
GYORS TÉNYKÉP

EGY SOSEMVOLT IPARVÁROS IPARI ÖRÖKSÉGE: BARNAMEZŐK SOPRONBAN

(Industrial Heritage of a Never-existed Industrial City:
Brownfields in Sopron)

JANKÓ FERENC – BERTALAN LAURA

Kulcsszavak:

ipari átalakulás barnamező dezindusztrializáció újraiparosodás ipari örökség Sopron

Sopront a rendszerváltozás nyerteseként tartja számon a köztudat. A városon belül azonban vannak területi feszültségek, társadalmilag, gazdaságilag hátrányos helyzetű, leromlott területek. Ezek közé tartoznak a barnaövezetek, amelyek egy viszonylag vontatott szocialista iparosítást követő gyors dezindusztrializációs folyamat eredményeképpen jöttek létre, főképp a város rosszul megközelíthető tradicionális északnyugati iparterületén. Az összeomlott szocialista vállalati telephelyek életben tartásához a terjeszkedő tercier funkciók járultak hozzá, főképpen a jó forgalmi helyzetű belváros közeli területek alakultak át roppant gyorsasággal: szanálásuk után lakások, bevásárlóközpontok épültek. A barnamezős átalakulás tehát máig spontán az ingatlanpiaci folyamatok mentén zajlik. A hiányos önkormányzati szerepvállalást mindössze a rendezési tervek állította keretek jelentik, a várospolitika kezében kevés az eszköz (tulajdon, tőke, stratégia) az irányított barnamezős rehabilitációhoz. Így ezidáig az ipari örökségvédelem kérdése is hántrébe szorult, félő, hogy kellő akarat és szándék híján a bonyolult tulajdonviszonyok közé, vagy éppen a nagybefektető kezébe került, jobb sorsra érdemes ipari örökség az enyészeté lesz.

Bevezetés

Sopront sem a szakma, sem a közvélekedés nem tartja és nem is tartotta soha iparvárosnak. Így volt ez az iparfejlesztést közismerten előtérbe helyező államszocializmus időszakában is, ha a város jellegét akarták hangsúlyozni, rendre a kultúr-, iskola-, üdülő- vagy éppen határvárosi jelző került elő. Talán csak a hatvanas években – amikor Sopronban szintén az ipari beruházások, fejlesztések voltak a meghatározóak – merült fel egyesekben az, hogy a várost ipari, netán nagyipari városként titulálják (*Peterdi* 1960).

Természetesen Sopron ipari fejlődésben messze elmaradt a szocialista korszak ipari szempontból kedvezményezett városai mögött. Jelezni kell, hogy az ipari és a városias fejlődésben, növekedésben már a 19. század közepétől a megtorpanás, a stagnálás jelei mutatkoztak Sopronban. A politikai elszigeteltség, a zárt határ menti, illetve határovezeti fekvés okozta visszaesés a már régebbi negatív tendenciákhoz adódott hozzá.

A rendszerváltozás után a városainkban zajló területi-gazdasági folyamatok közül az egyik leglátványosabb az iparterületek leépülése, funkcióváltása, átalakulása volt. Nem volt ez másképp Sopronban sem, ahol az addig lassabb ütemű iparosodást sokkal gyorsabb dezindusztrializációs folyamat követte (*Kukely-Zábrádi* 2004).

Tanulmányunkban a gazdasági területek átalakulását vizsgálva arra a kérdésre keressük a választ, hogy jelenleg milyen szerepet játszik az ipar Sopronban a területfelhasználást, a városi gazdaságot, a városfejlődést tekintve, hogyan változott meg az egykori ipari területek gazdasági funkciója, miképp formálódott a területfelhasználás, a tulajdonviszonyok, és mindez hogyan hatott a város ingatlanpiacára. Célunk volt az is, hogy felmérjük a barnamezős probléma nagyságát, lehatároljuk az érintett területeket. Itt igyekeztünk a hazai szakirodalmi definícióhoz igazodni: „A barnamezős területek kisebb hatékonysággal hasznosított (alulhasznosított), esetenként kiürült, volt iparterületek. De ide soroljuk a rosszul hasznosított vagy elhagyott vasúti és a már kiürült katonai területeket is” (*Barta* 2004a, 10).

Az iparterületek fejlődése, iparfejlesztés és dezindusztrializáció

A város 20. században is működő és meghatározó gyárainak többsége a századfordulón és a két világháború között települt Sopronba. Ezek azok, amelyek máig hatóan meghatározzák a város ipari-gazdasági szerkezetét, így a Vasárugyár Rt. (1888), a záruk, vasalatok gyártására szakosodott Elzett elődje és vasöntője (1909), vagy a szintén ma is működő sörgyár (1895). Feltehetőleg a város nyugati orientációjának köszönhető, hogy az első üzemek a bécsújhelyi vonal mentén, az északnyugati területeken létesültek, hasonlóan a katonai objektumokhoz. A textilipari beruházások (szőnyeggyár – 1909, pamutgyár – 1922, selyemgyárak – 1926 és 1929, Fésűsfonógyár – 1934) többségében már az első világháborút követték, az előbb említettekhez hasonlóan osztrák és német tőkés befektetései révén. E gyárak már a trianoni döntés utáni városmentő politika részeinek is tekinthetők: Sopron ugyanis számtalan kedvezményt adott a városba települő üzemeknek. A Weiss Manfréd Fémárugyár létrejötte már a háború alatti konjunktúra eredménye volt (*Heimler* 1936; *Dávidházy* 1959; *Fekete* 1970; *Verő* 1979).

A gyárnegyed kedvezőtlen elhelyezkedését – mivel az uralkodó szélirány északnyugati – csak a második világháború előestéjén ismerték fel. Az 1939-es városrendezési terv több üzemet már kitelepítésre szánt, s a város fő ipari területét délkeleten jelölte ki (*Bergmann* 1939; 1940; *Horváth Z.* 1985). Azonban az ipari-gazdasági fejlődés súlypontja továbbra is a város északnyugati részén maradt, csak a Kőszegi út mentén volt tapasztalható számottevő fejlődés.

A második világháború pusztításai természetesen a gyárakat sem kímélték, viszont alig akadt olyan, amely lebombázása miatt ne folytatta volna termelését. A város számtalan laktanyája, katonai épülete is ekkor lett az enyészeté. A kiürült

területek, a megmaradt néhány laktanya-épület nagy potenciált jelentett a későbbi szocialista iparfejlesztés számára, illetve különböző vállalatok letelepedésére.

A város faipari profilja csak a háború után, az 1950-es években kezdett kialakulni, több vállalat jött létre az alapanyaggyártástól a bútorig. A textilipar súlya a háború után tovább nőtt (pl. ruhagyár), termelési értéke majdnem elérte, a foglalkoztatottak aránya pedig meghaladta az 50%-ot az iparon belül a nyolcvanas években (Fekete 1968; 1970). Feltörekvőben volt a fém- és gépipar, majd a nyolcvanas évektől a gumiipar, s a város ma jelentős üvegiparának csirája is megjelent már ekkor (Horváth M. 1985; 1992; Szántó 1985).

A város a szocializmus időszakában a már kiépült infrastruktúra miatt továbbra is elsősorban az északnyugati területen bővítette ipari kapacitásait, holott folyamatosan napirenden volt a gyárak kitelepítése a délkeleti területekre (Winkler 1957). Sőt, a Kőszegi út mentén az ekkor érvényes új pályaudvar-tervek miatt szintén több gyárat át szándékoztak telepíteni. E tervekből azonban a város anyagi lehetőségei miatt semmi sem valósult meg (Winkler 1961).

Annak ellenére, hogy a város határ menti helyzete, történelmi öröksége miatt nem tartozott az állami ipari beruházások fő célterületei közé, az ipar fejlesztése, fejlődése Sopronban is oly jelentőssé vált, hogy az ipari foglalkoztatottak száma az 1960-as népszámlálás idejére megközelítette az 50%-ot, 1970-re pedig meghaladta az 55%-ot is. Az évtized végére azonban már felismerték, hogy a város extenzív iparfejlesztésének lehetőségei messze kimerültek, s felszínre kerültek azok a problémák, amelyek többé-kevésbé a mai város gazdasági szerkezetét is jellemzik: a függő helyzet, az irányítási központok városon kívülsége, a bedolgozó jelleg, az erős húzóágazatok, exportorientált üzemek hiánya. Ekkor már az is látszott, hogy a textilipar zsugorodásnak indult, s a gép- és elektronikai ipar pedig egyre jelentősebbé vált (Szántó 1985).

A szocialista vállalatok közül volt, amelyik igen gyorsan, és volt, amelyik több éves agónia után szűnt meg. A keleti piacok elvesztése és az importverseny miatt drasztikusan leépült a textilipar, ma már csak egy hírnöke van a kisebb varrodákat nem számítva. Legelőször a pamutipar zárta be kapuit, majd a selyemgyár, a Fésűsfonógyár és a ruhagyár után 2008-ban a majd száz éves szőnyeggyár következett.

Az élelmiszeriparból mára csupán a sörgyár – előbb osztrák, majd holland tulajdonban – és a kenyérgyár maradt meg. A húsárugyártást pedig csak kisebb feldolgozók képviselik.

A faipar legnagyobb vesztesége a SOFA bezárása volt a 2000-es évek elején. Ezen ágazatot azonban nemcsak veszteségek érték: számtalan új üzem létesült – a legnagyobb a Swedwood Kft. –, a SOFA nyílászáró-gyártási hagyományait pedig több műanyag és fa ablakokat és ajtókat gyártó cég viszi tovább (Muck 1989).

A fém-, fémalapanyag-ipari, illetve gépipari üzemek is fokozatosan szűntek meg, egyesek kisebb területen működnek tovább (ELZETT), mások termelési hagyományait újonnan betelepülő kisebb-nagyobb cégek vették át (vasöntöde, autófelszerelési vállalat).

A felmérés módszertana

A 2007–2008-as év folyamán empirikus adatgyűjtést végeztünk Sopron (a kompakt városterület) ipari-gazdasági területein. Terepi felméréseinket kérdésfeltevésünkhöz igazítottuk. Nem a vállalatok felől közelítettük meg a kérdést (vö. *Barta* 2004b), hanem a telephelyek felől. A területek felmérése, illetve az adatbázisok felépítése az egykori szocialista vállalati telephelyeknek megfelelően történt, hogy a rendszerváltozás utáni átalakulás dinamikáját jobban viszonyítani tudjuk. Ahol ez nem volt lehetséges – újabb ipari-gazdasági területekről lévén szó – ott az adatokat a térképi ábrázolásakor nagyobb telektömbökbe aggregáltuk.

A szocialista telephelyeket részben a város 1984-es 1:4000-es kataszteri térképe alapján, részben pedig régi (1938, 1948, 1951, 1964, 1973, 1987) telefonkönyvek, s további szakirodalmak alapján azonosítottuk, illetve elemeztük. Az alaptérképek rajzolásához a város településszerkezeti tervét használtuk fel.

Az adatokat tehát részben a szocialista telephely (vagy telektömb) szintjén gyűjtöttük (főbb cégek, egykori és jelenlegi főtevékenység, területhasználati viszonyok), részben pedig a telephelyen található épületekhez rendelve. Minden épület esetében meghatároztuk az épület típusát, építési korszakát, emeletszámát, állapotát, továbbá az épületben lévő funkciókat, a megbecsült százalékos épület-foglalási viszonysszámokkal. Minden száz egységnek számít épület értékeinek aggregálásával, illetve arányosításával kaptuk meg a telephely funkcionális megoszlását. Természetesen ez módszertani választás volt: gyorsabbá tette a felmérést a becsléssel történő aránymegállapítás, mintha a funkciók négyzetméterek szerinti arányait kívántuk volna nehéz és sokkal több időt igénybevevő munkával összegyűjteni, hiszen így minden épület – kisebb és nagyobb is (a nagyon kicsiket kihagytuk) – ugyanolyan mértékig számított bele az összesített telephelyi adatba. Úgy véljük mindez elegendő volt ahhoz, hogy a trendekre, folyamatokra fel tudjuk hívni a figyelmet. A telkek tulajdonviszonyait földhivatali adatelemző munkával tártuk fel, összegyűjtve az egyes telephelyekhez tartozó telkeket, s azok tulajdonosait. Természetesen adatvédelmi okok miatt a tulajdonosok körének elemzése kategóriák szerint történt.¹

A barnamezős területek lehatárolása

Az összegyűlt információk alapján kísérletet tettünk arra, hogy az egykori szocialista telephelyekre rendelkezésre álló adatok segítségével lehatároljuk a barnamezős területeket, amelyek a magyar szakirodalomban elfogadott (fentebb idézett) definíció és további jellegzetes barnaövezeti tulajdonságok szerint annak számíthatók. A zöldmezős, rendszerváltozás után létesült gazdasági területeket kihagytuk e vizsgálatból. Az egyes telephelyek barnamezős tulajdonságait igyekeztünk egy egyszerű mutatóban összegezni. E „barnamezős index” értékének előállításához pontozásos módszert alkalmaztunk, alapmutatónak pedig felhasználtuk az egykori szocialis-

ta telephelyen jelenleg osztozó tulajdonosok számát, a rajta található épületek állapotát, illetve a kiürültség mértékét, az épületek/telephelyek funkcionális felaprózódását és a felszínborítás problémáit:

- Ha a telephely tulajdonosainak száma nagyobb, mint 10, 2 pont, ha nagyobb, mint 1, 1 pont
- Ha van romos épület 1 pont
- Ha a romos és a sérült épületek aránya nagyobb, mint 70%, 2 pont, ha nagyobb, mint 30%, 1 pont
- Ha az üres épületek aránya nagyobb, mint 66%, 3 pont, ha nagyobb, mint 33%, 2 pont, ha nagyobb, mint 10%, 1 pont
- Ha a funkcionális felaprózódás több, mint 15, 3 pont, ha több, mint 5, 2 pont, ha több, mint 1, 1 pont
- Ha a burkolt vagy a gondozatlan zöldterületek aránya eléri az 50%-ot, 1 pont.

Néhány megjegyzést tennénk mindezekhez. Lehet vitatkozni azon, hogy a funkcionális felaprózódás pozitív vagy negatív folyamat-e, illetve, hogy a definícióban szereplő alulhasznosítottság egyik tünete-e. Úgy gondoljuk – erre majd alább többször is rámutatunk – hogy a funkcionális felaprózódás, többnyire a terület városszerkezeti átértékelődésének egyik jele, ami sokszor a terciarizálódás folyamatának terméke, és ebben az olvasatban korántsem tekinthető se negatív folyamatnak, se pedig kevésbé intenzív formának. Mégis, ha az egykori egybefüggő – bár lehet, hogy a területhasználási problémát a pazarló területhasználat miatt eleve magában hordozó – szocialista telephelyek felől nézzük a problémát, akkor a funkcionális felaprózódást az egykori egyensúly felbomlásának tekinthetjük, ami a tulajdonosi felaprózódáshoz hasonlóan megnehezítheti a városszerkezeti, építészeti minden bizonnyal egybefüggő terület egységes kezelését, például az ipari örökségvédelem érdekeinek érvényesítését. Így e mutató használata mellett döntöttünk. A területhasználási konfliktusokat pedig jobb híján a burkolt és a gondozatlan területek képében ragadtuk meg, talajszennyezettségi és más környezeti kár felmérés a városban egyelőre nem történt.

Látható, hogy összesen 12 pont volt adható egy telephelynek. Mivel a teljes kiürülés és a funkcionális, és/vagy tulajdonosi, illetve telekszerkezeti felaprózódás bizonyos mértékig kizárja egymást, egyszerre teljes mértékig semelyik sem teljesülhet, így egy telephely sem érthette el a maximum pontszámot.

Az index tehát megmutatja a leginkább problémásabb, erősebben leromlott, sok tulajdonos kezében álló, nehezen kezelhető ipari, vasúti és egyéb gazdasági területeket. Ezek a telephelyek pedig zömmel az északnyugati iparterületen, a Déli pályaudvar szomszédságában, illetve a belváros közeli gázgyári-villanygyári tömbben található. Sopron barnaövezeti rehabilitációjakor tehát talán ezekre a területekre kellene összpontosítani, ezeken a területeken – mint akcióterületek – kellene először fejlesztési projekteket meghatározni (1. ábra).

1. ÁBRA

Sopron ipari-gazdasági területeinek barnamezős indexe, 2008
(Brownfield-index of the Industrial Sites of Sopron, 2008)



Megjegyzés: magyarázat a szövegben.

Forrás: Saját szerkesztés.

Az ipari-gazdasági területek átalakulása: tercierizálódás és újraiparosodás

Az alábbiakban az egyes iparterületek átalakulását fejtjük ki. *Belvárosi telephelyeknek* egyszerűen azokat tekinthetjük, amelyek ma már lakóterületekkel vannak körülvéve, de mivel ezek elszórtak, zárványszerűek, nem lehet összefüggő övezetről beszélni (már csak a város méretei miatt sem). A nagyobb telephelyek (zárgyári, illetve gázgyári-pamutipari tömb) létrejöttük pillanatában még a város határán helyezkedtek el. Azonban – főleg a szocializmus ingatlangazdálkodási körülményei között – természetesen történtek fejlesztések, beruházások a tágabb értelemben vett belváros több pontján is. Sok kis üzemnek volt előképe a háború előtti időkből, hely és lehetőség hiányában azonban nem a kitelepítés, hanem a helyben történő fejlesztés mellett döntöttek (legjobb példa a húsgyár). Sok közülük kisebb szövetkezeti vállalat volt, s nagyobb lakóházak hátsó udvaraiban működtek; még az

óvárosban is akadt ilyen. Kimondottan új betelepülőnek csak a ruhagyár tekinthető, amelyet kényszerből egy iskolaépületben helyeztek el.

A belvároshoz közeli telepek átalakulása igen intenzíven zajlott. Mindez elsősorban a piaci folyamatoknak volt köszönhető, amely a lakáspiaci vagy gazdasági irányba terelte a fejlesztéseket. Az igen kicsiny üzemi zárványok közül számos lakásirányú fejlesztéssel alakult át, azaz helyükön az épületek bontása után társasházak épültek, illetve épülnek napjainkban is (pl. húsgyár, sütőüzem). A kedvező forgalmi helyzetű telephelyek, így például a határról érkező forgalmat bevezető Lackner Kristóf utca mentén található volt pamutipari tömbben a bevásárlóturizmus által is éltetett kereskedelem és szolgáltatás nyert teret; az első üzletsort itt még maga a pamutipari vállalat létesítette az 1980-as évek végén. Később a terület egy részének szanálásával Interspar áruház épült a területen, amely fekvésénél fogva így jó versenypozícióba került a városszéli Tescoval éppúgy, mint a belvárosi üzletekkel szemben (2. ábra). Délebbre a gázgyári tömb átalakulása a kedvezőtlenebb forgalmi helyzet miatt már vontatottan megy, a tulajdonos építőipari cég lakóparkot tervez a területre, azonban az aktuális tervek a város az ipari örökségvédelmi törekvések miatt² ellenzi (3–4. ábra). Holott ez a tömb lehetőséget nyújthatna akár loft-projektek végrehajtására is (vö. Sütő et al. 2004). A terület fejlődéséhez az önkormányzat azzal járult hozzá, hogy újra megnyitotta azt az egykor elzárt utcát, amely a gázgyári tömböt a szomszédos – és egyben nagy fejlesztési potenciálokkal rendelkező – egykori katonai-határőrségi objektumtól (jelenleg rendőrségi telephely) választotta el, így javítva a terület feltártságán.

2. ÁBRA

*A telephelyek épületállományának funkcionális megoszlása, 2007 (%)
(The Functions of Buildings on the Industrial Sites, 2007 [%])*



Jelmagyarázat: a) mezőgazdaság b) ipar c) szolgáltatás d) lakás e) üres épület.

Forrás: Saját szerkesztés.

3. ÁBRA

A telephelyeken található épületek építési időszaka, 2007 (%)
(Construction Period of Buildings on the Industrial Sites, 2007 [%])



Jelmagyarázat: a) 1945 előtt b) 1945–1990 között c) 1990 után.

Forrás: Saját szerkesztés.

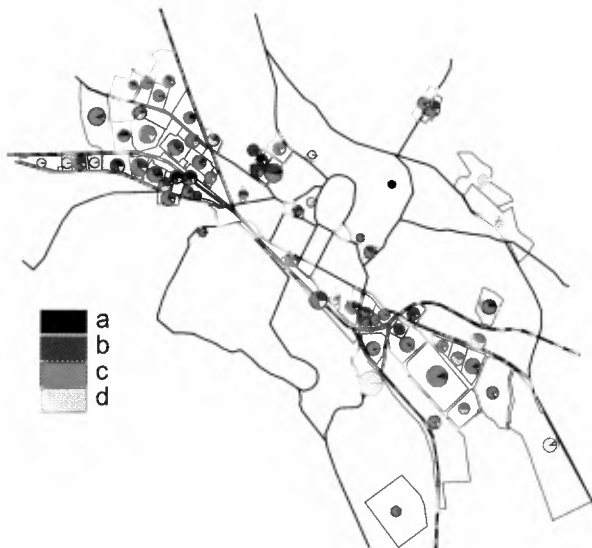
A ruhagyár végérvényes funkcionális megújulása (egy részében korábban egyetemi kollégium is működött) a közeljövőben wellness szálloda képében várható. Az egy ingatlanhasznosító cég tulajdonába került egykori ELZETT ingatlan esetében afféle „üzletudvarról” beszélhetünk, ahol a számtalan – és gyakran fluktuáló – irodai, kereskedelmi és szolgáltatási (pl. sport) funkció mellett még kisüzemi méretekben ipari tevékenységek is megtalálhatók. A tulajdonos komolyabb fejlesztéseket eddig nem hajtott végre a telephelyen (5. ábra).

A tradicionális ipari területek jelentős része a város északnyugati iparterületein található. Ennek a negyednek az elhelyezkedése – ahogy már fentebb utaltunk rá – igen problematikus. Ma már nem is az uralkodó, és a gyárak füstjét a város felé fújó északnyugati szél miatt – hiszen a szennyező gyárak többsége bezárt, illetve technológiát váltott (hőerőmű), hanem forgalmi helyzete okán: az itt lévő telephelyek csak a városon keresztül közelíthetők meg, ami miatt a kamionforgalom komolyan terheli a város útjait. Ezért a településszerkezeti terv és a közlekedésfejlesztési koncepció egy, ún. nyugati forgalmi gyűrű megépítését javasolja a probléma megoldására. De a közlekedési feltártság a terület átalakulási folyamataiban is tetten érhető.

Látni kell, hogy az uralkodó iparfejlesztési nézetrendszer miatt a mindenkori városvezetés maga is a terület hanyatlásának előidézője, illetve fokozója volt. Annak ellenére, hogy a nagyobb üzemek a szocializmus idején is rendre ezen a területen jöttek létre – kényszerből természetesen, részben a lebombázott laktanyák helyén – folyamatosan a délkeleti ipar- és gazdasági terület fejlesztését tervezték, illetve ösztönözték.

4. ÁBRA

A telephelyeken talalható epuletek allapota, 2007 (%)
(Condition of Buildings on the Industrial Sites, 2007 [%])

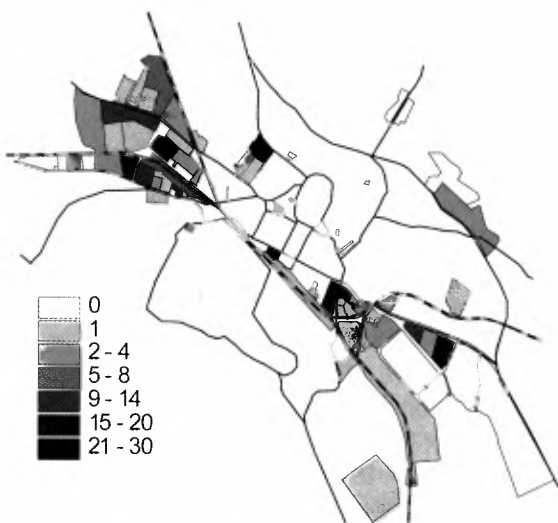


Jelmagyazat: a) erosen serult b) serult c) jo d) felujitott/uj.

Forras: Sajat szerkesztes.

5. ÁBRA

A telephelyek funkcionalis felaprözodasa, 2007 (%)
(Functional Fragmentation of Industrial Sites, 2007 [%])



Jelmagyazat: 0) zoldmezös beruházás 1-30) a terület jelenlegi funkcióinak száma a korábbi egyhez képest.

Forras: Sajat szerkesztes.

Ezt tették az idevonatkozó rendezési tervek is; a 2000-es településszerkezeti terv hatalmas területeket vont belterületbe, megteremtve a zöldmezős ipari beruházások lehetőségét. Nem nehéz felfedezni a folyamatokban a párhuzamot a lakásépítéssel, illetve a lakáspiaci folyamatokkal: ezek ugyanúgy a városbővülés, a városi szétterülés irányába hatottak, miközben a reflektorfényből kikerült területek megújítása, megújulása várat magára. Csakhogy, míg a város történelmi központja idegenforgalmi, város-tudati szerepkörénél fogva az érdeklődés központjában áll – az IVS projektjei is ennek revitalizációját célozzák –, addig az északnyugati területre, illetve a barna-övezeti telephelyekre eddig semmilyen konkrét stratégia nem készült, az IVS is csak az uralkodó vélekedést tükrözi,³ ahelyett, hogy megoldási javaslatokat adna a rehabilitációra.⁴ A legszükségesebb, minimális fejlesztés az említett út megépítése lenne, ez azonban jelenleg (2009) nincs napirenden. További hátráltató tényező, hogy az északnyugati városrésznek még mindig nem készült el a helyi építési szabályzata és szabályozási terve, tehát a rendezés késlekedik a fejlesztések jogi kereteinek megadásában is.

Mindezek függvényében a negyed 1990 utáni átalakulása spontán, a piac „láthatatlan kezének” rendezőelve szerint folyt. A fenti okok miatt a terület viszonylag olcsó ingatlanárakkal rendelkezik, azonban a rossz megközelíthetőség miatt nagyobb befektető kevés érkezett a területre, azok is részben a zöldmezős beruházást választották (Unimas gépgyár, Clemco, Hirschler Tükör). Az újraparaszti befektetés is megfigyelhető, és az is inkább kkv-k tevékenységéhez köthető, igaz ezek között magyart (pl. Csonka Glas) és külföldit (osztrák és német – Hoffmann, Gala Kerzen, Fasching, Semperform, Sempermed, Plötz) egyaránt találunk. A területen meglehetősen nagy telephelyek voltak, így az összeomlott szocialista vállalatok esetében természetes volt, hogy területük és tulajdonosi szerkezetük felaprózódott (Fésűsfonógyár, állami gazdaság, autófelszerelési vállalat, szőnyeggyár, faipari vállalat). Így e területeken igen jelentős az ingatlanok bérbeadása, ami itt azért nehézkesebben megy, mint a város déli, délkeleti területein, ahol a bérlemények nagyobb alapterülettel és jelentősen jobb megközelíthetőséggel rendelkeznek.

Van néhány vállalat, amely azonban máig talpon maradt e városrészben és sikeresnek is mondható. Ezek között is kiemelkedő a holland tulajdonban lévő sörgyár, továbbá említhető a Tanulmányi Erdőgazdaság faüzeme és a német Samas kezében lévő irodabútor gyártó cég. Utóbbi problémája az, hogy zöldterület, illetve két oldalról lakóterületek veszik körül, így a településszerkezeti terv is „központi vegyes” kategóriába sorolta az övezetet, amelynek révén az ipari tevékenység nem bővíthető, s hosszútávon a cég kitelepülését eredményezheti.

A megmaradt ipar mellett igen változatos funkciók jelen a városrészben. Jellemző a kiskereskedelem (iparcikkek, építőanyag, lakásfelszerelés), a nagykereskedelem, a raktározás is, s a rossz megközelíthetőség ellenére néhány szállítmányozó cég is itt szerzett telephelyet. A kereskedelmi tevékenységeken túl megjelentek az irodák, szórakozó helyek, panziók is. A területen zárványszerűen a lakófunkció is jelen van, hiszen számos munkáslakóházat találhatunk, ezek közül a legjelentősebb az ún. Sotex-kolónia. A város munkaerőgondjait mutatja, hogy a szőnyeggyár régi üzemépületét is

nagyrészt munkásszállónak használják, ahol más országrészekből érkezett, alacsony szakképzettségű emberek laknak⁵. Hasonló hatással van a környék lakáspiacára, hogy számos lerobbant épületet hajléktalanok vettek birtokba (pl. volt Déli pályaudvar).

Némely esetben lakópark építés is felmerült már az újrahasznosítás irányaként, vannak is területek, amelyek már ingatlanberuházó cégek tulajdonában vannak (pl. Fésűsfonógyár főépülete és üzemcsarnoka). Loftlakások létesítése ezen a területen sem volna elképzelhetetlen, bár ez esetben már kevésbé városközponti fekvésről beszélhetünk. A vasöntöde területén – amelynek főépülete helyi védelemre tervezett, nagyobb része pedig bontás alatt áll – nem valószínű, hogy erre a közeljövőben sor kerülhet, itt a nagyfokú – ám még részletesen fel nem mért – talajszennyezés gátolhatja a megújulást.

A *Köszegi út környékén* található ipari terület nagy része szintén lerobbant, kis részben már le is bontott ipari terület, amely a város egyik főútvonala mentén helyezkedik el. Így a tönkrement szocialista vállalat, a selyemgyár nagyrészt ingatlanhasznosító cégek tulajdonában lévő területe jobbára tercier funkciókkal telítődött (műhelyek, nagykereskedések, építőanyag, használt autó, autóalkatrész, számítástechnikai cikk, és bútorkereskedések). De a tömb átalakulása még nem teljes körű. Működő ipar (kenyérgyár, Elzett, ruházati ipar), hőerőmű, továbbá tanműhely és óvoda is található területén, a volt malom monumentális torzója pedig egyelőre új tulajdonosra vár.

A *Köszegi úti tömbhöz* a vasúton túl csatlakozó *délkeleti ipari területen* sokáig csak a közvágóhíd és egy szappangyár működött, kiépüléséhez a rendező pályaudvar létrejötte adta meg a lökést a nyolcvanas években. Ám ekkor még nem vett ipari irányt a fejlődés, jobbára kereskedelmi és szolgáltató vállalatok telepedtek le a városból kivezető főút mentén. Ipari fejlődés csak 1990 után kezdődött e városrészben, nevének megfelelően az Ipar körút mentén, ám ez sem kizárólagosan. Mindenesetre itt találjuk Sopron iparüzési-adófizetési, illetve foglalkoztatási szempontból a sörgyár utáni legnagyobb ipari cégeit (Swedwood, AWF, IMS Connector Systems, Hirschler). De jelentős ezen ipari létesítmények mellett a terület építőipari és iparcikk-kereskedelmi profilja is. A terület nagy részét magában foglalja a 2005-ben alapvetően magánkezdeményezésre létrejött Délkeleti Ipari Park, melynek fejlesztő cégében mára a város, illetve a Sopron Holding többségi tulajdont szerzett. Itt igen jelentős, közművesítés, infrastruktúra-fejlesztés alatt álló területek állnak a zöldmezős beruházások rendelkezésére. A telkek nagy részben az ipari park cégének tulajdonosai kezében összpontosulnak, vagyis itt a magán és a közérdek figyelemreméltó kombinációjáról van szó.

Természetes, hogy a főút mente kereskedelmi és szolgáltató létesítményekkel épült, illetve épül be, létrehozva ezzel a város nyugati kapujában található városszéli kereskedelmi-szolgáltató zóna (Sopron Plaza stb.), illetve a tradicionális kereskedelmi negyed (Várkerület) ellenpólusát.

A keleti városkapu kiépülése érdekes módon igen elhúzódott, ahogy jeleztük ma is tart. Csak az utóbbi egy-két évben gyorsult fel a nagyáruházak, bevásárlóközpontok létesítése (Tesco, Baumax, Obi, Alpha Park I. II., Jysk, Family Center, Lidl, Aldi), a másik jelentős szegmenst az autókereskedések jelentik. De így is további,

nagy üres területek állnak még rendelkezésre, s a multik mellett számos „kicsi” is letelepedett (mezőgazdasági cikk, iparcikk, illetve szállítmányozás).

A dinamizálódott városperemi fejlődés miatt magától értetődően jelentek meg azok a nézetek, amelyek a történelmi kereskedelmi negyed státuszának hanyatlását látják, így az IVS akciótervek egyike is a Várkerület sétányosítását, illetve revitalizálását célozza. A multik letelepedését engedélyezők érvrendszere az ilyenkor szokásos volt: e cégek a város adóbevételeinek jelentős részét biztosítják, s hozzájárulnak a foglalkoztatás bővítéséhez, a környező területek felértékelődéséhez, javítják a város pereméin, illetve környékén található lakóterületek ellátását.

A volt téglagyári területek rekultivációja révén fejlődik a város legújabb gazdasági területe, az *Arany-hegyi Ipari Park*. A téglagyárakból mára csak egy maradt (Wienerberger), ennek rekultivált területei is már a park részét képezik, egy korábbi téglaiipari és egy ingatlanhasznosító kft tulajdonában. Ezen a területen van jelen legnagyobb részben telektulajdonosként az önkormányzat, illetve annak vagyongazdálkodó cége. Magát az ipari parkot és a hozzá tartozó inkubátorházat is a Sopron Holding működteti. Az ipari parkba egyelőre néhány kereskedelmi, faipari és környezetvédelmi-ipari cég települt be. A városfejlesztés-városrendezés nagy kudarca, hogy a terület nyugati részén, korábbi lakóterületekhez csatlakozva többszintes társasházak épültek, épülnek. Az ingatlan-spekulánsok szándékainak megfelelően ugyanis a rendezési terv módosításával lehetővé vált lakóingatlanok építése is. A telkek tulajdonosait vizsgálva a folyamat még korántsem ért véget, további fejlesztések várhatók, ami a terület párhuzamosan zajló ipari fejlesztésével (még ha a park, ún. csendes ipari tevékenységet űző vállalkozásokat vár is) konfliktushoz vezethet.

A *Pozsonyi út* menti gazdasági terület a város északi kapuja. Itt beszélhetünk a legkevésbé intenzív városszéli gazdasági fejlődésről, mivel ebben az irányban – Sopronkőhida, Fertőrákos felé – alacsonyabb a forgalom, illetve kevesebb lakosság él. Bevásárlóközpontok, nagy áruházak hiányában egyfelől az autósalonok révén rendelkezik markáns profillal, de jelentős az építőanyag-kereskedések térfoglalása is. De e terület kiépülése sem tekinthető befejezettnek; a beépített területek között szőlőket is találhatunk még.

Összefoglalás

A rendszerváltozás után, ahogy a gazdasági területek elemzésén keresztül bemutattuk, a város gazdasági szerkezete jelentős átalakuláson ment keresztül. Az ipar jelentős mértékben visszaszorult, 2001-ben már csak az aktív keresők 28%-a dolgozott az iparban, a korábbi nagyfoglalkoztatóknak alig maradtak hírmondói. 2005-ben tíz cég és intézmény rendelkezett több mint 250 dolgozóval, ebből mindössze három volt ipari főtevékenységű (Heineken, AWF, Swedwood).⁶ A város 50 legnagyobb adófizetője között pedig 16 ipari vállalkozást találhatunk. A város szolgáltató funkciói, illetve területei viszont igen dinamikusan bővültek, ami az egykori ipari telephelyekben, főképpen a jó forgalmi elhelyezkedésükben funkcióváltást, funkció-

nális bővülést idézett elő. Mindez az ausztriai munkalehetőségek mellett nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a városnak igen alacsonyak a munkanélküliségi mutatói, másfelől nézve pedig, hogy bizonyos területeken munkaerőhiány van.

A város egykori ipari-gazdasági területei eddig jobbára spontán módon alakultak át, illetve újultak meg, konkrét városi beavatkozások a 2000-es évektől megszülető rendezési tervek adta szabályozási eszközök bevezetésén túl nem történtek, de városi fejlesztési elképzelések sem körvonalazódtak eddig. Igaz, a város a tulajdonában lévő potenciális fejlesztési területek híján szűk mozgástérrel rendelkezik. Egyedül az Arany-hegyi Ipari Park esetében beszélhetünk mindezek ellenkezőjéről, ami konkrét és manifesztálódott gazdaságfejlesztési döntés nyomán jött létre, a Délkeleti Ipari Parkba utólag „szállt bele” a város. Mindkét területre jellemző, hogy a telkeket nem mérik túl olcsón, s a város sem élt korábban adókedvezmények nyújtásának lehetőségével.⁷

Nem vetődött fel igazán az ipari örökségvédelem kérdése sem, az idevonatkozó munka a szakmai berkekben folyik, kevés visszhanggal. Sopronban – a régi malomépületeket leszámítva – jelenleg még egyetlen ipari műemlék sincs, jóllehet néhány helyi védelem alatt álló, illetve védelemre tervezett ipari épületről már lehet beszélni. Pedig Sopron számos, ezidáig még kevéssé feltárt ipari építészeti örökséggel rendelkezik, amelyek közül az ipari funkciójukat veszítettek igencsak veszélyeztetettek, hiszen számukra a megfelelő funkció megtalálása kulcsfontosságú kérdés. Közülük számosnak a megőrzése indokolt lenne, hiszen – bár a város ipari múltja nem veteckedhet nevezetesebb városainkéval – ezek ugyanúgy a városi emlékezet darabjai, még évtizedekig él az a nemzedék, amely egykor ezekben az üzemekben dolgozott.

Mindenképpen szükség van tehát – elsősorban az északnyugati terület rehabilitációja érdekében – a problémák (pl. környezetszennyezés), a lehetőségek és a célok pontos felmérésére, illetve felvázolására – figyelembe véve az eddig spontán módon kialakult megújulási irányokat –, és az ehhez kapcsolódó koordinációs, városfejlesztői tevékenység kialakítására. Ennek eszköze lehetne akár egy önálló barnaövezeti rehabilitációs stratégia vagy barnaövezeti kataszter elkészítése. A fejlesztéseknek alapvetően azokra az épületekre kellene koncentrálniuk, amelyek jelentősek koruk, építészeti jellegük miatt, hozzátartoznak a város ipari és építészeti örökséghez, vagy a város-szerkezeten belüli elhelyezkedésük miatt rehabilitációjuk időszerű lenne, illetve potenciális fejlesztési területet jelentenek. Ezeket a területeket, épületeket talán Sopronban is elsősorban kulturális vagy lakás-célokra kellene felhasználni, amihez az önkormányzati vagy állami szerepvállalás (pályázati pénzek útján) elengedhetetlen. Emellett vannak olyan területek is, amelyek közcélú fejlesztésével, a város zöldterületi ellátottságán is javítani lehetne (pl. volt Déli pályaudvar).

Jegyzetek

¹ A terepi és a földhivatali adatgyűjtés elvégzéséért ezúton is köszönet illeti Földi Veronika, Halász Eszter, Máté Gyöngyi és Zambó Ilona, illetve Tóth Zoltán hallgatókat.

² Helyi védelemre szánják a gázgyár alapítójának (Flandorffer Ignác) lakóházát, az egykori villamosremizt és a villanygyári turbinaházat.

³ Az 1998-as településfejlesztési koncepció számára pedig még nem is volt látható a probléma.

- ⁴ „Az északnyugati iparterület gazdasági funkcióját sem kívánatos erőltetni, tekintettel a kedvezőtlen elhelyezkedésre, rossz megközelíthetőségre. Az itt működő nagyvállalatok és kkv-k számára természetesen a működés kedvező körülményeit továbbra is biztosítani szükséges (tömegközlekedés, útkarbantartás, úttisztítás, képzés, információ stb.)” (Sopron MJV IVS 2008, 229) Tehát, mint ahogy fentebb már jeleztük: az egész város érdeke volna a terület megközelítésének javítása.
- ⁵ Ez a jelenség a közeli Jereván lakótelepen is megfigyelhető, erősödő társadalmi feszültségekkel, csökkentve ezáltal a lakótelep ingatlanjainak értékét.
- ⁶ A többi, 250 főnél több dolgozóval működő szervezet: GySEV, Sopron MJV Önkormányzata, Nyugat-magyarországi Egyetem, Sopron és Környéke Víz- és Csatornamű Zrt., Sopron Holding Zrt., Állami Szanatórium, Erzsébet Kórház.
- ⁷ Ezért lehet írni arról, hogy egy ma már igen jelentős foglalkoztató – a válság előtt ezer fős gárdával rendelkező autóiipari cég – miért települt ki a városból Sopronkövesdre, illetve, hogy a szintén nagyfoglalkoztató nyílászárókat gyártó dán cég miért nem Sopronba települt, Fertődöt választva.

Irodalom

- Barta Gy. (2004a) Bevezető. – Barta Gy. (szerk.) *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. 9–14. o.
- Barta Gy. (2004b) Átmeneti gazdaság a barnaövezetben. – Barta Gy. (szerk.) *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. 79–87. o.
- Bergmann P. (1939) Sopron városfejlesztési terve. – *Soproni Szemle*. 4. 211–231. o.
- Bergmann P. (1940) Sopron városrendezésének kérdései. – *Soproni Szemle*. 2–3. 74–93. o.
- Boronkai P. (1960) Sopron újjáépítése. – *Soproni Szemle*. 1. 8–33. o.
- Dávidházy I. (1959) 50 éves a Soproni Posztó- és Szőnyeggyár. – *Soproni Szemle*. 3. 270–273. o.
- Fekete F. (1968) Sopron textiliparának fejlesztési lehetőségei. – *Soproni Szemle*. 2. 97–112. o.
- Fekete F. (1970) A soproni textilipar 25 éve. – *Soproni Szemle*. 4. 325–339. o.
- Heimler K. (szerk.) (1936) *Sopron topográfiája*. Sopron.
- Horváth M. (1985) Gazdasági élet. – Mollay K. (szerk.) *Sopron a felszabadulás óta. 1945–1985*. Sopron
- Horváth M. (1992) Sopron ipara. – Sarkady S. (szerk.) *Sopron és környéke. Korrajz és lexikon*. Mécs László Lap- és Könyvkiadó, Sopron 149–160. o.
- Horváth Z. (1985) Sopron városias fejlődése a kapitalizmus első időszakában (1848–1914). – *Soproni Szemle*. 2–3. 119–146.; 213–235. o.
- Kukely Gy.–Zábrádi Zs. (2004) Az ipar szerepe vidéki nagyvárosaink rendszerváltozás utáni fejlődésében. – *Geográfus Doktoranduszok VIII. Országos Konferenciája, 2004*. CD Kiadvány, Szeged.
- Muck T. (1989) *Sopron – kapu Európára*. Interpress, Budapest.
- Peterdi F. (1960) A soproni gyáripar fejlődése a felszabadulás után. – *Soproni Szemle*. 1. 4–7. o.
- Sopron Közlekedésfejlesztési Konceptió. (2006) I.–II. kötet. Mezey Mémókiroda, Sopron.
- Sopron Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója. (1998) CDC Városfejlesztő Bt., Sopron.
- Sopron Megyei Jogú Város Településszerkezeti Terve. (2000) Urbanitás Kft. Sopron.
- Sopron Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégia. (2008) Sopron Megyei Jogú Város Önkormányzata – HitesyBartuczHollai Euroconsulting Kft. – Portaterv Kft. – Óbuda–Újlak ZRt. Sopron.
- Sopron Megyei Jogú Város Gazdaságfejlesztési Konceptiója. (2008) Nyugat-magyarországi Egyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Sopron.
- Sütő A. B.–Soóki-Tóth G.–Valkó D. (2004) „Loftprogram” – a budapesti barnaövezet reurbanizálásának esélyei. – Barta Gy. (szerk.) *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. Budapest.
- Szántó I. (1985) Sopron város és vonzáskörzete iparának helyzete és fejlesztésének hosszú távú feladatai. – *Soproni Szemle*. 1. 25–47. o.
- Verő M. (1979) A Soproni Fésűsfonógyár története (1934–1976). – *Soproni Szemle*. 1. 53–68. o.
- Winkler O. (1957) Sopron város fejlesztési programjáról. – *Soproni Szemle*. 3–4. 161–187. o.
- Winkler O. (1961) Sopron város általános rendezési tervéről. – *Soproni Szemle*. 2. 97–113. o.