője a rendszerváltásnak, szintén a multinacionális tőkének köszönhetően meghatározó foglalkoztató lett a város életében (HEINEKEN Hungaria Zrt.), nettó árbevételét tekintve a kilencedik volt 2018-as megyei TOP 100 rangsorban.<sup>69</sup>

<sup>68</sup> 2020. január hónapban a soproni panellakások átlagos négyzetméter ára 474813 Ft volt.

<sup>69</sup> *Presztízs Magazin Top 100*, 2019.

A gazdaság Sopron esetében a szolgáltató szektor erősödésével jelentősen átalakult az 1990-es évekhez képest. A legnagyobb foglalkoztató cégek a városban napjainkban a szállítmányozás (GySEV Zrt., GySEV CARGO Zrt. együttesen több mint 2000 főt foglalkoztatnak), az önkormányzat és a város üzemeltetését szolgáló vállalatok (Sopron és Környéke Víz- és Csatornamű Zrt. a Sopron Holding Zrt., STKH Hulladékgyártás), és a Soproni Erzsébet Oktató Kórház és Rehabilitációs Intézet. A soproni feldolgozóipar jellemzően alacsony hozzáadott értékű tevékenységet folytat, melyek egy része az autóiipari beszállítói láncba tagozódott. Az autóiipari beszállítók közül a legnagyobb foglalkoztató az autókárpit gyártással foglalkozó német tulajdonú AWF Kft. Mivel a térség meghatározó gyárainak telephelye a környező településeken találhatóak (14. táblázat), jelentős, iparból származó adóbevételhez nem jut a város. Az önkormányzat saját folyó bevételeinek felét se teszi ki az iparüzési adó (43,5%), amely jelentősen elmarad a Szombathelytől, Győrtől, és más nagyobb városoktól.<sup>70</sup>

14. táblázat: Sopron és térsége meghatározóbb vállalatainak megyei rangsorban betöltött pozíciója, 2018

Ssz.	Cégnév	Székhely	Fő tevékenység	Nettó árbevétel (millió Ft) 2018	Létszám (fő) 2018
9.	HEINEKEN Hungária Sörgyárak Zrt.	Sopron	Sörgyártás	59 184	467
11.	VELUX Magyarország Kft.	Fertőd	Épületasztalos-ipari termékek gyártása	42 536	1 075
18.*	AUTOLIV Ipari és Kereskedelmi Kft.	Sopronkövesd	Közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártása	23 133*	2 268*
20.	ROTO-ELZETT CERTA Vasalategyártó és Kereskedelmi Kft.	Lövő	Lakat-, zárgyártás	23 109	600
38.	GYSEV CARGO Zrt.	Sopron	Vasúti áruszállítás	15 074	224
45.	GYSEV Zrt.	Sopron	Helyközi vasúti személyszállítás	12 211	1 801
48.	IKEA Industry Magyarország Kft.	Sopron	Egyéb bútorgyártás	11 486	466
58.	Fertődi Építő és Szolgáltató Zrt.	Sopron	Lakó- és nem lakóépület építése	10 313	70
61.	IMS CONNECTOR Systems Elektronika Kft.	Sopron	Elektronikai alkatrész gyártása	10 232	248
64.	WALTER AUTO Autókereskedő és Szerviz Kft.	Sopron	Személygépjármű-, könnyűgépjármű-kereskedelem	10 033	77
76.	FULL-SOPRON HUNGARY Nagykereskedelmi Kft.	Sopron	Üzem-, tüzelőanyag nagykereskedelme	8723	4

\* Az adat 2017-es évről vonatkozik. Forrás: Lapcom Presztízs Top 100 Magazin, 2017

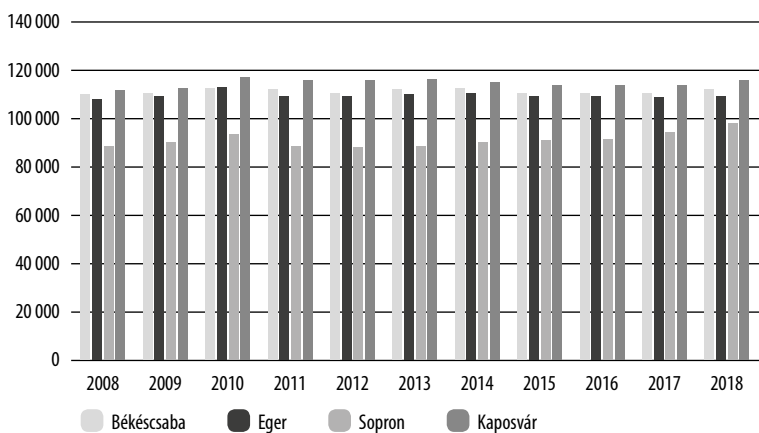
Forrás: *Kisalföld Presztízs Top 100 Magazin, 2019*

70 *Sopron Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020. Sopron, 2015, p. 37.*

A városból tehát nemcsak Ausztria irányába, hanem a környező településekre is ingáznak a munkavállalók. Az osztrák munkaerőpiac elszívó hatása azonban a térség termelő vállalataira is hatással van, egyrészt a munkaerőhiány miatt távolabbi településekről (megyékből) kell a munkaerőt biztosítani, másrészt a nagy fluktuáció rákényszeríti őket a magasabb bérek vagy egyéb juttatások kifizetésére. Immár a határmenti munkaerőpiaci helyzet generálta feltételek sem kedveznek a multinacionális tőke letelepítéséhez.

A soproni járásban a regisztrált vállalkozások száma 14730, a ténylegesen működő vállalkozásoké 6 350, ennek 77%-a a szolgáltató szektorban tevékenykedik. A térség gazdaság szerkezetét alapvetően a mikro-, kis- és középvállalkozások határozzák meg.<sup>71</sup> A városban 9759 regisztrált vállalkozás működött 2018-ban (TEIR), amely bár jelentősen meghaladja a középvárosok átlagát, de az elemzett négy városétól jelentősen eltér negatív irányba (10. ábra). Így a nagy multinacionális termelő cégek mellett a kis- és közepes méretű vállalkozások sem tudnak jelentős adóbevételt jelenteni a városnak.

10. ábra: Regisztrált vállalkozások számának alakulása a négy vizsgált középvárosban (2008–2018)



Forrás: TEIR adatbázis

Az ipari, gazdasági területek fejlődését nézve azt látni, hogy a rendszerváltást követő időszakban a meglévő iparágak gyors hanyatlásnak indultak, az ipari és gazdasági területek átalakulásának üteme felgyorsult. Számos korábbi gyárépület és ipari terület vált alulhasznosított barnamezős területté, az északnyugati és délkeleti városrészben, illetve néhány nagyobb belvárosi zárványban napjainkban is fellelhetők. A korábbi ipari-gazdasági területek egy részén a 2000-es évek elejére felaprózódás, funkcionális átalakulás volt

<sup>71</sup> *Bilaterális gazdaságfejlesztési stratégia (Soproni járás, Észak-Burgenland déli területei: Eisenstadti járás) Mattersburg térségi vállalkozói kezdeményezések. Készült az Ausztria-Magyarország INTERREG VIA program ATHU007 REGIONET Competitive projekt keretében. 2019. május.*

megfigyelhető. A barnamezős területek egy része kereskedelmi-szolgáltatósi funkciót nyert, más része ingatlanhasznosítási célponttá vált, társasházi beépítések formájában.

A rendszerváltást követően a bevásárlóturizmus lett a város gazdasági életében a meghatározó, ennek következtében számos korábbi barnamezős terület vált nagy bevásárlóközpontok, wellness szolgáltatók vagy más szolgáltatások telephelyévé. A városszéli nagy bevásárlóközpontok Sopronban is megépültek (ezek azonban jellemzően zöldmezős beruházásként), elsőként a Sopron Pláza az osztrák határ felé vezető úton, majd a város másik végén, a 84-es főút korábbi bevezető szakaszán történtek kereskedelmi célú nagyberuházások (TESCO, OBI, BAUMAX), később tovább bővültek a Family Centerrel és az Alpha Parkkal (Bertalan et al., 2010).

A barnamezős területek funkcionális átalakulása az utóbbi tíz évben is folytatódott, amelyet a jogszabályi környezet is ösztönzött (plázastop rendelet). A városszéli terjeszkedést lassító, a belvárosi alulhasznosított területek revitalizálását szolgáló intézkedés során több kisebb léptékű kereskedelmi létesítmény jött létre, megindítva az adott környék fejlődését (pl. Bánfalvi út környéke), amely a város északnyugati ipari területének városhoz közeli, családi házas lakóterülettel körülvett zárványai voltak. Ez a folyamat 2018–2020 között is látványos fejlődést eredményezett.

Zöldmezős ipari park a város déli, délkeleti részén a 2000-es évek elején kezdett betelepülni, az akkor 34 hektáros terület 2005-ben nyerte el az ipari park címet. 2007-ben több, mint 3200 fő dolgozott az itt létesült gyárakban<sup>72</sup>. A park tovább bővült, ugyanakkor az infrastruktúra-fejlesztések akadoztak, a szervízutak kialakítása, az utak aszfaltozása azóta sem történt meg teljeskörűen. Kevésbé sikeres iparipark-fejlesztés történt az Aranyhegyen, amely kedvező (közlekedési és panorámás) fekvésének köszönhetően főként szolgáltató és lakóparki funkciót tölt be (Jankó–Bertalan, 2009). Napjainkban újabb zöldmezős iparipark-fejlesztési törekvések vannak, amelynek célja a helyi gazdaság erősítése, új vállalatok letelepítése, a munkahelyek létesítése, magasabb hozzáadott értéket előállító tevékenységeket betelepítése és az egyetem szerepvállalásának erősítése.

A város gazdasági helyzetét tovább értékelve, alá kell húzni, hogy Sopron gazdasági szerkezetében jelentős súllyal van jelen a turizmus. A műemlékekben gazdag belváros, a környező természeti értékek, az osztrák kirándulási lehetőségek kedvező adottságokat nyújtanak a belföldi és a külföldi turizmusnak egyaránt. A város turizmusa a bővelkedő turisztikai kínálat ellenére is a 2010-es év körüli csúcs utáni lassú hanyatlásban van. A vendégéjszakák száma bár fokozatosan emelkedik (kivéve 2019-ben), mégis más hazai, hasonló adottságú városokhoz képest (pl. Eger) lemaradásban van. Míg korábban a legnépszerűbb belföldi úti célok rangsorában az első

<sup>72</sup> [www.kisalfold.hu/sopron-es-kornyeke/ipari-park-ujabb-gyarto-es-szolgáltatocegek-telepednek-le-1334083/](http://www.kisalfold.hu/sopron-es-kornyeke/ipari-park-ujabb-gyarto-es-szolgáltatocegek-telepednek-le-1334083/)



tíz város között volt (2010-ben a 7. volt), az utóbbi években már csak a 14–15. hely körül szerepel.

2019-ben jelentős visszaesés mutatkozik a Sopronban eltöltött vendégéjszakák számában (15. táblázat). Ez a visszaesés kifejezetten a belföldi turizmusban volt magas, 12%-ot is meghaladó az előző évi (2018) belföldi vendégéjszakák számához képest. A trend alakulásához azonban fontos megjegyeznünk, hogy a 2000-es években a kereskedelmi szálláshelyeken eltöltött vendégéjszakák száma 350–400 ezer között mozgott, 2010-ben 450 ezret is elérte, amelyből a külföldi vendégéjszakák száma 100–150 ezer között alakult.

15. táblázat: A vendégéjszakák számának alakulása  
Sopronban 2016–2019 között

	2016	2017	2018	2019
Helyezés a vidéki városok rangsorában	13.	14.	15.	14.
Vendégéjszakák száma a szálláshelyeken (db)	364 542	376 038	381 082	345 125
Változás előző évhez képest (%)	-3,9	3,2	1,3	-9,4
Belföldi vendégéjszakák (db)	273 345	282 281	301 073	262 811
Változás előző évhez képest (%)	-6,2	3,3	6,7	-12,2
Külföldi vendégéjszakák (db)	91 197	93 757	80 009	82 314
Változás előző évhez képest (%)	3,9	2,8	-14,7	2,9

*Forrás: Magyar Turisztikai Ügynökség éves jelentései (2016, 2017, 2018) és <https://turizmus.com/szallashely-vendeglatas/legnepszorubb-magyar-uticelok-telepulesek-toplistaja-1168638>*

A hanyatlás oka – az interjúalanyok által is megerősítve – sok tényezőre vezethető vissza, ezek közül a legfontosabbak: a szálláshelyek gyengülő kapacitásai,<sup>73</sup> az országos vonzerővel bíró programok alacsony száma, a turisztikai trendek változása, a helyi turisztikai szektor szereplői közötti együttműködés alacsony foka, a településmarketing gyengesége, a borturizmus hiánya.

Jelentős versenyhátrány, hogy a városban nincs termálvizes élményfürdő, így rövidebb az átlagos tartózkodási idő, kevesebb a fajlagos költség és erősebb a szezonális hatása. A városba érkező turisták fő motivációja a városnézés, illetve a térség, benne az osztrák oldal látványainak felkeresése. A városlátogatási célú utazás, az ún. *city break* turizmus fellendülése az egyikét, maximum három éjszakai tartózkodási időt erősítik. Mindezek rövid, mindössze átlagosan 2,4 napos átlagos tartózkodási időt eredményeznek (Barcza et al., 2019).

<sup>73</sup> *A kereskedelmi szálláshelyek száma az elmúlt időkben csökkent. A vendégéjszakák számának immár egy évtizede csökkenő trendje a szálláshelyek fejlesztésének elmaradását eredményezi, ami további vendégéjszakák elmaradását is előidézi.*

Sopron turisztikai arculatát napjainkban a városlátogatások mellett a külföldi vendégekre építő – vendégéjszakát részben nem generáló – egészségturizmus (főként szépséget és fogászati turizmus) és a hazai fesztiválok egyik kiemelkedő programja, a VOLT-fesztivál határozza meg. Ugyanakkor a város és térsége nagyon gazdag repertoárral rendelkezik az ökoturizmustól a kulturális turizmusig bezárólag. A műemléképületekben gazdag belváros, a Soproni-hegység és Fertő tó adta természetföldrajzi adottságok, a szakrális helyszínek mellett számos családi pihenésre is alkalmas élményigért várja a turistákat. A kerékpáros turizmus jelentős potenciállal bír, a térség nemzetközi kerékpáros úthálózatba csatlakozik. A soproni desztináció kulturális és épített örökség terén is kiemelkedő értékekkel rendelkezik (Eszterházy-, Haydn- és Liszt-örökség), méltán kapta meg az UNESCO világörökségi díjat. A Fertő tó azonban jelenlegi formájában nem jelent igazi vonzerőt, sem a nyílt vízi fürdési lehetőségek, sem a vízisportok terén. A város turisztikai kínálata a Fertő tóval, a környező nemzeti parki területekkel, a közös történelmi gyökerekkel és kultúrtájakkal egy határon átnyúló desztinációként (is) értelmezhető (Egyed, 2014), azonban a turizmusfejlesztés határon átnyúló érdemi összehangolása egyelőre várat magára. A kiemelkedő turisztikai kínálat ellenére a statisztikai adatok azt sugallják, hogy célzott fejlesztésekre, a jelenleginél komolyabb desztinációs marketingre, illetve a szezonális mérséklésre, további turisztikai termékfejlesztésre van szükség.

### *Térbeli társadalmi folyamatok*

Városrehabilitációknak kiemelt szerepük van a térbeli társadalmi szerkezet átalakulásában. A műemléképületek alkotta belváros a szocialista évtizedek alatt teljeskörű rekonstrukció és helyreállítás révén elsők között újult meg az 1960–70-es években. A városrehabilitáció azonban nem terjedt ki a teljes történelmi városrészre. A történelmi külvárosi részek épületállományai más városokéhoz hasonlóan elavult, leromlott, funkcionálisan is elmaradottá váltak (Jankó, 2005), részleges megújulásuk egészen a 2000-es éveket követő ingatlanpiaci fellendülésnek köszönhető magánérs fejlesztésekig javarészt váratott magára. A történelmi városrészek számos szociális bérlakást alakítottak ki, különösen a belvárosi területeken. A belső várfalak között közintézmények, múzeumok, néhány kisebb belvárosi szálloda, üzlet és néhány étterem található. A konzervált műemlékegyüttesek nehezebb funkcióváltása az épületek folyamatos erodálódását eredményezték az elmúlt évtizedekben.

A rehabilitációs beavatkozások a történelmi belvárosban a pályázati forrásoknak köszönhetően folyamatosan tetten érhetőek voltak. 2009–2013 között zajlott a városközpont értékmegeőrző megújítása, a Tűztorony szerkezeti megerősítése, a Fő tér közterület rehabilitációja, illetve a

Várfalsétány kibontása és járhatóvá tétele. Ezt követte 2013–2015 között a Várkerület megújítása.<sup>74</sup> A Várkerület első szakaszának rekonstrukciója révén az átmenő forgalom csillapításra került, jelentős területek szabadultak fel gyalogos, kerékpáros forgalom számára, illetve a városrész sétálóutca jellegét kapott. A beruházásokat portálfejlesztési program, homlokzati felújítások, közösségépítő és szoft elemek is kiegészítették. A város szimbolikus utcájának megújulását az interjúalanyok szinte egybehangozóan jónak tartották. Meglepő, hogy a fejlesztések ellenére nem emelkedtek jelentősen a várkerületi ingatlanárak (Harnos, 2019). A Várkerület második szakaszának felújítása is kezdetét vette 2020 nyarán.

A történelmi belvárost érintő legutóbbi nagyobb léptékű beruházást a Modern Városok Program forrásai biztosították, amelyből számos műemlék jellegű épület homlokzatának felújítása (3. ábra), az utak burkolatának és a közműveknek a cseréje zajlott 2019-ben.<sup>75</sup> E látványos rehabilitáció az infrastrukturális felújításokon, homlokzat tatarozáson túl azonban nem tért ki a szociális bérlakások felújítására,<sup>76</sup> így a történelmi belváros korábban felvázolt problémája továbbra sem megoldott, a funkcióváltás, a földszinti helyiségek átalakulása elmaradt. A korábbi évek portálfejlesztési programjától várt turisztikai és gazdasági fellendülés is várat magára, az ingatlanok között sok eladó, üresen álló épület van jelenleg is.

A történelmi külvárosokat érintő szociális városrehabilitációk közül a legjelentősebbet a Kurucdombon hajtották végre (2015-ben negyven szociális bérlakás újult meg a Rodostó utcában, sporttelep- és játszótérfejlesztéssel, közösségépítő programokkal). A Szent Mihály templomot és környezetét érintő rekonstrukció mellett több fejlesztés is tervben van (már hosszú évtizedek óta), ilyen a Paprét és az itt található Zsinagóga épülete, a Russ-villa. A dzsentifikációs folyamat Sopronban is megfigyelhető, a kiszoruló lakosság (illetve a városba betelepülő szegényebb lakosok) jellemzően a külső városrészekben (pl. Brennbergbánya) és az iparterületeken, vagy a város agglomerációjában találják meg új otthonukat.

A térbeli-társadalmi folyamatok alakulása nemcsak a városrehabilitációs önkormányzati beruházásoknak, hanem a magánérvs fejlesztéseknek is köszönhető, melyet főként a betelepülők nagy lakáskereslete generált. A belváros megújulását, a dzsentifikációs folyamatokat az albérletpiac fellendülése, és az ingatlanspekulációs céllal történő ingatlanvásárlások is gyorsítják (pl. jobb módú lakosok második lakásvásárlása, melyet az új beköltözőknek adnak ki albérletbe).

<sup>74</sup> Sopron Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (2014).

<sup>75</sup> A Modern Városok program keretében, Magyarország Kormánya 1 milliárd forintos támogatást adott a történelmi belváros 25 önkormányzati, és állami épületet érintő homlokzat felújítási munkákra <https://www.sopronmedia.hu/cikkek/megkezdodott-a-homlokzatok-felujitasa-a-belvarosban>.

<sup>76</sup> A Belváros Ingatlanszabályozási Terv 2009-ben készült el (18/2009. (II. 26.) Kgy. határozat), a szociális bérlakások komplex felújítási ütemterve ugyanakkor nem került kidolgozásra (ITS, p. 65.)

A társadalmi problémák bemutatásához nélkülözhetetlen a szegregáció és városi szegénység témájáról beszélni. Jóllehet Sopronban a városi szegénység aránya kicsi, az alacsonyabb státusú lakosság jellemzően nem koncentráldódik. A 2008-as városfejlesztési stratégia (IVS, 2008) szerint sem volt a városban nagyobb létszámú szegregálódott lakosság.<sup>77</sup> Ennek ellenére a belváros és a történelmi külvárosok esetében antiszegregációs célkitűzéseket (szociális városrehabilitáció jelleggel) fogalmaztak meg a tervdokumentumban, főként a szociális bérlakásokkal, és leromlott épületállománnyal rendelkező városrészekben (pl. Kurucdomb). E területen lakott (és lakik ma is) a szegényebb népesség, így a projektek jellemzően a belvárosi műemléképületekre, illetve a néhány városrésze (pl. Kurucdomb) fókuszáltak. 2011-ben az önkormányzatnak 369 db szociális bérlakása volt, amelynek jelentős része műemléki védettség alatt állt,<sup>78</sup> lakóik jellemzően idős, alacsony jövedelmű bérlők voltak.<sup>79</sup> Ezen bérlakások közül néhányat felújítás után, vagy felújítás nélkül értékesített az önkormányzat.<sup>80</sup> A Várfalsetány megnyitásával a belvárosban is történtek szociális bérlakás felújítások.

A belvárosban lakik a város népességének közel egyharmada (Sopron Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája, 2014–2020. Társadalmisítási változat, 2014), amelybe a történelmi külvárosok is beleértendők. Az 1990-es népszámlálási adatok alapján ezeken a területeken volt megtalálható a leromlott lakások jelentős hányada (félkomfortos, komfort nélküli, szükség- és egyéb lakások), az alacsonyabb társadalmi státusz és a 60 év feletti népesség aránya is átlag fölötti volt. A 2001-es népszámlálási adatok a lakások színvonalában a belváros egészét tekintve kedvezőbb képet mutattak, de a korösszetételben nem. A történelmi külvárosok lakásállományának jelentős része még ekkor is igen leromlott állapotban volt, különösen a földszintes, falusias beépítésű északi, keleti és délkeleti részekben (Jankó, 2005). A 2011-es népszámlálási adatok szerint a belvárosi lakónépesség egyre inkább csökken, és előregszik, a 60 évnél idősebbek aránya továbbra is itt a legnagyobb, és ez az arány tovább növekedett.

A városban a szegények által lakott területek, kisebb góccok a város egészében, elszórtan található meg, az említett városrészeken túl a lakótelepeken, az iparterületeken, és a városperemeken is. A lakossági kérdőívben a válaszadók közel negyede (23%) nem tudta, hogy egyáltalán hol van olyan

77 Az akkori városfejlesztési tervdokumentumok megalapozásához készült módszertani útmutatásban szereplő területi kiterjedtség és koncentráció városrehabilitációs pályázathoz szükséges határértékét nem érte el Sopron egyik városrésze sem (IVS, p. 37.).

78 A műemlékké nyilvánított szociális bérlakások elidegenítési tilalom alatt állnak, így azok aránya vélhetően emelkedett az elmúlt években.

79 2012 januárjában 170 üresen álló önkormányzati tulajdonú lakás volt (<https://www.kisalfold.hu/sopron-es-kornyek/e/okormanyzati-berlakasba-koltozne-nezze-meg-a-listat-2711590/>). Frissebb adatbázis nem elérhető a városüzemeltető cég honlapján.

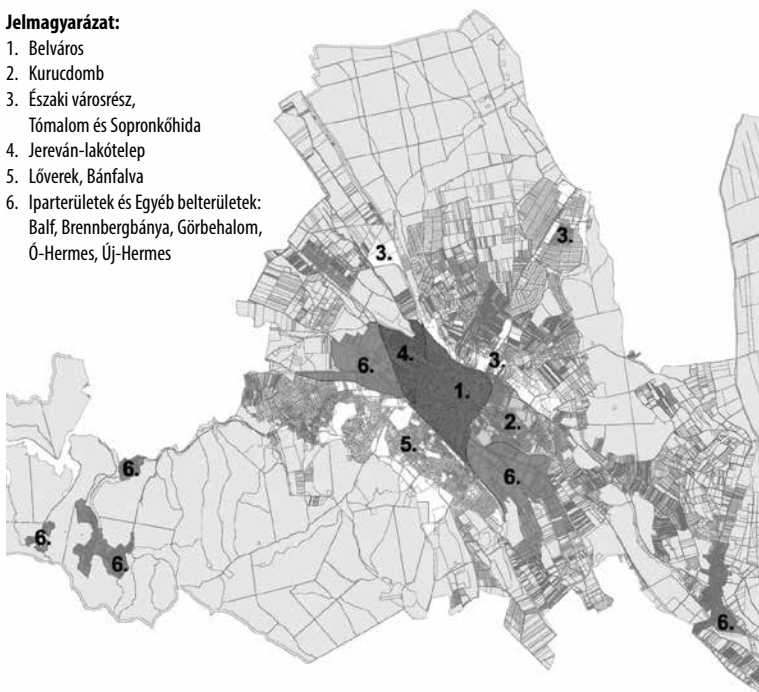
80 1993 óta folyamatosan értékesíti az önkormányzat a bérlakásokat. Jelenleg (2020. május) 797 db bérlakással rendelkezik az önkormányzat (Gazdasági Program 2020–2025. Sopron Megyei Jogú Város Önkormányzata).

városrész, ahol a szegények laknak, 11% szerint nincs is ilyen városrész, és további 6% szerint elszórtan a város minden részében laknak. Mindez alátámasztani látszik, hogy valóban nincs igazi szegregátum a városban. A legtöbb válaszadó, összhangban az interjúalanyokkal a szegények vélhető lakhelyéül a belvárost, annak bizonyos utcáit (Balfi u., Rózsa u. Pócsi u., Újteleki u., Halász u., Magyar u., Ötvös u.) említették (közel 50%) leggyakrabban, továbbá a lakótelepeket (11%), zömében a Jereván-lakótelepet, valamint az iparterületeket, peremterületeket (5%) (11. ábra).

11. ábra: Sopron városrészei

**Jelmagyarázat:**

1. Belváros
2. Kurucdomb
3. Északi városrész,  
Tómalom és Sopronkőhida
4. Jereván-lakótelep
5. Lőverek, Bánfalva
6. Iparterületek és Egyéb belterületek:  
Balf, Brennbergbánya, Görbehalom,  
Ó-Hermes, Új-Hermes



*Forrás: Sopron Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia, 2014–2020*

Az említett, lepusztult, szegények által lakott utcák, területek átalakulása magántőkés beruházások révén már az elmúlt évtizedben megkezdődött, az átalakulás az ingatlanpiaci fellendülésnek köszönhetően pedig felgyorsult. A városban tapasztalható nagyfokú kereslet a használt és új lakások iránt felülírták a problémás városrészek arculatát. Számos ingatlan értékesítésre, felújításra került, illetve a romos épületek helyére a város több pontján új lakások, társasházak épültek, és épülnek napjainkban is, tömbbelsőik megújulásával, városrészek felértékelődésével (pl. Hátsókapu u., Szent Mihály u., Rózsa u., Jókai u.).

A városi térszerkezet alakulásánál láthattuk, hogy mind a gazdasági, mind a lakossági jellegű szuburbanizáció erősen formálja a város peremeit. A gazdasági célú beruházások, a kereskedelmi és szolgáltatási szektor létesítményei, a nagy bevásárlóközpontok, az új magánklinikák a város szélén helyezkednek el, jellemzően a város kivezető útjai mentén. Sopronban a lakossági szuburbanizáció is igen erős térformáló hatással volt, és alakítja ma is a város településképét. A beépített területek jelentős ütemű terfoglalása zajlik most is a széleken, számos új teleszerű beépítés zajlik távol a városközponttól, közel a határátkelőhelyek irányába kivezető utakhoz.

A migrációból fakadó népességuzduzás, a kecsgetető ingatlanpiaci spekuláció nyomására a városperemeken igen látványosan történtek lakócélu építkezések, számos új lakópark, lakótelep jött létre. A társasházi beépítések nagyon intenzív beépítést eredményeztek ezeken a területeken, a településkép a város több pontján is jelentősen átalakult. A belterületbe vonások, a lakócéla kijelölt területek mennyiségének növelése ennek lehetőségét már a 2000-es évek elején szinte a végletekig lehetővé tette (Kuslits 2010). A város vezetése és az ingatlan tulajdonosok számos értékes zöldfelületet, korábbi tradicionális kiskerti területeket (kertségeket), áldozta fel a lakócélu ingatlanfejlesztési szándék érdekében. A Lőverek, a város egykori pihenő övezete, villás, magas presztízsű lakóövezete sem kerülhette el a besűrűsödést, amelyet a telkek intenzívebb beépítése, telekmegosztások is fokoztak. (Jankó, 2004; 2009; Jankó–Oszvald, 2016).

A 2011-es népszámlálási adatok azt mutatják, hogy a külterületeken, illetve a nyugati és délkeleti iparterületeken extrém mértékben (188%, 79%, 35%) nőtt a lakónépesség száma. Ezeken a területeken a korösszetétel igen kedvező, az átlagot jóval meghaladja a 15–59 éves népesség (főleg az északnyugati iparterületeken – 83%), illetve szemet szűrően magas a 15 éves kor alattiak aránya (25%) a külterületeken, ahol összesen 444 főt regisztráltak. Az északi városrészben, illetve külső városrészekben (pl. Tómalom, Sopronkőhida) is jelentős lakónépességszám növekedés történt (139%) (Településfejlesztési koncepció, 2014).

A külső területek népességszám növekedését nem csak a belső városrészekről, illetve a lakótelepekről kiköltöző lakosság (a város legnagyobb lakótelepén, a Jereván-lakótelepén 14%-os csökkenés volt ezen időszakban) eredményezte, hanem a városba betelepülők is. Ráadásul az északi városrész, a Pihenőkereszt, Virágvölgy a város legújabban belakott részeit jelenti, ahová inkább az egyre zsúfoltabb belvárosból és a lakótelepekről költöznek ki a tehetősebbek.

A szuburbanizáció a környező falvak lakosságszámára, ingatlanpiacára és településképeire is erős hatással van (Jankó, 2009), különösen Harka, Ágfalva, Kópháza esetében. A falvakra nehezedő nyomás új lakóparkok, telepek kialakítását eredményezi, kertvárosias beépítéssel, elaprózott telkekkel (gyakran 350–500m<sup>2</sup>-es telkekkel), a településképebe nehezen illeszthető stílussal.

A településképből bekövetkező változás egyúttal a természeti értékek felélését is jelenti. Beépített területekké válnak a város tradicionális kiskerti területei (Virágvölgy, Tómalom, Kutyahegy, Apácakert), ahol az infrastruktúra kiépítése, a közlekedési feltételek megteremtése csak korlátozott mértékben lehetséges (Sági, 2013). A beépített területek sűrűsödése, a nagyfokú autóhasználat (és autófüggőség) következtében a város úthálózata nagyon forgalmassá, sok helyen túlterheltté vált, vagyis az intenzívebb területhasználat okozta zsúfoltság a korábban kellemes kertvárosias területek élhetőségét rontotta.

Beruházások belvárosi foghíjtelkeken, alulhasznosított területeken is történtek, amelyek révén a belváros sűrűsödése is megkezdődött. Így számos új lakás épült leromlott belvárosi területeken (Híd utca környéke), vagy részházas falusias arculatú városrészekben (Újteleki u.), az adott városrész fejlődését eredményezve. Nem csak a zömében társasházi beépítésű belvárosi szövetekre jellemző a sűrűsödés, hanem a kertvárosias jellegű városrészekben is megkezdődött a nagyobb méretű, korábban egy család tulajdonában lévő telkek megosztása, vagy a telken lévő családi ház lebontását követően többlakásos társasház beépítése (Ady Endre út, Bánfalvi út) (Jankó et al., 2010).

### *Helyi társadalmi sajátosságok, társadalmi feszültségek*

Az alábbiakban elsősorban az interjúalanyok által felvetett problémákra helyezük a hangsúlyt. Ezek közül kiemelkedő a belső migráció okozta népességnövekedés, a fokozódó zsúfoltság, és az ingázó munkásság egyre markánsabban érezhető jelenléte, melyeket valamennyi interjúalany kiemelt, de legalábbis az általa vélt három legfontosabb probléma között említett.

A belső migráció mélyebb szintű elemzése, a városba érkezők motívációinak feltárása, illetve az új bevándorlók régi soproniak általi megítélésének, a befogadási hajlandóságának vizsgálata céljából több empirikus kutatás is zajlott az elmúlt években (Kiss et al. 2017, 2018; Projektive Consulting Kft., 2018; Balázs, 2018; Kovács–Sipos, 2020). Ezekből, illetve a már említett intézeti kutatásból<sup>81</sup> kiderült, hogy a bevándorlók többsége 2009 előtt egyedül, majd azt követően egyre inkább családosan érkezett. A bevándorlók számára nem csak az ausztriai munkavállalás kecsegtető, a soproni és környékbeli munkalehetőségek is vonzóak a távolabbról érkezők körében. Az újabb beköltözők között (a korábban érkezőkhöz viszonyítva) arányaiban többen vannak az olyanok, akik alacsonyabb képzettséget igénylő munkahelyeken dolgoznak.

---

81 Soproni bevándorlás. Policy Paper. Soproni Egyetem, Lámfalussy Sándor Közgazdaságtudományi Kar, Nemzetközi és Regionális Gazdaságtani Intézet. Kézirat. Sopron, 2019

A betelepülő lakosság több jól definiálható társadalmi csoportra osztható: az egyedül érkező, családot hátra hagyó fiatal és középkorú férfiak csoportja, akik jellemzően brigádokban, az őket foglalkoztató vagy közvetítő cégek által bérelt albérletekben, munkáslakásokban élnek; mellettük nagy számban vannak a családdal érkezők, akik albérletekben, illetve saját ingatlanokban laknak. A beköltözők között sokan képzetlenek, de nagyobb arányban vannak jelen a szakmunkások, szakképzettséggel rendelkezők. A szürke zónában is sokan tevékenykednek, főleg a mezőgazdasági idénymunkákban. A már említett munkaerőpiaci anomáliák, sajátos jelenségeket hoztak létre. A munkaerőközvetítők tömegesen szervezik Nyugat-Dunántúlra a kelet-magyarországi, határon túli munkavállalókat. Magas a fluktuáció a munkavállalók között, különösen a roma foglalkoztatottak körében. A közvetített munkaerő elhelyezése Sopronban és tágabb környezetben (Győr-Moson-Sopron és Vas megye) számtalan ingatlan bevonásával történik, egyrészt hivatalos munkásszállók (közösségi szálláshelyek), másrészt ingatlanbérbeadás-bérbevételek formájában, amelynek során családi házak is munkásszállóvá lettek átalakítva. Figyelemre méltó, hogy a hagyományos turisztikai szálláshely-piac szereplőinek egy jó része részben-egészben a térségben munkát vállalók szállítását szolgálta (pl. Füzi Panzió, Panoráma Szálló).<sup>82</sup>

A migráció megítélése a városlakók körében gyakran negatív hangvételű.<sup>83</sup> Annak ellenére negatív a betelepülők fogadtatása, hogy a beköltözők többsége szakképzett, sok fiatal család is érkezik, akik hozzájárulnak a városi munkahelyek feltöltéséhez, és az iskolák is magasabb tanulói létszámoknak örvendhetnek, ami régiós összehasonlításban egyedülálló. A munkásrétegek jelenléte a városban csak részben „látható”, a munkaidőn kívüli szűk időszakokra korlátozódik. A munkások egy része keveset mozog a városban, nem ismerkedik, nem kapcsolódik be a helyi közéletbe, különösen igaz ez a munkásszállókon, munkásalbérletekben élőkre.

A közlekedési és más rendszerek zsúfoltsága torzítja, felelősíti a helyiek beköltözők iránti ellenérzését, és az újonnan érkezők népességszámára vonatkozó becsléseket, a városi legendák akár száz- és százhuszezerre, vagy még ennél is többre tartják a valós népességszámot. Az interjúalanyok közül többen a „*városi társadalom felhígulását*” említették. A régebbi soproniak körében vélhetően az illegális munkásszállásokon, vagy munkásalbérletekben élő, eltérő kultúrával, szokásokkal jellemezhető, olykor bandákba verődő munkások vagy munkát keresők csoportjai keltenek rossz érzést, akár félelmet is.

Az interjúalanyok állítása, a közösségi médiafelületeken zajló diskurzusok, a hétköznapi közbeszéd alapján a társadalmi feszültség többféle minztázatát is megfigyelhetjük, ezek a következők:

82 *Soproni bevándorlás. Policy Paper. Soproni Egyetem, Lámfalussy Sándor Közgazdaságtudományi Kar, Nemzetközi- és Regionális Gazdaságtani Intézet. Kézirat. Sopron, 2019.*

83 *Számos cikk, negatív felhangú, ellenséges írás jelenik meg rendszeresen a közösségi médiafelületeken.*



- a soproni őslakosság és a beköltözők között – a soproni lakosok lokálpatrióta jelleme, sajátos zártsága nehezen fogadja be a beköltözőket, még a jobb módú, képzett embereket sem;<sup>84</sup>
- a soproni őslakosság és munkásszállókon, szerény körülmények között élő munkások között, akik közül sok a roma, vagy határon túli, vagy akár más nemzetiségű (főként szerb, ukrán);
- Sopronban és Ausztriában munkát vállalók között – a külföldön dolgozó helyi lakosok jellemzően magasabb életszínvonalról tanúskodnak, jómódban élnek, és bár a személyi jövedelemadót külföldön fizetik meg, a közszolgáltatásokat jellemzően helyben veszik igénybe, és helyi közügyekért nem sokat tesznek.<sup>85</sup>

A zömében kelet-magyarországi, vagy határon túli területekről beköltöző munkavállalók megítélése a régebbi lakosok körében inkább negatív, amely az interjúalanyok többsége szerint főként abból adódik, hogy a távolabbi tájegységekről érkezők eltérő mentalitással, szokásokkal, viselkedéskultúrával, fogyasztási igényekkel rendelkeznek, amely szokatlan, nehezen elfogadható a *soproniságukra* oly büszke soproniak számára. A *soproniság, a sajátos kultúra és szellemiség* a rendszerváltás előtti elzártságának, a város korábbi történelmi adottságainak, erős polgári jellegének, iskolaváros múltjának, illetve Bécs közelségének köszönhetően alakult ki.<sup>86</sup>

A *soproniság* önmeghatározás szinte valamennyi interjúban előkerült, hol nagyobb, hol kisebb hangsúllyal: „*van a városnak egy ilyen nagyon érdekes lokálpatrióta szemlélete, és ez a fajta soproni identitás sajátosan éli meg a nem soproniak jelenlétét...*”. A *soproniság*, a helyi identitástudat a „*Civitas Fidelissima – Hűséges város*” eszmeiségére épült a Trianont követő évtizedekben, majd egészült ki „*A Nyugat kapuja*”, az „*Európai város*” a Vasfüggöny leomlását követően (Tóth, 2009). Ezek a jelzők ma is építőkövei a lakosság identitásának, illetve ezekkel aposztrofálják a várost a helyi közéletben, sajtóban és az országos médiában is. Az interjúk során azonban a *soproniság* önmeghatározás említésekor inkább a korábbi évtizedek elszigeteltségéből eredő zárt, kevésbé nyitott, magasabb egzisztenciát képviselő soproni polgárok lokálpatrióta szemléletét hangsúlyozták, eltérő megközelítésből: a nem soproni születésű interjúalanyok sérelmezve, hogy a város nem elég befogadó, olykor „*pökhendi*”, míg a soproni születésűek

<sup>84</sup> Az egyik, már több évtizede Sopronban élő, felsőfokú végzettségű, helyi közösségért tevékenykedő interjúalany így fogalmazott: „Nem soproni születésű vagyok, és soha nem fogok soproninak számítani az itteni attitűd okán.”

<sup>85</sup> Az interjúalanyok többsége állította a közügyek iránti közömbösséget. Azonban Pogátsa 2014-es kutatása kicsit árnyaltabb eredményeket hozott a kint dolgozó, de életvitelszerűen Sopronban tartózkodók mentalitásáról: „Háztartást tartanak fenn Magyarországon, ápolják kapcsolatrendszerüket, gyermekeiket magyar iskolába járatják, és még a hazai társadalmi, gazdasági és politikai folyamatok iránt is fenntartanak korlátozott érdeklődést.” (p. 12.).

<sup>86</sup> Egy a *soproniság* fogalmát, a régi és új soproniak identitását vizsgáló felmérés körvonalazta (Balázs, 2018), hogy a *soproniság* leginkább a sajátos kultúra és szellemiség jelzőkkel fogható meg, amely egyrészt vonzó, másrészt oka is lehet az elvándorlásnak.

megmagyarázva azt a hozzáállást, amit általában a városiak tanúsítanak a beköltöző „gyütt-mentek” irányába.

Vélhetően az utóbbi évek erőteljesebb bevándorlás hullámot, az ezzel járó zsúfoltságot, a munkásszállók „testidegen jelenlétét” (több munkásszálló ismert a legmagasabb státusú Lőverekben vagy más, családi házas övezetekben) a régi lakosok nehezen élik meg, ahogy az interjúkból is kiderült („*Proli város lettünk.*” – fogalmazott az egyik interjúalany).<sup>87</sup> A beköltözők nehezen jutnak egyről a kettőre, nehéz, néha embertelen körülmények között élnek a munkásszállókon, előfordul, hogy ágybérletben laknak. A kemény munkát sokan nem bírják, nehezen szokják meg, mint ahogy az otthon hagyott családtagok hiányát is, és sokan feladják, hazaköltöznek.<sup>88</sup> A családdal érkezők körében is megfigyelhetők a szociális jellegű problémák, a gyökértelessnesség, ismerősök, családtagok hiánya, az idegen környezet, akár a család szétesése.<sup>89</sup>

A lakossági lekérdezés során a válaszadók jelentős része Sopront „zsúfolt város”-ként nevezte. A többi általunk vizsgált hazai középvárossal összehasonlítva látható, hogy a zsúfoltság érzése meghatározó a soproni lakosok mindennapjaiban. Ugyanakkor szembetűnő az is, hogy a történelmi város és a turizmus városa önmeghatározás kevésbé markáns Eger eredményeihez viszonyítva (12. ábra).

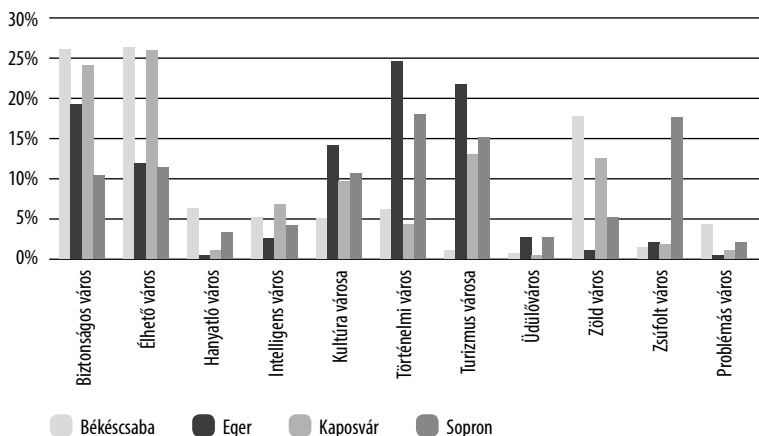
---

87 Itt jegyeznék meg, hogy az interjúalanyok észlelése szubjektív, a kiemelt mondatokkal célunk az, hogy szemléletesen írjuk le a régebbi soproni lakosokban felmerült ellenérzést.

88 Soproni bevándorlás. Policy Paper. Soproni Egyetem, Lámfalussy Sándor Közgazdaságtudományi Kar, Nemzetközi és Regionális Gazdaságtani Intézet. Kézirat. Sopron, 2019.

89 Ennek folyamatát az egyik interjúalany így írta le: „Kelet-Magyarországról megérkezik az apa. Messze van a családjától, lehet, Ausztriába jár ki dolgozni, ez még plusz idő, hogy onnan hazajöjjön, láthatóan a család kezd széthullani. Majd egy év múlva utána jön a család, ott hagyják a négyoszobás házat lakatlanul, a nagymamát, a kertet, mindent. Eljönnek ide egy szuterénbe lakni. A gyerekek nyakába akasztanak egy kulcsot, jobb esetben mindketten dolgoznak. Fizikailag a 4 szobás házhoz képest beszorulnak, ez már konfliktushelyzet, nincs nagymama, aki segítene, nincs senki ismerős, barát, akiben meg lehet bízni. Bekerülnek egy ilyen pökhendi városba, egy iskolai közösségbe, a gyerekek x-dik osztályba, ahol nem tud beilleszkedni, mert mindig csak betelepült jött-ment lesz, egyszer csak elkezd lemaradni, iskolát kerülni, pár év alatt ott köt ki egy tanácsadóban, vagy bűncselekményt követ el. A bekerülő gyerekek nagy száma a belső migrációból jön.”

12. ábra: Sopron város önmeghatározása a kérdőíves adatok alapján, Békéscsaba, Eger és Kaposvár eredményeinek feltüntetésével (N=1200)



*Forrás: EFOP kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés*

A belső migrációból fakadó problémák kezelése a város vezetésére komoly infrastruktúra fejlesztési és szociális feladatellátási terheket ró. Feltételezhető, hogy mindaddig, amíg nem változnak a határon túli munkavállalás feltételei, illetve amíg az osztrák és a hazai munkabérek közötti markáns különbség fennmarad, addig nagy valószínűséggel ezekkel a problémákkal a város vezetése hosszabb távon fog szembesülni. A városvezetés annyit tehet, hogy törekszik a szűkös források rendelkezésre állása mellett a hosszú távú fejlődés megalapozására, a betelepülő népesség helyben tartására és beintegrálására.

A növekvő népességszám adta szociális, intézményi feladatok ellátása, a férőhelyek bővítése, a közlekedési rendszerek fejlesztése mellett a munkaerő helyben tartása jelentheti azt az irányt, amelyre a városnak mozdulni kell, és amelyre törekvések is látszanak az elmúlt évek önkormányzati projektjeit tekintve (pl. bölcsődei és óvodai férőhelybővítések, vagy a tervezett innovációs központ). Az interjúalanyok azonban arra is rávilágítottak, hogy a szociális intézményrendszerben végbement fejlesztések nem elegendőek, ennél jelentősebb és komplexebb beavatkozásokra lenne szükség. Különösen fontos lenne a munkavállalás céljával beköltöző, nehezen boldoguló, alacsony státuszú lakosságot érintő szociális programok kidolgozása, a szociális bérlakások fejlesztése, bővítése, az illegális munkásszállók valamiféle intézményesítése, illetve ezek mellett a helyi munkalehetőségek teremtése.

Nem kedvező a problémák megoldásában, az ingázás feltételeinek javításában, hogy a város és a határmenti osztrák települések között nincs szoros együttműködés; legalábbis ennek látható jelei csekélyek, nincsenek önkormányzati határon átnyúló pályázatok, nincs közös nevező a közúti közlekedési infrastruktúrák fejlesztésében, ez különösen az M85-ös út

esetében látványos, ahol az útépités csak a határig tart, néhány kisteleplülés ellenállása miatt nem kapcsolódik a nemzetközi autópálya hálózatba. Szűkösek a határátkelőhelyi kapacitások, a határon való átjutás a reggeli és délutáni órákban nehézkes. A városban az elmúlt években több kisebb léptékű közútfejlesztéssel javították a határátkelők irányába történő eljutás feltételeit (pl. Szentmargitbánya felé vezető út aszfaltozása, megújult az út Sopron–Ágfalva között is a Magyar Falu Programból, és zajlanak a fejlesztések Sopron–Balf és Sopron–Harka szakaszokon is<sup>90</sup>).

A gazdaság súlyának gyengeségét is tartósnak ítélték meg a válaszadók. Mivel az elmúlt évtizedekben nem sikerült jelentős adóerőt képező vállalatokat letelepíteni, ezért nincs húzó ágazat. A helyzet javítása érdekében egy jól meghatározott helyi gazdaságpolitikát látnak az interjúalanyok is szükségesnek, amely épít az egyetem adta szellemi tőkére, a faipari, bútortipari tradíciókra. Az interjúalanyok többsége fontos kérdésnek tartotta a bevándorlók „*soproniasítását*”, a helyi társadalomba való integrálását, erre közösségfejlesztő és szociális program kidolgozását javasolták, amelyre már voltak sikeres kezdeményezések.

Jellemzően fontos problémaként említették az interjúalanyok, hogy a turizmus jelenlegi mértéke messze elmarad a neki szánt reményektől, amely legfőképpen annak tudható be, hogy a városnak a „*túl sokféle*” adottsága és kulturális, természeti értéke közül nem tudja, hogy melyiket válassza, melyikre építse a hosszú távú fejlesztési irányát, marketingkommunikációját. Rendszerint megemlítették, hogy már nem elegendő a műemlékekben gazdag, jó természeti adottságokkal rendelkező városimázs: „... *ma már nem elég, hogy van egy titokzatosabb múlt, tele műemlékekkel, meg hangulatos belvárosi utcácskák...*”. Hiányolják a megfelelő városmarketinget, illetve a stratégiai iránymutatást, amelyre a turizmusszektor különböző szereplői építeni, tervezni tudnának: „*nincs stratégia, és erre nem tud felfűződni se az idegenforgalom, se a magánszektor, se a fejlesztések jó része, nincs közös szándék...*”. Többen kiemelték, hogy nincs bormarketing, bár jó termőhelyi adottságaink vannak, nem lehet összehasonlítani más borrhíóban tapasztalható borturizmussal.

A VOLT fesztivál szerepét szinte valamennyi interjúalany megemlítette, arra is felhívták a figyelmet, hogy ezen kívül nincs más, országos vonzerővel bíró attrakció. A városi rendezvények több interjúalany véleménye szerint alacsony minőséget közvetítenek, és főként a bevándorló munkásréteg igényeit szolgálják, a soproni polgárok ennél többre vágnak: „*Nekünk azért nem ennyi jár, nem ehhez szoktunk, ez egy jó város volt a korábbi időszakban*”. Azonban arra is felhívta egy interjúalany a figyelmet, hogy kicsi a város értelmiséget és kreatív réteget, kultúrát megtartó ereje, a kiképzett emberfők, művészek elhagyják a várost, jellemzően a fővárosban keresik boldogulásukat.

90 <https://www.sopronmedia.hu/cikkek/latadtak-a-megujult-agfalvi-bekotoutat>

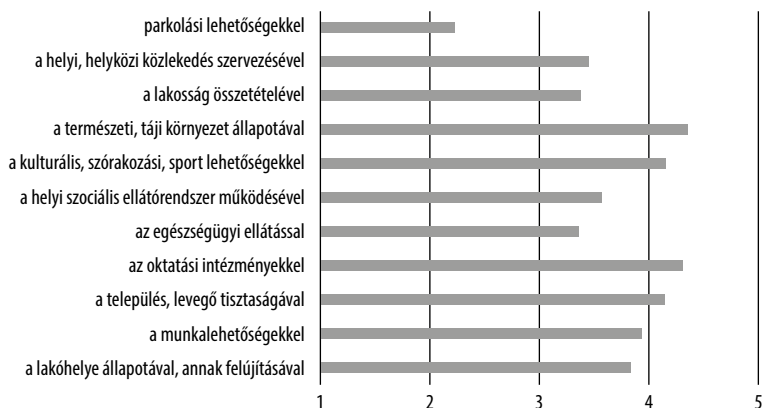
Az interjúalanyok közül többen is megemlítették, hogy a szállodák nem nyújtanak igazán magas minőséget, nincs ötcsillagos szálloda a városban, és a nagy, főként szocialista időkben épült szállodák nem tudnak megújulni, folyamatosan fejleszteni. Az alacsonyabb minőség pedig a kevésbé fizetőképes turistákat vonzza a városba. A magán szálláshelyek, kisebb panziók jelentős része ingázó munkásoknak adják ki szobáikat, mivel az egy biztosabb és egész évre szóló bevételt jelent. Így a panziók jelentős hányada részben vagy teljesen átalakult munkásszállássá.

Végül, az interjúalanyok által jellemzően egységesen látott problémát említenénk, ez pedig a civil szervezetek érdekérvényesítő képességének alacsony foka, valamint a helyi lakosság gyengülő civilkurázija. A civil szervezetek jelen vannak a városi közéletben, még az önkormányzati döntéshozatalban is formálisan megjelennek, de mégis az a vélemény formálódott a beszélgetések során, hogy a civilek hangja nem érvényesül igazán.

### *A város fejlődésének, problémáinak lakossági értékelése*

A lakosság elégedettségét ötfokozatú Likert-skálás kérdéssel mértük meg (13. ábra). A legkevésbé a parkolási lehetőségekkel (2,22), az egészségügyi ellátással (3,37) és a lakosság összetételével (3,38) voltak elégedettek a soproni válaszadók. Négy fölötti, tehát kedvező értékelést kapott a természeti környezet állapota (4,36), a kulturális, szórakozási és sport lehetőségek (4,16), valamint a település és a levegő tisztasága (4,14).

13. ábra: A soproni lakosok elégedettsége, 2019 (N=300)

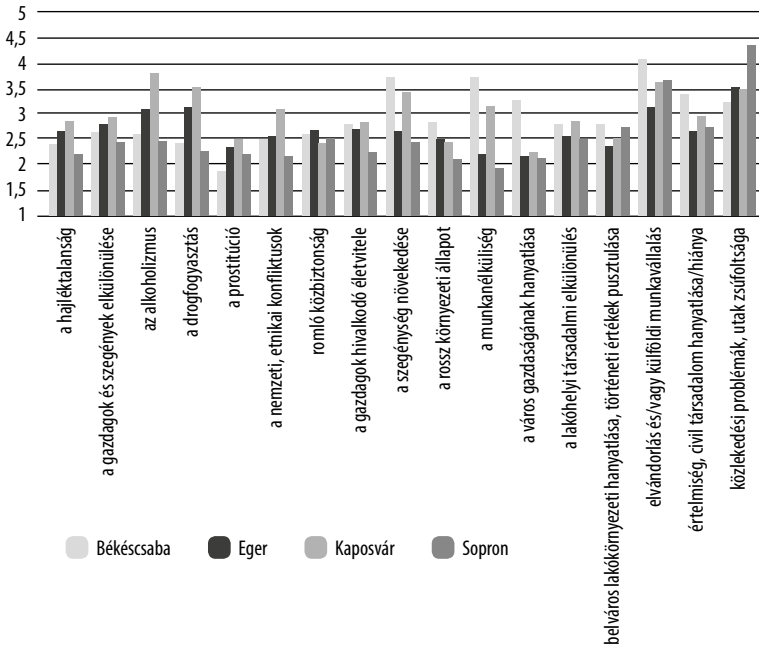


*Forrás: EFOP kérdőíves felmérés adatai alapján saját szerkesztés*

A többi vizsgált várossal összevetve viszonylag súlyosabb problémának ítélték meg Sopronban a válaszadók a közlekedési helyzetet (4,36), a külföldi munkavállalás nagy arányát (3,64), a belvárosi környezet hanyatlását

(2,73), és az értelmiség és a civil társadalom hiányát/hanyatlását (2,72). A civil társadalom hiánya a városban a jelentősebb problémák közé került (az interjúkkal összhangban), de az eredményekből az is kiténik, hogy Békéscsabához és Kaposvárhoz képest jobb a lakossági megítélés. A legkevésbé problémás szempont a munkanélküliség (14. ábra).

14. ábra: Az Ön lakóhelyén, lakása környékén mennyire súlyosak az alábbi problémák? 2019 (N=1200)



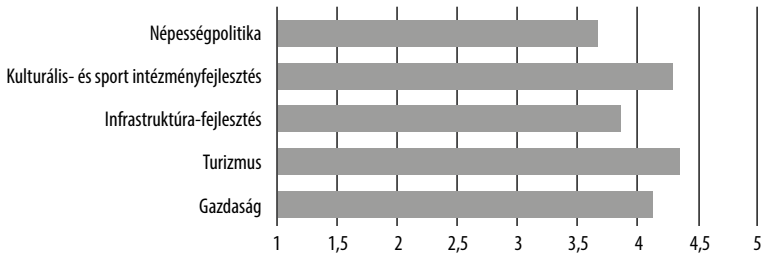
*Forrás: EFOP kérdőíves felmérés adatai alapján saját szerkesztés*

A kitöltők a városvezetés fejlesztési tevékenységeit is értékelték. Az ötfokozatú Likert-skálán a „*Véleménye szerint a jelenlegi városvezetés mennyire kezeli jól az alábbi városfejlesztési területeket?*” kérdésre érkezett eredmények alapján megállapítható, hogy legkevésbé a népszerűpolitikával (itt vélhetően a betelepülők nagy arányára gondoltak, amelyet a nyitott kérdések is igazoltak), valamint az infrastruktúra-fejlesztéssel elégedettek a válaszadók, ezzel szemben a turizmusfejlesztés és a kulturális és sport területeken zajló intézményfejlesztésekkel elégedettek.

A kérdőíves felmérés alapján a város jövőjére vonatkozó nyitott kérdésnél, hogy a válaszadók jelentős része (közel 40%) volt elégedett a várossal, azt fejlődőnek, élhetőnek tartja, ugyanakkor 47% úgy vélte, hogy a város túlszűfolt, túlnépesedett, élehetetlen, és további 27% kiemelte, hogy az utak nagyon forgalmasak, és a parkolási lehetőségek szűkösek<sup>91</sup> (15. ábra).

<sup>91</sup> A nyitott kérdésre adott válaszoknál a leggyakrabban előforduló kulcsszavak számát összesítettük. Egy válaszban jellemzően több kulcsszó is szerepelt. A kérdésre összesen 286-an válaszoltak.

15. ábra: A soproni válaszadók elégedettsége a városvezetés fejlesztési tevékenységével 2019 (N=300)



*Forrás: EFOP kérdőíves felmérés adatai alapján saját szerkesztés*

### *A helyi társadalmi megoldási törekvések: a kezelés innovatív eszközei*

A kutatás fontos törekvése volt, hogy feltárjuk a városi problémákra adott innovatív, vagy éppen nem innovatív kezelési megoldásokat. Megállapítható, hogy a város a korábbi gyakorlathoz hasonlóan elsősorban a pályázati lehetőségekkel élve, főként nagyléptékű beruházások megvalósításával, a turizmust és a gazdaságot érintő beavatkozásokkal igyekszik a város további fejlődési irányait meghatározni.

A városnak ugyanakkor szűkösek a saját bevételei, jóval alacsonyabb annál, mint amiből ilyen léptékű lakosságszám növekedés és az abból fakadó fejlesztési igények biztosíthatók lennének. Mindez szükségessé teszi, hogy a város a pályázatokon elérhető forrásokat minél inkább kihasználja. A pályázati konstrukciók, az ahhoz szükséges tervdokumentumok, igazodva az uniós fejlesztési célkitűzésekhez, meghatározzák a jövőbeli fejlesztési irányvonalakat. Ebben a keretrendszerben kell a városnak meghatároznia önmagát, és megalkotnia a hosszú távú fejlesztési koncepcióját. A város az elmúlt évtizedekben jelentős európai uniós fejlesztési forrást hívott le, amelyekből az intézményeket fejleszteni, bővíteni tudta, illetve a város-rehabilitációs, turisztikai és gazdaságösztönző beruházásait finanszírozta.

A városfejlesztés jelenleg meghatározó, minden irányt kijelölő programja a központi irányítású, megyei jogú városok fejlesztését célzó Modern Városok Program (MVP).<sup>92</sup> Az MVP jelentős beruházásokat jelent a városnak, amelyek a korábbi fejlesztési tervdokumentumokban (ITS, IVS, TOP) is megjelentek. Ezek a források jóval meghaladják a korábbi fejlesztési lehető-

<sup>92</sup> *A program indulása Sopronhoz köthető, 2015. március 15-én itt nyitották meg a programot. Sopronban a lakosságszámra vetített fejlesztési források magasak, a 60–70 milliárd forint összegben zajlanak felújítások, fejlesztések, az M85-ös elkerülő út építése nélkül (<https://www.origo.hu/ittthon/20181206-modern-varosok-program-atadtak-a-ketmilliardbol-megujitott-soproni-utakat.html>).*

ségeket.<sup>93</sup> A megyei jogú városokat célzó Modern Városok Programban Sopron (az M85 útépités megvalósításával együtt) a többi városhoz viszonyítva jelentős fejlesztéseket tud megvalósítani, amely a város életében is komoly mérföldkönek tekinthető. 2018-ban a megítélt támogatás összege meghaladta a 32 milliárd forintot, mellyel harmadik volt a sorban Szeged és Érde után (Hegedűs, 2019). A megvalósításban élen jár Sopron, hisz itt már javában zajlott a megvalósítás, míg máshol még csak a tervezés szakaszában voltak.

A Modern Városok Program beruházásai és a kiemelt turisztikai térség fejlesztései a jövőben nagyot lendíthetnek a belföldi turizmus terén, csökkentve a szezonális hatásait, és javítva a szálláshelyi kapacitásokat, valamint segít kiaknázni a térség adottságait. A turizmusfejlesztéshez kapcsolódó, építéssel járó beruházások jelentős részét teszik ki a tervezett fejlesztéseknek, mint például a Múzeum Negyed projekt, a Nemzeti Konferencia Központ építése, a Lóvér projekt, az uszodaépítés, a gigantikus Fertő tó fejlesztés, mely jelenleg hazánk legnagyobb turisztikai projektjeként aposztrofált.

A történelmi belváros MVP forrásokból finanszírozott városrehabilitációs programja csak az építésre fókuszált, sajnos szociális programmal nem egészült ki, amely aggályokat vet fel az itt az alacsony komfortfokozatú szociális bérlakások, és az üresen álló középkori épületek nagy aránya miatt. Megoldatlannak tűnő kérdés, hogy vajon miként lehetne a magasabb státusú lakosság számára vonzóvá tenni a középkori városszerkezeti adottságaival rendelkező belvárost? Miként lehetne a turizmust kiszolgáló gazdasági szereplők, üzletek, szálláshelyek számára is kedvezőbb feltételeket teremteni a középkori utcákban, hogy a városrész élettel töltődjön meg?

Inkubátorház és innovációs központ létesítése is a tervek között szerepel. A város célja, hogy a zöldmezős fejlesztéssel magasabb hozzáadott értékű ipari tevékenységet telepítsen le, bővítve ezáltal a helyi munkalehetőségeket. Itt is kételyek merülnek fel, ha a korábbi inkubátorház, az egyetemi infrastruktúra nem tudott magasabb hozzáértéket adó vállalatokat kinevelni, akkor mire építhető az új fejlesztés?

Bár a nagyléptékű beruházások mindenképp egy fejlődési időszakot predesztinálnak (egyfajta „aranykorszakot”), a projektek szükségessége, megalapozottsága, fenntarthatósága a lakosság széles körében, így az interjúalanyok körében is vitatott. Mivel kevés a lakosság számára fellelhető információ, a médiában az MVP a kormánypolitika által felülről vezérelt a programként értelmezhető, így nem meglepő, hogy a helyiek úgy érzik, hogy az országos politika a meghatározója a helyi fejlesztéseknek (ez az interjúkban is többször elhangzott). A közember nem ismeri a fejlesztéspolitikai dokumentumokat, így nem tudhatja, hogy a fejlesztések nagyobb része már korábbi tervdokumentumaiban is megfogalmazódott (ITS, TOP).

93 217/2015. (IV. 17.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Sopron Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról.



A 16. táblázat összefoglalja az interjúk, a lakossági kérdőív és a kutatás során feltárt, a város problémáival terhelt és fejlesztendő területeit, illetve a kapcsolódó megoldási javaslatokat.

16. táblázat: Fejlesztendő területek és megoldási javaslatok

Fejlesztendő területek	Megoldási javaslatok	További meglátások
Mérsékelt gazdasági potenciál, erős külső függőség	M85-ös gyorsforgalmi út fejlesztése, ipari park kijelölése, hozzáadott érték növelését célzó vállalkozások telepítése.	Az M85-ös út fejlesztése néhány kistelepülés ellenállása miatt nem kapcsolódik a nemzetközi autópálya hálózatba. További ipari park fejlesztés a magasabb hozzáadott értéket előállító tevékenységek betelepítésével és az egyetemi szerepvállalás erősítésével lehet sikeres.
Belvárosi és kivezető utak, közlekedési rendszerek, parkolóhelyek, határátelkelőhelyek zsúfoltsága	M85-ös elkerülő út megépítése, parkolóhelyek bővítése, a kerékpárút hálózat bővítése, az ingázás feltételeinek javítása.	A zsúfolt város felerősíti a helyiek beköltözök iránti ellenérzését, a probléma rövid távú megoldást tesz szükségessé. Kerékpárúthálózat fejlesztése, közösségi közlekedési rendszerek bővítése, iskolabusz bevezetése, lakossági szemléletformálás.
Egészségügyi és szociális ellátórendszer és oktatási rendszerek szükségessége	Egészségügyi rehabilitációs infrastruktúra fejlesztése, szociális intézményrendszer bővítése (férőhelykapacitás javítása), a szociális alapszolgáltatási feladatok ellátásának megszervezése és biztosítása.	Szociális ellátási rendszerek bővítése, rászorulókat hatékonyabban azonosítása szükséges. Szociális bérlakásrendszer bővítése és piaci alapú bérlakás programok bevezetése.
Városi beépítés intenzitása, városi terjeszkedés, telekaprózódás, településkép romlása	A helyi építési szabályzat, rendezési tervek szigorítása.	A rövid távú érdekek dominálnak, a spekulatív ingatlanpiac és az ingatlanfejlesztő tőke érdekei érvényesülnek.
Az osztrák munkaerőpiac elszívó hatása, munkaerőhiány	A helyi gazdaság erősítése. Foglalkoztatási Paktum céljainak megvalósítása.	A helyi szakképzés, munkáltatókkal, szakmai szervezetekkel történő együttműködés erősítése.
Megfelelő munkahely hiánya a városban és környékén.	Ipari park fejlesztés, innovációs központ létrehozása, hozzáadott értékű tevékenységek megtelepítése.	Az egyetemmel való együttműködés erősítése szükséges, valamint a K+F kapacitás erősítése.
Gyengülő turisztikai pozíció	Turisztikai célú beruházások, szállodafejlesztés.	Erős turizmusmarketinggel, meghatározott irányokkal, komplex és tematikus kínálati csomagok kidolgozásával lehet sikeres.
A társadalmi kohézió erősítése, új beköltözők, ideiglenes munkavállalók és a régi lakosság között érezhető feszültség	Néhány szoft, főként kulturális program, mint a HKFS <sup>94</sup> közösségfejlesztő programjai.	Részsíkerok, az igazi célcsoportot nehezen lehet megszólítani.
Az értelmiség elvándorlása	–	Közösségfejlesztő programok, hazavárási projektek kidolgozása
A civil szervezetekkel való együttműködés alacsony foka	A HKFS civil szervezeteket érintő fejlesztései.	A civil szektor erősebb bevonása, közösségi részvételen alapuló fejlesztések előtérbe helyezése.

94 Soproni Helyi Közösség Helyi Közösségfejlesztési Stratégia 2016–2020. Társadalmisítási munkaanyag, 2016. december

Az illegális munkásszállások problémája	–	Célzott szociális programok szükségesegek.
Innovatív, SMART fejlesztések hiánya	–	Start-up-ok bevonása, az egyetemi és a K+F szektor bevonása. Célzott projektek generálása.

*Forrás: saját szerkesztés*

## Összegzés

A rendszerváltást követő évtizedekben a városfejlesztési tevékenység javarészt az elérhető uniós és más pályázati források megszabta lehetőségek mentén zajlott, előtérbe helyezve a gazdaságfejlesztést szolgáló, illetve a belvárosi műemléképületek felújítását célzó beruházásokat.

A város határmenti fekvéséből adódóan néhány jól azonosítható cél mentén határon átnyúló együttműködések formálódtak (pl. közlekedés, környezetvédelem, gazdaságfejlesztés, közös képzési projektek, különböző szolgáltatások, és a munkaerőpiaci beavatkozások terén), amelyek a projektek megvalósulásán túl a nyugati szomszédhoz való közeledést, az osztrák minták, jó gyakorlatok átvételét is eredményezte. A munkaerőpiaci egymásra utaltság a soproni lakosság részére nem csak jól jövedelmező osztrák állásokat jelentett, hanem egyfajta mintakövetést is kiváltott, amely a fogyasztási magatartásban, és valamelyest a mentalitásban is tetten érhető. A belső migráció felerősödése, a munkavállalási céllal beköltöző tömegek különböző területeken jelentkező (szociális, infrastrukturális, lakhatási) közszolgáltatási feladatai és a városvezetésre háruló növekvő fejlesztési igények finanszírozása meghaladja a város szűkös bevételei adta lehetőségeket.

A felülről vezéreltség, a pályázati források által determinált fejlesztési célok azonban nem mindig találkoznak a lakosság, a civil és a gazdasági szféra igényeivel. Talán a leglényegesebb tény, hogy hiányzanak az innovatív megoldások. A legfontosabb problémákra (belső migráció, zsúfoltság, szétterülés) a városnak nincsenek kiforrott megoldási elképzelései. A létező fejlesztések, beruházások többsége felülről jövő útmutatások, pályázati konstrukciók által meghatározott irányokat követik, főként a városi épített környezet megújítását, az intézmények bővítését, illetve a gazdaság, azon belül főként a turizmus ösztönzését hivatottak elérni. Az innovatív, újszerű, SMART koncepcióra épülő megoldások, közösségi tervezésre épülő, vagy alulról jövő közösségi kezdeményezések kevésbé fedezhetők fel. Ez részint betudható a helyi civil szervezetek súlytalanságának és a közösség alacsony helyi ügyek iránti nyitottságának, másrészt annak is, hogy a fejlesztési döntések meghozatalakor hiányzik a szélesebb körű partnerség és a civil szervezetekkel történő valós együttműködés. A partnerség, a kommunikáció és az együttműködés nemcsak a lakosság és civil szervezetek, a gazdasági szereplők, hanem a környező települések irányába is fejlesztendő lenne.

## Kaposvár egy „zöldvárosi” példa

### *Bevezetés*

Az esettanulmányt megalapozó empirikus kutatás célja Kaposvár fejlődésének, fejlesztésének hosszú távú áttekintése, a város életére ható mindenkori problémák, belső és külső kihívások, és az azokra adott válaszok értékelése. Fontos kérdés volt, hogy milyen városfejléddel, urbanizációs folyamatokkal összefüggő társadalmi-gazdasági-környezeti problémák vannak jelen, ezekre a vizsgált város milyen megoldásokat keresett, milyen innovatív városfejlesztési modellt alkalmaztak. A kutatás során vizsgáltuk továbbá a helyi lakosok politikai döntéshozatalba történő bevonásának mértékét is, ugyanis a társadalom közvetlen szerepvállalása a környezetét érintő változások előkészítésében és végrehajtásában egyszerre igényként és szükségletként merül fel (Földi, 2009).

Az interjúkból kiderült, hogy Kaposvár az EU politikájában is kiemelt szerepet betöltő „zöldváros” modellt jelöli ki fejlesztési irányának. A Green City mozgalmat a Plant Publicity Holland nevű szervezet hívta életre 2002-ben a Hollandiában megrendezett Floriade Nemzetközi Kertészeti Kiállítás alkalmával. Európában először a hollandok szembesültek az urbanizáció komoly gondoljaival. Hollandia kis területű ország, nagy népsűrűséggel, ebből adódóan egymásba érnek a települések, kulcskérdés tehát a zöldfelületek létesítése és megőrzése. Magyarország 2010 júniusában, Milánóban hatodik tagként, a Milánói Charta aláírásával csatlakozott az európai Green City Mozgalomhoz, melynek célja a települések visszakapcsolása az ökoszisztémába, azaz élhetőbb és fenntarthatóbb városok létrehozása a települési zöldfelületek integrált és interdiszciplináris fejlesztésével. A zöldvárossá válás alappillérei közé tartozik a település visszakapcsolása a körülöttünk működő ökoszisztémába, a fenntarthatóságra való törekvés, az integráltság és az interdiszciplinaritás (Green City Mozgalom, 2010).

A fenntartható városfejlesztés modelljei közé tartozik a zöldváros koncepció, amelynek célja a település általános környezeti állapotának javulása, a település fenntartható fejlődési pályára állításának segítése, valamint a beruházások során olyan technológiák, módszerek alkalmazása, amelyek környezet- és természetvédő módon biztosítják a megépített infrastruktúra és a település működését, elősegítik a fenntartható fejlődést. A klímaváltozás negatív hatásaival szembeni adaptáció városi környezetben elsősorban a túlzott felmelegedés elleni védekezésre, illetve a városi hősziget-hatás mérséklésére fókuszál. Ebben a folyamatban a zöld infrastruktúrának

kitüntetett szerepe van, és kell, hogy legyen a jövőben is (Hoyk 2019). A kutatás során megvizsgálom, hogy mennyire megalapozott Kaposvár esetén a „zöldváros” koncepció és a fejlesztési modell gyakorlatba történő adaptálása.

### *A város geográfiai helyzete*

Kaposvár megyei jogú város, egyetemi város, püspöki székhely. Somogy megye és a Kaposvári járás székhelye. A város területe 114 km<sup>2</sup>, a népsűrűség kb. 540 fő. A 13. században építették fel Kaposvár várát a Kapos folyó mentén. 1558-ban Kaposvár mezővárosi jogot kapott. A város 131 év után, 1686-ban szabadult fel a török uralom alól. A várost a 18. században újjáépítették a vártól északra fekvő, magasabb területen. 1690-től az Esterházy család birtokaihoz tartozott, akik a somogyi birtokaik központjává tették, így a település gazdasági és közigazgatási szerepe egyre növekedett. A megyeszékhelyre költözők jó része iparosokból és kereskedőkből állt, akik elindították Kaposvárt a polgári fejlődés útján.

A kiegyezés után indult meg a város életének intenzív fejlődése, a következő években sorra épültek fel az ország más részeivel való kapcsolattartást elősegítő vasútvonalak: Budapest-Gyékényes-Zágráb-Fiume vasúti fővonal Kaposvár érintésével, Dombóvár-Zákány vasúti összeköttetés Kaposváron keresztül, kiépülő helyi vasúti vonalak, mint a fonyódi, a siófoki, barcsi, a szigetvári vonalak számára Kaposvár jelentette a végállomást, amely közlekedési szempontból jelentőssé tette a várost.

Kaposvár jelentős ipari várossá fejlődött a 20. század első felére (cukorgyártás, gépgyártás, vágóhid, Kaposvári Vasöntöde, Gép- és Pénzszekrénygyár és Kútúró Vállalat, amely elsősorban mezőgazdasági gépek, valamint malomipari berendezésekre és eszközökre specializálódott). A rendszerváltás után az üzemek egy része leépült, bezárt vagy tulajdonost váltott, azonban Kaposvár ipari központi jellege megmaradt, mert az elmúlt évtizedekben újabb gyárak, üzemek épültek a megyeszékhely területén.

A 20. század elején Kaposvár egyike volt azon kevés magyarországi városoknak, amely már rendelkezett vízvezetékekkel. Aszfalt és makadám burkolatú utcáiban villannyal világítottak. 1904-ben adták át az új városháza épületét. 1911-ben nyílt meg a híres Csiky Gergely Színház.

A város területe és lakosságszáma a 20. században is folyamatosan nőtt. Kaposvár 1990-ben megyei jogú város, 1993-ban római katolikus püspöki székhely lett. Kaposvár a Dunántúl egyik jelentős városa, a Dél-Dunántúl társközpontja lett.

Kaposvár a Kapos folyó két partján, a Somogyi-dombság területén fekszik, déli részén húzódik a Zselici Tájvédelmi Körzet. A város északi részén helyezkedik el a 8 km hosszú Deseda-tó, a 30 hektáros arborétummal.

A Balaton 50 km-re, Pécs 60 km-re, Nagykanizsa 70 km-re, Szekszárd 90 km-re, Budapest 185 km-re van a várostól (16. ábra). Közvetlen földrajzi környezetét a Kapos folyó, a Somogyi-dombság és a Zselic jelöli ki. A város északi részén helyezkedik el a 8 km hosszú Deseda-tó, a 30 hektáros arborétummal.

16. ábra: Kaposvár geográfiai helyzete



*Forrás: TEIR*

A Kapos-völgy térségében Kaposvár a legjelentősebb központ. A Dél-Dunántúli régióban Pécs mellett társközponti szerepkört tölt be. A Dél-Dunántúli régió keleti felén elhelyezkedő Kaposvár részleges regionális központi szerepkörrel bír. Regionális szerepkörök között kiemelendő elsősorban az oktatás, mely a felsőoktatásban teljesebb ki. Az egyetemhez szorosan kapcsolódva erős az állattenyésztési oktató és kutatóbázis, melynek regionális helyzetét erősíti, hogy számos szakmai szervezetnek itt található a központja (pl.: Takarmánytermesztési Kutató Intézet). A Kaposi Mór Kórháznak köszönhetően az egészségügyi szerepkör a megyére és a régió középpontjára kiterjed. A városban több, a regionális szinten kiemelt gazdasági szereplő tevékenykedik, az agráripár, élelmiszeripár, egészségipár, gépipár és elektronika húzóágazatain belül.

Kaposvár megyei és járási szinten igen erős funkcionális koncentrációt tudhat magáénak a következő területeken: gazdaság, kereskedelem, közlekedés, távközlés, államigazgatás, oktatás, egészségügy, szociális ellátás, kultúra, turizmus, rekreáció. A város megyei szerepkörét tovább erősíti a számos intézmény, vállalat és szolgáltató központ jelenléte. A város és térségének hatásköre kiterjed Tolna megye nyugati részére is, elsősorban Dombóvár és térségét érintve. Kaposvárhoz, mint járási központhoz 78 település tartozik. Ez az ország legnagyobb területű és második legtöbb települést magába foglaló járása.

A térség környezeti állapota az alacsony népsűrűségnek és a környezet-szennyező ipar hiányának köszönhetően összességében jónak mondható. A térségben jelentős számú természetvédelmi terület (Rinyaszentkirályi erdő, Csokonyavisontai Fás legelő, Nagybereki Fehérvíz stb.) és tájvédelmi körzet (Boronkamellék, Zselic stb.) található.

### *A város gazdasága*

Somogy megye az ország gazdaságilag kevésbé fejlett megyéje, az ország GDP-jének 2%-át itt hozzák létre. A megye gazdasági lemaradásának oka elsősorban az örökölten gyenge iparosodottságnak, kedvezőtlen infrastrukturális adottságoknak és déli területei határmenti fekvésnek köszönhető. Az északi, Balaton menti térségben a turisztikai szolgáltató ágazat erős. A megyében gazdasági szempontból a legjelentősebb térségek a Balaton környéki települések, valamint Kaposvár és környező települései.

A városban több, a regionális szinten kiemelt gazdasági szereplő tevékenykedik az agráripár, élelmiszeripár, egészségipár, gépipár és elektronika húzóágazatain belül. Kaposvárra a szolgáltatási szektor fejlettsége jellemző, azonban a tradicionális feldolgozóipari kapacitások jelentős szerepet töltenek be a gazdasági folyamatokban. Itt működik az ország egyetlen cukorgyára, ahol a hazai fogyasztási igények egyharmadát állítják elő. A helyi feldolgozóipar elsősorban a mezőgazdasági alapanyagokra épülő élelmiszeripart foglalja magában, továbbá jelentős a gépipár szerepe is. A városban jelenleg a következő országos, illetve nemzetközi jelentőségű gyárak működnek: a Kaposvári cukorgyár, a Kométa, a Videoton, a Kaposvári Villamossági Gyár, a Metyx, Fino Tejüzem, a Purina, a Cabero. Az elmúlt évek egyik legjelentősebb beruházása, közel 10 milliárd értékben a Magyar Cukor Zrt.-t érinti, mely többek között csomagolóüzemet és biogáztisztító-üzemet valósított meg 2015-ben. Élelmiszeripar területén jelentős alkalmazotti létszámmal van jelen a Kométa 99 Kft., amely közel 700 főnek biztosít munkalehetőséget. A cég az elmúlt 10 évben közel 9 milliárd értékben beruházásokat hajtott végre (technológiai, környezetvédelmi és energetikai beruházások).

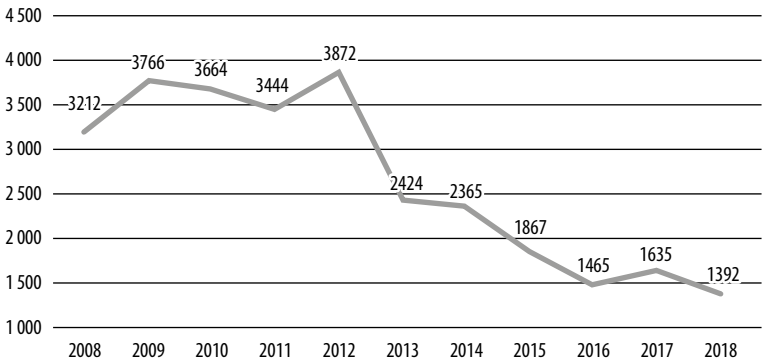
A Kaposvári Videoton gyár Somogy megye egyik legnagyobb árbevételű cége. Az elmúlt években elsősorban gyártásfejlesztésben (műanyag fröccsöntő technológia-fejlesztés és kapacitás-bővítés), K+F tevékenységben fejlesztett. A Videoton Zrt. mellett még számos cég működik a gépgyártás, elektronikai alkatrészek gyártása, szerszámgyártás, fémszerkezet gyártás területén (pl: Lakics Kft., Kapos Atlas Gépgyár Kft., Luckymplex Fémmegmunkáló és Elektronikai Kft).

Az ipari területek többsége a Keleti városrészben és Túskeváron található. Kaposváron két ipari park működik: Az önkormányzat által létesített Keleti Ipari Park és a Videoton Kaposvári Ipari Park. Jellemzően ipari,

gazdasági tevékenység színhelye a Jutai út menti gazdasági övezet, mely azonban ipari park minősítéssel nem rendelkezik. Az ipari parkok mellett egy inkubátorház is működik, a Somogy-Flandria Inkubátorház.

A regisztrált munkanélküliek száma 2012. után jelentősen visszaesett, majd évről-évre csökkent, azonban 2016. évet követően egy kisebb emelkedés figyelhető meg (17. ábra).

17. ábra: Nyilvántartott álláskeresők száma Kaposváron (fő)



*Forrás: TEIR adatok alapján saját szerkesztés*

2011-ben a foglalkoztatottak aránya a 15–64 éves népességen belül 56,7% volt, ami megközelíti az 57,9%-os országos átlagot (Forrás: KSH). A foglalkoztatottak alig 1%-a dolgozik a mezőgazdaságban, 20% körül az iparban és közel 80% a tercier szektorban.

A gazdaságon belül a turizmus kiemelt ágazat Kaposváron. Az elmúlt években jelentősen emelkedett az összes szálláshely szállásférőhelyeinek száma (kereskedelmi és magánszállásadás): 2010-ben 811 darabról 2014-re 2431 darabra emelkedett, és ezzel párhuzamosan a vendégéjszakák száma a szálláshelyeken is csaknem megduplázódott (2010.: 34 505 db, 2014.: 65 648 db). A külföldi vendégéjszakák aránya a szálláshelyeken 2014-re 30%-kal emelkedett 2011-hez képest.

Kaposvár környékére a vidéki, falusi turizmus a jellemző, Kaposvárra pedig a kultúrára, rendezvényekre épülő városi turizmus. Mind a természeti, mind az épített környezet számos látnivalóval rendelkezik: Deseda-tó, Zselic (élővilág, csillagpark), szecessziós, klasszicista belvárosi épületek, Rippl-Rónai Emlékház és Látogatóközpont. A helyi lakosok és az idelátogatók az év minden hónapjában részt vehetnek valamilyen kulturális vagy sporteseményen: farsang, nárciszünnepe, családi majális, Rippl-Rónai Fesztivál, Nemzetközi Ifjúsági Sportfesztivál, Kaposfest, Kaposvári Nemzetközi Kamarazenei Fesztivál, Miénk a Város, Mézfesztivál, Advent... Az idegenforgalmi fejlesztésekre nagy hangsúlyt fektet a városvezetés. Számos beruházás történt az elmúlt években: Kaposvári Uszoda és Gyógy-

fürdő komplex egészségturisztikai fejlesztése, a város komplex turisztikai fejlesztése (tanösvény és kalandpark kialakítása a Desedatónál, a Rippl-Rónai emlékmúzeum látogatóbarát fejlesztése, gyalogos- és viziútútvonalak és a kapcsolódó kiszolgáló egységek fejlesztése a Deseda-tó körül, a Csiky Gergely Színház felújítása és bővítése).

2016-ban Kaposvár a magyar városok közül elsőként egységes városmárkázási, városarculati stratégiát dolgozott ki. A városmárka koordinálását az önkormányzaton belül létrehozott szervezeti egység végzi. A szervezeti egység törekszik arra, hogy a városmarketing tárgykörébe sorolható intézkedések koncepcionális keretek között foganatosodjanak, elősegítve ezzel egy egységes városimázs kialakulását, amely egyszerre lehet alkalmas a városlakók lokálpatriotizmusának erősítésére, a város iránti turisztikai érdeklődés fokozására, illetve a település iránt érdeklődő befektetői kör szimpátiájának növelésére (Kovács K.–Pintér R. 2016).

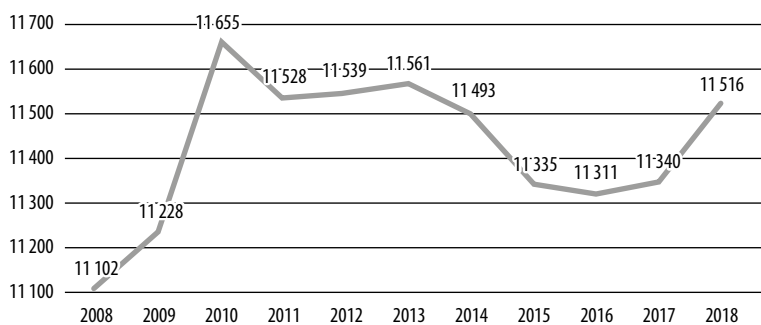
18. ábra: Kaposvár logója



*Forrás: [www.kaposvar.hu](http://www.kaposvar.hu)*

Kaposvár gazdasága az elmúlt években folyamatosan fejlődik. Az elmúlt 10 évben megduplázódott az egy lakosra jutó bruttó hozzáadott érték (1 000 Ft). Ez elsősorban a fő foglalkoztatók (Videoton Zrt., Kométa'99 Kft....) fejlesztéseinek, termelékenységük növekedésének köszönhető. A regisztrált vállalkozások száma a 2013–2016. közötti időszakban folyamatosan csökkent, majd 2017-ben ugrásszerűen megemelkedett (19. ábra).

19. ábra: Regisztrált vállalkozások száma Kaposváron (db)



*Forrás: TEIR adatok alapján saját szerkesztés*



Az önkormányzati szakemberek, szakpolitikusok szerint „*Kaposvár még sosem volt olyan jó helyzetben, mint most. Sosem volt ennyi fejlődés és fejlesztés, mint ebben az időszakban, annyit viszont látni kell, hogy az egész Dél-Dunántúli régió a gazdasági erejét tekintve nagyon messze van az ország más részeitől.*” Ennek legfőbb oka az autópálya összekötöttség hiánya. A közlekedés, logisztika pedig az egyik fő meghatározója a gazdaság helyzetének. 2017-ben azonban elkezdődött az R67-es négycsívos gyorsforgalmi út építése, amely Kaposvárt köti össze a Balaton partján húzódó M7-es autópályával. 2022 a teljes szakasz megépítésének határideje. A döntéshozók és a piaci szereplők is a gyorsforgalmi út megépülésével új cégek letelepedésére számítanak a városban. Az új vállalatok mellett a már meglévők fejlesztése is a cél, hogy hatékonyabbak legyenek. A technológiafejlesztések, eszközberuházások mellett nagyon fontos a bérfelzárkózás is. Az egyik interjúalany is ezt hangsúlyozta ki: „...itt nem versenyzésként a fizetések, mivel még az ország átlagos szintjét sem éri el.” Kaposvár gazdaságát meghatározó VIDEO-TON Elektro-PLAST Kft.képviselője is kiemelte, hogy több területen is munkaerőhiány van: „*megfelelő képzettségű (közép- és felsőfokú végzettségű) szakemberek hiánya, általános munkaerőhiány jelentős problémát jelent*”, a cégeknek növelniük kell a béreket, hogy versenyképesek tudjanak maradni. A térséget érintő további közlekedési fejlesztés az M9-es autópálya megépítése, amit a pénzügyi és az innovációs tárca által jegyzett versenyképességi programban nevesítettek. A javaslat célja a munkaerő-tartalékokkal és gazdaságfejlesztési kapacitással rendelkező Dél-Dunántúl nyugati határral való közúti közlekedési kapcsolatainak javítása.

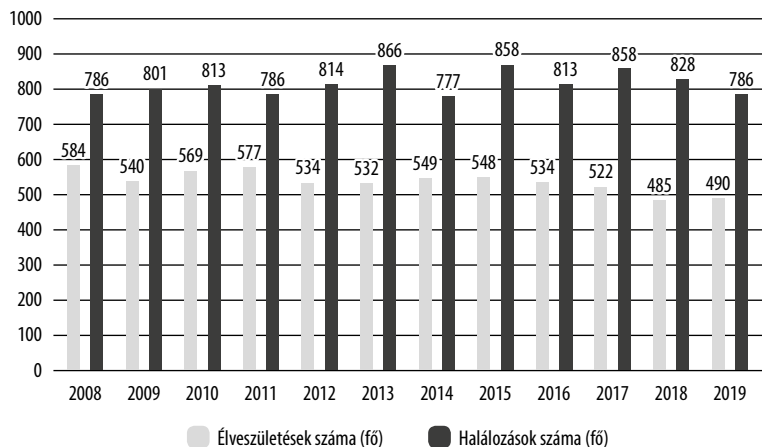
Kaposvár stratégiai céljait hét pontban foglalták össze. Kaposvár legyen gazdaságilag, társadalmilag és ökológiailag egyaránt fenntartható, emberi léptékű középváros, legyen erős helyi gazdasággal rendelkező település, kistérségi idegenforgalmi és kultúrközpont, legyen a régió logisztikai bázisa, a megye, a kistérség oktatási, tudományos, egyházi, sport-, kulturális és művészeti központja, a régió társzközpontja, egyetemi város, valamint legyen a kaposváriak otthona; megfelelő életminőséget biztosító „lakható város” (Kaposvár Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2008). Ez a dokumentum az alapja az Integrált Településfejlesztési Stratégiának, ami a 2014–2020-as időszakra vonatkozik. A Modern Városok Program keretében megvalósuló fejlesztések összhangban vannak a felsorolt célokkal, azok megvalósulását szolgálják (18. táblázat: Németh István Program fejlesztései).

### *A társadalmi, demográfiai szerkezet*

A város lakosság száma az 1980-as évekre érte el a csúcspontját, 72 377 fő volt, azóta folyamatos népességszám csökkenés figyelhető meg. 2018-ban 61 441 fő volt Kaposvár lakónépessége (Forrás: KSH, 2018). A város

lakosságának csökkenése két tényezőtől tevődik össze: alacsonyabb az élveszületések száma (2018: 485 fő), mint a halálozások száma (2018: 828 fő) valamint kevesebb a belföldi odavándorlások száma (2018.: 3 371 fő) a belföldi elvándorlások számánál (2018: 3 585 fő). A természetes szaporodás, fogyás negatív egyenlege az elmúlt 10 évben jelentősen megemelkedett és az országos értéknél is jóval kedvezőtlenebb (20. ábra). A vándorlási egyenleg is negatív, azonban javuló tendencia figyelhető meg az elmúlt években. 2014-ben volt a mélypont (24. ábra).

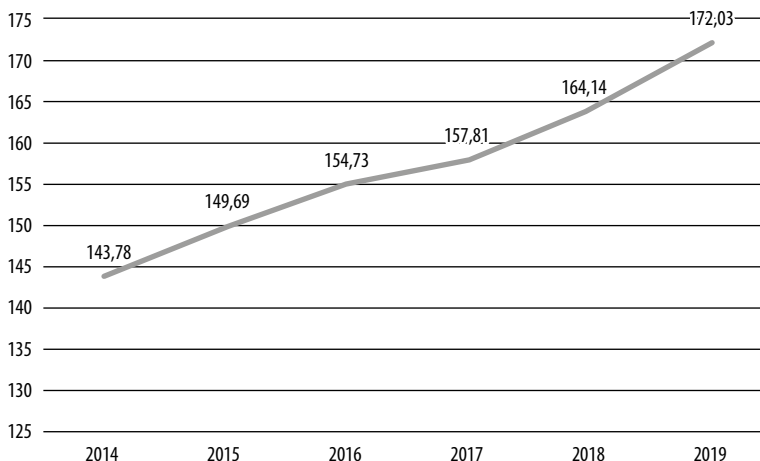
20. ábra: Természetes szaporodás, fogyás Kaposváron



*Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés*

A népesség korcsoportok szerinti megoszlása alapján Kaposvárra is az országos trendek a jellemzők, mely szerint fokozatosan csökken a fiatalok és növekszik az idősek száma és aránya. Kaposváron a 60 év felettiek aránya az elmúlt 10 évben jelentősen nőtt (5,8%-kal), míg a 60 év alattiak aránya csökkent: azon belül a 18–59 év közöttiek arányában 5,5%-os, a 0-17 éves korúak arányában 0,6%-os csökkenés figyelhető meg. Az utóbbi korcsoportnál az elmúlt 2 évben stagnáló tendencia lépett fel. A nemek aránya kedvezőtlen, ugyanis 1000 férfira 1194 nő jut. 2017-ben a férfiaknál 71,7, a nőknél 78,7 év volt a születéskor várható átlagos élettartam (Forrás: KSH, TEIR, 2017).

21. ábra: Öregségi mutató (száz 0-14 évesre jutó 60-x éves)



*Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés*

A legfiatalabb korszerkezettel rendelkező városrészek Ivánfahegy, Kaposz-szentjakab, Kecelhegy, Töröcske-Zselic kertváros és a Külterület, ahol megközelítőleg a teljes népesség 15-20%-a 0–14 éves korcsoportba tartozik. Korszerkezet szempontjából a legelőregedőbb városrészek: Toponár-Répáspusztá-Fészerlak-Deseda városrész, az Északi városrész és a Donner-Rómahegy városrészek. Az aktív korúak aránya a Toponár városrészben, Töröcske és a Belváros városrészben a legjelentősebb. Az Integrált Városfejlesztési Stratégiában a funkcionális adottságokat alapul véve - a következő városrészek kerültek kijelölésre: 1. Belváros 2. Északnyugati városrész 3. Északi városrész 4. Kisgát és környéke, Cukorgyár, Pécsi utca és környéke 5. Kecelhegy – Cser 6. Donner – Rómahegy 7. Ivánfahegy, Kaposz-szentjakab 8. Kaposfüred 9. Toponár – Répáspusztá – Fészerlak – Deseda 10. Töröcske – Zselic kertváros (22. ábra).

22. ábra: Kaposvár városrészei



*Forrás: Kaposvár IVS (2008)*

2011-ben a lakóházak és üdülőépületek átlagos mérete 2,2 szoba volt, ami jelentősen meghaladta az 1,6 országos értéket. Az alacsony komfort fokozatú lakások és lakott üdülők aránya az elmúlt 10 évben több mint 5%-kal csökkent. A lakások közművel való ellátottsága jó: a közzemű ivóvízvezeték-hálózatba és közcsatornahálózatba bekapcsolt lakások aránya 96,4%, a távfűtéses lakások aránya 23,5%, a legalább 30 Mbps sávszélességre képes vezetékű internet-hozzáféréssel rendelkező lakosság száma 31 634 fő.

A települési területekhez térben és funkcionálisan szervesen kapcsolódó szőlőhegyek, volt zártkertek területein a gazdasági épületekben állandó lakosok jelentek meg, ami alacsony komfortfokozatú lakások kialakulásához vezet. Az effajta szuburbanizációs törekvéseket az önkormányzat szigorú

építési szabályozással próbálja kontrollálni. A 2011-es népszámlálás adatai alapján a lakosság 4%-a tartozik a hazai nemzeti kisebbséghez, közülük cigány, német és horvát nemzetiségűnek vallották magukat a legtöbben. A cigány (romani, beás) etnikai kisebbséghez tartozó népesség aránya 2,2%. Az elmúlt tíz év alatt a nemzetiségiek közül legjelentősebben a cigányok (1 434 fő), a németek (755 fő) és az oroszok (71 fő) száma nőtt Kaposváron. A román (83 fő) nemzetiségűek száma megkétszereződött. A magukat horvátoknak vallók száma (141 fő) kismértékben csökkent az elmúlt tíz év alatt. A kaposváriak túlnyomó többsége római katolikusnak tartja magát, emellett még a református és az evangélikus egyházak jelentősek.

Az elmúlt 10 évben a város lakosságának képzettsége javult. Az érettségivel és felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya jelentősen emelkedett, az alacsony végzettségűek aránya pedig csökkent. A felsőfokú végzettségűek a 25 éves és idősebb népesség aránya (23,1%) meghaladja az országos átlagot (19%).

17. táblázat: A lakosság megoszlása iskolai végzettség szerint, Kaposváron

Mutató	2001. év	2011. év
Legfeljebb általános iskola 8. osztályát végzetek a 7 éves és idősebbek arányában (%)	22,7	22,4
Érettségivel, mint legmagasabb iskolai végzettséggel rendelkezők a 7 éves és idősebbek arányában (%)	24,4	31,0
Érettségi nélküli középfokú végzettséggel, mint legmagasabb iskolai végzettséggel rendelkezők a 7 éves és idősebbek arányában (%)	21,4	17,3
Egyetemi, főiskolai, egyéb oklevéllel, mint legmagasabb iskolai végzettséggel rendelkezők a 7 éves és idősebbek arányában (%)	13,1	18,8
Legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők aránya az aktív korúakon (15-59 évesek) belül (%)	19,9	11,5
Felsőfokú végzettségűek a 25 éves és idősebb népesség arányában (%)	17,1	23,1

*Forrás: KSH, TEIR adatbázis*

A mélyinterjúk során az egyik interjúalany is jelezte, hogy a felsőfokú végzettségűek aránya nemcsak most, hanem már korábban is kiemelkedő volt Kaposváron: *„Amit még érdekes Kaposvár esetében megemlíteni, hogy már 2012-ben a felsőfokú végzettségűek aránya Kaposváron a top 10-ben volt Magyarországon. Ez egy jó adottság volt. A felsőfokú végzettségűek jellemzően nyitottabbak lehetnek az újdonságokra.”*

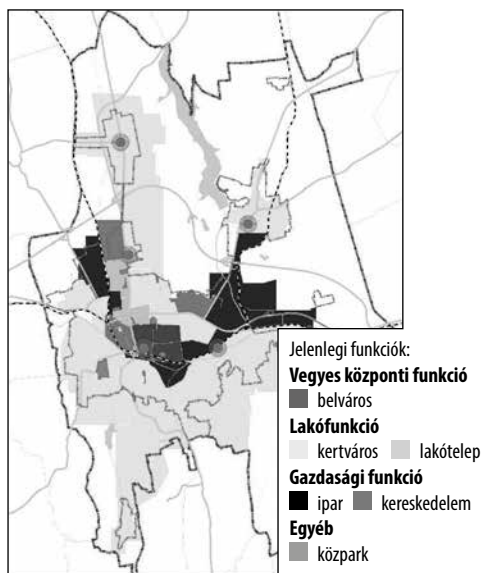
Az érettségivel és felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya jelentősen emelkedett, az alacsony végzettségűek aránya pedig csökkent. A felsőfokú végzettségűek a 25 éves és idősebb népesség aránya (23,1%) meghaladja az országos átlagot (19%).

## A területi folyamatok

Területi folyamat alatt olyan – hosszabb vagy rövidebb ideig érvényesülő – tartós gazdasági, társadalmi, kulturális, demográfiai jelenségsorozatot értünk, amelynek térspecifikus, területi lenyomata van. E jelenségeket különböző szereplők: egyének, háztartások, vállalatok, intézmények, helyi önkormányzatok, nemzeti kormányok, nemzetközi szervezetek szakadatlan döntéssorozata hozza létre (Enyedi, 2004). Ebben a fejezetben a területi folyamatok közül a városi terjeszkedést, a szuburbanizációt, a népesség csökkenést (elvándorlást) mutatom be.

Kaposvár mai közigazgatási határait a 1970-es években érte el: 1970-ben északról Kaposfüredet és Toponárt csatolták a településhez, 1973-ban pedig délről Töröcskét. Ezek ma is családi házas övezetek. Toponár és Kaposfüred között, a város északi részén húzódik a kaposváriak kedvelt pihenőhelye, a 8 km hosszú Deseda tó. Kaposvár vonzáskörzetének egyik fő meghatározója az ingázással érintett területek. Az ingázás két fő formája figyelhető meg: az egyik a munkába járással kapcsolatos, a másik pedig az iskolába járással. Kaposvárra naponta kb. 17 000 ember ingázik. Legnagyobb számú ingázó a következő településekről érkezik: Nagybjajom, Kaposmérő, Taszár, Juta, Kaposfő (23. ábra).

23. ábra: Kaposvár funkcionális lehatárolása



*Forrás: Kaposvár Fenntartható Városi Mobilitási Terve, 2017.*

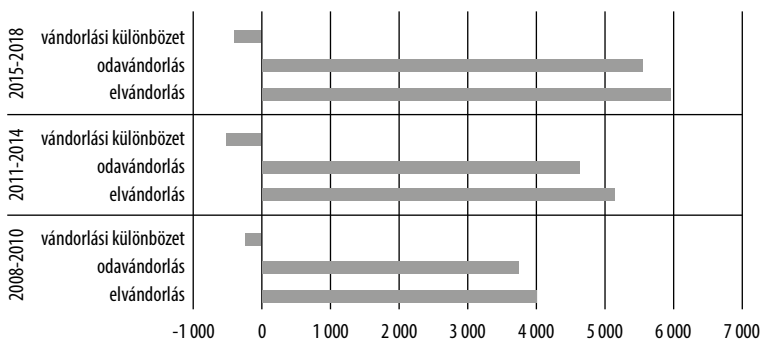
A 20. század folyamán Kaposvár központi belterülete megtöbbszöröződött. Először a gyárhoz kapcsolódóan alakultak ki a lakóterületek,

– a Pécsi utcai városrész, a Cseri városrész – a domborzathoz való úthálózati igazodással. A 48-as ifjúság útja két oldalán és a Füredi út – Berzsényi út (67. sz. főút) nyugati oldalán épültek ki az úszótelkes nagyvárosias lakótelepek az 1960-as éveket követően. A településszerkezeti terv új nagyvárosias lakóterület építésével nem számol. A kisvárosi részek a közel merőleges úthálózat folytatásaként kapcsolódnak a Belvároshoz, jellemzően a Belvárosban, északi városrészben, a Kecelhegy – Cserivárosrészben 3 tömbben, a Rómahegy déli részén a 67. sz. főúthoz kapcsolódóan került sor a kijelölésükre. A kertvárosias lakóterületek Kaposvár több városrészének meghatározó részei, a lakóterületi fejlesztési lehetőségek döntő többsége ebbe a területfelhasználási kategóriába tartozik. Falusias lakóterületek jellemzőek, Kaposfüred és Toponár főutcáira, Töröcske, Fészerlak, Répáspuszta teljes területén. Kaposfüred területén megközelítőleg 20 telek kialakítására alkalmas területet jelöl ki Kaposfüred településszerkezeti terve.

A legnagyobb népességszámú és legnagyobb népsűrűségű városrész a Belváros, ahol a teljes városi lakosság 25%-a él. Ezt követik a paneltechnológiával beépült lakótelepek, az Északnyugati és Északi városrész lakosság-szám alapján. Legkevesebben a Töröcske-Zselic városrészben laktak, összesen megközelítőleg 1000 fő. A kertés külterületeken a szuburbanizációs törekvéseknek köszönhetően alacsony komfortfokozatú lakások alakultak ki alacsony státuszú lakókkal.

Az interjúk során valamennyi megkérdezett a társadalmi problémák közül a népességszám csökkenését emelte ki elsőként: *„Sok olyan, már régebben elkezdődött folyamat van, ami nagyon negatívan hat a városra. Ilyen a népességszámcsökkenés is. Kétszeresen csökkent az utóbbi időben a város lakossága, mint a megyei jogú városok átlaga. Ezen kívül bár rendkívüli tragikus, de általános jellemző az az elvándorlás is. A migrációs mutatónk erőteljesen negatív, 2014-ben volt a minimumon. Persze más városokban is van ilyen, de ettől még nem lesz kevésbé rossz.”*

24. ábra: Vándorlási egyenleg Kaposváron



Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

## A helyi társadalmi problémák

Az urbanizáció negyedik szakaszára jellemző folyamatok Kaposváron is megfigyelhetők: a globális érdekeket és a jobb módú városi lakosság igényeit kiszolgáló képes városrészek épített környezete megújul, ezzel egyidejűleg megjelenik a dzsentifikáció és a társadalmi kirekesztés (Szirmai, 2019). A fejlődő városrészek (25. ábra): Belváros, Ivánfahegy, Kaposszentjakab, Kecelhegy, Töröcske-Zselic kertváros és a Külterület, a legelőregedőbb városrészek (26. ábra): Toponár-Répápuszta-Fészerlak-Deseda városrész, az Északi városrész és a Donner-Rómahegy városrészek.

25. ábra: Fejlődő városrészek

26. ábra: Előregedő városrészek



*Forrás: IVS (2008), Saját szerkesztés*

Kaposváron két olyan terület van, amely szegregátumnak minősül: a szentjakabi és a cseri. A Nádásdi utca és környéke mind a 2001-es és 2011-es népszámlálási adatok, mind az önkormányzat adatszolgáltatása és a jelenlegi településkép alapján is szociálisan hátrányos helyzetű, szinte kizárólag romák lakta teletszerű rész. A KSH (2008) által kijelölt szegregátum a következő utcákat foglalja magában: Nádásdi utca, Nap utca, Csillag utca, Nyírfá utca, Bodrog utca, Móricz Zsigmond utca, Hold utca, Hajnal utca. Veszélyeztetett területnek tekinthető a Cseri városrészben a Cseri út és a Cseri park környéke, valamint a Cseri-dűlő, ahol egyre jellemzőbb a hobbitelkekre (volt zártkertek) való kiköltözés, illetve ezek mentén a roma lakosság mind nagyobb számban való megjelenése (Szilva, Barack, Cseresznye utca).

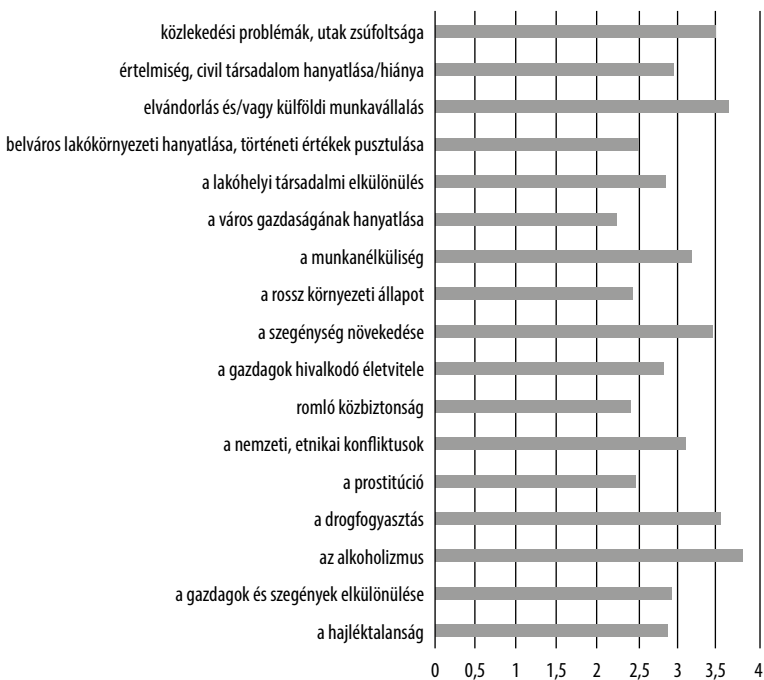
Főként a megfelelő jövedelemforrás hiánya, a befolyó jövedelmek felhasználása, valamint a többségi és a roma lakosság közötti, valamint a roma lakosság egyes csoportjai (telepes beások és betelepített coláriak) közti lényeges szocio-kulturális eltérések, szokások jelentik a problémát



(pl. az iskoláztatás presztízse, hagyományos megélhetési formák, családi-nemzetségikötöttségek, környezetkultúra) (ITS Antiszegregációs program, 2017). A roma háztartások közel fele tartós szegénységben él, mert munkalehetőség hiányában sokuknak csak a családi pótlék és a szociális segélyek – ideiglenesen esetleg önkormányzati közmunkák és mezőgazdasági idény-munkák – biztosítják a megélhetéshez szükséges jövedelmet. Az itt élők számára jellemzően a környező nagyvállalatok jelentenek munkalehetőséget (cukorgyár, húsüzem), valamint az utóbbi években jelentős arányú közmunkát szervezett számukra Kaposvár MJV Városgondnoksága.

Az empirikus kérdőíves felmérés alapján a legsúlyosabb társadalmi probléma Kaposváron az alkoholizmus, az elvándorlás és/vagy külföldi munkavállalás, a drog fogyasztás, a közlekedési problémák, utak zsúfoltsága és a szegénység növekedése. A felvételen a gazdagok és szegények elkülönülése kisebb mértékben fogalmazódott meg, miközben a lakóhelyi társadalmi elkülönülés ténye nyilvánvaló (27. ábra). A szegények jellemzően a külvárosi területeken laknak, Szentjakab városrészén, a gazdagok pedig a belvárosban és Kisdgáton.

27. ábra: Lakóhelyre jellemző társadalmi problémák  
Kaposváron, 2019 (N=300)



*Forrás: EFOP kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés*

Az EFOP kérdőíves felmérés nyitott válaszaiban leírt vélemények szerint a város fejlődése szemmel látható és tapasztalható, azonban a fejlesztések a belső övezetre koncentrálnak, nagy a kontraszt a belváros és a külvárosi területek között. A mélyinterjúk során is ugyanazok a társadalmi problémák lettek kiemelve: lakóhelyi társadalmi elkülönülés, alkoholizmus, depresszió, nagy jövedelemkülönbségek, szegregáció. Az interjúalanyok többsége így látja a város társadalmi problémáit: „A városban nagy jövedelem különbségek figyelhetők meg: egyes helyeken paloták épülnek, jellemzően fiatalok lakják, viszont a régebben jobban lakott környékek meg elöregednek. A jómódúak jellemzően néhány városrészben laknak, inkább kertvárosias részben, lakóparkokban.”

„Nagyon sok az alkoholista, sokan depressziósak. Ezzel szemben megfigyelhető a nagyon gazdag társadalmi réteg, akik a vállalkozói szférához, banki szektorhoz tartoznak, mezőgazdaságból élnek, illetve sokan foglalkoznak közülik ingatlanok felvásárlásával is. Továbbá van egy komoly középosztály, és sokan közülük nagyon művészetkedvelők is.”

„Szétszakad a társadalom, van egy mélyszegény réteg és egy jelentős elit, aki meggazdagodott. A klasszikus középosztály leszakadt. A középosztály is szétszakad, a klasszikus közalkalmazotti réteg leszakad, elfogyott a lendület... A középosztály jelentős része lecsúszik az alsó középosztályba.”

„Azok a családok, akik piaci alapon nem tudják a lakhatásukat megoldani, kevésbé vannak megnyugtató megoldások, mert kevésnek bizonyulnak a bérlakások, az albérleti árak jelentősen emelkedtek az utóbbi években. Minimálbérből élő, vagy egyszülős családok számára kevés lehetőség van.”

„A mélyszegénységben élő, mentális, pszichés és függőségekkel küzdő emberek számára is viszonylag kevés lehetőség van emberhez méltó élethez. Nagy hiány van meglátásom szerint a hatékony pszichiátriai gondozó hálózatban. Főként a bentlakásos, kórházi körülményekre gondolok.” „A városban létezik szegregáció, de nem szándékos.” A szegregáció csökkentésére, megszüntetésére számos antiszegregációs intézkedés valósult meg (19. táblázat), illetve van folyamatban, tervezés alatt (20. táblázat).

### *A helyi társadalmi megoldási törekvések: a kezelés innovatív eszközei*

A kérdőíves felmérés alapján bemutatom, hogy a helyi társadalom hogyan látja a várost, saját helyzetét. A helyi lakosok leginkább a kulturális, szórakozási, sport lehetőségekkel, a természeti, táji környezet és a lakóhelyük állapotával, annak felújításával elégedettek. A helyi, helyközi közlekedés szervezését is jónak ítélik. Elégedetlenek az egészségügyi ellátással, a munkalehetőséggel és a parkolási lehetőségekkel. Ebből adódóan a város további fejlődésének egyik meghatározó tényezőjének az egészségügyi ellátás minőségének javulását tartják. A közbiztonság mellett kiemelték, hogy az

emberek szeressenek Kaposváron élni, ez megállítaná a népességszám csökkenését, segítené a város fejlődését.

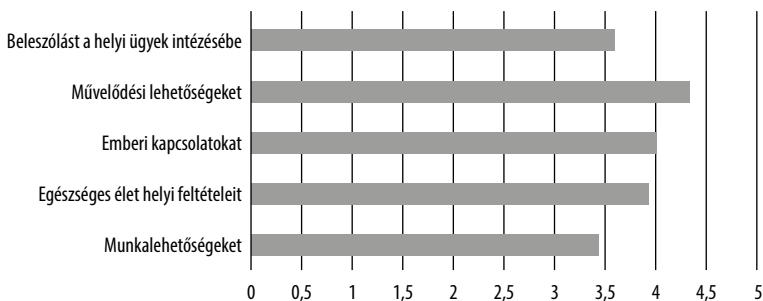
28. ábra: A különböző városfejlesztési eszközök fontossága a városi problémák megoldásában Kaposváron, 2019 N=300



*Forrás: EFOP kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés*

A megkérdezett helyi lakosok szerint a kerékpárutak építése a legfontosabb városfejlesztési eszköz. A meglévő kerékpáros létesítmények hálózata még nem összefüggő, sok esetben hiányoznak szakaszok vagy biztonságos csomóponti átvezetések, illetve a korábban létesült kerékpárforgalmi létesítmények egy része is korszerűsítésre, átalakításra érett. Ennek ellenére a biciklizés feltételeiben jelentős előrelépés történt az elmúlt években a megvalósult kerékpáros fejlesztéseknek köszönhetően. A város rendelkezik kerékpárforgalmi hálózati tervvel, mely alapján megalapozottan és ütemezetten megkezdődött a kerékpárosbarát fejlesztések megvalósítása (SUMP 2017). A jelenlegi városvezetés leginkább a kulturális és sport- és intézményfejlesztést, turizmusfejlesztést kezeli jól, legkevésbé a népességpolitikát és a gazdasági területeket (29. ábra).

29. ábra: A település mennyire biztosítja a lakosok számára a felsoroltakat, 2019 (N=300)



*Forrás: EFOP kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés*

A kutatásunk egyik kérdése, hogy a város lakossága szerint kinek épül a város, kik a privilegizált csoportok. A kérdőíves felmérés alapján az elmúlt tíz év során az önkormányzati döntésekben legkevésbé a lakosok személyes igényeit vették figyelembe. Elsősorban a külföldi befektetők, a település politikai vezetői és a település jelentősebb vállalkozói a döntéseket befolyásoló csoportok. Azonban fontos kiemelni, hogy a város élete szempontjából meghatározó szerepet játszó értelmiségiek és a civil szervezetek igényei fontosak a döntéshozatal során. Az interjúk során ezzel ellentétes válaszokat kaptunk, miszerint a városvezetés tudatosan figyel arra, hogy a város lakosságát bevonja a döntéshozatalba, ezáltal erősítse őket. A fejlesztések során a társadalmasítást fontosnak tartják (30. ábra).

30. ábra: Az önkormányzati döntéseket kinek az igényei határozzák meg?  
2019, N=300



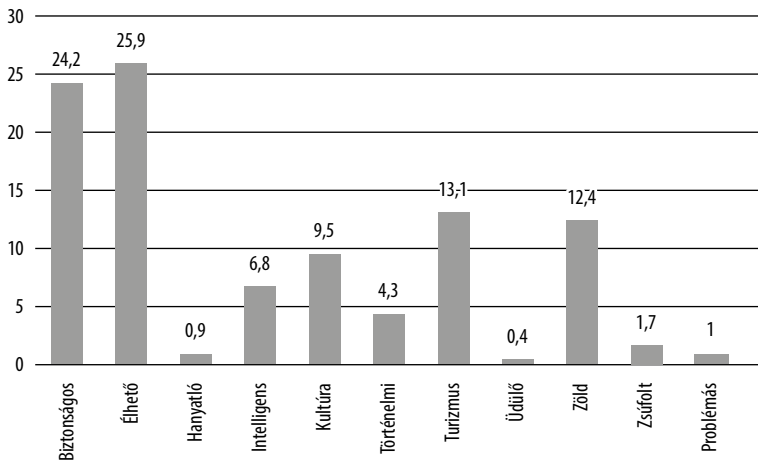
*Forrás: EFOP kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés*

A kérdőíves felmérés alapján megállapítható, hogy a lakosok többsége a város jövőjével kapcsolatban sokkal optimistább, mint a saját jövőjével kapcsolatban. A város szépen fejlődik, viszont a lakosok saját életüket közvetlenül befolyásoló, elsősorban jövedelmi helyzetük javulását biztosító feltételeket nem látják. A megkérdezettek 87,7%-a dolgozik a lakóhelyén, az ingázók aránya alacsony (11,1%). Azonban az ingázás fő oka (63,3%), hogy nem talált helyben a jövedelmi elvárásainak vagy képzettségének megfelelő munkát.

A helyi lakosok szerint a jövőkép nagyban függ a munkalehetőségek bővülésétől és a bérszínvonal emelkedésétől. A gazdaság fellendülését a gyorsforgalmi út megépítésétől várják a megkérdezettek. Véleményük szerint a magasabb kvalifikációt igénylő munkahelyek teremtésével a fiatalok elvándorlása is megállítható lenne. A mélyinterjúk során is ezek a vélemények hangzottak el. A válaszadók többsége szerint a polgármester által megszabott irány jó, ha azt a jövőben is követik, akkor a város tovább fog fejlődni, egyre élhetőbb lesz a város.

Kaposvárt a helyi lakosok élhető, biztonságos városnak tartják (31. ábra).

31. ábra: Kaposvár önmeghatározása, 2019 N=300



*Forrás: EFOP kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés*

A kérdőíves felmérés során a válaszadók egyhangúan kiemelték, hogy a társadalmi problémák ellenére Kaposvár a családoknak nagyon jól élhető város.

A mélyinterjúk alapján megállapítható, hogy a helyi lakosok véleményével megegyezően a városvezetés, a döntéshozók, a szakterületi értelmiség is a város népességszámának csökkenését tartják az egyik legsúlyosabb társadalmi problémának, emiatt a város egyik kiemelt feladata a település megtartó erejének növelése.

A városvezetés, a szakterületi értelmiség és a civil szféra is a várost összességében egy jó, összetartó közösségnek tartja, ami legfőképpen annak köszönhető, hogy a polgármester 25 éve arra törekszik, hogy közösséget építsen. Tudatosan figyel arra, hogy a város lakosságát bevonja a döntéshozatalba, és ezáltal erősítse őket. Az egyik interjúalany a következőképpen fogalmazta ezt meg: „Megmozgatható a város. Én azt gondolom, hogy ennek is két oldala van. Az egyik nagyon jó, mert lokálpatrióta társadalom alakult ki. 20-30-40 éves időtávokban gondolkodik, és olyan fejlesztési irányokat fogalmazott meg már 15-20 éve, amik még mindig tartanak, nem ez a 3-4 éves ciklusokban való zihálás történik. Ez óriási előny. A másik oldala a társadalomnak, hogy izolált a gondolkodásmód. Belül nagyon jó a kapcsolat egymással, de nem nyitott a város társadalmára és gazdasági szereplőinek a hozzáállása. Van egy kör, aki nagyon erősen együtt van, azonban van egyfajta nyitás. Ezen tudatosan dolgoznak is a vezetők, hogy ez a nyitás erősödjön, de maga a városon belüli együttműködés az tényleg kitűnő. Társadalmi szempontból van a városnak ereje. A gazdaságot kell megerősíteni. Ennek érdekében 2017-ben létrehozták a gazdaságfejlesztő rendeletet és kidolgoztak egy olyan támogatási rendszert, ami elsősorban a munkahelyteremtésre fókuszál. A közlekedésfejlesztésnek köszönhetően hamarosan betelepülő új

*cégek munkaerőigényének kielégítésére új képzések indulnak Kaposváron, amit az első években az Óbudai Egyetem biztosít.”*

Az önkormányzati szakemberek, szakpolitikusok szerint a várost érintő problémák nagy része a Németh István Programnak köszönhetően a közeljövőben megoldódhatnak (18. táblázat). Németh István a 20. század elején volt Kaposvár polgármestere. Ebben az időben nagy fejlődésen ment keresztül a város, ezért nevezték el róla a több mint 170 milliárd forintot felölő városfejlesztési programsorozatot (18. táblázat).

18. táblázat: A Németh István Program fejlesztései

<b>Problémák</b>	<b>Fejlesztések-Megoldások</b>
Autópálya-összeköttetés hiánya	2017-2022.: R67 négycséves gyorsforgalmi út: Kaposvárt köti össze a Balaton partján húzóód M7-es autópályával. Versenyprogramban nevesített: M9-es autópálya
Város népességszámának csökkenése	Gazdaság megerősítése: • gazdaságfejlesztő rendelet, ami elsősorban a munkahelyteremtésre fókuszál • új betelepülő cégek • ipari park bővítése • új képzések indítása (informatika...) Élhető város megteremtése Fiatalok támogatása
Korszerűtlen, rossz állapotban lévő közintézmények (iskolák, óvodák, bölcsődék, orvosi rendelők, kórház, színház...)	Iskolák energetikai korszerűsítése Napelemes rendszerek telepítése közintézményekre Bölcsődék, óvodák fejlesztése Orvosi rendelők, védőnői szobák korszerűsítése Új terhesgondozó a teljesen felújítandó Ezredév utcai épületegyüttesben A Csiky Gergely Színház felújítása és bővítése
Elhagyott, kihasználatlan műemléképületek, épületegyüttesek	A kórház déli tömbjének hasznosítása: inkubátorház, informatikai képző központ Az egykori levéltáreépület rekonstrukciója és új funkciójának kialakítása A Dorottya ház – a volt Csokonai fogadó – kulturális-turisztikai célú hasznosítása és rekonstrukciója, belvárosi látogatóközpont kialakítása A Szentjakabi Bencés Apátság romjainak műemléki és kulturális-turisztikai célú fejlesztése
Leromlott állapotú önkormányzati épületek	Belvárosi önkormányzati tulajdonú üzletek felújítása A Nostra volt épületeinek rehabilitációja
Közlekedési, parkolási problémák	Kaposvári Közlekedési Központ (IMCs) létrehozása Kaposvári autóbussz-telephely az új buszok számára A túskevári csomópont közlekedésbiztonsági fejlesztése
Rossz állapotban lévő utak, járdák	Út- és járdahálózat bővítése, felújítása
Nem megfelelő kerékpárúthálózat	Kaposvár kerékpárút-hálózatának fejlesztése, a közbringarendszer bővítése
Csapadékvíz-, szennyvíz elvezetési problémák	Csapadékvíz-elvezetés javítása Szennyvíztisztító telep korszerűsítése
Ipari parkok megteltek	Ipari parkok, iparterületek fejlesztése

Nem megfelelő színvonalú uszoda, sportcsarnok	Új sportcsarnok építése Új versenyszüda építése Rákóczi Stadion rekonstrukciója
Munkaerőhiány, szellemi munkaerőt igénylő munkahelyek hiánya	Foglalkoztatási együttműködések, foglalkoztatási paktum Új betelepülő cégek

*Forrás: Kaposvár MJV honlap, saját szerkesztés*

Az önkormányzati szakemberek, szakpolitikuskok szerint a városfejlesztési eszközök mindenki szempontjait, érdekeit képviselik: *„Ezek olyan széleskörű fejlesztések, hogy nyugodtan mondhatom, hogy tényleg mindenki, az egész város haszonélvező.”* A városházán dolgozó civilreferens közvetít a civil szervezetek és Önkormányzat között, hogy javaslataikat a város fejlődése érdekében fel tudják használni. A civilreferens az interjú során ezt megerősítette: *„Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata fontosnak tartja az együttműködést, a partneri viszonyt a nonprofit szervezetekkel, valamint elismeri, hogy az önkéntes és civil szerveződések alapuló közösségi szektor meghatározó és létfonosságú szerepet tölt be a társadalomban, Kaposvár jelenében és jövőjében egyaránt.*

*Az Önkormányzat alapelveként fogalmazta meg, hogy az önkormányzati feladatok, szolgáltatások ellátásába és a döntés-előkészítési folyamatba – folytatva az eddig követett gyakorlatot – mind szélesebb körben kívánja bevonni a civil szférát. Hosszabb távon és folyamatosan számít a nonprofit szektor által nyújtott szolgáltatásokra.”*

A széleskörű társadalmiasításnak köszönhetően nem csak haszonélvezője, hanem alakítója is a lakosság a városfejlesztésnek: a Gyermekmosoly program keretén belül a lakosság kijelölheti, hogy hol legyen új játszótér a városban. A lakosság a légszennyeződéstől tartva megakadályozta, hogy egy használt gumit újrahasznosító üzem települjön le a városban. A közösségi tervezés kiemelt példája a Cseri park megújítása, ahol a lakosság részt vett a fejlesztés tervezésében. A település önkormányzata felismerte, hogy a park megújítását akkor érzik magukénak a lakosok, akkor tudják teljes szívből támogatni, ha terveinek elkészítésében aktívan részt vettek (Ronyecz 2019). A lakosság nyitott az új városfejlesztési módokra. A programsorozatban a fő hangsúly az egészségre tevődik. Ezen belül a cél az emberek és főleg a gyerekek sportolásra való motiválása, valamint az, hogy a városban bárki bármikor tudjon sportolni. A városvezetés létrehozott egy egészségtanácsot, aminek a célja, hogy 2020-ra a legegészségesebb megyeszékhelyek közé tartozzon Kaposvár.

Korábban voltak problémák a közbiztonsággal is, de most már gyakorlatilag az egyik legbiztonságosabb megyeszékhellyé vált. Elsősorban annak köszönhető, hogy közel 200 térfigyelő kamera van, de ezt 2019-ben még bővítik 120-szal. Ezeknek köszönhetően a bűnözők gyakorlatilag elmentek vidékre.

Kaposváron is előregedő a társadalom, de már látszik valamilyen pozitív hatása a családvédelmi programoknak. Az országosokon kívül vannak saját programjaik is, amelyek tovább növelik ezek hatékonyságait (pl.: lombikbébi program során az első néhány próbálkozást az önkormányzat fizeti). Sajnos azonban nagyon sokan mennek el, és csökken a népesség.

A szegregáció megszüntetése, enyhítése érdekében számos intézkedés, program valósult meg Kaposváron, amely az előző évekhez képest innovatív megoldások voltak (19. táblázat).

19. táblázat: Megvalósult antiszegregációs intézkedések

Program neve	Program bemutatása
„Segély helyett a munka” (2009-2010.)	Közmunkaprogram a roma származású munkanélküliek számára.
NOSTRU – szociális város-rehabilitáció 2. - DDOP-4.1.1/C-09-2f-2012-0002 (2013-2014)	Egymásra épülő beavatkozások, ami érintette a környezetet, az épületállományt és a lakosságot egyaránt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• bevezették a gázt a Nap és a Csillag utcába, a Hold és a Bástya utca teljes hosszában pormentes burkolatot kapott, vízelvezető árkok rendbetétele</li> <li>• megépült a Csillagpont, a telep közösségi háza parkolóval, játszótérrel</li> <li>• szociális bérlakások felújítása</li> <li>• út- és járdafelújítások: a Pécsi utcai lejáró út (a 217, 217/a, 217/b számok előtt)</li> <li>• interkulturális napok, turisztikai szolgáltatók megjelenése, versenyek, kulturális műsorok, környezetvédelem, gyerekprogramok.</li> </ul>
Komplex Telep-program - TÁMOP-5.3.6-11/1 (2013-)	Nádasdi utca és környékén élők számára egyéni és közösségi humánfejlesztési szolgáltatások nyújtása, segítség a munkahelyteremtésben, képzésekbe vonja be a lakosságot, továbbá különböző hasznos, szemléletformáló programok szervezése gyermekek és felnőttek számára egyaránt.

*Forrás: ITS, Saját szerkesztés*

A 2011-es KSH népszámlálási adatok alapján csökkent a szegregáltak minősülő lakókörnyezet szegregáltsági foka, valamint a beavatkozások következményeként a város más területein, illetve más településeken (pl. városkörnyéki falvak) nem növekedett az alacsony státuszú népesség koncentrációja, és nem alakult ki új szegregátum.

Az Integrált Városfejlesztési Stratégia (IVS) és az Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS) is külön fejezetben mutatja be a város antiszegregációs programját. Az alapvető urbanizációs feltételek megteremtése után a felzárkóztatásra kell helyezni a hangsúlyt (20. táblázat).



20. táblázat: Folyamatban lévő és tervezett antiszegregációs intézkedések

<b>Oktatási integráció</b>	A város több roma ösztöndíjjal segíti a fiatalok minél magasabb iskolai végzettségének megszerzését, valamint közvetlen anyagi hozzájárulást is ad (meghatározott tanulmányi átlag felett).
	A Bursa Hungarica Felsőoktatási Önkormányzati Ösztöndíjrendszer keretében nyújt havi támogatást a felsőoktatásban részt vevő cigány fiatalok számára (sajnos nagyon kevesen vannak).
	Külön figyelmet fordít a Szentjakabi Óvodára (ahol jelenleg alakítanak ki 2 újabb csoportszobát), valamint a Pécsi utcai Általános Iskolára, melyekben igen magas (szinte 100%-os) a roma származású gyerekek aránya.
	A kompetencia alapú és integrált szemléletű korszerű pedagógiai módszerek alkalmazása (és ehhez a pedagógusok képzése).
<b>Egészségügyi és szociális programok</b>	Egészségügyi, higiénés felvilágosító, oktató programok szervezése - ezek már a Csillagpont Közösségi házban működnek.
	A szűrővizsgálatokon való részvétel szorgalmazása, segítése (tüdőszűrés, nőgyógyászat).
	Az egészségesebb környezeti feltételek kialakítása az érintettek bevonásával (hulladékgyűjtés, parkosítás).
	A megfelelő táplálékhoz, gyógyszerekhez való hozzáfutás segítése.
	Óvodák, iskolák célzott egészségfejlesztő tevékenysége, egészségnevelő programjai az érintettek számára.
	A fogyatékosokat nevelő, gondozó hozzátartozók részére mentálhigiénés programok szervezése.
Az érintettek juttatások mind nagyobb hányadát pedig pénz helyett természetbeni juttatásként adja az önkormányzat.	
<b>Kultúra, közösségépítés</b>	szakképzett romológus dolgozik a Móricz Zsigmond Művelődési Házban
	romaügyi referens dolgozik a Városházán
	a Csillagpontban rendszeresen szerveznek gyermek- és ifjúsági programokat, táborokat és sportprogramokat
	a környezeti nevelésre is nagy hangsúlyt fektetnek a programok (közös szemétszedés, felvilágosító programok)
<b>Lakhatási és mobilizációs integráció</b>	A lakások komfortfokozatának növelése.
	A lakókörnyezet rehabilitációja: járdaépítés, vízvezető árkok felújítása.
	100%-os közművesítetttség
	Szociális bérlakás program
<b>Esélyegyenlőség</b>	Mentor program
	HH és HHH gyermekek közoktatási karrierjének figyelemmel kísérése, tanórán kívüli programok
	Gyermekvédelem: családsegítő központ, gyermekjóléti szolgálat, az ösztöndíjasok nyomon követése
<b>Foglalkoztatás</b>	segély helyett munka program
	közhasznú foglalkoztatás

*Forrás: ITS alapján saját szerkesztés*

## *Innovatív városfejlesztési modell – „zöldváros” koncepció és a gyakorlat*

A városfejlesztési dokumentumokban a döntéshozók a „zöldváros” innovatív modell alkalmazását jelölik ki fejlesztési irányynak. A 2017-ben jóváhagyott „Kaposvár Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2014-2020” című dokumentumban a város jövőképét a következők szerint határozták meg: „Térségi erőforrásokra és együttműködésre alapozott gazdasági központ; egészséges családokban gyarapodó *zöld város*.”

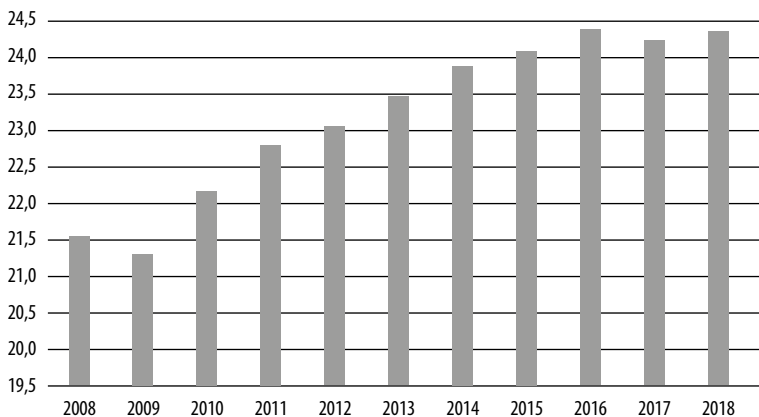
A „zöld város” jövőkép eléréséhez átfogó és stratégiai célokat tűztek ki:

- Fenntartható ökológiai és energetikai rendszerek
- Minőségi városi környezet, aktív, egészséges, összetartó társadalom
  - Korszerű, energiahatékony és környezetbarát városi infrastruktúrák és szolgáltatások
  - Harmonikus város: vonzó városi környezet és aktív, egészséges társadalom

A város hosszú távú stratégiáját a Kaposvár Smart City 2050 program határozza meg, amely összhangban van az ITS-sel. A gazdasági programok, az Energiaterv, a Mobilitási terv intézkedései is a zöld város elérését szolgálják. A „Helyi Közösségfejlesztési Stratégia 2014-2020.” 4. prioritása a „Zöld Kaposvár”, melynek célja a környezettudatos hagyományokra építve és a környezetvédelmi nagyberuházásokat kiegészítve a városlakók környezettudatos attitűdjeinek kialakítása.

Összhangban az ITS-ben megfogalmazott célokkal és a Smart City stratégia kialakításával, a város komoly lépéseket tesz a napi működés során keletkező üvegházhatású gázkibocsátás csökkentése érdekében. A középületek, közintézmények korszerűsítésén és a környezetvédelmi témájú lakossági rendezvényeken, kampányokon túl a közlekedés területén is több kezdeményezés segíti a célok elérését. Ide tartozik a teljes helyi közösségi közlekedési járműállomány alternatív hajtására cserélése, a közvilágítási rendszer korszerűsítési programja, a tervezett újabb kerékpárosbarát beavatkozások, de az olyan kisebb léptékű fejlesztések is, mint a közbringa mintarendszer létrehozása vagy az önkormányzati vagyongazdálkodásnál az elektromos hibaelhárítási és karbantartási autó használata. A Magyar Cukor Zrt. kaposvári telephelyén az ország egyik legnagyobb biogáz erőműve működik 2007 óta. A cukorgyár és a fürdő között megépült 1150 m hosszú biogáz vezeték biztosítja a kaposvári városi fürdő fűtését (ITS 2014). Elindult a „zöldterület megújítási program”, amely a zöldfelületek tudatos és tervezett felülvizsgálatát és a beavatkozások ütemezését tartalmazza, hogy segítse a városi élet adaptációs elemeit és lehetőleg jelentős mitigációs eredményeket eredményezzen (32. ábra).

32. ábra: Egy lakosra jutó zöldterület nagysága Kaposváron (m<sup>2</sup>)

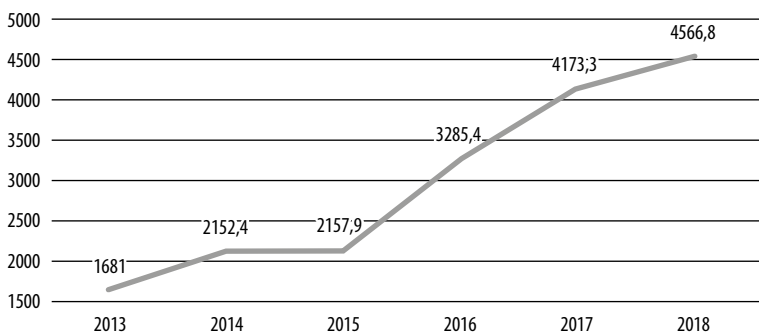


Forrás: TEIR adatok alapján saját szerkesztés

Az interjúalanyok többsége kiemelte Kaposvár természeti értékeit. „*Én azt gondolom, hogy környezetvédelmi szempontból a város kifejezetten jó helyzetben van. Rettenő magas a zöld terület aránya, bármilyen mutatóval is nézzük, Kaposvár az egyik legzöldebb város, természeti környezetét tekintve. Azt gondolom, hogy sokkal jobb a levegő, mint más városokban. Ez köszönhető annak, hogy közel az erdő, a belváros is zöld, és nincsenek terhelőipari létesítmények, amik szennyeznének.*”

A város legnagyobb volumenű programja a 118 település hulladék-gazdálkodását átfogó Kaposmenti Hulladék-gazdálkodási Program. A 6,3 milliárd forintból megvalósult hulladékkezelő központ lehetőséget nyújt a hulladék frakciók szerinti szétválasztására. A hulladéklerakók tehermentesítését a környezettudatos vásárlói szokások kialakításával, formálásával, a házi komposztálás és a szelektív gyűjtés népszerűsítésével is kívánja támogatni a program (33. ábra).

33. ábra: A lakosságtól elkülönített gyűjtéssel elszállított települési hulladék Kaposváron (tonna)



Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

A város a kitűzött célok elérésének méréséhez indikátorokat határozott meg (21. táblázat).

21. táblázat: Zöld szemlélet, klímatudatosság, fenntarthatóság mérése

Indikátor	Célérték	Adatok forrása	Adatfelvétel módja, gyakorisága
Fajlagos energiafelhasználás mértéke (teljes energiafelhasználás (kWh))	csökkenő	Kaposvár MJV	évente
Környezetbarát technológiát alkalmazó vállalkozások száma a támogatások eredményeként	- 20 KKV/év	FAIR	évente

*Forrás: Kaposvár MJV Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2014-2020, 2017.*

A döntéshozók konzekvensen, minden stratégiai dokumentumban azonos irányt határoznak meg a városfejlesztés területén: a zöld szemlélet, a klímatudatosság és a fenntarthatóság áll a középpontban. Az egyik interjúalany így fogalmazta ezt meg: *„Azt gondolom, hogy a város stratégiai iránya meg egyezik az országos iránnyal és az európai tendenciákkal. Ezek az energetikai fejlesztések és környezetvédelmi célkitűzések nagyon hasonlóak az egész EU-ban elindított projektekkel. Szerintem ez egy jó dolog. Nem az árral szemben úszunk, hanem próbáljuk meglovagolni ezeket a hullámokat, szerintem még időben. Úgy tudom, hogy talán még Békéscsabán vannak a miénkhez hasonló elképzelések.”*

A döntéshozók a város problémáinak megoldását a Németh István Program keretében megvalósuló fejlesztések hatásaitól várja. A fejlesztések során megjelennek a zöldvárossá válás alappillérei, azaz a fenntarthatóságra való törekvés, az integráltság és az interdiszciplinaritás.

## Összegzés

A különböző gazdasági, társadalmi, környezeti változásokra reagálva új városfejlesztési modellek jelentek meg. Magyarországon a rendszerváltást követően az EU hatására, a fejlesztési források biztosításával jellemzően felülről irányítva alkalmazzák ezeket.

Minden városfejlesztési, stratégiai dokumentum központi eleme lett a fenntarthatóság. Erre építve jellemzően az okos (smart) város és a zöldváros koncepció terjedt el a hazai városfejlesztési politikában. A kutatásunk során vizsgált városok közül Kaposvár is ezt az irányt jelölte ki, a város jövőképe: *„Térségi erőforrásokra és együttműködésre alapozott gazdasági központ; egészséges családokban gyarapodó zöldváros.”* A városfejlesztési dokumentumok elemzése és az empirikus kutatás eredményei is ezt támasztják alá.

A város adottságai kedvezőek: magas a zöldfelület aránya, jó minőségű, tiszta levegő jellemzi a települést. A város stratégiai céljai közé tartozik a település általános környezeti állapotának megőrzése, javítása, a település fenntartható fejlődési pályára állításának segítése. Ennek érdekében a beruházások során olyan technológiákat, módszereket alkalmaznak, amelyek környezet- és természetvédő módon biztosítják a megépített infrastruktúra és a település működését, elősegítik a fenntartható fejlődést. A Németh István Program fejlesztései is a „zöldváros” koncepció gyakorlatba történő adaptációját szolgálják. Kaposvár élen jár a modern településenergetikai megoldások megvalósításában (Bánkuti–Zanatyné U., 2018). A „zöld szemlélet”, klímatudatosság, fenntarthatóság beépül a kaposváriak mindennapi életébe.

A városfejlesztési tevékenység top-down módon valósul meg. A városvezetés törekszik a lakosság önkormányzati döntésekbe történő bevonására, azonban a kérdőíves felmérés ezt nem támasztotta alá. A helyi lakosok viszont a fejlesztési irányt jónak ítélik meg, az empirikus kutatás eredménye alapján Kaposvár élhető, biztonságos „zöldváros”.

## Egy „élhető” középváros – Eger

### Bevezetés

A hazai vidéki térségekben található kis- és közepes méretű városok történeti fejlődésére a késleltetett modernizáció és iparosodás volt jellemző. A gazdasági fejlődésük alapját jellemzően a kisipar és mezőgazdasági feldolgozóipar jellemezte. A szocialista tervgazdaság részeként a vidék iparosítás eredményeképpen bizonyos középvárosokban jelentősebb ipartelepítések történtek, melyek aztán hosszú évtizedekre meghatározták ezeknek a városoknak a gazdasági és foglalkoztatási szerkezetét.

Az 1971-es településhálózat fejlesztési koncepció hierarchikus struktúrája<sup>95</sup> a közepes méretű településeknek számos olyan, elsősorban igazgatási funkciót adott, amely főleg a humán szolgáltatások (közszolgáltatások, közigazgatás) terén járt új munkahelyek létesítésével, és amely szektor máig is a kis és közepes méretű települések egyik legjelentősebb munkaadója maradt (Kőszegfalvi, 2004; Pirisi et al., 2016).

A rendszerváltás éveit eltérően érintették az ország különböző adottságú régióit, de az átalakulás éveiben egyes vidéki középvárosok helyzete, különösképpen sérülékennyé vált. A nagy állami vállalatok leépülése, majd a vidéki telephelyeik sorozatos bezárása (gyors, vagy éppen elhúzódozó privatizációja), hosszú évekig elnyúló gazdasági válságba taszított számos középvárost (Barta, 2002). Különösen azok a városok és köztük középvárosok sínylették meg ezeket az éveket, sőt évtizedeket, amelyek elsősorban mezőgazdasági feldolgozóipar bázisán fejlődtek (pl. kaposvári cukoripar, békéscsabai húsipar). A vidéki középvárosok elhúzódozó gazdasági és társadalmi nehézségeihez a globális gazdasági hatások felerősödése is hozzájárult, hiszen a legtöbb külföldi műkötőke elsőként a főváros és térségébe, a fejlettebb Nyugat-Magyarországra és nagyobb regionális szerepkörű nagyvárosokba települt (Lengyel–Varga, 2018). A növekvő globális város versenyben a kisebb méretű (illetve alacsonyabb lakosság számú és kevesebb funkcionális szerepkörrel rendelkező) városok sok tekintetben hátrányos helyzetből indultak. Hiszen nem tudtak olyan fejlett, infrastrukturális, üzleti és társadalmi környezet nyújtani, amely vonzóvá tette volna őket a külföldi nagybefektetők számára.

<sup>95</sup> Az 1971-es Országos Településhálózat fejlesztési koncepció hierarchikus fejlesztési kategóriákba sorolta a településeket. Mégpedig: Kiemelt felsőfokú központ, felsőfokú központ, részleges felsőfokú központ, középfokú központ, részleges középfokú központ, kiemelt alsófokú központ, alsófokú központ, részleges alsófokú központ, nem központ, nem besorolt települések.

A kétezres évtized közepére az országban egyre látványosabb méreteket öltő és felgyorsuló ütemű tőke és népességkoncentráció hozzájárult a vidéki közepes és annál kisebb városok lemaradásához. Csatlakozásuk a globális és az európai gazdasági folyamatokba sokkal késleltetettebben és nagyobb nehézségek árán valósult meg. Egyes „depressziós térségekben” fekvő középvárosoknak (mint például az egykor nehézipari bázison fejlődött Salgótarján) nem is sikerült, népességük mobilabb része, amelyik el tudott menni egy prosperálóbb térségbe, elvándorolt. Jobb helyzetben voltak azok a középvárosok, amelyek kedvező földrajzi fekvésük okán dinamizálni tudták a gazdaságukat (pl. Sopron), és vagy turisztikailag kiemelt értékkel bírtak (pl. Eger).

Az alábbiakban egy keleti országrészben fekvő, de kulturális értékeinél fogva kiemelt helyzetű középváros, Eger esetét mutatom be. A vonatkozó társadalomstatistikai adatok és a város meghatározó elit csoportjaival készült interjúk eredménye alapján szemléltetem Eger fejlődésével kapcsolatos társadalmi és gazdasági problémákat, melyek egyben reprezentálják a hazai középvárosok hasonló problémáit is. A tanulmányban a város fejlődésével kapcsolatos konfliktusokra adott helyi megoldásokat, innovatív kezelési eszközöket is feltárom.

### *Geográfiai helyzet*

Eger sajátos helyet foglal el a magyar vidéki városok között. Egyrészt kiemelt egyházi központ (Egri Érsekség és a Főszékesegyház), másrészt hosszú és gazdag történelmi múlttal rendelkezik, közte olyan kiemelt történelmi események fűződnek a város nevéhez, mint az 1552-es egri csata, ahol a magyar seregek megvédték a törököktől a várost, és ezt dolgozza fel az egyik leghíresebb magyar regény, Gárdonyi Géza Egri Csillagok című könyve. Eger népszerűségét és széleskörű ismertségét tovább emeli az évszázados szőlő- és borkultúrája, a csak itt előállított híres vörösbor, az „egri bikavér”. Eger gazdasági-kulturális és kereskedelmi központtá fejlődését, segítette az is, hogy fontos kereskedelmi útvonalak mentén feküdt, a felvidéket az Alfölddel összekötő útvonalak metszéspontjában. Természetföldrajzi adottságai is kedvezőek, hiszen a Bükk hegység vulkanikus talaja tette ideálissá a szőlő- és borkultúra korai megjelenését, és ennek köszönheti a város és környéke a termálvizét is (lásd Egerszalók, Zsórifürdő az egyedülálló kénes gyógyvizeiről ismert).

Eger megyei jogú város, Heves megye székhelye, az Észak-Magyarországi Régió második legnépesebb városa, a 160 ezer lakosú régióközpont Miskolc után. Lakossága 2019-ben 52 899 fő volt. A város közlekedés földrajzi fekvése viszonylag jó, annak ellenére, hogy nincs vasút kapcsolata. Közúton a főváros, Budapest két óra alatt elérhető. A kormányzati finanszírozással jelenleg is

épülő M25-ös gyorsforgalmi autópályát bekapcsolja a várost az M3-as autópályára, ezzel pedig az utazási idő mintegy húsz perccel rövidül. Miskolc egy órányi távolságra van, Hatvan várossal is szoros funkcionális kapcsolatok fűzik össze. Eger, bár nem tekinthető hagyományos iparvárosnak, a gazdasági fejlődését a turizmus mellett az ipari eszközgyártás, gépgyártás adja. Az eltelt két évtizedben Eger város vezetése kiemelten fontosnak tartotta, hogy nagyobb külföldi cégeket (például Aventics Kft., Bosch) vonzzon a városba. A nagyobb külföldi cégek megtelepedése valóban hozzájárult Eger gazdasági dinamikájához, a globális gazdaságba történő beágyazottságához és bizonyos szintű jólét növekedéséhez. Azonban ez nem tudta orvosolni a város hosszú évtizedek óta fennálló társadalmi és demográfiai problémáit.

Egy, a városi életminőséget több szempontból is vizsgáló friss felmérés eredményei szerint Eger helyzete romlott. Bár a megyében, a többi városhoz, Gyöngyöshöz vagy Hatvanhoz képest Eger kiemelkedő például a szolgáltatások elérhetősége terén. Ugyanakkor az összesített életminőség index<sup>96</sup> értékei alapján 2012 és 2018 között visszacsúszott a város az életminőség rangsorban a korábbi 19. helyről a 12. helyre (Hétfa Járászékhely Monitor, 2020).

### *Demográfiai és társadalmi jellemzők*

Az országosan is kedvezőtlen demográfiai trendek, köztük a magyar népesség folyamatos csökkenése, a fiatal és aktív korúak elvándorlása és ezekkel szoros összefüggésben az elöregedés, fokozottan igaz a vidéki középvárosok egy jelentős részére. Sőt, vannak olyan középvárosok, amelyek az utóbbi években a népességük gyors csökkenése miatt „elvesztették” középvárosi státuszukat. Ilyen egykori középváros például Dombóvár vagy Keszthely<sup>97</sup>. Az elmúlt évtized demográfiai adatai egyértelműen mutatták a fogyás mellett azt is, hogy az országban erőteljes népességkoncentráció zajlik: 2008 és 2018 között a vidékről a főváros és térsége irányába tartó, egyre erősödő vándorlások miatt (22. táblázat).

---

<sup>96</sup> A Hétfa által kidolgozott városi életminőség indexben összesen nyolc dimenziót vizsgáltak meg, köztük: stabil demográfiai helyzet, erős gazdaság, élhető és biztonságos települési környezet, szociális biztonság, egyéni jómód, erős civil társadalom, fiatalok kompetenciái, elérhető szolgáltatások.

<sup>97</sup> Lásd erről Tóth Balázs István tanulmányát.



22. táblázat: Népeségszám-változás 2008 és 2018 között (%)

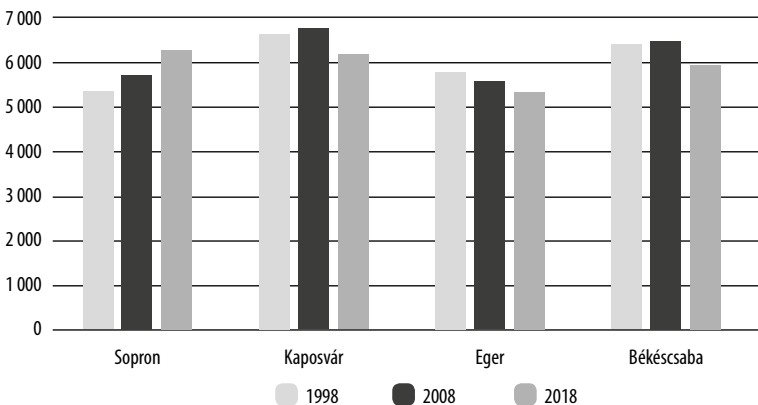
Településtípus <sup>98</sup>	2008	2018	% (2008=100%)
Budapest	1 695 023	1 686 361	99
Budapesti agglomerációs övezet	817 210	877 723	107,4
Budapesti agglomerációs térség	2 512 233	2 564 084	102,1
Nagyvárosok összesen	1 054 436	1 027 638	97
Középvárosok összesen	1 925 899	1 868 575	88,6

*Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés*

Eger esetében is nyilvánvaló trend a lakónépeség csökkenése. Míg 1998-ban Eger lakónépesége 57 891 fő volt, 2018-ra ez a szám 53 ezer főre csappant. A kutatásban vizsgált négy középváros népeségszám változásának alakulása a földrajzi elhelyezkedésükből is adódó sajátosságokra mutat rá. 2008 után jól látható népeségszám-vesztés jellemzi Kaposvárt, Békéscsabát, és Eger is (34. ábra). A csökkenés mögött, a Dél-dunántúli régió, a Dél-alföldi régió és az Észak-magyarországi régió gazdasági fejlettségében bekövetkező leszakadás folyamatai állnak, és ezzel szoros összefüggésben a fokozódó elvándorlás ezekből a térségekből (Schuchmann–Váradi, 2015), miközben a nyugati határszáron fekvő Sopron épp ellenkezőleg, növelte a népeségszámát.

Sopron kivételes helyzete a többi vizsgált középváros között az országon belüli speciális elhelyezkedésével (osztrák-magyar határmentén) magyarázható. Sopron népeségnövekménye elsősorban az ország fejletlenebb keleti és északkeleti régióiból a fejlettebb, jobb életkilátásokkal „kecsegtető” nyugati határszélre történő (ideiglenes vagy állandó) költözések növekvő számából ered.

34. ábra: A népeségszám alakulása a négy vizsgált középvárosban, 1998, 2008, 2018



*Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés*

<sup>98</sup> Megjegyzés: A települések típusa: Nagyvárosok: 100 ezer főnél népesebb nagyvárosaink, középvárosok: 20 ezer főről 100 000 főig (lásd erről bővebben a módszertani fejezetet).

Fontos azonban megjegyezni, hogy a város népességének csökkenésében vélhetően a városkörnyéki településekre történő kiköltözés is felelős. Ezt igazolja, hogy néhány különösen kedvező adottságokkal rendelkező településen (Noszvaj, Egerszalók,) akár 10%-ot is meghaladó volt a népességszám növekedése (23. táblázat).

23. táblázat: Népességszám alakulása Egerben és környékén 2000–2017 között (%)

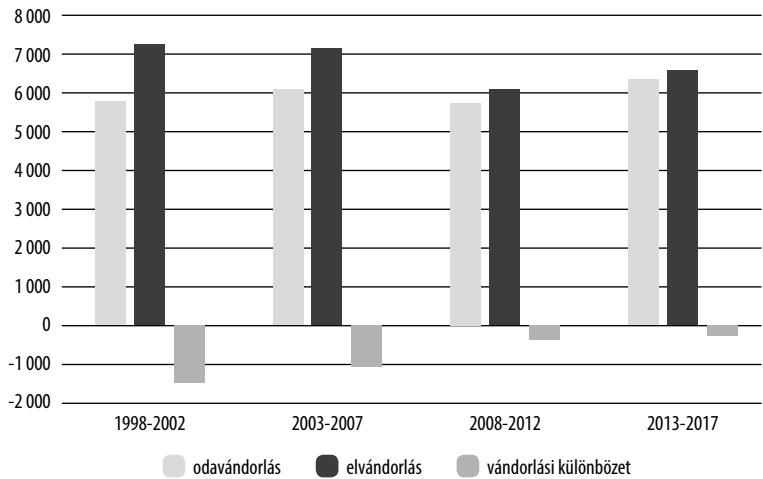
Népességszám	2000	2007	2017	2007–2017 %
Andornaktálya	2 668	2 757	2 545	92,3
Bátor	447	439	337	76,8
Demjén	677	624	616	98,7
Egerbakta	1 527	1 503	1 397	92,9
Egerbocs	639	572	538	94,1
Egerszalók	1 931	1 906	2 024	106,2
Egerszólát	1 124	1 115	1 029	92,3
Felsőtárkány	3 264	3 457	3 601	104,2
Hevesaranyos	720	667	575	86,2
Maklár	2 343	2 436	2 333	95,8
Nagytálya	851	845	864	102,2
Noszvaj	1 696	1 805	2 060	114,1
Novaj	1 439	1 491	1 285	86,2
Ostoros	2 399,	2 694	2 638	97,9
Szarvaskő	349	375	309	82,4
<b>Eger</b>	<b>58 247</b>	<b>56 082</b>	<b>53 436</b>	<b>95,3</b>
Agglomerálódó térség együtt	22 074	22 686	22 151	97,6

*Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés*

A fogyó népesség egyik legfontosabb oka a negatív vándorlási egyenleg. A 2007 és 2017 között eltelt évtizedben Eger egy kisvárosnyi embert, összesen 14 000 főt veszített el az elvándorlás miatt (35. ábra), de ezt az odavándorlás kiegyenlítette. Több okra vezethető vissza, hogy Eger évtizedek óta nem képes megtartani a népességét. Az interjúk összegzett eredményei alapján (lásd részletesen később) a fokozott elvándorlás mögött egyrészt a szűkös helyi munkalehetőségek szerepelnek, amely miatt sokan (főként a képzettebbek) nem találnak helyben a képzettségüknek megfelelő munkát. Másrészt, az elvándorlók között találhatjuk azokat, fiatalokat is, akik közül sokan felsőfokú tanulmányaikat már nem Egerben vagy a régióban kezdik meg, hanem az ország más részein található nagyobb felsőoktatási intézményekben, Debrecenben, Szegeden, Pécsen, nem utolsósorban Budapesten.

Sajnos a népességfogyáshoz így az is hozzájárul, hogy sok esetben a már diplomás fiatalok nem mennek vissza Egerbe.

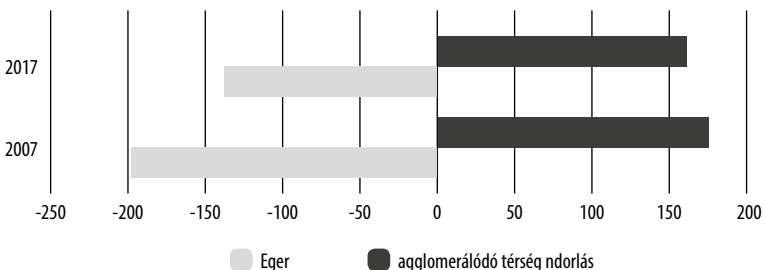
35. ábra: Eger vándorlási egyenlege 1998 és 2017 között (fő)



*Forrás: TEIR adatok alapján saját szerkesztés*

A vándorlási különbözet esetében más trendek jellemzik a várost és vonzáskörnyékét. Egyrészt megállapítható, hogy mindkét vizsgált időszakban a város veszített a népességéből, míg az egeri agglomerálódó térség települései összességében népességet nyertek. 2007 és 2012 közötti időszakhoz képest 2013–2017 között már kevesebben vándoroltak el, de az agglomeráció népességi többlete tovább növekedett. A pozitív vándorlási egyúttal növekedése utalhat az Eger városából történő kiköltözések számának dinamizálására, amit a belvárosban tapasztalható problémák gyarapodása (parkolási gondok, zsúfoltság, turizmussal kapcsolatos konfliktusok, zaj stb.) okozhat. Nem utolsósorban pedig a belvárosi ingatlanárak megnövekedése lehet az egyik legerősebb hajtóereje a kiköltözéseknek (36 és 37. ábra).

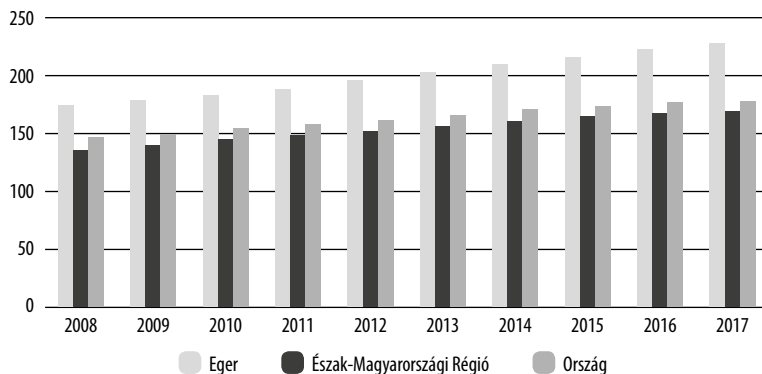
36. ábra: Vándorlási különbözet alakulása Egerben és az agglomerálódó térségben, 2007–2012 és 2013–2017 között (fő)



*Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés*

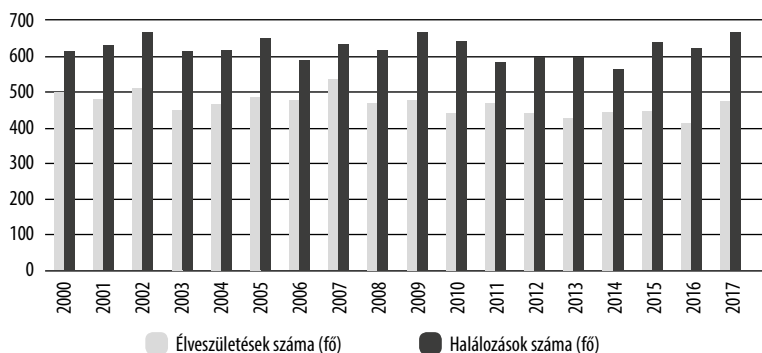
A népességfogyás harmadik oka (amely szintén illeszkedik az országos demográfiai trendekbe) a város lakosságának elöregedése és az évtizedek óta alacsony szinten lévő születések száma. Amint az a 37. ábrán is látható, az öregedési index erőteljes növekedése tapasztalható Egerben 2008 és 2017 között. Eger értékei mind az Észak-magyarországi, mind pedig az országos index értékei felett vannak.

37. ábra: Öregedési index Egerben, az Észak-magyarországi régióban és az országban, 2008 és 2017 között



*Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis adatai alapján*

38. ábra: Az élveszületések és a halálozások számának alakulása Egerben 2008 és 2017 között (fő)



*Forrás: KSH Tájékoztatási adatbázis adatai alapján*

## Lakásállomány

A kedvezőtlen demográfiai trendek nem tükröződnek a város és környéke lakásállományának a növekedésében. Annak ellenére, hogy a város és térségének lakossága csökkenő tendenciát mutat (kivéve néhány városkörnyéki települést), a lakásállomány növekedett 2007 és 2017 között.

A lakásállomány növekedése mögött elsősorban a befektetési célú ingatlanfejlesztések állnak. Eger turizmusa dinamikusan fejlődik, és jelentős számban épültek az utóbbi időszakban olyan apartman házak, amelyek lakásokat kínálnak hosszú, vagy rövidebb távon, bérbe. Ugyancsak a befektetési célt szolgálják azok az apartman házak, amelyek kimondottan a piaci bérlakások arányát növelik, főképp az Egerben tanulni szándékozó diákok vagy éppen az Egerben dolgozó vendégmunkások számára épülnek. Ez magyarázza Egerben a lakásállomány 5 százalékpontos növekedését 2007 és 2017 között. Hasonlóképpen növekedett a lakásállomány a város térségében is, itt azonban elsősorban a kiköltözések számának megugrása magyarázza, főképp egy-egy kiemelten népszerű települése esetében, ahol az egri értéket is meghaladó volt a lakásállomány növekedése (példaként Noszvaj (108,6%), Demjén (109,9%), Felsőtárkány (108,9%) említhető) (24. táblázat).

24. táblázat: A lakásállomány változása 2007 és 2017 között Egerben és az agglomerálódó térségében

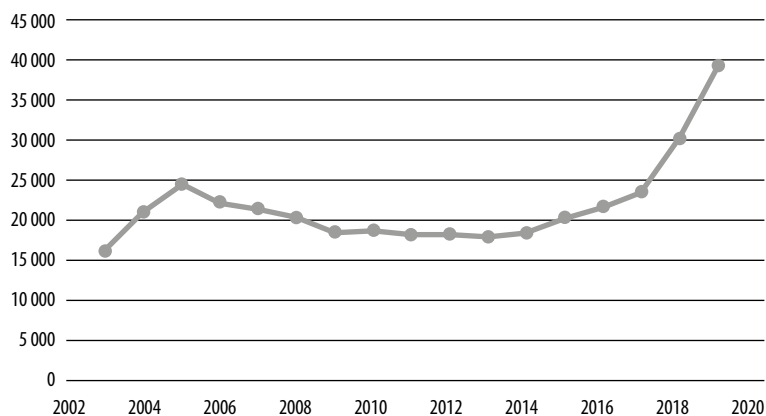
Lakásállomány	2000	2007	2017	2007–2017 (%)
Andornatálya	920	996	1 060	106,4
Bátor	187	194	195	100,5
Demjén	291	304	334	109,9
Egerbakta	476	498	533	107,0
Egerbocs	266	269	273	101,5
Egerszalók	696	789	805	102,0
Egerszólát	428	436	444	101,8
Felsőtárkány	1 070	1 213	1 321	108,9
Hevesaranyos	273	280	269	96,1
Maklár	917	962	977	101,6
Nagytálya	321	336	365	108,6
Noszvaj	639	690	749	108,6
Novaj	527	557	562	100,9
Ostoros	828	935	1 019	109,0
Szarvaskő	153	153	169	110,5
Eger	23 851	25 110	26 454	105,4
Agglomerálódó térség	7992	8612	9 075	105,4

*Forrás: Téir adatok alapján saját szerkesztés*

Az ingatlanállomány növekedését az is okozhatja, hogy Eger évek óta az ország legélhetőbb városai között szerepel egy országos felmérésben,<sup>99</sup> amely a 20 ezer főnél népesebb városok „élhetőségét” vizsgálja (*Otthon Centrum, 2019*). Mindez érthető, hiszen a város történelmi múltja, építészeti-kulturális öröksége, szép történelmi belvárosa, nem utolsó sorban pedig az erre ráépülő turizmus vonzóvá tette és teszi ma is a lakók és nem utolsósorban az ingatlanbefektetők előtt.

Az ingatlanbefektetések hatása megjelenik a négyzetméter árak gyors növekedésében is. Egerben 2002-ben egy lakás átlagos négyzetméter ára még 150–200 ezer Ft között mozgott, ez a szám 2018-ra megháromszorozódott. Ma Egerben egy átlagos négyzetméter ára 350 000 Ft és 450 000 Ft között van. Mindez számos társadalmi következménnyel is jár, kezdve az egri fiatalok egyre nehezebbé váló függetlenedésétől, a szegényebb társadalmi csoportok kiszorulásán át, a megfizethető bérlakások hiányáig (39. ábra).

39. ábra: Az egri ingatlanok átlagos négyzetméter árának alakulása 2002–2018 között



Forrás: Eger MJV honlap

### *Belső városrészek rehabilitációja*

Az 1970 és 1980 között eltelt tíz év alatt 13 000 fővel gyarapodott a lakosság száma, így a 1960-as évek elején a hatalmas lakásínség enyhítésére jött létre a Gólya utcai kisebb, és a Hadnagy utcai nagyobb, több toronyházat

<sup>99</sup> Az Otthon Centrum már negyedik éve készíti el, nemzetközi felmérések mintájára a magyar 25 ezer főnél népesebb városok élhetőségi rangsora vizsgálatot. Az élhetőség vizsgálati szempontjai a következők voltak: munkába járás, ingázás, helyben, egészségügyi ellátás színvonala, oktatás színvonala, intézményi ellátottság, környezeti mutatók foglalkoztatottsági mutatók. Ezek a mutatók alapján ún. „életminőség indexet” képeztek. Ennek alapján 2019-ben Budapesten a „legélhetőbb” kerületek az I., V., VI., VII., IX., XII., míg a vidéki városok közül Veszprém és Eger kerültek az első két helyre.

is magába foglaló lakótelep. A hetvenes évek elején azután még nagyobb ütemben vált szükségessé az új lakások építése, ekkor kezdődött a ma már hatezer lakást számláló északi lakótelep építése. Nevét akkor Csebokszáriról, Eger Csuvasiában (Oroszország) lévő testvérvárosáról kapta. Némi késéssel a város déli részén, a Lajosvárosban is elkezdték új tömblakások építését, itt azonban kellemesebb környezetben épültek a legfeljebb négyemeletes házak. 1980-ra a város népessége a hozzácsatolt Felnémet községgel együtt elérte a 60 000 főt.

A hetvenes években kezdődött meg a műemléki belváros rekonstrukciója is, amely során felújították a barokk épületeket, visszaállították eredeti homlokzatukat. Példaértékű volt az ún. tömbrekonstrukció, ami azt jelentette, hogy a házak udvaraiból eltávolítottak minden oda nem illő melléképületet, és közterületté nyilvánított nagyméretű, több utcából is megközelíthető, a gépjárműforgalom elől elzárt virágos belső udvarok jöttek létre.

A belvárosi rekonstrukció munkájában nagyon fontos szerepet játszott az 1982-ben alapított Egri Városszépítő Egyesület,<sup>100</sup> amely nemcsak a köztéri szobrok felújításában vállalt feladatokat, hanem korhű padok, postaládák, kandeláberek készítésével és kihelyezésével, fontosabb épületek díszvilágításával járult hozzá a történelmi belváros értékeinek megőrzéséhez, a város vonzóbbá tételéhez.

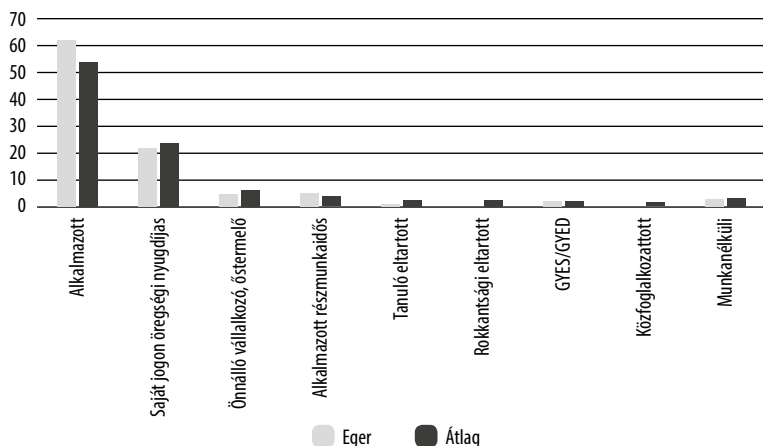
### *Társadalmi viszonyok*

A város társadalmi viszonyainak a vizsgálata keretén belül elemzésre kerülnek a város lakosságának foglalkoztatottsági, képzettségi mutatói és a jövedelmi viszonyok. Eger lakosságának társadalmi viszonyai kedvezőbbek a régió és a megye helyzeténél. Ellenben nagy a „szakadék” Eger város és a környékbeli kisebb települések, a megye periférikus községeinek társadalmi körülményei között. Ez különösen élesen jelenik meg a foglalkoztatottsági mutatókban. Míg Egerben a gazdaságilag aktív népesség aránya 58,1% addig ez az arány a megye községeiben csak 41,4% (Eger Megyei Jogú Város Gazdasági és Foglalkoztatási Stratégiája, 2016). Az általunk végzett, négy városra reprezentatív kérdőíves felmérés eredményei alapján a megkérdezettek több mint fele (53%) alkalmazotként dolgozik egy munkahelyen, napi nyolc órában, Egerben ez az arány meghaladja a többi város átlagát, itt 61%-nak van napi nyolcórás munkahelye. Mindez nem meglepő, hiszen Egerben a legnagyobb foglalkoztatók a közintézmények és a nagyobb ipari vállalatok. A lakosság előzőekben már bemutatott előregedő trendjeit igazolja, hogy az alkalmazottak után a legnagyobb csoport a nyugdíjasok. Arányuk a teljes mintának majdnem egyötödét, 23,6%-át tették ki. Egerben arányuk kicsivel alacsonyabb 21,6%-os volt (40. ábra).

---

<sup>100</sup> Az egyesület ma is működik, az egri civil élet egyik legaktívabb tagjaként.

40. ábra: A minta megoszlása gazdasági aktivitás szerint,  
2019 (N=1200 fő)



*Forrás: EFOP kérdőíves felmérés adatai alapján saját szerkesztés*

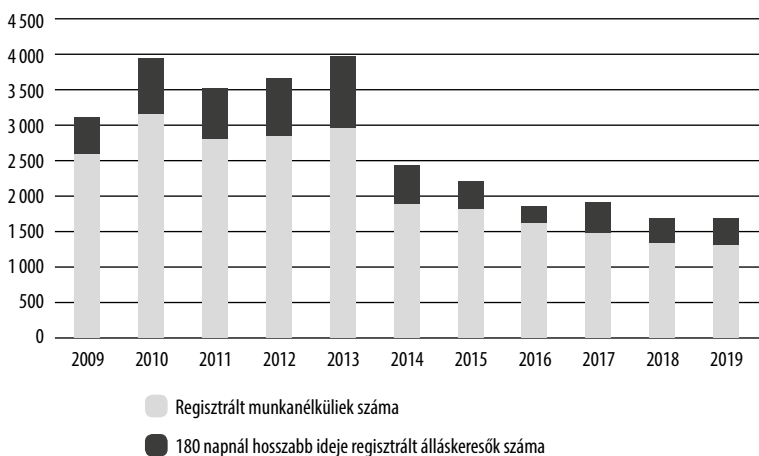
Foglalkozási csoportok tekintetében a mintában a megkérdezettek 6,5%-a dolgozott önálló vállalkozóként vagy őstermelőként. Egerben a minta átlagánál ez az arány kicsit alacsonyabb (4,8%) volt. Sopronban volt a legmagasabb az arányuk (9,1%), ami történeti okokkal magyarázható, hiszen az osztrák határ közelsége és a határ két oldala közötti szoros kereskedelmi kapcsolatok (bevásárlóturizmus, egészségturizmus) mindig is serkentően hatott a vállalkozási kedvre.

A regisztrált munkanélküliek számában a vizsgált időszakban 2009 és 2019 között visszaesés tapasztalható (41. ábra), ami csak részben magyarázható a város és térségében letelepedő, jelentősebb vállalkozások (Bosch Automotive Steering, ZF Hungária Ipari és Kereskedelmi Kft., Aventics Hungary Kft., SANAT Metál Kft.) jelenlétével. Sokkal inkább köthető a 2011-től életbelépő új közfoglalkoztatás rendszer bevezetéséhez.<sup>101</sup>

<sup>101</sup> 2011. január 1-től megszűnt a korábbi három közfoglalkoztatási forma, és azt az „egységes közfoglalkoztatás rendszer” váltotta fel. Az új közfoglalkoztatási rendszer törvényi, szabályozási hátterét a 2011. évi CVI. törvény tartalmazza.



41. ábra: A regisztrált munkanélküliek számának változása (fő)  
2009–2019



*Forrás: TEIR adatok alapján saját szerkesztés*

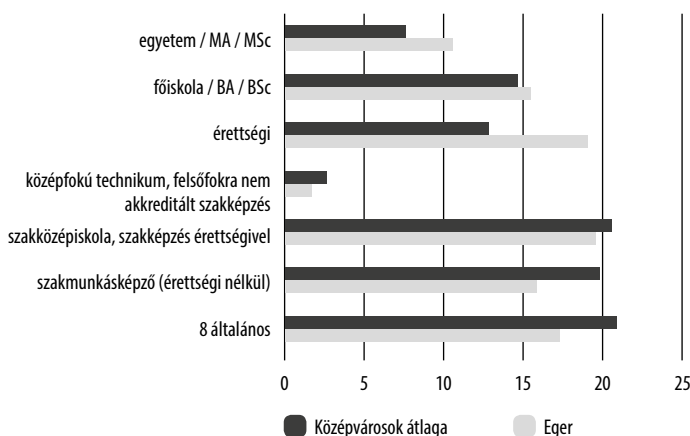
A kérdőív eredményei alapján a megkérdezett egri lakosság 21,2%-a volt már élete során munkanélküli, ez alacsonyabb, mint a teljes minta átlaga (28,2%). Nem meglepő módon a legmagasabb arányt Kaposvárott (36,2%) és Békéscsabán (35,3%) látni, míg Sopronban átlag alatti a kapcsolódó válaszok aránya (20%). A 2020 tavaszán kitört COVID-19 járvány kedvezőtlen hatásai a foglalkoztatottságra már most látszódnak, országos szinten is megugrott a munkanélküliségi ráta,<sup>102</sup> és bizonyos, hogy a kedvezőtlenebb gazdaságú régiókban, így a Kelet-Magyarországon is, a válság következményei még súlyosabbak lesznek.

Eger és Heves megye lakosságának – az országos trendekkel megegyezően – folyamatosan növekszik a képzettségi szintje. A megye városai közül Egerben a legmagasabb a 7 éves kornál idősebb népesség körében a felsőfokú végzettséggel bírók aránya. 2011-es népszámlálási adatok alapján ez az arány Egerben volt a legmagasabb (22,9%), ezt követte Gyöngyös városa (17,6%), majd Hatvan városa (14,5% – Eger, IVS, 2013). Eger fölénye a megyében és régióban is nem meglepő, hiszen Eger történetileg egy iskola-város, sőt egyetemi város.<sup>103</sup> A kérdőíves felmérés eredményei alapján is kijelenthető, hogy Eger lakosságának képzettségi színvonala meghaladta a vizsgált középvárosok átlagát. Egerben a felsőfokú végzettségűek aránya, mind az egyetem, mind pedig a főiskolai diplomával rendelkezők aránya meghaladta a minta átlagát (42. ábra).

<sup>102</sup> Március elején még 3%-os munkanélküliséget mértek országosan, ami május végére már elérte a 7%-ot. A KSH adatai szerint márciusban 281 ezer állástalant regisztráltak, mely szám április végére már 330 ezer munkanélküli főre nőtt.

<sup>103</sup> Az Eszterházy Károly Tanítóképző Főiskola 2016 júliusában kapta meg az egyetemi rangot. Jelenleg négy campusa működik (Egerben, Gyöngyösön, Jászberényben, Sárospatakon).

42. ábra: A megkérdezettek legmagasabb iskolai végzettség szerinti megoszlása Egerben és a vizsgált középvárosokban, 2019 (%) N=300

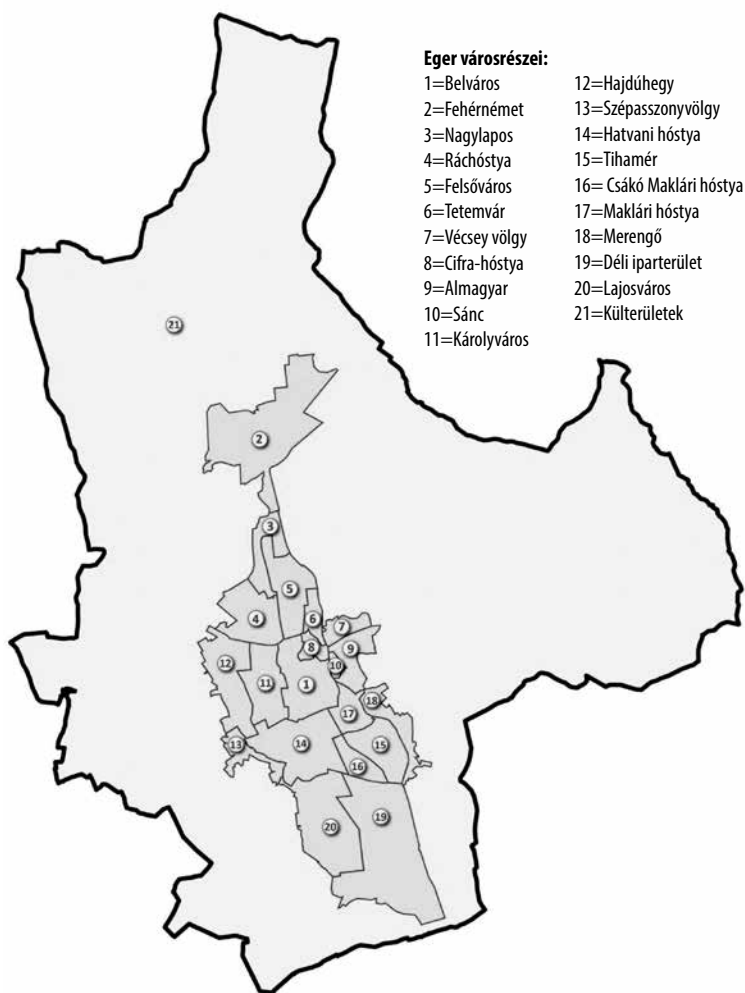


*Forrás: EFOP kérdőíves felmérés adatai alapján saját szerkesztés*

### *A térbeli-társadalmi elhelyezkedés jellemzői*

A kutatás fő céljai közé tartozott, hogy feltárjuk a városon belüli térbeli-társadalmi szerkezetet, valamint a városon belüli elhelyezkedés által meghatározott társadalmi sajátosságokat. Hipotézisünk szerint a város különböző részeiben élők eltérő társadalmi státusából is eredően különböző véleményt formálnak a városfejlődést érintő kérdésekben. A 43. ábra mutatja a 2014-es Eger Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája által lehatárolt városrészeket. Az empirikus kérdőíves adatfelvétel során az IVS által lehatárolt városövezeteket vettük alapul (lásd bővebben módszertani fejezet).

43. ábra: Eger városrészei

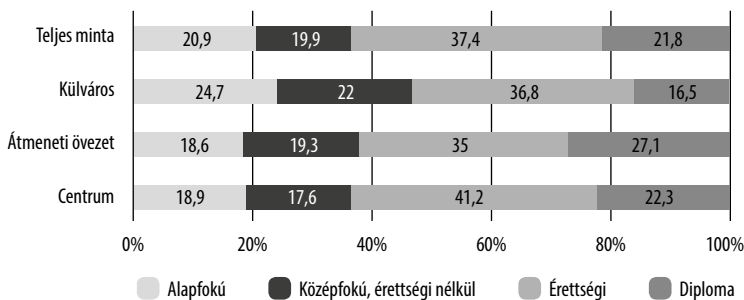


*Forrás: Eger MJV Integrált Településfejlesztési Stratégia, 2014, 10. old.*

Eredményeink azt mutatták, hogy a város különböző övezeteiben élők között jelentős társadalmi egyenlőtlenségek feszülnek. A különböző iskolai végzettségűek városon belüli elhelyezkedése a város belsejéből kifelé haladva hierarchikus elrendeződést mutat, azaz a belvárosból kifelé haladva a külső részek felé, fokozatosan csökken a megkérdozettek iskolai végzettsége (44. ábra). Az alapfokú végzettséggel bírók esetében nagyon szépen látszódik ez a hierarchikus mintázat. A centrumban arányuk a legalacsonyabb (18,9%-os), majd ahogy haladunk kifelé egyre növekszik: az átmeneti övezetben 18,6%, majd a külvárosban arányuk már 24,7%. A diplomások arányában szintén nagy különbség van a

város belső részei és a külváros között. A diplomával rendelkezők aránya a belvárosban felülreprezentált (22,3%), míg arányuk a külvárosban már csupán 16,5%. Hasonlóképpen csökken a középfokú, érettségi végzettséggel bírók aránya is a belső kerületekből (41,2%) a külső városrészek felé (36,8%).

44. ábra: Az egeri lakosság megoszlása iskolai végzettség és városövezetek szerint, 2019 (N=300)



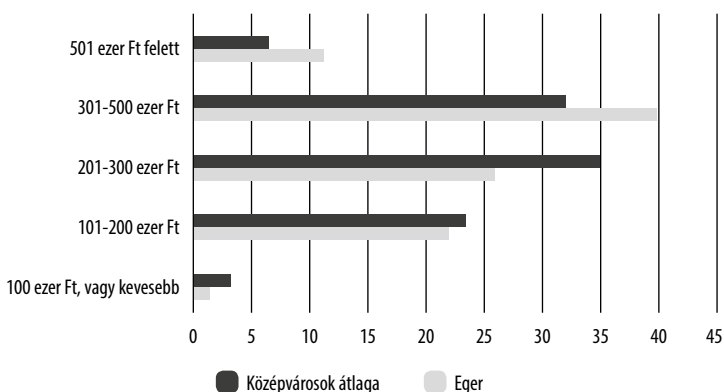
*Forrás: EFOP kérdőíves felmérés adatai alapján saját szerkesztés*

Az iskolai végzettség nyilvánvalóan kifejezi a társadalmi, munkaerő-piaci és jövedelmi helyzetet, így a városban elfoglalt lakóhelyi pozíciót is. Az, hogy a diplomásoknak a legmagasabb arányuk a belvárosban és az átmeneti övezetben van, az összefügghet a történelmi belváros és már az ún. átmeneti övezet rehabilitációjával, és annak következményeivel, a magasabb ingatlanárakkal, a városrész kiemelt presztízsével. Az alacsony iskolai végzettségűek a város periferiáján tapasztalható koncentrációja pedig az alacsonyabb ingatlanárakkal magyarázható.

### *Jövedelmi viszonyok*

Hasonlóan a képzettségi viszonyokhoz, az Egerben élők általános jövedelmi helyzete kedvezőbb volt, mint az egész minta átlaga. Egerben a minta átlagánál (3,3%) alacsonyabb arányban (1,3%) jelentek meg a nagyon alacsony jövedelemmel bíró háztartások, míg a magas és nagyon magas jövedelemmel bíró háztartások esetében arányuk a minta átlagát meghaladó volt. Ebben a városban majdnem a minta duplája a legmagasabb jövedelemmel bíró háztartások aránya (11%) (Ild. 45. ábra). Az egeri lakosoknak a többi három középvárosához képest is kedvezőbb jövedelmi helyzete magyarázható azzal, hogy a városban a szőlő- és borkultúra, szőlészet-borászat, valamint a turizmus sok családnak adott és ad ma is megélhetést, akár kiegészítő jövedelemforrásként is.

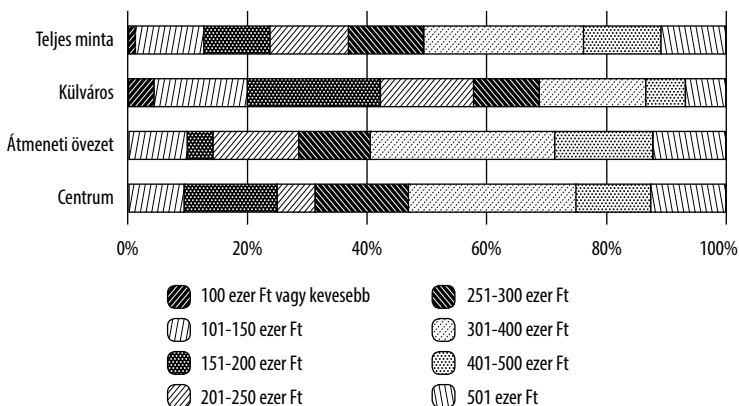
45. ábra: Az egri háztartások nettó (adózás utáni) havi összjövedelme (ezer Ft), 2019



*Forrás: EFOP kérdőíves adatok alapján saját szerkesztés*

A hierarchikus struktúra jól látszik a különböző városövezetben élő egriek jövedelmi viszonyain is (46. ábra). A legmagasabb háztartási jövedelemmel (több, mint 500 ezer Forint) bírók aránya a centrumban 12,5%, míg a külvárosban már csak a fele 6,7%-os. A magas jövedelemmel (300-400 ezer forint) bírók esetében is hasonló trend érvényesül. A városközpontban (28,1%), és az átmeneti övezetben vannak a legmagasabb arányban (30,8%), míg a külvárosban a magas jövedelműeknek csak 11%-a lakik. Az alacsony (200–250 ezer Ft) és a nagyon alacsony jövedelmű (100 és 150 ezer Ft közötti nettó havi jövedelmű) háztartások aránya a centrumban a legalacsonyabb, míg a külvárosban észrevehetően megnövekszik azon háztartások aránya, amelyek 100–250 ezer Ft havi nettó jövedelemből kénytelenek megélni.

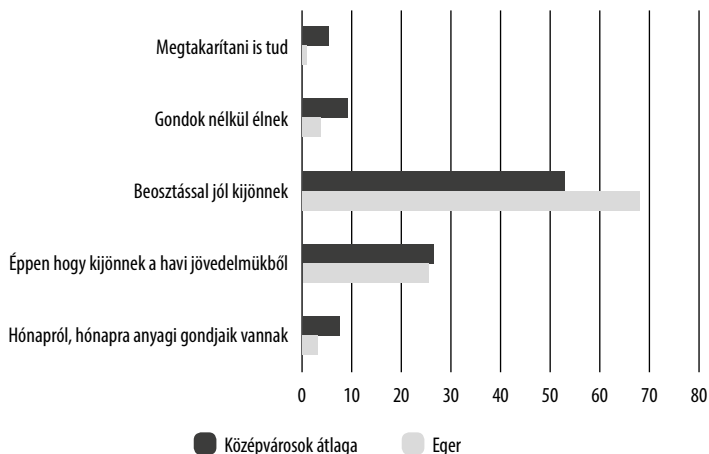
46. ábra: Az egri háztartások megoszlása városövezetek és jövedelmi szint szerint, 2019 (N=300)



*Forrás: EFOP kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés*

A lakosság anyagi helyzetének szubjektív megítélése Egerben a középvárosi minta átlagánál kedvezőbb, annak ellenére, hogy megtakarítani már csak kis arányuk képes. A lakosság többségének havi anyagi nehézségeik jellemzően nincsenek, „beosztással jól kijönnek” (47. ábra).

47. ábra: Az anyagi helyzet megítélése az egri válaszadók szerint



*Forrás: EFOP kérdőíves adatfelvétel alapján saját szerkesztés*

### *Gazdasági viszonyok*

Eger nem tekinthető jelentős ipari múlttal rendelkező városnak, annak ellenére, hogy gazdasági fejlődéséhez mindig is hozzájárult az ipar, bár megkésettég jellemezte a város ipari fejlődését. Különösképpen a feldolgozóipar és az élelmiszeripar (cukorgyár, malomgyár, dohánygyár) volt jelentős. Eger megkésett iparosodását magyarázza, hogy mindig is messze feküdt a fő kereskedelmi- és úthálózatoktól, közvetlen vasútkapcsolata sem volt a nagyobb központokkal. Történetileg ezért a 18. és 19. században kevésbé az ipar, sokkal inkább a mezőgazdaság (szőlészet-borászat és főként a közhivatalok adtak jelentősebb számú munkát a városban, így az Érsekség, az egyházi és az oktatási intézmények, valamint a közigazgatási intézmények. A két világháború között Eger dinamikus fejlődésnek indult (ekkor épül meg a város több jellegzetes épületegyüttese, a bíróság, a fürdő), ami annak is köszönhető, hogy nem érték nagy veszteségek a háború alatt. A második világháború már sokkal nagyobb veszteséget jelentett, mind emberi életben, mind pedig a város épületállományában. A második világháborút követő terfgazdaság évei alapjaiban vetették vissza a polgárosodás folyamatait, ennek fontos részét képezte, a korábbi független egyházak, iskolák államosítása is. A második világháború után csupán két nagy ipari

munkáltató maradt a városban, a Lakatosárugyár és a Dohánygyár. A város és térsége mezőgazdasági kollektivizálása során négy nagy termelőszövetkezetbe terelték a gazdákat. 1956 után bútorgyár, hajtóműgyár és könyvípari alkatrészek gyára létesült a városban.

1990 után Eger hasonlóan az ország többi különösképpen az észak-keleti egykori nehézipari régiók részéhez válságba került. Az egykori állami vállalatok leépülése, köztük soknak az eltűnése (dohánygyár, lakatosárugyár), majd lassú és nem mindig sikeres privatizációja, a megugró munkanélküliség jellemezték a várost. Ugyanakkor a válság Eger esetében nem volt olyan mély, mint az az észak-keleti országész nehézipari múlttal rendelkező térségeiben.

A viszonylagosan gyors kilábalás magyarázható Eger történelmi város múltjával, gazdag kulturális és építészeti örökségével, valamint szőlő- és borkultúrájával, ami vonzóvá tette a múltban és kilencven után is a fellendülő, nem csak hazai, hanem egyre inkább a nemzetközi turizmus számára.

Eger a turizmus mellett tudatosan törekedett és törekszik arra, hogy a város gazdasága „több lábon” álljon. Ennek egyik stratégiája volt, hogy külföldi cégeket vonzanak a városba. Eger 1997-ben létrehozta az Ipari Parkját.<sup>104</sup> Ma jelenleg 60 cégnek ad otthont, köztük olyan nagyvállalatok is működnek benne, mint a közel 500 főt foglalkoztató Aventics Kft., továbbá a 600 főt foglalkoztató Robert Bosch Kft. is.

Eger munkaerővonzása a nagyobb foglalkoztatók jelenlétnek köszönhetően jelentős, 2010-ben 29 település tartozott gazdasági vonzáskörzetébe, ahonnan összesen 7 103 fő járt be a városba munkát végezni. A Heves megyei települések mellett két borsodi község (Bükkzsérc, Cserépfalu) is a város foglalkoztatási vonzáskörzetébe tartozik (Eger MJV Gazdasági és Foglalkoztatási Stratégia, 2016, 2. old). A kérdőíves felmérés eredményei alapján, az egri megkérdezettek 95%-a helyben dolgozott, és csupán 4%-uk mondta azt, hogy más településre jár dolgozni.

Heves megye járásai között jelentős differenciáltság tapasztalható a gazdasági teljesítményük tekintetében, amihez erőteljesen hozzájárul a megyében működő legnagyobb árbevételt produkáló hazai és külföldi tulajdonban lévő vállalkozások területi koncentrációja is<sup>105</sup> (TOP 50, 2018, Heves megye gazdasága az elmúlt 11 évben). Ebben a viszonylatban Eger és az egri járás települései kedvezőbb helyzetben vannak. Eger megyeszékhely Heves megye elsőszámú legtöbb vállalkozást koncentráló gazdasági központja, a megye 50 TOP legnagyobb bevétellel bíró vállalatából, 23 db az egri, 9 db a gyöngyösi, és 11 db a hatvani kistérségben található, míg a

<sup>104</sup> *A városban működő Ipari Park területe 108,8 hektár. Ebből a hasznosítható terület nagysága 92,8 hektár. A 2015-ös adatok alapján ötven vállalkozás működik a parkban, mintegy 3 153 főt foglalkoztatva. A vállalkozások közül egy nagyvállalkozás (250 főnél több foglalkoztatott), öt középvállalkozás (50–249 fő), hét kisvállalkozás (10–49 fő) és 37 mikro-vállalkozás (maximum 9 fő).*

<sup>105</sup> [http://www.hkik.hu/sites/default/files/top50\\_heves\\_2018.pdf](http://www.hkik.hu/sites/default/files/top50_heves_2018.pdf)

fennmaradó 7 cég a megye többi járásában található. Eger legjelentősebb vállalkozásait és munkaadó cégeit a következő táblázat foglalja össze (25. táblázat).

25. táblázat: Eger és környéke legnagyobb árbevételeű vállalkozásai

Cég neve	Szektor	Nettó árbevétele 2017-ben (millió Ft)
1. Bosch Automotive Steering Kft.	autó- és gépjárműgyártás	n.a.
2. ZF Hungária Kft.	autó- és gépjárműgyártás (sebességváltók)	54 050
3. Aventics Hungary Kft.	alkatrészgyártás, –fejlesztés (pneumatika)	n.a.
4. Sanatmetál Kft.	orvosi műszergyártás	4,884

*Forrás: Saját szerkesztés*

Az alábbi táblázat Eger város adóbevételeit mutatja a különböző adónemek bontásában. Jól látható, hogy város legjelentősebb bevétele a helyi iparüzési adóból származik, ez közel a duplája az idegenforgalmi adóbevételeknek. Jelentősen nőttek a bevételek az ún. vagyoni típusú adókból (telekadó, építményadó, luxusadó). A város turisztikai vonzerejének növekedése megjelenik egyrészt az idegenforgalmi adóbevételek növekedésében (ami 2013 és 2018 között, ami 172%-os növekedést jelentett), másfelől pedig a vendégéjszakák számának emelkedésében (26. táblázat).

26. táblázat: Eger adóbevételeinek alakulása 2013 és 2018 között

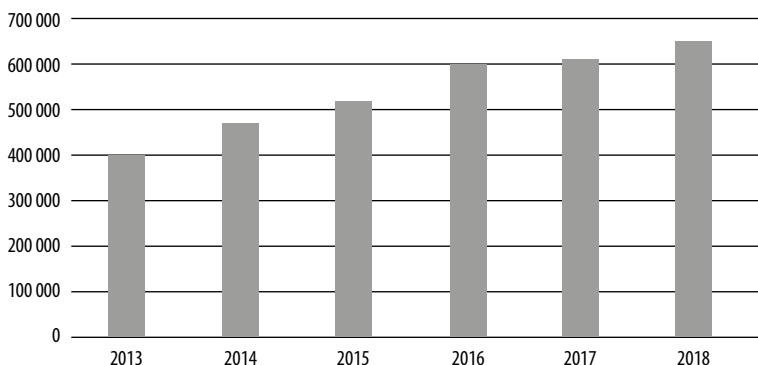
	2013 (millió Ft)	2014 (millió Ft)	2015 (millió Ft)	2016 (millió Ft)	2017 (millió Ft)	2018 (millió Ft)
Iparüzési adó	2 098,4	2 414,1	2 532,6	2 796,8	2 821,8	3 126,8
Vagyoni típusú adók	882,5	927,3	929,7	935,4	969,8	1 021,0
Idegenforgalmi adó	109,5	133,9	148,6	163,3	176,6	189,2
Helyben maradó adók összesen	3 090,5	3 475,4	3 611,0	3 895,6	3 968,3	4 337,1
Átengedett adók	151,2	154,1	168,0	153,4	155,0	164,3
Önk. megillető adók	3 241,7	3 629,5	3 779,0	4 049,1	4 123,4	4 501,5

*Forrás: Eger MJV adatközlés alapján*

Eger városa az utóbbi években kiemelten fontosnak tartotta, hogy még vonzóbbá tegye város és térségét az ipari beruházások számára. Ennek részeként, országos beruházás keretében a város ígéretet kapott, hogy egy gyorsforgalmi út megépülésével rácsatlakozhat a város az autópálya hálózatára. Az M25-ös nyomvonal (2020-ta tervezett) megépülésével a város elérhetősége sokat javul, egyszersmind a főváros időtávolsága is rövidül.



48. ábra: Vendégéjszakák száma Egerben 2013–2018 között



*Forrás: TEIR adatok alapján saját szerkesztés*

Eger gazdasági fejlődését a jövőben jelentősen befolyásolhatja a 2020 március elején kirobbant világjárvány következményeként elvont helyi adóbevételek hiánya.<sup>106</sup> Láthattuk, hogy Eger esetében a város egyik legnagyobb bevétele a helyi iparüzési adóból származik, ennek a nem kis összegnek a kiesése komoly kihívások elé állítja az önkormányzatot.

### *Helyi társadalmi problémák*

Eger korábban már részletesen bemutatott társadalmi-gazdasági helyzetéből adódó sajátosságok számos olyan helyi konfliktus eredőjévé is válnak, amelyek a lakosság különböző csoportjai (gazdasági szereplők, civilek, helyi döntéshozók) között feszülnek. A helyi társadalmi problémákat a megkérdezett elitszempontok és a lakosság véleménye szerint mutatjuk be.

Eger helyzetét, mind földrajzi, mind a hazai középvárosok között kivételesnek ítélték meg az interjúalanyok. Úgy látják, hogy a város földrajzi adottságai kedvezőek. Annak ellenére, hogy közvetlenül nincs autópálya kapcsolata a városnak (bár már épül az M25-ös, ami mintegy 20 perccel fogja lerövidíteni az Eger-Budapest távolságot), mégis Budapest 120 perc alatt elérhető autóbusszal, ami még a napi szintű ingázást is lehetővé teszi. A másik nagyváros, Miskolc alig egy órányira van. Egyes interjúalanyok szerint ez a távolság még bőven benne van a napi szintű munkába járási távolságban is: *„Úgy gondolom, hogy Egerben is minden adott, mint egy nagyobb városban. Illetve, ha valami nagyon hiányozna, akkor Budapest mégis csak egy 1,5 órás távolság. Nyugat-Európában ennyit munkavégzés céljából utaznak, ezért nem kell, feltétlenül elköltözne”*.

<sup>106</sup> [https://hvg.hu/gazdasag/20200407\\_Onkormanyzati\\_elvonasok\\_A\\_kormanyparti\\_polgarmesterek\\_szerint\\_ennyivel\\_tartoznak\\_a\\_kormanynak](https://hvg.hu/gazdasag/20200407_Onkormanyzati_elvonasok_A_kormanyparti_polgarmesterek_szerint_ennyivel_tartoznak_a_kormanynak)

A természetföldrajzi adottságai alapján pedig kivételes helyzetben van. Egyrészt a Bükk-hegység miatt, másfelől a termálvízbázis (Egerszalók, Demjén stb.) kitűnő turisztikai vonzerő. Ugyancsak kedvező a helyzete a város történelmi múltja, az építészeti öröksége okán is. Az egri vár és a ráépülő turizmus (főképpen Gárdonyi Géza Egri csillagok híres regénye miatt) szintén fontos adottsága a városnak. Az interjúalanyok egybehangzóan állították, hogy Eger „egy élhető város”. Ezalatt értették a relatíve kis és könnyedén megtehető távolságokat a városon belül, a szép lakókörnyezetet. Ezt támasztja alá egy városi turizmusfejlesztési irodában dolgozó interjúalany véleménye is: *„Én mélységesen elfogult vagyok a várossal kapcsolatban. Úgy gondolom, hogy Eger egy nagyon élhető város, tavaly egy megméretetésben ez nagyon szépen ki is derült. Tavaly Eger lett országosan a legélhetőbb város. „Nyilván vannak olyanok, akik úgy gondolják, hogy ez nem minden tekintetben igaz. De én meg úgy gondolom, hogy Eger a maga kategóriájában egy vonzó, varázslatos, gyönyörű város.”*

Egy másik interjúalany a pezsgő kulturális életet is Eger város élhetőségének fontos elemeként említette: *„Én 18 éves koromban költöztem Egerbe, ide jöttem a főiskolára Budapestről. És már akkor tudtam, hogy én itt szeretnék élni. Már akkor is azt éreztem, hogy Eger egyfajta szellemi központ, ami nyilván, az akkori főiskola, most egyetem köré csoportosult. Pezsgő kulturális élettel, ami nekem nagyon szimpatikus volt. Illetve a város léptéke szintén nagyon jó volt. Nem túl nagy és nem nagyon kicsi. Ha ezt a hétköznapokra bontom, akkor azért időről-időre össze lehet futni ugyanazokkal az emberekkel az utcán, viszont nem egy kis porfészek, ahol nem történik semmi.”* Fontos megemlíteni a történelmi borvidék jellegét is, amit az interjúalanyok rendre meg is említettek: *„A turisztikai vonzerő Eger esetében sajátos helyzetet ad a városnak, a történelmi múlt, a török hódoltság, a vár, na és persze a bor, borászat.”*

Vannak olyan vélemények is, hogy a város földrajzi adottságai a sok előny mellett korlátozzák is a fejlődését, különös tekintettel az új ipar (gazdaságfejlesztési) területek kijelölése kapcsán: *„A közúti közlekedés egyre nagyobb mértékben befolyásolja a befektetések alakulását, alapvetően kulcskérdés a közvetlen autópálya kapcsolat. Jövőre át is adjuk. A város geodéziai adottságok miatt korlátoz, különösképpen a munkahelyteremtő beruházások elhelyeződésének szűk miatt. Mert ugye a völgy közepe a műemlék belváros, és így a két végén, az északon és a délen lehet gazdasági fejlesztésű tevékenységet végezni. Nagy csarnokokat szeretnének, ezért a gazdasági fejlesztések csak délen, az ipari parkban képzelhetőek el, ott viszont már egyre fogynak a szabad területek.”*

Az egriek identitásának fontos részét képezi a városuk történelmi múltja, helyi kultúrája, amire büszkék, és ez tükröződik is a helyi lakosság városukról alkotott „képében”. A város logója, amin az egri vár látható, valamint az alatta olvasható szlogenje („Eger, a Te történeted”), szintén ezt a képet erősíti. Eredményeink szerint, az egriek 24,4%-a választotta a „történelmi város” jelzőt, ami a legmagasabb aránynak számít a vizsgált négy város

között. Ugyancsak kiemelkedően magas arányban (21,7%) választották az egriek a „turizmus városa” jelzõt, ez az arány minta átlagának (12,8%) majdnem duplája.

Bár az interjúk során a város élhetõsége több szempontból is elõke-  
rült, említve ezalatt a város léptékét, kellemes lakókörnyezeti adottságait. A kérdõíves felmérésben a város élhetõségét kevésbé tartották fontos jel-  
lemzõnek, a megkérdezett lakosok 11,9%-a választotta ezt, míg Békéscsa-  
bán 26,4% mondta azt a városáról, hogy „élhetõ”.

A „zsúfoltság” (2%) és a „hanyaglás” (0,3%) az egriek szerint alig jel-  
lemzi a városukat, míg Sopronban a zsúfoltságot az egyik legmagasabb  
arányban (17,6%) említették meg. Nem tartják a város fontos jellemzõjé-  
nek a megkérdezettek sem a „zöld város”, sem pedig az „intelligens város”  
jellemzõket (27. táblázat). Az egri lakosság által említett jelzõk összhang-  
ban vannak a városfejlesztési dokumentumokban is használt szlogenekkel,  
„Eger a minõség városa”, „Eger a Te történeted”.

27. táblázat: A város megítélése a megadott jellemzõk alapján

	Sopron	Kaposvár	Eger	Békéscsaba	Teljes minta
„Biztonságos város”	10,3	24,2	19,2	26,1	19,9
„Élhetõ város”	11,4	25,9	11,9	26,4	18,8
„Hanyagló város”	3,3	0,9	0,3	6,4	2,7
„Intelligens város”	4,0	6,8	2,4	5,1	4,6
„Kultúra városa”	10,5	9,5	14,1	5,0	9,8
„Történelmi város”	18,0	4,3	24,4	6,1	13,3
„Turizmus városa”	15,0	13,1	21,7	0,9	12,8
„Üdülõváros”	2,7	0,4	2,6	0,5	1,6
„Zöld város”	5,1	12,4	0,9	17,8	9,0
„Zsúfoltság város”	17,6	1,7	2,0	1,4	5,7
„Problémás város”	2,1	1,0	0,4	4,3	1,9

*Forrás: EFOP kérdõíves felmérés alapján saját szerkesztés, 2019*

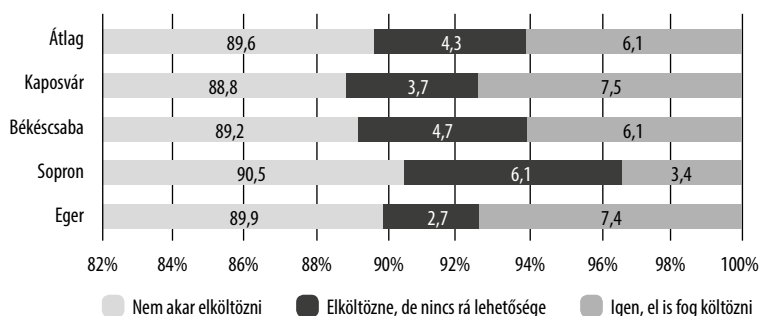
Eger a megkérdezettek szerint nemcsak infrastrukturálisan, hanem a helyi  
gazdaság szempontjából is erõsödött. Az utóbbi 20 évben a városban több  
olyan nagyvállalat, nemzetközi vállalkozás is megtelepedett, ami remény-  
kedésre ad okot. Ilyen az egykori traktorgyárból átalakult CETEF, amely  
személyautókba készít sebességváltókat. A Bosch is egy üzemet telepített  
ide, ezen kívül pedig a magyar tulajdonban lévõ az orvosi implantátumok-  
kat gyártó Sanat Metál is jelentõs városi cégnek számít.

Az emberek nemcsak a vállalatokat, vállalkozásokat említik,  
hanem az Egerben meglévõ tudástõkét is: „Mert az a szellemi erõ, ami itt  
felhalmozódik az jelentõs, azért itt nemcsak gyártósorok vannak, hanem ko-  
moly innováció is. Fejlesztések, mérnökgárda van. Olyan cégek is vannak itt,

amelyek összetett munkát és nagyobb hozzáadott értéket képviselnek. Azt azért lehet tudni, hogyha egy német cég idetelepül, egy komoly beruházással, akkor ők nem fognak csak úgy odébb állni.”

A város kellemes lakókörnyezete is hozzájárulhat ahhoz, hogy a megkérdezettek több, mint háromnegyede 89%-a nem akar elköltözni a városból. De a minta átlagát (6,1%) meghaladó arányban (7,4%) említették, hogy a közeljövőben el fognak költözni. Sopron esetében a minta átlagánál feleannyian akarnak elköltözni, arányuk ebben a városban számottevően alacsonyabb (3,4%) volt a többi vizsgált városhoz képest is (49. ábra).

49. ábra: Költözési szándék a négy vizsgált középvárosban, 2019 (%)



*Forrás: Kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés, 2019*

A költözési szándékokban tapasztalt eltérések a vizsgált városok között egyértelműen összefüggenek a gazdasági helyzetükkel. A nyugati határszélen fekvő Sopron ma az ország legvonzóbb térségének számít, míg az északkeleti, déli országrészek abszolút kibocsátókká váltak. Eger helyzete bár jobb, mint a tágabb térségében élőké, ez mégsem elég a népesség helyben tartásához. Annak ellenére is, hogy az utóbbi 10-15 évben látványos beruházások történtek a városban, különösképpen a belvárosban. Ahogy az egyik interjúalany fogalmazta: „a kétezres évek végétől megint egy dinamikus időszak következett a város fejlődésében, nyilván összefüggésben az európai uniós pályázatokkal is. Akkor azért egy komolyabb lendület jött. Egerben most egy nagyon dinamikus fejlődés van (infrastruktúra fejlesztésre igaz elsősorban).” A város közterei és középületei megújultak, köszönhetően a funkcióbővítő városrehabilitációs beavatkozásoknak. Ezek azonban elsősorban infrastrukturális beruházásokat jelentettek, jelentenek. Megépült a bicikliút, amit a helyiek sokszor viccesen „Vizibicikli útnak” hívnak, mert a patak melletti sávban sokszor elöntötte a víz. Jelenleg is felújítás alatt áll a Bazilika és Lyceum előtti tér. Új kőburkolatot, padokat kapnak ezek a terek. Az Érseki Palota teljes homlokzat felújítása már befejeződött. Ennek a belváros megújító rehabilitációnak az egyik, az egriek szemében legfontosabb eleme volt a Dobó tér felújítása. Ez a folyamat azonban nem volt konfliktusmentes. Hatalmas vitákat generált a helyiek körében a tér felújítása. A helyiek közül

sokan elleneztek a híres „Lovas szobor” áthelyezését. Ennek ellenére az egriek átlagon felül elégedettek a települési környezet minőségével, közte a lakóhelyük állapotával, a felújítások mértékével (27. táblázat).

27. táblázat: Lakossági elégedettség a települési adottságokkal (átlag), 2019 (1=nagyon elégedetlen; 5=nagyon elégedett)

	Sopron	Kaposvár	Eger	Békéscsaba	Átlag
lakóhely állapota, felújítások	4,1	4,2	4,1	3,5	3,9
munkalehetőségek	3,9	3,6	4,3	2,8	3,7
település, levegő tisztasága	4,1	4,0	4,2	3,7	4,0
oktatási intézmények	4,3	4,3	4,3	3,4	4,1
egészségügyi intézmények	3,3	3,4	3,9	2,8	3,4
szociális ellátórendszer	3,5	3,9	4,0	2,9	3,6
kultúra, szórakozás, sport	4,1	4,5	4,2	3,3	4,0
természeti, táji környezet állapota	4,3	4,4	4,2	3,6	4,1
lakosság összetétele	3,3	4,0	4,2	3,5	3,8
helyközi közlekedés	3,4	4,1	3,6	3,1	3,6
parkolási lehetőségek	2,2	3,4	3,4	2,7	2,9

*Forrás: EFOP adatai alapján saját szerkesztés*

Ez az elégedettség már kevésbé igaz a város közlekedési infrastruktúrájának fejlesztésére. Az interjúalanyok egybehangzó véleménye szerint Egerben drasztikusan megnövekedett a személygépkocsik száma, a város közlekedési problémái súlyosbodtak. A városi dugók mindennaposá váltak. Parkolóhely pedig kevés van. Ezért is épült meg az ITS-ben is tervbe vett piac melletti parkolóház, amely ugyan nem oldotta meg a városi parkolás problémáját, de kissé enyhítette.

A helyi szakemberek véleménye szerint Egerben mélygarázsokat építeni nehéz és költséges, mivel a fürdő környékén értékes termálvízbázis van, amit veszélyeztetne. A turizmus miatti forgalomnövekedés miatt, új parkolóházak építésére volna szükség, de lehetőség szerint a város szélén. Ezt azonban a város elvetette, mert a Fenntartható Mobilitás Stratégiában épphogy a személy gépkocsiforgalom csökkentése a cél, és nem arra ösztönöznöni az egrieket, hogy még több autóval járjanak. A belvárosban a parkolás különösen nehézkes, erre lett volna jó megoldás a Dobó tér felújítása keretén belül egy mélygarázs a tér alatt, de ennek megépítése a talajviszonyok miatt nem volt lehetséges.

Igen népszerű a Park and Drive megoldás, de a P+R rendszerek kiépítését a völgyi elhelyezkedés teszi nehezzé. Jelenleg létezik egy, a város peremén, de ahogy a szakember fogalmazott: „*ehhez még idő kell, hogy az emberek megszokják*”. A megkérdezett egriek véleménye is az, hogy a város

közlekedési problémáinak megoldása kiemelt fontossággal bír, ez kapta a legnagyobb pontszámot a problémák fontosságának megítélésében. Csak a közlekedést követik a lakhatási problémák.

Eger város gazdasága szempontjából a turizmus kiemelt jelentőséggel bír, hiszen, ahogy láttuk korábban, a város gazdasági bevételeinek jelentős része származik az idegenforgalmi adóbevételekből, másfelől viszont számos probléma forrása. A megkérdezett helyi szakemberek szerint az utóbbi években, kiemelten 2013 óta jelentősen megnövekedett az Egerbe látogatók száma. Ugyanakkor a város sok esetben nem képes fogadni nagyobb rendezvényeket, mert a városban nincs megfelelő mennyiségű és minőségű szálláshely. Ahogy fogalmaztak: „Szükség lenne új szállodafejlesztésekre. Lehet, hogy a meglévő szállodák ezt nem így gondolják. Mi ezt már évek óta mondjuk is, hogyha épülnének új, nagy szállodák, akkor a turizmus szintet léphetne Egerben.”

50. ábra: Mennyire fontos Eger város fejlődése szempontjából?  
N=300 (1=egyáltalán nem fontos; 5=nagyon fontos)



*Forrás: EFOP kérdőíves felmérés adatai alapján*

A megkérdezettek problémáinak látják azt is, hogy a városnak nincs egyértelmű állásfoglalásra arról, hogy a minőségi vagy a mennyiségi turizmust szeretné fejleszteni. Jóllehet a helyi gasztronómiai vállalkozók szerint a város a mennyiségi turizmust preferálja, és ezt nehezményezik, mivel ez meglátszik a városi programkínálatban is. Az is kiderült, hogy a városban a szálláshelyek befogadó kapacitása nem is lenne képes a tömeges turizmus befogadására. Jelenleg néhány nagyobb szálloda mellett inkább a magán szálláshelyek azok, amelyek jelentős részben képesek felszívni a látogatókat. Ezek számában számottevő növekedés történt: „a magán szálláshelyek száma, ami mondhatni megötszöröződött a 2013-időszakhoz képest. Ez azt jelenti, hogy a város lakói saját ingatlanjaikat azért fejlesztik, vesznek, vásárolnak ingatlanokat, hogy a

turizmusba investáljanak. 2013 előtt alig 100 körül volt a magán szálláshelyek száma, most 600 felett van a számuk. Nagyon igényesek. Mondjuk, a nemzetközi turizmus a nagyobb szállodákra koncentrál, de a hazai turizmusban fontos szerepük van.”

Az interjúbeszélgetések során többször is előkerült Eger, mint „bezárkózó, konzervatív kisváros”, ahol nagyon nehéz és hosszadalmas a polgárokkal elfogadtatni az új fejlesztéseket, innovatívabb gondolatokat. Legjobb példája ennek a Dobó tér felújítása volt, amelyet minden interjúalany megemlített. Hatalmas ellenállást váltott ki az egriekből a Fő tér felújítása, hiába egy egri építészektől álló iroda tervezte, mégsem helyeselték az egriek. Erre a helyzetre az egyik interjúalany a következőképpen reagált: „Sokan próbálták úgy feltüntetni, hogy ez egy megosztó beruházás volt. Én erre azt szoktam mondani, hogy van egy régi kép, amikor mamikák ültek a poros Dobó téren batyukkal, és a kérdés az, hogy miért nem azt a teret őriztük meg, akkor azt mondom, hogy a városnak szüksége volt egy funkciójában is megújuló térre, a szökőkúttal, mindennel, a kapcsolódó részeivel.”

Egy másik interjúalany szintén nehézkesnek tartja az egriek viszonyulását az új beruházásokhoz, fejlesztésekhez: „Azt hittük, hogy mindenki örül, de a közvélemény azt mondta, hogy miért változtattuk meg a régit, az úgy volt jó, ahogy volt. Talán kevésbé megalapozottan mondták még: hogy a tér elvesztette a szakralitását is. Szerintem nem tudták megfogalmazni mire gondolnak. A Dobó tér soha nem volt szakrális tér.” Pedig a város, „mondhatni” innovatív módon, még a közösségi tervezés eszközével is élt, igaz csak az elkészült terveket tették közzé. Ezzel kapcsolatban az egyik városi tervező, elég szkeptikus volt, és mondhatni csalódásként élte meg a közösségi tervezésre tett kísérletet:

„Közösségi tervezésre volt példa, de megmondom őszintén, hogy nem volt túl sikeres. A lakosság bevonható nagy nehezen, de nagyon nincs ennek itt hagyománya. Próbáltuk ezeket a közösségi tervezési módszereket, kétségtelen, hogy nem a gondolat megfogalmazásakor, hanem a már elkészült terek (Dobó tér, Gárdonyi tér) térhasznosításával kapcsolatban. Mutattuk a kisebb tereknek a karaktereit, bevontuk a vendéglátókat, az egyetemnek a művészeti tanszékét, kereskedőket, voltak kiállítások, performanszok....(..) Hasonló társadalmi ellenállásba ütköztek a tervezők a bicikliút fejlesztés kapcsán is: Az új bicikliút építése kapcsán sokkal jobban az eredmények. Eleinte ott is „ágáltak” hogy minek ezt behozni a városba, de most már jönnek vissza az elismerőbb hangok is. Köszönhetően az új vonalvezetésű és a város szövetébe sokkal inkább belevont bicikliút, egyrészt sokkal biztonságosabb, másrészt sokkal szebb részen halad át. Ennek köszönhetően a felmérések szerint ma 50%-kal többen használnak biciklit, mint előtte.

Az interjúalanyok mindegyike egyetért abban, hogy a város népességmegtartó ereje csökkent az utóbbi évtizedben. Ennek okát azonban nem egyformán látják. Amellett, hogy a interjúalanyok egybehangzó véleménye

alaján Eger városát egy kimondottan „élhető városnak” tartják, egyetértnek abban, hogy a fiatalok számára sok esetben nem kínál a város megfelelő környezetet. Az első és legfontosabb probléma, hogy helyben nagyon kevés a diplomások számára megfelelő munkahely. Sőt, a tehetséges, ambiciózus fiatalok már az egyetemet sem Egerben végzik el, hanem inkább Pestre vagy nagyobb városok egyetemére mennek tovább: *„az általános probléma, hogy az ideérkező és jó eredményt elért középiskolai tanulók jelentős hányada megy Budapestre vagy nagyobb városokba egyetemre és nem jönnek vissza.”*

Bár Eger egy iskolaváros, egyházi központ, sőt amióta a főiskola elnyerte az egyetemi rangot, egyetemváros, mégis nehezen tartja meg a képzett, diplomás fiatalokat. Ennek a problémának a megoldása nagyon sokrétű, mindenekelőtt a megfelelő szintű munkalehetőségek kellenének, ez derült ki az interjúkból: *„Nyilván a munkalehetőségek, leginkább én a műszaki állásokat vizsgáltam, ebben a főiskolán műszaki képzés az informatikán kívül nem volt, kevés az olyan vállalkozás és vállalat, aki fiatal mérnököknek a többlet lehetőséket biztosítana. Amikor volt egy szerencsésebb időszak, a 80-as évek eleje és a 70-es évek végén (ez is csak az építőipart jelenti, amit mondok). Mert létezett egy tanácsi építőipari vállalat, ami mérnököket csábított ide. Az akkor talán kicsit könnyebben ment, és akkor egy jelentős értelmiségi réteg érkezett a városba. Ez az építőiparhoz kapcsolódó értelmiségi réteg maradt meg Egerben, most arra lehet számítani, hogy azok a nagyvállalatok, amik megjelentek itt a CETEF legnagyobb beszállító, a SANAT metál, ami orvosi implantátumokkal foglalkozik. De itt van az Emerson, egy pneumatikai gépek világszínvonalú a világban, a repülőgépgyártó svájci gyára airbusnak szállít be. Azt lehet remélni, hogy ezek a magas színvonalú termékeket előállító cégek képesek lesznek bevonni és megtartani egy értelmiségi réteget.”* Sokan úgy oldják meg a problémát, hogy akár napi szinten is ingáznak leginkább Budapestre, de a közeli Miskolcra is.

Egy elkeseredettebb interjúalany úgy fogalmazott, hogy: *„Aki itt becsületes szakmát szerez, az innen elhúz... Nagy szüksége lenne arra, hogy a bérezésben javulás történjen, illetve legyenek olyan béren kívüli juttatások, ami vonzóvá teszi, hogy itt maradjanak.”* Nagyon sokan nagyon szeretik a várost, még azt is bevállalják, hogy ingáznak például Pestre vagy Miskolcra. *„Nézd meg reggel a bazilika mellől mennyien indulnak fel Pestre Oszkárral dolgozni. És jön vissza 4-5 után, mert annyira szereti a várost, mert itt szeretne élni, viszont nem tud megélni abból a fizetésből, amit itt keres.”*

Az, hogy a diplomás fiatalok és szakképzett munkaerő elmennek az persze nem egi sajátosság, hanem országos trend, ami az alacsony bérekkel van összefüggésben, és azzal is, hogy „kinyílt a világ” a fiatalok előtt. A probléma inkább az, hogy azok a fiatalok, akik elmennek, már nem jönnek vissza Egerbe. *„Olyan szintig érthető, hogy annak idején is volt, hogy fogom a batyumot és elmegyek szerencsét próbálni a hamuba sült pogácsámmal. De aztán én ezt a hamuba sült pogácsát visszahoztam, amikor megtanultam*



*a mesteremberektől a tudományt, hazajöttem, úgyhogy a legnagyobb probléma Egerben az elöregedés, és igazából nem látom annak a városnak a megtartó erejét, hogy itt maradjanak a fiatalok.”*

Van olyan megkérdéztett, aki ezt a jelenséget nem tartja problémának, szerinte ez természetes velejárója a globális világnak. Nem gondolja, hogy Eger ne kínálna egy fiatalnak vagy családos embernek minden olyat, ami szükséges a teljes élethez, mindezt a nagyvárosok zavaró velejárói nélkül. Ahogy fogalmazott: *„Tehát van egy olyan dolog, hogy a mai fiatalok egyre inkább kezdenek „világpolgárokká válni”. Egyébként, őszintén nem értem. Úgy gondolom, hogy Egerben is minden adott, mint egy nagyobb városban. Illetve, ha valami nagyon hiányozna, akkor Budapest mégis csak egy 1,5 órás távolság. Nyugat-Európában ennyit munkavégzés céljából utaznak, ezért nem kell feltétlenül elköltöznie.”*

Máshogy látja egy helyi vállalkozó a problémát. Szerinte bár nélkülözhetetlenek a multinacionális vállalkozások, nagyvállalatok városi jelenléte, Egernek mégsem sikerült ezzel elérnie a célját. A város minőségi fejlődését annak ellenére sem sikerült Ő a problémát egy hosszú távú városfejlesztési stratégia hiányában látta. *„Mindent fejlesztgettünk, mindenben jók akartunk lenni, de Eger végül egy fókuszvesztett várossá vált.”* A másik probléma, hogy ezeknek a vállalkozásoknak a városba telepítése ellehetetlenítette a borász szakmát. *„Az ipari fejlesztésekkel is ez volt, csak élmunkát preferáló munkahelyek létesültek. A nagyobb multinacionális cégek megjelenésével a családi vállalkozásoknak nagyon nehéz lett megtartani a munkaerejüket. Hiszen ezek a nagy cégek jobban fizettek. A bonászatnak nem tett jót ez a típusú iparfejlesztés. Szóval ez a helyi gazdaságfejlesztés is mutatja, hogy ez egyfajta döntés, vagy éppen nem döntés következménye.”*

### *A helyi társadalmi megoldási törekvések: a kezelés innovatív eszközei*

Eger városfejlesztési törekvéseit, a városvezetés fejlesztéspolitikáját a város integrált városfejlesztési stratégiája <sup>107</sup> tartalmazza. Egyrészt a stratégia Egert a „csapágyváros térség” részének tekinti, vagyis egy olyan városra tekint, amely alig egy bő óra alatt elérhető Budapestről, így a fővárossal szoros funkcionális kapcsolatok fűzik össze. Egert, egyszermind a „minőség városaként” is említi, ahol magas szintű és minőségű életkörülmények, szolgáltatások, lakhatás van, ehhez kíván a helyi fejlesztéspolitika hozzájárulni. A fejlesztéspolitikai dokumentumok helyzetfeltáró részei azt is kiemelik, hogy a városban komoly probléma az elvándorlás, amelyet a fiatalok lakhatási problémáinak megoldásával kéne kezelni. A városban számos barnamezős övezet található, amely ma még alulhasznosított

<sup>107</sup> <http://www.egrinapok.hu/wp-content/uploads/2013/12/IVS.pdf>

(pl. régi laktanyák), ezekből lehetne kialakítani olcsó lakbérű szociális lakásokat, kimondottan fiatal családok részére. Erre ugyan van néhány szórványos példa az ún. Fecskelakások<sup>108</sup> esetében, de ez nem képes megoldani a tömeges igények problémáját. Ugyancsak a fiatalok helyben tartását célozná a helyi munkalehetőségek bővülése, különösképpen a magasabb tudást igénylő munkahelyeket illetően. *„Értelmiségi fiatalok számára nem nagyon vannak munkahelyek. Ipari munkahelyek fel tudnának szippantani egy csomó fiatal, mert az autópárbra a beszállító gyárak itt vannak (Cetef, Aventix, Bosch), ezek vannak és jönnek, de ez főleg szakmunkás és szakmérnök igény lenne, ami pedig nem elég.”*

A város gazdasági fejlődésének hosszú távú biztosítása szükségessé teszi, hogy integrálják a helyi kis- és középvállalkozásokat is a térségi gazdaságba és segítsék őket, hogy beszállítói lehessenek a helyi nagyvállalatoknak, külföldi cégeknek. Ezzel együtt kiemelt cél a helyi agrárvállalkozók, elsősorban a borászok közötti együttműködés elősegítése, aminek szükségességét az interjúalanyok is megerősítettek. *„Probléma például, hogy nincs a város felé egy egységes képviselete a helyi borturizmusnak. A borturizmusban érdekelt szereplők egyenként keresik fel az önkormányzatot egy-egy borhoz köthető fesztivál vagy turisztikai program kapcsán. Erre jó példa a Bikavér Fesztivál, de sorolhatnám a többi névvel illetett borfesztiválokat, amelyek mind mind egy-egy szervezethez, egyesülethez köthetők. Ahelyett, hogy összeállnának. Ez azt is eredményezi, hogy a város nem tudja, hogy kibe fordulhatna borturizmus ügyben”.*

Fontos cél volna a helyi kulturális élet fejlesztése, sokszínűbbé tétele. *„Nagyon sok olyan hang van, aki mondogatja, hogy Egert sokkal élénkebbé kéne tenni, sokkal több olyan hely kellene, ahol spontán kultúrafogyasztás lehetne...Több olyan alkalom és hely kellene, vagy legyen egy jó jazz kocsmá, legyen egy jó rock kocsmá”*

Az alábbi táblázatban összefoglalásra kerülnek a szakpolitikai stratégia-  
ákban megfogalmazott problémák, az azokra adott megoldási javaslatok, valamint az interjúvélemények összegzése. A 29-es táblázat jól mutatja, hogy a stratégiai dokumentumok és a helyi véleményformálók is hasonlóképpen fogalmazzák meg a város fejlesztését, fejlődését meghatározó problémás területeket, a megoldási javaslatok és eszközök hatékonyságában viszont már különböznek a vélemények.

108 [https://eger.hu/public/uploads/79-2012lakasberbeadegys\\_51c17883d5bfd.pdf](https://eger.hu/public/uploads/79-2012lakasberbeadegys_51c17883d5bfd.pdf)

29. táblázat: Eger főbb fejlesztési területei, megoldási javaslatok az interjúk alapján

Fejlesztendő területek	Megoldási javaslatok	Kritikai meglátások
1. Népeség megtartása	Helyi munkalehetőségek bővítése a képzetesebb munkaerő megtartása	Kevés a diplomások, magasabban képzettek számára a helyben elérhető munkahely, elsősorban ipari betanított munkakörökre van igény.
2. Lakhatási szegénység	Megfizethető lakhatás biztosítása (szociális vagy piaci bérlakásfejlesztés)	Az új lakások elsősorban ingatlan befektetők által épülnek meg és sok esetben spekulációs célokkal nagyon megemelkedtek a lakásárak, lakásbérek, komoly probléma a fiatalok első önálló lakáshoz jutása, a Fecskeház program csak részben tudja kezelni a problémát.
3. Helyi szolgáltatások színvonala	Mennyiség helyett a minőségi kultúra támogatása	A városban a szolgáltatások színvonala alacsony, kevés a minőségi étterem, bolt stb. ez azt eredményezi, hogy a városban dolgozó élő tehetősebb réteg nem Egerben fogyaszt, nem Egerben költi el a jövedelmét.
4. Közlekedési problémák (parkolás)	Parkolóház építése (ez meg is épült a Piac mellett, de kapacitásában nem képes megoldani a parkolás gondját) biciklis közlekedés promótálása	Túlzsúfolt a belváros, nincsenek parkolóhelyek, a turizmus megterheli a város forgalmát. A városi bicikliút kiépítése csak részben oldja meg a problémát.
5. Helyi társadalmi konfliktusok (turisták-helyi lakosság) feloldása	Zónák kialakítása a belvárosban	A turizmus és turisták érdekei fontosabbak, mint a helyi lakosoké.
6. Civilek bevonása a döntéshozatalba	Civil Kerekasztal működtetése	A Civil Kerekasztal csak látszat, a civileket nem vonják be a valódi döntéshozatalba.

*Forrás: Saját szerkesztés*

## Összegzés

Eger helyzete a magyar középvárosok között sajátos, amely elsősorban történelmi múltjából, kulturális örökségéből, természetföldrajzi adottságaiból származik. Eger város és térsége kiemelt turisztikai célpont, mind a hazai, mind pedig a nemzetközi turizmus körében. A kutatásból kiderült, bár adottságai kiemelkedőek, Eger is küzd a középvárosokat kiemelten érintő problémákkal. A kutatás eredményei alapján ezek a középvárosi problémák, Eger esetében öt területen jelentkeznek a legszignifikánsabban.

Egerben, ahogy a többi középvárosban is, az országosnál is kedvezőtlenebbek a demográfiai trendek. A város lakónépessége az elmúlt bő másfél évtizedben folyamatosan csökkent és öregedett, ami két folyamatra

vezethető vissza. Egyrészt az országos folyamatokkal összhangban, Egerben is nagyon alacsony a születések száma. Másodsorban, az utóbbi évtizedben fokozódott az elvándorlás, ami főképpen a fiatal, aktív korú népességet érinti. A városvezetők egy része ezt természetes folyamatnak tartja, a globalizáció egyik velejárójának, ugyanakkor a város munkaerő-piaci helyzetét jelentősen rontja a fiatal képzett rétegek hiánya, ezért a fiatal, képzett munkaerő városban tartása kiemelt stratégiai céllá vált.

Az európai és a magyar trendek is azt mutatják, hogy míg a kisebb települések, városok népessége csökken, addig a metropolisztárségeké folyamatosan növekszik. Nagyon erőteljes a népesség és a gazdaság nagyvárosi térségi koncentrációja, aminek egyik vesztesei a közepes és annál kisebb városok. Egerben is tapasztalható, hogy miközben az ország egyik legélhetőbb lakókörnyezetű városává választották, és az itt élők válaszaiból is az derült ki, hogy Eger egy „élhető város”. Ez a kedvező minősítés már nem köszön vissza a vándorlási adatokból.

Egerben bár gazdasági fejlődése jelentős részben a turizmusból származik, számottevő nagyobb ipari vállalkozás is megtalálható, közte újonnan ide jöttek is. Ezek a vállalkozások azonban nem voltak képesek megoldani a képzettebb munkavállalók tömeges elvándorlását, mert nem is igényeltek annyi diplomás, magasan képzett szakembert, sokkal inkább szükségük volt a betanított, illetve szakmunkára. Sőt, a helyi szőlészet-borásztatól szívta el a munkaerőt, nehéz helyzetbe hozva ezzel a tradicionális szőlészeti borászatot.

A középvárosok rendkívül fontos szereplői a településhálózatnak, hiszen segítenek a vidéki térségek elnéptelenedésének megakadályozásában, segítenek a gazdaság és a társadalom kiegyensúlyozott területi elhelyezkedésében. Ehhez azonban hosszú távú városfejlesztési stratégiára van szükség, amely megfelelő arányban ötvözi a helyi lakosság, a helyi gazdaság, és a döntéshozók érdekeit.

Eger esetében a kutatás eredményei rávilágítottak, hogy számos érdek-konfliktussal terhelt a helyi fejlesztéspolitikai. A különböző érdekcsoportok, így a lakosság, a turizmusban érdekelt vállalkozások, a civilek vagy éppen a borászok törekvései sok esetben nincsenek összehangolva. Kiderült, hogy bár a döntéshozók célkitűzései a város fejlődését szolgálják, ezek sok esetben „felülről jövő” kezdeményezések, és sokszor elmarad az érintettekkel való egyeztetés. Így a fejlesztések sokszor lakossági elégedetlenségekhez vezetnek (lásd Egerben a turisztikai fesztiválok és a lakossági konfliktusok példáját). Ezek olyan feszültségeket eredményeznek, amelyek tovább rontják a városban a kommunikációt az egyes csoportok között.

A hazai középvárosok, így Eger problémája is a polgári, értelmiségi rétegek viszonylagosan alacsony aránya. Eger különösen büszke polgári hagyományaira, a bor- és szőlő kultúrából, a borászatból élő tradicionális polgári

rétégére, amely helyi társadalmi csoport viszont számos belső konfliktussal terhelt, éppen ezért érdekeik közös megfogalmazása is sokszor nehézkes.

A kutatásból kiderült, hogy Eger egyfajta „szigetet” képez a megyében és a térségében is. Rendkívül nagyok a fejlettségbeli egyenlőtlenségek, és bár a vidéki középvárosok egyik fontos funkciója volna a térségük kiegyensúlyozott területi fejlődésének a biztosítása is, ezt Eger nem képes vállalni. Erőforrásai épp csak arra elengedők, hogy a várost „szinten tartsa”.

Összességében kijelenthető, hogy Eger a hazai középvárosok között relatíve jó helyzetben van. Annak ellenére, hogy itt is jellemzőek a középvárosok sajátos demográfiai problémái, miközben a város gazdasága az utóbbi években fejlődött, sikeresen integrálódott a globális gazdaságba. A város fejlődésének legfontosabb jövőbeni kihívása lesz a kedvezőtlen demográfiai folyamatok megállítása, és a különböző lakossági csoportérdekek sokkal hatékonyabb összehangolása és bevonásuk Eger fejlesztését érintő döntéshozatalba.

## Városfejlesztés Békéscsabán (elmaradottság, érdekérvényesítés, mentalitás)

### Bevezetés

Az alábbi tanulmányban arra teszünk kísérletet, hogy Békéscsaba mindenkori, de elsősorban jelenlegi városfejlődésével és városfejlesztésével kapcsolatos diskurzusokat elemezzük. A városfejlesztés területe azonban politikával átitatott területnek számít, ezért kihívást jelent, hogy a politikai erővonalaknak megfelelően polarizált narratívák közül valamilyen koherens, vagy legalábbis a közbeszéd szempontjából mélyebb rétegeket fejtünk fel.

Békéscsaba népességét tekintve a megyei jogú városok sorában a 17., a hazai középvárosi mezőnyben pedig 8. tehát az első tíz város között van, a gazdasági válság óta elszenvedett, mintegy 10%-os lakónépességcsökkenés ellenére. „Határa”, településterülete meglehetősen nagy, ugyanakkor ez alföldi városi összehasonlításban nem mondható kiemelkedőnek. Helyzetét tekintve beszédes, hogy a megyei jogú városok sorában a legközelebbi autópálya-csomópont a legmesszebb Békéscsabától található. Ezzel is összefüggésben van, hogy Békéscsaba és Békés megye bizonyos megközelítésben az Alföldön belül is elmaradott és periférikus régióknak számít. Ez azonban történelmi örökség, természetes központját, Aradot a trianoni határváltozásokkal elvesztette, Szeged és Debrecen között egy sajátos többközpontú településegységet legnagyobb tagjaként sem volt esélye hasonló szintre emelkedni, még úgy sem, hogy a szocializmus második felében végre felismerték, és célul tűzték ki az elmaradottság behozását (Köteles, 1999). Ezt a „lemaradottságot” vagy „kimaradottságot” most úgy tűnik, hogy némiképp megint felismerték. Sokatmondó, hogy a hazai városfejlesztést 2015 óta domináló Modern Városok Programjában abszolút értékben Békéscsaba kapta a legtöbb forrást (Fekete, 2019; Gajzágó, 2019).

A hazai középvárosok társadalmi innovatív miliójét vizsgáló – Békéscsabán kívül Egerre, Kaposvárra és Sopronra irányuló –, a városfejlesztésre fókuszáló kutatás empirikus alapokra támaszkodik.<sup>109</sup> (A kutatás részletes módszertani leírását lásd a Függelék című részben).

*109 A tanulmányhoz 15 mélyinterjú anyagát használtuk fel elsősorban, amelyek helyi önkormányzati szakemberekkel, politikusokkal, értelmiségiekkel, a város gazdasági vagy civil szféráját képviselőkkel készültek. Az interjúk tehát alapvetően az elit, az értelmiség város elképzeléseit tükrözik, ezáltal egyoldalúak, felülnézetiek. Mivel egy interjúalany helyenként több szférát is képviselt elmondható, hogy jelenlegi vagy volt politikust ötöt szólítottunk meg (Interjúalany 4, 6, 8, 11, 14), városfejlesztési területen szakértői értelmiségit négyet (Interjúalany 5, 7, 8, 14), s látható, hogy két csoport között két fő átfedés van. Civil értelmiségit (Interjúalany 2,*

## *A város földrajzi helyzete, települési kapcsolatok*

„*Csaba nem annyira rossz hely*” hangzott el beszélgetéseink során (Interjúalany 3). Ez a kijelentés sok tekintetben jól leírja Békéscsaba földrajzi helyzetének térbeli és időbeli a relativitását. A középkorban még csak kicsiny falu volt, amely a Körösök vízjárta vidékén települt. A török kor utáni újratelepítéssel indult meg várossá válása, 1718-ban kapták a letelepedési engedélyt az első szlovák telepesek. A község 1776-ban szerdai, 1846-ban szombati napra szerzett hetipiac tartási engedélyt. A városiasodásban szerepet játszott a meginduló árvízmentesítés, így az Élvízcsatorna megnyitása, s az áruszállítással összefüggő forgalmi szerep javulása is. Több országutat javítottak ekkor Nagyvárad, Arad és Battonya irányába, az igazi fejlődést azonban a vasútépítések hozták el. A város erőteljes lobbitevékenységet folytatott a Pest–Nagyszében, majd a Szolnok–Arad vasútvonal magához vonzásáért, látni kell, hogy ebben szerepet játszott a várost alapító evangélikus szlovákság progresszivitása, a gyulai katolikus városvezetéssel való összevetésben mindenképp. A vasúti projekt végül sikerült, a vasútvonal 1858-ban nyílt meg (Tábori, 1970; Tóth, 1976b). „A gabona tette naggyá a várost”, hangzott el egy interjún is (Interjúalany 9). A gabonakonjunktúra korában a vasútépítés is kibontakozott, s 1870–71-re megnyílt a Nagyvárad–Szeged–Nagykanizsa–Fiume vonal csabai szakasza, amellyel a város vasúti és egyben kereskedelmi csomóponttá vált (Beluszky, 2001). Ugyan a helyi érdekű vonalak nem Békéscsaba központtal épültek ki a megyében, a város még két fontossá vált keskeny nyomtávú vonalat is létesített, egyet Mezőkovácsháza, egyet Békés–Vésztő irányába, amelyek teher- és személyforgalmat egyaránt bonyolítottak. Utóbbi 1904-es átadásával lezárultak a vasútépítések, a szilárd burkolatú makadám utak építése viszont ekkortájt indult be igazán az ún. alföldi transzverzális utak képében (Baja–Csaba–Gyula, 1899; Makó–Csaba–Berettyóújfalu), míg a helyi kapcsolatot jelentő Csaba–Gyula még 1875-ben, a Csaba–Békés út 1899-ben lett kész (Tábori, 1970; Tóth, 1976b; Dövényi, 2007).

A város a dualizmus korában jól érvényesítette gazdasági érdekeit, jól fejlesztette gazdaságát, amelyek eredménye utóbb a megyeszékhelyi rang Gyulától való elvonásában (1950) is tetet öltött, igaz utóbbinak a határközeli fekvése sem kedvezett, s általában is, lakosságban, gazdasági teljesítményben lemaradt, lemarad Békéscsaba mögött. Ugyanakkor a megyeszékhely a szocializmus időszakában csak korábbi magához képest produkált jelentős fejlődést, a Kádár-korszak elején az alföldi átlaghoz képest is megtorpant dinamizmusa, ezért az 1971-es Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció a felsőfokú központok sorában jelentős

---

9, 10, 12) és gazdasági szereplőt négyet-négyet interjúztattunk (Interjúalany 1, 3, 13, 15). Az interjúk elemzésének további árnyalása, kontextualizálása a szakirodalom, a legutóbbi városfejlesztési dokumentumok és a szintén a kutatás keretében lefolytatott, városonként 300-300 elemes lakossági kérdőívvezés adataival történik.

feladatként jelölte meg Békéscsaba felhozását a többi város szintjére (Danó, 1970; Tóth, 1976b; Kovács, 1999).

A tudományos szakirodalomban tehát Békéscsaba esetében is jelen van a sok más, alföldi településsel kapcsolatosan is észrevehető narratíva, amely elsősorban a dualizmus korára teszi az aranykort, a városfejlődés, a haladás csúcását (Beluszky, 2001), ez egy interjúnkban is megfogalmazást nyert. Ezzel szemben a 20. század második felében a szakirodalom és az interjúk alapján az elmaradottság, a periféria diskurzusa vált dominánssá, amelynek csak egyik okaként jelölhetők meg a száz évvel ezelőtti határváltozások, amikor Békéscsaba és megyéje földrajzilag a perifériára került.

A városnak egy olyan történelmi deficitje van, amelyet a szocializmus időszakában „erővel” próbáltak lefaragni, azonban máig bezárólag sem vált Békéscsaba megyéjének egyeduralgó központjává, ez a településhálózati adottságok révén nehezen is lett volna kivitelezhető. Mindez az élet számtalan területén érzékelhető, például a megyei kórház, bíróság, börtön Gyulán található, s az interjúk során is érintett, legnagyobb megyei foglalkoztató Linemar cég központja Orosházán található, de további területeket is említhetnénk, ahol a város explicit módon szembekerül várostársaival, így Gyulával a turizmus, húsipar vagy éppen a legújabb külföldi működőtőke befektetések terén.

A rendszerváltozás utáni időszakokban hullámzóan, de mindig volt valamilyen szándék, gondolkodás a természetes módon, fizikai közelségükből fakadóan is egymásra utalt megyei városok együttműködésének előmozdítására, az ún. Közép-békési Centrum városi szövetség képében. Ennek a lehetősége most is megvan. *„Hiszem azt, mert volt ilyen kezdeményezés, ha Gyula, Békés és Békéscsaba összefognak, és közös programokat indítanak, és nem egymás ellen, mint ahogy szoktuk [...] Ha ez működne, ez is előremutató kezdeményezés lenne. Hiszen közösen tudnak fellépni, akár infrastruktúra, akár úthálózat fejlesztés. Itt a környéken még ezzel van nagyon nagy baj. [...] Akárhova kimegy az ember, ha nem főúton van, akkor katasztrofális. És ezt látni kell, látnunk kell, és ezért tennünk kell. Elhiszem, hogy sok pénz, de nem az a sok pénz, amit ennek a felújítására költhetünk, hanem az, amit ezzel nyerhetünk.”* (Interjúalany 3)

Gyula sem pozitívan élte meg Békéscsabával való viszonyát; a megyeszékhelyi rang elvesztése vereséggel ért fel, amit a szocializmus időszakának háttérbe szorítottsága követett a rendszer által felemelni szándékozott Békéscsabával szemben (Velkey, 2003). De érdekes módon még mindig előjött az interjúk némelyikében az, hogy Gyula ismertebb, s kulturális-turisztikai tekintetben megelőzve Békéscsabát az érdekérvényesítésben is előrébb áll. A város gyenge érdekérvényesítését, hogy küzdeni kell az elismerésért, általában sokan említették, mert *„akik innen kikerülnek, senki sem nyomult itt jól, nem érvényesítette Békéscsaba érdekeit”* (Interjúalany 1). De szintén megfogalmazódott az egész megye érdekérvényesítésének a gyengesége.



„Nagyon rossz volt viszont a város és az egész megye érdekérvényesítése a területfejlesztési programok kapcsán. Ezt az anekdota úgy tartja, hogy amikor kiterítették az asztalra a térképet, akkor letették a kávéscsészéket, meg a pogácsát, és aztán megnézték az országot, de mindig itt jobbról alul, Békés megyén volt a kávé, és ezért ide nem jutott semmi.” (Interjúalany 8).

A mai narratívák tehát némiképp újraíródtak: Békéscsaba már nemcsak országos, hanem helyi összevetésben is lemarad az érdekek érvényesítése terén, a szocialista időszak kedvező helyi pozícióját pedig mai nézőpontból jobbára homály fedi. Így talán még jobban érthető, hogy a bevezetőben említett Modern Városok Programja helyi fejlesztései kapcsán sokan miért adóságok törlesztéséről, kompenzációról beszélnek. Az elsőszámú városfejlesztési eszközként emlegetett M44-es gyorsforgalmi út megváltásként ígerten és vártan épül, s készül el várhatóan 2020-21 fordulójára. „Lehet hogy naivák vagyunk, de ettől mindenki sokat vár” kommentálta a 13. interjúalany.

## *A város gazdasága*

Békés megye közigazgatási és gazdasági központja egészen a 19. század derekáig Gyula volt, Békéscsabán még céhek sem alakultak, a helyi kézművesek a gyulai céhekbe tartoztak. Békéscsaba gazdasági kereskedelmi fejlődése a tárgyalt gabonakonjunktúra, és a vasútépítések korában lendült fel igazán, pezsgő kereskedelmi élet alakult ki. Az ipari fejlődés a 19. században a mezőgazdasághoz kötődött, a dualizmus korában gőzmalmok, dohánybevéltő, téglagyár, nyomdák, kisebb textilüzemek létesültek (Dankó, 1970; Tábori, 1970), majd ezek tovább bővültek a két világháború között, de megjelent a baromfifeldolgozás is. A második világháború után ez utóbbihoz konzervgyár, hűtőház társult, így a szántóföldi gabonatermesztésre berendezkedett mezőgazdaság vetésszerkezete a zöldségek irányába is elmozdult (Mosolygó, 1976). A textilüzemek körében jelentős átszervezések voltak, s ruhagyár is termelésbe lépett. Az első jelentősebb ipari üzem telepítése az Alföldi iparosítási program jegyében az új gazdasági mechanizmus idejére esett, ekkor létesült a mai Linemar elődje, a mezőgazdasági gépgyár (Simon, 1976).

A rendszerváltozás után, ahogy az országban, az Alföldön, úgy Békéscsabán is új gazdasági, kereskedelmi szerkezet formálódott a mélyreható válság kibontakozása nyomán. A kilencvenes évek földrajzi szakirodalmában jól ismert volt a Balassagyarmat–Békéscsaba vonal, amelytől keletre igazán súlyos volt a munkanélküliségi helyzet. Békéscsaba még megyeszékhelyi funkcióinak köszönhetően viszonylag jól átvészelte az időszakot, de a környező falvak egész kilátástalan helyzetbe sodródtak. Ezt az időszakot, amikor „a mezőgazdasági feldolgozóipar nagyon fájdalmasan esett szét” (Interjúalany 7), azaz elsősorban az agrárium és a

szocializmusból örökölt agrár-kötődésű ipar került válságba, több interjúalany is felelevenítette.

*„A legutóbbi nagyon durva konfliktusokat a rendszerváltáshoz, a transzformációs válsághoz lehet kötni, amikor az örökölt gazdasági-társadalmi struktúra megborul. Ez a várost rosszabbul érintette, mert az élelmiszeripar és a hozzá köthető térszervező vonalak összezuhantak. Volt építőanyag ipar, nyomda ipar, még bizonyos fokú nehézipar is, de ezek is komoly vérvesztésekkel éltek túl az első évtizedet. A második sokk a 2008-9-es válsághoz kapcsolható. Nem dőltek be sorozatban a cégek, de megnőtt a munkanélküliség, meggyorsult az elvándorlás, már a külföldi irányokba is, ez korábban nem volt jellemző. És a kilábalás volt nagyon lassú.”* (Interjúalany 7)

Nagy gondot jelent tehát az, hogy a mezőgazdaságra épülő feldolgozóipar nagyrészt összeomlott, az agrártermékek immár alacsony feldolgozottsági fokkal hagyják el a régiót. Valójában a gazdaság szerkezete nem is változott meg igazán, teljesen új gazdasági kultúrák nem is jelentek meg, csak régiek tűntek el. Az ipar területén így ma a gépgyártás, a járműalkatrész-gyártás jelenti a stabilitást és a foglalkoztatóerőt. A legnagyobb cégek között említhető a magyar tulajdonú, 1999-es alapítású Csaba Metál Zrt., a Mezőgép vállalat romjain megtelepedett, orosházi központú Linamar Hungary Kft., az 1991-es alapítású Hirschmann Car Communication Kft. Az autóipar tágabb körén kívüli Marzek Kner Packaging Kft., Mondi Békécsaba Kft., adja korunk másik szimbólumának (az autó mellett), a csomagolóanyagoknak a gyártási telephelyét a városban, az építőanyag-ipari hagyományt pedig a Tondach két helyi telephelye képviseli, de ebbe az ágazatba tartozik a Frühwald Kft. is. Az előrelépést pedig a humán kapcsolatok, a poszt szocialista beidegződések is gátolják, ami jelentkezik például az értékesítési szövetkezetek működési nehézségeiben. Az ipari szférának szintén vannak örökölt hátrányai. *„Ma már ezekkel a bérekkel, hatékonysággal, nem vagyunk előnyben, és az utóbbit megváltoztatni nem lehet. Ugyanez a munkaerő, aki itt nem akar hatékony lenni, az ha kimegy Németországba, az egyik leghatékonyabb munkaerő. A környezet, az itt lévő mentalitás miatt. Ezt hordozzuk magunkban az átkosból.”* (Interjúalany 3)

A rendszerváltást követő időszak párhuzamba állítható a 2008–2009-es válsággal, amely viszont elsősorban az ipar és az építőipar problémáját jelentette. Ez utóbbi válság hatásairól is képet kaptunk az interjúk során, hiszen a város egyik legnagyobb foglalkoztatójának vezetője is megszólalt. Ugyan az utóbbi időben nő a cég „láthatósága”, PR tevékenysége a gyár falain túl, az a városvezetéssel kevés kapcsolatot tartva folytatja tevékenységét. A foglalkoztatási szerep viszont igen nagy, ami a válság időszakában kulcsfontosságú volt. Mára a helyzet átbillent, mintegy öt éve már egyre inkább munkaerőhiányról beszélnek Békécsaba térségében is.

A kereskedelem területén ez az átalakulás a térség hátrányos helyzete, alacsonyabb fizetőképes kereslete miatt lassabban bontakozott ki. A nagy-

kereskedelmi láncok megjelenése itt is jelentős szelekciót hajtott végre a piaci szereplők között. Ezt jelezte Békéscsabán a kisszámú helyi kiskereskedelmi szervezet megléte, az üzletek számának legnagyobb mérvű visszaesése a megyeszékhelyek rangsorában. A város sokáig egyetlen bevásárlóközpontjaként működött a Csaba Center, amely azonban a városszéli nagyterületű kereskedelmi egységek képében vetélytársra akadt (Nagy, 2005).

A békéscsabai kolbászfesztivál mára stabil és országos szintű, vonzó turisztikai attrakcióvá nőtte ki magát, ezt a kutatási adatok is alátámasztják. A vendégkörben nőtt a fiatalabbak és a magasabb végzettségűek aránya, szintúgy a megyén kívülről érkezők aránya, akik zöme kifejezetten a fesztivál kedvéért érkezett a városba (Bottyán, 2016). A kolbászfesztivál majdnem minden interjúban előkerült, általában büszkeség tárgyként, másutt, mint a viták egyik lehetséges terepe, a lebonyolítás mikéntje, helyszíne vonatkozásában.

A kolbászfesztivál mellett a város diverzifikálásra törekszik, korábban próbáltak a sportra építeni idegenforgalmat, vagy már az ezredfordulón szorgalmazták a termálvíz kihasználását. Ennek nyomán az Árpád-fürdő felújítása 2003-ban kezdődött el (Duray–Nagy, 2005), majd 2009-re fejeződött be, ezt a kutatás során többek sikertörténetként említették.

A gazdaság teljesítőképességével is összefüggésben van a helyi közszolgáltatások színvonala, amelyek sorában a felsőoktatást említhetjük első helyen. Békéscsaba ilyen tekintetben nincs jó helyzetben, ezt sok interjúalany említette, hiszen hiányzik a magas szintű felsőoktatás a városból, nincs egyetem, s a 2018 óta egyházi fenntartásban működő Gál Ferenc Főiskola Gazdasági Kar helyi elődje csak 1986-ban alakult. A helyi politika számára – ahogy az illetékes interjúalanyok elmondták – természetesen itt is az egyetemi státusz elérése a cél.

### *Társadalmi-demográfiai szerkezet*

A város lakossága 1949-ben 44 ezer fő volt. A háborús veszteségek mellett számottevő volt a Csehszlovákiába kitelepült mintegy 11 500 fő nagysága, amely megtörte a szlovákság helyi társadalmát. Bár Békéscsaba természetes szaporodási folyamatai sem az ún. Ratkó-korszakban,<sup>110</sup> sem a 70-es években nem voltak annyira kiugrók, a vidékről való bevándorlásnak köszönhetően a város lakosság száma (lakónépessége) 1980-ra meghaladta a 68 ezer főt, majd némi stagnálás után – még 2001-ben is majdnem 68 ezer volt – 2011-re 62 ezer fő közelébe, 2018-ra pedig 59 ezer fő alá csökkent. Mindezekkel összefüggésben a helyi szlovákság aránya 1960-ra 12%-ra, 5800 főre fogyatkozott, anyanyelvi hovatarozás bevallása alapján, de ekkor

<sup>110</sup> Az abortusztilalomról, agglagényadóról elbíresült népesedéspolitikai korszak a Rákosi-rendszer első éveiben, amelynek nyomán Magyarországon is kialakult a második világháború utáni demográfiai „boom”.

az össznépeség mintegy 30%-a, 14 400 fő tudott még szlovácul. 2011-re már csupán 2 500 fő számította szlovák nemzetiségűnek magát, nemzetiség, anyanyelv vagy családi, baráti körben történő nyelvhasználat alapján (4%). (Tóth 1976a; KSH, 2011, 2020) Ugyanakkor becslések szerint a város lakosságának 30%-a mondható szlovák származásúnak legalább az egyik nagyszülője révén (Uhrin, 2015).

A város lakosságában a felsőfokú végzettségűek aránya az országos trendeknek megfelelően jelentős mértékben nőtt, a munkaerő egy része ezért képzettnek mondható. Ugyanakkor a demográfiai folyamatok összességében kedvezőtlenek. Az előregedés a fiatalok elvándorlásával halmozottan rontja a város, de az egész térség demográfiai szerkezetét, így hosszútávú versenyképességét, munkaerőpiaci vitalitását.

A város társadalmi összetételéről számos vélekedés hangzott el az interjúk során. Abban általában megegyeztek az interjúalanyok, hogy a városnak nincs nagy, és hivalkodó életet élő elit rétege („*Nincs Rózsadomb*”), bár volt, aki újjgazdag rétegről is említést tett, a többi társadalmi csoport pedig, ahogy a szlovák gyökerek is, sokszínűséget kölcsönöz a városnak. Mások fontosnak tartották kiemelni, hogy az elit egy része agrár, agrárvállalkozói kötődésű. Mások az elithez hasonlóan a középosztályt is szűknek, vagy ami pozitív, erősödőnek érezték.

Ez a kép jól rímél Beluszky (2001) történeti társadalomszerkezeti modelljére, amely az alföldi városok és más országrészek városainak vázolta fel a társadalmi tagozódását, s ugyanígy szűkebb városi elitet, polgárságot, ezzel szemben jóval szélesebb „átmeneti osztályt” (mezővárosi lakosok, parasztpolgárok, szabadalmas területek birtokos parasztjai, mezővárosi kézművesek, honoráciorok) különített el, amely ma az alsóbb középosztálynak feleltethető meg. Egyes interjúk szerint a környező falvakkal összevetésben a szegények, az alsóbb társadalmi csoportok megítélése, számaránya is jobb Békéscsabán.

Az elmondottak tükröződnek az összehasonlító kérdőíves adatokban is, így a másik három városhoz (Eger, Kaposvár, Sopron) képest szélesebb az alsó-középosztály, a nagyobb arányban jelennek meg anyagi problémák. De az említettek összefüggésben vannak a helyi társadalom érdekérvényesítő képességével is, közösségi erejével, amelyet alább, a Társadalmi problémák fejezet tárgyal.

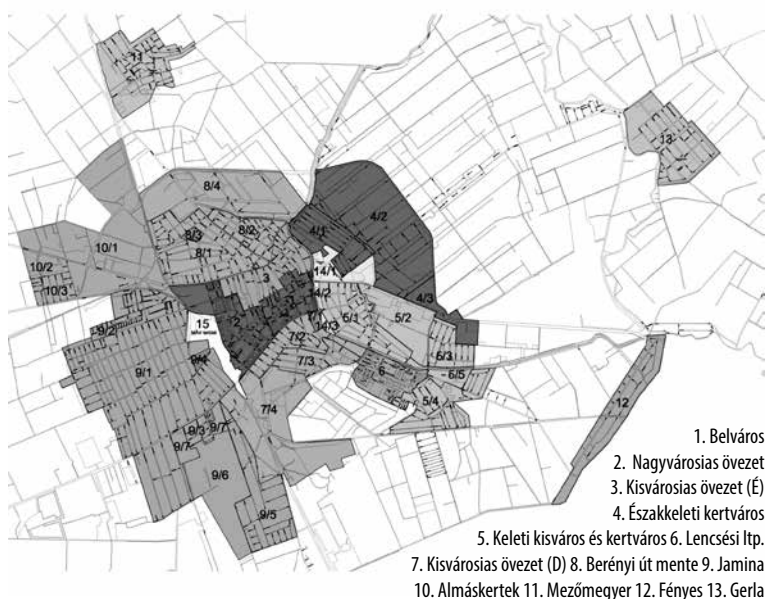
Abban némiképp eltérő megközelítéseket hoztak az interjúalanyok, hogy a különböző társadalmi formációk közül melyek azok, amelyek első-sorban az előnyeit élvezik a kortárs városfejlesztésnek. Nyilván végleteket a „mindenki”, a „politikusk”, vagy éppen a fókuszhiány említése jelentette, az előbbi nézőpontot többnyire a várospolitikai képviselői jelentették, utóbbiakat inkább a rendszerkritikus megszólalók. Ezek mellett megfontolandó az a vélemény is, amely szerint első-sorban a kultúrát és a sportot fogyasztó lakosok profitálnak a városfejlesztésből, feltehetőleg a kulturális és sportcélú létesítmények fejlesztésére gondolva.

## Területi folyamatok

Az alföldi városok térszerkezete régóta kutatott a településföldrajzi szakirodalomban, ennek nyomán ismert, hogy az alföldi városaink általában koncentrikus szerkezetűek, kicsiny történeti várossaggal rendelkeznek az erősen szétterült településterületen, viszont a szocialista ipartelepítés és lakótelep építés jelentékenyen módosított ezen, főképpen a nagyobb, megyeszékhely városok esetében. Így Békéscsaba sem kerülhette el a városközpontoz közel elhelyezkedésű lakótelep építéseket, amelyek részben az egykori, széles kisvárosi lakóövezet egy-egy részének feláldozását követelték meg. Hasonló történt az ipari létesítmények esetében. A kisvárosi övezeten kívül a kertségek, a laza beépítésű kertvárosok öve található, amelybe szintén ipari és lakótelepi részek ékelődtek, vegyes funkciójú övezetet létrehozva. A városok általában éles határ nélkül mentek át a tanyaövbbe, ez azonban mára sokat módosult. A szocializmus időszakában viszont a város még mindig jelentős külterületi népességgel rendelkezett (51. ábra).

A rendszerváltozás után a lakossági és kereskedelmi szuburbanizációval a városperemeknél drámai területhasznosítási változások játszódtak le Békéscsaba esetében is, jelentős mértékben visszaszorítva a mezőgazdasági területeket, a korábban mezőgazdasági művelésre berendezkedett tanyákat (Becsei, 1976; Kovács, 1999; Tímár–Baukó, 1999).

51. ábra Békéscsaba városrészei



Békéscsabán a rendszerváltozás idején még a külsőbb városrészek, a kisvárosi, a kertéségi és a tanya öv volt a leginkább előregedett, a lakótelepek számítottak a legfiatalabbnak. A magasabb státuszú lakosság ezzel összefüggésben a csökkenő lakosságú belvárosokban és a lakótelepeken koncentráldott, s a szolgáltató szektorokban dolgozók is e területeken voltak felülreprezentáltak. A mezővárosi múlt Békéscsaba esetében is tetten érhető volt a lakásállomány minőségi jellemzőiben. A belvárosi lakások több mint fele még földszintes házban helyezkedett el, s az egyszobás és a fürdőszoba nélküli lakások aránya egyaránt a tanyaövben csúcsosodott ki (Kovács, 1999).

A város szerkezetében az ezredfordulótól kezdődően megindult a belvárosi részek megújulása, amelyet az Európai Unió által finanszírozott városrehabilitációs pályázatok is segítettek. Ez a megújulás a kisvárosi övezet egyes részeire is kiterjedt. A lakótelepekről elmondható, hogy az Alföld városaiban az országos átlaghoz képest arányaiban kevesebb épült, viszont Békéscsaba megyeszékhelyi státusza miatt jelentős méretű lakótelepekkel bővült (Kovács, 2005). A lakótelepek azonban lassan vesztek vonzerejükből; a városba költözők nagy része még a kilencvenes évek közepén is a lakótelepeken talált lakást magának (Ekéné Zamárdi–Viczián, 1999). Ahogy fentebb említettük, a városperemekén kétirányú fejlődés volt tapasztalható. Egyrészt a szegény rétegek megélhetési alapú kiköltözése, másrészt a módosabb rétegek szuburbanizációs migrációja. Mindez területileg csak részben jelentett településhatár-átlépést, e migrációs folyamatok egy része a városhatáron belül, egyéb belterületen, tanyaikon csapódott le, amely folyamat néhány interjúalanyunk migrációs történetében is tetten érhető volt (Kovács, 1999, 2005; Tímár–Baukó, 1999).

A nagyobb aggregátságú, hagyományosan a népességnek a termelési rendszerrel való kapcsolatát leíró adatok mentén a mai városok kevésbé szegregáltak, mint az államszocializmus idején. Ugyanakkor a mikroadatok és az újabb, fogyasztásközpontú ismérvek mentén elmondható, hogy a szegregáció sokkal inkább mikroléptékű. Általánosan igaz, hogy az alföldi városok szegény rétege szélesebb. Nagyobb súlyt képviselnek a romák, az egyedülálló idősök, a fogyatékkal élők és a képzetlen, korábbi nevén agrárproletariátus. Mivel az alföldi városok átmeneti, bérházas övezete általában gyengén fejlett, a szegénység egyfelől a kisvárosi, földszintes negyedekben, a lakótelepeken és a városperemi szegénytelepeken, másfelől a tanyaikon koncentrálódik (Kovács, 2009).

Békéscsabán az ezredfordulón a többi alföldi városhoz képest alacsonyabb szegregáció volt tapasztalható a népszámlálási adatok alapján (Vajda, 2009). A 2008-as Integrált Városfejlesztési Stratégia még a 2001-es népszámlálás adatai alapján a KSH módszertana alapján lehatárolt szegregációs területeket ismertette, ezek szerint potenciális szegregátumokat elsősorban a tanyaövben, illetve a kertészek területén, továbbá egyet-egy

Berényi út mellett és Erzsébethelyen (Jamina városrészben) találtak, azonban ezeket alacsony népességszámuk miatt mégsem lehetett szegregátumnak tekinteni.

A helyzet nem változott a 2014-ben elfogadott Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS) idejére sem, igaz akkor már a 2011-es népszámlálási adatokat használták. Ezek alapján az ITS megállapította, hogy négy terület veszélyeztetett a társadalomstatistikai mutatók alapján: a Szarvasi és a Berényi úti kertvárosok, a Belvárostól délre eső kertvárosi terület és a külterületek egésze. Ugyanakkor például a nyugati kertváros nélküli Jamina a segélyezési adatok alapján bizonyult alacsony társadalmi státuszú területnek. Az antiszegregációs programban ezek közül egy Berényi utcai tömböt és a Jamina városrészben található Franklin utcai tömböt választották ki szegregátumnak, illetve szegregációval veszélyeztetett területnek (némiképp ellentmondva a helyzetelemzésben írtaknak).

Míndezeket megerősítve az interjúkban általában alacsonynak mondták a szegregáció szintjét, nem ítélték jelentősnek a problémát, s a fentiekhez hasonlóan a Berényi út, József utca, Déli sor, a tanyavilág kerül elő. De említették az öregedő lakótelepek gondját – „*a Kazinczyn csak nagymamák laknak*” (Interjúalany 5) –, a dzsentrifikálódó belvárost. A kérdőíves kutatás hasonló eredményekre jutott, a legtöbben a Berényi út környékét, a Jamina városrészt és a városperemi részeket, a tanyavilágot említették a szegények fő lakóhelyeként. Az interjúk során javarészt egybehangzó volt az is, hogy nincs igazi elit lakónegyede a városnak, a kérdőíves válaszolók viszont főleg a belvárost, a Dobozi út környékét, ezeken túl különféle elszórt kertvárosi és városperemi részeket említettek. Visszatérve még a városperemekre a város 2018-ban aktualizált ITS-e többször is utalt az itt tapasztalható gondokra, a társadalmi és infrastrukturális hanyatlásra, az elhanyagolt területek jelenlétére, különösen a tanyákon tapasztalható speciális problémákra (előregedés, nehéz megközelíthetőség, szegénység, rossz lakáskörülmények stb.). Ezzel együtt volt interjúalany, aki nagyon drámaian fogalmazott a tanyákkal kapcsolatban, miszerint „*senki nem figyel oda, de a tanyavilág megszűnés előtt van*” (Interjúalany 5). Minden bizonnyal ezek nem specifikusan békéscsabai problémák, a tanyák és gondjaik jelenléte lassan évszázados, mint ahogy az országos tanyapolitika szüksége is régi keletű.

### *Helyi társadalmi problémák*

Az interjúkban számtalan nem egyedi, nem specifikusan békéscsabai társadalmi probléma került elő. Ilyenek az elvándorlás, az előregedés, a közösség hiánya, a közöny, az inaktivitás. A kedvezőtlen demográfiai folyamatokon belül megjelenik az értelmiségi elvándorlás – a 11. interjúalany közlése szerint már az az 1970-es évektől –, hangsúlyozottan a fiatalok elvándorlása,

s együtt a kettő, az értelmiségi fiatalok elköltözése. A fiatalokat a vélemények szerint nemcsak azért nehéz megtartani, mert nincsenek nekik való munkahelyek, hanem mert a nekik való helyi kulturális szolgáltatások is hiányoznak. *Nagyon sokezren itt hagyták Békéscsabát, nagyon elmentek, nagyon külföldre. Szerintem innen Csabáról 5-7 ezren biztos elmentek, a lakosság közel 10%-a. [...] Elkezdtek visszafele jövegetni, ez is egy jó hír, illetve elkezdtek a bérek közelíteni egy kicsit az elvártakhoz, így aztán egyre kevesebben mennek ki. De azért ez még mindig egy nagyon szegény megye. [...] Ezek a feszültségek óriásiak [...]. Szomorú látni, mikor jön Karácsony, Húsvét van, jönnek vissza. [...] Sok ilyen ember van, mesélnek, hogy milyen jó ott nekik, és hogy fáj a szíviük mégis. [...] Azért vannak lehetőségek is itt, nemcsak az van, hogy tiszta »gány« itt minden, meg nem lehet pénzt keresni, de meg kell alkudni az biztos» (Interjúalany 13).*

Egy másik szintén nem Békéscsaba-specifikus probléma a civil szféra gyengesége, ami bár összefüggésben lehet a társadalmi szerkezettel, kétépítőkívül általánosítható Magyarországon. Ennek kibontása ebben a tanulmányban nem lehet célunk, azonban két magyarázat mindenképpen ide kívánkozik. Az egyik a szocializmusból örökölt „a fejünk felett döntenek” érzése, a paternalisztikus várospolitikai továbbélése, a másik pedig a civil szféra finanszírozása és átpolitizáltsága. Ugyanis az önkormányzattól kapott működési támogatás a civilek valódi függetlenségét erodálja, de továbbmenve ez párosul a politikai erőknél a civilekre való „rátelepedésével is”, vagyis sok esetben a civil szféra politika általi kontrollja valósul meg. Lehetséges azonban, hogy a civil társadalom apolitikussága, függetlensége egy eszménykép csupán (Bodó, 2018). Ezt a problémát Békéscsaba esetében olyan interjúalanyok fogalmazták meg, akik elsősorban kívülről látják a civil szervezetek működését, s tágabban a lakossági aktivitást a város mindennapi életében.

De a civil együttműködéseknek más gátja is van, ilyen a személyes érintettség és bevonódás hiánya, a projekt-alapú együttműködések gyengesége, a bizalmatlanság a másik iránt. Mindezt egy önkormányzati fenntartású civil szervezetnél dolgozó interjúalany fogalmazta meg érzékletesen: *„Vannak, akik mernek kicsik lenni, mert az amit ők csinálnak, azt nem szeretnék nagyban csinálni. [...] De nekik is van egy olyan oldala, akik csak úgy „vergődnek”, próbálkoznak, próbálkoznak civilkedni, de nem hatékonyak. Van az a civil, akik kicsiben csinálnak nagyon hasznos dolgokat. Vagy úgy maradnak civilek, hogy nem is intézményesülnek, vagy úgy maradnak civilek, hogy intézményesülnek, de azt nagyon jól csinálják. [...] Vannak nagyobb civil szervezetek, ők amelyek pályázatok révén, vagy tevékenység révén kicsit ügyesebbek, hatékonyabbak, egyértelműen ki tudják jelölni, hogy mivel szeretnének foglalkozni.” (Interjúalany 10)*

E két említett helyi nehézség – az elvándorlás és a civil szféra gyengesége a négy város összevetésében is kiütöközött Békéscsaba esetében (ötfokozatú



Likert-skálán 4,08 és 3,39 pont), amely kontextualizálja az elmondottakat. E két probléma közé csak a munkanélküliség és a szegénység növekedése tudott beférközni (3,7-3,7 pont).

A civil szférával összefüggésben kérdésként merül fel a békéscsabai szlovák örökség helyzete, annak is a civil társadalom szférájában betöltött helye. Ha az intézményrendszert, szervezeteket nézzük, szlovák főkonzulátus, szlovák kisebbségi önkormányzat, óvoda, iskola, gimnázium, Szlovák Kultúra Háza, Csabai Szlovákok Szervezete, Szlovák Fiatalok Szervezete, Szlovák Pedagógiai és Módszertani Központ, Magyarországi Szlovákok Kutatóintézete, tájház és bázismúzeum, szlovák nyelvű hitélet, könyvtári részleg, szlovák klub, zenekarok, szlovák panzió és étterem stb. szolgálja a kisebbségi nyelvhasználat és kultúra fennmaradását. Számos emlékhely, szobor, kétnyelvű utcanévtábla, földrajzi nevek, népszokások őrzik, illetve jelenítik meg (tárgyasíjtják) a szlovák örökség szellemi részét.

Témánk szempontjából kiemelten érdekes a kutatóintézet, amelyet a Magyarországi Szlovákok Szövetsége alapított 1990-ben, s ma az Országos Szlovák Önkormányzat fenntartásában működik. Az intézet elsősorban társadalomtudományi, irodalmi, történettudományi kutatásokat folytat, azonban feladatai között ismeretterjesztéssel, továbbképzésekkel, kiadó működtetéssel, kulturális rendezvényekkel is találkozunk. Figyelemfelkeltő és sokat mondó, hogy a békéscsabai főiskola annak idején nem engedélyezte a kutatóintézet főiskolán belüli elhelyezését (Gyivicsán et al., 2010; Vantara, 2013).

Az interjúk tapasztalata alapján mégis azt mondhatjuk, hogy a szlovák örökség már nem játszik meghatározó szerepet a város életében, amelynek oka egyfelől az asszimilációs folyamatokban keresendő. Az örökség helyzete ambivalensen megítélt téma volt az interjúkban, egyfelől kevesek tartották fontosnak, hogy ezt kiemeljék. Volt, aki szerint „szlovák örökség a szlovák gimnáziumban merül ki, aminek egy szlovák osztálya van, de annak is a fele magyar” (Interjúalany 11). Az egyik interjúalany viszont a történelem felől közelített a kérdéshez, s alapvetően négy társadalmi tartópillérre hívta fel a figyelmet, köztük a szlovák örökségre. „Hogy néz ki egy mezőváros, és abból mi örökött meg? Megőrződött az agrár-vállalkozói réteg, ez szépen látható, ilyen szempontból nem veszette el a város a földhöz való kapcsolatát [...] A másik a szlovák gyökerek, a város jelentős része őrzi ezt a gyökeret: szokásaiban, nyelvében, vallásában, kultúrájában. [...] Aztán van az ipari munkásság, az ipari munkakultúrának, szakmakultúrának meg vannak a hagyományai, a szakképzés még mindig leköveti ezeket a hagyományokat. Van egy erősödő értelmiség, egy magasabban képzett csoport részben a köztisztviselőkhez, részben a főiskolához kapcsolódóan.” (Interjúalany 7)

De volt, aki – szlovák nemzetiségűként – egyenesen elnyomott szlovák örökségről beszélt, amelynek része a helyi szlovákság sajátos, archaikus nyelvjárásának a lenézése (hasonlóan más, a többségi nemzettől elkülönült vagy

különutas Kárpát-medencei népcsoportokhoz). Viszont arra is rámutatott, hogy a nyelvi asszimiláció ellenére mennyire beleivódott a kultúrába a helyi szlovákság jelenléte, amely turisztikai vonzerőt is jelent. *„Nem ismerik fel az emberek, hogy van szlovák örökség, ahhoz szlováknak kell lenni, hogy felismerje. Itt van ez a város, s egyetlen egy érdekessége van, az hogy szlovák gyökerei vannak, azért jön ide rengeteg szlovák évente még mindig. A népi kultúra, a népi építészet emlékei itt vannak. Jó lenne megőrizni a podztyenás házakat. [...] Jelen van a lelkületben, a családi hagyományokban, jelen van a névnapok sorában, [...] a konyhában, gasztronómiában jelen van, az egyszerű emberek szintjén, a szóhasználatban, nem is biztos, hogy tudják, hogy használnak szlovák szavakat. Elsősorban a mezőgazdasághoz köthető. Jelen van a település egyes kerületeinek elnevezésében, a vallás gyakorlásában, hogy itt még mindig döntően evangélikusok laknak. Jelen van az ízlésben, a nyelvben, de már csak családban. 30 évvel ezelőtt jóval többet lehetett hallani az utcán a nyelvet. [...] Az óslakosok mindenképpen még aktívan is tudják a nyelvet. De nagyon sok negatív réteg kötődik az ő nyelvhasználatukhoz. Azt szokták nekem mondani szlovákuul, idéznék, hogy: »én nem tudok szlovákuul, én tótul beszélek, és mondták nekem, hogy ez nem is szlovák nyelvu, ezt nem érti senki csak mi«. Ez egy borzasztó nagy bűn, hogy ez itt bekövetkezett. Hiszen ők nem rendelkeznek azokkal az ismeretekkel, hogy a saját nyelvi kompetenciáikat megítélik. Ilyen negatív ingerek érték őket amiatt a nyelvújítás miatt, amit használtak, és amibe óhatatlanul magyar szavakat keverték, hiszen a nyelvi a fejlődés nem követte az iparosítást, például ezért sok magyar elem került a nyelvújításukba, és a neveltség tárgyává vált az a nyelvu, ami az ő anyanyelvük. A saját nyelvüket természetesen nem ismeretek alapján, hanem a többség alapján negatívan ítélik meg. Mindig el kell mondani, hogy ez mennyire nem így van, hogy ez egy gyönyörű közép szlovák archaikus változat, a legszebb. Idejön egy szlovák nyelvész, és könyvek vannak a szemében, és folyamatosan mondják, hogy lúdbőrös vagyok attól a gyönyörűségtől, amit hallok. [...] A másik ez a tótozás. Ez már örökké így marad, még ha a magyar testvéreim azt is mondják, hogy ők kedvesen tótoznak. Ez mérhetetlenül káros, ugyanis ez egy pejoratív szó. [...] Ők szlovákok, de nincs szlovák tudatuk, ők tótoknak tartják magukat, csúnya a nyelvük és ezért egymás között puzmognak.” (Interjúalany 9)*

A várost alapító evangélikus szlovákok, a „városfejlesztő” elődök tevékenységét sokan heroizálták. Békéscsabának is megvannak azok a „városfejlesztő” elődjek, akik sokat tettek az egykor-volt falu felemelkedéséért (Erdmann, 1999). Ez a fejlődés narratívája, ami az interjúkban is megjelent. De utóbbi interjúalany egy másik narratívája a hanyatlással is összekapcsolta a szlovákságot: *„őszintén reménytelennek látom ezt a régiót. A szlovák településeket járva mindenütt a pusztulatot látom, a rozsdát, a szegénységet és az elvándorlást. Nem látok reményt” (Interjúalany 9).*

## *A helyi társadalmi megoldási törekvések: a kezelés innovatív eszközei*

Ez a fejezet rész három részre tagolódik. Az első alfejezetben azt nézzük meg, hogy a városfejlesztés formális, jellemzően felülről lefelé irányuló (top down) törekvései milyen irányokat vettek az utóbbi bő egy évtizedben, és ennek kapcsán nézzük meg az interjúalanyok reflexióit. Utána pedig az alulról jövő (bottom up) fejlesztési kezdeményezések tárgyalását kíséreljük meg, végül pedig a város szellemi alakzatát próbáljuk megrajzolni.

Az alfejezetben elsősorban a vonatkozó településfejlesztési dokumentumokat – integrált városfejlesztési stratégia (IVS), integrált településfejlesztési stratégia (ITS) – használjuk. Hozzá kell tenni, hogy elvileg e településfejlesztési dokumentumok készítési módszere is feltételezte, sőt előírta az alulról építkező javaslatok beépítését. Ezt követően elsősorban az interjú felhasználásával reflektálunk a Modern Városok Programja (MVP) békéscsabai fejlesztéseire, jöhet a 2014-ben elkészülő ITS-t 2018-ban módosították, és beépítették az MVP addig megfogalmazódott fejlesztési elképzeléseit.

Előjáróban elmondható, hogy a vizsgált négy középváros közül Békéscsaba esetében voltak a kérdőíves kutatás során válaszadó lakosok a legkevesébe elégedettek a város által nyújtott szolgáltatásokkal (oktatás, egészségügy, szociális ellátórendszer, kultúra, közösségi közlekedés), a lakókörnyezet minőségével (infrastruktúra, környezeti állapot), a munkahelykínálattal, amely ebben az összefüggésben aláhúzza a városfejlesztés fontosságát, adekvátságát a problémák kezelésében. Viszont szintén Békéscsaba volt az, ahol a válaszadók szerint legkevesébe a saját városuk vezetése kezeli jól a korábban tárgyalt társadalmi problémákat.

A város hatályos IVS dokumentuma 2013-as, az eredeti verzióhoz képest módosításra azért volt szükség, hogy Jamina (Erzsébethely) városrészben szociális városrehabilitációt lehessen megvalósítani. Ez a gyakorlat több városban előfordult, ahol a társadalomstatistikai adatok alapján nem találtak szegregátumokat, viszont a vonatkozó részek, elsősorban az antiszegregációs terv módosításával alapot lehetett teremteni a szociális városrehabilitációnak.

Az eredetileg 2008-ra kidolgozott integrált városfejlesztési stratégia – a központilag meghatározott tervezési irányelveknek és követelményeknek megfelelően – alapvetően az akcióterületi tervezésre helyezte a hangsúlyt (Kovács I., 2009). Nagyon sok olyan fejlesztési célt megfogalmaztak már akkor, amelyek a mai Modern Városok Programban is visszaköszönnek. Ilyenek például a „Kolbászfalu”, a kalandpark, a sportcsarnok és uszoda építés, a Munkácsyra alapozott fejlesztések gondolata. Az akcióterületek közül a belvárosi rehabilitációt, a közelmúltban leégett, az interjúknak is témát adó István malom körüli Agóra projektet, a Kalandpark és sportcsarnok

akcióterületet és a Jaminához kötődő szociális városrehabilitációt emeljük ki. Utóbbi valódi jellegét sejteti, hogy elsősorban közterületi fejlesztéseket és középület-felújításokat terveztek az akcióterületen. A tervezett fejlesztésekből időközben több minden megvalósult, az ITS tervezésének idejére így elkészült a fentebb már említett belvárosi rehabilitáció első és második üteme, a Munkácsy Mihály emlékház fejlesztése, a kórházfejlesztés, a 2. sz. általános iskola felújítása, útburkolat javítások, a volt Csabagyöngye ifjúsági ház teljes átalakítása, a városi sportcsarnok energetikai korszerűsítése, kerékpárút építések, energiatakarékos közvilágítás kialakítása. A felújításoknak azonban Békéscsabán is van egy bizonyos diszkontinuitása. *„Felújították a városközpontot is. Kérdeztem egyszer egy régész ismerősömet, hogy miért mélyebben találjuk meg a régi rétegeket? Aztán rájöttem, hogy van az első polgármester burkolata, aztán a második polgármester burkolata, s most a harmadik is valamennyit tett rá még.”* (Interjúalany 1)

Az ITS kevesebb akcióterületen, de megtartotta az IVS fejlesztési irányait, elsősorban közterület, zöldterület és középület fejlesztési elképzelésekkel. A számtalan zöldterület-fejlesztési elképzelés és projekt ellenére, vagy éppen ezért, volt olyan interjúalany, aki szóvá tette, hogy a város nem vigyáz eléggé a zöldfelületeire. Új elemekként említendő a városi piac fejlesztése, amely mára majdnem elkészült, és többek is pozitívként említették a beszélgetések során. A MVP két területen jelentett hangsúlyos bővülést. Egyrészt Munkácsy Negyedé<sup>111</sup> fejlődött a festőhöz kötött projektszokor gondolata (brand, közterület, könyvtár, emlékház, múzeum, bábszínház), másrészt a Csaba Park és a városi sportközpont is további projektelemeket kapott (infrastruktúra-fejlesztés, új sportcsarnok és sportuszoda). Előbbi esetben talán a pécsi Zsolnay-negyed fejlesztése szolgált előképként. Nyilván ezek a beruházások kritizálhatók, megkérdőjelezhetők, s a fenntartás szempontjából is kérdőjeleket vetnek fel, ami nemcsak a város fejlesztési irányáival szemben kritikus interjúalanyok esetében jelent meg. Viszont az ITS-be nem került bele minden, amit az MVP során a városnak delegáltak, ezt egy interjúalany is megjegyezte. Az M44 autópálya, a megújuló energetikai projekt minden bizonnyal csak később körvonalazódott.

A többi interjúban a város stratégiai tervei nem kerültek elő, talán a Modern Városok Programjáról szóló közéleti diskurzus elfedte, elfeledtette a korábbi városterveket. Egy interjúalany a város útfelújításai kapcsán meg is jegyezte, hogy *„egyszerűen nem érzékelem, hogy a városnak lenne fejlesztési stratégiája”* (Interjúalany 1).

Hogy mik a megoldások az interjúalanyok által is említett problémákra, egyrészt a város által már megvalósított, vagy tervezett fejlesztések kerültek elő. Másrészt hagyományos, ortodox elképzelések is megfigyelhetők voltak az interjúk során. Így előkerült a munkahelyteremtés, az iparfej-

<sup>111</sup> Munkácsy Mihály (1844–1900) fiatalkori éveit töltötte Békéscsabán, ahol szülei halála után anyai nagybátyjánál nevelkedett.

lesztés vagy a mezőgazdaságra alapozott gazdaságfejlesztés, mint az elvándorlás, népességcsökkenés ellenszere, kiegészülve különböző, a fiataloknak szánt soft intézkedésekkel (Csaba-baba program, fecskeházak).

Az interjúkban különösen a fiatalok elvándorlásának ellenszereként jelent meg az innovatív munkahelyek teremtése mellett a felsőoktatás fejlesztése, s a fent említett gyorsforgalmi út is: *„Bízunk az autópályában, a fiatal generáció mobil szeret lenni, ha két órán belül lesz Budapest, akkor akár egy koncertet el lehet érni munkaidő után. De jó lenne egy erős kampusz is Békéscsabán, egy ezer fős képzés biztos, hogy itt stabilizálná a várost”* (Interjúalany 6). Így kapcsolódik össze az említett három tényező: *„Itt borzasztó dolgos emberek laknak, és ha nincs út, akkor nem lehet nekik munkát hozni”* (Interjúalany 13).

Talán már innovatívabb gondolatként jelent meg az időskori rehabilitáció, mint fejlesztési irány, a tömegsport fejlesztése. De nem csak projektekben, fejlesztésekben lehet gondolkodni. Ezt példázzák azok az interjúk, amelyekben a szociális munka került elő, mint a szociális városrehabilitáció egyáltalán nem látványos eszköze, a helyi közoktatás átstrukturálása, mint gazdaságfejlesztés, vagy az erős civil szféra, mint a pártpolitika ellenszere. A turizmusfejlesztéssel kapcsolatosan ambivalens, egymással ütköző véleményekkel találkoztunk. Egyfelől lehetőséget jelenthet a Gyulához való felzárkózásra, akár közös, kiemelt turisztikai desztinációként való elismerésre, másfelől viszont kidobott pénzként is megjelent. A MVP beruházások, mint a várospolitikai városfejlesztési eszközei is mérlegre kerültek. Volt, aki szerint ezek adekvát válaszokat adnak a város problémáira, mások azt látták problémának, hogy ezzel a programmal tovább erősödött a város külső politikai döntésektől és forrásoktól való függése (30. táblázat).

30. táblázat: Békéscsaba főbb fejlesztési területei, megoldási javaslatok az interjúk alapján

Fejlesztendő területek	Megoldási javaslatok	Kritikai meglátások
Élérhetőség	M44, vasút	Csodaszer-e az autópálya?
Elvándorlás	Lakókörnyezeti fejlesztések, városrehabilitáció Életkezdési támogatások Felsőoktatás fejlesztése M44	Soft elemek elégségesek-e? Csodaszer-e az autópálya?
Oktatás	Felsőoktatás, egyetemfejlesztés	Vannak-e még bővíthető kapacitások országos viszonylatban?
Kultúra, turizmus	Kulturális városfejlesztés: Munkácsy-negyed, sportszarnok Kolbászturizmus	Működik-e a pécsi példa? Működtetés, fenntartás? Volumenében fejleszthető-e még a kolbászfesztivál?
Élelmiszeripar	Piacszerzési stratégiák, feldolgozóipar-újjaépítése	Ki a felelős?
Városperem, tanya	Jogszabályi problémák országos megoldása a funkcióváltás könnyítéséhez	Hatókör-hiány
Munkaerőhiány	Munkásszálló-építés, szakképzési rendszer újragondolása	Még aktuális?

### *Az alulról jövő kezdeményezések*

A helyi kezdeményezések értékeléseként az egyik interjúalannal egyetértve megfogalmazhatjuk, hogy a városban két fontos fejlesztési elképzelés született. Az egyik, amelyiknek a sikerességéhez nem fér kétség, a kolbászfesztivál, a másik pedig a Munkácsy brand, ez viszont még a megmérettetés előtt áll.

Nem kérdéses az sem, hogy a jelenleg uralkodó városfejlesztési gyakorlat hordoz magában valamilyen nehezen megfogalmazható helyi gyakorlatot, szokásjogot, amely a problémákhoz való közelítésben, a forrásszerzés, az érdekképviselet technikáiban, a helyi párbeszédben, a viták lefolytatásának mikéntjében ölt testet. Békéscsaba tehát egy elhanyagolt, méltatlanul mellőzött város benyomását kelti, amely rászolgál az MVP kompenzációjára.

Ehhez adódik hozzá néhányak szemében a független polgármester, a kompromisszumkereső országgyűlési képviselő adta érdekegyeztetési, kiegyensúlyozottságbeli, konfliktuskezelési törekvések. Azonban sokaknak egyik szeme sír, miközben a másik nevet, mert az MVP grandiózus projektjeit egyben pazarlásnak, túlzó pénzfelhasználásnak is érzik, amelyeket jobban, megfontoltabban, hatékonyabban is fel lehetett volna használni. Az sem kérdéses, hogy egy ilyen mozgástérben kisebb az esélye a helyi kezdeményezések, az alulról jövő ötleteknek révbe érni, valós problémákra valós válaszokat adni.

A kérdőíves válaszok, illetve adatok is aláhúzzák ezt, hiszen Békéscsabán volt a legkisebb az egyetértés a négy város közül azzal, hogy települése biztosítja a beleszólást a helyi ügyekbe (már negatív, inkább egyet nem értést jelentő 2,47 pont). S ugyanígy, a legkevésbé Békéscsabán vették figyelembe az utóbbi évtized városfejlesztésében a válaszadó személyes igényeit (2,09 pont). Hiába nyomozzuk a manapság oly divatos városfejlesztési modellek alkalmazását is. A zöld város elképzelés például alapvetően a zöldfelületek kapcsán jelent meg, leegyszerűsítve, a progresszív ökourbanista elképzelések nélkül. Mindezt a város fejlesztési dokumentumai és a lefolytatott lakossági kérdőívezés adatai is jól tükrözik, hiszen Békéscsabán jelölték be legnagyobb arányban a „zöld város” címkét a válaszadók közül a négy város összehasonlításában (17,8%, szemben a minta 9%-os átlagával).

Az emberek többnyire csak helyi, szűk kis körökben, közvetlen lakóhelyeiken lépnek ki a passzivitás fogságából. Egy-egy helyben elért közművelés, egy fekvőrendőr, egy megakadályozott, NIMBY-szindrómát okozó telephelyeltesítés sorakozik ezen a listán. Avagy említhetők a fakivágások elleni tiltakozások, kerékpárút építés körüli konfliktusok.

### *A város szellemisége*

Az interjúkban azonosítható volt egy mellőzöttségi narratíva, ami többek megfogalmazásában a progresszív gondolkodás hiányával párosult, párosul Békéscsabán. A városról alkotott, a történeti hagyományt kiemelő szlovák örökség szempontjából színesíti a képet az a magyarázat, miszerint az említett hátrányoknak a szocializmus időszakában egy kívülről jött hatalmi elit volt az oka, amikor „*bunkó tótkomlósi tótok*” irányították Békéscsabát (Interjúalany 8). Ez egy történeti narratívája az előremutató gondolkodás hiányának a városban. Pedig egy másik interpretációban a szlovák-evangélikus mentalitás sokáig motorja volt a térségnek, amit már idéztem, az interjúkban és a szakirodalomban is megjelent. Ma viszont, bár régi történetek is vannak, egyre inkább átbillen a kép a másik oldalra a városra és az emberekre is jellemző „Pató Pál uras” gondolkodással, az összefogás nehézségével, a bezárkózással vagy úgy általában a hiányzó gondolatokkal, vagyis hiányzó innovativitással. „*Ahhoz, hogy ez a régió fejlődjön, az embereknek kell sokkal inkább egymáshoz fordulnia, és egymás iránt érdeklődniük, amit én nem látok, hogy ez így lenne. Mondanám, hogy ez a város szeretne modern lenni, de amikor az egyszerű emberekkel beszél az ember, akkor olyan fájó ezt mondani, hogy nem akarnak modernekké lenni. A fejekben is van a gát. Úgy gondolom, hogy három dolog kéne ehhez: egy gondolat, a gondolat alatt értem a tehetséget, az irányítóképességet, az embereket. Kellene hozzá emberek, akik ezt így megtámogatják, és kellene hozzá pénz. Úgy látom, hogy Békéscsabán most egyik sincs. [...] Mintha évről-évre egyre kevesebb lenne a tehetséges ember Békéscsabán.*” (Interjúalany 9)

A kérdőíves vizsgálatok eredményeit citálva a négy város összehasonlításában jelzésértékű, hogy legnagyobb arányban Békéscsabát jelölték a helyi lakosok biztonságos és élhető városnak (26-26% – legkevésbé zsúfolt, 1,4%), de hanyatlónak (6,4%) és problémásnak (4,3%), s ugyanígy legkevésbé látják a kultúra (5%), a turizmus (0,9%) vagy az üdülés (0,5%) városának. Ezzel jutunk el tanulmányunk végén oda, hogy az egész városról kialakult képet megrajzoljuk az interjúk segítségével. Ezek a kiemelt városcímkék visszatükröződnek egy-egy interjúban. Jóllehet egyesek véleményében egy szép zöld, nyugodt, barátságos középváros Békéscsaba, ahol barátságos a környezet és barátságosak az emberek, de sokak számára ez a középvárosi lét egyben a perspektívátlanságot jelenti. Ahol nem lehet olyan nagy célokat kitűzni, nem lehet olyan nagy igényeket formálni. De „nem annyira viharos Viharsarok” (Interjúalany 13), e helyzet előnyei, hogy nincsenek nagy problémák, nagy feszültségek a társadalomban, vagy éppen a politikai erők között egy másik értékelés szerint.

S ott van az elégedetlenség, a mellőzöttség érzése, a valódi urbánus gondolkodás hiánya. Erre reflektál az alábbi interjúszöveg, amelyben az interjúalany a város identitásának kibontására, kritikájára vállalkozott. *„Békéscsaba brandje, patinája, ami emblematikussá teszi Békéscsabát, az nem polgári. Ezt fel kéne vállalni, hogy ez nem polgári város. Úgy látom, bár nagyon jó dolog ez a Békéscsaba, Munkácsy városa elképzelés, mert valóban kötődik Békéscsabához Munkácsy Mihály, nagyon híres festő. De Békéscsaba ennek ellenére még sokkal inkább a szlovákok városa azoknak az agyában, akik idejönnek, a kolbász városa, meg az itt élő mezőgazdasági munkásoké, hát egy parasztváros. Talán az, ami őszinte, és jó alapokra épül, az stabilabb, mint ami ilyen légvárakra épül, hogy csináljuk úgy mintha ez egy polgár város volna. [...] A gyökereiben van a mássága. Egyébként egy meleg, barátságos városnak tartom, nagyon sok eleme a paraszti kultúrának, a vendégfogadásnak meg jelenik sok közösségi és egyéb rendezvényen, de például egy megyei jogú város – este teljesen kihalt, olyan mint egy falu, mindenki otthon van, üresek az utcák, nincs városi nyüzsgés. Ez egy falu, egy hatalmas nagy falu, ami várossá lett, megyei várossá, megyeszékhellyé lett. De megmaradt falunak.”*

Ez a városi mentalitás kép szakirodalmi szinten nyilván nehezen nyomozható. Sok más interjúban fogalmaztak meg azonban hasonló gondolatokat, amely aláhúzza azt, hogy nemcsak fizikai folyamat a várossá válás, hanem szellemi is, nemcsak címében és arculatában kell egy településnek várossá válni, hanem társadalmában is.



## Összegzés

Vizsgálataink alapján három konklúzió kívánkozik érdemesnek megfontolásra. Először is, Békéscsaba, ugyanúgy mint minden településünk alapvetően nyugat fele néz, igaz néha már kelet felé tekintve, vagy a szűkebb régió településeit mérlegre téve is a hátrányokat veszi észre. Az elmaradottság és a mellőzöttség diskurzusa jól kibontakozott interjúinkban és kitapintható volt a kérdőíves adatokból is. A városfejlesztési erőfeszítések és törekvések ennek az évszázados adósságnak a törlesztését is célul tűzték ki, ugyanakkor sokakban indokolt kétségek merülnek fel, hogy lehet-e kövel és betonral orvosolni a mentalitás terén is tetten érhető hátrányokat. Békéscsaba kapcsán joggal kérdőjeleződik meg tehát több területi politikai irányzat is, mert az anyagi szférák fejlesztése nem vonja magával automatikusan a szellemi szféra felemelkedését.

Másodszor, a városfejlesztéssel összefüggésben az érdekérvényesítés nehézségeinek különböző köreit tapinthatjuk ki. Egyrészt ez visszaköszönt a várost irányító politika szintjén, amely a Budapesttel való kapcsolattartás problémáira, a helyi fejlesztési igények kijárásának nehézségeire utal, részben öröklött ódiumpként. Érdekes kérdés, hogy vajon a várossá fejlődés időszakának felidézése kapcsán megfogalmazott progresszivitás, az előremutató fejlődési, fejlesztési hajlam nem csak a múltba révedés szentimentalizmusa-e csupán? Vannak kérdőjelek a visszatekintés során, de a tények a fejlődés eredményessége mellett szólnak. Ez az a terület, ahol mindenképp további kutatási lehetőségek vannak elsősorban a helyi történelemmel foglalkozó városi mentalitástörténet kutatóinak. Másrészt viszont a társadalmi, alulról jövő kezdeményezések, illetve érdekérvényesítés hiánya is meghatározó – igaz hazai kontextusban nem tűnik ez kiemelkedőnek, viszont a négy kutatott városunk esetében mindenképpen.

Harmadrészt pedig a város szlovák örökségének helyzetével kapcsolatosan szintén egy többé-kevésbé általánosítható, hasonló sorsú magyar városokra (például a németység kitelepítése által érintett Budaörs vagy Sopron városát) illő konklúziót lehet megfogalmazni. A város szlovák öröksége 1945 óta a hanyatlás jeleit mutatja, ezt a háború utáni kitelepülési hullám alapozta meg. Egyre inkább azt a kort éljük, amikor a materiális örökség, főképpen az ember fogycokzását a szellemi örökség életben tartásával, fejlesztésével kell ellensúlyozni. Ez mindenképpen egy olyan városfejlesztési feladat, amelyet a politika önállóan, hagyományos városfejlesztési beavokozásokkal nem oldhat meg. Ehhez viszont egy olyan várospolitikát kell meghonosítani Békéscsabán, amely jószerével csak a falvakban, a kis településeken van jelen Magyarországon: „leereszkedni”, lemenni az emberekhez, partnernek tekinteni őket, s a civil szervezetekkel együtt valódi örökségvédelmi szemléletű közösségfejlesztést kell megvalósítani és folyamatosan gyakorolni.



### III.

## Összegzés

## **A középvárosok jövőbeni fejlesztését megalapozó új innovatív modell kidolgozását támogató főbb szempontok**

A kötet tanulmányaiból láthatóvá váltak a magyar, egyszersmind a kelet-közép-európai városfejlődési modell társadalmi problémái, a középvárosok fejlődésbeli hátrányai, a magyar középvárosokban jelentkező globális nagyvárosoktól való függések kedvezőtlen hatásai, a térbeli társadalmi egyenlőtlenségek, de a középvárosok pozitív szerepei, a betöltött térbeli társadalmi funkciói is.

A térbeli társadalmi egyenlőtlenségek belső szerkezeti vizsgálataiból, a nemzetközi és a hazai szakirodalom, illetve az empirikus kutatás, a mélyinterjúk, valamint az empirikus felvétel alapján a következő konkrét európai, illetve főként magyar középvárosi jelenségek, illetve problémák sorolhatók fel:

- Nyilvánvaló, hogy a középvárosok és nagyvárosok, közte a globális városok eltérő társadalmi, gazdasági jelenségek, miközben a jellemzőik között összefüggések vannak, ma többnyire inkább hierarchikus szerkezeti függésrendszerek. A nagyvárosok pozíciói kedvezőbbek a középvárosiak pozícióihoz képest, a globális gazdaságban az előbbieket jelentősebb szerepeket töltenek be, miközben a kisebb városok pozíciói is lényegesebbek.
- Egyértelműen kiderült, hogy az európai és az általunk vizsgált magyar középvárosok komoly szerepeket játszanak saját lakosaik, illetve az őket körülvevő vidéki térségek lakosságának a jól-létében és megélhetésében. Az is kiderült, hogy a kisebb városok olyan térségi központok, amelyek a köz- és magánszolgáltatásokat is biztosítani képesek a középvárosi térségek számára, egyben hozzájárulnak a helyi és regionális ismeretek előállításához, az innovációk terjedéséhez. A helyi, illetve a regionális gazdaság szervezésében, működésében szintén jelentős részt vállalnak.
- Az európai és a magyar középvárosok társadalmi és egyéb jellemzői általános trendek szerint alakulnak, így a globális városhálózatokban, az országos, illetve térségi pozíciójuk, a gazdasági, társadalmi és területi funkcióik alapján, miközben számos egyedi sajátosság is jellemző rájuk, a történeti múltjuk, a regionális adottságaik, az urbanizációs szintjük, a helyi társadalmi strukturális jellemzők szerinti eltérések alapján.

- A négy magyar városról, vagyis Sopronról, Kaposvárról, Egerről és Békéscsabáról készült esettanulmányok speciális társadalmi jelenségeket mutatnak: (Sopront kivéve) a népességvesztést, a magasabb társadalmi státusúak elvándorlását, vagy sokszor elvagyódását, de számos tagjuk integrálódását is. Az időszedés gondjait, a relatív elszegényedést, vagy éppen a helyi társadalmi konfliktusok feszültségeit, a városfejlesztési megoldásokkal szembeni lakossági elégedetlenségeket, a külső hatásoktól való elzárkózási törekvéseket is láttuk.
- Meghatározott regionális adottságok, történeti sajátosságok eltéréseiben ugyan, de a vizsgált középvárosok biztosítani képesek a viszonylag homogén helyi társadalmak, a többségében alsó-középosztálybeliek kedvező életszínvonalát: a helyi (Sopron esetében a határon túli, tehát közeli) munkavégzés lehetőségeit, a középvárosi életforma kedvező hatásait, a szép táji adottságokat, a belvárosok elegáns épületeit, a megcsodálható épített környezetet, a dicső történeti múltból fakadó, máig érvényes várospresztízszt, a fenntartható életformák kínálatát. Ezek a városok a többség szerint szerethetőek, bár számos helyi társadalmi problémától is szenvednek.
- Az elvándorlás, illetve a bevándorlás feltárt jelenségeivel, az ahhoz kapcsolódó elégedettségi mutatókkal kapcsolatban egy sajátos paradoxon derült ki: (némiképp sarkítva) azt lehet mondani, hogy ahol nagy az elvándorlás, ott az elit interjúk a város élhetőségét bizonygatják, ahol pedig nagy a bevándorlás, ott az elitcsoportok képviselői sokszor a város élhetetlenségét hangsúlyozzák. Ezek feltehetőleg önvédelmi vagy ismerethiányból adódó csoportreflexek.
- Az elemzett középvárosok gazdasági potenciálja (a helyi gazdaság, a multinacionális vállalatok által betelepült külföldi működő tőke), de a társadalmi sajátosságok sem képesek megtartani a képzett, értelmiségi, fiatal rétegeket, s ebben nincs a városok között különbség. Ezt az sem oldja fel, hogy a városok elvándorló népességét a környékről bevándorlók részben pótolják, mivel az újonnan érkezőket többnyire alacsonyabb társadalmi pozíciójú rétegek adják.
- A feltárt városok gazdasági ereje a középvárosi szinthez mérten nem túl erős, egyszersmind egyenlőtlenségekkel teli, a városokként eltérő történeti adottságaik, regionális helyzetük, a helyi önkormányzatok forrásait, és lehetőségeit, valamint a helyi társadalmak jellemzőit, a globális gazdaságba illeszkedés szintjeit is kifejezve. Fontos szempont azonban, hogy a középvárosok gazdasága a vidéki gazdaságokhoz képest jelentős.
- A városfejlesztési beavatkozások alapvetően állami, illetve helyi hatósági megoldások szerint alakulnak, de egyre inkább jellemzőek a piaci hatások is. A kutatásban megfigyelt, az egyes városokra jellemző kezelési eszközök, közte a Modern Városok Programja jobbra elhomályosították a történetileg, vagyis a korábban kimunkált fejlesztési víziókat

(beleértve a jellemzően addig is fentről és kívülről jövő különféle öko-urbanista városfejlesztési modellek alkalmazásával születetteket). Ezzel kapcsolatban fontos összefüggés, hogy ezzel a kormányzat, illetve ezek a települések a redisztributív, korábban az 1970-es évek után, majd a 2000-es évek elején jellemző olyan város (centrum-pólus) orientált területfejlesztési politikákhoz tértek vissza, amelyek nem adnak teret a helyi szempontoknak és érdekeknek, különösképpen a társadalmi szempontok és érdekek érvényesítésének. Ezért a megvalósítás, illetve a realizálódás sikerének az esélye vélhetőleg kisebb.

- A teljesség kedvéért jelezni kell, hogy a történeti városfejlesztési modellek többnyire sikertelennek bizonyultak, néhány kísérleti példától és azok hatásaitól (kertvárosoktól, új lakótelepi tervezési és beépítési formáktól) eltekintve nem terjedtek el széles értelemben, nagy léptékekben. Ezt az is magyarázza, hogy a magyar, illetve kelet- és közép-európai (illetve általában is) a valóságtól idegen közegben, többnyire tervező asztalokon jöttek létre, csak szűk szakmacsoport érdekeit, de nem az érintett és egyben differenciált társadalmi csoportszempontokat képviselték.
- A térbeli társadalmi egyenlőtlenségek kérdéseiről a személyes interjúban kérdezve az derült ki, hogy az elit rétegek képviselői kevésbé látják a területi elkülönülést, vagy éppen a társadalmi egyenlőtlenség jelenségeit (főként a várostervekre hivatkozva), a szegregációt nem tartják kiemelkedőnek. Jóllehet a tények, például a közép- és nagyvárosokra is jellemző hierarchikus térbeli társadalmi szerkezet ennek ellentmondani látszik. Ennek a jelenségnek számos magyarázata is lehet: részben a viszonylag homogén alsó-középosztálybeli társadalmi szerkezet, részben az elit csoportok és a helyi társadalmak szétszabdaltságai, a köztük lévő kapcsolatok hiányai, és paradox módon éppen a szegregáció, vagyis az a tény, hogy a térben elkülönült csoportok nem találkoznak egymással, így nem tudják, hogyan él a másik társadalmi réteg, szegény, vagy inkább gazdag. Lényeges ok az a szociológiai tény is, hogy az emberek nem szívesen fogalmazzák meg a különbségeiket, főként a többséghez képest alacsonyabb társadalmi pozíciójukat.
- Az új városfejlesztési modellek, közte a ma egyre inkább időszerű klíma és környezetvédelmi témák társadalmi támogatottságának az ügye külön kérdésként merül fel, hiszen ezek a mai Magyarország fontos problematikái közé tartoznak. Az interjúkban megszólalók egy része nem tudott mit mondani a városokat érintő környezeti problémákkal kapcsolatban, viszonylag kevesen említették az ökológiai válságot, az éghajlatváltozást, a természetvédelem intézményrendszerének leépülését. A teljesség kedvéért azonnal hozzá kell tenni, hogy az interjúk fő témái nem ezek a kérdések, hanem a társadalmi problémák feltárásának a céljai voltak. Ez nem azt jelenti, hogy egyetértünk az olyan városfejlesztési modell szerveződésével, amely nem a társadalmi problémák

kezelését célozza, hanem technokrata szemlélettel, szinte egyoldalúan a környezeti problémákat emeli ki.

- Ezzel kapcsolatban merül fel a fenntartható fejlődés koncepciója, amely a környezet, a gazdaság és a társadalom komplex fejlesztését célozza, ma még többnyire inkább csak elméletileg. Ennek realizálása azonban számos, ma még hiányzó társadalmi, gazdasági feltétel megvalósulását, közte a helyi társadalmak gondolkodásbeli jellemzőinek az átalakulását is feltételezi, ebben pedig azt az értékvtást is, amikor a fogyasztás (ma még szinte kizárólagos középosztálybeli) értékei mellett a táji, a környezetvédelmi értékek is prioritásokat kapjanak.
- Ebben a fiatalabb, nagyvárosi, képzett korcsoportok esetében látni azonban pozitív elmozdulásokat is. De ide sorolhatjuk a településeiket védő, azok zöld területeit beépíteni célzó befektetői, ingatlanfejlesztői beavatkozások ellen fellépő lakossági megmozdulások számszerű gyarapodását is. Az erőteljesebb és hatékonyabb elmozdulás azonban a környezeti problémák kezelésére nyitott, és arra képes civil társadalmi szervezetek jobb működését és annak állami támogatását is igényli.
- A zöld ügyek és a sérülékeny társadalmi csoportok iránti elkötelezettség értékvtást, az általános jól-lét növekedését, valamint erős polgárságot, fejlett nagyvárosi és városi középosztályt is feltételez: ezek a mai Magyarországon hiányzanak.
- Ezért is egyre nagyobb szükség van a stiglitzi jól-lét felfogás (Stiglitz, 2012) beemelésére a társadalmi és a városfejlesztési törekvések közé, az ahhoz szükséges feltételek biztosítására, a társadalmi strukturális és a térbeli egyenlőtlenségek enyhítése érdekében. Ezek azonban önkormányzati és állami támogatásokat, a középvárosi (illetve a települési) önkormányzatok forrásainak a rendbetételét is igénylik.
- A helyi és a központi politikai hatalmi érdek szerkezet által befolyásolt városfejlesztési törekvések szintén lényeges meghatározó tényezők. A jelenlegi politikai kurzus esetében a térbeli-társadalmi egyenlőtlenségek nem központi témák (miként azok voltak a korábbi ROP-ok által finanszírozott szociális városrehabilitációknál). Az ezzel párhuzamosan futó funkcionális városrehabilitáció is főképpen az infrastruktúra fejlesztésről és a térkövezésről szólt, de legalább le volt öntve egy városrehabilitációs ideológiával, a Modern Városok Programjában már ez az ideológiai köntös sincs meg, nincsenek mögöttes szakmai érvek sem.
- A szakmai érvek kidolgozását nagyon hiányoljuk. Egy ilyen lényeges program kimunkálása ugyanis nem nélkülözheti a széles szakmai közvélemény részvételét. Ez a munka a tudósok, a kutatók, az urbanisták, a várostervezők, a városfejlesztők, a szociológusok, a geográfusok, a helyi várospolitikusok, valamint az állam képviselőinek az együttműködését, de a lakossági vélemények bevonását is feltételezi. Ezek segítségével lehet csak mód a társadalmilag megalapozott döntések létrehozatalára.

(A jelzett cél megvalósulásához számos korábbi tudományos munkát is lehet javasolni. Ezeket alább jelezzük<sup>112</sup>)

- Az itt felmerült problémák láttán egyértelműen megfogalmazható, hogy szükségessé válik egy újfajta városfejlődési út és az azt megalapozni képes új városfejlesztési modell kialakítása. Ehhez abból kell kiindulni, hogy a mai városfejlődési folyamatok és a mögöttes városfejlesztési gyakorlat, és a várostervezés is alapvetően gazdasági prioritásokra és azok mögötti érdekcsoportok, befektetői, ingatlanfejlesztői érdekek érvényesítésére épülnek. A társadalmi szempontok, a területi társadalmi problémák enyhítésének a céljai, a térségi társadalmi egyenlőtlenségek kezelésének a törekvései a különböző fejlesztési koncepciókban nem, vagy sokszor csak ideológiai értelemben jelennek meg.

### *Javaslatok egy új, innovatív modell megalapozásához*

A társadalmi szempontok, a területi társadalmi problémák enyhítésének, a térségi társadalmi egyenlőtlenségek kezelési törekvéseinek az elhanyagoltságából adódik az első olyan javaslat, amelyet a modell kimunkálásakor figyelembe kell venni. Nevezetesen, a városfejlesztési koncepciók kidolgozásakor a gazdasági szempontok mellett a társadalmi összefüggések beemelésére, illetve azok érvényesülésének a biztosítására is szükség van.

A városok jelenét és jövőjét meghatározó fejlesztési stratégiák és a megvalósítási tervek nem teszik elérhetővé a területi egyenlőtlenségek tényleges és hatékony csökkentéséhez szükséges erőforrásokat, sem az olyan intézményeket, amelyek képesek lennének a városi társadalmak minél szélesebb csoportjai lakóhelyi érdekeinek a képviselésére, azok városfejlesztési modellekbe történő integrálására.

Ebből következik a következő javaslatunk, mégpedig: a területi egyenlőtlenségek enyhítéséhez társadalmi strukturális, vagyis komplex beavatkozásokra is szükség lenne, mivel a területi célú fejlesztések önmagukban kevesek a városi társadalmakat szétválasztó strukturális eredetű távolságok közelítésére.

A modell kimunkálásához azzal is tisztában kell lenni, hogy milyen meghatározó mechanizmusok okozzák a mai városok társadalmi problémáit. A történeti hatásokon, a késleltetett urbanizáció máig érvényes következ-

---

112 A témakör elemzését lásd részletesen a következő irodalmakban: [http://open-archiv.rkk.hu:8080/jspui/bitstream/11155/2038/1/farafa\\_modern\\_2019.pdf](http://open-archiv.rkk.hu:8080/jspui/bitstream/11155/2038/1/farafa_modern_2019.pdf); RECHNITZER, J., BERKES, J., FILEP B. (2019). *The most important city development initiatives of Hungary. Regional Statistics* 9 (2), pp. 20–44; DOI: 10.15196/RS090204; SOMLYÓDYNÉ PFEIL, E. (2017). *Chances of Effective Urban Policy in Hungary under the Influence of the European Cohesion Policy. Deturope*, 9 (3), 141–161.; FEKETE, D. (2019). *A Modern városok program jelentősége a hazai városfejlődésben. [The importance of the Modern Cities Program with regard to the Hungarian urban development.] Tér és Társadalom* 33 (1), pp. 27–43. doi: 10.17649/TET.33.1.3066.)



ményein túl a globális gazdaság mai dinamikáit, az ingatlanpiac logikáját, a hatósági törvények és azok mögött álló érdekviszonyok döntő szerepét kell látni. Ezek kiemelt szerepet játszanak a nagyvárosi és a középvárosi fejlődésbeli egyenlőtlenségekben, lakóik eltérő, egyenlőtlen életviszonyaiban.

A nagyvárosi és a középvárosi fejlődésbeli egyenlőtlenségek csökkentése, a lakók eltérő, egyenlőtlen életviszonyainak oldása érdekében fontos további javaslatunk a társadalmi részvétel modernizálása, a mai döntési mechanizmusok újratervezése, az érintett társadalmi szereplők döntésekbe való bevonása, a társadalmi kooperáció mechanizmusainak a kidolgozása is. Ezzel kapcsolatban a fejlett nyugati országokban elsősorban az éghajlati válsággal összefüggésben a társadalmi ellenőrzés újfajta formái merülnek fel, jelennek meg, így például a klímavész helyzetet hirdető önkormányzatokban civil ellenőrző bizottságok alakultak. De említeni lehet a jobbara csak elméletben létező tárgyalásos demokráciát is. Ezek is a társadalmi innováció területei, ahogy az erőforrások jobb kihasználtságát célzó, így a fenntarthatóságot középpontba állító smart city fejlesztések, vagy a nagyobb társadalmi részvételt követelő irányzatok is. De meg lehet említeni a különböző társadalmi csoportok közeledését, vagy az elidegenedés csökkentését szolgáló városfejlesztési módszereket is, a (valóban) részvételi tervezést, vagy például a civileket előtérbe hozó képességszemlélet érvényesítését (Gébert et al., 2016), amely a városok inkluzív fejlesztését is erősíthetik.

A társadalmi kirekesztés következményeit is jelezni kell, mivel a kirekesztő folyamatok, a szegregáció a városi társadalmak számos csoportját olyan kedvezőtlen lakóhelyi viszonyok közé kényszerítik, amelyek nem adják a minőségi emberi lét minimálisan szükséges lakóhelyi feltételeit sem. A társadalmi strukturális egyenlőtlenségek, a társadalmak térbeli szétszabdaltságai, a szegénység szintén komoly életmódbeli problémákat és társadalmi konfliktusokat, valamint társadalmi költségeket is okoznak.

Ezért további javaslatként, az enyhítés érdekében javasoljuk a mainál sokkal kiegyenlítettebb térbeli társadalmi fejlesztést, a települések életkörülményei közötti különbségek közelítését, az állami és az önkormányzati fejlesztési politikák összehangolását, az összes hatósági szereplő együttműködését. Az állami szerepvállalás nem helyettesítheti a társadalmi és a civil szervezetek, az egyházak támogatását, az állami beavatkozások kontrollját sem, de az Európai Unió részvételét, pályázati forrásait szintén feltételezi.

## *Szemponatok az új, társadalmilag innovatív modell kidolgozásához*

A kutatás zárásaként mindezek figyelembevételével felvázoljunk a magyar középvárosok jövőbeni fejlesztését megalapozó új, társadalmilag innovatív modell kidolgozásához szükséges konkrét szempontokat. Ezek a szempontok a következők lehetnek:

- Az új városfejlesztési modellt az érintett térség társadalmi szereplői dolgozzák ki,
- A kidolgozott modell alulról és nem felülről szerveződő, illetve a külső (állami, regionális, térségi) és a belső, vagyis a lokális tényezők összhangjára építő,
- A modell felvállalja a magyar középvárosoknak a globális urbanizáció helyi szinten megnyilvánuló szakaszával összefüggő, konkrét helyi társadalmi problémák kezelését, illetve enyhítését,
- A konkrét térségi társadalmi probléma, vagy problémák egyértelműen definiáltak, tudományosan megalapozottak legyenek, a helyi konszenzusokra kell, hogy támaszkodjanak,
- Ezért is kiemelten lényeges, hogy a kezelés alapját a lokális jelentőségű társadalmi konszenzus képezi, vagyis, hogy a modell társadalmilag megalapozott legyen,
- A modell figyelembe veszi, hogy a problémák történetileg specifikusak, területileg meghatározottak, regionális, illetve várostérségi, vagy települési szintű konkrét térségi, társadalmi sajátosságokkal rendelkeznek,
- A modell az adott konkrét térség társadalmi csoportjainak a gazdasági, környezeti és társadalmi viszonyaira, érdekeire épül,
- A modell háttere participatív jellegű, vagyis az érintett helyi társadalmi szereplők (az állam, az önkormányzatok, az elit csoportok, a különböző lakóhelyi közösségek, a civil és egyházi szervezetek, a gazdasági szereplők) közös kooperációjának az eredményét tükrözi,
- A modell kidolgozását többféle módszer is támogatja, az érintettek együttműködése, valamint az érintettek és tudomány kapcsolatai. Ez utóbbi által közvetítettek a különböző elméleti elemzések, a témához kapcsolódó történeti előzmények, korábbi és mai innovatív modellek vizsgálatai, valamint az adott térségre (városra) releváns empirikus kutatási eredmények, különböző szociológiai, geográfiai, tervezést megalapozó vizsgálatok tapasztalatai,
- A modell eredményei nemcsak helyi, hanem szélesebb relevanciával is rendelkezhetnek. Ebben az esetben az új, társadalmilag innovatív modell eredményeit nemcsak helyi szinten, nemcsak a középvárosok esetében lehet hasznosítani, hanem a mai magyar (közte a kelet- és közép-európai) városi társadalmak fejlesztési viszonyainak az innovatív megalapozásához is, a jobb, egyben versenyképesebb működéséhez, de a városi lakosság jól-létének kibontakoztatásához is.

## Felhasznált irodalmak

- Adger, N. W. (2000): Social and ecological resilience: are they related? *Progress in Human Geography*, 3., 347–364.
- Adger, W. N., Hughes, T. P., Folke, K., Carpenter, S. R., Rockström, J. (2005): Social-ecological resilience to coastal disasters. *Science*, 1036–1039.
- Ahern, J. (2011): From fail-safe to safe-to-fail: sustainability and resilience in the new urban world. *Landscape Urban Planning*, 341–343.
- Alberti, M., Marzluff, J. M., Shulenberger, E., Bradley, G., Ryan, C., Zumbrunnen, C. (2003): Integrating humans into ecology: Opportunities and challenges for studying urban ecosystems. *Bioscience*, 1169–1179.
- Andersson, E. (2006): Urban landscapes and sustainable cities. *Ecology and Society*, 11 (1), 34.
- Angelidou, M., Psaltoglou, A. (2017): An empirical investigation of social innovation initiatives for sustainable urban development. *Sustainable Cities and Society*, 33, 113–125.
- Arup (2014): *City Resilience Framework*. The Rockefeller Foundation, 1–24.
- Baji, P. (2017): Okos városok és alrendszereik – Kihívások a jövő városkutatói számára? *Tér és Társadalom*, 31 (1), 89–105.
- Balázs, F. (2018): Lokális identitáskonstrukciók vizsgálata Sopronban. *Studia Mundi – Economica*, 5 (3), 3–18.
- Bánkúti, Gy., Zanatyné, U. Zs. (2018): Településenergetika Kaposváron. *Környezet-Gazdaság-Társadalom, Tanulmányok Kerekes Sándor 70. születésnapja tiszteletére*, Kaposvári Egyetem Gazdaságtudományi Kar, 285–305.
- Barcza, A., Csapó, J., Hinek, M., Marton, G. (2020): Sopron turisztikai szezonálisitásának és a turizmusfejlesztés szükséges irányainak vizsgálata. *Földrajzi Közlemények*, 144 (1), 65–78.
- Barsi, B. (2019): A boldogság mint az okos városok mérésének új, lehetséges módszere. *Területi Statisztika*, 59 (5), 555–574.
- Barta, Gy. (2002): A magyar ipar területi folyamatai 1945–2000, Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs
- Becsei, J. (1976): Békéscsaba térbeli alkata. Tóth J. 1976. Békéscsaba népessége. In: Tóth, J. (szerk.): Békéscsaba földrajza. Békéscsaba Város Tanácsa, Békéscsaba, 415–186.
- Beluszky, P. (2000): *A magyarországi városok versenyképessége*. MTA RKK, Budapest.
- Beluszky, P. (2001): A Nagyalföld történeti földrajza. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, Pécs

- Beluszky, P. (2003): *Magyarország településföldrajza. Általános rész*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs
- Beluszky, P., Győri R. (2004): Fel is út, le is út... (Városaink településhierarchiában elfoglalt pozícióinak változása a 20. században.) *Tér és Társadalom*, 18 (1), 1–41.
- Bencardino, M., Greco, I. (2014): Smart Communities. Social Innovation at the Service of the Smart Cities. *TeMA - Journal of Land Use Mobility and Environment*, Special Issue
- Bencsik, A., Juhász, T. (2016): Szervezeti bizalom és bizalmatlanság a sharing economy szellemében. „Logisztika-Informatika-Menedzsment” Nemzetközi Tudományos Konferencia. BGE Gazdálkodástudomány Kar, Zalaegerszeg
- Béné, C., Godfrey-Wood, R., Newsham, A., Davies, M. (2012): Resilience: New Utopia or New Tyranny? Reflection about the Potentials and Limits of the Concept of Resilience in Relation to Vulnerability-Reduction Programmes. *IDS Working Paper 405*, Institute of Development Studies, Brighton
- Benedek, J., Kocziszy, Gy., Veresné Somosi, M., Balaton K. (2015): Regionális társadalmi innováció generálása szakértői rendszer segítségével. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 12 (2), 4–22.
- Berényi, I., Dövényi, Z. (1996): Historische und aktuelle Entwicklungen des ungarischen Siedlungsnetzes. In: Alois Mayr – Frank-Dieter Grimm (szerk.): *Städte und Städteysteme in Mittel- und Südeuropa*. Institute für Länderkunde, Leipzig, 104–171.
- Bertalan, L. (2015): Citizens’ Perception of Urban Problems and Possibilities for Smart City Solutions. Case Study from Sopron, Hungary. *E-conom*, 4 (1), 17–28.
- Bertalan, L., Jankó, F., Nagy, M., Presits, A. (2010): A kiskereskedelem területhasználatának változása Győrben és Sopronban: a bevásárlóközpontok hatása a belvárosi kereskedelemre. In: Fábíán A. (szerk.): *Párbeszéd és együttműködés. Területfejlesztési Szabadegyetem 2006–2010*. Nyugat-magyarországi Egyetem Kiadó, Sopron, 389–404.
- Birch, E.L. (2002): Five generations of the Garden City. In: Parsons, K.C.; Schuyler, D. (ed.) *From garden city to green city. The legacy of Ebenezer Howard*. The John Hopkins University Press, Baltimore, London 171–200.
- Bodó, B. (2018): Demokrácia és civil társadalom – kisebbségi léthelyzetben. *Korunk*, 29 (10), 8–22.
- Boros, Á. (2007): Megyei jogú városaink kulturális vonzereje. *Területi Statisztika* 47 (3), 252–266.
- Botsman, R., Roberts, R. (2010): *What’s Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. Harper Business Kiadó

- Bottyán, I. (2016): Békéscsaba egyedülálló turisztikai terméke a Csabai Kolbászfesztivál. In: Erdős, K., Komlósi, É. (szerk.): *Tanítványaimban élek tovább. Emlékkötet Buday-Sántha Attila tiszteletére*. Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar, Pécs, 192–206.
- Brand, P. (2007): Green Subjectation: The Politics of Neoliberal Urban Environmental Management. *International Journal of Urban and Regional Research*, 31 (3), 616–632.
- Brundtland, G. H. et al. (1987): *Közös jövőnk*. (Persányi, M. szerk.) 1988. Mezőgazdasági Kiadó.
- Cajaiba-Santana, G. (2014): Social innovation: Moving the field forward. A conceptual framework. *Technological Forecasting & Social Change*, 82, 42–51.
- Campanella, T. (2006): Urban resilience and the recovery of New Orleans. *Journal of the American Planning Association*, 2, 141–146.
- Carpenter, S., Walker, B., Anderies, J. M., Abel, N. (2001): From metaphor to measurement: Resilience of what to what? *Ecosystems*, 765–781.
- Cattan, N. (2011): Urban Sprawl in Paris Metropolitan Area In: Szirmai, V. (szerk.): *Urban Sprawl in Europe*, Aula Publishing, 85–104.
- Caubel, D. (2005): Quels impacts sociaux d'une amélioration des transports urbains sur les population des quartiers les plus démunis du grand Lyon en termes d'accès aménités de la ville? In: XLI, colloque de L'ASDRLE, Villes et territoires face au défis de mondialisation, 2-5, 2005, Dijon
- Chelleri, L. (2012): From the Resilient City to urban resilience. A review essay on understanding and integrating the resilience perspective for urban systems. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 58 (2), 287–306.
- Chelleri, L., Olazabal, M. (2012): Multidisciplinary perspectives on urban resilience. Spain: Bilbao
- Chelleri, L., Waters, J. J., Olazabal, M. (2015): Resilience trade-offs: Addressing multiple scales and temporal aspects of urban resilience. *Environment and Urbanization*, 181–198.
- Clavel, P. (2002): Ebenezer Howard and Patrick Geddes: two approaches to city development. In: Parsons, K.C.; Schuyler, D. (ed.) *From garden city to green city. The legacy of Ebenezer Howard*. The John Hopkins University Press, Baltimore, London, 38–57.
- Cocchia, A. (2014): Smart and digital city: A systematic literature review. In: Dameri, R. P., Rosenthal-Sabroux, C. (eds.): *Smart city. How to Create Public and Economic Value with High Technology in Urban Space*. Springer, 13–43.
- Cohen, B., Muñoz, P. (2016): Sharing Cities and Sustainable Consumption and Production: Towards an Integrated Framework. *Journal of Cleaner Production*, 134, 87–97.
- Cutter, S. L. (2016): The landscape of disaster resilience indicators in the USA, *Natural Hazards*, 80 (2), 741-758.

- Cutter, S. L. (2014): Building disaster resilience: Steps toward sustainability, *Challenges in Sustainability*, 1 (2), 72–79.
- Cutter, S. L. (2016): Commentary, Resilience to What? Resilience for Whom? *The Geographical Journal*, 182 (2), 110–113.
- Csapó, T. (2002): A magyar megyei jogú városok regionális funkciói. *Területi Statisztika*, 42 (3), 228–252.
- Csizmadia, Z., Rechnitzer, J. (2005): A magyar városhálózat innovációs potenciálja. In: Grosz, A., Rechnitzer, J. (szerk.): *Régiók és nagyvárosok innovációs potenciálja Magyarországon*. MTA RKK, Pécs–Győr, 147–181.
- Csomós, Gy. (2013): Magyarország gazdasági központjainak pozícióváltozása 1992 és 2011 között. *Területi Statisztika*, 53 (6), 529–550.
- Dalziel, E., McManus, S. (2004): Resilience, vulnerability and adaptive capacity: Implications for systems performance. *International Forum for Engineering Decision Making (IFED)*, Switzerland
- Daniels, T. L. (2009): A trail across time. American Environmental Planning From City Beautiful to Sustainability. *Journal of the American Planning Association*, 75 (2), 178–192.
- Dankó, I. (1970): Békéscsaba iparának és kereskedelmének fejlődése a gyáripár megindulásáig. In: Kristó, Gy., Székely, L. (szerk.): *Tanulmányok Békéscsaba történetéből*. Békéscsaba Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága, Békéscsaba, 105–121.
- Da Silva, J., Kernaghan, S., Luque, A. (2012): A systems approach to meeting the challenges of urban climate change. *International Journal of Urban Sustainable Development*, 125–145.
- De Jong, M., Joss, S., Schraven, D., Zhan, C., Weijnen, M. (2015): Sustainable, smart, resilient, low carbon, eco, knowledge cities; making sense of a multitude of concepts promoting sustainable urbanization. *Journal of Cleaner Production*, 109, 25–38.
- Demeritt, D. (2011): The Antonyms of Sustainable Development: Sustaining What, How, and for Whom. In: Leyshon, A., Lee, R., McDowell, L., Sunley, P. (eds.): *The Sage Handbook of Economic Geography*. Sage, 231–241.
- Döry, T., Ponác, Gy. M. (2003): Az infokommunikációs ágazatok szerepe és súlya magyar városhálózatban. *Tér és Társadalom*, 17 (3), 165–181.
- Dövényi, Z. (2007): Békéscsaba forgalmi szerepköre kialakulásának történeti aspektusai. In: Süli-Zakar, I. (szerk.): *Tanár Úrnak Tisztelettel! 56 tanulmány Dr. Korompai Gábor 70. születésnapjára*. Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen, 103–108.
- Duray, B., Nagy, I. (2005): Fenntartható környezetvédelmi tervezés Békés, Békéscsaba, Gyula városokban. In: Nagy, E., Nagy, G. (szerk.): *Az Európai Unió bővítésének kihívásai – régiók a keleti periferián*. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 143–149.

- Egedy, T. (2017): Városfejlesztési paradigmák az új évezredben – a kreatív város és az okos város. *Földrajzi Közlemények*, 141 (3), 254–262.
- Egyed, K. (2014): Gondolatok a soproni régió turisztikai versenyképességéről. *Soproni Szemle*, 68 (4) 407–418.
- Ehrlich, É., Révész, G., Tamási, P. (szerk.) (1994): *Kelet-Közép-Európa: honnan–hová?* Akadémiai Kiadó, Budapest
- Ekéné Zamárdi, I., Viczián, Zs. (1999): Kik költöznek Békéscsabára az 1990-es évek közepén? In: Baukó, T. (szerk.): *Az Alföld a XXI. század küszöbén*. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 259–263.
- Enyedi, Gy. (1992): Urbanizáció Kelet-Közép-Európában. *Magyar Tudomány*, 37, 685–693.
- Enyedi, Gy. (1994): Fenntartható fejlődés - mit kell fenntartani? *Magyar Tudomány*, 39, 1151–1160.
- Enyedi, Gy.(1997): A sikeres város. *Tér és Társadalom*, 11 (4), 1–7.
- Enyedi, Gy. (2004): Regionális folyamatok a poszt szocialista Magyarországon. *Magyar Tudomány*, 49, 935–941.
- Enyedi, Gy. (2012): *Városi világ*, Akadémiai Kiadó, Budapest
- Eraydin, A. (2016): Attributes and Characteristics of Regional Resilience: Defining and Measuring the Resilience of Turkish Regions. *Regional Studies* 50 (4), 600–614.
- Eraydin, A., Tasan-Kok, T. (2013). *Resilience Thinking in Urban Planning*. Dordrecht, Heidelberg, New York, London: Springer.
- Erdmann Gy. (1999): Az értelmiségi szerepvállalás régen és a jövőben Békés megyében. In: Baukó T. (szerk.): *Az Alföld a XXI. század küszöbén*. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 338–342.
- Fekete, D. (2019): A Modern városok program jelentősége a hazai városfejlődésben. *Tér és Társadalom*, 33 (1), 27–43.
- Figueiredo, L., Honiden, T., Schumann, A. (2018): Indicators for Resilient Cities. *OECD Regional Development Working Papers*, 2018/02
- Fishman, R. (2002): The Bounded City. In: Parsons, K.C.; Schuyler, D. (ed.) *From garden city to green city. The legacy of Ebenezer Howard*. The John Hopkins University Press, Baltimore, London, 58–66.
- Folke, C. (2006): Resilience: The emergence of a perspective for social–ecological systems analyses. *Global Environmental Change*, 3, 253–267.
- Földi, Zs. (2009): A közösségi részvétel szerepe a várostervezésben - az európai és a nemzeti tapasztalatok. *Tér és Társadalom*, 23 (3), 27–43.
- Freestone, R. (2002): Greenbelts in city and regional planning. In: Parsons, K.C.; Schuyler, D. (ed.) *From garden city to green city. The legacy of Ebenezer Howard*. The John Hopkins University Press, Baltimore, London, 67–98.
- Friedmann, J. (1986): The World City Hypothesis. *Development and Change*, 17, 69–83

- Fu, Y., Zhang, X. (2017): Trajectory of urban sustainability concepts: A 35-year bibliometric analysis. *Cities*, 60, 113–123.
- Fulton, W. (2002): The Garden Suburb and the New Urbanism. In: Parsons, K.C.; Schuyler, D. (ed.) *From garden city to green city. The legacy of Ebenezer Howard*. The John Hopkins University Press, Baltimore, London, 159–107.
- Gajzágó, G. (2019): Modern városok programja: új fejezet a magyar várospolitikában, *Tér és Társadalom*, 33 (3), 29–48. doi: 10.17649/TET.33.3.3119.
- Gébert, J., Bajmócy, Z., Málovics, Gy., Pataki, Gy. (2016): Eszközöktől a jóllétig. A helyi gazdaságfejlesztés körvonalai a képességszemléletben. *Tér és Társadalom*, 30 (2), 23–44. doi:10.17649/TET.30.2.2752
- Gombos, Sz. (2016): A kulturális szolgáltatások kínálata közötti különbségek a magyarországi tízezer fő feletti városokba. *Területi Statisztika*, 56 (5), 565–587.
- Gyivicsán, A., Uhrin, E., Tuska, T. (2010): Húszéves a Magyarországi Szlovákok Kutatóintézete. *Barátság*, 17 (5), 6584–6589.
- Györi, R., Jankó, F. (2009): Nyugat-Dunántúl és Burgenland regionális fejlettségi különbségeinek alakulása 1910 és 2001 között. *Soproni Szemle*, 63 (2), 226–249.
- Hajdú, Z. (1994): A Dél-Dunántúl középfokú vonzáskörzeteinek területi rendje. (Egy felmérés eredményei és tanulságai a vonzáskörzet-kutató-sok szempontjából.) *Tér és Társadalom*, 8, 5–24.
- Hall, P. (2014): *Cities of tomorrow. An intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. Basis Blackwell
- Hardi, T. (2015): A várostérségi ingázás In: Szirmai, V. (szerk.): *A területi egyenlőtlenségtől a társadalmi jól-lét felé*, KJF, Székesfehérvár, 215–237.
- Harnos, L. (2019): A lakásárakat befolyásoló tényezők, különös tekintettel a településfejlesztési döntésekre Sopron példáján. Doktori értekezés. Soproni Egyetem, Széchenyi István Gazdálkodás- és Szervezésstudományok Doktori Iskola
- Hegedűs, Sz. (2019): A megyei jogú városok gazdálkodása az adósságonkonsolidáció után – különös tekintettel a Modern Városok Programra. *Új Magyar Közigazgatás*, 12 (1), 18–26.
- Margo Hilbrecht, Bryan Smale & Steven E. Mock (2014): Highway to health? Commute time and well-being among Canadian adults. *World Leisure Journal*, 56 (2), 151-163.
- Hollands, R. G. (2008): Will the real smart city please stand up? *City*, 12 (3), 303–320.
- Holling, C. S. (1973): Resilience and stability of ecological systems. *Annual Review of Ecology and Systematics*, 1, 1–23.



- Horeczki, R. (2016): Kelet európai kisvárosok fejlődési tendenciáinak értékelése a XX. században In: Lengyel, I., Nagy, B. (szerk.): *Térségek versenyképessége, intelligens szakosodása és újraparosodása*, JATEPress, Szeged, 255–271.
- Horváth, Gy. (2001): A magyar régiók és települések versenyképessége az európai gazdasági térben. *Tér és Társadalom*, 15, 203–231.
- Horváth, Gy. (2015): *Kelet- és Közép-Európa régióinak portréi*. Kossuth Kiadó, Budapest
- Horváthné Barsi, B., Lados, M., Baranyai, N., Baráth, G., Jóna, L. (2011): „*Smart cities*” tanulmány. MTA RKK NYUTI, Győr
- Hoyk, E. (2019): Klímaváltozás és adaptáció – a zöld infrastruktúra szerepe városi környezetben. Kőszegi, I. R. (szerk.) *III. Gazdálkodás és Menedzsment Tudományos Konferencia: Versenyképesség és innováció*. Kecskemét, Neumann János Egyetem, 628–634.
- Illés, I. (2002): *Közép- és Délkelet-Európa az ezredfordulón. Átalakulás, integráció, régiók*. Dialog Campus Kiadó, Budapest–Pécs
- Jabareen, Y. (2013): Planning the resilient city: Concepts and strategies for coping with climate change and environmental risk. *Cities*, 31, 220–229.
- Jacobs, J. (1961): *The death and life of great american cities*, New York, Random House
- Jankó, F. (2004): Szuburbán folyamatok Sopron térségében: a Lőverek átalakulása. *Földrajzi Értesítő*, 53, 295–312
- Jankó, F. (2005): Történelmi városnegyedek sorsa – tapasztalatok és tanulságok Sopronban. In: Egedy T. (szerk.): *Városrehabilitáció és társadalom*, Budapest: MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, 289–305
- Jankó F. (2009): Stadtgeographische Probleme der Stadt Sopron/Ödenburg. *Geographisches Jahrbuch Burgenland*, 33, 179–203.
- Jankó, F. (2010): Zöldterületek és városfalak kapcsolata történelmi városokban. In: Szabó V., Fazekas I. (szerk.): *Települési környezet*. II. Települési Környezet Konferencia. Debrecen, 2009. november 27-28. Debrecen, Debreceni Egyetem Tájvédelmi és Környezetföldrajzi Tanszék, 118–123.
- Jankó, F. (2017): Sopron ipari örökségéről. *Soproni Szemle*, 71 (2), 165–190.
- Jankó, F., Bertalan, L. (2009): Egy sosemvolt iparváros ipari öröksége: barnamezők Sopronban. *Tér és Társadalom*, 23 (4), 103–116.
- Jankó, F., Bertalan, L., Kaufman, I. (2009): Wirtschaftszentrum an der Grenze. *Geographisches Jahrbuch Burgenland*, 33, 158–178.
- Jankó, F., Kücsán, J., Szende, K. (2010): *Magyar Várostörténeti Atlasz I.: Sopron*. Soproni Levéltár
- Jankó, F., Oszvald, F. N. (2016): Városfejlődés a Lőverekben, 1936–2016. *Soproni Szemle*, 70, 284–299

- Jha, A. K., Todd W. Miner, T. W., Stanton-Geddes, Z. (2013): *Building Urban Resilience Principles, Tools, and Practice*. The World Bank, Washington, 47–134.
- Karajz, S., Kis-Orloczki, M. (2019): A fenntartható fejlődés és a társadalmi innováció kapcsolata, kapcsolatának mérése. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 16 (1), 36–47.
- Katonáné Kovács, J., Varga, E., Nemes, G. (2017): Fókuszban a társadalmi innováció folyamata a magyar vidéken. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 14 (1), 6–19.
- Kisalföld Presztízs Top 100 Magazin 2019. Mediaworks Hungary Zrt., Budapest, 2019. november 19.
- Kiss, É. (2015): Egy kutatás előzményeképp: Sopron népességéről és a vándorlásról. *E-conom*, 4. (1), 47–56.
- Kiss, É. (2016): A népesedési folyamatok és a népesség néhány sajátossága Sopronban a rendszerváltozás után. *Soproni Szemle* 70 (4), 428–448.
- Kiss, É., Jankó, F., Bertalan, L., Mikó, E. (2018): Nyugat és Kelet határán: Sopron a belföldi migrációban. *Tér és Társadalom*, 32 (4), 151–161.
- Kiss, É., Jankó, F., Bertalan, L., Mikó, E. (2017): Bridge and/or Springboard: Sopron/Ödenburg the Hungarian Border Town's Role in Internal Migration after 1989. *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft*, 159, 190–220.
- Kiss, J. P., Bajmócy, P. (2001): Városi funkciójú központok és elméleti vonzáskörzeteik az Alföldön. *Tér és Társadalom*, 15 (1), 65–89.
- Knight, R. V. (1995): Knowledge-based Development: Policy and Planning Implications for Cities. *Urban Studies*, 32 (2), 225–260.
- Kocsis, J. B. (2007): Városok válsága és reneszánsza az ezredfordulón. *Szociológiai Szemle* 17 (3-4), 183–198.
- Koltai Z. (2005): A magyarországi városok versenyképességének lakossági megítélése. *Tér és Társadalom*, 19 (3-4), 23–41.
- Koltai, Z. (2007): A magyarországi városok versenyképességének vállalati megítélése. *Tér és Társadalom*, 21 (2), 23–42
- Koltai, Z. (2014): *Sikeres és versenyképes városok. Piackutatás a magyar települések körében*. Pécsi Tudományegyetem Felnőttképzési és Emberi Erőforrás Fejlesztési Kar, Pécs
- Koós, B. (2020): Városi zsugorodás és lakóhelyi szegregáció, *Tér és Társadalom*, 34, 48–69.
- Kovács, E., Sipos, N. (2020): Mobilitás a határmenti régiókban – Ausztria. *Pécsi Munkajogi Közlemények*, 13. Különszám, 14–31.
- Kovács, I. (2009): Az integrált városfejlesztési stratégia kritikai elemzése, környezetgazdálkodási szempontú kiegészítése (Békéscsaba példájából kiindulva). In: Belenka, Cs., Duray, B. (szerk.): *Helyünk a világban – alföldi válaszok a globalizáció folyamataira*. MTA RKK ATI Békéscsabai Osztály, Békéscsaba, 67–71.

- Kovács, Z. (1999): Alföldi nagyvárosok társadalmi térszerkezetének vizsgálata. In: Rakonczay, J., Tímár, J. (szerk.): *Alföldi Tanulmányok*, 17, 52–72.
- Kovács, Z. (2005): Az alföldi városok térszerkezetének átalakulása – kihívások és kérdőjelek a városfejlesztés számára. In: Nagy, E., Nagy, G. (szerk.): *Az Európai Unió bővítésének kihívásai – régiók a keleti periferián*. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 326–330.
- Kovács, Z. (2009): A szegénység és a társadalmi kirekesztés térformái az alföldi városokban. In: Belenka, Cs., Duray, B. (szerk.): *Helyünk a világban – alföldi válaszok a globalizáció folyamataira*. MTA RKK ATI Békéscsabai Osztály, Békéscsaba, 95–99.
- Köszegfalvy, Gy. (2004): Magyarország településrendszere, Alexandra Kiadó, Budapest
- Köteles, L. (1999): Tíz csapás és a kibontakozás lehetőségei az Alföldön és Békésben. In: Baukó, T. (szerk.): *Az Alföld a XXI. század küszöbén*. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 318–322.
- Kuslits, T. (2010): Sopron aktuális helyzete, városrendezési és általános városfejlesztési lehetőségei. In: Fábíán, A. (szerk.): *Párbeszéd és együttműködés. Területfejlesztési Szabadegyetem 2006–2010*. Nyugat-magyarországi Egyetemi Kiadó, Sopron, 405–430.
- Kwiatk-Sołtys, A., Mainet, H. (2015): Cittaslow, a Qualitative Approach to Small Towns' Local Development. *Miasto w badaniach geografów*, 2, 123–135.
- Lamond, J. E., Proverbs, D. (2009): Resilience to flooding: Lessons from international comparison. *Urban Design and Planning*, 162 (2), 63–70.
- Latouche, S. (2011): *A nemnövekedés diszkrét bája*. Savaria University Press, Szombathely
- Le Galés, P. (2002): *European Cities: Social Conflicts and Governance*, OUP Oxford
- Lengyel, I. (1999): Mélni a mérhetetlen? A megyei jogú városok vizsgálata többdimenziós skálázással. *Tér és Társadalom*, 13 (1–2), 53–74.
- Lengyel, I. (2003): *Verseny és területi fejlődés*. JATE Press, Szeged
- Lengyel, I., Varga, A. (2018): A magyar gazdasági növekedés térbeli korlátai-helyzetkép és alapvető dilemmák. *Közgazdasági Szemle*, 65, 499–524.
- Lipták, K., Horváth, K. (2018): Társadalmi innováció szerepe a foglalkoztatáspolitikában és a vidékfejlesztésben. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 15 (3), 55–68.
- Lux, G. (2012): A térségi boom gazdasági és társadalmi következményei. *Tér és Társadalom*, 26 (2), 22–39.
- Lux, G. (2013): Kritikus tömeg alatt: a fejlesztési együttműködés lehetőségei a kisebb nagyvárosokban. *Tér és Társadalom*, 27 (4), 52–74.

- Madoré, F. (2004): Modes de vie périurbains en France In: *Norois 2004/4*
- Mansfield, B. (2009): Sustainability. In: Castree, N., Demeritt, D., Liverman, D., Rhoads, B. (eds.): *A companion to environmental geography*. Wiley-Blackwell, 37–49.
- Martin, Ch. J. (2016): The sharing economy: A pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? *Ecological Economics*, 121, 149–159.
- Martin, R., Sunley, P. (2015): On the notion of regional economic resilience: Conceptualisation and explanation. *Journal of Economic Geography*, 1, 1–42.
- Matta, E., Caballero, G. (2016): Improving the resilience of Small Towns using Cittaslow Principles. International Federation of Landscape Architects 53rd World Congress: Tasting the Landscape. Turin, Italy: 20–22 April 2016.
- Maye, D. (2019): „Smart food city”: Conceptual relations between smart city planning, urban food systems and innovation theory. *City, Culture, and Society*, 16, 18–24.
- Mayer, H., Knox, P. L. (2006): Slow Cities: Sustainable Places in a Fast Word. *Journal of Urban Affairs*, 2 (4), 321–334.
- Meerow, S., Newell, J. P. (2016): Urban resilience for whom, what, when, where, and why? *Urban Geography*, 1–21.
- Meerow, S., Newell, J. P., Stults, M. (2016): Review Defining urban resilience. *Landscape and Urban Planning*, 147, 38–49.
- Meggyesi, T. (2005): *A 20. század urbanisztikájának útvesztői*. Terc, Budapest
- Mollenkopf, J. H., Castells, M. (1991): *Dual City. Restructuring New York*. Russel Sage Foundation, New York
- Molnár, B. (2006): A magyarországi kis- és középvárosok globalizációs típusai. *Tér és Társadalom*. 20 (4), 67–83.
- Mollenkopf, J. H., Castells, M. (1991): *Dual City. Restructuring New York*. Russel Sage Foundation, New York
- Morgen, K. (2015): Nourishing the city: The rise of the urban food question in the Global North. *Urban Studies* 52 (8), 1379–1394.
- Mosolygó, L. (1976): Békéscsaba mezőgazdasága. In: Tóth, J. (szerk.): *Békéscsaba földrajza*. Békéscsaba Város Tanácsa, Békéscsaba, 187–240.
- Mumford, L. (1985): *A város a történelemben*, Gondolat, Budapest
- Nagy, E. (2005): A városi térhasználat átalakulásának néhány sajátossága a kereskedelmi fejlesztések erőtereiében. In: Nagy, E., Nagy, G. (szerk.): *Az Európai Unió bővítésének kihívásai – régiók a keleti periférián*. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 365–370.
- Nagy, Z. (2016): Közösségi gazdaság (sharing economy) és pénzügyi szabályozása. MultiScience – XXX. microCAD International Multidisciplinary Scientific Conference. University of Miskolc, 2016. április 21–22.

- Nárai, M. (2005): A megyei jogú városok innovációs potenciálja. In: Grosz, A., Rechnitzer, J. (szerk.): *Régiók és nagyvárosok innovációs potenciálja Magyarországon*. MTA RKK, Pécs–Győr, 181–220.
- Newman, P. W. G. (1999): Sustainability and cities: extending the metabolism model. *Landscape and Urban Planning*, 44, 219–226.
- Parsons, K.C. (2002): British and American community design. Clarence Stein's Manhattan Transfer, 1924–1974. In: Parsons, K.C.; Schuyler, D. (ed.) *From garden city to green city. The legacy of Ebenezer Howard*. The John Hopkins University Press, Baltimore, London, 131–158.
- Pénzes, J., Molnár, E., Pálóczi, G. (2014): Helyi munkaerő-piaci vonzókörzetek az ezredforduló utáni Magyarországon. *Területi Statisztika*. 54 (5), 474–490.
- Pinke-Sziva, I., Kenesei, Zs., Kiss, K., Kolos, K., Kovács, E., Michalkó, G. (2015): Társadalmi innováció a városi desztinációk versenyképességének szolgálatában – Fókuszban az éjszakai gazdaság hatásainak mednezselése. *Vezetéstudomány/Budapest Management Review*. 51(7–8), 2–12.
- Pirisi, G. (2007): A terület- és településfejlesztés településtípusok szerinti aspektusai. In: László, M., Bucher, E. (szerk.): *A terület- és településfejlesztés válogatott, annotált bibliográfiája*. Lomart Kiadó, Pécs, 9–27.
- Pirisi, G., Máté, É., Kiss, B. (2016): A kisvárosok szerepe a munkaerő ingázásban. *Területi Statisztika* 56, 415–437.
- Pogátsa, Z. (2014): *A magyar-osztrák határtérség munkaerő-piaci folyamatainak alakulása az elmúlt 10 évben*. NYME KTK, Sopron
- Probald, F. (2000): *Európa regionális földrajza*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
- Raco, M., Flint, J. (2012): Introduction: Characterising the 'new' politics of sustainability: from managing growth to coping with crisis. In: Flint, J., Raco, M. (ed.): *The future of sustainable cities. Critical reflections*. The Policy Press, Boston–Chicago, 3–28.
- Rechnitzer, J. (2002): A városhálózat az átmenetben, a kilencvenes évek változási irányai. *Tér és Társadalom*, 16 (3), 165–183.
- Rechnitzer, J., Grosz, A., Csizmadia, Z. (2003): A magyar városhálózat tagozódása az infokommunikációs infrastruktúra alapján az ezredfordulón. *Tér és Társadalom*. 17 (3), 145–163.
- Rechnitzer, J., Páthy, Á., Berkes, J. (2014): A magyar városhálózat stabilizálása és változása. *Tér és Társadalom*, 28 (2), 105–127.
- Rohe, M. W. (2009): From local to global. One hundred years of neighborhood Planning. *Journal of the American Planning Association*, 75 (2), 209–230.
- Ronyecz, Zs. (2019): Kinek épül a város? Kivel épül a város? Savaria Urbanisztikai Nyári Egyetem, 2019.

- Rosta, G. (2009): *A városi tanya*. Szemléletváltás a válság idején. Önellátás, takarékoság, környezettudatosság. Leviter Kiadó
- Rosta, G. (2013): *Közösségi kertek. Szomszédsági közösségek. Városi mezőgazdaság*. Városi Kertek Egyesület, Budapest
- Sági, É. (2013): Sopron peremkerületeinek változása néhány példán keresztül. *Soproni Szemle*, 67 (2), 163–175.
- Salamin, G., Kohán, Z., Dobozi, E., Péti, M. (2011): *Climate-friendly cities: a handbook on the tasks and possibilities of European cities in relation to climate change*. Ministry of Interior, VÁTI, Budapest
- Sassen, S. (1991): *Global City*: New York, London, Tokyo. Princeton University Press
- Sassen, S (2010): Foreward. In: Yuri Kazepov, *Cities of Europe*, Blackwell, 17–22.
- Schuchmann, J. (2015): Nagyvárosterégi szuburbanizáció. Menni vagy maradni? Regionális és Gazdaságtudományi Kismonográfiák 3. Pécs–Győr
- Schuchmann, J., Váradi, Zs. (2015): A magyar nagyvárostérségek társadalmi-demográfiai szerkezete In: Szirmai, V. (szerk.): *A területi egyenlőtlenségektől a társadalmi jól-lét felé*, Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár, 11–130.
- Schwanen, T., Dijst, M., Dieleman, F. M. (2004): Policies for Urban Form and their Impact on Travel: The Netherlands Experience, *Urban Studies*, 41, 579–603.
- Seeliger, L., Turok, I. (2013): Towards Sustainable Cities: Extending Resilience with Insights from Vulnerability and Transition Theory. *Sustainability*, 5, 2108–2128.
- Servillo, R., Atkinson, R., Hamdouch, A. (2016): Small and Medium Sized Towns in Europe: Conceptual, methodological, and Policy Issues. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 108, 365–379.
- Sharifi, A. (2016): From Garden City to Eco-Urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, 1–16.
- Sharifi, A., Yamagata, Y. (2016): Principles and criteria for assessing urban energy resilience: a literature review. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 60, 1654–1677.
- Simon, I. (1976): Békéscsaba ipara. In: Tóth, J. (szerk.): *Békéscsaba földrajza*. Békéscsaba Város Tanácsa, Békéscsaba, 241–295.
- Sonnino, R. (2016): The new geography of food security: exploring the potential of urban food strategies. *The Geographical Journal* 182 (2), 190–200.
- Stiglitz, J. E. (2012): *The Price of the Inequalities, How Today's Divided Society Endangers Our Future*, Kindle Edition, WW. Norton Company New York, London.

- Suárez, M., Gómez-Baggethun, E., Benayas, J., Tilbury, D. (2016): Towards an Urban Resilience Index: A Case Study in 50 Spanish Cities. *Sustainability*, 8, 774
- Swyngedouw, E. (2009): The Antinomies of the Postpolitical City: In Search of a Democratic Politics of Environmental Production. *International Journal of Urban and Regional Research*, 33 (3), 601–620.
- Szendi, D. (2018): A társadalmi innovációs potenciál mérésének lokális szintű lehetőségei. *Erdélyi Társadalom*, 16 (1), 31–58.
- Szendi, D., Nagy, Z., Sebestyén Szép, T. (2020): Mérhető-e az okos városok teljesítménye? – Esettanulmány a 2004 után csatlakozott EU tagállamok fővárosairól. *Területi Statisztika*, 60 (2), 249–271.
- Szigeti, E. (1999): A városok intézményellátottságának területi jellemzői. *Területi Statisztika*, 39 (4), 320–339.
- Szilágyi, D., Gerse, J. (2015): Fokról-fokra a települési lépcsőn – Társadalmi-gazdasági különbségek a településhierarchia-szintek között Magyarországon. *Területi Statisztika*, 55 (2), 180–195.
- Szirmai, V. (1999): A környezeti érdekek Magyarországon. Pallas Stúdió, Budapest
- Szirmai, V. (szerk.) (2009): A várostárségi versenyképesség társadalmi tényezői. Hogyan lehetnek a magyar nagyvárosok versenyképesebbek? Dialóg Campus Kiadó, Pécs–Budapest
- Szirmai, V. (2009): A globalizáció térbeli hatásai. In: Szirmai, V. (szerk.): *A várostárségi versenyképesség társadalmi tényezői*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 13–26.
- Szirmai, V. (2017): Az új városi urbanizációs modell szocialista és/vagy globális természete. *Tér és Társadalom*, 3, 25–43.
- Szirmai, V. (2019): Városok és városlakók. Corvina Kiadó, Magyar Tudományos Akadémia Társadalomkutató Központ, Budapest
- Tábori, Gy. (1970): Békéscsaba településének fejlődése a 18-19. században. In: Kristó, Gy., Székely, L. (szerk.): *Tanulmányok Békéscsaba történetéből*. Békéscsaba Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága, Békéscsaba, 91–103.
- Taylor, P. J. (2004): Regionality in the World City Network. In: *International Social Sciences Journal*, Mega-cities. September, 2004, 181 Blackwell Publishing/UNESCO, 361–373.
- Tímár, J., Baukó, T. (1999): A „város-vidék peremzóna” néhány sajátossága és szerepe az alföldi városok átalakulásában. In: Rakonczay, J., Tímár, J. (szerk.): *Alföldi Tanulmányok* 17. 153–175.
- Tóth, B. I. (2011): A magyar középvárosok teljesítménye a területi töke tükrében. *Területi Statisztika*, 51 (5), 530–543.
- Tóth, G., Nagy, Z. (2013): Eltérő vagy azonos fejlődési pályák? A hazai nagyvárosok és térségek összehasonlító vizsgálata. *Területi Statisztika*, 53 (6), 593–610.

- Tóth, I. (2009): Veränderungen in der Stadtidentität Soprons. *Geographisches Jahrbuch Burgenland*, 33, 267–276.
- Tóth, J. (1976): Békéscsaba népessége. In: Tóth J. (szerk.): *Békéscsaba földrajza*. Békéscsaba Város Tanácsa, Békéscsaba, 165–186.
- Tóth, J. (1976): Békéscsaba helye és szerepe a magyar településhálózatban. In: Tóth, J. (szerk.): *Békéscsaba földrajza*. Békéscsaba Város Tanácsa, Békéscsaba, 385–413.
- Uhrin, E. (2015): Szlovákok és a szlovák nyelvi helyzet Békéscsabán. *Barátság* 22 (1), 8133–8136.
- Urban Europe (2016): Statistics on cities, towns and suburbs, Edition Eurostat Statistical Book
- Vajda, N. (2009): Békéscsaba a kiegyenlített város. In: Belenka, Cs., Duray, B. (szerk.): *Helyünk a világban – alföldi válaszok a globalizáció folyamataira*. MTA RKK ATI Békéscsabai Osztály, Békéscsaba, 142–147.
- Vale, J., Campanella, T. (2005): *The resilient cities. How modern cities recover from disaster*. Oxford University Press, Oxford, New York
- Vale, L. J. (2014). The politics of resilient cities: Whose resilience and whose city? *Building Research & Information*, 42 (2), 191–201.
- Vantara, R. (2013): Békéscsaba sokszínű öröksége. *Barátság*, 20 (1), XVII–XIX.
- Varga, K. (2017): Társadalmi innováció az önkormányzatok működésében. In: Lipták, K. (szerk.): *Társadalmi innováció és felelősségvállalás Észak-Magyarországon*. Miskolci Egyetem, Gazdaságtudományi Kar, Miskolc, 7–15.
- Velkey, G. (2003): Gyula: elszalasztott lehetőségek vagy irreális elvárások? In: Tímár, J., Velkey, G. (szerk.): *Várossiker alföldi nézőpontból*. MTA RKK Alföldi Tudományos Intézet; MTA Társadalomkutató Központ, Békéscsaba–Budapest, 237–252.
- Walker, B., Holling, C. S., Carpenter, S. R., Kinzig, A. (2004): Resilience, adaptability and transformability in social-ecological systems. *Ecology and Society*, 2, 5.
- Walker, B., Salt, D. (2006). *Resilience thinking: Sustaining Ecosystems and People in a Changing World*. Washington: Island Press.
- Weclawowicz, G. (1992): A városok térbeli-társadalmi szerkezete Kelet-Közép-Európában. *Tér és Társadalom*, 3-4, 215-225.
- Whitehead, M. (2012): The sustainable city: an obituary? On the future form and prospects of sustainable urbanism. In: Flint, J., Raco, M. (ed.): *The future of sustainable cities. Critical reflections*. The Policy Press, Boston–Chicago, 29–46.
- Wolch, J. (2007): Green urban worlds. *Annals of the Association of American Geographers* 97 (2), 373–384.
- Wu, X., Zhi, Q. (2016): Impact of Shared Economy on Urban Sustainability: from the Perspective of Social, Economic, and Environmental Sustainability. *Energy Procedia*, 104, 191–196.



- Yamagata, Y., Sharif, A. (2018): Resilience-Oriented Urban Planning: Theoretical and Empirical Insights, *Springer*, 2–26.
- Zawadzka, A. K. (2017): Making small towns visible in Europe: the case study of Cittaslow Network – The strategy based on sustainable development. *Transylvanian Review of Administrative Sciences*, 90–106.

### *Internetes források*

- ARUP - Rockefeller Foundation (2015): City Resilience Index, Understanding and Measuring City Resilience, <https://www.arup.com/perspectives/city-resilience-index>
- Bolton, T-Hildreth, P. (2013): Mid-sized Cities: Their role in England's Economy. <https://www.centreforcities.org/wp-content/uploads/2014/08/13-06-18-Mid-Sized-Cities.pdf>
- Cities of tomorrow Challenges, visions, ways forward (2011): European Union, Regional Policy [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_final.pdf)
- Cohen, B. (2004): Division between the urban and rural areas [https://www.nlc.org/sites/default/files/10criticalimperatives-web\\_final.pdf](https://www.nlc.org/sites/default/files/10criticalimperatives-web_final.pdf)
- Czirják R., Gere L. (2017): A városok jövője <http://www.geopolitika.hu/hu/2017/06/15/a-varosok-jovoje/>
- ESPON (2013): TOWN – Small and Medium-Sized Towns <https://www.espon.eu/programme/projects/espon-2013/applied-research/town%E2%80%93small-and-medium-sized-towns>
- Feng, F. D. (2016): The Sharing Economy and Urban Property Rights. *SSRN Electronic Journal* <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2861152>
- Figueiredo, L., Honiden, T., Schumann, A. (2018): Indicators for Resilient Cities. *OECD Regional Development*, Working Papers, 2018/02, OECD Publishing, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/6f1f6065-en>
- Heves Megye TOP 50 [http://www.hkik.hu/sites/default/files/top50\\_heves\\_2018.pdf](http://www.hkik.hu/sites/default/files/top50_heves_2018.pdf)
- <http://sopronigyogykozpont.hu/>
- <http://www.csonkaglas.com/>
- <https://miutcank.hu/>
- <http://turizmus.com/szallashely-vendeglatas/legnepszerubb-magyar-uticelok-telepulesek-toplistaja-1168638>
- <https://www.ceginformacio.hu/>
- <https://www.hwsz.hu/hirek/50432/sharing-economy-startup-gazdasag-leweb.html>
- <https://www.ingatlanet.hu/statisztika/Sopron>
- <https://www.interreg-athu.eu/hu/aktualis-projektek/>

- <https://www.kisalfold.hu/sopron-es-kornyeke/ipari-park-ujabb-gyar-to-es-szolgaltocegek-telepednek-le-1334083/>
- <https://www.kisalfold.hu/sopron-es-kornyeke/onkormanyzati-berlakasba-koltozne-nezze-meg-a-listat-2711590/>
- <https://www.origo.hu/itthon/20181206-modern-varosok-program-atadtak-a-ketmilliardenbol-megujitott-soproni-utcaakat.html>
- [https://www.pwc.com/hu/hu/kiadvanyok/assets/pdf/sharing\\_economy.pdf](https://www.pwc.com/hu/hu/kiadvanyok/assets/pdf/sharing_economy.pdf)
- <https://www.sopronivizmu.hu/>
- <https://www.sopronmedia.hu/cikkek/atadtak-a-megujult-agfalvi-bekotoutat>
- <https://www.sopronmedia.hu/cikkek/megkezdodott-a-homlokzatok-felujitasa-a-belvarosban>
- Jaksa, L. (2011): A külföldi működő tőkeáramlások (FDI) vizsgálata a “Visegrádi országokban” a rendszerváltástól a napjainkig <http://math.bme.hu/~csicsman/oktatas/adatbanyaszat/mintaessze/4.pdf>
- Jeney, L. (2007): Doktori értekezés. A nagyvárosi fejlődés sajátosságai az Európai Unió regionális folyamataiban az ezredfordulón. - egységesülő nagyvároshálózat, erősödő város-vidék ellentét [teo.elte.hu/~doktor/ertekezés2008/jeney\\_l.doc](http://teo.elte.hu/~doktor/ertekezés2008/jeney_l.doc)
- Kovács, S; Rácz, Sz. (2017): Kis- és középvárosok szerepe a területi fejlődésben –Beszámoló a Magyar Regionális Tudományi Társaság XIV. vándorgyűléséről. Tér és Társadalom 31. évf., 2.szám, 2017doi:10.17649/TET.31.2.2876 [https://www.researchgate.net/publication/317263659\\_Kises\\_kozepvarosok\\_szerepe\\_a\\_teruleti\\_fejlodesben](https://www.researchgate.net/publication/317263659_Kises_kozepvarosok_szerepe_a_teruleti_fejlodesben)
- Kovács, Z. (2016): A fenntartható városfejlődés kihívásai. [https://mta.hu/akademai\\_szekfoglalok/a-fenntarthato-varosfejlodes-kihivasai-kovacs-zoltan-levelezo-tag-szekfoglalo-eloadasa-107250](https://mta.hu/akademai_szekfoglalok/a-fenntarthato-varosfejlodes-kihivasai-kovacs-zoltan-levelezo-tag-szekfoglalo-eloadasa-107250)
- KSH (2018): Sopron lakásállománya. Központi Statisztikai Hivatal Tájékoztatási adatbázis. (<http://statinfo.ksh.hu/Stainfo/haViewer.jsp>)
- KSH 2011. KSH Népszámlálás 2011. Területi adatok, Békés megye. [http://www.ksh.hu/nepszamlalas/tablak\\_teruleti\\_04](http://www.ksh.hu/nepszamlalas/tablak_teruleti_04)
- KSH 2011-es Népszámlálás településsoros adatai
- KSH 2016-os Mikrocenzus adatai
- KSH 2020. KSH Tájékoztatási adatbázis. Éves településstatisztikai adatok 2018-as településszerkezetben. <http://statinfo.ksh.hu/Stainfo/haViewer.jsp>
- Leipzig Charter on sustainable cities, (2007): [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/archive/themes/urban/leipzig\\_charter.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/archive/themes/urban/leipzig_charter.pdf)
- Maye, D. (2018): „Smart food city”: Conceptual relations between smart city planning, urban food systems and innovation theory. City, Culture, and Society, in press <https://doi.org/10.1016/j.ccs.2017.12.001>

- Neuman, M. (2005): The compact city fallacy In: Journal of Planning education and Research, September file:///C:/Users/Administrator/Downloads/The\_Compact\_City\_Fallacy.pdf
- National League of Cities, The 10 Critical Imperatives Facing Cities in 2014 [https://www.nlc.org/sites/default/files/10criticalimperatives-web\\_final.pdf](https://www.nlc.org/sites/default/files/10criticalimperatives-web_final.pdf)
- New Urban Agenda-Habitat (2017) <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English.pdf>
- OECD: The compact city concept in today's urban context's. A comparative assessment. OECD Library [https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/compact-city-policies/the-compact-city-concept-in-today-s-urban-contexts\\_9789264167865-6-en](https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/compact-city-policies/the-compact-city-concept-in-today-s-urban-contexts_9789264167865-6-en)
- Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD (2019): Resilient Cities. <https://www.oecd.org/cfe/regional-policy/resilient-cities.htm>
- Osztovcics, A., Kőszegi, Á. Nagy, B., Damjanovics, B. (2015): Osztogatnak vagy fosztogatnak? A sharing economy térnyerése. PriceWaterhouse-Coopers Magyarország Kft. Letöltés helye: [https://www.pwc.com/hu/hu/kiadvanyok/assets/pdf/sharing\\_economy.pdf](https://www.pwc.com/hu/hu/kiadvanyok/assets/pdf/sharing_economy.pdf) Letöltés ideje: 2020. 08. 04.
- OtthonCentrumfelmérés: A legélhetőbb városok Magyarországon 2019-ben. <https://www.oc.hu/ingatlanpiac/hirek/piaci-hirek/otthon-centrum-felmeres-a-legelhetobb-varosok-magyarorszagon-2019-ben>
- Peer-to-peer rental: The rise of the sharing economy. *The Economist*, 2013.03.19. <https://www.economist.com/news/leaders/21573104-internet-everything-hire-rise-sharing-economy>
- Rockefeller Foundation: 100 Resilient Cities. <http://www.100resilientcities.org>
- Sattel, G. (2013 ) Why Cities Are Our Most Important Innovation Platform? <https://www.forbes.com/sites/gregsattel/2013/11/09/why-cities-are-our-most-important-innovation-platform/2/#63172e6b40c1>
- Servillo, L., Atkinson, R. Hamdouch, R. (2016): Small and Medium-Sized towns in Europe Conceptual Methodological and Policy Issues [https://www.researchgate.net/publication/314108384\\_Small\\_and\\_Medium](https://www.researchgate.net/publication/314108384_Small_and_Medium)
- Szepesi, B., Fazekas, G. (2016): A távolság nem akadály, ingázik az egész ország, Összkép, 2016 <https://osszkep.hu/2016/04/a-tavolsag-nem-akadaly-ingazik-az-orszag/>
- Szirmai, V. (2020): A bűnös város. Socio.hu [https://socio.hu/uploads/files/2020\\_2/36\\_korona\\_hozzaszolasok.pdf](https://socio.hu/uploads/files/2020_2/36_korona_hozzaszolasok.pdf)
- Vranken, J. (2013): Social Challenges of Cities of Tomorrow [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow\\_social.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_social.pdf)

Wolff, M., Wiechmann, T. (2018): Urban growth and decline: Europe's shrinking cities in a comparative perspective 1990-2010. *European Urban and Regional Studies*, Vol. 25 (2), pp. 122 – 139 [https://www.researchgate.net/publication/315408815\\_Urban\\_growth\\_and\\_decline\\_Europe's\\_shrinking\\_cities\\_in\\_www.cittaslow.org](https://www.researchgate.net/publication/315408815_Urban_growth_and_decline_Europe's_shrinking_cities_in_www.cittaslow.org)

### *Tervdokumentumok, stratégiák, elemzések*

217/2015. (IV. 17.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Sopron Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról

A magyarországi kereskedelmi szálláshelyek 2018-as főbb eredményei. Magyar Turisztikai Ügynökség [https://mtu.gov.hu/documents/prod/Kereskedelmi\\_szallashelyek\\_adatai\\_2018.pdf](https://mtu.gov.hu/documents/prod/Kereskedelmi_szallashelyek_adatai_2018.pdf)

Az osztrák-magyar határmenti ingázói folyamatok, és az őket támogató szervezeti háttér vizsgálata, elemzése. Kutatási jelentés. Készült az Ausztria-Magyarország INTERREG V/A program ATHU035 „Fair Labour Market Conditions in the Pannonia Region” Fairwork projekt keretében. Projective Consulting Kft. 2018. január.

Állami Számvevőszék (ÁSZ) (2019): *Elemzés. Állami befektetésösztönzés és munkahelyteremtési intézkedések*. Állami Számvevőszék, Budapest.

Békéscsaba Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája. Békéscsabai Városfejlesztési Nonprofit Kft, 2018 (módosított anyag)

Békéscsaba Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégia. Magyar Pályázatkészítő Iroda Zrt., 2013 (módosított anyag)

Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata Befektetés Ösztönzési Stratégiája, 2015.

Bilaterális gazdaságfejlesztési stratégia (Soproni járás, Észak-Burgenland (déli területei: Eisenstadti járás) Mattersburg térségi vállalkozói kezdeményezések. Készült az Ausztria-Magyarország INTERREG V/A program ATHU007 REGIONET Competitive projekt keretében. 2019. május [http://regionetcompetitive.eu/content/images/REGIONET\\_Bilaterale%20Wirtschaftsentwicklungsstrategie\\_Nord%2020HU.PDF](http://regionetcompetitive.eu/content/images/REGIONET_Bilaterale%20Wirtschaftsentwicklungsstrategie_Nord%2020HU.PDF)

Eger MJV Gazdasági és Foglalkoztatási Stratégia, 2016 [https://paktum.evkt.hu/uploads/Foglalkoztat%C3%A1si%20Strat%C3%A9gia\\_EMJV.pdf](https://paktum.evkt.hu/uploads/Foglalkoztat%C3%A1si%20Strat%C3%A9gia_EMJV.pdf)

Eger MJV Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014-2020: [https://eger.hu/public/uploads/integralt-telepulesfejlesztesi-strategia-2014-2020\\_592fcc35869b2.pdf](https://eger.hu/public/uploads/integralt-telepulesfejlesztesi-strategia-2014-2020_592fcc35869b2.pdf)

- Eger MJV Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2013 <https://www.eger.hu/hu/hirek/integralt-varosfejlesztési-strategia>
- Gazdasági Program 2020–2025. Sopron Megyei Jogú Város Önkormányzata
- Helyi Közösségi Fejlesztési Stratégia 2014–2020, Kaposvár, 2017.
- Hétfa Járászhely Monitor 2020, Hétfa kutatóintézet, 2020, [http://hetfa.hu/wp-content/uploads/2020/06/monitor\\_web\\_OK.pdf](http://hetfa.hu/wp-content/uploads/2020/06/monitor_web_OK.pdf)
- Kaposvár Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP), 2017.
- Kaposvár Környezetvédelmi Programja, 2017.
- Kaposvár Megyei Jogú Város Antiszegregációs Terve az Integrált Városfejlesztési Stratégia része, 2008.
- Kaposvár Megyei Jogú Város Fenntartható Energia és Klíma Akcióterve, 2017.
- Kaposvár Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2014–2020., 2017.
- Kaposvár Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja, 2018.
- Kaposvár Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája, 2008.
- Kaposvár Smart City 2050, 2017.
- Kaposvár Településrendezési Terve, 2016.
- Kaposvár Város Helyi Építési Szabályzat és Szabályozási Terv, 2018.
- Kovács K., Pintér R. (2016): Kaposvár városmárkázási stratégiája Magyarország leglátogatottabb települései 2016-ban a kereskedelmi szálláshelyeken regisztrált vendégéjszakák száma szerint. Magyar Turisztikai Ügynökség. 2017. május 23. [https://mtu.gov.hu/documents/prod/legnepszerubb\\_telepulesek\\_2016.pdf](https://mtu.gov.hu/documents/prod/legnepszerubb_telepulesek_2016.pdf)
- Magyarország legnépszerűbb települései 2017-ben. Magyar Turisztikai Ügynökség. [https://mtu.gov.hu/documents/prod/Magyarorszag\\_legnepszerubb\\_telepulesei\\_2017.pdf](https://mtu.gov.hu/documents/prod/Magyarorszag_legnepszerubb_telepulesei_2017.pdf)
- Presztízs Magazin Top 100 Magazin 2017. Lapcom Zrt. Győr, 2018. november 10.
- Sopron Helyi Közösség Helyi Közösségfejlesztési Stratégia 2016–2020. Társadalmastási munkaanyag. 2016. december
- Sopron Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2014–2020. Társadalmastási változat. 2014. július. készítette: VÁTI Városépítési Kft., Grants Europe Consulting Kft. és Soproni Városfejlesztési Kft. konzorciuma, 2014.
- Sopron Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020. Sopron, 2015. május 11. [http://www.sopron.hu/upload/content/51/5177/51776/Sopron\\_ITP.pdf](http://www.sopron.hu/upload/content/51/5177/51776/Sopron_ITP.pdf)
- Sopron Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája. 2008. február.
- Sopron Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptió 2014. május.

- Soproni bevándorlás. Policy Paper. Soproni Egyetem, Lámfalussy Sándor  
Közgazdaságtudományi Kar, Nemzetközi- és Regionális Gazdaságtani  
Intézet. Kézirat. Sopron, 2019
- Soproni Foglalkoztatási Paktum Foglalkoztatási Stratégia. Sopron Me-  
gyei Jogú Város Önkormányzata. 2017. január. Felülvizsgálva: 2019.  
december. [http://paktum.sopron.hu/wp\\_content/uploads/2019/12/  
Soproni\\_Foglalkoztatasi\\_Strategia\\_191212.pdf](http://paktum.sopron.hu/wp_content/uploads/2019/12/Soproni_Foglalkoztatasi_Strategia_191212.pdf)
- Soproni Helyi Közösség – Helyi Közösségi Fejlesztési Stratégia 2016–  
2020. Társadalmasítási munkaanyag. 2016. december

# Függelék

*Ferencz Zoltán – Hegedüs Judit – Schuchmann Júlia*

---

## Az empirikus kutatás módszertani összefüggései

A „Társadalmi innovációk fenntarthatóságának vizsgálata városi terekben” c. EFOP-3.6.2-16-2017-00007 projekt több szempontból is újdonságértékű kutatás, mivel a hazai középvárosokban zajló társadalmi folyamatokat a korábbi kutatásokhoz képest új szempontok alapján vizsgálja meg, empirikus módszerekkel. Az empirikus kutatás előkészítése, így a vizsgálandó középvárosi minta kijelölése, a problémakör operacionalizálása kihívást jelentett. Ennek oka, hogy a kutatás keretei nem tették lehetővé a középvárosok teljes körű, de még a mintavétellel való vizsgálatát sem. Ezért a kutatócsoport tagjai megállapodtak abban, hogy 4 olyan várost választanak ki, amelyek bizonyos tulajdonságaik (lakosságszám, kiterjedtség, belső tagozódás léte, felsőoktatás jelenléte; korábbi kutatások, stb.) alapján hasonlóságot mutatnak; viszont más tulajdonságaik mentén (geográfiai pozíció; gazdasági hagyományok; ebből fakadó társadalmi fejlődés) pedig jelentős eltéréseket tapasztalhatunk. Ezen kiválasztási szempontok érvényesítése biztosította azt, hogy az elemzések során mind a hasonlóságok, mind a különbözőségek mentén jól értékelhető szempontokat alkalmazhassunk.

A kutatás kvalitatív és kvantitatív módszereket egyaránt használt. A magyar városfejlődési folyamatok, ennek keretében a különböző urbanizációs ciklusok, kitüntetetten a rendszerváltozás után kialakuló térbeli társadalmi problémák feltárását a vonatkozó nemzetközi és hazai szakirodalmak, a várospolitikai stratégiai dokumentumok feldolgozása előzte meg. A fő városfejlesztési dokumentumokat és stratégiák között kiemelten a következők jelentek meg: Településfejlesztési Konceptiók 2014–2030, Integrált Településfejlesztési Stratégiák 2014–2020. (ITS), Integrált Területi Programok (ITP), Integrált Városfejlesztési Stratégiák (IVS), gazdasági programok, különböző releváns akciótervek, például Mobilitási terv, Energiaterv, Helyi közösségfejlesztési terv.

A szakirodalmi háttér feltárása mellett szekunder kutatás keretében a hazai középvárosokra statisztikai adatgyűjtést végeztünk a Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer (TEIR), a Központi Statisztikai Hivatal településsoros adatbázisaiból, valamint a vizsgált városi önkormányzatok adatbázisaiból.

A várospolitikai modellek társadalmi hatásainak vizsgálatára 1200 fős reprezentatív lakossági adatfelvétel készült. A várospolitikák társadalmi beágyazottsága, a városi problémák innovatív kezelési eszközeinek mélyebb feltárását, összesen 50 darab strukturált mélyinterjú összegzett eredménye segítette. Az elemzések az objektív folyamatokra, adatokra, a már meglévő stratégiai dokumentumokra, a kérdőíves felmérés eredményeire, valamint az interjúkra, a különböző szereplők véleményére támaszkodnak.

### *A középváros minta kijelölése*

A mintába négy hazai középváros került: Sopron, Kaposvár, Eger és Békéscsaba. A középvárosok kiválasztásának főbb szempontjai az összevetéhetőségük volt. Ennek érdekében figyelembe vettük a népességszámukat, a geográfiai helyzetüket, valamint az eltérő városfejlődési múltjukból is eredő gazdasági fejlettségüket. Az alábbi térképen jól látszik a négy vizsgált középváros országon belüli, regionálisan is differenciált elhelyezkedése.

52. ábra: A vizsgált középvárosok országon belüli elhelyezkedése



*Forrás: saját szerkesztés*

### *Mintavételi eljárás*

A 2019 nyarán végzett kérdőíves vizsgálat során városonként 300-300 fő, összesen 1200 fő lekérdezése történt meg, biztosítva a reprezentativitást nemre, korra, területi elhelyezkedésre és iskola végzettségre. A kor, nem és a területi elhelyezkedési adatok így a legfrissebb (2018, 2019) adatok alapján készültek. Az iskolai végzettség adatokat a 2011-es Népszámlálás



településsoros adataiból vettük a 2016-os Mikrocenzus eredményeivel korrigálva. A mintába bekerült városokban a lekérdezett személyek a „véletlen séta” valószínűségi mintavételi eljárás módszerével kerültek kiválasztásra.

A kérdezőbiztosok az adott település önkormányzata által rendelkezésünkre bocsátott adatok alapján készített segédletet kaptak, amely a körzet becslött demográfiai sajátosságaira hívja fel a figyelmüket, egyúttal iránymutatóként szolgált a válaszadók kiválasztásakor. A városok belső övezeteinek (centrum, átmeneti övezet, külvárosi övezetek) lehatárolása a hatályos Integrált Településfejlesztési Stratégiákban (ITS) meghatározott városrészek kijelölésével, valamint az önkormányzatok illetékes szakembereivel való egyeztetés alapján történt. A kialakított minta egyenként a vizsgált városok egészére és a vizsgálati koncepció alapján kisebb érvényességgel a középvárosokra vonatkozó megállapítások megtételére volt alkalmas. A városokon belüli övezetekre vonatkozóan nem lehetett érvényes megállapításokat tenni. A négy város mintájából a középvárosok egyes övezet-típusaira viszont szintén nagy bizonytalansággal tehetünk megállapításokat.

### *A kérdőíves vizsgálat tartalma*

A kérdőív összeállítása során fontos cél volt, hogy jól strukturált legyen és információkat kapjunk a vizsgált középvárosokban élő megkérdezettek véleményéről településük városfejlődési folyamataival, problémáival kapcsolatban, a helyi várospolitikához való viszonyukról, annak társadalmi beágyazottságáról. A kérdőív összesen 32 kérdést tartalmazott, melyek összesen kilenc kérdésblokkokra oszlottak. A kérdőív kérdéseinek összeállításánál figyelembe vettük azt is, hogy korábbi kutatásokra (magyar nagyvárosokra, új iparvárosokra) vonatkozó kérdéseivel összehasonlíthatóan fogalmazzuk meg azokat. Ez a szempont további, szélesebb körű felhasználási és értelmezési lehetőségét adja a beérkező válaszoknak.

A kérdőív a következő kérdéscsoportok szerint tagolódott:

- Demográfiai viszonyok
- Munkahely, munkavégzés, munkanélküliség
- Költözési szándék
- Településsel való elégedettség
- Település fejlődésével kapcsolatos elvárások
- Településen tapasztalt problémák megítélése
- Várospolitikai eszközök megítélése
- Várospolitikával való elégedettség
- Saját anyagi helyzet megítélése

A kérdőív többségében előre megfogalmazott, ún. zárt kérdéseket tartalmazott, amelyekből a válaszadónak kellett kiválasztania a szerinte leginkább adekvát választ. A megkérdezettek attitűdjének vizsgálatához a

Likert-skálás módszert alkalmaztuk, vagyis a válaszadónak egy ötfokozatú skálán kellett „osztályoznia” a probléma fontosságát. A zárt kérdések mellett helyet kapott egy-két nyitott kérdés is, ahol a válaszadónak lehetőségük volt szabadon kifejezni véleményüket (például hogyan látják városuk jövőjét, vagy mi az oka annak, hogy el akarnak költözni a városból).

### *A strukturált mélyinterjúk tartalma*

Az empirikus kutatás mellett városonként 15-15 strukturált mélyinterjú készült, a vizsgált középvárosok elitcsoportjainak képviselőivel, köztük a helyi várospolitikában, városfejlesztésben meghatározó szerepet játszó szakemberekkel, helyi értelmiségiekkel, döntéshozókkal, valamint a helyi civil szervezetek képviselőivel. Külön interjúvázlat készült a különböző elitcsoportok képviselőinek. Az interjúk során az alábbi kérdéseket dolgoztuk fel: Hogyan ítéli meg a városfejlesztési irányokat? Kinek épült a város? Milyen fő városi problémákat lát, látja-e a törekvéseket ezek megoldására rövid és hosszútávon? Milyen nemzetközi városfejlesztési együttműködésekben vett részt a város? Melyek voltak az utóbbi évek fő városfejlesztési projektjei a városban? Hogyan értékeli az utóbbi évek városfejlesztési törekvéseinek eredményességét, hatásait? Mit tartana fontosnak a jövőre nézve? Vannak-e helyi civil kezdeményezések a városi-társadalmi problémák megoldására? Melyik a legfőbb kihívás városa számára rövid és hosszútávon, milyen módon lehetne ezekre megoldást találni?

A kutatás sikeressége és a kötet kidolgozása jól megalapozott módszerekre is épült, ezért lényegesnek tartottuk ezek külön kiemelt közlését.

## Ábrák és táblázatok jegyzéke

### Ábrák

1. ábra: A nagyvárosokban, kisebb városokban, elővárosokban és vidéki térségben élők aránya, az EU 28 tagország, és a visegrádi országokban (%), 2018
2. ábra: Az ingázás ideje néhány európai metropoliszban az országos ingázási időhöz viszonyítva (perc) 2016
3. ábra: A munkavégzés helye, 2005-ben és 2014-ben a magyar nagyváros térségekben (%) N=5000
4. ábra: Az ingázás gyakorisága a magyar nagyváros térségekben 2005-ben és 2014-ben, (%) N=5000
5. ábra: Az ingázás gyakorisága a budapesti és a nyolc vidéki nagyváros térségben
6. ábra: Az ingázás gyakorisága és az ingázók legmagasabb iskolai végzettsége (%), 2014
7. ábra: A terjeszkedő és a kompakt város sematikus modellje
8. ábra: A reziliencia beépítése a várostervezési folyamatokba
9. ábra: Lakóingatlanok átlagos négyzetméter árának alakulása Sopronban, 2010–2020 között
10. ábra: Regisztrált vállalkozások számának alakulása a négy vizsgált középvárosban, (2008–2018)
11. ábra: Sopron városrészei
12. ábra: Sopron város önmeghatározása a kérdőíves adatok alapján, Békéscsaba, Eger és Kaposvár eredményeinek feltüntetésével (N=1200)
13. ábra: A soproni lakosok elégedettsége, 2019 (N=300)
14. ábra: Az Ön lakóhelyén, lakása környékén mennyire súlyosak az alábbi problémák? 2019 (N=1200)
15. ábra: A soproni válaszadók elégedettsége a városvezetés fejlesztési tevékenységével 2019 (N=300)
16. ábra: Kaposvár geográfiai helyzete
17. ábra: Regisztrált munkanélküliek száma (fő)
18. ábra: Kaposvár logója
19. ábra: Regisztrált vállalkozások száma, Kaposváron (db)
20. ábra: Természetes szaporodás, fogyás Kaposváron
21. ábra: Öregségi mutató (száz 0-14 évesre jutó 60-x éves)
22. ábra: Kaposvár városrészei
23. ábra: Kaposvár funkcionális lehatárolása
24. ábra: Vándorlási egyenleg (állandó, ideiglenes együtt)
25. ábra: Fejlődő városrészek
26. ábra: Előregedő városrészek
27. ábra: A lakóhelyre jellemző társadalmi problémák Kaposváron

28. ábra: A különböző városfejlesztési eszközök fontossága a városi problémák megoldásában Kaposváron
29. ábra: A település (Kaposvár) mennyire biztosítja a lakosok számára a felsoroltakat
30. ábra: Az önkormányzati döntéseket kinek az igényei határozzák meg
31. ábra: A város önmeghatározása
32. ábra: Egy lakosra jutó zöldterületek nagysága Kaposváron (m<sup>2</sup>)
33. ábra: A lakosságtól elkülönített gyűjtéssel elszállított települési hulladék (tonna)
34. ábra: A népességszám alakulása a négy vizsgált középvárosban, 1998, 2008, 2018
35. ábra: Eger vándorlási egyenlege 1998 és 2017 között (fő)
36. ábra: Vándorlási különbözet alakulása Egerben és az agglomerálódó térségben, 2007–2012, és 2013–2017 között (fő)
37. ábra: Öregedési index Egerben, az Észak-magyarországi régióban, és az országban, 2008 és 2017 között
38. ábra: Az elveszületések és a halálozások számának alakulása Egerben 2008 és 2017 között
39. ábra: Az egri ingatlanok átlagos négyzetméter árának alakulása 2002–2018 között
40. ábra: A minta megoszlása gazdasági aktivitás szerint, 2019 (N=1200 fő)
41. ábra: A regisztrált munkanélküliek számának változása (fő) 2009–2019
42. ábra: A megkérdezettek legmagasabb iskolai végzettség szerinti megoszlása Egerben és vizsgált középvárosokban, 2019, (%)
43. ábra: Eger városrészei
44. ábra: Az egri lakosság megoszlása iskolai végzettség és városövezetek szerint, 2019 N=1200
45. ábra: Az egri háztartások nettó (adózás utáni) havi összjövedelme (ezer Ft), 2019
46. ábra: Az egri háztartások megoszlása városövezetek és jövedelmi szint szerint, 2019 N=300
47. ábra: Az anyagi helyzet megítélése az egri válaszadók szerint, 2019 N=300
48. ábra: Vendégéjszakák száma Egerben 2013–2018 között (db)
49. ábra: Költözési szándék a négy vizsgált középvárosban, 2019 (%)
50. ábra: Mennyire fontos Eger város fejlődése szempontjából? N=300
51. ábra: Békéscsaba városrészei
52. ábra: A vizsgált középvárosok országon belüli elhelyezkedése

### *Táblázatok*

1. táblázat: Az öko-urbanizmus kapcsolata a korábbi városfejlesztési modellekkel
2. táblázat: Az öko-urbanizmus fő koncepciói: kezdetek és jellemzők

3. táblázat: A szuburbanizációt befolyásoló tényezők
4. táblázat: Az ingázás ideje és a megkérdezettek jövedelmi szintje közötti megoszlás, %, 2014, N=2040
5. táblázat: A magyar középvárosok főbb jellemzői 2009 és 2018 között
6. táblázat: Az öt legnagyobb népességnövekedéssel és –csökkentéssel jellemezhető középváros 2009 és 2018 között
7. táblázat: Az összes oda- és elvándorlások különbsége szempontjából a tíz legnagyobb növekedéssel és csökkenéssel jellemezhető középváros 2009 és 2018 között
8. táblázat: A lakásállomány szempontjából tíz legnagyobb növekedéssel és csökkenéssel jellemezhető középváros 2009 és 2018 között
9. táblázat: A vállalkozásűrűség szempontjából tíz legmagasabb és legalacsonyabb értékkel rendelkező középváros 2018-ban
10. táblázat: A regisztrált vállalkozások nemzetgazdasági ágak szerinti megoszlása 2018-ban
11. táblázat: A nyilvántartott álláskereső szempontjából tíz legmagasabb és legalacsonyabb értékkel rendelkező középváros 2018-ban
12. táblázat: Sopron népmozgalma (1980–2016)
13. táblázat: A lakásállomány alakulása és az épített lakások száma Sopronban, 2010–2018 között
14. táblázat: Sopron és térsége meghatározóbb vállalatainak megyei rangsorban betöltött pozíciója, 2018
15. táblázat: A vendégéjszakák számának alakulása Sopronban 2016–2019 között
16. táblázat: Fejlesztendő területek és megoldási javaslatok, Sopronban
17. táblázat: A lakosság megoszlása iskolai végzettség szerint, Kaposváron
18. táblázat: A Németh István Program fejlesztései
19. táblázat: Megvalósult antiszegregációs intézkedések
20. táblázat: Zöld szemlélet, klímatudatosság, fenntarthatóság mérése
21. táblázat: Népeségyszám változás 2008 és 2018 között (%)
22. táblázat: Népeségyszám-alakulása Egerben és környékén 2000, 2007, 2017 között (%)
23. táblázat: Lakásállomány változása 2007–2017 között Egerben és az agglomerálódó térségében
24. táblázat: Eger és környéke legnagyobb árbevételű vállalkozásai
25. táblázat: Eger adóbevételeinek alakulása 2013 és 2018 között
26. táblázat: A város megítélése a megadott jellemzők alapján
27. táblázat: Lakossági elégedettség a települési adottságokkal (átlag), 2019
28. táblázat: Eger főbb fejlesztési területei, megoldási javaslatok az interjúk alapján
29. táblázat: Békéscsaba főbb fejlesztési területei, megoldási javaslatok az interjúk alapján

## A kötet szerzői

### **Bazsóné Dr. Bertalan Laura PhD**

*közgazdász*

egyetemi adjunktus, Soproni Egyetem Lámfalussy Sándor

Közgazdaságtudományi Kar Nemzetközi és Regionális

Gazdaságtani Intézet

[bertalan.laura@uni-sopron.hu](mailto:bertalan.laura@uni-sopron.hu)

### **Prof. Dr. Fábíán Attila PhD**

*regionalista, közgazdász*

általános rektorhelyettes, egyetemi tanár

Soproni Egyetem, Lámfalussy Sándor Közgazdaságtudományi Kar,

Nemzetközi és Regionális Gazdaságtani Intézet

[fabian.attila@uni-sopron.hu](mailto:fabian.attila@uni-sopron.hu)

### **Ferencz Zoltán PhD**

*szociológus*

egyetemi adjunktus, Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és

Jogtudományi Kar, Társadalomtudományok és Nemzetközi

Tanulmányok Intézete

tudományos munkatárs, Társadalomtudományi Kutatóközpont

Szociológiai Intézet

[ferencz.zoltan.jozsef@kre.hu](mailto:ferencz.zoltan.jozsef@kre.hu); [ferencz.zoltan@tk.mta.hu](mailto:ferencz.zoltan@tk.mta.hu)

### **Hegedüs Judit**

*közgazdász*

doktorjelölt, kutató munkatárs

Soproni Egyetem Lámfalussy Sándor Közgazdaságtudományi Kar,

Nemzetközi és Regionális Gazdaságtani Intézet

[hegedus.judit@uni-sopron.hu](mailto:hegedus.judit@uni-sopron.hu)

### **Dr. habil Jankó Ferenc PhD**

*geográfus*

egyetemi adjunktus, Eötvös Loránd Tudományegyetem

Természettudományi Kar, Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék

egyetemi docens, Soproni Egyetem Lámfalussy Sándor

Közgazdaságtudományi Kar,

Nemzetközi és Regionális Gazdaságtan Intézet

[frk@caesar.elte.hu](mailto:frk@caesar.elte.hu), [janko.ferenc@uni-sopron.hu](mailto:janko.ferenc@uni-sopron.hu)

**Dr. Schuchmann Júlia PhD**

*Terület- és településfejlesztő*

főiskolai adjunktus, Tomori Pál Főiskola, Gazdálkodástudományi  
és Módszertani Tanszék

[schuchmann.julia@tpfk.hu](mailto:schuchmann.julia@tpfk.hu)

**Prof. Dr. Szirmai Viktória DSc**

*Széchenyi-díjas szociológus*

kutatóprofesszor, Társadalomtudományi Kutatóközpont

Szociológiai Intézet, MTA Kiváló Kutatóhely

tanszékvezető egyetemi tanár, Kodolányi János Egyetem

[szirmai.viktoria@tk.mta.hu](mailto:szirmai.viktoria@tk.mta.hu)

**Dr. Tóth Balázs István PhD**

*Regionalista, közgazdász*

Intézetigazgató egyetemi docens, Soproni Egyetem Lámfalussy Sándor

Közgazdaságtudományi Kar Nemzetközi és Regionális

Gazdaságtani Intézet

[toth.balazs.istvan@uni-sopron.hu](mailto:toth.balazs.istvan@uni-sopron.hu)





## *Mit javasolnak a szerzők a várospolitikusok számára?*

### **SOPRON esetében**

Legyen hatékonyabb az együttműködés a helyi társadalmi szereplőkkel.

*Bertalan Laura*

### **KAPOSVÁR esetében**

Legyen fejlesztési szempont a különböző társadalmi csoportok igényeinek a figyelembevétele.

*Hegedüs Judit*

### **EGER ESETÉBEN**

Legyen kiemelt fejlesztési cél a helyi polgárság támogatása, és hogy a képzett fiatalok maradjanak a városban.

*Schuchmann Júlia*

### **BÉKÉSCSABA esetében**

Legyen Békéscsaba kívül és belül is város, nemcsak a beton, hanem az ember is fontos.

*Jankó Ferenc*

### **A magyar középvárosok esetében általában**

Legyen cél a tudatosabb építkezés a belső erőforrásokra és szinergiákra.

*Tóth Balázs István*

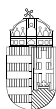
Legyen fontos várospolitikai cél a város dinamikus fejlődése, de a fejlődés és a fenntarthatóság egyensúlya is.

*Szirmai Viktória*

A nagyvárosok iránti társadalmi, gazdasági, közpolitikai, illetve tudományos figyelem sokkal erősebb, mint a kisebb városok felé irányuló érdeklődés. Ezt az is igazolni látszik, hogy hosszú időn keresztül sokkal több könyv és tanulmány jelent meg, több volt az egyetemi program, a tudományos konferencia a nagyvárosi, mint a kisebb városi témákban. Ezek a munkák többnyire a nagyvárosok nagyobb jelentősége mellett érveltek. S ez a globalizáció, a globalizált urbanizáció, illetve a globális gazdaság világszintű terjedése idején részben érthető volt, hiszen a globális városok, a nemzetközi nagyvárosok, illetve a nagyvárosok kiemelkedő szerepeket töltenek be a világ nagy folyamataiban. Sokak szerint azonban méltatlan a nagyvárosok, világvárosok iránti szinte kizárólagos figyelem. Hiszen például az Európai Unióban 31 % a kisebb városokban élők aránya. Magyarországon valamivel több, a népesség 34 %-a él kisebb városokban. De azért is méltatlan, mert ezek a városok komoly szerepeket játszanak saját lakosaik, illetve az őket körülvevő vidéki térségek lakosságának a jól-létében és megélhetésében, hiszen térségi központok is: a köz- és magánszolgáltatásokat is biztosítják a város és környéke részére. A tények szerint egyre inkább növekszik a társadalmi vonzerejük is. A középvárosok iránti tudományos érdeklődés hátrányait, de a középvárosok jelentőségét is látva vállalkoztunk a magyar középvárosok kutatására. Az elért eredményeket ajánljuk minden, nemcsak közepméretű városok lakóinak, geográfusoknak, szociológusoknak, várostervezőknek, önkormányzati szakembereknek, egyetemi hallgatóknak. Reméljük hasznukra válnak az itt leírtak.

Szirmai Viktória

**SZÉCHENYI** 2020



MAGYARORSZÁG  
KORMÁNYA

Európai Unió  
Európai Szociális  
Alap



**BEFEKTETÉS A JÖVŐBE**