

A TÁRSADALOM TEREI, A TÉR TÁRSADALMA

Tanulmánykötet Szirmai Viktória születésnapjára

A TÁRSADALOM TEREI, A TÉR TÁRSADALMA

MEGÚJULÁS ÉS FENNTARTHATÓSÁG
A VÁROS- ÉS TÉRSÉGFEJLESZTÉSBEN

Szerkesztette:
Berki Márton – Halász Levente

Art Webber Studio
Budapest, 2014

A kötet megjelenését a
MAGYARORSZÁG GAZDASÁGI FEJLŐDÉSÉÉRT
(MTA-VITA) ALAPÍTVÁNY támogatta.

ISBN 978-963-08-9126-4

© *Baranyi Béla, Barta Györgyi, Berki Márton, Buday-Sántha Attila,
Halász Levente, Hervainé Szabó Gyöngyvér, Horváth Gyula,
Izsák Éva, Kovács Zoltán, Láng István, Lengyel Imre,
Meggyesi Tamás, Nemes Nagy József, Rechnitzer János,
Somlyódy Péter Edit, Tamás Pál, Váradai Zsuzsanna, 2014*

A mű és annak minden része a szerzői jogok értelmében védett. Bármiféle, a szerzői jogvédelemi törvény szűk határain kívül eső felhasználás kizárólag a kiadó hozzájárulásával lehetséges, anélkül büntetendő. Ez vonatkozik a kivonatok formájában történő hasznosításra is, különös tekintettel a sokszorosításokra, valamint az elektronikus rendszerekben való tárolásra és feldolgozásra.

Felelős kiadó: Art Webber Studio Kft.
Fedélterv: Juhász Tamás, Vividesign
Nyomdai előkészítés: Gönczö Virág
Nyomdai munka: Séd Nyomda, Szekszárd

Tartalom

Rechnitzer János	
<i>Személyes előbeszéd</i>	7
Nemes Nagy József	
<i>Regionalista körök</i>	9
Láng István	
<i>Viktória és a VAHAVA</i>	19
Horváth Gyula	
<i>A decentralizáció hasznáról</i>	25
Lengyel Imre	
<i>A hazai terület- és településfejlesztés dilemmái</i>	41
Buday-Sántha Attila	
<i>A magyar agrár- és vidékfejlesztés ellentmondásai</i>	55
Meggyesi Tamás	
<i>Városfejlesztés, kultúra, közösség</i>	69
Barta Györgyi	
<i>Szocialista városok – Városok a szocializmusban</i>	75
Rechnitzer János et al.	
<i>A volt szocialista városok a városhálózatban</i>	99
Hervainé Szabó Gyöngyvér	
<i>Viktória Közösségi Indikátorok, és a jól-lét regionális/városi modelljei</i>	113
Baranyi Béla	
<i>A Tisza-térség fejlesztésének új kihívásai</i>	133
Somlyódyné Pfeil Edit	
<i>Hogyan csináljunk várospolitikát?</i>	
– <i>Hazai helyzetkép és nemzetközi gyakorlat</i>	153

Kovács Zoltán	
<i>A budapesti városrégió térbeli-társadalmi szerkezetének átalakulása</i>	173
Izsák Éva	
<i>A települési környezet átalakulása a 20. század második felében Budapesten – Áttekintés</i>	195
Tamás Pál	
<i>Budapesti innovációs víziók</i>	211
Várad Zsuzsanna	
<i>Budapest és környéke közötti konfliktusok – Együtt vagy külön utakon?</i>	217
Berki Márton	
<i>Az ipari területektől a barnamezőkig – A fordista termelés válsága és a dezindusztrializáció folyamata Nyugaton és Keleten</i>	245
Halász Levente	
<i>Az új gazdaság konjunktúrája a budapesti agglomeráció alközpontjaiban</i>	265
A kötet szerzői	275
Szirmai Viktória eddigi szakmai pályája	279
Szirmai Viktória legfontosabb könyvei	283

Személyes előbeszéd

Rechnitzer János

Hihetetlen és nem igaz! Viktória örök fiatal! Ezek jutottak eszembe, amikor megkaptam a szíves felkérést, hogy a tisztelgő kötetbe írjak.

Megtisztelő barátságunk közös mentorunktól és mesterünktől, Enyedi professzor úrtól, Gyurkától ered (mint oly sok minden a regionális tudományban). A nagy szervező és tudományformáló valami isteni érzékkel tudta maga köré gyűjteni az ambiciózus kutatókat, fiatalokat és idősebbeket, akiket aztán ötleteivel, csendes baráti eligazításaival rendezgetett, terelgetett a tudomány olykor rögös, de boldogságos útján. Nos, ennek a terelgetésnek köszönhetem, hogy szakmai kapcsolatba kerültem Viktóriával. Amikor felmerült, hogy a MTA Regionális Kutatások Központja Nyugatmagyarországi Tudományos Intézete (MTA RKK NYUTI) (azért írom ily teljességgel, mert már nem így hívják, mert sajnálatos módon átalakult a kiváló szellemi műhely, annak központja elvesztette önállóságát) Székesfehérváron egy kutatócsoportot tudna létesíteni éppen az ezredfordulón; Gyurka ajánlotta, hogy keressem meg Szirmai Viktóriát, s kérem fel vezetőnek, azt mondta, jól járok vele. Nos, nem csak én, nem csak az Intézet, nem csak Székesfehérvár, hanem az egész szakma, a regionális tudomány számára is nagyszerű választás volt Viktória!

Innen kezdődött el a hosszú közös munka, az együttműközások sora, az intézet- és kutatócsoport-szervezés, a publikációk, a napi gondok és megoldások, a sikeres és elegáns konferenciák, a könyvbemutatók, s végül – mondhatom büszkén – családi barátság, emlékezetes személyes találkozások. Nagyszerű embert, igényes tudóst, gondoskodó mentort, kiváló kapcsolattartót ismertem meg Viktóriában. Mindig elegánsan és roppant igényesen alakította a

környezetét, sugározva az értéket, alakítva a nagy(kis)városi szellem világát, amit talán nem is tudtak ott és akkor értékelni, nem voltak képesek kellően befogadni, holott személye és a kutatócsoportjának itthon és külföldön elismert eredményei jelentősen emelték a város rangját. Nem lennék igaz barát, ha Péterről nem írnék! Viktória mellett ott áll a nyugodt, türelmes és gondos társ, aki szintén szakmabeli, kiváló urbanista, egyben gyakorlati ember, így visszajelzései a valós folyamatokról csak erősítik a kutatásokat, olyan miliőt teremtve az alkotó munkához, ami példaértékű.

Mi a tudományos varázsa Viktória munkásságának? Mit tesz hozzá szociológusként a regionális tudományhoz? Ezeket a kérdéseket egy ilyen sikeres pálya tartósan ívelő szakaszában még nem érdemes feltenni, hiszen folyamatosan dolgozik újabb és újabb projekteken, eredményei gyarapodnak, nincs megállás. Talán annyit már lehet regisztrálni, hogy kutatásai rámutattak a társadalmi folyamatok határozott térbeliségére, azok egymástól nem elválasztható jellegére. Képes volt egy-egy társadalmi jelenséget – legyen az az új városi közösségek, a környezethasználat és érdekek, a verseny, az egyenlőtlenségek, s napjainkban a jólét – a helyekhez, a terekhez kapcsolni, ezzel az összefüggések mélyebb tartalmait villantotta fel, s egyben az elemzések módszertanát is gyarapította. A regionális tudomány azt fogadhatta be Viktória munkásságából, hogy nincs tér társadalmi összefüggések nélkül, nem lehet megérteni a szerkezeteket és folyamatokat az emberi viszonyok, intézményi struktúrák, közösségi hálózatok rendszere nélkül.

Regionalista körök

Nemes Nagy József

A hazai regionális tudomány kialakulásáról, intézményei fejlődéséről, sikereiről, a főbb kutatási irányokról több értékelő írás megjelent már (újabban: *Lengyel–Rechnitzer szerk., 2009; Lengyel, 2010*). Sajátos metodikájú kutatási közelítések térképezték fel a hazai regionalisták tudományometriai kapcsolati hálóját (*Rechnitzer, 2006; Zsom, 2012*). Ezek az írások jellemzően inkább az elmúlt 2-3 évtized folyamatait, összefüggéseit mutatják be. Kétségtelen, hogy ez az időszak a hazai regionális tudomány megerősödésének, intézményesülésének, sokak kutatói és szervező munkájának sikeres időszaka, aminek eredményeként a hazai diszciplináris térben egy már érzékelhető súlyú tudományág jött mára létre (pusztán egyetlen momentumként az immár százat meghaladó számú akadémiai regionalista köztestületi tagot említtem).

A KEZDETEK

A hazai regionalista társadalom szerveződése azonban ennél távolabbra mutat. A regionális tudomány már a hatvanas években – egész konkrétan *Walter Isard* intenzív szervezőmunkájának köszönhetően – kilépett az amerikai kontinensről, Európa nyugati és keleti (!) felén is elkezdődött a tudományterület szerveződése. A szocialista blokkból elsőként a lengyel, magyar és szovjet kutatók kapcsolódtak az irányzathoz. A hazai korai előképek feltárása még érdemi tudománytörténeti kutatást igényel (erre most nem vállalkozhatom). Magam még csak távolról, tapasztalatlan, felkészületlen egyetemistaként, de már tudtam arról, hogy 1968-ban Budapesten – a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemen –

REGIONAL SCIENCE ASSOCIATION: PAPERS, XXII, BUDAPEST CONFERENCE, 1968

**SOME NOTES ON THE LINKAGE OF THE
ECOLOGIC AND ECONOMIC SYSTEMS**

by Walter Isard*

már nemzetközi konferenciát szervezett az RSA (Regional Science Association), amelyen részt vett maga Walter Isard is. (Szerencsétlen történelmi időpontban került sorra a rendezvényre az év augusztusában, épp a Varsói Szerződés csapatai csehszlovákiai bevonulásának napjaiban, aminek reakciójaként több nyugati jelentkező bojkottálta a rendezvényt. A konferencia azonban lezajlott, az utólagos értékelések szerint sikeres szakmai tartalommal (Boyce, 2004). Néhány kiemelt előadást, köztük széles tudományterületi spektrumot képviselő magyar kutatókét is – Andorka Rudolf szociológus, Sebestyén József agrárközgazdász, Fodor László és Illés Iván tervező közgazdászok – az RSA Papers önálló számában már 1969-ben közre is adott).

A magyar partnerszervezet ebben az időben a Magyar Közgazdasági Társaság volt (az egyetemekről és a tudományos háttérintézményekből verbuválódott, a területiséghez kötődő szakembercsoporttal). Az akkori szereplők közül – akik a regionalista vonal igazi hazai elindítói voltak – már kevés az élő tanú. Bízatom a tudománytörténeti érdeklődésű ifjú kollégákat e korszak dokumentumainak, folyamatainak kutatására, az első „regionalista kör”, az „úttörők” tevékenységének, szemléletének feltárására!

A MAI TAGOZÓDÁS

Magam – a nemzetközi és a hazai jellemzőkre egyaránt kitekintve – több helyütt foglalkoztam a regionális tudomány értelmezésével (összegzően legutóbb: Nemes Nagy, 2009), tartalmával kapcsolatos történésekkel, s fogalmaztam meg a magam álláspontját (aminek lényege a területi tudományok „közös részeként” értelmezett regionális tudomány koncepciója). Ez az álláspont elfoga-

dást nyert a hazai regionális tudomány vezető testületeiben, állásfoglalásaiban. A „félhivatalos” állásfoglalás megkívánta objektív hangvételt vagy az empirikus helyzetfeltárás száraz, de tényszerűbb közelítését most félretéve, tekintsünk rá a hazai regionalista társadalom sajátos csoportjaira.

A hazai területi kutatásban legalább három nagyobb szakmai kört látok, aminek valamifajta viszonya van a regionális tudományhoz, mint önálló diszciplínához.

Hangsúlyozom: itt a regionális tudományhoz, mint önálló diszciplínához való viszony szerinti, ilyen értelemben egydimenziós „klaszterekről” beszélek, nem tudományos teljesítményi rangsorról (sőt!), hierarchiáról. A csoportok nem zártak, az egyéni életpálya során átlépések lehetségesek, s vannak olyanok is, akik nem besorolhatók (szerintem kevesebben, mint akik azt gondolják magukról, hogy ők „függetlenek”).

- 1) Az önálló diszciplína létét, valós szerepét felvállaló, magukat – alapképzettségüktől függetlenül – regionalistának vallók köre („*belső mag*”).
- 2) A diszciplína létét, valós szerepét nem megkérdőjelező, legfeljebb némi szkepszissel kezelő, magukat – alapképzettségükben megrendíthetetlen talajt érezve a lábuk alatt – regionalistának egyértelműen ritkán nevezők köre („*a tág család*”). E csoporthoz közel áll a maguk eredeti tudományos területén színvonalas területi, települési kutatómunkát végzők köre, akik gyakran ugyancsak regionalistának (is) vallják magukat („*a multi(transz)diszciplináristák*”).
- 3) Harmadikként felismerhető egy – tovább tagolható – „*külső kör*” is, aminek határozott, néha ellentmondásos kapcsolódásai vannak a regionális tudományhoz, de egyértelműen azon kívül található.

E csoportok a hazai regionális tudomány aktuális működése szempontjából kiemelt fontosságú szervezetszociológiai adottságként kezelendők leginkább.

Az igazi kérdések azonban *a jövőre tekintve* kapcsolódnak e tagozódáshoz. Olyan kérdések, mint hogy vajon a csoportok mozgásai, kapcsolódásai, súlyarányai milyen irányba viszik a hazai regionális tudományt? Erősítik-e a diszciplináris önállósodást, a határozott tudományos karaktert (ha ezt kívánatosnak gondoljuk), vagy egy másik markáns mozgásirány, a multidiszciplinaritás, a

különböző szakmákon belüli diszperzió, bizonyos értelemben az önálló diszciplináris lét feladásának, a kiindulóponthoz, a „pre-regional science” időszakához való visszatérés (ez is felvállalható) trendjét erősítik.

Hogy idő előtt ne fulladjon teljes unalomba ez az írás, nem jellemezgetem általánosan a megjelölt „köröket”. Inkább azt az utat választom, hogy a fenti csoportok néhány markáns hazai képviselőjét néven nevezem (felhatalmazás és az én koromban már kockázat nélkül, minden következményt vállalva – gondolom, ide illik a rangos folyóiratok szokásos megjegyzése: „A tanulmányban leírtak a szerző véleményét tükrözik”). Nagyra becsült kollégáim közül azok, akik kimaradnak a „nevesítésből”, tekintsék ezt jószándékom jelének, akik bekerültek, úgyszintén. Ahogy már említettem, tudom persze, hogy nyíltan vagy burkoltan nagyon sokan besorolhatatlannak tartják magukat bármilyen csoportba, körbe és az idők során mozgások is vannak a kutatói életpályán és karakterben s így minden csoportosítás tökéletlen, s az igazi mérce a tényleges tudományos teljesítmény. Gondolkodási kiindulásként azonban talán elfogadható egy ilyen közelítés.

A „BELSŐ MAG”

Hogy az érzékeny téma kezdeti nehézségén gyorsan túlessek: a „belső körbe” tartozónak – regionalistának – gondolom magamat (hogy mások mit gondolnak rólam – az ő ügyük).

Az apró korelőnyt (hátrányt?) megillető tisztelet okán kezdektem volna *Korompai Attilával*, akivel azonos földrajzos iskolából indulva – ez tágan az ELTE földrajz szakát jelenti az 1960-as évek második felében, szűkebben pedig két, mindkettőnk szemléletét mindmáig meghatározó személyt, *Kovács Csabát* és *Sárfalvi Bélát* – nagyon eltérő pályát követően a regionalisták között futottunk össze, s dolgozunk együtt már két évtizede. Az ő elméleti felkészültsége és habitusa a hazai regionális tudomány térelméleti alapjainak felépítésében, megismertetésében, a nemzetközi kapcsolatépítésben kulcsszerepű volt.

Ide sorolom *Lengyel Imrét*. Ahogy én látom, ő mára – ezt friss munkái s korábbi számos publikációja, aktív szakmai közéleti szerepe, egyetemi oktatói törekvései is igazolják – egyértelműen túllepett a regionális közgazda pozíción.

Rechnitzer János úgy vált regionalistává (közgazdász kandidátussal, földrajzos nagydoktorival), hogy minden új területi kutatási irányzatra figyelt, eredményes kutatásokat folytatva bekapcsolódott ezekben (az innovációkutatástól az elitvizsgálatokig), megmaradt eközben a szó legjobb értelmében vett „régiónkutató”, intézményvezetői, egyetemi oktatói szerepeiben a tudományos aktivitás tanulságait jól kamatoztatva.

Horváth Gyula „regionalistaságának” elévülhetetlen momentuma a hazai regionális tudomány valóságos megerősödését hozó intézményfejlesztési, vezetői, kutatási és gyakorlati tervezési-programozási aktivitás. Az ő kutatói munkássága köti legerőteljesebben össze a hazai regionalista közösséget az európai regionális politikai folyamatok és intézmények elemzésével, megismertetésével. Furcsa paradoxonként azonban mindehhez hozzátapad *mindannyiunk közös kudarca*, a regionális politika, a területfejlesztés mai európai és hazai krízise is, jól jelezve a hangsúlyosan (s persze sok tekintetben kikerülhetetlenül) politikai irányultságú regionális tudomány művelésének kockázatát.

Sajnos már nincs köztünk, de nem hagyható említés nélkül *Bartke István*, aki évtizedeken át csendes, megbízható teherhordója, életben tartója volt a területi gazdasági kutatásoknak (a maga korában megújító – ma már természetesnek vagy túlhaladottnak vett, alig értékelt – elemzési irányok megteremtőjeként).

Az idősebbek nem szisztematikus számbavétele után megkockáztatom az egyetemeken, kutatóintézetekben regionalistává „érett” fiatal generáció néhány – általam jól ismert – jelesének említését (remélem nem okozok kárt a karrierjüknek): *Gál Zoltán*, *Dusek Tamás*, *Hardi Tamás*, *Jakobi Ákos*, *Lukovich Miklós*, *Tóth Géza*, *Kiss János Péter*, *Szabó Pál* vagy a még fiatalabbak közül *Bajmóczy Zoltán*, *Tagai Gergely*, *Lőcsei Hajnalka* (többeket jó szándékkal kihagytam). Esetükben nem a formális, nyílt „hitvallás” az elsődleges, hanem munkáik meghatározó részének karaktere, szemlélete. Az egyetemek regionális tudományi, regionális gazdaságtani, társadalomföldrajzi tanszékein, különböző kutatóhelyeken számos olyan kiváló fiatal-középkorú kolléga dolgozik, akiknek tevékenységében egyértelműen ott van a regionális tudományi szál, bár aktuális feladataik okán aktivitásuk még megoszlik az „eredeti” szakma és a regionális tudományi szemléletet sugárzó munka között. Ebbe a csoportba sorolom *Benedek Józsefet* is, ő regionalistaként lett akadémikus – valós alappal, hisz tudományos aktivitá-

sa jóval közelebb áll a regionális tudomány szemléletéhez és irányzataihoz, mint eredeti végzettségéhez, a geográfiához. Ők azok, akik esetében még nyitva az út: a „belső mag” vagy a „tág család” irányába. Megítélésem szerint jórészt rajtuk, harmincas-negyvenes kollégákon múlik a hazai regionális tudomány jövője.

A TÁG CSALÁD

A „tág családhoz” nagy hatású, elismert kollégáink tartoznak, akik nyíltan vállalják eredeti szakmai irányultságukat – nem visszautasítva azt sem, hogy a kissé távolabbi, külső szemlélő őket regionalistának látja.

„Szakmailag” talán ez a legerősebb csoport. Akadémikus szintű tudományos produkcióval a hátuk mögött ők azok, akik a hazai területi kutatások kulcsintézményeiben dolgoznak: *Beluszky Pál, Pálné Kovács Ilona, Barta Györgyi, Erdősi Ferenc, Hajdú Zoltán, Varga Attila, Koczicky György, Buday-Sántha Attila, Mészáros Rezső, Kovács Zoltán, Timár Judit, Csatári Bálint* képviseli ezt a kört. Ők azok, akiknél magam fájjalom, de elfogadom, hogy „nem váltottak diszciplínát”, őket – nem úgy, mint engem, szerencsésükre – nem érintette meg a saját eredeti szakmájukból kiinduló identitászavar. Ezt a szakmai csoportot a „belső magtól” nemcsak egy-egy ágazathoz, szférához, tanult szakmájához való erős kötődés különíti el, hanem talán az is, hogy többségük munkássága kevésbé érinti a „térbeliség” szempontját, inkább megmaradt a „területi” közelítésénél.

Ide sorolódnak nálam olyan – a maguk bármifajta „besorolása” ellen bizonyonnyal elsőként tiltakozó – egyéniségek, mint *Illés Iván* (aki tervhivatali előgyakorlatai nyomán) nagyszerű, hivatkozáskarékos írások sorát publikálta, akinek Regionális gazdaságtan c. kandidátusi értekezése (*Illés, 1975*) a hazai regionális tudomány első – azóta sem nagyon meghaladott – átfogó munkája. Vagy *Farragó László*, aki a „térbeli fordulatot” a tervezéseméleti gondolkodásban lényegében egy időben végrehajtotta annak nemzetközi megjelenésével, s akivel sok vitám volt/van. Nehezen „besorolható” meghatározó egyénisége az elmúlt három évtized területi kutatásainak *Sikos T. Tamás* is, akinek elévülhetetlen érdemei vannak a kvantitatív módszertan megismertetésében, elterjesztésében – az általa szerkesztett módszertani kötet (*Sikos T. szerk., 1984*) ma

is gyakran citált alapmű – s aki egy korábban területi szempontból alig vizsgált, de mára kiemelt gazdasági szerephez jutott ágazatot, a kereskedelmet és a marketinget emelte be a hazai területi kutatói érdeklődés körébe.

Leginkább ennek a tág szakmai körnek az irányultságát („Miért legyek regionalista, kiterítenek úgy is” – gondolják talán ők, „Miért ne legyek regionalista, kiterítenek úgyis” – mondom én) látszik követni a fiatal generáció több jelese. Közülük leginkább a geográfusokat ismerem, s így csak közülük tudok említeni néhány kiválóságot: *Győri Róbert*, *Bajmócy Péter*, *Czirfusz Márton*, *Pénzes János* s még több szárnyait „vészesen” bontogató, egészen ritka tehetségű fiatalember Pesten, Szegeden, Debrecenben, Pécsen tartozik ide.

Közelegetve az „érzékenyebb” csoportokhoz, mindenképp említenem kell a „multi(transz) diszciplináristák” tiszteletre méltó körét. A diszciplína előtti bizonytalanul meghatározott előtag esetükben itt arra utal, hogy ők regionalisták és geográfusok (Izsák Éva), regionalisták és szociológusok (Szirmai Viktória) regionalisták és vidékfejlesztők (Káposzta József). Aktivitásuk, a közös akciókban, kutatásokban végzett munka az igazi biztos kapaszkodónak egész tevékenységükben eredeti szakmájukat mutatja. Ez korrekt, nyíltan felvállalható, pótolhatatlan szerep.

A „tág család” tudományos karaktere inkább a nemzetközi tudományban is jelen lévő „regional studies”-irányzattal rokon, mint a „regional science”-szel. Én úgy vagyok, hogy azt szeretném, ha a „tág családhoz” tartozók csoportjai is a „belső maghoz” tartoznának. Ez persze csak egy elvakult regionalista önző szempontja.

A TAGOLT „KÜLSŐ KÖR”

Ide tartoznak a nagy súlyú akadémiai tudományoknak (történelem, közgazdaságtan, szociológia, urbanisztika, etnográfia stb.) a térbeliséget, a területi szempontot a társadalmi folyamatokban, a társadalomirányításban, általában a társadalmi tevékenység összes szegmensében nem elhanyagolható dimenzióként felismerő képviselői (*a „rá(nk)csodálkozók”*).

E tudományos kör számos szereplője és szervezete mára deklaráltan elfogadta (talán kimondhatjuk azt is: ha nem is kritikátla-

nul, de elismerte) a hazai regionalisták tudományos erőfeszítéseit. Velük jó, eredményes, hasznos a szakmai kooperáció, akár a szűkebb értelemben vett tudományos, akár a gyakorlati tartalmú (tervezési) kérdésekben.

Ennek a csoportnak a „negatív” párja az a szakmai kör, amely a regionális tudományt elutasítja, intézményeit konkurensnek tartja („*versenyársak*”). A regionalistákkal együtt élve, dolgozva, de hullámzó viszonyban – reményeim szerint a kooperáció irányába mutatóan – ez a reláció leginkább a hazai társadalomföldrajz és a regionális tudomány viszonyára jellemző.

Egy harmadik sajátos szegmensként egy korábban markánsan jelenlévő szakmai csoport és mai párja, a kormányzati intézmények regionalistái kívánkoznak még ide („*az eltűntek*”). A hetvenes évektől egészen a rendszerváltozásig a kormányzat szakmai (tervezési, gazdasági, építészeti) háttérintézményei a hazai regionalista gondolkodás és kutatás talán legfontosabb intézményei voltak. Ma, érdekes tendenciaként ismét ott van a területi szemléletű szakembergárda (geográfusok, közigazdászok) a kormányzati szinteken, esetenként meghatározó pozíciókban. Ma azonban még – változnak az idők – inkább csak „feladatkielölői, megbízói” szerepben. Az új viszonyok új kormányzati tapasztalatai előbbutóbb talán – a regionális tudomány irányítási, tervezési tematikájú irányzataiban –, tudományosan is értékelhető színvonalon megjelennek majd az ő tanulmányaikban, kötetekben.

„AKI NEM BESOROLHATÓ”

Nem csodálkoznék azon, hogy ha valaki egészen idáig eljutott az olvasásban, erős hiányérzet kerülgetné – nem az átütő gondolatokat hiányolja, arra nem is várt –, hanem a sok név között egy valaki említését: *Enyedi Györgyét*. Egészen addig húztam-halasztottam a kézirat leadását, amíg tragikus hír vágott mellbe: meghalt Enyedi! Ilyen napok nem az „objektív” értékelgetés, hanem a tisztelgés napjai. Én az alábbi gondolatokkal – egyben zárva is az írást – tisztelgek előtte:

Enyedi szerepe a történelemben nem értékelhető túl, Ő nem besorolható, minden említett kör kapcsán érintett. *Enyedi* személye – különböző, nem erőltetett módon – a sokszínű csoportokat összefogta.

Vitathatatlanul ő a hazai regionális tudomány működőképes intézményesítésének elindítója, s mindvégig legtekintélyesebb támogatója (Enyedi, 2011).

Enyedi teljesítménye nélkül sem intézményekről, se „belső magról” nem beszélhetnénk. Az ő szakmai felkészültsége, átfogó intelligenciája, nyitottsága azonban igazából a „multi-(transz-)diszciplináris” körnek adott erőt (véletlenek nincsenek: emögött – egyebek közt – ott van az ő kettős, közgazdász és geográfus alapképzettsége). Ebben azonban van egy sajátos buktató is: a regionális tudomány ugyan lehet „multidiszciplináris tudáskészlet” (ahogy Enyedi erre fent utalt rövid, érvelő írásában is hangsúlyozottan kitér), de multidiszciplináristának (polihisztornak) manapság elég nehéz lenni.

Enyedinek kiemelkedő a szerepe a hazai regionalista teljesítmény más tudományterületeken és nemzetközileg is megjelenő elismerésében is. Megújító aktivitása elfedhetetlenül ott van a hazai regionális tudomány léte szempontjából kulcsszerepű intézményrendszer-változtató momentumok és személyi következményeik kapcsán lezajlott viták mögött is, amit „értünk” folytatott.

Nehéz dolgunk lesz nélküle!

FELHASZNÁLT IRODALOM

- BOYCE, D. (2004): A Short History of the Field of Regional Science. *Papers in Regional Science*, 83., pp. 31–57.
- ENYEDI Gy. (2011): Mi a regionális tudomány? – *Magyar Tudomány*, 172., 12., p. 1514.
- ILLÉS I. (1975): *Regionális gazdaságtan*. Tankönyvkiadó, Budapest.
- LENGYEL I. – RECHNITZER J. (szerk.) (2009): *A regionális tudomány két évtizede Magyarországon*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- LENGYEL I. (2010): A regionális tudomány „térnyerése”: reális esélyek avagy csalfa délibábok? – *Tér és Társadalom*, 24., 3., pp. 11–40.
- NEMES NAGY J. (2009): *Terek, helyek, régiók. A regionális tudomány alapjai*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- RECHNITZER J. (2006): A Tér és Társadalom első húsz éve. – *Tér és Társadalom*, 20., 4., pp. 1–13.
- SIKOS T. T. (szerk.) (1984): *Matematikai és statisztikai módszerek alkalmazási lehetőségei a területi kutatásokban*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- ZSOM B. (2012): Górcső alatt a Regionális Tudományi Tanulmányok. – *Regionális Tudományi Tanulmányok*, 16., pp. 7–22.

A tanulmány eredeti megjelenési helye:

- NEMES NAGY J. (2012): Regionalista körök. In: Bottlik Zs. et al. (szerk.): *Társadalomföldrajz – Területfejlesztés – Regionális tudomány*. ELTE Földtudományi Doktori Iskola, Budapest, pp. 193–201.

Viktória és a VAHAVA

Láng István

A 20. század második felében előtérbe került a klímaváltozás lehetősége. A kérdés az volt, hogy az emberi tevékenység milyen hatással van a klíma változására? Azt senki sem vonta kétségbe, hogy változik-e a klíma vagy sem, hiszen a jégfuratok bizonyították, hogy ciklikusan változik a klíma, hanem az igazi kérdés az volt, hogy az emberiség rohamosan növekvő létszáma és fogyasztása gyorsítja-e, vagy ellenkezőleg, lassítja-e a változást. Ha igen, akkor hogyan lehetne tudatosan befolyásolni a folyamatok irányát?

Egyértelművé vált, hogy a megoldást a szén-dioxid körül kell keresni. A légkör CO₂ tartalma megnövekedett, ezt a mérési adatok jól kimutatták. Ez pedig a felmelegedés okozója lett. A légkörbe jutó többlet szén-dioxid-kibocsátás radikális csökkentését tartották elsődleges feladatnak. De az is nyilvánvalóvá vált, hogy nagyon hosszú időre, több évtizedre van szükség, amíg a javulás kimutatható. Ezért az alkalmazkodás (megelőzés, védekezés, elhárítás, helyreállítás, stb.) hamarosan előtérbe került.

Magyarországon a múlt század kilencvenes éveiben (1993–1998) működött egy olyan kutatási program, amely az alkalmazkodás kérdéseit tanulmányozta, és javaslatokat dolgozott ki a politikai vezetés, illetve a gazdasági élet területeire, illetve a társadalom minden területére, és a további cselekvésre. A munkacsoport a VAHAVA nevet választotta (változás – hatás – válaszdadás). A munkacsoport 16 tagból állt, a különböző szakterületek legkiválóbb szakértőiből. Ebben a munkacsoportban dolgozott Szirmai Viktória. Ezt a szakmai testületet én vezettem.

A VAVAHA-projekt kidolgozásában több száz szakértő is részt vett. Az összegző jellegű jelentést 1998-ban az Országgyűlés is megtárgyalta, és úgy minősítette, hogy ez a munka képezte a Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia tudományos alapját.

A VAHAVA-jelentés (szerkesztették: Láng István, Csete László, Jolánkai Márton) könyv alakban is megjelent a Szaktudás Kiadó Ház gondozásában 2007-ben. Terjedelme: 220 oldal.

A további szövegeket szó szerint vettük át a könyvből, mégpedig olyan részleteket, melyek Szirmai Viktória gondolatait is tartalmazzák.

A Föld népességének mintegy fele már városokban élt az ezredfordulón. Az arány azóta is növekszik. Az amerikai és az európai lakosság 75%-a városlakó, Magyarországon 65%. A városi települések jelenlegi szerkezetét nagyon nehezen lehet megváltoztatni. Természetesen az építészek mindig törődtek azzal, hogy az adott térség jellemző időjárási viszonyaival összhangban alakuljanak a létesítmények és térbeni elhelyezésük. A klímaváltozás hatásaira gondolva most formálódnak azok az épülettechnológiai eljárások, amelyek megfelelnek a várható új kihívásoknak, pl. árnyékolás, nagyobb természetes szellőzési lehetőségek, fokozottabb hőszigetelés stb.

Szükséges egyes építési szabványok felülvizsgálata az időjárási anomáliák növekedése, illetve a felmelegedési folyamat kibontakozása miatt. Télen a síkos járdák sok baleset forrásai, ezért indokolt, hogy a közterületfenntartók az eddigieknél is fokozottabb figyelmet fordítsanak a lépcsők, emelkedők, tömegközlekedési megállóhelyek gyors tisztítására. Nagyobb önkormányzati szigor szükséges a lakóépületek előtti járdák téli rendben tartásának megkövetelésére. A városokban és falvakban, belterületi vízgazdálkodási feladat keretében fejleszteni kell a csatornahálózatot, gondolva az önzvíszerű esőzésekre, a sáros csapadék elvezetésére. Növelni szükséges a szennyvíztisztítást (elsősorban a felszín alatti ivóvízbázisok területén). Nagyobb ipari infrastruktúrával rendelkező településeken megoldásra vár a vizek újrahaznosítása.

Az előzőekben érintettekben túlmenően a megelőzés, de főleg a kárelhárítás, kárcsökkentés és helyreállítás a városi és vidéki településeken műszaki feltételek, felszereltség, informatikai és logisztikai rendszer megteremtését igényli, ezért ezek részletes és összetett, a többcélú hasznosítás lehetőségével is számoló tervezése stratégiai feladat.

Különös jelentőségű a kritikus infrastruktúra védelmének, anyagi-műszaki feltételeinek, valamint a mező-erdőgazdaságot is veszélyeztető ipari katasztrófák elhárítási, lokalizálási lehetőségeinek a megteremtése.

A különféle élelmiszer, víz, gyógyszer, kötszer, egyéb anyagtaralékok biztonságosan tárolt készletei is szerves tartozékai az alkalmazkodás, az elviselés és regenerálódás feltételrendszerének.

Az épületszektor az éghajlatváltozás aktív előidézője és egyben passzív elszennvedője is. Az a tény – mint említettük –, hogy az EU energiafogyasztásának 40%-a az épületszektorra jut, önmagáért beszél. A helyzet azonban súlyosabb annál, mint amit ez a részesedés tükröz, ami a szektor következő sajátosságaihoz fakad:

- Az épületek fizikai élettartama sok évtizedet, akár egy évszázadot is elér. Minden ma meghozott vagy elmulasztott döntés ilyen távlatra éreztetni hatását, ahogyan az előző évek-évtizedek döntéseinek következményeivel ma nézünk szembe.
- A hosszú fizikai élettartamból következik az, hogy a meglévő épületállomány cseréje évszázadnyi időt igényel, ezért szükséges fokozott figyelmet fordítani a meglévő épületek üzemeltetésére, valamint felújítására is.
- A fogyasztók nagy száma mellett (négyemillió háztartás, néhány százezer köz-, ipari és mezőgazdasági épület) az energiafelhasználás és az ezzel járó környezetszennyezés nagy része „in situ”, a lakóhelyen történik.
- A szezonális és a véletlenszerű hatások a csúcsgigény, a készletezés, tartalékképzés területén jelentenek többletterhet, illetve igényelnek kockázatelemzést. Ami a hatásokat illeti, egyelőre nem az éves vagy szezonális átlaghőmérséklet az, ami gondot okoz, hanem azok az időbeli és lokális szélsőségek, valamint azok az áttételes hatások, amelyek valószínűen az éghajlatváltozás velejárói.
- Gyakoribbá váltak a nyári hőségszakaszok, amelyek a légkondicionálás elterjedésével az elektromos hálózat csúcsterheléséhez vezetnek, a légkondicionálás hiánya azonban növelné a halálos áldozatok számát.
- Erősödik a városi hősziget jelensége, ami a mezoklíma tekintetében az éghajlatváltozás hatásainak fokozott lokális érvényesülésével jár.
- Szélsőséges csapadékhozamok, szelek a tartószerkezetek állókönységét veszélyeztetik.
- A talaj nedvességtartalmának szélsőséges változásai a szerkezetek állagát és állókönységét veszélyeztetik.

A fűtésre és melegvízellátásra használt energiahordozók közül az elmúlt évtizedekben a földgáz jutott kiemelkedő szerephez, ami a korábbi politikai és gazdasági helyzetben érthető volt, ma azonban már az ellátás biztonságának kérdése is egyre gyakrabban merül fel. Jelentős hányadot képviselnek a távhőellátású lakások is. Az építés idején az élőmunkával való takarékoskodás élvezett prioritást. A fűtési rendszerek szabályozhatósága korlátozott, egyes esetekben eleve kizárt volt, az átalánydíjas elszámolás miatt a távhőre csatlakozó fogyasztók nem voltak érdekelték a fogyasztás csökkentésében.

Az energiaigényt tehát az építészeti koncepció is nagymértékben befolyásolja – az energiatudatos tervezés oktatása, népszerűsítése, segédletekkel, szoftverekkel való támogatása, demonstrációs épületekkel való hitelesítése kiemelkedő fontosságú.

A „hagyományos” hőszigetelő anyagok és a „passzív” védelem (a hőveszteségek csökkentése) mellett egyre nagyobb teret nyer a határolószerkezetek „aktivizálása”, azaz olyan megoldások alkalmazása, amikor a határolószerkezet egyszersmind energiagyűjtésre, energiaátalakításra is alkalmas. Ennek „legtisztább épületszerkezeti” megoldása a transzparens hőszigetelések alkalmazása, az adszorbeáló falfelület sugárzást átbocsátó hőszigeteléssel való burkolása.

Az energetikára és a környezetvédelemre vonatkozó uniós direktívák és hatályos szerződések mellett, kifejezetten az épületszektor energetikai kérdéseit illetően, 2002. december 16-án jelent meg az az irányelv, amely 2006. január 4-i határidővel valamennyi tagország számára új szabályozást és új eljárások bevezetését írja elő. Az irányelv szerint erre a határidőre új épületenergetikai követelményrendszert kell bevezetni, amelynek számszerű értékeit ugyan a tagországok maguk határozzhatják meg (figyelembe véve az éghajlati adottságokat és az építési technológiákat), de a követelmények néhány sajátosságát minden tagország számára kötelező, nevezetesen:

- a követelmények az épület valamennyi rendszerére (fűtés, hűtés, melegvízellátás, világítás) együttesen vonatkoznak;
- a határértékeket alapterületre vetített fajlagos éves primer energiaigény formájában kell megfogalmazni.

Mindkét megköttetés gyökeres újdonságot jelent valamennyi tagország épületenergetikai szabályozásában. Újdonság az is, hogy a

követelményeket nemcsak az új épületekre kell alkalmazni, hanem a meglévő épületek lényeges felújítása esetén is, amennyiben az épület hasznos alapterülete az 1000 m²-t meghaladja.

A direktíva további új elemei:

Az új épületek használatbavételi eljárásakor, valamint a meglévő épületek (vagy a funkció és a tulajdoni viszonyok alapján körülhatárolható épületrészek) adásvétele esetén az objektumról energetikai minőségtanúsítványt kell kiállítani. Ennek közvetlen célja kizárólag az új tulajdonos tájékoztatása, egy esetleges „rossz bizonyítvány” nem jár szankciókkal és kötelezettségekkel, de nem titkolt az a várakozás, hogy hosszabb távon az energetikai minőség az épületek forgalmi értékét is befolyásolni fogja. A tanúsítvány szerves részét képezik az energiatakarékosságot célzó üzemeltetési, felújítási javaslatok, de ezek csak tanácsok, megvalósításukra nincs kötelezettség. Fontos szerepe lehet azonban a tanúsítványnak és a felújítási javaslatokkal elérhető energetikai minőségnek akkor, ha egyes támogatásokat, kedvezményeket ennek alapján ítélnék oda. A tanúsítvány tíz évig érvényes.

A szabályozás és a karbantartás a takarékos üzemeltetés feltétele. Ennek fontosságát és a garanciákra való törekvést jelzi az, hogy az irányelv bizonyos – nem túl magas – teljesítményhatárok felett a kazánok és a légkondicionáló berendezések 2-4 évenkénti rendszeres ellenőrzését, valamint a tizenöt éves fűtési rendszerek egyszeri teljes átvizsgálását is megköveteli.

Az energiatudatos fogyasztói magatartás erősítése végett a direktíva előírja, hogy a tanúsítványt a nagyobb középületekben a közönség számára jól látható helyen közszemlére kell tenni.

A felmelegedő épületek nehezítik az élıhetőséget, az emberek, állatok pihenését, károsodnak a tárolt termények, termékek, élelmiszerek, más anyagok, a meleg épület kisugárzó hatása mérsékli az éjszakai lehűlést stb. Ezért mind a lakó-, mind az istállókban és egyéb épületekben megnő a tájolás, árnyékolás, az önszellőztető megoldások, a hagyományos szigetelőanyagok ismételt felkarolásának jelentősége. A klímaberendezések ugyanis sem a lakóépületeknél, sem az istállóknál nem jelentenek tartós megoldást a berendezések hatalmas energiaigénye és a kifűjt forró levegő miatt.

A lakó- és gazdasági épületekben, a tartószerkezetekben magasabb szilárdságú anyagok felhasználása szükséges, az épülethatároló szerkezetekben pedig megnő a hőszigetelés szerepe. Ajánlatos számolni a talajok, elsősorban az agyagtartalmú talajok csa-

padékkiszáradás következtében előálló mozgásának rongáló hatásával, valamint az eseti viharokkal, a szélnyomással, a szél szívó hatásával és az örvényleválással. Általános szabályként szükséges mérlegelni a klímaváltozás anyagfáradásra gyakorolt hatását, valamint azt, hogy az épületek hamarabb tönkremehetnek.

A vidéki települések, háztartások, mező-erdőgazdasági üzemek épületeinél, épületberuházásainál a klímaváltozás hatásaihoz való alkalmazkodást célszerű összekapcsolni az épületek minősítését előíró EU-irányelvek érvényesítésével.

Viktória! Gratulálunk!

Viktória! Köszönjük!

A decentralizáció hasznáról

Horváth Gyula

Szirmai Viktória tudományos portfóliójának markáns eleme a területi különbségek különféle szempontjainak a vizsgálata. Itthon és külföldön ebben a témakörben számos, széles körű elismerést kiváltott kutatási jelentést és tudományos közleményt publikált. A területi differenciák alapos feltárásából származó elméleti eredményeivel szinte azonos teljesítménynek tekinthető az a tudományszervező tevékenység, amely a tudomány fővároson kívüli művelésének eredményességébe vetett hitéből táplálkozik. A regionális tudomány alapjait rakta le Székesfehérváron, az MTA Regionális Kutatások Központjában és a Kodolányi János Főiskolán. A születésnapra készült írással e sikeres munka előtt kívánok tisztelegni annak reményében, hogy a dinamikus és példamutató kutatói aktivitás újabb figyelemre méltó eredményekkel gazdagítja a regionális tudományt.

MAGYARORSZÁG ELSIVATAGOSODÁSA

Az ország ketté- vagy több részre szakadásáról értekezni ma a politikai és az értelmiségi közbeszéd időszerű témája. A megosztottság nemcsak politikai fogalom, hanem a hétköznapi élet velejárója is. Gyakran beszélünk olyan ellentétpárokról, amelyek nem csupán az ország egészére érvényesek, hanem annak egy-egy térségére is vonatkoztathatók. Falu és város, elmaradott térség és dinamikusan fejlődő terület, főváros és vidék olyan ellentétes kategóriák, amelyek kedvezőtlen hatásait a társadalompolitikának figyelembe kell vennie. A modern állam alapvető funkciói közé tartozik a területi különbségek mérséklése, az esélyegyenlőség megteremtése az ország különböző térségei között. A tervezdaság

fennkölt politikai eszméi közül a közmegegyezés éppen a körülbontakozott ki, hogy a megtermelt javak elosztása az ország különböző pontjai között egyenletes legyen. Ez a cél azonban soha nem teljesült az államszocializmus időszakában. Hiába hirdettek ambiciózus iparosítási, közlekedési vagy lakásgazdálkodási programokat az akkori kormányok, az életkörülményekben megmutató különbségek fennmaradtak, a rendszerváltozás után pedig tovább növekedtek.

A megtermelt jövedelem egy főre jutó értéke ma az ország régiói között jelentős eltéréseket mutat. Budapest mutatója nemcsak több mint háromszorosát teszi ki az ország legelmaradottabb megyéinek – ami az elmúlt évszázad húszas-negyvenes éveinek sajátossága volt, e rés az ötvenes-hetvenes években viszont csökkent –, hanem a különbség folyamatosan növekszik. Az 1995-ben Budapest egy főre jutó GDP-je az országos átlagot 80 százalékkal haladta meg, 2011-ben már 122 százalékkal. Ilyen eltérések Európa nyugati felén két-három évtizeddel ezelőtt mutatkoztak.

Az 1940-es évek végén *Jean-François Gravier* francia geográfus professzor nagy hatású könyvet jelentetett meg „Párizs és a francia sivatag” címmel. A francia regionalizmus és decentralizáció egyik szellemi atyja azt tette egyértelművé, hogy az ország globális fejlődése a fővárosra összpontosuló fejlesztések nyomán nem lehet hatékony, a nemzetgazdaság versenyképességének kulcsa a régiók és a regionális központok felemelkedése, a háború okozta károk helyreállításának megtervezésében nem csupán a korábbi állapotok visszaállítását, hanem a korábbi térszerkezetben megmutató hiányosságok korrekcióját is tekintetbe kell venni. A fővároson kívüli területek fejlesztése érdekében kibontakozott politikai, gazdasági és civil mozgalmak hosszas küzdelmeit siker koronázta, mára csökkentek a francia régiók és a főváros közötti teljesítménykülönbségek. A vidéki francia nagyvárosok funkcionálisan gazdagodtak, az ország közigazgatásában lényeges átalakulás játszódott le, csökkent a központi hatalom befolyása, megerősödtek a helyi és a regionális autonómiák.

A magyar főváros ellenpontosításának igényét a szellemi elit hazai képviselői is számtalanszor megfogalmazták. A Trianon utáni új Magyarország gyenge területi szerkezetének fejlesztése és a politikai kohézió megfelelő szintjét biztosítani képes közigazgatás kialakítása az 1920-as évek második felében került először a viták keresztútjába. A centralizációs és a decentralizációs megoldások

súlyáról, az ún. „szétpontosítás” társadalmi előfeltételeiről leginkább jogtudósok és közigazgatási szakemberek polemizáltak egymással, a gazdaság és a társadalomirányítás más szféráinak szereplői elvértve nyilvánítottak véleményt. Ritka kivételnek számított az akkori kultuszminiszter, *Klebsberg Kunó* következetesen képviselt álláspontja a Budapesten kívüli szellemi centrumok fejlesztéséről. A 20. század állami politikájának kritikájaként álljanak itt 1927. szeptember 15-én a Pesti Naplóban írott sorai: „Budapest a lágymányosi pocsolja az utolsó nagy szabad tér, tehát vagy lesz ott egyetemi város, vagy külföldi példák után indulva számolnunk kell azzal az eshetőséggel, hogy *tudományos életünk súlypontját Szegedre és Debrecenbe kell áthelyeznünk*. Ez a két nagy alföldi város nemcsak telket adott az egyetemi építkezésekhez, hanem *ötven százalékkal járul hozzá magukhoz az építési költségekhez is...* Csak éppen Budapestnek jusson ki minden állami intézet és építkezés ingyen? Ezt a rendszert az osztó igazságra való tekintettel *nem lehet tovább fenntartani!*”

A tágan értelmezett magyar gazdaság területi szerkezete ma egyáltalán nem alkalmas arra, hogy a posztindusztriális korszak és az európai integráció versenykövetelményeinek eleget tegyen. A 20. századi decentralizációs elgondolások, koncepciók, politikai jelszavak sorra kudarcot vallottak. Az előrelépés akadályát szinte minden decentralizációs nekirugaszkodás időszakában a központi hatalom (és az ágazati irányítás) – törvényszerűnek is tekinthető – ellenállása és az ország területi közigazgatási rendszerének történetileg determinált provinciális magatartásformája együttesen építette ki.

Hiába fogalmazták meg a különböző dokumentumok az 1920-as évek végétől napjainkig a nagyvárosi centrumok (Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs és Szeged) régióképző funkcióinak fontosságát, a rövid távú eredményekben érdekelt politikai elitek minden korszakban megakadályozták, hogy saját székvárosukon kívül kialakulhasson az a kritikus tömeg, amely – sok feltétel kedvező egybeesésének bekövetkezése esetén – kényszerítő erő lehetett volna a hatalom decentralizációjára. Ma is számtalan példát sorolhatnánk arra, hogy a megyeszékhelyek tényleges vagy látszólagos dinamizmusát nem a regionalizmus jövőbeli érdekei, a magyar nagyvárosi hálózat európai városversenyre való felkészítése, hanem politikai akarat által motivált döntések idézik elő. *Klebsberg Kunó* háromnegyed évszázaddal ezelőtti dilemmája mára nem vé-

letlenül úgy oldódott meg, hogy a légymányosi pocsolya helyén egyetemi tömbök és kutatóközpontok sorakoznak Budapesten. A vidéki szellemi centrumokban pedig sokkal csekélyebb források elnyerése miatt kényszerítettek formális integrációra felsőoktatási intézményeket. A magyar felsőoktatás és kutatás jelenlegi területi szerkezetében hiú ábránd a tudásalapú regionális fejlődés jövőjéről értekezünk. A nagy egyetemi központok súlya nem megfelelő az új típusú feladatok megoldására. A fővárost követő négy egyetemi centrumban a hallgatóknak csupán egynegyede található, a hozzánk hasonló népességű nyugat-európai országokban pedig fele-harmada. A provincializmus táplálta szétforgácsoltság és a centralizációból adódó „vízfejűség” káros jelenségei együtt vannak jelen az országban.

Hosszan sorolhatnánk Budapest túlsúlyának egyéb kedvezőtlen következményeit. Vegyük csupán a Ferihegyi repülőtér példáját. Ha az ország egyetlen közforgalmú repülőtere mellett az országban 4-5 regionális repülőtér is működne, a zsúfoltság mérséklődne, a fővárosra nehezedő forgalmi nyomás enyhülhetne. A vidéki nagyvárosokban létrejövő több száz új munkahelyről és az ott élők lényeges időmegtakarításáról nem is beszélve. A környező országok a légi közlekedés fejlesztésében egyértelműen versenyelőnyre tettek szert. Kassa, Kolozsvár, Temesvár, Marosvásárhely – nem beszélve az osztrák tartományi székhelyekről – repülőterei a gazdasági fejlődés kulcselemeinek tekinthetők. A magyar határ melletti, kelet-szlovákiai, 1100 lakosú Kenyhec község 3000 főt foglalkoztató modern ipari parkja – többek között – a kassai repülőtér közelségének köszönheti népszerűségét a külföldi befektetői körökben.

Budapest és az európai fővárosok funkcionális gazdagsága között sokkal kisebb a különbség, mint vidéki nagyvárosainkat és a nyugat-európai regionális központokat összehasonlítva. Régióközpontjainkban gyengék az üzleti szolgáltatások, nincsenek repülőtereik, konferencia- és vásárközpontjaik, tudományos-technológiai parkjaik, országos vagy nemzetközi funkciókat is csak elvétve találhatunk (*Horváth, 2007*). Az elmúlt években lezajlott átszervezések a korábbi, sokszor több évtizedes fejlődés nyomán kialakult regionális funkciók felszámolását jelentették, ami értelmiségi munkahelyek ezreinek megszűnését jelentette egy-egy városban.

DECENTRALIZÁCIÓS REMÉNYEK ÉS FÉLELMEK

A 2007–2013 közötti első teljes európai uniós programozási időszakban Magyarországnak azt kellett volna bizonyítania, hogy a régiók intézményei alkalmasak a strukturális támogatások hatékony, az európai kohéziót is erősítő felhasználására. Nemzeti érdek is volt, hogy 2007-től Magyarországon regionális operatív programok szerveződjenek. A régiók fejlesztéspolitikai önállósága nélkül nem volt elképzelhető ugyanis a kohéziós politika prioritásainak teljesítése. Nyilvánvaló volt, ha a nagy mennyiségű uniós forrásokat a meglévő szerkezetben használjuk fel, a régiók közötti markáns különbségek mérséklése nem képzelhető el, az ország esetleg erősödő gazdasági teljesítményétől függetlenül az uniós kohéziós politika eredményei csak korlátozottak lehetnek. A decentralizált és regionalizált fejlesztéspolitika kínálta akkor a hatékony és EU-konform megoldást Magyarországnak. Emiatt merőben új területfejlesztési paradigmára lett volna szükség. A 2000-es évtizedben az intézkedések zöme az állami regionális politika cél-, eszköz- és intézményrendszerének a kiépítését szolgálta, a régiók saját politikájára lehetőséget adó törvényi szabályozás és a régiók működésének finanszírozása lehetett volna a következő nagy lépés.

A sajátos magyar politikai helyzet következtében a kormányzati politikák – függetlenül attól, hogy törvény szabályozza a területfejlesztést – nem sokat tettek azért, hogy alkalmazzák a Nyugat-Európában sikeresnek bizonyult decentralizációs eszközöket. Sem az első, sem a második nemzeti fejlesztési terv nem kezdeményezett átütő változásokat, noha voltak kísérletek a decentralizáció intézményesítésének kiszélesítésére. A tervek ugyan az ország térszerkezetének korszerűsítését, a nemzeti versenyképesség növelését célozták meg, a meghatározó döntések azonban elmaradtak. A kormányzati fejlesztési filozófia európaisága vallott kudarcot azáltal, hogy nem lettek a régióknak önálló operatív programjaik, nem létesültek kutatóintézetek vidéki egyetemi központjainkban, nem szerveződhetek meg vidéken csúcstechnológiai képzést nyújtó egyetemi bázisok, nem épültek regionális repülőterek, nem fejlődhetett a vidéki műszaki képzés, nem talál ma kvalifikált munkahelyet régiójában a több ezer nem Budapesten végzett diplomás. Az évszázados gyakorlat nem változott meg, a fővároson kívüli ország „elsivatagosodása” egyre kiterjedtebb méreteket ölt, ami a jövőben pusztító hatással lehet a szigetsze-

rően kiemelkedő oázisokra is. E hagyományos gondolkodásnak pedig az egész ország látja kárát.

Az Európai Unió tagországainak többségében ma már nyilvánvaló, hogy a hatalommegosztás és a többszintű kormányzás intézményei fokozzák a gazdasági teljesítőképességet és a jólétet az egyes régiókban. A lobbista politikus helyébe a helyi autonóm fejlődés hosszú távú garanciáit törvényekkel szabályozó, az európai együttműködést szorgalmazó, a regionális szereplők közötti partnerkapcsolatokat építő, fejlesztő típusú politikus lép. Számtalan nyugat-európai régió sikeres fejlődése mutatja e magatartás eredményességét, kiemelkedő szerepét a regionális identitás megteremtésében is.

A magyarországi regionalizmus fejlődéstörténetében a politikai érvek mellett a gazdaság és a társadalmi szereplők érkei is nyomom követhetők. A tervgazdaság késői időszakában az optimális piacméret kialakítása – korlátozott formában – már szerepet játszott a területfejlesztési politika alakításában. A nagyvállalatok leányvállalataik megszervezésében területi szempontokat is érvényesítettek. A telephelyek térbeli közelsége azonban nem jelentette a gyáregységek közötti hatékony kooperációt, a vállalati döntések decentralizálását. Emiatt az egyes térségek belső gazdasági kohéziója sem erősödhetett meg. A gazdaság szervezésében a vertikális irányítási elemek domináltak.

A térbeli szempontok gazdaságban való érvényesülésének a lehetőségei az 1980-as évtized közepén külső, országhatáron túli változások nyomán is bővültek. Az 1970-es évek végén az Európai Unió tagállamaiban a határokon átnyúló együttműködések szervezésének korszaka kezdődött. Az interregionális kapcsolatok intézményesülésének egyik jelentős közép-európai szerveződése lett az 1977-ben olasz kezdeményezésre alakult Alpok–Adria Munkaközösség. Az alapító olasz, német és osztrák régiók a kelet-európai gazdasággal való együttműködés lehetőségeit is ki kívánták aknázni. Kelet-Európában először Magyarország közigazgatási egységei lettek a munkaközösség tagjai. A szervezet munkabizottságaiban való részvétel bővítette a rendszerváltozás előtt álló magyar megyei tisztségviselők nemzetközi tapasztalatait. A rendszerváltozás kezdetén a magyar megyék képviselői abban reménykedtek, hogy a demokratikus kormányzás egyben a külpolitikai és külgazdasági jogosítványok decentralizálását is jelenti. Ez az elképzelés motiválta egyébként az ország nyugati térségeiben működő gazdasági sze-

replók gondolkodását is. Sajnos a magyar politikai rendszerben lezajlott változások nem támogatták a paradiplomácia intézményesülésének célkitűzéseit. Annak ellenére, hogy Magyarország aktív szerepet játszik a határ menti kooperációk szervezésében (2006-ban 18 határ menti együttműködési szervezetet jegyeztek), gazdasági fejlesztő hatásaik szinte alig látszanak.

Nem történt lényeges előrehaladás a közigazgatás regionalizálásában sem. Noha a rendszerváltozás után a parlamenti pártok választási programjaikban a regionalizmus, a magyar államberendezkedés decentralizálása mellett kötelezték el magukat, kormányzati pozícióban e célkitűzésekről – politikai érdekeik miatt – megfeledeztek. Lényeges formai változásokra 2006-ban került sor, amikor a szocialista-liberális kormány a parlament elé terjesztette a közigazgatási régiók létrehozásáról szóló törvénytervezetet. Az ellenzék azonban ezt nem támogatta, s mivel e törvény kétharmados támogatottságot igényelt volna, nem léphetett hatályba (*Pálné, 2009, 2011*).

A regionális közigazgatással szembeni politikai ellenérvek jobbra a lakosság ellátásában bekövetkező kedvezőtlen változásokra hivatkoznak. A regionalizmus ellenzői szerint egy új közigazgatási szint eltávolodást jelentene a lakosságtól, a minőségi szolgáltatásokhoz való hozzáférés nehezebbé válna. A regionalizmussal szembeni ellenérvek sorában fontos helyet foglal el a lokális demokrácia meggyengülése miatti félelem. A régiók ellenzői a helyi önállóság korlátozására, a települési önkormányzatok pénzügyi feltételeinek romlására számítanak. A régiókkal szembeni ellenérvek alkalmanként euroszeptikus színezetet is mutatnak, a régiók kialakításának szükségességét populisták csoportok kizárólag az Európai Bizottság által támasztott, kötelezően teljesítendő formai szempontnak tekintik. És végül a jelenlegi kormányzati ciklusban a korábbi időszak kísérleteinek a tagadása szolgáltatja a régiókkal szembeni ellenszenv ideológiai motívumait. Természetesen ezek a pusztán politikai megfontolások alapján képviselt, leegyszerűsített felfogások hamisak, hisz a regionális közigazgatás kialakításával párhuzamosan a helyi közszolgáltatások minőségének is erősödnie kell, ez utóbbi szolgálja a lakosság életkörülményeinek javítását. Nem beszélve arról, hogy a ma már kevésbé hatékony unitárius államberendezkedés decentralizálttá alakítása a központi kormányok kompetenciájának régiókra történő folyamatos átruházását jelenti Európa sok országában.

SZUBSZIDIARITÁS ELVBEN ÉS GYAKORLATBAN

A szubszidiaritás elve és gyakorlati alkalmazása pozitív hatást gyakorolt az európai területi kohézió alakulására. Sikereket egyértelműen azok az országok értek el, amelyek az állam működése szervezeti rendszerének átalakításában a szubszidiaritást alapkövetelménynek tekintették és komplexitásában alkalmazták (Colombo, 2012; Dente, 2011; Loughlin, 2000; Rodden, 2004). Azaz a teljes döntési hierarchia átalakítása során a kompetenciák telepítésének újrendezésére került sor: a centralizált funkciókat éppúgy újrafogalmazták, mint ahogy az alsóbb szintek feladatai között is átrendeződéseket hajtottak végre. Sok példa bizonyítja, hogy az a társadalomirányítási rendszer versenyképes, amelyik egyértelműen tekintetbe veszi azt a szervezési követelményt, hogy nem szabad megterhelni az alacsonyabb szintet megoldhatatlan feladatokkal, és az átruházott kompetenciákhoz finanszírozási forrásokat is juttatni kell. Magyarország akkor lehet sikeres, ha ezekre a követelményekre tekintettel alakítja intézményrendszerét.

Régiók akkor lesznek Magyarországon, ha – mint sok nyugat-európai ország példája is mutatja – a gazdaság szereplői kezdeményezik és kikényszerítik ezt. Az ipar- és kereskedelmi kamarák és a vállalkozói szövetségek aktivitására van szükség. Döntési reakciójuk sebessége egyébként a magyar gazdaság ütőképességének a mércéje is egyben. A régiók intézményesítésének újabb nyitánya tőlük függ.

A területi fejlődést befolyásoló tényezők változása a regionális politika cél-, eszköz- és intézményrendszerének átalakítását követeli meg Európa-szerte. Az európai térfejlődés hosszú trendjei a decentralizáció legkülönbözőbb intézményesült formáinak kialakítását igénylik a kontinens eltérő hagyományú országaiban. A kelet- és közép-európai új tagállamok az uniós kohéziós követelményeknek csak decentralizált intézményekkel képesek megfelelni. Ez nemcsak közigazgatási kérdés, hanem – többek között – a versenyképesség javítását szolgáló kutatás-fejlesztés eredményességének az előfeltétele is. A regionalizmus térnyerése a területi szerkezetek korszerűsítését eredményezi. A decentralizált berendezkedésű országokban a tudásintenzív gazdaság térbeli terjedése gyorsabb, mint a központosított államokban.

A többpólusú regionális fejlődés igénye a transzformációs országok hatalmi berendezkedését is átalakítja. A hatalmi berendez-

kedés szubnacionális szintje, a régió a gazdaság fenntartható növekedését és a térszerkezet korszerűsítését szolgáló, önálló finanszírozási forrásokkal rendelkező, autonóm fejlesztéspolitikát megvalósító, önkormányzati jogosítványokkal felruházott területi egység. Az innovatív fejlődés színtereivé a régiók válnak, az innovációkat kibocsátó alapintézmények regionális beágyazottsága erős lesz. Decentralizáció nélkül a lisszaboni kritériumok nem teljesíthetőek Európa unitárius berendezkedésű államaiban, így Magyarországon sem.

Nagy figyelem kíséri Magyarországon a Vajdaság és a Székelyföld autonómiatörekvéseit. Joggal szeretnénk, hogy a regionális identitás ezekben a térségekben erősödjön, az itt élők – nemcsak magyarok – maguk dönthessenek sorsuk alakulásáról. Nem kétséges, hogy például a Vajdaság új státútum törvénye – minden jogos bíráló ellenére – ma Kelet-Közép- és Délkelet-Európában a modern regionalizmus eszmeiségét szinte egyedüli módon testesíti meg. Ebben a régióban működik csak regionális alapokon nyugvó törvényhozás, itt vannak jól kidolgozott szervezeti rendszerben tevékenykedő államigazgatási szervek. Miről folyt a vita a Vajdaságban és a szerb parlamentben? Arról, hogy mi legyen az a másfél száz jogosítvány, amelyet a belgrádi politikai elitnek át kell adnia a vajdasági döntéshozóknak. A vajdasági kutatási-fejlesztési titkárság (tartományi minisztérium) például ma olyan fejlesztési stratégiával rendelkezik, amelyről a magyar régióknak elképzeléseik sincsenek. A kedvező tapasztalat említése persze csupán elvi és formai jelentőségű, hiszen e funkciókhoz erőforrások nem társulnak, a fiskális regionalizmus ismérvei nincsenek jelen a szerb kormány Vajdaság-politikájában. Magyarországon azonban ma még olyan regionális intézmény sincs, amely képes lenne a különböző távú elképzelések megfogalmazására és az érdekek artikulálására és egyeztetésére.

Jogos-e a határon túli magyar közösségek fejlődési szabadságának garanciáit számon kérni kormányaikon? Természetesen igen, hiszen az önazonosság kinyilvánítása és fejlesztése egyetemes emberi jog. Ugyanakkor számtalanszor szembetalálkozik kutató, politikus és még az átlagember is azzal a kérdéssel, hogy Magyarország milyen példát mutat szomszédainak a területi önállóság, a fejlesztési autonómia intézményesítésében.

Valószínű, hogy e hiányosságoknak a gyökereit egyrészt a magyar politikai gondolkodás centralizációs hagyományaiban, más-

részt a provinciális felfogásmódban kell keresni. E két nézetrendszer egymással párhuzamosan haladt, és nem ritkán erősítette is egymást Magyarországon.

OÁZISOK ÉS SIVATAGOK A KUTATÁSI TÉRKÉPEN

Európa csökkenő világgazdasági befolyásának egyik oka a kutatási kapacitások és a humán erőforrások fejlettségének szemmel látható elmaradása a versenytárs Amerikai Egyesült Államok mutatóitól. E hiányosságok felszámolásának programját fogalmazta meg az Európai Unió lisszaboni stratégiája.

Európa jövőbeli fejlődésének kulcsa, hogy a növekedési tényezők hogyan helyezkednek el a kontinens különböző régióiban. A kontinens versenyképességben megmutatkozó lemaradásának egyik összetevője a K+F nagymértékű területi differenciáltsága. Ma Európa versenyképességét általában is kedvezőtlenül befolyásolja a gyenge térségi kohézió, a modern térformáló erők túlzott térbeli koncentrációja. A magas hozzáadott értéket előállító tevékenységek Európában a London–Párizs–Milánó–Berlin–Amszterdam ötszög területére összpontosulnak. Az innovatív iparágak területi elhelyezkedése még a legfejlettebb uniós tagországokban sem egyenletes, a nemzeti centrumtérsegek súlya meghatározó mind a K+F kapacitásokban, mind pedig a csúcstechnológiai ágazatokban és a fejlett szolgáltatásokban. A kelet-közép-európai országokban sem különb a helyzet, sőt a rendszerváltozást követően a koncentráció mértéke erőteljesebb lett.

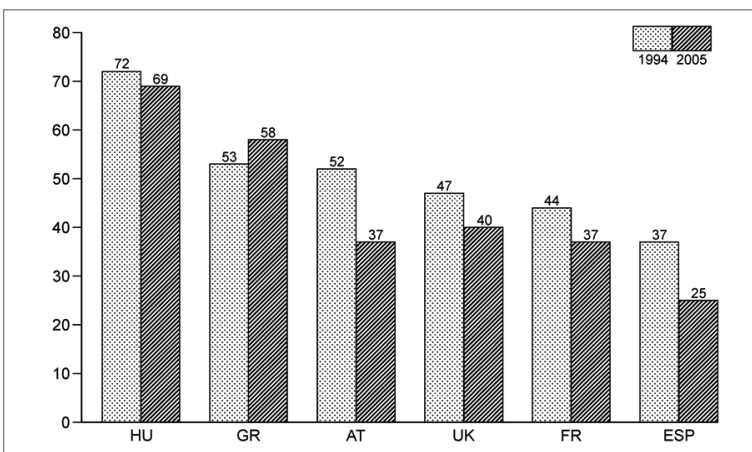
A túlzott szellemi polarizáció hátráltatja a területi kohézió erősödését, a gazdasági elmaradottság mérséklését szolgáló gazdaságfejlesztési stratégiákban a K+F dekoncentrációjának jelentős szerepet kell kapnia. A nemzeti fejlesztési tervek operatív programjai ma még nem erre mutatnak. A lisszaboni kritériumok között a kutatás-fejlesztés erősítése jelentős hangsúlyt kapott. Ugyanakkor kevés szó esik arról, hogy a szellemi potenciál, a K+F kapacitások és a tudásintenzív ágazatok regionális megoszlása egyenetlen, az európai régiók nagy részében az innovatív fejlődés feltételei ma még nincsenek jelen. A tudomány és a fejlesztés erőteljesen differenciált térbeli elrendeződésének tulajdonítható a tervezett lisszaboni mutatók teljesítésében megmutatkozó kudarc egyik oka.

A kutatási szervezetek ágazati átalakulását egyetlen kelet-európai országban sem kísérte a regionális szerkezet kedvező változása. A kutatóhelyek területi szerkezetére jellemző, korábbi erőteljes fővárosi koncentráció fennmaradt. Az 1990-es évtizedben sok országban a K+F területi szerkezetében változások játszódtak le. A centrumtérsegek súlya több országban mérséklődött. A decentralizáció jelentős eredményei a hatalmi berendezkedésükben nem centralizált (regionalizált és föderalizált) országokban figyelhetők meg. Ausztriában Bécs súlya 15 százalékponttal, Spanyolországban Madrid pozíciója 12 százalékponttal mérséklődött. Az unitárius berendezkedésű Magyarországon a csökkenés mértéke csekély, a görög Attikai régió növelte részesedését az ország kutatási fejlesztési ráfordításában (1. ábra).

A kelet-európai országokban a kutatás és a tudomány fellegvárai a fővárosok és régióik. A fővárosi régió súlya Bulgáriában a legmagasabb, az ország kutatási potenciáljának négyötöd része Szófiában és régiójában összpontosul. A magyar kutatási ráfordítások kétharmada Közép-Magyarországra jut. Csehország, Lengyelország és Szlovákia kutatási kapacitásai mutatnak némileg kedvezőbb területi képet, ezekben az országokban a fővárosi régiók súlya nem éri el az 50 százalékos részesedést.

A kelet-közép-európai centrumtérsegek fontosabb K+F mutatói nem érik el az európai uniós átlagokat. A hat ország 49 NUTS

1. ÁBRA: A centrumtérsegek részesedése a K+F ráfordításból, 1994–2005, százalék



FORRÁS: Europe in Figures. Eurostat Yearbook, 2003, 2008 alapján a szerző szerkesztése

2-es régiójából mindössze két cseh régióban haladja meg a K+F GDP-aránya az Európai Unió átlagát, nyolc régióban 1–1,9 százalék között van, 39 régióban viszont nem éri el az egy százalékot, ezek közül 20 régió mutatója 0,3 százalék alatt van.

Hasonló képet kapunk, ha a K+F egyes ágazatainak a regionális megoszlását vizsgáljuk. A vállalati finanszírozású kutatás-fejlesztés mutatja a legerősebb területi koncentrációt az országok többségében. Ha egy külföldi vegyesvállalat kutatási-fejlesztési egységet telepített Kelet-Európába, akkor annak szinte kizárólagos célpontja egy főváros lett.

A K+F intézmények területi szerkezetének konzerválódásában a tudományos és felsőoktatási irányítás főváros centrikus értékrendszerén kívül a gazdaságfejlesztés hagyományos felfogásának érvényesülése is szerepet játszott. A magyar regionális tudomány már az 1980-as évtizedben felhívta a figyelmet a felsőoktatás, az alap- és alkalmazotti kutatás és a gazdaság aszimmetrikus elhelyezkedéséből adódó növekedési problémákra (*Enyedi, 1987*). A gazdaság modernizálásának már akkor is akadálya volt, hogy a vidéki K+F-centrumok az ország kevésbé fejlett régióiban helyezkedtek el, miközben az iparosodott térségekben (Észak-Dunántúlon, Észak-Magyarországon) gyenge kutatási kapacitások épültek ki. Ez az ellentmondás a piactudomány elmúlt évtizedében sem mérséklődött. A változatlan részaránytalanság nyomán alakulhatott ki az a jelenség – amire Európa-szerte nincsen példa –, hogy a második legnagyobb nemzeti kutatási centrum – Debrecen – az ország legelmaradottabb térségében található. Az európai fejlődési trenddel ellentétes helyzet a különböző gazdasági szférák merev elkülönülésének, társadalomirányítási hiányosságoknak és fejlesztéspolitikai hibáknak a következménye.

Nem találunk Magyarországon olyan államigazgatási szervet, amely tisztában lenne az egyes régiók kutatási adottságainak a helyzetével, a fejlesztések lehetséges irányairól nem is beszélve. A regionális innovációs ügynökségek formálisan bizonyos minimális uniós követelményeket ugyan teljesítenek, ám átfogó K+F stratégia kidolgozására és menedzselésére teljesen alkalmatlanok. Kétséges tehát, hogy milyen módon kíván az ország a liszaboni követelményeknek eleget tenni. Hosszan lehetne sorolni azoknak a kérdéseknek a sorát, amelyekre mihamarabb választ kellene adnunk, de nem tudjuk, hogy mely intézménytől várjuk a megoldást.

Ha a tudásalapú gazdaságot tekintjük Magyarország modernizációjában és versenyképességében kiindulópontnak, akkor arról is gondoskodni kell, hogy a tudás regionális „termelése, megosztása” a jelenleginél sokkal arányosabb legyen. Magyarország előtt ugyanis nem csupán növekedési, modernizációs feladatok állnak, hanem ezzel szoros összefüggésben szükséges a regionális különbségek mérséklése, a területi kohézió erősítése.

Magyarországon ma a K+F szerkezete egyoldalú területi koncentrációt mutat, nincs olyan EU-tagállam, ahol ilyen magas, két-harmados arányban egyetlen régióban összpontosulnának az innovációs erőforrások. Miközben a tagországok többségében, tudatosan alkalmazott regionális és tudománypolitika következtében, decentralizációs folyamatok zajlanak, Magyarországon a területi arányok évtizedek óta mozdulatlanok.

Magyarország nem lehet sikeres, ha régióinak többsége stagnál. A tudomány decentralizációja nem öncél, hanem a regionális felzárkózás alapvető záloga. Ennek érdekében a felsőoktatási, az akadémiai, valamint az egyéb intézményi keretekben zajló kutatások személyi és infrastrukturális feltételeinek regionális különbségeit csökkentő fejlesztéseket önálló intézkedésekkel, a regionális operatív programok részeként kellene támogatni.

A tudomány decentralizálását Magyarországon legkorábban a Magyar Tudományos Akadémia kezdeményezte, az 1970-es évek legelején területi bizottságokat hozott létre. A területfejlesztésben ezek az intézmények fontos szerepet játszottak. A térségfejlesztésben tudásközpontokként is működtek. A 2011-ben elkezdődött akadémia reformmal ennek az ellenkezője történt, a területi bizottságok kutatásszervezési és tudástranszfer-szerepe a centralizáció következtében a minimálisra zsugorodott. A reform során célszerű lett volna figyelembe venni az intézményhálózat regionális fejlesztésének szempontjait, kezdeményezni a meglévő intézmények fejlesztését, új vidéki intézmények alapítását. Ennek is az ellenkezője történt: a vidéki intézetek budapesti irányítású kutatóközpontok fennhatósága alá kerültek (ha formálisan a központ vidéken is maradt, e funkció nem több egyszerű postafiók-szerepkörnél). A Budapesten kívüli országrészek ezzel, illetve a felsőoktatási intézményeket elbizonytalanító intézkedések következtében jelentősen veszítettek modernizációs erejükből.

KÖVETKEZTETÉSEK

A gazdasági fejlődés, a regionális átalakulás és a hatalmi szerkezet modernizálódása közti összekötő kapocs a 20. század második felében Európában a decentralizáció volt. A decentralizáció lett az Európai Unió regionális és kohéziós politikájának egyik meghatározó alapelve is. A hatalommegosztás megnyilvánulási formája, a regionalizmus a globalizált gazdaság és a helyi adottságok optimális kombinációjával új fejlődési erőforrásokat hívott életre, a politikai-közjogi régió a modernizáció egyik motorjává vált. A regionalizmus térnyerése a területi szerkezet korszerűsítését eredményezi. A decentralizált berendezkedésű országokban a tudásintenzív gazdaság térbeli terjedése gyorsabb, mint a központosított államokban.

A kormányzás minősége, az intézmények működésének színvonala jelentős hatást gyakorol a gazdaság növekedési kilátásaira. A gazdag szakirodalmi források alapján bizonyítható, hogy egy ország irányítási problémái számos szempontból akadályozzák a gazdaság fejlődését. Ezért elengedhetetlen, hogy megfelelő intézményrendszer épüljön ki. A nem unitárius berendezkedésű fejlett európai demokráciákban a decentralizáció előtérbe kerülése elősegítette, hogy a szubnacionális szinten jelentős mozgástér jöjjön létre, amelyet az egyes régiók saját elképzeléseik alapján tudnak megfelelő közpolitikai berendezkedéssel, programokkal és akár filozófiával kitölteni. Ma már bizonyos, hogy a decentralizációnak vannak olyan előnyei, amelyek politikai csődhelyzet esetén kiutat mutathatnak egy-egy régió fejlődésében. A jövőbeli területpolitika ethosának alapja Európában a szubszidiaritás és decentralizáció lesz.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- COLOMBO, A. (ed.) (2012): *Subsidiarity Governance. Theoretical and Empirical Models*. Palgrave Macmillan, New York.
- DENTE, B. (2011): *Le decisioni di policy*. Il Mulino, Bologna.
- ENYEDI Gy. (1987): Szellemi megújulás – a tudomány terjedése Magyarországon. – *Társadalomtudományi Közlemények*, 4. szám, pp. 506–511.
- GRAVIER, J-F. (1972): *Paris and the French Desert*. Flammarion, Paris. (Az 1947-ben megjelent mű második kiadása.)
- HORVÁTH Gy. (2007): Régióközpontok Európában. – *Magyar Tudomány*, 6. szám, pp. 704–720.
- KLEBELSBERG K. (1928): Budapest, Szeged és Debrecen, mint tudományos székvárosok. In: Klebelsberg K.: *Neonacionalizmus*. Atheneum Irodalmi és Nyomdaipari Rt., Budapest, pp. 71–76.
- LOUGHLIN, J. (2000): Regional Autonomy and State Paradigm Shifts in Western Europe. – *Regional and Federal Studies*, 2., pp. 10–34.
- PÁLNÉ KOVÁCS I. (szerk.) (2009): *A politika új színtere a régió*. Századvég, Budapest.
- PÁLNÉ KOVÁCS I. (2011): A területi decentralizáció dilemmái. In: Bakucz M. – Mezei C. (szerk.): *Agrárátalakulás, környezeti változások és regionális fejlődés: Tanulmányok Buday-Sántha Attila 70. születésnapjára*. PTE Közgazdaságtudományi Kar, Pécs, pp. 469–480.
- RODDEN, J. (2004): Comparative Federalism and Decentralization. On Meaning and Measurement. – *Comparative Politics*, 4., pp. 481–500.

A hazai terület- és településfejlesztés dilemmái

Lengyel Imre

Az elmúlt évtizedek területi folyamatai felszínre hozták, hogy napjainkban az endogén tényezők szerepe felértékelődött a területfejlesztésben, főleg a globális gazdasági változások miatt. Ez a felismerés nyert teret az EU 2014–2020 közötti fejlesztéspolitikai irányelveinek tervezetében is, amely az intelligens növekedést célul kitűzve az integrált (és *place-based*), *bottom-up* jellegű és inkluzív fejlesztési programokat preferálja, a társadalmi háttér megerősítésének fontosságára hívja fel a figyelmet, amely gondolatkör a regionális endogén fejlődélméletekhez áll közel.

A magyar területi adatokból egyértelműen kiderül, hogy a térség eltérő fejlődési pályákon haladnak, többségüknél a jelentős fejlesztési források ellenére sem figyelhető meg felzárkózás az EU-átlaghoz. Tanulmányomban először az alapvető folyamatok néhány térbeli adatára térek ki, majd regionális tudományi magyarázatuk általam fontosnak tartott szempontjaira. Úgy vélem, hogy az objektív folyamatok mellett a területfejlesztés sematikus és centralizált, exogén felfogása, azaz szakmai okok is hozzájárultak a hazai térségek lassú fejlődéséhez, a fejlesztési források alacsony hatékonyságú felhasználásához. Lényegében a hazai térségek, városrégiók versenyképessége igen gyenge, amire több kiváló hazai kutatás, többek között *Szirmai Viktória* munkái is rámutattak (2005, 2009).

A HAZAI TERÜLETI FEJLŐDÉS ELTÉRŐ TÍPUSAI

A regionális tudomány egyik alapigazsága, hogy a gazdaság és társadalom fejlődése térben mindig egyenlőtlen (*Rechnitzer–Smahó, 2011*). Arról azonban már éles vita folyik (lásd pl.

Williamson-hipotézis), hogy egy ország dinamikus fejlődése következtében csökkennek-e a területi különbségek, azaz konvergencia, avagy divergencia lép fel. Arról is eltérnek a vélemények, hogy a területi különbségek mérséklése érdekében érdemes-e, és ha igen, akkor milyen módon lehet hatékonyan beavatkozni a területi folyamatokba. A területi különbségeket és egyenlőtlenségeket többféle szempontból értékelhetjük (Nemes Nagy, 2009). A területi fejlődés méréséhez alkalmazott mutatók közül csak néhányat emelek ki: a kibocsátást, a foglalkoztatást és a humán tőke színvonalát.

Az adatokból kiderül, hogy a magyar gazdaság relatív pozíciója az EU-n belül 2000 után javult (részben azért, mert néhány tagállam jelentősen visszaesett). Amíg 2000-ben az egy lakosra jutó GDP az EU-27 átlagának 54%-át tette ki, addig 2010-ben már 64,8%-át. De ez a relatív pozíciójavulás a régiók között igen egyenlőtlenül következett be (1. táblázat): miközben Közép-Magyarországon az egy lakosra jutó GDP pozíciója 2000–2009 között 26%-kal javult, illetve 2007 és 2010 között 101,5%-ról 108,5%-ra nőtt, eközben a többi 6 régió pozíciója alig változott (megjegyzem, hogy a KSH a területi GDP új számítási módszerét csak 2007-ig vezette vissza, a megelőző évek adataival nem vethető össze a jelenlegiek). A 2000–2009 közötti időszakban az EU 274 NUTS2 régiója között a fővárosi régiók növekedése volt a leggyorsabb, Közép-Magyarország 7. a sorban, Pozsony, Bukarest, Szófia, Prága, Athén és régióik, illetve Belső-London után, tehát a magyar főváros és térségének növekedése kiemelkedő.

Megfigyelhető, hogy az 1990-es években viszonylag gyorsan fejlődő régiók, Nyugat-Dunántúl és Közép-Dunántúl felzárkózása 2000 után megtorpant, míg a további 4 régió relatív javulása is csak arra volt elég, hogy a 39-44%-os sávba kerüljenek, 2000 után 3-7%-kal közeledve az EU-átlaghoz, a legkevésbé fejlett régiók között egyre inkább hátrébb sorolódva az EU-ban (az utolsó 16 régió között szerepel ez a 4 régió).

A *foglalkoztatottsági ráta* is régióként erősen differenciált, amíg 2000-ben Közép-Magyarországon, Nyugat-Dunántúlon és Közép-Dunántúlon az EU-átlaghoz közeli értéket figyelhetünk meg, addig a többi 4 régió adata 5-13%-kal maradt el tőle. 2010-re mindegyik régióban visszaesett a foglalkoztatás, Észak-Alföld kivételével, főleg Nyugat-Dunántúlon volt jelentős, közel 5%-os a csökkenés.

1. TÁBLÁZAT. A régiók néhány fontos mutatója

	GDP/lakos (PPS), % (EU-27=100) (25-64 évesek)			Foglalkoztatott- sági ráta, % (20-64 évesek)		Diplomások aránya, %
	2000- 2009*	2007	2010	2000	2010	2005
Közép-Magyarország	26	101,5	108,5	65,3	65,0	26,6
Közép-Dunántúl	2	56,9	56,2	64,6	62,5	12,6
Nyugat-Dunántúl	-1	60,1	61,0	68,9	64,1	13,6
Dél-Dunántúl	4	41,8	43,8	58,1	58,1	12,9
Észak-Magyarország	5	39,3	39,2	53,9	53,7	12,9
Észak-Alföld	7	38,6	40,9	53,7	54,4	13,3
Dél-Alföld	3	40,6	41,7	61,0	59,5	13,7
Magyarország	11	61,5	64,8	61,2	60,4	17,1
EU-27	100	100,0	100,0	66,5	68,5	22,4

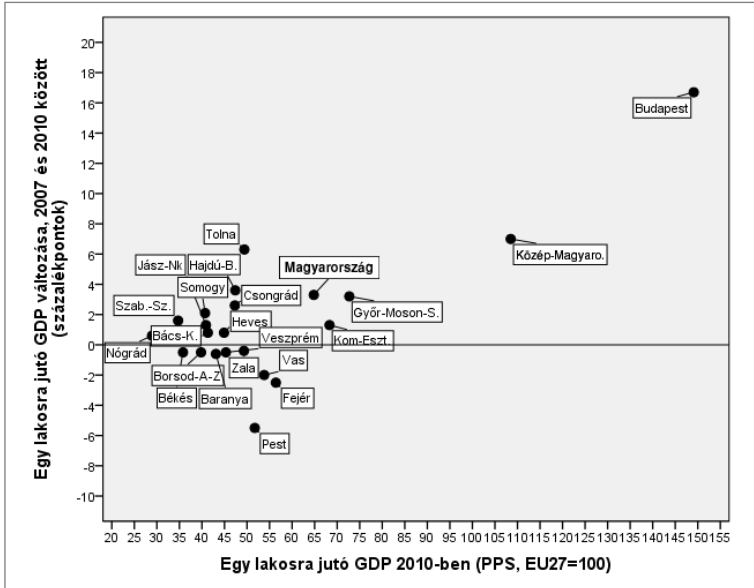
FORRÁS: KSH STADAT, Eurostat Regional Yearbook 2012, mikrocenzus.

MEGJEGYZÉS: * az EU-27 átlaghoz mért eltérés változása, az Eurostat Regional Yearbook magyar adatait a kiadvány számára megbecsülték.

Napjainkban a regionális fejlődés egyik legfontosabb hajtóereje a humán munkaerő színvonala, főleg a *diplomások aránya* az aktív korúak között. Az adatok alapján kijelenthető: Magyarországon kevés a diplomás, csak háromnegyede az EU-átlagnak (1. táblázat). De ez is jelentős regionális eltéréseket takar: amíg Közép-Magyarországon 26,6%, azaz minden negyedik munkavállalási korú egyén rendelkezik diplomával, addig a többi 6 régióban ennek kb. csak a fele, 12,6–13,7% között mozog az arányszám, jelentősen elmaradva az EU-átlagtól. Mivel a diplomások jelentős része a közszférában dolgozik, a régió fejlettségétől függetlenül nagyjából hasonló arányban, ezért kijelenthető, hogy a kevésbé fejlett régiókban a versenyszférában nagyon alacsony a kvalifikált munkaerő aránya.

A régiókon belül is jelentős területi különbségek vannak, a *megyéket* az egy lakosra jutó GDP alapján tekintve észlelhető, hogy 17 megye egyre inkább hasonló értékkel bír: a fejlettebbek növekedése lelassult, a kevésbé fejlettek pedig kissé gyorsult (1. ábra). Két

1. ÁBRA Az egy lakosra jutó GDP és változása a megyékben



FORRÁS: KSH A bruttó hazai termék (GDP) területi megoszlása 2010-ben (előzetes adatok)

kivétel van, Győr-Moson-Sopron és Komárom-Esztergom megyék. Budapest vonzáskörzete kiterjed Pest megye jelentős részére, ezért a fővárosra 2010-ben kimutatott, az EU-27 átlagának 149,1%-os értéke túlzó, miként a 2007-től megfigyelhető 16,7%-os pozíciójavulás is, emiatt célszerű Közép-Magyarország adatára is figyelni. Ennek ellenére egyértelműen állítható, hogy Magyarország 2000 utáni felzárkózása szinte csak a fővárosnak és vonzáskörzetének tudható be, ahol a válság alatt is dinamikus volt a növekedés, a többi régió, a többi megye ehhez csupán asszisztált.

A fenti adatokból is érzékelhető, hogy Magyarországon térben egyenlőtlen gazdasági növekedés alakult ki, és fokozatosan nőnek a területi különbségek. Az EUROSTAT számítása szerint 2009-ben a NUTS3-as területi egységek (megyék) alapján a területi különbségek Bulgáriát követően Magyarországon a legmagasabbak¹ (a GDP szóródását vették alapul), majd a balti államok következnek

¹ Lásd: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdec220&plugin=1>

a sorban (23 tagállamban vannak NUTS3-as területi egységek). A többi kelet-közép európai államban, Csehországban, Lengyelországban, Szlovákiában, Romániában térben jóval kiegyensúlyozottabb fejlődés figyelhető meg, pedig ezekben az országokban is a főváros növekedési üteme kimagasló.

Az alapmutatók és a területi különbségek alakulása egyaránt alátámasztják, hogy Magyarországon nem tipikus *duális gazdaság* jött létre, hanem inkább egy *triális gazdaság*, mivel háromféle eltérő fejlődési pálya rajzolódik ki. A hazai térségek három fő ideáltípusa, felhasználva a megyék és városi kistérségek vizsgálatának eredményeit is (Lengyel–Szanyi, 2011, Lengyel–Szakálné Kanó, 2012):

- *Budapest és vonzáskörzete* (ingázási övezete, amely átnyúlik a régiós és megyei határokon): integrálódott a globális gazdaságba, a válság ellenére dinamikus a gazdasági növekedés (kb. duplája az EU-átlagnak), a foglalkoztatási ráta alig marad el az EU-átlagtól, a diplomások aránya pedig jóval meg is haladja azt. Ez a térség szolgáltatás-alapúvá vált, tipikus *urbanizációs agglomerációs előnyöket élvez* (Jacobs-féle externhatások, lásd Lengyel, 2010a).
- *FDI-vezérelt feldolgozóipari térségek* (Győr, Székesfehérvár, Tatabánya, újabban Kecskemét térsége stb.): a feldolgozóipari multinacionális cégek részlegei révén integrálódott az európai gazdaságba, a válság hatására a foglalkoztatási ráta ugyan visszaesett, de viszonylag magas maradt. Ezen térségek gazdasági növekedése lelassult, ami arra is utal, hogy a multinacionális cégek részlegei nem ágyazódtak be, hanem „szigetként” (kvázi vámszabad területtént?) funkcionálnak, és a kezdeti „push” hatást nem követi újabb, azaz minimálisak a helyi multiplikatorkhatások. Ez annak is betudható, hogy egyrészt kicsi a térség lakossága (kritikus tömege), másrészt a diplomások aránya alacsony, emiatt sem tudnak a helyi cégek bekapcsolódni az FDI-értékláncokba (pl. üzleti szolgáltatásokat nyújtva). Ezek a térségek *potenciális lokalizációs agglomerációs előnyöket élveznek*, amit a helyi beszállítók arányának növelésével ki lehetne aknázni (MAR-féle externhatások, lásd Lengyel, 2010a).
- *Többi térség*: főleg hazai piacra termelő, szolgáltató vállalatokkal rendelkeznek, az egyes vállalatok termelékenységének javulása elsősorban a hazai versenytársak kiszorításával jár együtt, emiatt nem nő helyben a foglalkoztatás, és lassú a gazdasági növekedés. Ezen térségek köre heterogén, a nagyobb egyetemi városokban (Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged) a munkaerő

képzettsége az EU-átlaghoz közeli, habár a diplomások jelentős része a közszférában dolgozik, ennek ellenére az egyetemekhez kapcsolódva kialakulhatnak *potenciális lokalizációs agglomerációs előnyök*. A kisvárosi és rurális térségek nem rendelkeznek versenyképes gazdasággal, elvélve vannak versenyképes vállalkozásaik, a munkaerő képzettsége és a vállalati menedzsment színvonala is általában alacsony.

Miért alakult ki ez a triális, háromosztatú térbeli fejlődés? Ez csak egy átmeneti állapot, és pár év múlva kiegyensúlyozottabb lesz a területi fejlődés, vagy „elolaszosodunk” és nálunk is tartósan fennmarad a három eltérő fejlettségű térségtípus?

Véleményem szerint az eltérő fejlődési pályák karakterisztikus kialakulásának okai összetettek, elsőként a globális verseny által támasztott *méretgazdaságossági elvárások* említhetők, amelyek a sajátos magyar településhálózatból adódnak: a vidéki térségek munkaerőpiaca kicsi, nem éri meg modern üzleti szolgáltatásokat indítani, és alacsony a versenyszférában dolgozó diplomások aránya. Másodikként a *közlekedési hálózat centrális modernizációja* hozható fel, a fővárosból kiinduló autópályák erősítették a gazdaság koncentrációját is. Az autópályák kiépítése olcsóbbá tette az elérhetőséget, de amint Krugman rávilágított, ezáltal kitágulnak a piacterületek, és emiatt a *traded* üzleti tevékenységek szükségszerűen koncentrálnak, nálunk egyértelműen a fővárosban és környékén. Harmadikként a *területfejlesztés hiányosságai* emelhetők ki, a jelentős EU-s források nem a konkrét helyzetek hatékony megoldására, a komplex problémakör integrált kezelésére fordítottak, hanem egyedi projektek egymás hatását is lerontó finanszírozására, jórészt kiváltva a központi és helyi kormányzatok infrastrukturális beruházásait, amiket egyébként költségvetési forrásokból kellene finanszírozni.

Enyedi György (2010, 400.) is a terület- és településfejlesztésben „első feladatként egy új paradigma koncepcionális kimunkálását” tartja, amely a globalizációs folyamatok átfogó értelmezésén alapszik. Úgy vélem, hogy ennek igen összetett szempontrendszerre van, amelyek közül most csak egyet emelek ki: az *endogén fejlődés* gondolatának elfogadását, és a szükséges intézményrendszer kialakítását. Endogén alatt a közgazdaságtanban az olyan tényezőket értjük, amelyek nem örökölték („nem Istentől valók”), hanem a gazdasági tevékenység által tudatosan hozták létre őket. A regi-

onális tudományban a régió belül tudatosan kialakított, az egyedi helyi tényezőkhöz alapuló, alulról szerveződő, a helyi társadalom aktív részvételével zajló közösségi fejlesztéseket, akciókat tartjuk endogén jellegűnek.

AZ ENDOGÉN REGIONÁLIS FEJLŐDÉS

A *regionális fejlődés* fogalma igen összetett, nem alakult ki még széles körben elfogadott értelmezés, részben azért sem, mivel a közgazdasági felfogások mellett a társadalmi haladáshoz, a jólét javulásához kötődő társadalmi, politikai és újabban környezeti megközelítések is megfigyelhetők. A különböző felfogások két csoportba sorolhatók, az egyik a leíró (pozitivistá) jellegűeket tartalmazza, amelyek megpróbálják mérni és megmagyarázni a különböző fejlettségi szinteket, azok különbségét, a másik pedig a normatív, bizonyos értékrendhez kötődő irányzatokat, amelyek az alulfejlettség mérsékléséhez, a felzárkózáshoz szükséges beavatkozások és programok kidolgozására törekszenek.

Az elmúlt évtizedekben, döntően a II. világháborút követően került előtérbe a fejlődés témaköre. A fejlődéstudományok történetének szakaszai nemcsak a közgazdaságtudomány, hanem a regionális tudomány főbb irányzataihoz is köthetők. Négy, egymást átfedő korszak és domináns elmélete adható meg (*Altmann, 2010; Benko, 1999; Chant–McIlwaine, 2009; G. Fekete, 2008; Mackinnon–Cumbers, 2007; Todaro–Smith, 2009*): *modernizációs elméletek* (1950–1970, a regionális tudományban a szakaszos fejlődést többek között *Friedmann* írta le, *Rostow* elméletét térben kiterjesztve); *függőségi elméletek* (1960–1980, a regionális tudományban *Myrdal* halmozódó okosági elméletének, illetve *Wallerstein* gondolatainak hatásai említethetők meg); *neoliberális és szerkezetváltási elméletek* (1980–1990, *Lewis* kétszektoros elmélete, valamint *Perroux* növekedési fejlődési pólus elmélete); *poszt-fejlődési elméletek* (1980-tól, többek között ide sorolhatók az endogén fejlődéstudományok, a helyi részvételen alapuló, *bottom-up* fejlesztési elméletek, iparági körzetek, lokális klaszterek stb.)

A *regionális növekedéstudományok* változása is ebbe az irányba mutat (*Capello, 2007; Lengyel, 2010*): az 1960–70-es években a keynesi (exportbázis elmélet), az 1970–80-as években az exogén neoklasszikus, az 1980–90-es években az endogén neoklasszikus, illetve

bizonyos heterodox irányzatok, míg a 2000-es évektől a területi irányzatok kerültek előtérbe. Ezek a *területi irányzatok* már a növekedés és fejlődés együttes értelmezésére törekszenek. A regionális növekedésemelvények, illetve fejlődésemelvények változása lényegében ugyanazon társadalmi-gazdasági átrendeződést érzékelik, csak eltérő paradigmák alapján.

A fejlődést többen *szűken*, hagyományos felfogásban értelmezik, a gazdasági növekedéshez közeli tartalommal. *Nafzinger (2006, 15.)* szerint pl. a *gazdasági fejlődés* olyan „gazdasági növekedés, amely tetten érhető a kibocsátás összetételének és a gazdasági szerkezetnek a változásában”. *Nijkamp és Abreu (2009)* szerint a *regionális fejlődést* a természeti tényezők mellett a munkaerő mennyisége és minősége, a tőke elérhetősége, a befektetések összetétele, a vállalkozói kultúra és attitűdök, a technológiai infrastruktúra és folyamatok stb. befolyásolják.

A fejlődés *tágabb*, kiterjesztett, napjainkban egyre inkább elfogadottá váló értelmezésére is többféle holisztikus elképzelés született. Kiemelkedik közülük a Nobel-díjas *Amartya Sen* széles körben elismert felfogása, szerinte a „fejlődést olyan folyamatnak is tekinthetjük, amelynek során bővül az a szabadság, amelyet az emberek ténylegesen élveznek” (*Sen, 2003, 19.*). Másképpen, „a fejlődés az emberi szabadságjogok bővülése” (*Sen, 2003, 66.*), hogy úgy éljenek, ahogy szeretnének. A szabadság mértéke és a választási lehetőségek köre is fontos, mind az objektív (mérhető) jól-lét, mind a szubjektív jól-lét (boldogság, megelégedettség). A szabadság öt fontos típusára egy-egy politikát, mint eszközt is megad: (1) politikai szabadságjogok, (2) gazdasági feltételek, (3) szociális lehetőségek, (4) az átláthatóság garanciái és (5) létbiztonság. Fontosnak tartom, hogy *Sen* felfogását nemcsak az angolszász-európai felfogások, hanem a fejlődő országok (pl. India) sikeres tapasztalatai és társadalomszemlélete is nagyban befolyásolták: a gazdaság van a társadalomért, és nem fordítva.

Todaro és Smith széles körben használt, a gazdasági fejlődéssel foglalkozó alapvető művének legújabb kiadásában is tetten érhető *Sen* értelmezésének elfogadása, a gazdasági javak mellett az önbecsülést és a szabadságot is kiemelik. Könyvük glosszáriumában a *fejlődés fogalma* (*Todaro–Smith, 2009, 820.*): „az összes emberi lény életminőségének javulási folyamata. Három egyformán fontos szempontja adható meg a fejlődésnek:

- 1) az emberek életszínvonalának emelése – a jövedelmi szint és az élelmiszer-ellátás, egészségügyi szolgáltatások, oktatás stb. színvonalának javulása a *gazdasági növekedés* alapvető folyamatain keresztül;
- 2) olyan feltételek létrehozása, amelyek előmozdítják az emberek *önbecsülésének* növekedését az emberi méltóságot és tiszteletet támogató társadalmi, politikai és gazdasági rendszerek és intézmények által;
- 3) az emberek *szabadságának* növekedése választási lehetőségeik bővülésével, a fogyasztási javak és szolgáltatások növekvő választéka által”.

Összegezve, a *fejlődés nemcsak mennyiségi, hanem minőségi változást*, a képességek kiteljesedését, egy teljesebb, jobb állapot elérését, a kulturális és intézményi feltételek javulását is jelenti. A gazdasági növekedés, a társadalom termékek és szolgáltatások iránti szükségleteinek kielégítése szükséges, *de nem elégséges feltétele a fejlődésnek*, mivel egyéb szempontok is felmerülnek. Nagyon fontos az ott élők bevonása, a *részvételen alapuló tervezés*, amikor a helyben élők is beeshetnek érdemben az őket érintő programokba, és részt vehetnek ezek előkészítésében és lebonyolításában (*Bajmócy, 2011*).

A regionális tudományban is *az endogén helyi tényezők vizsgálata* egyre inkább előtérbe kerül, napjaink egyik divattémájává válik (*Pike et al., 2011; Stimson et al., 2011; Stimson et al., 2009*). Másképpen megfogalmazva, a *tér aktívnak minősíthető* (*Capello, 2007; Capello, 2008; Lengyel, 2010b*): a helyi közösség elvárásai és aktív részvétele (*bottom-up szerveződés*), a lakosság egészségi állapota és képzettsége (humán tőke), a vállalkozókészség, a társadalmi tőke, a térszerkezet és településhálózat (mint agglomerációs előnyök), az intézményrendszer és kiépültsége, a környezet állapota stb. egyaránt befolyásolják a területi politikát. Az aktív tér koncepciójához kapcsolódik a *területi tőke Camagni-féle* felfogása (*Camagni, 2009; Lengyel, 2011*), ahol a tényezők egy táblázatba rendezhetők (3x3-as mátrixba), és a négy kulcstényező: magánjavak (tőke), közjavak (infrastruktúra), humán tőke (képzettség) és társadalmi tőke (bizalom, együttműködés).

Az elméleti irányzatok eredményei napjainkban már feltűnnek a gazdaság- és társadalompolitikai ajánlásokban is. A globális feltételek közötti gazdasági növekedés, haladás, fejlődés mérésére egy kompromisszumot javasol pl. a *Stiglitz, Sen és Fitoussi* által szerkesz-

tett jelentés (2010, 310.), amely „különbséget tesz a jelenlegi jól-lét és a fenntarthatóság értékelésekor, azaz hogy mennyire lehet mindezt hosszú távon fenntartani. A jelenlegi jól-lét egyaránt kapcsolódik a gazdasági forrásokhoz, például a jövedelemhez, és az emberek életének nem gazdasági jellegű vonatkozásaihoz (mit csinálnak, mit csinálhatnak, hogyan éreznek, milyen a természeti környezet, amiben élnek)”. Ajánlásaikban megfogalmazzák (Stiglitz et al., 2010, 312–315.): „az anyagi jólét értékelésekor a termelés helyett inkább a jövedelem és a fogyasztás kerüljön előtérbe”, továbbá „a jövedelmet és a fogyasztást a vagyonnal együtt kell vizsgálni”, és „a jövedelem mérése terjedjen ki a nem piaci tevékenységekre”. A jelentésben a jól-lét a kulcsfogalom, amelynek változását több dimenzió együttes mérésével javasolják megítélni (Stiglitz et al., 2010, 315.): „i. Anyagi életszínvonal (jövedelem, fogyasztás és vagyon); ii. Egészség; iii. Oktatás; iv. Egyéni tevékenységek, a munkát is beleértve; v. Politikai képviselő és kormányzás; vi. Társadalmi és személyes kapcsolatok; vii. Környezet (jelenlegi és jövőbeli feltételek); viii. Gazdasági és fizikai jellegű bizonytalanság”.

Részben a Stiglitz, Sen és Fitoussi nevével fémjelzett jelentés alapján az Európai Bizottság is állást foglalt (EC, 2010, 11.): „A bruttó hazai termék (GDP) rendkívül hatékony és széles körben elfogadott mutató a gazdasági tevékenység rövid és középtávú változásainak figyelemmel kísérésére, különösen a jelenlegi gazdasági válságban. Minden hiányossága ellenére még mindig a legjobb mérőszám a piacgazdaság teljesítményének értékelésére. A GDP rendeltetése szerint azonban nem alkalmas a hosszú távú gazdasági és társadalmi haladás pontos számszerűsítésére, és különösen nem a társadalom azon képességének a mérésére, hogy megoldást találjon olyan kérdésekre, mint amilyen az éghajlatváltozás, a forráshatékonyság vagy a szociális integráció.” Tehát manapság nem elegendő a gazdasági növekedést favorizálni, hanem a fenntartható környezeti fejlődésre és a társadalmi haladásra is tekintettel kell lenni.

A Bizottságnak ez a felfogása megjelent az *Európa 2020* dokumentumban is, amiben a területfejlesztés hagyományos céljai újrafogalmazódtak az egymást kölcsönösen erősítő prioritásokban: intelligens növekedés, fenntartható növekedés és inkluzív növekedés. Nemcsak ez a három prioritás adja vissza az endogén regionális fejlődés szemléletét, hanem az új regionális politikát megalapozó *Barca-féle* jelentés helyalapú (*place-based*) fejlesztési felfogása is (Barca, 2009).

ÖSSZEGZÉS

A tanulmány első részében közölt adatok alátámasztják a közismert ténytet: Magyarországon eltérő fejlődési pályán levő és eltérő fejlesztési lehetőségekkel bíró térségek vannak. A hazai területfejlesztés visszafogott sikere is részben annak tudható be, hogy egyféle séma alapján, egyféle lineáris fejlődési pályát feltételezve, egyforma módszertannal és eszközökkel, központilag irányítva zajlik a területfejlesztési programok többségének előkészítése és végrehajtása, minimálisra, formálisra szűkítve a helyiek részvételét. Nyilván a helyiek részvétele sem garancia a sikerre, de érdemi bevonásuk a társadalmi feszültségeket jelentősen mérsékelné.

A fejlett és fejlődő országok tapasztalatait egyaránt összegzi a fejlődés újfajta, kiterjesztett felfogása, amely szakít az egyoldalú és sematikus szemlélettel. A regionális tudományban is egyre inkább elfogadottá válik, hogy nem a sikeres térségek mechanikus utánzására, hanem a helyi tényezőkre alapozott, endogén szemléletű fejlődésre és ezt orientáló fejlesztéspolitikára van szükség, amely kiemelten figyel a társadalmi háttérre (*Szirmai, 2009*). Lehet, hogy a gazdasági növekedés rövid távon lassúbb, de hosszabb távon biztosan megtérül, a helyi társadalom igényeihez igazodó, az ott élők részvételével zajló programok fenntarthatóbbak. Úgy vélem, hogy Magyarországon is az egyes térségekben az endogén fejlődés gondolatára épülő, alulról szerveződő gazdaság- és vállalkozásfejlesztésre lenne szükség, mert az exogén, kívülről vezérelt az elmúlt években nem volt sikeres.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- ALTMANN, M. P. (2010): *Contextual Development Economics*. Springer, New York.
- BAJMÓCY Z. (2011): *Bevezetés a helyi gazdaságfejlesztésbe*. JATEPress, Szeged.
- BENKO G. (1999): *Regionális tudomány*. Dialóg Campus, Budapest – Pécs.
- CAMAGNI, R. (2009): Territorial Capital and Regional Development. In: Capello, R. – Nijkamp, P. (eds): *Handbook of Regional Growth and Development Theories*. Edward Elgar, Cheltenham, pp. 118–132.

- CAPELLO, R. (2007): *A forecasting Territorial Model of Regional Growth: the MASST Model*. The Annals of Regional Science, pp. 753–787.
- CAPELLO, R. (2008): Space and Theoretical Approaches to Regional Growth. In: Capello, R. – Camagni, R. – Chizzolini, B. – Fratesi U. (eds): *Modelling Regional Scenarios for the Enlarged Europe*. Springer-Verlag, Berlin, pp. 13–31.
- CHANT, S. – MCLWAIN, C. (2009): *Geographies of Development in the 21st Century*. Edward Elgar, Cheltenham.
- ENYEDI Gy. (2010): Terület- és településfejlesztéssel kapcsolatos tudományos kutatások fő irányai és feladatai. – *Területi Statisztika*, 4., pp. 398–405.
- G. FEKETE É. (2008): A versenyképesség értelmezése kevésbé fejlett térségekben. In: Lengyel I. – Lukovics M. (szerk.): *Kérdőjelek a régiók gazdasági fejlődésében*. SZTE Gazdaságtudományi Kar Közleményei, JATEPress, Szeged, pp. 130–152.
- LENGYEL B. – SZANYI M. (2011): Agglomerációs előnyök és regionális növekedés felzárkózó régiókban – a magyar átmenet esete. – *Közgazdasági Szemle*, 10., pp. 858–876.
- LENGYEL I. (2010a): *Regionális gazdaságfejlesztés. Versenyképesség, klaszterek és alulról szerveződő stratégiák*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- LENGYEL I. (2010b): A regionális tudomány „térnyerése”: reális esélyek avagy csalfa délibábok? – *Tér és Társadalom*, 3., pp. 11–40.
- LENGYEL I. (2012): Regionális növekedés, fejlődés, területi tőke és versenyképesség. In: Bajmócy Z. – Lengyel I. – Málovics Gy. (szerk.): *Regionális innovációs képesség, versenyképesség és fenntarthatóság*. JATEPress, Szeged, pp. 151–174
- LENGYEL I. – SZAKÁLNÉ KANÓ I. (2012): Competitiveness of Hungarian Urban Microregions: Localization Agglomeration Economies and Regional Competitiveness function. *Regional Statistics*, vol. 52., Special issue 2., pp. 27–44.
- MACKINNON, D. – CUMBERS, A. (2007): *An Introduction to Economic Geography*. Pearson, Harlow.
- NAFZINGER, E. W. (2006): *Economic development*. (4th ed) Cambridge University Press, New York.
- NEMES NAGY J. (2009): *Terek, helyek, régiók. A regionális tudomány alapjai*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- NIJKAMP, P. – ABREU, M. (2009): Regional Development Theory. In: Kitchin, R. – Thrift, N. (eds): *International Encyclopedia of Human Geography*. Elsevier, Amsterdam (9. kötet), pp. 202–207.

- PIKE, A. – RODRÍGUES-POSE, A. – TOMANEY, J. (eds) (2011): *Handbook of local and regional development*. Routledge, London – New York.
- RECHNITZER J. – SMAHÓ M. (2011): *Területi politika*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- SEN, A. (2003): *A fejlődés mint szabadság*. Európa Könyvkiadó, Budapest.
- SZIRMAI V. (2005): A városkutatások továbbfejlesztésének szempontjai: az európai várostudományok jövője. – *Tér és Társadalom*, 3-4., pp. 43–59.
- SZIRMAI V. (szerk.) (2009): *A várostársági versenyképesség társadalmi tényezői*. Dialóg Campus, Budapest – Pécs.
- STIGLITZ, J. E. – SEN, A. – FITOUSSI, J. P. (szerk.) (2010): A Bizottság jelentése a gazdasági teljesítmény és a társadalmi fejlődés méréséről. – *Statisztikai Szemle*, 3., pp. 305–320.
- STIMSON, R. – STOUGH, R. R. – SALAZAR, W. (2009): *Leadership and Institutions in Regional Endogenous Development*. Edward Elgar, Cheltenham.
- STIMSON, R. – STOUGH, R. R. – NIJKAMP, P. (2011): *Endogenous regional development*. Edward Elgar, Cheltenham.
- TODARO, M. P. – SMITH, S. C. (2009): *Economic development*. (10th ed) Addison-Wesley, Harlow.

A tanulmány korábbi változatának megjelenési helye:

- LENGYEL I. (2012): A hazai területfejlesztés zsákutcai: a triális Magyarország. In: Rechnitzer J. – Rácz Sz. (szerk.): *Dialógus a regionális tudományról*. Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, Magyar Regionális Tudományi Társaság, Győr, pp. 140–150.

A magyar agrár- és vidékfejlesztés ellentmondásai

Buday-Sántha Attila

A VIDÉK HELYZETE ÉS A FEJLESZTÉSÉRE IRÁNYULÓ TÖREKVÉSEK

Már egy évtizede a konferenciák visszatérő témája a vidék helyzete. Az eredmény azonban csekély. Ezt mutatja a vidék gazdasági és szociális helyzetének alakulása. Az alapvető ok az, hogy a rendszerváltást követően mind az agrártermelés, mind pedig a vidék leértékelődött. A gazdaság- és társadalompolitika irányítói az agrárágazatban folyamatosan súlyát veszítő ágazatot láttak, és nem ismerték fel az agribusinessben (eszközgyártás + termelés + feldolgozás + értékesítés) betöltött szerepét, a nemzetgazdaság teljesítményére és a foglalkoztatásra gyakorolt multiplikatív hatását. A rendszerváltás a vidéket nyertesekre és vesztesekre osztotta, és ez a belső feszültség az egységes érdekérvényesítést lehetetlenné teszi. A vidék egyet jelent

- az alulképzettséggel,
- az alulfoglalkoztatottsággal,
- az infrastrukturális hiányosságokkal,
- a közszolgáltatás alacsony színvonalával és drágaságával,
- a jövőkép hiányával és a kiszolgáltatottsággal.

Bár a vidék sohasem volt homogén, és jelenleg sem az, a felsorolt gondok mindegyike nagy térségekre igaz. Ezek jó része ugyan tradicionális gond, gondolva itt a mezőgazdaság túlnépesedésére, az alulképzettségre, a jövedelemhiányra, az infrastruktúra és a közszolgáltatások hiányosságaira, de ezeket a negatív jelenségeket a rendszerváltás sokszor szélsőséges módon kiélezte és elmélyítette.

Mindenekelőtt

- a helyi foglalkoztatás csökkentésével, ami a mező- és erdőgazdaság, valamint a helyi iparok leépülésének volt következménye, és hozzájárult a tartós vidéki munkanélküliség és alacsony szintű foglalkoztatottság kialakulásához, a cigánykérdés központi problémává válásához,
- az előzőből adódó mobilitási kényszerrel, amelynek sem az anyagi, sem pedig az infrastrukturális feltételei nem adóttak,
- a szakképzettség mértéke és típusa iránti igények változásával, amelynek megoldására rövid távon szinte nincs lehetőség.

Az alapprobléma valójában az, hogy a vidék gazdasági alapjai a rendszerváltással megrendültek, és azóta e helyzetre nincs megoldás. Ötletekben nincs hiány. Sokan a nyugati tapasztalatok alapján kívánják megoldani a magyar helyzetet, elfeledkezve arról, hogy

- a például választott országok gazdasági ereje, nemzetközi érdekérvényesítő képessége sokszorosa a magyarénak (Ausztria)
- a népesség vásárlóereje ennek megfelelően alakul,
- a népesség képzettségi szintje a magyarét meghaladja,
- ott végbement a vidéki települések iparosítása, és
- a vidék infrastrukturális helyzetében is lényeges különbség van.

Ezért nem jelentenek a vidék egészére megoldást a következő javaslatok:

- A falusi turizmus a megoldás. Igen, ott, ahol a település olyan természeti vagy kultúrtörténeti vonzerővel rendelkezik, amiért érdemes odamenni, és ezzel egyidejűleg adóttak a fogadás személyi és tárgyi feltételei is. Ez a hármas feltételrendszer azonban nagyon kevés helyen, legfeljebb a települések 5–10%-ában áll rendelkezésre.
- Fejlesztetni kell a kézműipart. A leggazdagabb ötletekkel itt találkozhattunk a szegkovács cigány falutól a kosárfonáson át a cigányok marketingképzettségig. Valójában kézműves termékekre az országnak csak korlátozottan van szüksége. Ezek forgalmának egyik legfőbb akadálya a népesség alacsony vásárlóereje. A jelentős térségi foglalkoztatást biztosító igényes népművészeti termékek termelését viszont a tevékenység liberalizálása tette tönkre, amely utat nyitott a termékek silány minőségű ipari előállításának.
- A biotermelés a megoldás. A biotermelés a korszerű mezőgazdaságnak az integrált termelés mellett meghatározó, speciális

minőség (vegyszermentesség) előállítására törekvő gazdálkodási módja, amely azonban magas kockázata és kisebb hozama miatt eredményesen csak akkor folytatható, ha a megtermelt termékeket 30–50%-kal magasabb áron tudják értékesíteni. Mivel a magasabb bioélelmiszer-árak a fogyasztást korlátozzák, a piac gyorsan telítődött, és a biotermékekből kínálati helyzet alakult ki. Ezért ma a biotermékpiac éppen olyan verseny piac, mint a hagyományos agrártermékeké, ahol csak az tud talpon maradni, aki a biotermékeket az átlagosnál nagyobb technológiai színvonalon és szakértelemmel, megfelelő mennyiségben, az előírt minőségi követelmények mellett a versenytársakénál kisebb önköltséggel tudja előállítani. Ez tehát nem a rosszul felszerelt, átlagosan 4 ha területtel, 92%-ban 8 általános iskolával rendelkező gazdák termelési módja. Ezt jól mutatja az is, hogy jelenleg a hazánkban megtermelt biotermékeknek közel 90%-a – főleg mint feldolgozatlan nyersanyag – exportra kerül, és ennek döntő részét a biotermelésre vállalkozó nagygazdaságok állítják elő, ahol a technikai színvonal, a termelési méret és a szükséges szakmai és piaci ismeret is rendelkezésre áll. Ez egyébként így van világszerte, a piacot meghatározó biotermelők átlagos gazdaságmérete lényegesen meghaladja a gazdaságok átlagméretét (az EU-15-ben a gazdaságok átlagmérete 19 ha, a biogazdaságoké pedig 40 ha). A gazdaságméret azonban csak egy tényező – a hagyományos termeléshez hasonlóan –, a gazdálkodás eredményességét alapvetően meghatározza az egész termékpályának (termelés – feldolgozás – értékesítés) a szervezethez, amely jelenleg a magyar agrár gazdaságnak (nemcsak a biotermelésnek) az egyik legfőbb problémája. A hazai biogazdaságok termelési szerkezete is megfelel a hagyományosnak, a biotermelésbe vont szántóterületek 98%-án gabonaféléket (búza, tönköly, árpa, kukorica stb.), olajos növényeket (napraforgó, repce, szója, olajtök stb.) és takarmányféléket állítanak elő. A biotermékek piaca bővülő, de korlátozott piac, amit a nyugat-európai termelés megtorpanása is jelez, és a biotermékek fogyasztása hosszú távon sem fogja meghaladni az 5–10%-ot.

A falusi örökség megőrzése, a hagyományok ápolása a feladat. Ez nagyon fontos cél, de a faluközpontoknak, templomoknak európai uniós pénzekre történő felújítása, éjszakai kivilágítása nem

feledtetheti azt, hogy a települések gazdasági háttere hiányzik, és a vidéki emberek életkilátásai kedvezőtlenek.

A vidéki energiatermelés a megoldás. Ezt a kihasználatlan lehetőséget az erdőgazdálkodás fejlesztésével és mezőgazdasági melléktermékek (szalma, kukoricaszár, fanyesedék) hasznosításával lehetne viszonylag olcsón kiaknázni, helyi fűtőművekben, mezőgazdasági melléktermékeket is hasznosító hulladékégetőkben, illetve biobrikett piaci célú termelésével. Az erdőgazdálkodás fejlesztéséhez hasznosíthatatlan gyepterületek (kb. 600 ezer ha), gyengébb minőségű szántók (kb. 300–400 ezer ha) rendelkezésre állnak, de az erdőgazdálkodás fejlesztését korlátozza az alacsony támogatási keret (kb. 10 ezer ha/év), a területek magántulajdona, és az, hogy a műveletlen gyepterületeket indokolatlanul védetté nyilvánítják, amivel még az eredeti erdei ökoszisztémák visszaállítását is gátolják.

A bioenergia-termelés mai slágerformái a biodízel- és a bioetanol-előállítás, melyek a nemzetközi piacok versenykövetelményeinek vannak kitéve, és fejlesztéseik a mezőgazdasági termelés versenyképességének függvényei, így mindegy, hogy például takarmánygabonát vagy bioetanol-alapanyagot állítanak elő.

Az elhangzó javaslatok a vidék fejlesztésében mind fontos részemek lehetnek, de egyenként nem okozhatnak radikális változást. A feladat sokkal komplexebb, és csak olyan irányú fejlesztés jelenthet megoldást, amely a jelenlegi versenyipiaci követelményeknek megfelel. Az elhangzó javaslatok többségének pontosan az a problémája, hogy a hatékonysági verseny kikerülésére törekszik, pedig a modern gazdasági-társadalmi életben nincs olyan terület, ahol ezt tartósan meg lehetne oldani, mert a versenyképesség feltétele a hosszú távú fennmaradásnak és az anyagi gyarapodásnak, a vidék komplex gazdasági és társadalmi fejlesztése tehát elkerülhetetlen. Teljesen tévesek a következő megközelítések:

Liberális: A központi fejlesztések majd lecsorognak a vidékre. Az elmúlt évtizedek nem ezt bizonyították. A központi fejlesztések hatása legfeljebb az agglomerációs övezetekben érvényesült, és arra volt alkalmas, hogy a népséget ezekben a térségekbe vonzza.

Népieskedő: Ez a hagyományos paraszti életformát és termelési módot tekinti alapnak, azt próbálja rekonstruálni. Képviselői elfeledkeznek arról, hogy a fiatalok és főleg a nők éppen úgy akarnak élni, mint a városiak, és nem úgy, ahogy a nagyszüleik; és úgy nem is lehet már élni.

Ökoromantikus: Képviselői az ember életében túlértékelik a természeti környezet szerepét, egyoldalúan, a gazdaságot fékező módon a védett területek extenzív kiterjesztésére törekcsenek, és a vidéki embereket tájgondozó boldog bennszülötteknek képzelik el. Tevékenységük a területhasználat változatlanágára irányul, sőt a természetvédelem jelszava alatt a kultúrtájból természetes tájat kívánnak formálni őserdők, mocsarak kialakításával. Tevékenységük ma már sok esetben kifejezetten káros, a területek racionális fejlesztésének akadályozójává válik. Erőszakos fellépésükkel azokat a helybeli lakosokat regulázzák, akiknek egyáltalán köszönhető az, hogy a területi értékek fennmaradtak, s ennek az agresszióknak – elsősorban a hiányos környezetvédelmi felkészültségük miatt – az irányító szervek sem tudnak gátat szabni. A lényeg azonban az, hogy a társadalmi-gazdasági követelmények iránt teljesen érzéketlen megszállottak miatt a vidéki emberek nem tudnak, és nem is akarnak rezervátumokban élni.

A vidékre egyaránt veszélyt jelent a magárahagyottság, valamint a népi romantikára és ökoromantikára alapozott életszerűtlen, téves fejlesztési irányok kitűzése.

AZ AGRÁRGAZDASÁG SZEREPE A VIDÉKFEJLESZTÉSBEN

Ma visszatérő állítás, hogy a vidék nem azonos a mezőgazdasággal! Ez igaz, de az is igaz, hogy a mezőgazdaság nélkül nincs vidék! Nemcsak azért, mert a mezőgazdaság a vidéki gazdaság egyik legtermészetesebb és kizárólag a vidékhez kötődő alapja, hanem azért is, mert mindazok a szolgáltatások, amelyeket az élelmiszer- és iparinyersanyag-termelésen kívül a vidék a társadalomnak nyújthat (gondozott táj, kultúrtáj, az élővilág gazdagsága, vidéki kultúra, hagyományok stb.) elválaszthatatlanok a mező- és erdőgazdálkodástól. A mezőgazdaságot képviselő agrárpolitika – korszerű értelemben – a gazdaságpolitika egyik ága, amelynek feladata a társadalom élelmiszer- és iparinyersanyag-, valamint energiaellátásának biztosítása, az agrárgazdaságban dolgozók életszínvonalának és az ágazat nemzetközi versenyképességének fenntartása, a táj kulturális állapotának megőrzése, és a természeti elemek, az élővilág sokféleségének védelme. Mivel az ország agrárgazdaságának adottságai kiemelkedően jók, ezért megdöbbenő, hogy napjainkban a politika

és a gazdaság képviselői milyen mértékben leértékelik a mezőgazdaságot, és milyen közömbösen szemlélik annak már két évtized óta tartó leromlását. Erre a gondolkodásra alapuló hivatkozás az, hogy a mezőgazdaság már sem a GDP-ben (kb. 3%), sem a foglalkoztatásban (kb. 4,8%) nem tölt be jelentős szerepet. Ez természetesen így nem igaz, mert a mezőgazdaság annak az agribusiness láncnak az alapja, amelyre a termelőeszköz-gyártás (gépipar, vegyipar, üvegipar, műanyagipar stb.), a mezőgazdasági termékek feldolgozása (élelmiszeripar, faipar, textilipar stb.), a mezőgazdaságnak nyújtott szolgáltatások (oktatás, kutatás, igazgatás) ráépülnek, egészen a mezőgazdasági termékek, élelmiszerek nagykereskedelmi és kiskereskedelmi forgalmáig, sőt még azon túl a közétkeztetésig és az éttermi szolgáltatásokig. Az agribusiness aránya már a GDP-ből és a foglalkoztatásból a legfejlettebb országokban is eléri a 10–20%-ot. Erre jó példa, hogy Európa legiparosodottabb országában, Németországban a mezőgazdaság a dolgozóknak csupán 0,8%-át foglalkoztatja, de az agribusinessben megtermelt GDP aránya eléri a 12–14%-ot. Ezek az adatok az USA-ban lényegesen magasabbak. Kevesen tudják, hogy a világnak, de az Európai Uniónak is az élelmiszeripar a legnagyobb ipara, és nem az autóipar; és az változatlanul rendkívül gyorsan fejlődik, amit a Nestlének vagy az Unilevernek a világ legnagyobb vállalatai között elfoglalt helye is bizonyít.

Amikor a mezőgazdaság leértékelését, az értékes földterületek pazarló felhasználását tapasztaljuk, akkor világossá válik a gazdaságpolitika irányítóinak rövid távú szemlélete. Elfeledkeznek arról, hogy az élelmiszer, a víz a legjelentősebb stratégiai termékek közé tartozik, és a jövőben a világ élelmiszerellátása korántsem biztos. Jelenleg 850 millióra becsülik az éhezők számát (a hiányosan táplálkozóké elérheti a két-hárommilliárdot); és a legjobb esetben is 2025-ig kb. kétmilliárdos népességnövekedés következik be, közben vészesen csökken a termőterület, a mezőgazdasági hozamok növekedése pedig lelassult.

A mezőgazdaság a társadalom által igényelt szolgáltatásokat csak életképes mezőgazdaság esetén tudja nyújtani, aminek alapvető feltétele az ágazat nemzetközi versenyképessége. Az agrárágazat versenyképességét pedig

- a termelési méret,
- a termelési színvonal (technológia),
- a termelő ember felkészültsége,
- a termelés nemzetgazdasági szervezettsége határozza meg.

A helyzet ellentmondásosságát jól tükrözi, hogy jelenleg Magyarországon a gazdaságok átlagmérete 9 ha, a magángazdaságoké pedig 4 ha. Ilyen méretű és ilyen nagy számú gazdaság esetében pedig korszerű technológiai rendszereket gazdaságosan kialakítani nem lehet, és ha valamilyen csoda folytán ez meg is történne, a termelés fajlagos költségei elviselhetetlenül magasak lennének. A kialakult kedvezőtlen helyzet javítását viszont gátolja a gazdálkodók szélsőséges önérdekűsége és kooperációképtelensége.

A 21. században a mezőgazdaság mérnöki, sőt sok tekintetben már szakmérnöki tudomány, melynek egyszerre kell garantálnia a termelés gazdaságosságát, az élelmiszerbiztonságot és a környezeti elemeknek, a természetnek a védelmét. Ma Magyarországon a gazdálkodók 92%-ának nyolc osztálya vagy annál alacsonyabb végzettsége van. De ha minden feltétel, a gazdaságméret, a technológiai színvonal és a képzett humán erőforrás rendelkezésre áll is, annak hatékony működését megbéníthatja a termékpályák nemzetgazdasági szintű szervezetlensége vagy ellenérdekeltsége, ami napjaink egyik fő gondja.

A vidék esetében a rendszerváltás az ősök győzelme volt az utódok felett. Más szóval a múlt győzelme a jövő felett.

A mezőgazdaság versenyképes struktúráját lerombolta, és a magyar mezőgazdaság a birtokstruktúrájával besorolt az európai államok sorának végébe. A gazdaságok száma 2008-ban Magyarországon 625 ezer, Németországban 460 ezer, Dániában 50 ezer volt.

- A rendszerváltás szétszabdalta és ellenérdekeltté tette az egyes termékpálya-szakaszokat (mezőgazdasági termelés – feldolgozás – értékesítés), és nagyon sok esetben azokat olyan külföldi versenytársak, illetve hazai pénzügyi befektetők kezébe juttatta, akiknek a közvetlen profitszerzésen túl az agrártermelés hosszú távon történő fenntartásához egyáltalán nem fűződött érdeke (Lásd például a magyar cukor- vagy baromfiipar leépülését).
- A rendszerváltás nyertesekre és vesztesekre osztotta a vidéket, így nincs egységes érdekképviselő, csak sok alapkérdésben egymásnak ellentmondó réteggépviselők vannak.
- A rendszerváltás lefejezte a vidéket ismerő és annak elkötelezett, korábban a mezőgazdasági nagyüzemekben koncentrálódó értelmiséget (agrármérnök, kertészmérnök, gépészmérnök, jogász, állatorvos stb.), és ennek hiánya nagyon érződik az egyes térségekre adekvát racionális fejlesztési irányok meghatározásakor. Nem lehet megnyugtató, és nem is lehet túl eredmé-

nyes az, ha fővárosi vagy vidéki nagyvárosi pályázati irodák készítik el egy-egy település fejlesztési tervét.

- A rendszerváltás a 60%-os bérleti rendszerrel megteremtette a mezőgazdaságból a folyamatos jövedelemkivonás lehetőségét, s az nemcsak a termelés fejlesztését korlátozza és teszi bizonytalanná, de e jövedelem jelentős része nem is a falvakban élők élet-színvonalát javítja, hanem a városi földtulajdonosokhoz kerül.

A mezőgazdaság problémája nem az, hogy a foglalkoztatás 4,8%-ra, közel 180 ezer főre csökkent – hiszen ha a mezőgazdaságra fordított munkaidőt vesszük alapul, beleértve a kiegészítő tevékenységet és a ház körüli termelésben végzett munkát is munkaidő alapján ennek kb. háromszorosa jönne ki –, hanem az, hogy nemzetközi mértékben rendkívül alacsony hazánkban a mezőgazdasági munka termelékenysége, és a mezőgazdaságban dolgozók ma az országos átlagjövedelem 60–70%-áért kénytelenek dolgozni. A mezőgazdasági munka alacsony termelékenysége és ebből adódóan a mezőgazdasági termékek magas önköltsége miatt a mezőgazdaság folyamatosan piacot veszít, és az a foglalkoztatás további lemorzsolódását eredményezi. Ez azonban nem törvényszerű folyamat, ez a magyar mezőgazdaság több évtizede elhúzódó válságának a következménye. Ha azt keressük, hogy hol vannak az elveszett versenyképes munkahelyek, akkor erre a termelés alakulásából választ kapunk. Erre néhány példa:

Szarvasmarha-tenyésztés

1990 – 1,6 millió db

2008 – 0,7 millió db

900 ezer db-os csökkenés: 50 db/fő = 18 ezer munkahely

Sertés-tenyésztés:

1990 – 8,5 millió db

2008 – 3,9 millió db

4 600 000 db-os csökkenés: 500 db/fő = 9200 munkahely

Szőlő- és bortermelés:

1990 – 130 ezer ha szőlőterület

2008 – 80 ezer ha szőlőterület

50 ezer ha csökkenés: 2,5 ha/fő = 20 ezer munkahely

Ha csak e három ágazatot tekintjük is, közel ötvenezer munkahely elvesztésével számolhattunk, de a leépülés szinte az összes munkaerőigényes ágazatot érintette. Ennek eredménye az egyszerűsödő, alacsony érték tartalmú termelési szerkezet, amelynek legfőbb jellemzői és következményei:

- a gabonafélék és olajos magvak túlsúlya,
- az állattenyésztés leépülése,
- a feldolgozatlan alapanyag exportja, gyakran gyenge, a piacon könnyen helyettesíthető minőségben,
- a mezőgazdasági termékek piacvesztése,
- a belső piacvesztéssel járó növekvő import, amelynek hatására Magyarország alapvető élelmiszerekből (tejtermékek, sertéshús, gyümölcs, cukor) nettó importőrré vált.

A jórészt általunk okozott agrárválságunkra tévesen az Európai Uniótól vártuk a megoldást, abban a reményben, hogy ismét egy nagy piac részévé válunk, és az Unió támogatása segítséget nyújt számunkra a technikai lemaradásunk gyors megszüntetéséhez. Sajnos rövid idő alatt bebizonyosodott: mezőgazdaságunk termelési színvonala és szervezettsége nem teszi lehetővé, hogy az adottságainknak megfelelő pozíciót foglaljunk el. A technológiai felzárkóztatásunk és termelésnövelésünk – ami a jelenlegi birtokszerkezet és az ellenérdekelt termékpálya megléte mellett egyébként is lehetetlen – az Unió régi tagállamainak nem áll érdekében, hiszen az a piaci verseny növelését jelenti a számukra.

Ezt Franz Fischler EU-biztos egyértelműen meg is fogalmazta: „Kelet-Európa mezőgazdasági potenciáljának kihasználása az Uniónak nem érdeke.” Ebből adódóan, az Unió régi tagországainak ellenérdekeltsége és gazdasági nehézségei miatt az új tagállamok (EU-12) esetében nem vállal olyan mértékű felzárkóztatást, mint amilyent korábban a mediterrán államok esetében alkalmazott. A termelés növelésével szemben sokkal inkább érdeke fűződik a vidékfejlesztéshez, a természetszerű tájak fenntartásához, az élővilág gazdagságának megőrzéséhez, tehát mindahhoz, ami náluk már hiányzik, és nem jelent gazdasági konkurenciát. Ezzel is magyarázható, hogy nem is tartja olyan fontosnak a 2004-ben csatlakozó tagállamok földpiacának a megnyitását, mert az biztosan a termelés növekedésével járna.

MIRE TÁMASZKODHAT A VIDÉKFEJLESZTÉS?

Enyedi György és Nemes Nagy József már 1993-ban felhívták a figyelmet arra, hogy a vidék felzárkóztatását a jövőben nem lehet elsősorban a mezőgazdaságtól várni. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy az ágazatokban rejlő jelenlegi és főleg jövőbeni lehetőségeket le kell értékelní. A megoldás azonban rendkívül nehéz, most nem várható egyetlen olyan változás sem, amely rövid idő alatt vagy akár középtávon is a foglalkoztatás jelentős bővülésével járna. Nemigen remélhető, hogy Nyugat-Euróához hasonlóan kiépül a vidéki kisvárosokba, nagyobb községekbe települő ipar, amely az ott élő alacsony képzettségű tömegek foglalkoztatását megoldja (ami megvolt, az is felszámolásra került, például konzervgyárak, baromfifeldolgozók, hűtőházak, textilüzemek, varrodák stb.), a fiatal generáció számára pedig életpályát kínál. Az ilyen jellegű iparok vagy a még olcsóbb munkaerő miatt a Távol-Keletre vándoroltak, vagy pedig a nagyvárosokban koncentrálódnak, mert az odatelepülő iparok többsége sem igényel ténylegesen alapképzettségnél többet, hiszen döntő többségében betanított munkásokat alkalmaz. A helyzet így csak nagyon nehezen javítható, ahhoz a területenként eltérő belső és külső erőforrásokra egyaránt szükség van. Az azonban nagyon lényeges, hogy ezek a fejlesztések gazdaságilag kellően megalapozottak legyenek, mert például elképzelhetetlen, hogy minden megyében nyolc-tíz melegvízes fürdő épüljön gyógyszállókkal, és ezek jövedelmezően üzemeltethetők legyenek. Már ma is tapasztalhatók, s a jövőben sorra fognak jelentkezni az egy tényezőre, a meleg vízre telepített fürdők kudarcai. Az az elv, hogy mindegy, csak valamilyen fejlesztés történjen, a látványberuházások tömegét hozza létre, amelyeknek – EU-s pénzek felhasználásán túl – lényeges gazdaságfejlesztő erejük nem lesz, és a gazdaságos üzemeltetésük hiányában már a létesítmények átadása pillanatában elindul a leromlásuk.

A helyzet javításához mindenképpen szükség van a népesség képzettségi szintjének és mobilitási lehetőségeinek javítására. Az elmúlt két évtized kedvezőtlen tapasztalata volt, hogy kis iskolák a kis létszám ellenére nem tudják a korszerű képzést megoldani. Ehhez olyan központi iskolákra van szükség, amelyek az oktatáshoz szükséges összes feltétellel (szaktanárok, menza, tornaterem, sportpályák megfelelő tisztálkodási lehetőséggel, könyvtár stb.) rendelkezésre állnak. Amikor az önkormányzatok saját iskoláért küzdenek,

akkor általában a gyerekek jövőjéről esik a legkevesebb szó; azt könnyen feláldozzák a település vagy egyes emberek rövid távú érdekeiért, és legtöbbször egyáltalán nem kerül előtérbe az, hogy az egy-hat éves és a 14 év feletti korosztályoknak mi az érdekük. Sem az óvodát, sem pedig a bölcsődét nem lehet helyi szinten (kistelepüléseken) színvonalasan üzemeltetni, csak központosítva. Minden településen nem iskolára, hanem egy olyan faluházra van szükség, amely napközben az idősek, délután, este pedig az ifjúság találkozóhelye lehet, és az oktató központokba, tanári bérlakásokba letelepülő pedagógusok, népművelők tartalmas kulturális és sportprogramokat tudnak szervezni, akár több kapcsolódó községbe is.

A falusi életkörülmények javításának lényeges feltétele az emberek mobilitásának növelése. Ezt a feladatot a közlekedési rendszerhez illeszkedő kisbuszos szállítással és ezt üzemeltető falugondnoki szolgáltatással tudják a települések elsősorban megoldani. Súlyos foglalkoztatási és oktatási, egészségügyi, igazgatási problémát jelent, hogy az egymástól 3–5 km-re fekvő falvak között nincs összekötő út, így csak nehezen, indokolatlanul hosszú idő alatt, sokszor 10–20 km-es kerülő utakon lehet oda eljutni. A vidékfejlesztésnek ezért kulcskérdése az összekötő utak hiánya. Ez az agrárgazdaságnak is fontos érdeke, mert a területek feltárásával a termelés feltételei lényegesen javulnak, költségei csökkennek, de a tömegközlekedés is, hiszen a zsáktelepülések közlekedését nem lehet gazdaságosan megszervezni, és az így rendkívül drága.

A vidéknek vidéken élő és ott egzisztálni tudó értelmiségre van szüksége. Hazai példák sokasága bizonyítja, hogy azok a települések fejlődnek jól, és nem mutatják a válság jeleit, ahol egy jól felkészült személy racionális fejlesztési irányokat tudott kitűzni a közösség számára, és azokat közös erővel végre is hajtották. Egy értelmiségi csak akkor települ le ott, ha megfelelő lakáshoz jut, a gyerekei ellátását (bölcsőde, óvoda, iskola, szabadidő-eltöltés) megfelelően tartja, és megfelelő a munkahely-választási és mobilitási lehetősége. Nem a városokból kiutazó, hanem a helyben lakó, a helyi fejlesztési igényeket a saját bőrén érző értelmiségre van szükség. Nem mártírokra, akik ha elvesztik egyetlen lehetséges munkahelyüket, akkor ellehetetlenülnek, mert munkához nem jutnak, áldozattal létrehozott ingatlanukat pedig nem tudják értékesíteni, s így változtatásra képtelenné válnak.

A vidékfejlesztési feladatok tehát rendkívül komplexek, és csak hosszabb idő alatt, tudatos munkával oldhatók meg. Alapvető

kérdés, hogy mi történjen addig a falvakba szoruló, munkához nem jutó és a fejlődés feltételei nélkül generációnként újratemelődő tömegekkel, akiknek számát a mezőgazdaság leépülése évről évre gyarapítja. Erre sincs sok lehetőség. A mezőgazdaságból kikerülők számára az EU a korai kedvezményes nyugdíjazást kínálja. A nagyobb tömegek számára a rendszerváltás kezdete óta rendelkezésre álló lehetőség a nagyon szükséges vízrendezési munkák elvégzése és a százezer hektárszámra műveletlenül hagyott területek erdősítése lett volna, és lenne a jövőben is. Az erdősítést az agrártárca sohasem kezelte megfelelő súllyal, ezt bizonyítja az, hogy 1992-ben a Riói Környezetvédelmi Világkonferenciára tett magyar javaslat 2000-ig 150 ezer hektár erdő telepítését ígérte, és ebből csupán 62 ezer ha valósult meg. A jelenlegi erdőtelepítési ütem sem kielégítő, évente átlagosan el kellene érnie legalább a 15–20 ezer hektárt. Ez egyszerre szolgálná a környezetvédelmi érdekeket, a tájkép javulását, a természetvédelmet, és komoly gazdasági bázist is teremthetne egyes térségek számára. Az erdősítést gátolja az is, hogy az erdőgazdaságok, ahol a szakértelem és technika rendelkezésre áll, nem vásárolhatnak szabad földterületeket, továbbá sok esetben a természetvédelem jelent értelmetlen akadályt. Nagyon fontos volna, hogy sok elhagyott kisebb területen (kertek, szőlők, gyümölcsösök, konyhakertek) a közfoglalkoztatottak munkájával a települések közösségi erdőket telepítsenek. A rendszerváltás és az erdők privatizálása óta az erdők műveltségi állapota folyamatosan romlott. Ennek a rendbetétele is sok munkát igényelne, de lényeges gazdasági eredménnyel is járna. Alapvetően a központi ösztönzők hibájának róható fel az az elmentmondás, hogy minél nagyobb egy területen a munkahelyhiány és a munkanélküliség, annál nagyobb a kihasználatlan vagy alacsony színvonalon hasznosított terület.

A vidékfejlesztés nem oldható meg a települések elkülönült fejlesztésével, csak a fejlesztési célok összehangolásával. Úgy látszik, hogy még mindig kevés az ezt kiváltó kényszer és ösztönző erő, és ezért képezheti akadályát annak gyakran a polgármesterek között folyó ésszerűtlen rivalizálás. A központi támogatásokból, uniós pénzekből megvalósuló fejlesztések esetében sem érvényesül többnyire a térségi szemlélet, egy feladat nemzetközi szintű megoldására irányuló törekvés. Ehelyett – a lehetőségektől függő színvonalon – csak a helyi gondok megoldása áll a középpontban, ezért sok a párhuzamos és sok esetben indokolatlan, alacsony

színvonalú, a jövőben fenntarthatatlan fejlesztés. Az összehangolatlan, szétaprózott fejlesztéseknek pedig egyáltalán nem érvényesül a szinergikus hatása. Az okok között jelentős szerep jut a települések fejlesztési forrásai közötti különbségeknek is, továbbá annak, hogy a pályázatok kiírásánál nem jelenik meg kiemelkedő szempontként a térségi összefogás követelménye. Nem kisebb jelentősége annak a szemléletnek sem, amely a fejlesztést nem a feladatok megoldásában, hanem a létesítményekben méri.

A halmozódó kedvezőtlen jelenségek mellett figyelemreméltó az önkormányzati vezetők lázadása és erősödő összefogása a mélyülő válságos helyzet miatt. A polgármesterek határozott fellépésére volt szükség ahhoz, hogy megkérdőjeleződjön a segélyre és bűnözésre támaszkodó életforma, s az egyes pénzintézetek által legálisan, illetve helyi bűnözők által illegálisan, de eltűrt módon folytatott uzorakölcsönzés. Ez az elkeseredésből adódó és a helyi feszültségek által ösztönzött fellépés bizonyítja a vidék élni-akarását és azt, hogy a jövőt a tisztességes munkában látja, és az ország gazdasági és politikai vezetésének ehhez kell már reális jövőképet kínáló fejlesztési programokat és támogatást nyújtania.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- BUDAY-SÁNTHA A. (2001): *Agrárpolitika-vidékpolitika*. Dialóg Campus, Budapest–Pécs.
- BUDAY-SÁNTHA A. (2007): *A Balaton régió fejlesztése*. Saldó, Budapest.
- ENYEDI GY. (1993): Falvaink sorsa ma. In: Kovács T. (szerk.): *II. Falukonferencia: Kiút a válságból*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, pp. 11–14.
- G. FEKETE É. (2008): Az aprófalvak gazdasági megújulásának lehetőségei. – *Ezredforduló*, 3, pp. 9–12.
- FVM (2008): *Jelentés az agrárgazdaság 2007. évi helyzetéről*. Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium, Budapest.
- HAMAR A. (2008): Vidékfejlesztés és területhasználat. – *Ezredforduló*, 3, pp. 13–16.
- KOVÁCS K. (2008): (Kis)falvak és lakóik Magyarországon. – *Ezredforduló*, 3, pp. 5–8.
- MAGDA S. – MARSALEK S. (szerk.) (2003): *Észak-Magyarország agrárfejlesztésének a lehetőségei*. Agroinform, Budapest.

NEMES NAGY J. (1993): A városi gazdasági átalakulás hatása a falvakra. In: Kovács T. (szerk.): *II. Falukonferencia: Kiút a válságból.* MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, pp. 24–29.

A tanulmány eredeti megjelenési helye:

BUDAY-SÁNTHA A. (2009): A magyar agrár- és vidékfejlesztés ellentmondásai. – *Magyar Tudomány*, 8., pp. 937–945.

Városfejlesztés, kultúra, közösség

Meggyesi Tamás

A FEJLŐDÉS ÉS A FEJLESZTÉS ÉRTELMEZÉSE

A fejlesztés szavunk a fejlődés szó rokona. A magyar úgy érzi, hogy a fejlesztésnek általában a *fejlődés* a célja, amin mindig valamilyen pozitív *minőségi* változást értünk. Mint ahogy az evolúció is az élet komplexitásának és tudatosságának minőségi növekedését jelenti. Ha egy faj csupán szaporodik, az nem fejlődés. Hiába szaporodnak a nyulak, a patkányok vagy egyes rovarok ámulatra méltó gyorsasággal, ettől még nem lesznek okosabbak, szebbek, vagy mások. A szaporodás csak mennyiségi jellegű gyarapodás, de nem fejlődés. És hiába tanultuk még néhány évtizede a marxista szemináriumokon, hogy a mennyiség növekedése előbb-utóbb minőségibe csap át: ez nem igaz. A pusztán mennyiségi gyarapodás csak problémákkal jár, vagy egyenesen káoszba torkollik. Ez nem azt jelenti, hogy nincs szükség a gyarapításra, hanem csak azt, hogy ez még nem fejlődés. Előadásom tétele ezért ilyen egyszerűen hangzik: *fejlődésen csak minőségi változást érthetünk. Ez azt is jelenti, hogy csak akkor beszélhetünk városfejlesztésről, ha az a környezet, az életkörülmények és a társadalmi élet minőségi átalakulásával jár.*

A KULTÚRA ÉRTELMEZÉSE

A fejlődés egyik meghatározó minőségi dimenziója, ami a fejlesztés minden régióját átfogja: *a kultúra*. A szó latin eredetű, és a szótár szerint három jelentése is volt:

1. a föld megművelése.
2. a kézművesség
3. az ősök tisztelete.

Ami a *föld megművelését* illeti, az ma nem csupán a földek mezőgazdasági hasznosítására vonatkozik, hanem magába foglalja *egy részt* a természet- és tájvédelmet, a természeti kincsekkel, különösen az újra nem termelhető természeti javakkal való okos gazdálkodást, *másrészt* pedig a közterületek kultúráját: utcáink és tereink rendezettségét és tisztaságát.

A *kézművesség* az emberi alkotó képesség kultúrája. Így az építést is csak akkor tekinthetjük a kultúra részének, ha az minőségi jellegű: ebben az esetben *építészetről* beszélünk. De az építészet is olyan szó, amiben benne van az *éppé-tevés* szándéka; ettől lesz a fejlesztés több mint pusztá gyarapítás.

A három jelentés közül a harmadik a legmeglepőbb: a kultúra eredetileg az *ősök tiszteletét* is jelentette: innen ered a *kultusz* szavunk. De az ősök tisztelete az élet minden formájában, így a településfejlesztésben és az építészetben is megnyilvánulhat. Ma ezt *hagyománynak* nevezzük, ami a településfejlesztés és az építészet terén a *kritikai regionalizmus* programjában juthat kifejezésre. Ennek lényege az, hogy próbáljuk meg ötvözni a korszerű anyaghasználatot és szerkezeti megoldásokat a tradicionális környezeti értékekkel. Ez utóbbiak közül szeretném kiemelni a *folytonosság* értékét, amire még szeretnék visszatérni.

A KONFLIKTUSOK TERMÉSZETE

A fenti kifejtett minőségi elvárásoknak csakis *a közösség* lehet a hordozója. De valljuk be, hogy a közösség, ha van egyáltalán, inkább hétfejű sárkány, aminek a fejei nem mindig vannak egymással köszönő viszonyban. Fogadjuk el, hogy *műveltség és kultúra*, vagyis közös értékek és nyelv nélkül ez a közösség szétesik. Talán az se véletlen, hogy a fejlesztés szóban benne van a *fej* szó is. Művelt fejek nélkül nincs kultúra, ezért – és ez már magánvéleményem – ennek az országnak most a legfontosabb feladata *az oktatás és a művelődés fejlesztése* lenne. Nemcsak a városokat, hanem az embereket is fejleszteni kell. A fejlesztés szereplői ugyanis, mint tudjuk, nem mindig értenek egyet a minőségek prioritásában. Három ilyen konfliktusmezőben élünk: *az egyéni érdekek, a hatalom és a másfajta kultúrák* erőterében, amelyek konfliktusba keveredhetnek a közösségi érdekekkel.

A középkori *hivatásrendiség*, vagyis az a szokás, hogy egy megszerzett társadalmi szerepet vagy mesterséget örökölni lehetett, a maga korában a feudalizmus társadalmi stabilitását szolgálta. A polgári fejlődés során azonban ezt a szokást felváltotta a *rátermettség*, vagyis a *szaktudás* primátusa. Ehhez a tőkés gazdaság kialakulása is hozzájárult: az árutermelés korában az uralkodó piaci viszonyok között a versenyképtelen, merev struktúrák és műhelyek felbomlottak. Minden olyan társadalmi gyakorlat, amelyik hajlandóságot mutat arra, hogy a jelentősebb, és főleg jövedelmezőbb szerepeket ne a szakmailag alkalmasabbaknak, hanem a hatalmi elit hozzátartozóinak játssza át, valójában *regresszió*, és a feudális jellegű viselkedési formák és társadalmi viszonyok *újratermelődését* szolgálja. Sajnos ez a veszély egész régiókat fenyegeti. Ennek árnyékában ma a tervszerű fejlődést nem csak az öncélú egyéni, hanem a *politikai érdekek* is befolyásolják, amelyek *közérdek-ként* igyekeznek feltüntetni sokszor voluntarista törekvéseiket. Budapest például tele van darukkal, csak éppen nem ott, ahol azoknak a fejlesztési koncepció szerint lenniük kellene. Lehet, hogy vidéken ez a helyzet jobb. Sajnos, mint tudjuk, mindez nem kedvez az átfogó, komplex és *minőségi jellegű* területfejlesztésnek. Hozzátehetjük, hogy szakmánk: a településtervezés rangja és szerepe ma a mélyponton van. Végül – legalább utalásként – meg kell még említenem az idegen, a *másfajta kultúrák* jelenlétét is. Sajnos *könnyebb a korszellemnek áldozni, mint a hely szelleméhez hűnek maradni*. Arra gondolok, amit pl. Amerikában *disjointed incrementalism*-nak neveznek. Ez a jellegzetesen városellenes gyakorlat a gazdasági érdek vagy a hatalmi elit reprezentációja érdekében – városok helyett *épületgölemekben* vagy *presztízsbereházásokban* gondolkodik, amik az ókori piramisok méretrendjével szétverik a tradicionális városi szövetet, és elsorvasztják a városi életet. Ezt nevezem a *folytonosság* hiányának. Akkor lennének hűek az ősök szelleméhez, ha minden fejlesztést és beavatkozást a meglévő, de felszakadt városi szövet reintegrálásának, vagyis a városszerkezeti, városképi és építészeti folytonosság helyreállításának szolgálatába állítanánk.

Egy ilyen történelmi-gazdasági és politikai helyzetben a fejlesztési döntések *társadalmi vitája* és *elfogadtatása* fontosabb, mint valaha. Ebben sajnos éppúgy nincs valódi gyakorlatunk, mint ahogy a demokratikus intézmények működtetésének hagyománya is gyenge lábakon áll. Éppen ezért úgy vélem, hogy érdemes figyelni pl. Németország gyakorlatára. 2010-ben Isztambul mellett Észak-Raj-

na Westfalia volt Európa egyik fővárosa. Ennek alkalmából az óriási kiterjedésű és a szénbányászat miatt lerobbant települési táj komplex, *minőségi megújításának* keretében kidolgoztak, és azóta is működtetnek többek közt egy *Baukultur* nevű társadalmi programot. Ennek célja az itt élő igencsak vegyes – bevándoroltakat is szép számmal tartalmazó – társadalom fölnevelése és aktivizálása a *környezetkultúra* igényének megteremtése és fenntartása érdekében. Miután a program alapvetően a környezet *minőségi fejlesztését* szolgálja, engedjék meg, hogy röviden ismertessem ennek a programnak a kereteit – abban a naív reményben, hátha az valakinek a jelenlévők közt megtetszik.

A KÖZÖSSÉGGEL VALÓ PÁRBESZÉD TEMATIKÁJA

Ulrike Rose megfogalmazása szerint: „Szerethető és élhető városok, az építészeti örökség mélyebb megélése és értékelése, valamint magasabb minőség a tervezésben és építésben: ez számomra a *Baukultur*. Egymással összefüggésben és egymásért létrehozott eleven közterek, csendes sarkok. Barátságos helyek, ahol jól érezzük magunkat (a városban), amiket az emberek kedvéért létesítettek. Egy olyan város, amit számunkra és a jövő nemzedékek számára hoztak létre: így képzelem el a jövő városát. Mert a *Baukultur* magasabb életminőséget jelent mindannyiunk számára.”

1. *Baukultur besprechen:* *Beszéljük meg!* Nyílt párbeszéd a laikusok, a tervezők és a hatóságok között azzal a céllal, hogy megfelelő kérdések felvetésével lehetővé tegyék a lakosság bevonását a fejlesztés folyamatába. (pl. Stadt-Mensch-Heimat kongresszus/Landesministerium, Architekturquartett NRW/NRW Építészkamara)

2. *Baukultur sehen:* *Tanuljunk látni!* a környezet érzékelésének és értékelésének tudatosságát fokozni kell; ezt szolgálja többek közt a SEHSTATION: egy mobil keret, ami felhívja a figyelmet a látvány pozitív vagy éppen negatív elemeire

3. *Baukultur lernen:* *Ismerjük meg saját környezetünket!* hogy lehet ráébreszteni az embereket a környezeti értékek komplexitására? (Gyerekek számára Entdecke deine Stadt, BAUKULTUR ABC az interneten, ARCHITEKTUR MACHT SCHULE: az építészet oktatásának bevitele az iskolákba)

4. Baukultur bewahren: *Őrizzük meg az építészeti örökséget!* Az építészeti és környezeti örökség megújítása, fenntartása, és a helyi identitás kérdése (pl. Kirchen im Wandel, Modellvorhaben zur Umnutzung von Kirchen)

5. Baukultur auf reisen: *Vonjuk be a vidéket is!* Vándorkiállítások és ankétok a Ruhr-vidék 53 városában (pl. Baukultur Salon, BaukulturPlan Ruhr)

6. Baukultur im Netz: *Környezetkultúráról a médiákban!* A környezetkultúra ismeretanyagának szétterítése a neten e-mail-programok keretében, virtuális múzeumok, oktatási programok (www.baukunst-nrw.de)

7. Baukultur erleben: *Éljük meg az építészetet!* Az épített környezet esztétikai értékeinek fölfedezése és megélése (pl. B1/A40 – Die Schönheit der grossen Strassen, Route der Wohnkultur); a „Spaziergangswissenschaft” aktív művelése

8. Baukultur Festival: *Szervezzünk utcai rendezvényeket!* A városfejlesztés kérdéseinek nyilvános kiállításokon és utcai rendezvények keretében történő népszerűsítése és megvitatása, aminek keretében a lakosság tájékoztatható és aktivizálható (pl. plan – Forum aktueller Architektur in Köln)

9. Baukultur ausstellen: *Állítsuk ki a terveinket!* Állandó és időszakos építészeti kiállítások, amik az építészettörténet egyes fázisait is bemutatják, és modellek segítségével érzékelhetővé teszik a tervezett fejlesztéseket (pl. 1910-2010 – Dynamik und Wandel der Städte am Rhein)

10. Baukultur auszeichnen: *Vitassuk meg a terveket!* A NRW építészkamara pályázatok és díjak segítségével próbálja előhívni és a lakókkal megismertetni a térségben lévő szellemi kapacitásokat, egyben fejleszteni a minőség iránti igényességet.

A VÁROS, MINT SZÍNHÁZ

Peter Brook, korunk talán leghíresebb színházi rendezője *Az üres tér* c. könyvecskéjében háromféle színházat ír le. Leírásai azért is érdekesek, mert a színház és a város közt nagyon is kézzelfogható analógia áll fenn. Az első, a *halott színház* az unalom városa: ahol nem érdemes élni, legfeljebb aludni. A másik, a *szent színház* a régi korok emelkedett, de mára kihűlt monumentalitását utánérző városrészeknek feleltethető meg. A harmadik a *nyers színház*: ezt leg-

alább szeretjük, mert harsány, közönséges és természetes. Erről talán a régi vásárterek, vagy a mai plázák világa juthat eszünkbe. Végül az ún. *közvetlen színház* vagy város lenne az igazi, amiről azonban a szerző is csak keveset tud mondani. Ami analóg tanácsként mégis értelmezhető, az a követelmény, hogy a díszlettervező – vagyis nálunk a településtervező építész – ne előre készítse el a díszleteket, vagyis annak a környezetnek a kereteit, amik közt élni fogunk, hanem haladjon együtt a rendezővel és a közönséggel, vagyis a fejlesztővel és a társadalommal. Így épültek régen is a városok: az *időbeli és térbeli folytonosság* jegyében. A fejlett technológiák, a korszerű tudományok, köztük a szervezés- és tervezéstudomány birtokában törjük a fejünket, hogy miként lehetne visszaállítani ezeket az értékeket. Hogy a fejlesztések nyomán ne csak gyarapodás, hanem a *valódi fejlődés* bontakozhasson ki.

A tanulmány „*A településfejlesztés lehetőségei 2014–2020 között – Városok és vidékeik együttműködése*” című konferencián (Nyíregyháza, 2014, január 31.) tartott előadáson alapul.

Szocialista városok – Városok a szocializmusban

Barta Györgyi

2009 őszén Budapest Főváros Levéltára és az Urbs Várostartörténeti Évkönyv szerkesztősége konferenciát rendezett a szocialista városokról, amelyet meglepő érdeklődés kísért¹. E konferencia első előadójaként a szocialista városfogalom kétféle értelmezéséről beszéltem: a szocialistának nevezett új városokról és a városi fejlődés szocialista jellegéről.

Ami az új városokat illeti, jellemző volt, hogy ipari, többnyire nehézipari óriásvállalatok foglalkoztatottjai számára gründolták ezeket a városokat. Más volt tehát az új városok létrehozásának célja Magyarországon (és a többi szovjet rendszerű országban), mint a nyugat-európai országokban. Angliában és Franciaországban kertvárosokat, szatellit városokat építettek a nagyvárosok közelében, hogy egyrészt megállítsák azok terjeszkedését, másrészt az új városok lakói a közeli nagyvárosokban jussanak munkához.

A szocialista jelzõt az az egyszerű tény magyarázza, hogy a szocializmus idejéhez volt köthetõ az új városok felépítése. De nem csak errõl van szó. A szocialista jelzõ mást is magába foglal. A városok életére rányomta bélyegét a szocialista rendszer. Nemcsak a városok késleltetett fejlõdésérõl beszélhetünk a szocializmus évtizedeiben, hanem *más* jellegû fejlõdésérõl is. A városirányításban az önkormányzatiság kiiktatása, az állami tulajdon túlsúlya a városi tulajdonban, és a városi szereplõk közötti kapcsolati rendszerek, amit Kornai János (*Kornai, 1993*) bürokratikus koordinációként ír le, jellegzetesen különböztette meg a szocializmus városait

¹ „Szocialista városok? Városok Magyarországon és a Kárpát-medencében, 1945–1990” Budapest Főváros Levéltára, 2009. november 18–19.

a kapitalista rendszerben működő városoktól. És ez ugyanúgy sajátossága volt *minden* városnak a szocialista országokban, mint az újonnan létrehozottaknak.

Bizonyos, hogy a szocializmus idején épített új városok a magyar városok megkülönböztetett csoportját alkotják, talán új városfejlődési modellnek is lehet nevezni az új város építését Szirmai Viktória nyomán (*Szirmai, 2013*). Modern házak sora, átgondolt térstruktúra, a hatalmas iparvállalat igényeit követő sajátos szerkezetű városi társadalom mellett az előbb említett általános szocialista jellemzők is hangsúlyosabban jelentek meg az új városokban. Az egy nagyvállalat vezetésének jobban ki voltak szolgáltatva a vállalati alkalmazottak/városlakók, mint egy hosszú történelmi múltú nagyváros diverzifikáltabb gazdaságában. Maga a városvezetés is többnyire erősebb függő helyzetben volt a vállalatvezetéstől. A helyi városi társadalomban a férfiak, illetve a betanított képzettség túlsúlya, a humán kultúra elhanyagolható szerepe, a társadalom kisebb és egyoldalú differenciáltsága uralkodott. Ugyanakkor a szocializmus építésének kitüntetett céljai között szereplő új városok aránytalanul bőségesebben részesültek az állami beruházásokból (ezzel éppen ellentétben, a városfejlesztés általában a maradékelven szorult háttérbe a beruházások során).

Tanulmányomban tehát nemcsak a *szocialista város* kifejezés pontatlan használatáról írtam, hanem arról is, hogy sokkal nagyobb figyelmet kellene fordítani a városok szocialista jellegű átalakulásának, fejlődésének feltárására. Az új városok szocialista kori bemutatásával pedig ennek fényében kellene foglalkozni.

A TRADICIONÁLIS MEGKÖZELÍTÉS: A VÁROSI JELLEGZETESSÉGEK ALAPJÁN

A definíció elemei

A szocializmus idején, inkább a vége felé, de a rendszer eltűnése után is sok szakember foglalkozott a szocialista városokkal. A szocialista városdefiníciók sora született meg, ezek nagyobbik fele a városi jellegzetességeket gyűjtötte össze, más részük annak alapján igyekezett meghatározni e sajátos városi típust, hogy kijelölje helyüket a nagyobb társadalmi-gazdasági, illetve települési rendszerekben.

Kétségtelen, hogy a szocialista város a korszak kezdetén ideológiai fogalomként (Szirmai, 1988, Germuska, 2004), a modernség, a társadalmi egyenlőség és jólét kifejezéseként is megjelent a gondolkodásban, de utólag már nem szükséges ennek szerepével foglalkoznunk. Az álmok, vágyak, tervek időszaka elmúlt a szocializmussal együtt, és ma már a megvalósult eredményekkel mérjük a múltat.

A szocialista város, mint komplex társadalmi-gazdasági képződmény, állandó vitát, szinte megoldhatatlan dilemmát okoz a különböző szakmák képviselőinek. Mit tart a szocialista város meghatározásban primer jegynek a geográfus, a szociológus, a történész, a közgazdász, a jogász vagy az építész? Egyáltalán, figyelnek-e egymás véleményére a rokon tudományok szakértői? Nem nagyon... A szocialista város meghatározásának különböző megközelítéseit ez a sokféleség, az elsődleges és másodlagos jegyek keverése, bizonyos szempontok említése, míg mások figyelmen kívül hagyása jellemzi.

A gazdaság

Gazdasági jellegüket tekintve majd minden megközelítés kiemeli a szocialista város létrejöttében az *ipar* domináns szerepét. Ezen belül is a nehézipar, illetve a bányászat túlsúlyát. A szocializmus a modern tömegtermelő iparosodás idejével esett egybe, nyilvánvaló, hogy a felzárkózási törekvések eszközeit, a gazdaság húzóerejét látták az ipar, elsősorban a nehézipar felgyorsított fejlesztésében (French–Hamilton, 1979; Szirmai, 1988; Papp, 1989; Weczlawowicz, 1992; Aleksandrowicz, 1999; Germuska, 2004).

Fontos szempont volt az *egy nagyüzem* létesítésével kapcsolatos város- és iparfejlesztés. A szocialista országok állami iparfejlesztésének meghatározó szereplője volt a nagyvállalat. Az erőforrásokért folytatott küzdelem, a vállalati növekedésért és a „nagyvállalatiságért” folyó presztízsharc, valamint az a tény, hogy a szocialista rendszerben hiányzott a vállalatalapítók tömeges serege, magyarázat a nagyvállalatoknak a vállalati szervezeti struktúrában elfoglalt domináns és folyamatosan növekvő súlyára. A szervezeti centralizációt ösztönző politika (a politikai felsővezetés ellenőrző-irányító szerepének megerősítése érdekében) a nagyvállalatokat megkülönböztetett hatalmi pozícióba juttatta (Barta, 2002). Elsősorban a bányászat és a nehézipar nagyvállalataiban dolgozó több tízezres munkavállaló elhelyezésére új városok vagy városrészek építése vált szükségessé, külö-

nösen a „városhiányos” térségekben. A munkahely-lakóhely egységét megkövetelte a korabeli technológia is (a termelési folyamatban és a munkaerő szállításában is). A város egyetlen nagyvállalata és annak vezetése így a hatalom letéteményesévé vált a városban, a városvezetésben is (Domanski, 1997; Kühne, 2001).

A társadalom

A sajátos gazdasági szerkezet és városi adottságok, de leginkább az általános szocialista társadalmi keretek határozták meg a szocialista városok *társadalmának sajátos struktúráját* is. A szocialista város nehézipari nagyüzemei a fiatal, műszaki, középszintű végzettséggel rendelkező, főleg férfi munkaerőt foglalkoztatták tömegesen, így az új városokban is fiatalos összetételű volt a helyi társadalom, férfi többlettel. A szerény városi „elitben” hiányosan volt képviselve a humán értelmiség.

Lényegesen kisebbek voltak a társadalmi különbségek (nemcsak a kapitalista környezetben lévő városokhoz képest, hanem a szocialista országok hosszú történeti múlttal rendelkező városainak társadalmaihoz hasonlítva is), alig alakult ki szegregációs jelenség, de a társadalmi deviancia erős volt (Szelényi, 1971). Ezekben az új városokban más problémák jelentkeztek. Ahogy Szirmai Viktória írta Sztálinváros társadalmáról: „az ideáramló falusiak konfliktusai nem abból fakadtak, hogy a meglévő urbánus életmódhoz... kellett adaptálódni, hanem abból, hogy nem volt mihez alkalmazkodni” (Szirmai, 1988, 126.).

A város

A városépítési alapelvek a település *térszerkezetének* kialakítására vonatkoztak, szinte kizárólag. Germuska (2004) öt fő szempontot sorolt fel: az övezetesítést, vagyis a termelő és lakó funkciók szétválasztását (Markos, 1962), a város egységes kompozícióját (tervezett város, középpontjában egy monumentális főtérrel), az ipari üzem kiemelt, szinte „szakrális” elhelyezését a városban, a minőségi differenciálódás tudatos elkerülésének igényét, valamint a lakótelepek nagy tömbökben való megépítését.

Ezek az alapelvek jószerével sehol sem valósultak meg: a termelő és lakó funkció szétválasztását szolgáló erdősávra nem maradt terület, vagy már eleve lehetetlen volt a települési adottságok miatt a szétválasztás; a város egységét megbontották az időben folytonosan változó és csak részben megvalósított tervek; az ipari

gyárépületek „magasztosságát” megkérdőjelezte a mindenütt jelenlévő súlyos környezetszennyezés (Szirmai, 1988; Domanski, 1997). A lakások méretbeli és minőségi különbségei, és még inkább a lakáelosztás gyakorlata jelentős térbeli és társadalmi differenciálódáshoz vezetett az új városokban is (Konrád–Szelényi, 1971; Domanski, 1997). A hatalmas lakótömbök, szomszédsági egységek is akkor működtek volna hatékonyan, ha az ellátó infrastruktúra megépült volna az egy-egy lakótömbbe zsúfolódott lakók kiszolgálására.

A felépített városok, városrészek, lakótelepek elhelyezésére *nagyvonalú térhasználat, kiterjedt zöldterületek, alacsony belvárosi sűrűség* volt jellemző (Szelényi, 1971), amit egyaránt lehet ma magyarázni a jóléti elvekkel, vagy az ingatlanpiac nélküli földhasználat következményeivel. Ezt az értéket még ma is élvezi e városok egyike-másika.

Smith (1996) megemlíti a *tömegközlekedés* szinte kizárólagos szerepét is. De ez inkább az általános szegénységgel volt magyarázható, mint valamiféle tudatos elvekkel. Nem beszélve arról, hogy ez nem csak az új városok sajátja volt. A személygépkocsik szinte teljes hiánya kétségtelenül befolyásolta a városi térszerkezet kialakítását.

A korszak *szocialista realista építészeti stílusa* archaizáló (klasszikus, monumentális) és eklektikus (nemzeti, romantikus elemekkel) elemekből állt. A példakép a szovjet historizáló-monumentális építészet volt. Lakás kevesebb épült ebben az időben (különösen Magyarországon), inkább a gyárépületek és a középületek viselték magukon a szocreál építészeti jegyeket. Az 1960-as évek utáni modern építészet már többnyire szakított a szocreállal. Ezt az építészeti stílust az iparosított technológiával készülő, nagypaneles épületek, a kockaforma, az üveg és beton, a lapos tető, és általánosan az olcsó kivitel jellemezte.

Építészetiileg siváran funkcionális, uniformizált városok, városrészek jöttek létre (alig volt különbség egy kelet-német, lengyel vagy román szocialista város, új lakónegyed között – talán a kivitelezés minőségében voltak eltérések).

Összességében a bőséges korabeli és később született szakirodalom már jóformán mindent leírt az új városokról. De a megvalósult városépítés – a bemutatott példák alapján – nem tudott olyan sajátosságokat felmutatni, amelyek a *szocialista jelleggel* lettek volna

azonosíthatók. A „tradicionális” definíciók szerint a szocialista város „egyszerűen” új város volt, ahol az ipar dominált, és amelynek helyi társadalma a meghatározó ipari szempontok alapján rekrutálódott. A korabeli meghatározás (például *TERINT*, 1951) is az eddig leírtakat tartalmazta: a szocialista városban az ipar és a munkásosztály dominál.

De vajon városok voltak-e valóban ezek a települések?

Mitől város egy város?

Mint már az előzőekből kitűnt, a szocialista várossal foglalkozó szakirodalomban a különböző tudományterületek meglehetősen egyoldalúan, és csak a saját szakmájuk szempontjai szerint definiálták ezeket az új ipari városokat. Az építészek a térszerkezeti és építészeti jellegzetességeket emelték ki; a közgazdászok az ipar, mint egyetlen és meghatározó gazdasági funkció jelentőségét hangsúlyozták, a szociológusok a munkásosztály primátusát és a sajátos társadalomszerkezetet tartották a szocialista városdefiníció meghatározójának. Érdeemes összevetni e definíciókat az általános városfogalmakkal, vajon megfeleltek-e a városi kritériumoknak ezek az új ipari települések?

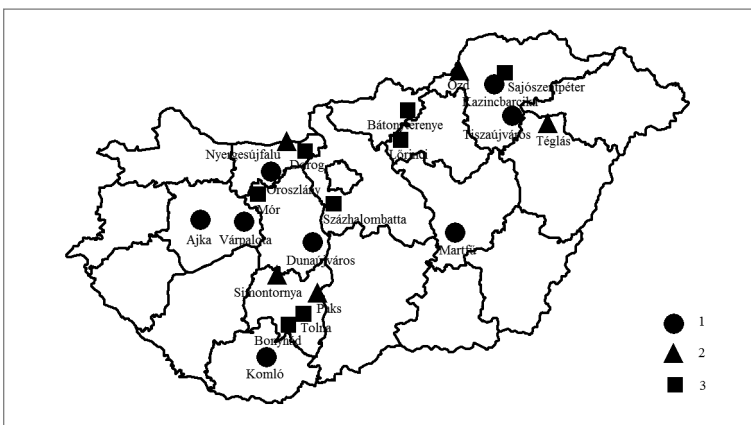
Leegyszerűsíthető a válasz, ha a *jogi besorolást* vesszük alapul. A város közigazgatási kategória, rang, amelyet a szocializmus idején szigorú feltételrendszer alapján az Elnöki Tanács adományozott. A városi rang megszerzése ebben az időben valóban megkülönböztetett jogokat és főleg finanszírozást jelentett. Jelenleg az Önkormányzati Minisztérium (illetve egy, a minisztérium által kijelölt szakértői bizottság) javaslatára a köztársasági elnök nyilvánítja várossá a „jelölteket”. Nagy változás, hogy ma már elenyésző a városi rang elérésével járó települési „előny” (a jogokban, finanszírozásban).

Véleményünk szerint a városi kritériumok tudományos meghatározása azonban nem intézhető el egyszerű jogi besorolással. A várost olyan komplex társadalmi képződménynek tartjuk, amelynek kialakulása általában hosszú időt vesz igénybe. Ezért egy új város tudatos létrehozása rendkívüli, ritka és roppant erőfeszítést követel, az erőforrások, a központi akarat, a tőkekoncentráció olyan fokát, amelyre csak ritkán adatik lehetőség. *A kérdés tehát az, hogy e hatalmas vállalkozások eredményeképpen valódi városokat sikerült-e létrehozni (nevezetesen a szocialista városokra gondolva)?* A kérdésre a vá-

laszt a különböző városfogalmak alapján teszteljük, illetve az új városok túlélési, megújulási képessége alapján.

Az egyik alapkritérium a *település mérete*. A népességszám bizonyos koncentrációja teszi racionálissá a szofisztikált intézményrendszert és hálózatot, a szolgáltatások városokra jellemző körének megteremtését és működtetését. A különböző népességű országokban más és más az a küszöbérték, ami a várossá nyilvánításhoz szükséges. Magyarországon ez a küszöbérték a kb. 10 ezer fős településekre vonatkozik. A szocialista városok népességszáma – a letelepített óriásvállalat munkaerőigénye miatt – meghaladta ezt a minimális léptéket, sőt, jellemző volt, hogy a lakosság szám kezdetben robbanásszerűen növekedett. A várostervek is kis- vagy közép méretű városokra készültek általában. A különböző városi tipológiák szerint legalább 10-12 települést (Ajka, Dunaújváros, Kazincbarcika, Komló, Oroszlány, Százhalombatta, Tiszaújváros, Várpalota, Ózd, Salgótarján, Tatabánya, Paks többnyire minden elemzésben szerepelt) lehet a szocialista városok közé sorolni. (1. térkép). Ezek sem egyveretűek, létrejöttük idejében, a meglévő településükre épülésükben, ipari jellegükben, méretükben stb. eléggé különböznek. Ami a városnagyságot illeti, 1970-ben e városok mindegyike elérte a 10 ezres lakosságszámot, Tatabányán közel 70 ezer, Dunaújvárosban, Ózdon és Salgótarjánban 40-46 ezer fő élt.

Iparvárosok



1= „Szocialista (ipar)városok”; 2= Ipari városok; 3= Ipari városok lakó-funkciókkal

FORRÁS: Beluszky, 2000, 413.

A *geográfusok szerint* „a város a településállományon belül kialakult földrajzi munkamegosztás terméke; e munkamegosztásban a központi szerepkört betöltő település, amelyben a városi alapfunkciók megfelelő mennyisége és sokfélesége tömörült; olyan település, ahol a lakosság nem mindennapi igényeit kielégítő tevékenységek, intézmények koncentráálódtak” (*Beluszky-Győri, 2005, 13.*). A város „központi hely”, ahol az áruk, a tudás, a kultúra eszméi és termékei nagy mennyiségben és kínálatban vannak jelen, valamint a város és környéke, vidéke, régiója között cserélődnek. A közigazgatás, a gazdaság és a társadalom szervezésében a döntési helyek a városba települnek. Így, e funkciók kiemelt és megkülönböztetett intézményei (vállalati székhelyek, kutatóintézetek, kórházak, közép- és felsőfokú iskolák, színházak, múzeumok, önkormányzatok, bíróságok, bevásárlóközpontok, áruházak stb.) a városokban található. A szocialista városok terveiben e központi funkciók – mint a városi lét letéteményesei – csak részben szerepeltek, és főként csak a város saját lakosságának ellátására. És ezek is sokszor tervek maradtak, sokkal később vagy sohasem épültek meg.

Beluszky Pál egy 1967-ben végzett kutatása alapján mutatjuk be, hogy a szocialista városok milyen mértékben rendelkeztek központi szerepkörökkel akkoriban. A központi szerepkörök (igazgatási-szervezési, kulturális, egészségügyi, kereskedelmi és egyéb szolgáltatások több mint 200 intézményét véve figyelembe) koncentrációja alapján a magyar városoknak és városias településeknek (Budapesten kívül) 5 csoportját (rendjét) különböztette meg (*1. táblázat*). A szocialista városok többsége az 1960-as években a központi szerepkörök koncentrációját illetően a városhierarchia alsó szegmensébe tartozott, tehát központi funkciójuk gyenge volt. Még a IV. rendű központok is (teljes és hiányos központok egyértelműen, a részleges központok kétségbe vonhatóan) azonban városnak tekinthetők. *Összességében tehát a geográfus számára a szocialista városok többsége ugyan városnak volt tekinthető, de központi funkciókkal hiányosan rendelkeztek, és ezek koncentrációja gyenge volt.*

A *közgazdászok* viszont azt kifogásolják a geográfusok várossemléletében, hogy a gazdaság (a szocialista városokban anno az ipar) városfejlesztő szerepét nem értékelték megfelelően (*Barta–Czirfusz–Kukely, 2006*). A geográfusok szerint a gazdasági szerepkör, például az ipar, közvetett szerepet játszik (sőt, nem is

1. TÁBLÁZAT. A szocialista városok helye a városhierarchiában, az 1960-as években (a központi szerepkörök koncentrációja alapján)

Sorszám 293 település között	Település neve	Hierarchikus szintje (városi központok I-V rendje között)	A központi funkciók csoportjainak hiányszintje szerint (teljes, hiányos, részleges)
17.	Tatabánya	II.	Részleges központ
18.	Salgótarján	III.	Teljes értékű központ
29.	Dunaújváros	III.	Teljes értékű központ
31.	Ózd	III.	Teljes értékű központ
77.	Paks	IV.	Teljes értékű központ
87.	Komló	IV.	Hiányos központ
90.	Várpalota	IV.	Hiányos központ
100.	Ajka	IV.	Hiányos központ
123.	Kazincbarcika	IV.	Részleges központ
142.	Oroszlány	V.	Magasabb funkciókkal is rendelkezik
153.	Tiszaszederkény+	V.	Magasabb funkciókkal is rendelkezik
180.	Nagybátony++	V.	egyéb
Nincs adat	Martfű		
Nincs adat	Százhalombatta		

+ma Tiszaújváros; ++ Bátonyterenye lett Nagybátony és Kisterenye összevonásával

FORRÁS: Beluszky Pál: A magyar városok központi szerepköre. Statisztikai Szemle, 1967/6.

szükségszerű a gazdaság egyes ágazatainak jelenléte) a városok hierarchikus rendszerének kialakításában. (Beluszky, 1973). A közgazdászok elfogadják ugyan, hogy egy ágazat, pl. egy nagy iparvállalat valóban nem teszi a várost várossá. Ugyanakkor az a véleményük, hogy a gazdaság városképző szerepe alapvető, ami a városi gazdaság koncentrációjától, komplexitásától és dinamizmusától, a húzóágazatok, a gazdasági irányító és ellenőrző funkciók jelenlététől, a gazdasági szereplők közötti kapcsolatoktól függ. *E kritériumoknak a szocialista városok nemigen feleltek meg: gazdaságuk többnyire egy-egy nagyvállalatból állt, e vállalatok – szocialista jellegük miatt – erősen korlátozott önállósággal és kapcsolatrendszerrel rendelkeztek.*

Mind a geográfusok, mind a közgazdászok megközelítéseiben tehát megkérdőjeleződik a korabeli új ipari települések – a szocialista városok – egy részének városi mivolta.

Túlélő és sorvadó szocialista városok

A kis méret és az egy lábbon állás sérülékennyé tette a szocialista városokat. Az említett 12 város közül 8-ban már az 1980-as évek elejétől-közepétől csökkent a lakosság szám. Ajkán és Oroszlányban a „lakosságcsúcsot” az 1990-es népszámlálás mutatta ki, és csupán két településben, Százhalombattán és Pakson nőtt néhány száz fővel a lakosság 1990 után is.

A rendszerváltozás után, amikor e városok egyetlen nagyvállalata nehéz helyzetbe került, a városok is működési gondokkal néztek szembe. Csak azok a városok tartoztak a sikeres túlélők közé, ahol az ágazati prosperitásnak vagy a sikeres vállalati vezetésnek (privatizációnak) köszönhetően fennmaradt és fejlődött a város egy-két nagyvállalata, munkát adva a lakosságnak, és adózva (iparüzési adó) a helyi önkormányzatnak. Az 1990-es években e körbe tartozott például Magyarországon Dunaújváros, Paks, Kazincbarcika, Ajka, Százhalombatta és Tiszaújváros. Ezekben a városokban is mindenütt csökkent a legfontosabb nagyvállalatok jelentősége. Rendkívül fontos lenne e városok gazdaságainak diverzifikációja, ez azonban általában igen lassan, vagy egyáltalán nem indult meg (jellemző például, hogy Dunaújvárosban egy új nagyobb vállalat – Hankook Gumigyár – letelepítése érdekében a kormányzatnak kellett jelentős áldozatot hozni). A volt iparvárosok többsége azonban – ahol az ipar (bányászat, kohászat főleg) menthetetlenül válságba került – sorvadásnak indult. Komló, Oroszlány, Várpalota ipari keresőinek száma harmadára-felére csökkent. Bonyhád, Mór, Tolna, Simontornya visszasüllyedt a tradicionális kisvárosi, falusi létbe.

A városok versenyképességével foglalkozó kutatásaink (*Beluszky szerk., 2000*) azt mutatták, hogy a volt szocialista városok közül a nagyobb méretűek (ahol a városi komplexitás inkább létrejött), a dinamikus térségekben elhelyezkedők (Budapest, a nyugati országhatár, illetve Észak-Dunántúl térsége), valamint a nemzetközileg is prosperáló iparral rendelkező városok kerültek a városi rangsor kedvezőbb szegmensébe. Többségük közepes versenyképességgel rendelkezett a rendszerváltozás után (*2. táblázat*).

E fejezetben összegyűjtöttük mindazokat a jól ismert jellegzetességeket, amelyek alapján a szocialista városok egy sajátos város csoportot alkotnak. E megközelítés szerint tehát *a szocialista vá-*

rosok új ipari városok, amelyek egy-egy nehéziparral, bányászattal foglalkozó óriásvállalat igényei szerint jöttek létre. Városi társadalmuk méretét és struktúráját a vállalat munkaerőigénye alakította: fiatal korösszetételű lakosság férfi többséggel, középszintű műszaki végzettséggel, hiányzó humán értelmiséggel. A nagyigényű tervek (övezetes kialakítás, a lakó- és termelő funkció szétválasztása, a város egységes kompozíciója, az ipari üzem „szakrális”

2. TÁBLÁZAT. A volt szocialista városok helye az összes város között a versenyképesség komplex mutatója² alapján, 2000-ben

Fejlettségi kategóriák	A városok (221) közötti helyezés	A szocialista város neve
I. Extraklasszis (1)		
II. Kiemelkedő versenyképességgel rendelkező városok (10)		
III. Megfelelő versenyképességgel rendelkező városok (25)	17. 24. 25.	Tatabánya Dunaújváros Salgótarján
IV. Közepes versenyképességgel rendelkező városok (37)	42. 43. 45. 51. 59. 66. 72. 73.	Paks Kazincbarcika Ajka Százhalombatta Tiszaújváros Várpalota Oroszlány Ózd
V. Kedvezőtlen versenyképességű városok (43)	80.	Komló
VI. A városversenyben gyenge eredménnyel rendelkező városok (52)	133. 153.	Bátonyterenye Martfű
VII. A városversenyben rossz feltételekkel résztvevő városok (50)		

FORRÁS: Beluszky P.(szerk.): A magyarországi városok versenyképessége. A Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium megbízásából az MTA RKK Budapesti Osztályának munkatársai készítették 2000-ben.

² Az egyes szektorokban – szellemi tőke, gazdasági versenyképesség, regionális és településhálózati helyzet, a jövedelemszerzés feltételei, minőségi lakókörnyezet, általános fejlettség, infrastruktúra, innováció, a helyi információs szolgáltatások és a helyi önkormányzatok aktivitása, a magyar városok dinamikája alapján elért helyezéseket egy hétfokozatú skálába rendeztük, és e skálán elfoglalt helyezéseket összegeztük egy komplex mutatóba.

elhelyezése, nagytömbös lakótelepek) általában hiányosan épültek meg. Szocialista realista, majd modern stílusú, sivár, uniformizált városok jöttek létre szerte Kelet-Európában és a Szovjetunióban. *E sajátosságok alapján nem nevezhetők szocialistának ezek a városok, ezek a szegényes viszonyok között megépített új ipari városok jellemzői.*

A SZOCIALIZMUSBAN MINDEN VÁROS SZOCIALISTA

Kiindulópontok

Kornai János (1993, 2007) a szocialista rendszerről szóló átfogó elemzésében hangsúlyozta, hogy a klasszikus szocialista rendszer megértéséhez a politikai struktúrát kell elemezni. A szocializmus rendszerspecifikus alapelemei (amelyek egyértelműen elválasztják a kapitalista rendszertől):

- a *hatalom* a kommunista párt kezében van, amely a marxista-leninista ideológiát vallja magáénak;
- a *tulajdon*, amely túlnyomórészt állami tulajdont jelent;
- a *bürokratikus koordináció dominanciája*, ami azt jelenti, hogy a rendszer szereplői, intézményei közötti kapcsolatokat, a társadalmi-gazdasági folyamatokat alapvetően nem a piaci, hanem a bürokratikus mechanizmusok szabályozzák.

A rendszerspecifikus jelenségcsoportok között meghatározott oksági kapcsolatok állnak fenn. A kauzalitás határozott fő irányban érvényesül (ahol a hatalom a kommunista párt kezébe került, ott kialakultak a rendszerre jellemző többi specifikus jegyek is).

Kornai kiváló művében a szocialista rendszerről azonban – mint a közgazdasági iskolák többsége – figyelmen kívül hagyta a *térbeliség* szempontját. Vajon hogyan jelent meg a szocialista rendszer a térben? Kialakultak-e a szocialista rendszer olyan térbeli sajátosságai, amelyeket szintén rendszerspecifikusnak nevezhetünk, vagy legalábbis a rendszerspecifikus alapelemekhez köthetőeknek tartunk?

Azt feltételezzük, hogy a kapitalizmustól alapvetően eltérő logikájú szocialista rendszer térbeli struktúrája és e struktúra átalakulása követi a szocialista rendszer logikáját. A térszerkezeti változások lassú folyamatok (rövid időszakon belül inkább adottságok) (Barta, 2002). Ehhez hasonlóképpen fogalmazott Szelényi Iván és Konrád György a szocialista városfejlesztésről írt cikkében: „A térgazdálkodás a gazdaság egyik

alrendszere, amely ... követi a (gazdasági) rendszer törvényszerűségeit” (Konrád–Szelényi, 1971).

Elemzésünkben a várost kell elhelyezni a szocialista politikai-gazdasági rendszerben. A várost, amely önmagában is egy önálló egység, saját történelemmel, többé-kevésbé integrált társadalommal és gazdasággal, és ugyanakkor az ország politikai-közigazgatási, társadalmi rendszerének része, mint ahogy a településhálózatnak is, gazdasága ezer szállal fűződik a környezetéhez, régiójához, országához, és egyre inkább a globalizált világhoz. Ezt a ketősséget igyekszünk követni: egyrészt vizsgáljuk a várost mint a szocialista politikai-társadalmi rendszer részét, másrészt magát a várost, a belső politikai-társadalmi-gazdasági-infrastrukturális szerkezetével, jellemzőivel.

A szocialista rendszer politikájának prioritásai

A szocialista országok erőltetett ütemű növekedési programjának középpontjában az iparfejlesztés állt. A beruházások allokációjában jellegzetes prioritások érvényesültek: a beruházási javak prioritása a fogyasztási javakkal szemben, a termelőszféra prioritása a szolgáltatásokkal szemben, az ipar prioritása a mezőgazdasággal szemben, a nehézipar prioritása a könnyűiparral szemben, a hadiipar előtérbe helyezése a civil fejlesztési feladatokkal szemben, a nagy létesítmények prioritása a kis beruházásokkal szemben stb. (Kornai, 1993). A prioritások majd mindegyike – közvetlenül vagy közvetve – kapcsolódott az ipar, és ezen belül is a nehézipar fejlesztéséhez.

Ahogy a lakossági infrastrukturális beruházásokat is *maradék-ként* kezelték, úgy a területfejlesztés is mindvégig a „másodhegedűs” szerepet játszotta a szocialista fejlesztési politikában. A szocialista gazdaságpolitika az ágazati fejlesztésre helyezte a hangsúlyt, a területi szempontokra kezdetben semmiféle figyelem nem fordult. Ezt a körülményt több okkal lehetett magyarázni: az ágazati irányítószervek (minisztériumok) és a vállalatok érdekérvényesítési lehetőségei erősebbek voltak; a nemzetközi kötelezettségek az ipart helyezték előtérbe; az az elképzelés, hogy az iparfejlesztéssel lehet a legnagyobb és leggyorsabb eredményt elérni, ami az infrastrukturális (település-) fejlesztésre fordítható forrásokat is bővíti (Wiener-Szoboszlai, 1980).

Csak az 1960-as évek elején fogalmazódtak meg olyan társadalompolitikai célok, amelyeknek egyértelmű területi vonatkozásai

voltak: az elmaradott térségek fejlesztése, területi aránytalanságok megszüntetése. Itt jegyezzük meg, hogy az új iparvárosok helyének kiválasztása és jelentős beruházásai Magyarországon nem kötődtek céltudatosan a városhiányos vagy az elmaradott területekhez. A hely kiválasztását elsősorban a nehézipari fejlesztéshez szükséges nyersanyaglelőhelyek, illetve a víz elérhetősége orientálta.

Szelényi Iván és Konrád György (1971) híres tanulmánya a késleltett városfejlődésről azt hangsúlyozta, hogy a magyar városok az 1960-as évekbeli állapotuk szerint alulurbanizáltak voltak, amely elsősorban az extenzív iparfejlesztés számlájára volt írható. Vagyis véleményük szerint az ipar gyorsabban fejlődött, mint a város, amiből arra következtettek, hogy az iparosítás vonta el a forrásokat a városfejlesztéstől. Számításaik szerint a lakás- és kommunális fejlesztésre 30%-kal kevesebbet költöttek Magyarországon, mint ami az ország fejlettségéből következett volna. Így a területfejlesztés – a saját eszközeivel – a városfejlesztés visszatartását szolgálta ki. Azt is állították, hogy elsősorban nem városellenesség fogalmazódott meg ebben a politikában, hanem az ipar előtérbe helyezése az infrastrukturális fejlesztéssel szemben.

Ez megfelel *Kornai (1993)* állításának is a tőke újraelosztásával kapcsolatban: általában a korábban kialakult arányok szerint történt az erőforrások elosztása, amit ő „hüvelykujj” szabálynak nevezett, de ha szükség mutatkozott gyors, a korábbtól eltérő jellegű beavatkozásra, akkor az ún. „tűzoltórendszer” lépett életbe. Ugyancsak általános gyakorlat volt, hogy minden beruházást elhalasztottak, ha az nem akadályozta a termelés menetét. Nyilvánvaló, hogy a városfejlesztés – a többi infrastrukturális fejlesztéssel – e halasztható kategóriába tartozott.

A terület- és településfejlesztésben ugyanúgy érvényesült a központi tervezés, mint a gazdaságban. Ez egy sajátos iterációs folyamat volt, amelyben a párt politikai bizottsága alapozta meg és hagyta jóvá az országos tervhivatal terveit és számításait, majd lebontották a tervkoncepciót a hierarchia legalsó szintjéig. Az alsó szinteken (vállalatok, tanácsok, stb.) is elkészültek a tervek, amelyeket összesítettek és ütköztettek a központi tervekkel, a közöttük lévő jelentős eltéréseket folyamatos tervalkuk keretében rendezték (*Csaba, 2005*).

A településtervezésnél ez a folyamat ugyanerre a mintára készült. Az OT és a pénzügyminisztérium irányelvei alapján a megyei tanácsok pénzügyi tervjavaslatot készítettek, amit egyeztettek ezek-

kel az intézményekkel. Ez került a minisztertanács, majd az országgyűlés elé. Elfogadása után készült el a végleges megyei pénzügyi terv, és annak megyén belüli lebontása (Vági, 1982). *A központi tervezés, illetve a pénzügyi újraelosztás hierarchikus rendszere kizárta a helyi tervezés és fejlesztés lehetőségét.*

Mitől szocialista a város a szocialista rendszerben?

Kövessük Kornai rendszerspecifikus tényezőit!

Hatalom

A szocializmusban nem voltak demokratikusan választott önkormányzatok. A helyi társadalom érdekeinek képviselője hiányzott a településekben. Minden társadalmi tevékenység (politikai, gazdasági, irányítási, igazgatási, kulturális stb.) Magyarországon a szocializmus idején *centralisztikusan* volt szervezve. Ez azt jelentette, hogy e szervezeteknek egyrészt tevékenységük szerint, másrészt területi metszetben volt belső tagozódásuk. Igaz volt, hogy a különböző szervezetek többféle hierarchiája különböző területi szinteken – nem csak a csúcson – találkozott, de a hierarchikus felépítés azt jelentette, hogy a megfelelő társadalmi szférát mindig a központ szándékai uralták. A minden társadalmi tevékenységet uraló politikai hatalom a kommunista párt hierarchikus területi rendszerében volt képviseltetve. Horizontálisan, a városi szinten, minden városban voltak *városi pártbizottságok* (Vági, 1982).

A szovjet mintára felépített tanácsrendszerben a *helyi (városi) tanácsok* a szocialista államhatalom helyi szervei voltak. A tanácsi szervezet hierarchikus rendszerében a megyei tanácsok váltak – a demokratikus centralizmus szellemében – a területi államigazgatás meghatározó szereplőivé. A megyei tanácsok végrehajtó bizottsága közvetítette a kommunista párt központi, illetve megyei szintű bizottságának utasításait. *A városi tanácsok által szervezett helyi közigazgatás egyrészt a megyei tanácsoknak, illetve azokon keresztül a kommunista párt központi és helyi szervezetének volt alárendelve.* A közigazgatás a szocialista korszakban nemcsak a hatósági, illetve közszolgáltatásokat szervezte, hanem az egyéb szolgáltatásokat is, sőt, részben gazdasági feladatai is voltak (Perger, 2007).

Feltétlenül meg kell említeni a *helyi vállalatok*, elsősorban a nagyvállalatok részvételét a helyi hatalomban. A vállalatok, főleg a kiemelt nagyvállalatok, jelentős erőforrások felett rendelkeztek,

kiépítették dolgozóik számára az egészségügyi, oktatási, kulturális, sportintézményeket, saját szállodával, színházzal rendelkeztek, saját szállítóeszközeiken ingáztak az alkalmazottaik a környező településekről. A nagyvállalatok tehát jelentős funkciókat vettek át a helyi tanácsoktól. Még a közepes méretű vállalatok (a szocializmusban a közép méret a 1000–5000 alkalmazottat foglalkoztató vállalatra vonatkozott, a nagyvállalatban akár több tízezer alkalmazott is dolgozott, *Schweitzer, 1982*) is – nem kötelező erővel – rendszeresen hozzájárultak pénzzel vagy más javakkal a tanácsok forrásaihoz (amiért cserébe különböző előnyöket, például néhány tanácsi lakás kiutalási jogát kapták, ami a súlyos lakáshiány idején felmérhetetlen kincs volt). Állítható tehát, hogy a helyi tanácsok ebben a „triumvirátusban” nemcsak a politikai hatalmat mindvégig képviselő helyi pártbizottságtól, hanem a helyi nagyvállalatoktól is függttek.

Vannak olyan vélemények (*Kühne, 2001; Domanski, 1997*), amelyek a helyi nagyvállalatokban látták megtestesülni a politikai hatalmat. Nem kétséges, hogy legitim helyi képviselő hiánya mellett egy kis település egyetlen nagyvállalata valóban monopolhelyzetet élvezett, nemcsak mint egyetlen „kenyéradó”, hanem mint a helyi szolgáltatások jelentős részének tulajdonosa, sőt, a lakáselosztásban is meghatározó döntéseivel. Ez volt jellemző az új ipari városokban (de minden településen meghatározó szerepet játszott az egy-két ipari nagyvállalat, esetleg mezőgazdasági állami gazdaság, termelőszövetkezet).

Tulajdon

A városi lakások túlnyomó részét államosították, a lakások nagyobb hányada állami tulajdonban volt a városokban (természetesen voltak más tulajdonformák is: magánkézben, vállalati tulajdonban lévő lakások, a szocializmus későbbi szakaszában épültek szövetkezeti és magánjellegű társasházak is). A városi telek is jobbra állami tulajdonban volt, egy részük ahhoz az állami vállalat-hoz tartozott, amelynek az épületei a telken álltak. És ahogy már említettük, a városi gazdaság is döntően állami (szocialista vagy tanácsi) tulajdonú vállalatokból állt. *Tehát elmondható, hogy a szocialista jelleg második meghatározó jegye Kornai szerint, vagyis az állami tulajdon dominanciája, a városokra is jellemző volt.*

Mindennek számtalan társadalmi következménye jelentkezett a városokban: a *hiány*, amely különösen sorvasztó volt a lakásellátásban,

de megjelent az élet minden területén, különösen azokban az ágazatokban, ahol a beruházásokat elhalaszthatónak ítélték: az egészségügyi ellátásban, a közlekedésben és a telekommunikációban.

A terület, telek állami tulajdona – illetve a piac hiánya – a telekkel való gazdálkodást is ellustította, ellényegtelenítette. Ezzel is összefüggött a városi térszerkezet rendkívül lassú változása (inkább üres házhelyeken építettek, mint városrészeket alakítottak volna át), az örökölt térszerkezet fennmaradása. Természetesen, e téren is radikálisan újat jelentett egy „zöldmezős” városfejlesztés, ahol tervezett térszerkezet alapján épültek fel a szocreál vagy modern épület-tömbök. A terület, telek állami tulajdona szabaddá tette a tervezők fantáziáját, ennek is tulajdonítható a szocializmus idején felépült új városok nagyvonalú területhasználata, a széles utak, nagy zöldterületek megjelenése, a termelő és a lakótér elválasztása.

Az állami vállalatok legnagyobb része a szocializmusban „örökölt” vállalat volt Magyarországon (kutatásaink szerint a szocialista vállalatok kétharmadának volt elődje 1945 előtt). A vállalati átszervezések, összevonások nemigen érintették a vállalati telephelyek épületeit. Nyomon követhető, hogy a legnagyobb vállalatok, amelyeket még a szocializmus előtt alapítottak, a szocialista rendszer végéig megőrizték a városban elfoglalt telephelyeiket, nem voltak érdekeltek a telkeikkel való gazdálkodásban (az 1970-es évek elején bevezetett telephelyforgalmi és telek-igénybevételi járulékfizetés ellenére). A vállalatokat – az extenzíven bővülő termelés miatt – fizikailag is bővíteni kellett. Ennek elsősorban nem a telekhiány szabott gátat (érdemes követni a vállalatok területhasználatának növekedését a városokon belül), hanem a munkaerőhiány. Így a szocializmus végéig sok nagyváros belső (ma legértékesebbnek ítélt) területén megmaradt az ipari termelés a maga nem mindig esztétikus épületeivel.

Az ipari park, mint a városi ipart egy telken koncentráló terület, nem volt jellemző a szocialista várostervezés gyakorlatában (bár a szocializmus utolsó éveiben már megjelentek Magyarországon). Az új vállalatok száma eleve csekély volt a szocializmusban (a vállalatalapítás a felettes hatóság jogkörébe tartozott, a jövedelemkiegyenlítő mechanizmusok miatt vállalatok nem mentek tönkre). Emellett az irodaépületek is az elhalasztható beruházások körébe tartoztak, így sokkal jellemzőbb volt a régi épületek folyamatos bővítése, funkcióinak átalakítása. Ez is a telephely mozdatlanságát erősítette.

A bürokratikus koordináció túlsúlya

Maradjunk az eddigi legfontosabb példánál: a lakáshoz jutás, a városi területfelhasználás, a vállalat és a város kapcsolatrendszerének vizsgálatánál!

A lakáselosztás rendszerével, társadalmi különbségeket csökkentő és növelő hatásaival igen sokan foglalkoztak, még a szocializmus idején is. Kornai leírta, hogy a köztulajdonú lakások bérének állami szubvenciója sok esetben eltorzította a kívánt kiegyenlítő újraelosztó hatást. Mivel a lakások nagy része (a falvakban teljesen és városokban is jelentős részben) magántulajdonban volt, így újraelosztás ment végbe azok javára, akik állami lakásban laktak. A tapasztalatok azt mutatták, hogy nem feltétlenül csak az alacsony jövedelműek jutottak állami lakáshoz, hanem nagy arányban a jobban kereső középmagas státuszúak, illetve vezető beosztásúak. A lakáselosztás így csak kis mértékben csökkentette a társadalmi egyenlőtlenségeket (Szelényi–Konrád, 1971; Kornai, 1993; Ladányi, 2008). Egy lengyel példa (Domanski, 1997; Prawelska-Skrzypek, 1988) a nagyvállalatok lakásépíttető és közvetlen elosztó szerepére hívta fel a figyelmet, ami társadalmi megkülönböztetéshez vezetett a lakáshoz jutásban (a nagyvállalatok alkalmazottai előnyben voltak a nők, öregek, egyedülállók, nem vállalati igénylők kárára). Mivel a lakás piac nem működött, sajátosan torz és illegális formák alakultak ki a lakáscserékben.

Az ingatlanpiac hiánya miatt nem alakult ki racionális városi területhasználat. A város legértékesebb belső területeit használták az iparvállalatok, szennyezve a város levegőjét. Mindig csak terv maradt a városi ipar elaprózott, mozaikos területhasználatának megváltoztatása (például Budapesten) az ipar egy tervezett helyre történő áttelepítésével, ipari parkok létrehozásával (erre sohasem volt forrás). Nem sikerült a vállalatokat racionális térhasználatra ösztönözni (az 1970-es évek elején bevezetett telephelyforgalmi és telek-igénybevételi díj is azt jelentette, hogy az állam az egyik zsebéből a másikba tette a pénzét). Az állami lakások fenntartásának sem alakult ki a megfelelő rendszere, a lakások elhasználódtak, az épületek lepukkantak, az infrastruktúra végletesen megöregedett. A szocializmusban a régi városok állapota nyomasztóan leromlott, a legolcsóbb építési technológiákkal felépített új városrészekből, városokból hiányzott a szükséges infrastrukturális ellátás egy része. Sivárak, tisztítóak voltak.

A helyi gazdaság és a város kapcsolatában nem alakult ki együttműködés. A vállalatok jelentéktelen mértékű adót voltak kötelesek a városnak fizetni, a városi vezetés nem volt túlzottan érdekelt a vállalatok városba vonzásában (a városokban folyamatosan növekedett a munkaerőhiány – ez is a szocialista gazdasági mechanizmus eredménye volt. Bőven volt munkahely a helyi lakosságnak, és az ingázók csak növelték a város terheit: közlekedés, élelmiszerellátás stb.). Ugyanakkor a város nem tudta korlátozni a helyi vállalatok térhasználatát, rábírní a vállalatokat környezetkímélőbb technológiák alkalmazására. Nem ritkán a vállalatok energia-, víz-, szállítási igényei a helyi lakosság kárára lettek kielégítve.

Összességében a városok szocialista jellegét az önkormányzatiság (és így a helyi érdekképviselet) hiánya, az állami tulajdon és az abból fakadó hiányjelenségek a városi szolgáltatásokban, valamint az irracionális, pazarló térhasználat, a vállalatok helyi működésének szabályozatlansága jellemezte. Kétségtelen, hogy az ingatlanpiac hiánya nagyvonalú térhasználatra is lehetőséget adott (főleg az újonnan épített városokban, városrészekben). A lakáselosztás és általában a teljes foglalkoztatottság és a kiengyeltett jövedelmi helyzet kisebb társadalmi differenciálódást, és gyengébb, de lassan növekvő szegregációt hozott létre a városokban a kapitalista viszonyokhoz hasonlítva. A városok fejlődésére, átalakulására jellemző volt a rendkívüli lassúság, az amúgy is lassan változó városi tészerkezet átalakulását jelentősen visszafogta az infrastrukturális, szolgáltatási ágazatok beruházásainak folytonos elhalasztása. A városok infrastruktúrája leromlott, hiányos volt.

Az új iparvárosok az összes város között

Az eddig leírtakból kirajzolódik, hogy az új iparvárosok az összes (magyar) város sajátos, jellegzetes csoportját alkotják. Nem túl nagy csoportról van szó Magyarországon: 8-27 kis- és középváros (a különböző várostipizálások szerint), ahol a népesség 4-7 %-a élt.

Ismereteink szerint a volt szocialista országokban eltérő arányban épültek új városok: több száz a Szovjetunióban, Csehszlovákiában csak kimondottan új ipari város (Havirov) épült, Lengyelországban viszont lényegesen több: Nowa Huta, Czeszochowa, Mielec, Tarnów, Stalowa Wola, Tychy; Romániában nem építettek új városokat, Bulgáriában Kremikovcsit, Dimitrovgrádot említik. De valószínű, hogy a magyar helyzethez hasonlóan nehéz elválasztani az egyértelműen zöldmezős beruházásokat a város-

rész-fejlesztésektől, így a kelet-európai, volt szocialista országok is lényegesen több átmeneti esettel rendelkeztek (*Lux, 2009*).

Az új városok jellegzetes vonásait, amelyekkel elkülönültek a városállomány többi részétől a szocializmus idején, a 3. táblázatban gyűjtöttük össze. Ezek többnyire a jól ismert jellegzetességek, amelyeket e tanulmány első fejezete már részletezett.

3. TÁBLÁZAT. Az új iparvárosok eltérő sajátosságai a szocializmus idején

Városi tényezők	Valamennyi város	Új városok
Infrastruktúra	<ul style="list-style-type: none"> Lassú változás a térszerkezetben, épületekben, vállalati struktúrában, de általános a népességnövekedés, extenzív bővülés. Elhalasztott beruházások, olcsó pótlások, nincs szintentartás az infrastruktúrában. Ritkán kerül sor átfogó rekonstrukcióra. Olcsó városi szolgáltatások, de mindenhol zsúfoltság, hiány. Tömegközlekedés. 	<ul style="list-style-type: none"> Radikálisan új minden: új épületek, tervezett városok, új térstruktúra (lakó- és termelő helyek szétválasztása). Kezdetben szocreál, egyre inkább a modern stílus. Sivár funkcionalitás az építészetben. Nagyvonalú térhasználat, zöldterületek. Kiegyenlített (de gyenge) minőség (lakásokban, felszereltségben).
Gazdaság	A városi mérettől, jogállástól és az örökségtől függően komplex gazdaság.	<ul style="list-style-type: none"> Egy lábón állás: egy óriás-vállalat, (nehéz)ipar. A vállalat helyi hatalmi tényező.
Társadalom	<ul style="list-style-type: none"> Örökölt, lassan változó társadalmi struktúra. Bevándorlás. Korlátozott, de lassan növekvő szegregációs folyamatok. 	<ul style="list-style-type: none"> Sajátos összetétel (férfi többlet, fiatalos korstruktúra). Műszaki és középszintű képzettség. A humán értelmiség hiánya. Gyenge szegregáció, de erős deviancia.
Városfenntartás és fejlesztés finanszírozása	<ul style="list-style-type: none"> Alulfinanszírozottság. Elhalasztott beruházások. Városi csoportok (Bp, megyei, közép-kisvárosok, községek) szerinti eltérő finanszírozás 	Kiemelt finanszírozás.

FORRÁS: saját szerkesztés

ÖSSZEFOGLALÁS

Voltak valamikor olyan elképzelések, hogy új városok kellenek a szocialista életmód megteremtésére, a közösségi élet megújítására. Aztán megépültek a városok, de a társadalmuk nem változott előnyükre. A kelet-európai új városok „szocialista” jelzője később már csak a korszakot magát jelölte, amikor és ahol ezeket a városokat felépítették. Mindez nem mond ellent annak, hogy a szocializmus idején felépített új városok a gyengén fejlett, háborútól megtépázott országok hatalmas vállalkozásai voltak, a szocializmus csúcsteljesítményei közé tartoztak, annak ellenére vagy azzal együtt, hogy a szegénység kétségtelenül rányomta bélyegét e városok minőségi jellemzőire. Mindvégig hiányoztak vagy hosszasan elhalasztódtak azok a beruházások, amelyek a városi életet kényelmessé teszik, a város építészetében általában nem tudták alkalmazni a legújabb technológiát, az esztétikus és modern megoldásokat. A szocializmus idején felépített új városokat tehát valószínűleg nem „illeti meg” a szocialista jelző, mert bár – mint új városok – lényeges társadalmi-gazdasági-építészeti-formai különbségeket mutattak a többi városhoz hasonlóan, semmiféle sajátos szocialista tartalommal nem ruházhatók fel.

Az új városokra nem, de a szocialista rendszerben működő gazdaságra, társadalomra, és igen, a városokra is, rányomta jellegzetes bélyegeit a kapitalizmustól alapvetően különböző társadalmi rendszer. A szocialista rendszer specifikus tényezői: a kommunista párt kizárólagos hatalma, az állami tulajdon dominanciája, és a társadalmi viszonyokat uraló bürokratikus koordináció létrehozta a „szocialista várost”.

A szocializmus idején zajló és összeomlása utáni szociológiai, történeti, közgazdasági, földrajzi, urbanisztikai kutatások a szocializmus városfejlődésének sok részletét feltárták már, de a kép még ma sem teljes. Ez a tanulmány egy megoldást kínál: a Kornai által összefoglalt szocialista rendszerspecifikus tényezők megjelenését vizsgálta (illetve kezdte el vizsgálni) a városi környezetben.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- ALEKSANDROWICZ, D. (1999): The Socialist City and its Transformation. *Discussion Papers* No. 10/99., Frankfurter Institut für Transformation studien, Europa-Universität Viadrina.
- BARTA GY. – CZIRFUSZ M. – KUKELY GY (2006): A város és gazdasága. In: Győri, R – Hajdú Z. (szerk.): *Kárpát-medence: Települések, tájak, régiók, térstruktúrák*. Dialóg Campus, Budapest–Pécs, pp. 25–41.
- BARTA GY. (2002): *A magyar ipar területi folyamatai 1945–2000*. Dialóg Campus, Budapest – Pécs.
- BARTA GY. (2010): A szocialista városfogalom kétféle értelmezése. In: *Urbs Magyar Várostörténeti Évkönyv V.*, Budapest Főváros Levéltára, Budapest, pp. 11–34.
- BELUSZKY P. (1967): A magyar városok központi szerepköre. – *Statistikai Szemle*, 6., pp. 543–563.
- BELUSZKY P. (1973): Adalékok a magyar településhierarchia változásaihoz 1900-1970. – *Földrajzi Értesítő*, 1., pp. 121–142.
- BELUSZKY P. (témavezető)(2000): *A magyarországi városok versenyképessége*. MTA RKK, KÉTI, Budapest.
- BELUSZKY P. – GYŐRI R. (2005): *Magyar városhálózat a 20. század elején*. Dialóg Campus, Budapest–Pécs.
- CSABA L. (2005): A szovjet modell. In: Bara Z. – Szabó K. (szerk.): *Gazdasági rendszerek, országok, intézmények*. Aula Kiadó, Budapest, pp. 245–267.
- CSANÁDI G. – LADÁNYI J. (1992): *Budapest térbeni-társadalmi szerkezetének változásai*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- DOMANSKI, B. (1997): *Industrial Control over Socialist Towns. Benevolence or exploitation?* Westport, London.
- FRENCH, A. – HAMILTON, F. E. I. (eds.) (1979): *The Socialist City. Spatial Structure and Urban Policy*. John Wiley & Sons, Chichester–New York–Brisbane–Toronto.
- GERMUSKA P. (2004): *Indusztria bővületében. Fejlesztéspolitika és a szocialista városok*. 1956-os Intézet, Budapest.
- KONRÁD GY. – SZELÉNYI I. (1971): A késleltetett városfejlesztés társadalmi konfliktusai. – *Valóság*, 12., pp. 19–35.
- KORNAI J. (1993): *A szocialista rendszer. Kritikai politikai gazdaságtan*. Heti Világgazdaság Kiadói Rt., Budapest.
- KORNAI J. (2007): *Szocializmus, kapitalizmus, demokrácia és rendszerváltás*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

- KÜHNE, O. (2001): The Interaction of Industry and Town in Central Eastern Europe. – *Die Erde*, 132., pp.161–185.
- LADÁNYI J. (2008): *Lakóhelyi szegregáció Budapesten*. Új Mandátum Könyvkiadó, Budapest.
- LUX G. (2009): *Ipari térségek átalakulása Közép-Európában*. Doktori értekezés, PTE, Pécs.
- MARKOS GY. (1962): *Magyarország gazdasági földrajza*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- PAPP J. (1986): Ipari struktúraváltás és városdifferenciálódás. – *Közgazdasági Szemle*, 11., pp. 1364–1374.
- PERGER É. (2007): Közigazgatási rendszer, a terület- és településfejlesztés intézményei. In: Beluszky P. (szerk.): *Közép-Magyarország. A Kárpát-medence régiói*, 6. MTA RKK, Dialóg Campus, Budapest–Pécs, pp. 367–408.
- PRAWELSKA-SKRZYPEK, G. (1988): Social Differentiation in Old Central City Neighborhoods in Poland. – *Area*, 20., pp. 221–232.
- SCHWEITZER I. (1982): *A vállalatnagyság*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- SMITH, D. (1996): The Socialist City. In: Andrusz, G. – Harloe, M. – Szelenyi I. (eds.): *Cities after socialism. Urban and Regional Change and Conflicts in Post-Socialist Cities*. Blackwell Publishers, Oxford, pp. 70–99.
- SZELÉNYI I. (szerk.) (1971): *A szocialista városok és a szociológia*. Kosuth Könyvkiadó, Budapest.
- SZIRMAI V. (1988): „Csinált” városok. *Gyorsuló idő*. Magvető Kiadó, Budapest.
- SZIRMAI V. (szerk.) (2013): *Csinált városok a XXI. század elején. Egy „új” városfejlesztési út ígérete*. MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Szociológiai Intézet, Budapest.
- TERINT (1951): Területrendezési Főosztálya dokumentációja. In: Germuska P. (2004): *Indusztria bővületében*. Gondola Nova Bt., Budapest.
- VÁGI G. (1982): *Versengés a fejlesztési forrásokért. Időszerű Közgazdasági Kérdések*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- WECZLAWOWICZ, G. (1992): A városok térbeni- társadalmi szerkezete Kelet-Közép-Európában. – *Tér és Társadalom*, 3–4., pp. 215–225.
- WEINER T. (1951): Sztálinváros, szocialista város. A városépítés módszere. – *Építés - Építészet*, 11–12., pp. 589–598.

WIENER Gy. – SZOBOSZLAI Gy. (1980): Önkormányzat és gazdaság-
irányítás. – *Közgazdasági Szemle*, 7–8., pp. 880–894.

Jelen tanulmány „A szocialista városfogalom kétféle értelmezése”
című cikkem kissé átdolgozott változata, amely eredetileg az *Urbs
Magyar Várostörténeti Évkönyvben* jelent meg (pp.11–34.) 2010-ben.

A volt szocialista városok a városhálózatban¹

Rechnitzer János – Berkes Judit – Páthy Ádám²

BEVEZETÉS

A tisztelgő kötetekbe történő felkérésnél a szerzők két utat választhatnak. Az egyik, hogy meglévő tanulmányt adnak le, ami vagy kapcsolódik a tisztelt kolléga munkásságához, vagy kevésbé. A másik, hogy olyan témát dolgoznak fel, ami igenis kötődik a becsült barát, mester kutatásaihoz, ahhoz ad valamiféle adalékot, kis kiegészítést, jelezve a hatásokat, a kapcsolatokat.

Nos, mi fiatal szerzőtársaimmal ezt az utat választottuk! Egy nagy kutatásban voltunk, vagyunk, amely az ipari körzetekkel foglalkozik, s annak keretében elemeztük a magyar városhálózat szerkezetét, összehasonlítva azt a korábbi vizsgálatainkkal (*Grosz–Rechnitzer, 2005*). Arra gondoltunk mi lenne ha megnéznénk ezen kutatásoknál a „csinált városok” metszetét, azaz elhelyeznénk és összehasonlítanánk a volt szocialista városok pozícióit, annak alakulását a korábbi (2001) és jelenlegi (2011) városhálózatban.

A választás azért erre a városkörre esett, mert erősen hatott ránk *Szirmai Viktória* alapmunkája, a „Csinált városok” (1988), s az újabb – az általa vezetett kutatás eredményeit tartalmazó – „Csinált városok a XXI. század elején” (2013) című kötet.

¹ A dolgozatban bemutatott elemzések a TÁMOP 4.2.2.A-11/1/KONV-2012-0010 azonosítójú „A Győri Járműipari Körzet, mint a térségi fejlesztés új iránya és eszköze” című program kutatási eredményeire épültek.

² **Társszerzők:** **Berkes Judit:** PhD hallgató, Széchenyi István Egyetem, Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola (berkes.judit@sze.hu) **Páthy Ádám:** Egyetemi tanársegéd, Széchenyi István Egyetem, Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar, Regionális-tudományi és Közpolitikai Tanszék (pathya@sze.hu)

A VÁROSKÖR ÉS AZ ELEMZÉSI MÓDSZER

Nem kívánunk hosszú és részletes felvezetőt írni a „csinált városokról”, mert annak története és elmélete alaposan kidolgozott (*Germska, 2004; Szirmai, 2013; Uzzoli, 2013; Csizmady, 2013*). A jelzett irodalmak alapján az államszocializmus időszakában (1948–1990) városi rangot elnyert települések tartoznak ebbe az új város kategóriába, amelyek az akkori ipar- és gazdaságfejlesztés kiemelésére épültek, annak alapján jöttek létre, egyben annak a kornak a társadalmi képleteit kísérelték meg leképezni, mind a városi funkciókban, mind a népesség összetételében és a társadalmi szerkezetében, mind településszerkezetben, városépítési karakterben.

Ha átnézzük az 1945–1990 közötti várossá nyilvánítások jegyzékét, számos érdekességet találunk. Ebben az időszakban 113 település nyerte el a városi címet, az időbeli megoszlás sajátos, hiszen a várossá nyilvánítások több mint fele (68) a nyolcvanas években történt, ebből 40 település 1989-ben nyerte el városi rangját, éppen a rendszerváltozás hajnalán. A ciklikusság a hetvenes években is felismerhető volt, bár nem ilyen nagy tömegben, akkor 1973-ban (4) és 1978-ban (8) voltak nagyobb városavatások. Aztán már egy kiegyensúlyozott eloszlásról lehet számot adni.

A várossá nyilvánítás igazi dömpingje 1990-től indult, az akkori 166 város 2013-ra 346-ra gyarapodott (210,2%), megduplázódott a városok száma, a változásokat részben kormányzati ciklusokhoz lehetett kötni, részben pedig spontán folyamatokhoz (*Rechnitzer–Smahó, 2011*). Egyre jobban csökkent az új városok népessége, egyre mérsékeltebb funkcióval rendelkező települések nyerték el a városi rangot, azoknak a térségi hatása is fokozatosan összezsugorodott, nem beszélve arról, hogy nem rendelkeznek városi karakterrel, s az urbánus társadalom elemi jegyeit sem képesek kimutatni. Valójában új „városgyártás” zajlott Magyarországon a rendszerváltozás óta, aminek az ellentmondásaira ugyan többen felhívták a figyelmet (*Tóth, 2008; Csapó–Kocsis, 2008; Pirisi–Trócsányi, 2009; Faragó, 2009*), de nem találtunk sem a településhálózatra gyakorolt hatásokra irányuló kutatásokat, sem a társadalmi folyamatokban kiváltott következményekre irányuló vizsgálatok nyomait.

A dolgozat terjedelme nem teszi lehetővé, hogy kimerítő elemzést adjunk a mind az 1945-től, mind pedig a rendszerváltozás után várossá nyilvánított települések helyzetéről a magyar városhálózat-

ban, helyette csak a volt szocialista városokra térünk ki, keresve az egyértelmű szakmai kapcsolatot Szirmai Viktória kutatásával. Elfogadva az általa vezetett kutatásban kijelölt városokat, Ajka (1959), Dunaujváros (1951), Kazincbarcika (1954), Komló (1951), Oroszlány (1954), Ózd (1949), Paks (1978), Százhalombatta (1970), Tatabánya (1947), Tiszaújváros (1966), Várpalota (1951) helyzetét mutatjuk be, illetve a korábban (1921) várossá nyilvánított, de sokban hasonló jegyeket hordozó Salgótarjánnal egészítettük ki a vizsgált települések körét.

A rövid, vázlatos tanulmányunk elsősorban arra tesz kísérletet, hogy a *Grosz–Rechnitzer (2005)* által publikált innovációspotenciál-vizsgálat reprodukcióján keresztül bemutassa a hazai városhálózatban a versenyképességre és az innovációs potenciálra fókuszálva a fentebb kiválasztott városkört. Kitérve arra, hogy ezen volt szocialista városok helyzete a két vizsgálatban miként alakult, ezek az elmozdulások milyen irányt vettek, azaz a városhálózatban betöltött szerepük miként határozható meg.

Megtartottuk a korábbi elemzési *struktúrát*, az abban *öt tematikus főkomponensbe* rendezett egyedi változókat. Így összeállítottuk a gazdasági faktorokat, amik az elérhető városi gazdasági jellemzőket tartalmazták (foglalkoztatottak, adófizetők száma, SZJA mértéke, jogi személyiségű vállalkozások száma, munkanélküliek aránya, inaktív keresők, iparüzési adó, egyéni vállalkozók száma), az iskolázottsági főkomponensben a munkaerőpiac jellemzőit adtuk meg (vezető értelmiségiek aránya, felsőfokú végzettséggel rendelkezők, szellemi foglalkozásúak, szolgáltatásban foglalkoztatottak). A társadalmi aktivitás alatt értettük azokat az akciókat és intézményeket, amik kifejezik a helyi közösségek megnyilvánulásait (részvétel a szavazásokon, nonprofit szervezetek száma és támogatottsága, helyi nyilvánosság fórumai). Humán erőforrásokba rendeztük a felsőoktatás adatait, illetve a magasabb képzettséget jelentő szakmákat, végzeteket (felsőoktatási intézmények jellemzői, középiskolák), az innovációt kifejező változócsoporthoz a megújítást jelentő kezdeményezésekre és intézményekre kíván következtetni (innovációs kezdeményezések, szabadalmak és az ahhoz kapcsolódó kategóriák, bejegyzett domain szerverek, K+F+I szférában tevékenykedő cégek, jelenlévő innovációs intézmények), bár ezt részletesebben nem elemezzük tanulmányunkban. A kialakított öt főkomponens alapján többváltozós elemzéseket végeztünk, értékelve az egyes változók szerepét a szerkezet alakításban,

majd csoportokat formáltunk az összetartozó, azonos elemeket mutató városokból, keresve azok jellemzőit, sajátosságait.

A volt szocialista városokat tehát a következőkben három metszetben mutatjuk be a magyar városhalmazon belül. Elsőként az egyes főkomponensekben elfoglalt helyzetüket (sorrendjüket), 2001-re és 2011-re vonatkozó elemzések alapján, így érzékeltethetjük tízéves távlatban pozícióik alakulását. A másik metszet annak felvillantása, hogy a városkör jellemzői alapján a többi városhoz képest mennyiben tér el, mutatnak-e valamilyen szignifikáns sajátosságot ezek az értékek, időben (2001, 2011) és városjellegben. S végül azt érzékeltetjük, hogy milyen csoportok alakíthatók ki a vizsgált városok között, ezzel a fejlődési pályák azonosságait és különbözőségeit keressük.

2001-ben 251 városi rangú település sorrendjét lehetett megvizsgálni, a jelen vizsgálatban az összehasonlíthatóság érdekében szintén a 251 város által felállított rangsort vettünk górcső alá. Mind az négy dimenzió alapján megtörtént a rangsorolás, amely jól mutatja az egyes városok esetében bekövetkező változásokat, vagy éppen a pozíciók megtartását, erősítését.

Gazdaság

A volt szocialista városok gazdasági szerkezetének átalakulása lényegében 2001-re lezajlott, s a stabilitás éveinek tekinthetjük a tízes éveket. Ózd esetében a gazdasági mutatók egy kisebb rangsorcsökkenést mutatnak, már az előző elemzés során is a várossorrend végén helyezkedett el, helyzete nem javult, a folyamatosan kezdeményezett szerkezetátalakítások nem jártak sikerrel, talán az egyik legnagyobb vesztese a rendszerváltozásnak ez a város lett. Komló esetében hasonló tendenciákról számolhatunk be, Salgótarján gazdasága ugyancsak nem volt képes helyzetét stabilizálni, így az alsó városkörbe csúszott le.

Százhalombatta meg tudta tartani erős iparvárosi jellegét – alapvetően a vegyiparának, kőolaj-feldolgozásának köszönhetően –, a városok rangsorában az előkelő vezető szerepet birtokolja. Paks és Tiszaújváros jelentősen javított pozícióján, az első tíz városba tartoznak a gazdasági mutatók alapján. A legnagyobb ugrást Oroszlány és Tata-bánya mutatja, mindkét városban kedvezően alakultak a gazdasági tényezők az ezredfordulót követő évtizedben, ez vélhetően köszönhető a felfedezett elhelyezkedésüknek és a helyi fejlesztéspolitikának.

1. ÁBRA. A volt szocialista városok pozíciója, s annak elmozdulása a gazdasági főkomponens alapján képzett rangsorban (2001, 2011)

	2001	2011		2001	2011
Salgótarján	112	155	Oroszlány	124	63
Komló	176	209	Tatabánya	81	44
Ózd	223	232	Kazincbarcika	148	112
Százhalombatta	2	3	Paks	18	2
			Ajka	74	59
			Várpalota	100	85
			Tiszaújváros	13	5
			Dunaújváros	29	26

Iskolázottság, munkaerőpiac

A városhálózat átrendeződésében a rendszerváltást követően a magasabb iskolai végzettségnek, a képzettségnek fontos szerepe volt (*Rechnitzer, 1993*). A betelepülő vállalkozások figyelme elsődlegesen már nem az alacsonyan kvalifikált munkaerőre fókuszált, hanem sokkal inkább a szakmával rendelkezőkre, csökkent a fizikai munkát végzők aránya, s nőtt a szellemi foglalkozásúak részesedése.

Az iskolázottság rangsorában a legmeredekebb zuhanást Ózd produkálta, 68 hellyel sorolódott hátrébb. 1992-ben az acélgyártás teljesen megszűnt, az egyes termelőegységek önálló vállalatként próbáltak fennmaradni – inkább kevesebb sikerrel. Ennek következtében ugrásszerűen megnőtt a szakképzetlen, alacsony végzettségű munkanélküliek száma, és a munkanélküliség tartósságát máig sem tudták megszüntetni. Tatabánya más helyzetben volt, az ezredfordulóra stabilizálta gazdaságát, döntően külföldi befektetésekkel, az azokhoz kötődő termelési és foglalkoztatási rendszerekkel. Ezeket a szervezeteket a 2007-2008-as válság súlyosan érintette, így a város foglalkoztatási helyzete romlott a két időpont között. (Azt is hozzá kell tenni ehhez, hogy az iskolázott, magasabb jövedelmű népesség nem elsősorban a városban, hanem inkább Tatán és annak környékén él, oda költözött, és ez is szerepet játszhatott a sorrendben betöltött hely változásában.) Kazincbarcika, Komló és Salgótarján esetében szintén a válsággal, de a gazdasági szerkezet megváltozásával is magyarázhatjuk a sorrendvesztést. Várpalota is hátrébb sorolódott, Tiszaújváros viszont mindössze két hellyel került

lejjebb, tehát tudta tartani a foglalkoztatási és az iskolázottsági mutatók alapján a 2001. évi, relatíve magas szintjét.

Az iskolázottságban a legnagyobb nyertes a vizsgált időszakban Paks és Dunaújváros. A rangsorban látványos javulást mutatnak fel, ami egyrészt az energetikai ipar magas iskolázottsági igényével, valamint a közép-nagyváros (megyei jogú város) esetében az intézményi, szolgáltatói funkciók szélesedésével magyarázható. Ajka, Százhalombatta és Oroszlány szintén valamelyest javított helyzetén, jelezve, hogy meg tudták tartani a képzett, magasabb végzettségű munkaerőt.

2. ÁBRA. A volt szocialista iparvárosok pozíciója és elmozdulása az iskolázottság-menedzsment főkomponens alapján képzett rangsorban (2001, 2011)

	2001	2011		2001	2011
Ózd	131	197	Paks	64	27
Tatabánya	81	119	Dunaújváros	100	64
Komló	144	168	Ajka	162	141
Kazincbarcika	63	86	Százhalombatta	53	45
Salgótarján	30	52	Oroszlány	189	188
Várpalota	165	171			
Tiszaújváros	52	54			

Társadalmi aktivitás és humán erőforrások

Ózd és Várpalota helyezése változott látványosan a vizsgált két időpontban. A főkomponens mutatói erősen a jövedelmekhez kapcsolódtak, valamint a helyi közösségi aktivitáshoz, ami vélhetően mindkét város esetében mérsékelt, bár az okok biztosan nem egyeznek meg – más és a más a városok karaktere, elhelyezkedése, története, fejlődési pályája –, azok eltérhetnek egymástól.

Elgondolkodtató, hogy a kedvezőtlen gazdasági mutatókat felsorakoztató Komló a társadalmi aktivitásban javítani tudott pozícióján, ennek okai további elemzéseket kívánnak meg. (Feltételezésünk szerint a magasabb választási részvétel a fegyelmezettebb közösségre utal, miközben a városban a népesség csökkent, így kedvezőbb paramétereket ért el más mutatókban.) Paks, mint ipari kis-középváros ezen aktivitásokban korábban is kitüntetett helyen állt, ezt a pozícióját csak javítani tudta. A többi városban

3. ÁBRA. A volt szocialista városok pozíciója és elmozdulása a társadalmi aktivitás főkomponens alapján képzett rangsorban (2001, 2011)

	2001	2011		2001	2011
Ózd	131	185	Komló	158	100
Várpalota	78	102	Kazincbarcika	94	86
Ajka	71	75	Paks	14	8
Oroszlány	112	116	Salgótarján	49	44
			Tiszaújváros	50	45
			Dunaújváros	47	46
			Százhalombatta	35	34
			Tatabánya	60	59

látványos elmozdulást ebben a főkomponensben nem tapasztalunk, ami utalhat arra, hogy a társadalmi aktivitás s annak feltételei nem, vagy alig változtak.

A városok többségénél a humánállományt jellemző adatok összességében visszaesést mutatnak, hiszen a változókészlet többnyire a felsőoktatási intézményekre utaló adatokat tartalmazza. Dunaújváros, illetve Tatabánya kivételével sehol nem működik főiskola vagy egyetem, még kihelyezett felsőoktatási tagozat sem. Százhalombatta pozíciójának javulását elsősorban annak köszönheti, hogy a budapesti agglomerációhoz tartozik (ez az előzőekben elért változásokat is indokolja részben).

A JÖVEDELEM ÉS FOGLALKOZTATÁS VÁLTOZÁSA

A komplex mutatók alapján készített rangsorokban tapasztalható pozíciók, illetve azok változásai jól illusztrálják a volt szocialista iparvárosok városhálózatban elfoglalt helyét, illetve azt, hogy egyre inkább tetten érhető a heterogenitás a vizsgált csoporton belül, az elmúlt évtized folyamatai alapján még jobban kikristályosodtak az eltérő fejlődési pályák. Amennyiben választ keresünk arra a kérdésre, hogy milyen folyamatok zajlanak a változások hátterében, meg kell vizsgálnunk olyan egyedi mutatók alakulását, amelyek önmagukban is jelentős magyarázó értékkel bírnak a gazdasági fejlettségre. Elemezhetjük egyrészt a gazdasági teljesítmény meghatározó indikátorait, másrészt pedig a strukturális változásokat leíró mutatókat. Ez utóbbi esetben választ kaphatunk arra a kérdésre is,

hogy azon volt szocialista városok esetében, amelyeknél az elmúlt évtizedben a pozíció megtartása, illetve relatív előrelépés mutatható ki, mennyiben játszik szerepet a sikeres ipari szerkezetváltás folyamata, illetve ezen túlmenően elmondhatjuk-e a vizsgált városokról, hogy megtartották ipari jellegüket, mind a termelési, mind pedig a foglalkozási struktúra tekintetében.

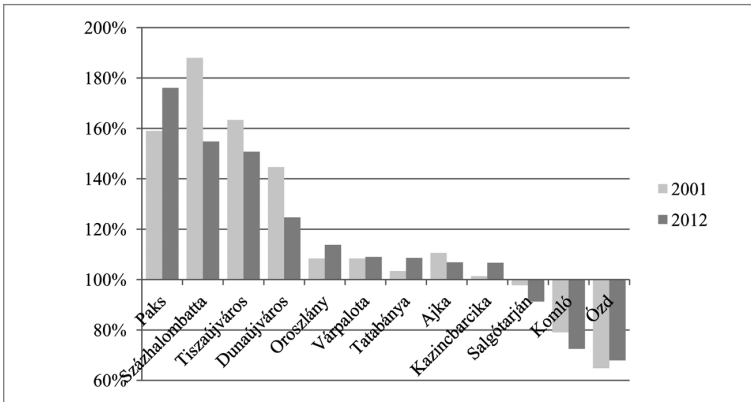
A kulcsindikátorok alakulását oly módon tekintettük át, hogy a vizsgált városok értékeihez a 2001-ben városi jogállással rendelkező 251 település átlagértékéhez viszonyított százalékos értéket adtuk meg mindkét időpontra. Ez alapján mind a relatív pozíciók, mind pedig az elmozdulások pontosan nyomon követhetők.

A jövedelemszint vizsgálatához a személyi jövedelemadó-alap mutatóját használtuk fel. Az értékekből látható, hogy a vizsgált városok relatíve kedvező pozíciót foglalnak el, 2001-ben mindössze három város – Komló, Ózd és Salgótarján – produkált átlag alatti mutatókat. Az elmúlt évtized változásait figyelembe véve bizonyos konvergenciát tapasztalhatunk az elemzett városok csoportján belül, amely elsősorban annak köszönhető, hogy a négy kiemelkedő jövedelmi mutatóval rendelkező város közül csak Paks esetében látható javuló tendencia; Százhalombatta, Tiszaújváros, Dunaújváros esetében látványos negatív elmozdulás mutatható ki.

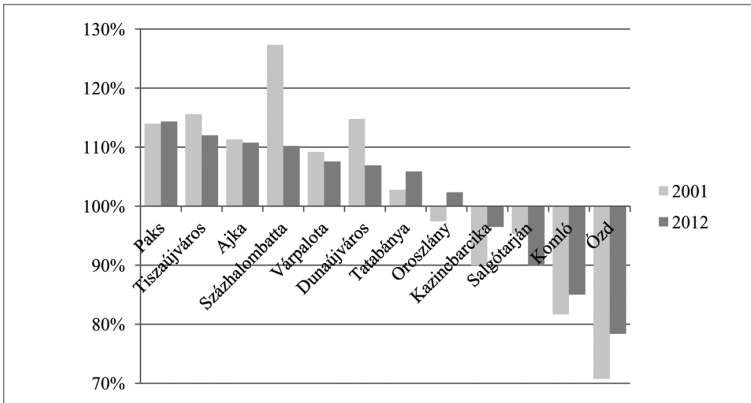
A gazdasági aktivitásnál alapvetően kedvező folyamatokat tapasztalhatunk, a vizsgált városokra jellemző foglalkoztatási arány hasonló ütemű növekedést mutat, mint amit a városhálózat egészében tapasztalhatunk. Két, a csoport átlagához viszonyítva kedvező helyzetű város – Dunaújváros és Százhalombatta – esetében viszont szembetűnő negatív elmozdulás látható.

A gazdasági teljesítmény szempontjából beszédes mutató az iparüzési adó relatív nagysága. Ebben az esetben jelentős szórás mutatkozik a volt szocialista városok csoportjában. Paks, Százhalombatta és Tiszaújváros elsősorban nagyüzemeknek köszönhetően a teljes városhálózat szűk elitjében foglalnak helyet, relatív kedvező pozícióikat tovább javítva az elmúlt évtizedben. A másik végletet, az átlag alatti mutatóval rendelkező városok csoportját képviseli Ózd, Salgótarján, Kazincbarcika és a foglalkoztatási, valamint jövedelmi mutatók alapján kedvező pozíciókkal jellemezhető Várpalota. Hozzájuk képest is messze leszakadva találhatjuk Komlót, amely gyenge kiinduló pozícióján nem tudott érdemben változtatni 2011-re. Az elmozdulásokat tekintve figyelemre méltó még Oroszlány jelentős erősödése.

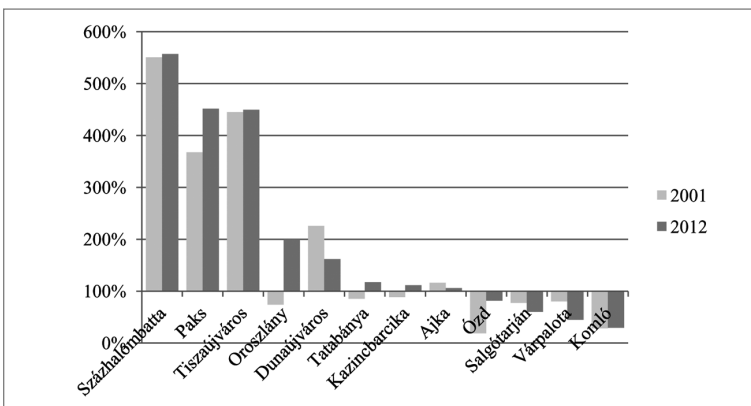
4. ÁBRA. A személyi jövedelemadó-alap relatív értéke a volt szocialista városokban (2001, 2012)



5. ÁBRA. A foglalkoztatottság relatív mértéke az iparvárosokban (2001, 2012)



6. ÁBRA. Az egy főre jutó iparüzési adó relatív mértéke a volt szocialista városokban (2001, 2012)



A VOLT SZOCIALISTA VÁROSOK CSOPORTJÁNAK BELSŐ TAGOZÓDÁSA ÉS ANNAK VÁLTOZÁSAI

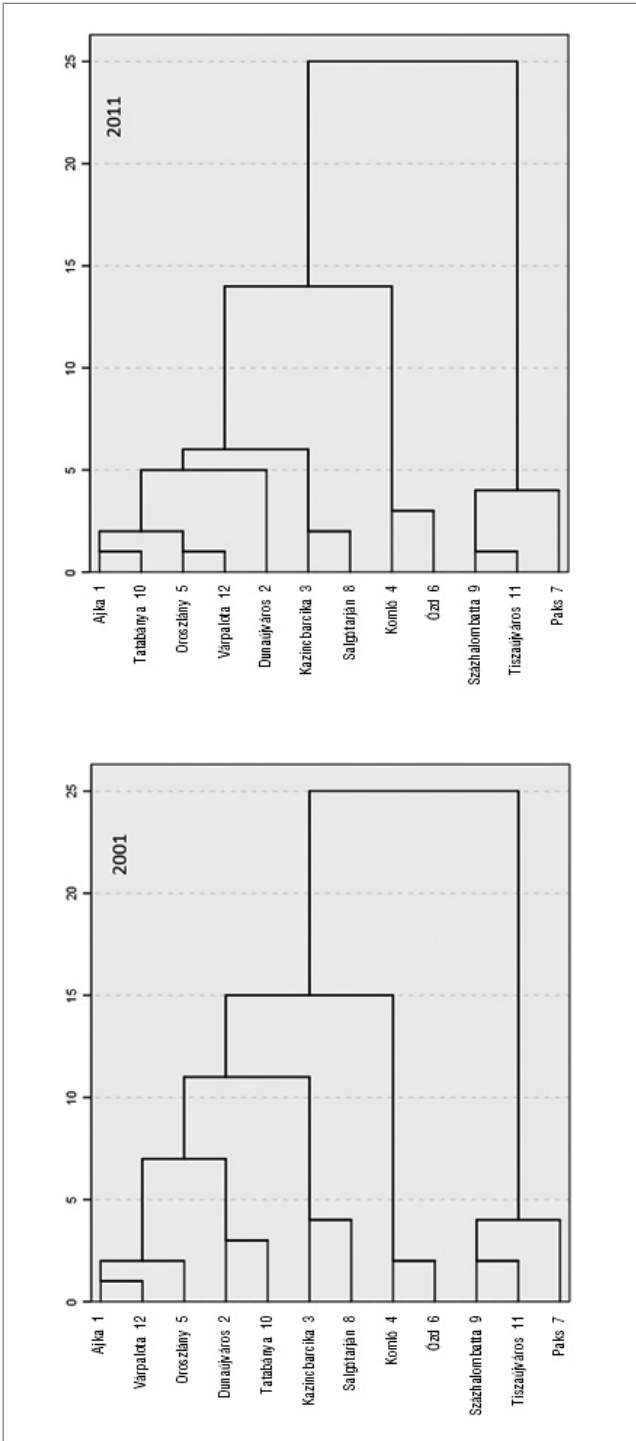
A vizsgált városok csoportjának belső tagozódását hierarchikus klaszterelemzés segítségével vizsgáltuk. Az eredetileg kialakított öt főkomponens helyett csak hármat vontunk be az elemzésbe, mivel a humánerőforrás és az innovációs mutatók csoportképződésre gyakorolt hatásai az elemzéseink szempontjából kevésbé relevánsak. A két időpontra elvégzett klaszterelemzések eredményei alapján azt tapasztalhatjuk, hogy a belső tagozódás rendje stabilnak tekinthető, nem jellemzőek az elmozdulások, illetve a csoportképződés menetének megváltozása. A klaszterstruktúra alapján jól kirajzolódik a városok négy csoportja, a tagozódást egyfajta fejlettségi hierarchiaként is értelmezhetjük.

Az első csoportba tartozik az a három város, amelyek elsősorban gazdasági teljesítményük tekintetében emelkednek ki a volt szocialista városok köréből. Paks és Tiszaújváros esetében egy-egy nagyüzem jelenléte alapozza meg a kedvező pozíciót, Százhalombattánál az egyetlen hazai kőolaj-feldolgozó bázis, s Budapest közelsége, a főváros agglomerációjába való tartozás is pozitív hatással jár.

A második klasztert azok a városok alkotják, amelyek esetében a kilencvenes évek negatív trendjei megálltak, illetve a visszajükra fordultak az elmúlt évtizedben. Ajka, Várpalota és Oroszlány gazdasági tekintetben előrelépést mutat az ezredfordulóhoz képest, illetve nem tapasztalhatunk negatív trendeket a képzettség és a foglalkozási szerkezet mutatóiban. Elmondható viszont, hogy a társadalmi aktivitást jellemző indikátorok ebben a város csoportban hátrányosan mozdultak el. Érdekes, hogy a volt szocialista városoknál általánosságban nem mutatkozik meg ezen mutatók kedvezőtlen hatása, sőt, Ózd kivételével a többi város bizonyos mértékben még javított is a pozícióin. A klaszterbe tartozó negyedik város, Tatabánya jelez változásokat az elmúlt tíz évben, mert addig, amíg a 2001-es mutatói alapján Dunaújvárossal alkotott hasonló értékeket, – mondhatjuk város párt – a 2011-es klaszterbeosztás alapján átkerült az itt tárgyalt csoportba. A város, megyeszékhely a gazdasági pozícióin jelentősen javított, viszont a munkaerő képzettsége, valamint a foglalkozási szerkezet alapján ellentétes pályát futott be.

A harmadik típust Kazincbarcika és Salgótarján képviseli, a két város esetében nem, vagy csak részben fedezhető fel pozitív el-

7. ÁBRA. A volt szocialista városok hierarchikus klaszterstruktúrája a három vizsgált főkomponens alapján (2001, 2011)



mozdulások a két időpont között. Az átlagosnál alapvetően gyengébb gazdasági adottságokkal rendelkeznek, valamint földrajzi helyzetük, illetve egyéb tényezők miatt alacsony tőkevonzó képességet mutattak fel. Salgótarján esetében a megyei szintű adminisztratív-igazgatási szerep (megyeszékhely, megyei jogú város) sem kompenzálja az érzékelhető stagnálást, illetve a csendes, folyamatos leszakadást.

A negyedik klaszterbe tartozik a legkedvezőtlenebb mutatókkal rendelkező, illetve a komplex válsághelyzetek és a további leszakadás jeleit felmutató két város, Komló és Ózd. Mind a gazdasági potenciál alakulását meghatározó komplex mutatók, mind pedig a gazdasági teljesítményt magyarázó erővel illusztráló egyedi indikátorok esetében kimutathatók a kedvezőtlen trendek, illetve más városoknál felismerhető, egyes tényezőkben regisztrált javuló tendenciák mérsékeltebb üteme. Az indikátorok alakulásából az szűrhető le, hogy a kedvezőtlen folyamatok több dimenzióban, egymást erősítő jelleggel vannak jelen ebben a két városban.

A 2011-es adatok alapján Dunaújváros nem sorolható be egyik csoportba sem, viszonylag kedvező helyzetből induló, pozícióin alapvetően javítani képes városról van szó.

TRENDEK ÉS TENDENCIÁK

A volt szocialista városok, vagy pontosabban a 20. század második felének „új” iparvárosai – a legidősebb 67 éve város (Tatabánya), a legfiatalabb 36 éves (Tiszaújváros) – a településhálózatban nem mutatnak egységes, azonos elhelyezkedést, erősen megosztottak. Ez a megosztottságuk a két időpont között is változott. Egyes városok képesek voltak a helyzetüket megtartani, mások összességében vagy egy-egy mutatócsoportban is veszítettek helyzetükből. Azok sorolódtak lejjebb a kreált rangsorokban, amelyeknek a gazdasági szerkezete erősen a lokális forrásokra épült (pl. bányászat, kohászat), vagy éppen – részben ennek következtében is – kedvezőtlen földrajzi helyzetben vannak, illetve folyamatosan bíztak – nem alaptalanul – a gazdaságpolitika reményeket tápláló újabb és újabb – sikertelen – megoldásaiban.

Kimondottan az energetikai szektorra épülő városok viszont a helyzetüket stabilizálták, megtartották, sőt erősítették a városalakító tényezőiket, így a gazdasági bázisok mellett a humánerőfor-

rásokat, a közösségi aktivitás tereit, s részben az innovációt alakító tényezőket is gyarapították.

S végül regisztrálhattunk olyan városokat is, amelyek fokozatosan, vagy éppen ciklikusan bár, de kedvező – csendes – elmozdulásokat produkáltak. Ez részben a gazdasági bázisaik stabilizálódásával, részben a helyi fejlesztési politikájuk sikerességével magyarázható.

A dolgozatunkban gyakran használtuk a volt szocialista város megnevezést, de elemzéseink alapján látjuk, hogy ezen minősítést elfeledhetjük. Az elemzett városok a hazai városhálózat integráns részei, nem jobbak és nem rosszabbak, mint a többi hasonló népességű, funkciójú régi, vagy éppen új, vagy legújabb város.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- CSAPÓ T. – KOCSIS Zs. (2008): A várossá válás reformja. – *Területi Statisztika*, 6., pp. 645–650.
- CSIZMADY A. (2013): Új városok – régi városok: összehasonlító elemzés. In: Szirmai V. (szerk.): *Csinált városok a XXI. század elején. Egy „új” városfejlesztési út ígérete*. MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Szociológiai Intézet, Budapest, pp. 215–251.
- FARAGÓ L. (2009): A településhálózat és annak alakítása (A városokról való diskurzus folytatása). – *Területi Statisztika*, 3., pp. 257–263.
- GERMUSKA P. (2004): *Indusztria bővületében. Fejlesztéspolitika és a szocialista város*. 1956-os Intézet Közalapítvány, Budapest.
- GROSZ A. – RECHNITZER J. (szerk.) (2005): *Régiók és nagyvárosok innovációs potenciálja Magyarországon*. MTA RKK, Pécs–Győr.
- PIRISI G. (2009): Város vagy nem város? Dilemmák a formális és funkcionális városfogalom kettőssége kapcsán. – *Területi Statisztika*, 2., pp. 129–136.
- PIRISI G. – TRÓCSÁNYI A. (2009): Így készül a magyar város. – *Területi Statisztika*, 2., pp. 137–147.
- RECHNITZER J. (1993): *Szétszakadás vagy felzárkózás. A térszerkezetet alakító innovációk*. MTA RKK, Győr.
- RECHNITZER J. – SMAHÓ M. (2011): *Területi politika*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

- SZIRMAI V. (2013): Az „új” városfejlődési modell lehetősége. In: Szirmai V. (szerk.): *Csinált városok a XXI. század elején. Egy „új” városfejlődési út ígérete*. MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Szociológiai Intézet, Budapest, pp. 253–260.
- ΤÓΤΗ J. (2008): Meditáció a városokról és a várossá nyilvánítás hazai gyakorlatáról. *Vitairat. – Területi Statisztika*, 3., pp. 237–244.
- UZZOLI A. (2013): Az új városok kialakulása Európában. In: Szirmai V. (szerk.): *Csinált városok a XXI. század elején. Egy „új” városfejlődési út ígérete*. MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Szociológiai Intézet, Budapest, pp. 33–53.

Viktória Közösségi Indikátorok* és a jól-lét regionális/városi modelljei

Hervainé Szabó Gyöngyvér

A 2008-at követő pénzügyi-gazdasági és értékválság új nézőpontba emelte a társadalmi modernizációra vonatkozó elméleteket. Új elemei jelentek meg a fejlesztéspolitikáknak, új elvárások fogalmazódtak meg a governance, a kormányzás és abban az állampolgárok szerepét illetően, új elvárások jelentek meg a források elosztása és allokációja témakörében. *Canzanelli és Mendell* szerint a föld, a munkaerő, a tőke és a tudás mobilizálása az új gazdaságpolitikák iránya. Az új gazdaságpolitikák legfőbb iránya az élelmiszerválság, energiaválság, klímaváltozás, migráció, demográfiai problémák, a helyi és fenntartható gazdaság és fejlődés, a központi bankok és hitelintézmények ellenőrzése és az e területekre vonatkozó befektetések politikája kell, hogy legyen (*Canzanelli–Mendell, 2009, 2.*).

A jól-lét problematika a liberális világrend korrekcióját célzó társadalmi mozgalomként jelentkezett, és erősen köthető a fenntartható társadalomfejlesztés programjaihoz. A jól-léti kérdésfelvetés a fenntarthatósági nézőpontokban erőteljesen összefügg a jó kormányzás koncepcióival, a politika társadalomfejlesztő funkcióinak megerősítésével, annak a kérdésnek a vizsgálatával, hogy a politikaalakítás 21. századi modellje – az eltérő területi skálához alakított közpolitika – miként képes a humán fejlődést és társadalmi haladást elősegíteni. Az új térelméletekben a területiség olyan értékekre kell, hogy épüljön, mint a területi közjavak, a jól-lét és együttélés.

* A „Viktória Közösségi Indikátor Rendszer” ausztrál kutatók által – a közösségi jól-lét mérésére, illetve a jól-lét elérését segítő beavatkozások, döntések és a cselekvések hatásának elemzésére – kidolgozott és alkalmazott mérőrendszer. A cím apropóját az adja, hogy Szirmai Viktória vezeti a „Társadalmi konfliktusok – Társadalmi jól-lét és biztonság – Versenyképesség és társadalmi fejlődés” című, TÁMOP-4.2.2.A11/1/KONV-2012-0069 számú, a Kodolányi János Főiskola (mint konzorciumvezető), a Széchenyi Egyetem és az MTA KRTK keretein belül megvalósuló kutatást.

A tanulmány a jól-lét realizálásnak helyi közösségi szintjével, a lokális szint közpolitikai lehetőségével foglalkozik, részben érintve a jól-léti közpolitika, a központi közigazgatási hatalmi, fenntartóhatósági-területfejlesztési, helyi, egészségügyi szektorális modelljeit és alternatív kulturális koncepciójának a kérdéseit.

A neoliberális gazdasági-politikai modell, a globalizáció társadalmi és gazdasági hatásai, a regionális gazdaság endogén fejlődési modelljei, a minimalizált állam és a regionális integrációk (EU) fejlesztőállam-modelljei egyértelművé tették, hogy a társadalmi jól-lét a kormányzati politikák központi kérdésévé vált, amelyben a hagyományos modernizáció és felzárkóztatás nem hozták meg a kívánt eredményeket. A közigazgatási reformok és az önkormányzatiság politikai struktúráinak átalakítása a 20. század elmúltával sem állt meg. Az önkormányzatiság és decentralizáció, az önkormányzatiság és centralizáció a 21. sz. településfejlesztésének fontos dilemmája a 2008. évi gazdasági válságot követő időszakban. A kilencvenes években mintegy 100 000 önkormányzat volt a CEMR tagja, mára számuk közel 155 000, 1500 megye szintű, 288 regionális önkormányzat tartozik az európai térség (Ukrajnát és Moldovát is beleértve) a nemzeti szint alatti önkormányzatok száma. Az önkormányzatok decentralizációja az EU-tagsági belépő fontos elemévé vált, ugyanakkor a közigazgatási rendszerek átalakítása számos országban, így Magyarországon is centralizáció eredményezett (bár nem szüntette meg az önkormányzatok fragmentált szerkezetét). Az önkormányzatok összevonása az európai politikai reformok egyik központi kérdésévé vált.

A nemzetközi szervezetek esetében, mint az Európa Tanács, a hangsúly az önkormányzatok jó kormányzására került a 2007. évi budapesti deklaráció óta. A CEMR, az önkormányzatok és városok európai szervezete legfőbb kérdése a pénzügyi és gazdasági válság hatásainak kivédése, a helyi demokrácia erősítése, az önkormányzatok működése, komplexitása és annak költségessége, a minőségi helyi önkormányzathoz kapcsolódó kapacitásépítést jelölték meg a legfontosabb intézkedések között. A migrációs trendek és hatásuk, a közszolgáltatások elérhetősége, a nemzetközi kapcsolatok, a településeken belüli egyenlőtlenségek, a politikai és vallási regionalizáció, a korrupció elleni harc, a digitális megosztottság növekedése, a nagyvárosi agglomerációk kialakulásának problémáit jelölték meg az új kihívások között.

A JÓL-LÉT A LOKÁLIS HATALOM SZINTJÉN

Az OECD nemzeti várospolitikai fejlesztési kérdései között számos új téma, közte a növekedés, a fenntarthatóság és a jól-lét témaköre is megjelent a szervezet 2013. évi december 4-5-i konferenciáján. A konferencia alapállása az volt, hogy a tagországokban a lakosság kétharmadát kitevő városlakók problémái jelentik az országos politika legfőbb kérdéseit, amelyek megoldására a szektorális politikák révén, és nem egy városi nézőponton keresztül figyelnek. A szektorális politikák városi szintű integrálása jelentősen javíthatja a kormányzatok teljesítményét.

A kiegyensúlyozott hatások érdekében a szervezet javasolja, hogy az országok határozzák meg a tisztán nemzeti szintű kompetenciákat (környezet, közlekedés, infrastruktúra, tervezés) és a tipikusan városi hatásköröket. A tanulmány különösen kiemeli a fővárosok és a közepes kisvárosok gazdasági növekedést generáló szerepét. A monocentrikus településszerkezettel szemben a középvárosok fejlesztése komoly eredményt hozhat, csökkentheti a globális válságok hatását, az országok sebezhetőségét. A középvárosok növekedése és a társadalmi inklúzió és jól-léti kapcsolat még nem kimutatott. Az önkormányzatiság koncepcióiban a nemzeti modellek továbbra is meghatározóak és tradíciófüggőek. Ezen nem változtatott az sem, hogy a Helyi Önkormányzatok Európai Chartája standardjai ajánlásként életbe léptek, azaz a decentralizáció, a feladatmegosztás, a saját autonóm jog a közösség fejlesztésére és a hozzáadott források összhangja kérdéseiben nem történtek jelentős változások. A decentralizáció a rendszerváltó országok jellemzője volt, és fontos elemét képezte az EU-tagsághoz vezető stratégiáknak. A korábban jellemzővé vált decentralizációval szemben számos országban ismételt centralizáció zajlott le, amelynek célja az önkormányzatok feletti politikai ellenőrzés visszaszerzése volt (CEMR, 2013, 10.). A régi tagországokban végrehajtott decentralizáció az állam kivonulását jelentette a finanszírozási kötelezettségek alól, és legalább 30%-os forrásszűkítést eredményeztek. További új eleme a reformoknak, hogy az önkormányzatok egységes felfogása helyébe az eltérő jogosultságot nyújtó rendszerek léptek, és a kisebb önkormányzatok számos kompetenciát veszítettek el, valamint az önkormányzatok közötti kooperáció kötelezővé vált. A reformok között az egyik legerőteljesebb jelenség az önkormányzatok integrálása, fúziója. Az önkor-

mányzati rendszerek változásaiban azonban szinte mindenütt jellemző, hogy az önkormányzatokkal és a lakossággal nem konzultáltak a változások előtt.

A KÖZÖSSÉGI JÓL-LÉTI HATALOM MODELLJE AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁGBAN

Az Egyesült Királyság az erősen centralizált országok közé tartozott és tartozik, amelyben az önkormányzatok cselekvési tere rendkívül korlátozott volt. A fejlesztéshez kapcsolódó tevékenység korlátozott volt, 1967-ben a vállalkozásoktól a szociális szolgáltatásokig minden a központi kormányzatok ellenőrzése alatt volt. Az 1972. évi reformok ellenére a helyi önkormányzatok jogköre a 2000. évi angliai és walesi helyi önkormányzati törvényig korlátozott maradt. A 2000. évi helyi önkormányzati törvény (a 2003. évi skóciai önkormányzati törvény) a helyhatóságokat ún. „jól-léti hatalommal”, jól-léti erővel ruházta fel, amivel megszerezték a jogot területük gazdasági, társadalmi és környezeti jól-létének fejlesztéséhez. A törvény nem terjedt ki minden helyhatóságra, még 2008-ban is korlátozták főként a gazdasági és környezeti célokra, és nem igazán akadt példa arra, hogy a fenntarthatósági elvek mentén kiegyensúlyozottan alkalmazzák. A jól-léti hatalom alkalmazása a jogászoknak adott hatalmat annak eldöntésére, hogy melyik önkormányzatot bátorítsák vagy tartsák vissza a fejlesztési jog alkalmazásától. A 2009. évi, helyi demokráciáról, fejlesztésről és építkezésekről szóló törvény további bizonytalanságokat eredményezett. A 2010. évi Local Government Bill már teljes kompetenciát adott az önkormányzatoknak.

A reformok célja az volt, hogy a helyhatóságok közszolgáltatási kapacitása növekedjen, legyenek képesek saját közösségeik érdekeinek képviselésére, növekedjen autonómiájuk a közösségi tervezésben. A fenti hatalom révén az önkormányzatok jogot szereztek a gazdasági szervezetekkel és a civil szektorral közös vállalkozások indítására, közös gazdasági és egyéb szervezetek létrehozására. A jól-léti hatalom elég széles jogkört jelentett arra, hogy támogassanak bármely személyt, szervezetet, aki partnerségre lépett az önkormányzattal korlátozás nélkül. Miután a hatalmi jogkör eléggé szélesre sikeredett, a jól-léti hatalom jogát feltételhez kötötték: feltétel, hogy az önkormányzat jól menedzselte, hatéko-

nyan működő szervezet, legyen kellő számú választott képviselője, a képviselők és önkormányzati tisztviselők megfelelő képzésen vegyenek részt, bizonyított legyen a lakossággal való rendszeres kapcsolattartás. A jogosultságot az ún. minőségi falusi és városi önkormányzat státus megszerzésével érheték el, továbbá kötelező volt elkészíteniük a fenntartható fejlesztési stratégiát, amelyre csak a jól-léti hatalom joga révén lettek volna majd jogosultak. A fenntartható közösségi stratégia a helyi terület hosszú távú gazdasági, társadalmi és környezeti jól-létét fejlesztő irányok együttese, amely 10-20 éves időszakot ölel fel (DCLG, 2009).

A 2006. évi *Erős és fejlődő közösségek* c. Fehér Könyv fogalmazta meg a stratégiák főbb követelményeit (az erős és fejlődő közösség, a felelős szolgáltatások és erős közösségek, a hatékony, elszámoltatható és felelős önkormányzat, erős város, stratégiai régió, az önkormányzat mint stratégiaformáló és térségformáló tényező, a teljesítményértékelés keretrendszere, a helyi szolgáltatások hatékonysága, a közösségi kohézió). A programok közé a közösségi biztonság, az egészség és jól-lét, a sebezhető lakossági csoportok, a gyermekek, fiatalok, családok, a gazdaságfejlesztés és lakáspolitikai, tervezés, klímaváltozás és a harmadik szektor fejlesztése kerültek. Az önkormányzati fehér könyv a jól-lét tematikát mint „egészség és jól-lét”, azaz szektorális tematikaként kezelte, amelynek célja a nemzeti egészségügyi politika és a helyi szolgáltatások koordinálása volt. A partnerség az időkért projektek mellett a veszélyek között az elhízásra és túlsúlyosságra, a betegségek miatti munkaképtelenségre, a mentális problémák növekedésére utalt a dokumentum. Felhívta az önkormányzatokat arra, hogy a lakosságot vonják be az egészség és jól-lét kérdéskör tárgyalásába, legyen látható az önkormányzat egészség- és jól-lét politikai szerepköre, rendszeresen tárgyalják a gyermek-túlsúlyosságot, a dohányzás és az egészségügyi egyenlőtlenség témáit. Az önkormányzat hozzon létre és vezessen egészségfejlesztő bizottságokat. A nemzeti közegészségügy, az önkormányzat és más szervezetek hozzanak létre közös bizottságokat, költségvetést annak érdekében, hogy integrálják az egészségügyi és szociális szolgáltatásokat, keressék még a kirekesztés, a munkanélküliség és sebezhetőség megelőzhetőségének módjait. Új elem még, hogy a szociális és egészségügyi teljesítményértékelési és jelentési rendszerét integrálják. Településként kell meghatározni az egészségi és szociális jól-léti célokat (*Fehér könyv, 2006, 13–20.*).

A jól-léti hatalommal felruházott önkormányzatok esetében a területi jól-lét, a társadalmi, szociális jól-lét, a környezeti jól-lét témakörébe tartozónak tekintették a kulturális jól-lét kérdéseit is. A fenti célokra az önkormányzatok pénzügyi alapokat hozhattak létre, segílyt adhattak bárkinek, magánszeméllyel szerződéses viszonyt létesíthettek, együttműködhetnek, javára tevékenykedhetnek. A törvény hatályba lépését követően egészségügyi és jól-léti bizottságok (EJB) működtetése indult, amelynek hangsúlyos eleme a hatékony és közösségi vezetésű egészségügyi és jól-léti politika megteremtése volt. Az EJB-től stratégiai szükségletelemzést, politikaalakítást, szakmai, klinikai és demokratikus legitimitást, hatékony vezetést, integrált szolgáltatástervezést, javaslatot az oktatás, a lakás, a közlekedés, a foglalkoztatás, a környezetpolitikára a közös egészségi és jól-léti stratégián belül, szektorközi döntéshozatali rendszert vártak el. Azon személyekre is kiterjedt a figyelem, akik nem jogosultak ellátásokra. A modell részét képezi az integrált adatszolgáltatási rendszer, a rendszeres kutatások, a monitoring-adatok rendszeres értékelése. A fentiek alapján részönkormányzatokra lebontott egészségi és jól-léti profilok megrajzolása történt, mint pl. Sheffield Brightside részönkormányzata esetében¹.

A brit önkormányzatok egészségi és jól-léti bizottságainak felállítása, a stratégiák kialakítása jelentős változást eredményezett. Önmagában az a tény, hogy az önkormányzat vezető szerepet tölt be a bizottságban, az egészségügyi és szociális szolgáltatások lokalizálását teszi lehetővé. Az adatgyűjtéssel a területi egészség és jól-lét olyan adatsora jelent meg, amelyek láthatóvá teszik a lakónegyedek közötti nagy különbségeket. Azzal, hogy ezek láthatóvá váltak, a stratégiák lebonthatók lettek lakónegyed szintű politikákra. Önmagában a nézőpont kialakítása is politikai változást eredményezett. Megnőtt a szervezetek nyitottsága, az átláthatóság, az ellenőrizhetőség, a részvétel aránya, javult a fenntarthatóság, a kiegyenlítés. Megnőtt a településekre vonatkozó ismeretek és tudás mélysége, értelmezhetővé vált a szakértői, a specializált tudás, a településrészek profilja alapján kiszámíthatóbbá váltak a folyamatok és trendek. A modell révén láthatóvá váltak a kisebb-

¹ <https://www.sheffield.gov.uk/caresupport/health/director-of-public-health-report-2013/health-and-wellbeing-across-sheffield/neighbourhoods-health-and-wellbeing-profiles.html> (Letöltés: 2014. március 7.)

ségek által lakott negyedek, a kisebbségek jól-léte, egészségi állapota és szociális háttere. A rendszeres mérésekkel a hatások vagy a hatások nem elégséges volta is mérhetővé válik. A társadalmi hatások ugyanakkor nem rövid időtávban jelentkeznek (10-20 év), ám egyes intézkedések eredményei mérhetőek rövidebb távon is (pl. fizikai kultúra programok, a tinédzserkori terheesség megelőzése, testsúlyfelesleg mérséklése stb.)².

A modell fontossá vált, és nem szűnt meg a konzervatív kormányzatok alatt sem. Sőt, attól függően, hogy az önkormányzatok mióta működtetnek egészségi és jól-léti bizottságokat, más-más ajánlásokat fogalmaztak meg számukra 2013-ban. Az új, a megszilárdult, a fejlett és példaértékű bizottságok társadalmi innovációs szerepköre eltérő. Legfőbb funkciójuk a helyi narratíva alakítása, partnerség a célkialakításban, döntéshozatalban és vezetésben, az érdekeltek bevonásában. A hatékonyság és eredményesség biztosítása, a folyamatok minőségének fejlesztése, az eredmények bemutatása, az innovációk megosztása és az akadályok feltárása³. Az önkormányzatok cselekvési lehetőségeit bővítette a 2007. évi törvény és a közösség bevonását érintő 2007. évi törvény, a 2009. évi törvény a közösségek kötelező bevonásáról, a 2010. évi közegészségügyi fehér könyv, a helyi partnerségek szabályozása, a szolgáltatások kiterjesztése a teljes önkormányzati területre és a költségvetés eszerinti kialakítása. Az új stratégiai tervezési modellben a jól-lét tematika átfogó tervezési koncepcióvá vált, a források másféle elosztását tette szükségessé, a helyi önkormányzat hatalmi és szerkezeti mechanizmusát megújította. Az önkormányzati vezetők számára egyértelművé vált, hogy programjaik csak akkor kaphatnak támogatást, ha a magán-, a közösségi és a civil szektor egyaránt támogatja azokat. A speciális programok között szerepel pl. a liverpooli jól-léti év 2010-ben, amelynek programjai közt a település cégeire és intézményeire kötelezővé tett munkahelyi jól-léti charta, a gyermekkori asztma, a keringési problémák és az infarktus kezelése, az egészséginformációs szolgáltatások, az egészséges

² <http://www.wales.nhs.uk/sites3/documents/522/improvinghealthenglish.pdf> (Letöltés: 2014. március 7.)

³ <http://www.local.gov.uk/documents/10180/11493/Health+and+wellbeing+system+improvement+programme+development+tool+-+September+2013/e1acf67f-6be8-4a99-90b5-45ecec4d11e9> (Letöltés: 2014. március 7.)

otthon tervek voltak hangsúlyosak (Michelson, 2013, 16.). A New Economic Foundation által készített tanulmány a jól-lét tematikát kiemeli az egészségi és szociális dimenzióból, és a fenntarthatóság keretrendszerébe helyezi.

AZ EGÉSZSÉGES VÁROSMODELL – KÖZÖSSÉGI JÓL-LÉT GLOBALIZÁCIÓS ÉS LOKALIZÁCIÓS MOZGALMAI

A jól-léti problematika, mint közösségi jól-lét fogalma, az egészséges közösség koncepció, az életminőség, a közösségi fenntarthatóság és közösségi kapacitás fogalomrendszere a múlt század kilencvenes éveiben alakult ki és vált a kanadai önkormányzatok programjává. Az egészséges közösség koncepciója összekapcsolja az egészséges élethez kapcsolódó mozgalmakat, az életminőség indikátorainak kutatását és a fenntartható fejlődés politikáját: azaz a helyi lakosság jól-létét és a fizikai környezet egészségességét. Az egészséges város egyszerre képes a fizikai és társadalmi környezet javítására, a közösség forrásainak fejlesztésére, az egyén életfunkciói potenciáljának fejlesztésére, elismerve a kapcsolatot az egyének viselkedése, a közösség ökorendszere és a jól-lét humán rendszerei között. Az indikátorok ebben a kontextusban az egészséges közösség felé történő előrehaladás értékelésére használtak.

Az egészséges közösség kialakítását célzó közpolitikai modell 1986 óta (*Ottawa Charter for Health Promotion, WHO, 1986*) globális szintre emelkedett, és 2010 óta mint egészséges közösségfejlesztő közpolitikai program világszerte általánosan elfogadottá vált. A közpolitikai modell kulcseleme a hosszú távú egészséges közösségi működés elérése, a társadalmi-politikai-gazdasági-kulturális-környezeti kontextustól függően: a program középpontjában a „társadalmi vállalkozók mint látható aktorok, és a gazdasági, civil és magánszereplők mint láthatatlan aktorok” által kialakított stratégiák állnak. Az egészséges közösség fejlesztésének stratégiái között a konszenzusos, a meggyőzőes és a konfliktusos stratégiák szerepelnek, valamint a döntéshozatal, a végrehajtás eredményei, a közpolitikai eredmények és hatások. Az egészséges közösség közpolitikai stratégiáit, a partnerségi és társadalmi vállalkozói koalíciók cselekvési kereteit öt elem határozza meg:

1. Társadalmi kontextus: a helyi közösség társadalmi normái, a domináns közösségi értékek, a lakosság szociális tőkéje és a közösségfejlesztés. A szociális tőke a helyi politikai akciókhoz a közösségi kapacitás feltétele, ami összekapcsolódik az egészséges közösségi közpolitika ügyképviselével. A közösségi kapacitás a formális és informális kapcsolatok egészét, a bizalom és kölcsönösség szintjét feltételezi a közösségi ügyek kezelésében és megoldásában.
2. Politikai kontextus: az egészséges közösség közpolitikai programja erőteljesen politikai ideológiáktól függ, többnyire választási ciklusokhoz, költségvetési modellekhez kapcsolt, és erőteljesen kiszolgáltatott a helyi domináns csoportok, politikai, gazdasági és civil kockázatviselők eszmerendszerének.
3. Környezeti kontextus: a környezeti kontextus meghatározói az épített környezet, az emberi kapcsolatok, a közterek minősége, parkok, utcák, közlekedés stb. tényezők, beleértve a klímaváltozás okozta új kihívásokat is.
4. Gazdasági kontextus: az egészséges közösség fejlesztése függ a javak, a jövedelmek megtermelésének, elosztásának és a közpolitikai források megteremtésének folyamataitól. A település társadalmi-gazdasági státusa, az elitcsoportok pénzügyi és anyagi forrásai, a közpolitikai irányultsága meghatározóak a döntéshozatalban.
5. Kormányzási kontextus: az egészséges közpolitikai modellben az intézmények szerepén túl a lakossági részvétel, a közösségi mobilizáció és a szektorális politikák integrálása, a helyi politikai rendszer nyitottsága vagy zártsága, a helyi önkormányzati vezetők közösségi részvételi értékre való beállítottsága csakúgy változó tényező, mint a helyi civil szervezetek sikeressége (Barr, 2012, 5.). A konceptuális modell nem értékeli túl a közösségi részvétel szerepét, a változások elérésében a látható szereplők között az intézmények és a média, a láthatatlan szereplők között az akadémiai kutatók, tanácsadók, önkormányzati közigazgatási vezetők mint politikai-társadalmi vállalkozók katalizátori szerepét hangsúlyozza.

A jól-léti közpolitika mint egészséges közösségpolitika három politikai áramlat integrálásából keletkezik. Első a probléma felismerése és a közpolitikai akció időpontjának megválasztása, a látható és láthatatlan szereplők bevonása. Második: a politikai vál-

lalkozók mint a változások katalizátorai, megkezdik a tárgyalásokat, a koncepciók, eszmék kidolgozását, a különböző nézőpontok ütköztetését, a társadalmi vállalkozók felkészítését. Rendszerint több ügyképviselési koalíció is kialakul, amelyek közül a kormányzati szereplők feladata a normakialakítás, a politikai akciók, az akciók hatásának elemzése és kiszámítása. A másik koalíció többnyire az alternatív koncepciókat képviseli, és a konfliktusfeloldás a politikai brókerek feladata, hogy a téma körül kialakult konfliktusok intenzitása csökkenjen (*Barr, 2012, 6.*).

Az egészséges közösség nézőpontja világszerte olyan helyi fejlesztési stratégiaként értelmezett, amelyben a közösségi egészség megerősítési folyamatokban elért. Az egészséges közösség meghatározói az egészség tágabb értelmezésében a társadalmi, gazdasági, környezeti, fizikai, pszichológiai, spirituális és kulturális aspektusai az egyén életének. Az egészséges közösség nézőpontjában az értékalapú közösségfejlesztés, az egészségközpontú közpolitika, az állampolgárok bevonsága és részvétele, a politikai elkötelezettség és a multiszektorális partnerség az alapvető elemek.

A kanadai modell az elmúlt húsz évben számos sikert és kudarcot is mutatott. Az egészségfejlesztés egészét tekintve Kanada az első három hely között mozgott. Kiemelkedő volt a különböző jóléti indexek használata az országban. 1990-től rendszeresen alkalmazták a globális indexeket a politikai folyamatok alakításához (HDI index – UNDP); HPI index (human poverty), amely pl. kimutatta az indián őslakosság szegénységében a 0,23%-os eltérést a nemzeti átlaghoz képest, amelyet 1981-től 2001-ig sikerült 0,11%-os különbségre faragni, és eljuttatni e közösséget Kazahsztán akkori fejlettségi szintjére (76.). A fenntartható gazdasági jólét indikátor alapján kimutatták, hogy a társadalmi jólét a GDP növekedése ellenére nem változott, majd 2005-től a Bhután által 1970-ben bevezetett GNH-t (a nemzeti boldogság-indexet), illetve a kanadai well-being indexet kezdték alkalmazni.

A helyi jólét fejlesztésében azonban az egészséges város projektek és programok csak részleges eredményeket hoztak. A helyi gyakorlat eredményességét gátolták a fragmentált nézőpontok, a nemzeti jóléti politika hiánya, az eltérő szintű kormányzatok politikájának integrálás hiánya, a közösségi kormányzási modellhez szükséges infrastruktúra (intézményi, jogi, kommunikációs technológiák), az egészség társadalmi feltételeit meghatározó indikátorok és mérések hiánya. A fentiek ellenére számos eredményes

megoldás született, pl. az integrált egészségközpontok kialakításával, az önkéntes szektor beintegrálásával, a közösségi egészségi projektek projektszerű menedzsment rendszerének kialakításával. A legerőteljesebb problémát, a társadalmi célok szűk értelmezését, a társadalmi egészségcélok, a társadalmi meghatározók mérését nem sikerült a nemzeti politikák és a helyi politikák részévé tenni. Az egészséges városok mozgalom a WHO modelljében globális fejlesztési mozgalmat jelent. A mozgalom sikerét korlátozza a források hiánya, az a tény, hogy a szervezet 5 millió lakosonként egy város programját képes fejleszteni. Az Egészséges Városok Magyarországi Szövetsége 22 tagvárost foglalt magában, programjaik között kevés az igazán áttörést jelentő.

VIKTÓRIA KÖZÖSSÉGI INDIKÁTOROK (AUSZTRÁLIA) – AZ EGÉSZSÉG ÉS JÓL-LÉT TRANSZFORMATÍV PROGRAMJAI

Ausztráliában a közösségi jól-lét mérése az új évezred első évtizedében megindult, és nemzetközi szinten is kiemelkedően jó az ún. CIV modell, azaz a Viktória Közösségi Indikátorok modell. A modell egyszerre volt felülről és alulról szervezett, és az önkormányzatok, valamint más szereplők bevonásával széles konzultációs folyamatban alakult ki. Az önkormányzatok jelzése alapján a következő tevékenységekhez kívánták az adatokat alkalmazni: alkalmasak legyenek a cselekvési prioritások felállítására; alkalmasak legyenek a közösségi szükségletekre szabott szociálpolitikák kialakítására, jelezzék a társadalmi tervezés problémáit és réseit, alkalmasak legyenek preventív intézkedések meghozatalára, lehessen általuk változásokat tervezni, segítsék az ügyképviselőt, a közösségi jól-lét komplex tényezőire mutassanak rá; tegyék lehetővé a hatékony forrásfelhasználást; legyenek a költségvetési számok az adatokkal alátámaszthatók.

Közösségi jól-léti mérési keretrendszer nem csupán a mérés kedvéért kialakított mérési rendszer, hanem olyan indikátorrendszer, amely a holisztikus közösségi jól-lét elérését, a döntések és a cselekvések hatását méri. A fenti indikátorokkal szemben alkalmasak a közösségi mérések esetében az objektív és szubjektív mérések, az érzet és a realitás, a közösségi prioritások és célok, összességében az önkormányzati szükségleteknek megfelelő mérés-

sekre. Fontos szempont, hogy ne legyen túl sok adat, és az információk más mérések révén könnyen kinyerhetők legyenek. Másrészt olyasmit is mérjenek, ami jelenleg nem probléma.

Ausztrália első közegészségi és jól-léti terve a 2011–15 közötti időszakra szól, és a 2008. évi közegészségi és jól-léti törvény alapján született meg. Emellett az állam egészségügyi prioritásainak és a családtörvénynek a programjaira is épített. A közegészségi és jól-léti tervezési keretrendszer kiemelt eleme az állampolgárok egészségügyi írástudásának megteremtése, annak a képességnek a megszerzése, hogy megőrizték egészségüket, képesek legyenek olyan döntések meghozatalára, amelyek javítják egészségügyi állapotukat, csökkentik a betegség kockázatait. A program önkormányzati és közösségi egészségterveket tartalmaz, képes a szegény, sebezhető csoportok egészségügyi szükségleteinek felmérésére, az intervenciók megtervezésére. A terv része az egészségügyi rendszer átalakítása a jövő szükségleteinek megfelelően, prevenciós szervezet létrehozása. A terv összehangolt a dohányzási, az élelmiszert érintő, a gyermek-jól-lét és biztonság, a radioaktív anyagok, az ivóvíz, a droghasználat, stb. témákat érintő törvényekkel, de a közlekedés, a környezet, a buszbiztonság, az oktatás stb. prevenciós törvényekkel is. A terv szükségletelemzésre épít, meghatározza a kulcsadatokat, az egészségfejlesztés és egészségvédelem, az egészségügyi beavatkozások rendszerét. Az egészség és jól-lét meghatározói között az egyéni, a társadalmi, a kulturális, a gazdasági és környezeti tényezőket érinti.

- Egyéni tényezők: a genetikai örökség, a kisgyermekkorai élettapasztalatok, az életkor, a nem, az etnikai hovatartozás, az életvitel és az egészséggel kapcsolatos viselkedés.
- A társadalmi és környezeti faktorok között a foglalkozási és lakáskörülmények, iskoláztatás és oktatás, társadalmi kapcsolatok, a munka és szabadidő feltételei, a lakás állapota, a szomszédság és környezet szerepelnek.
- Az életstílusból fakadó kockázatok között az ülő életmód, a nem otthon evés elterjedése (energiában gazdag ételek, nagyobb adagok, több zsiradék és só), a közösségi élet visszaszorulása (sport és rekreációs klubokba járás csökkenése, szervezett fizikai tevékenység csökkenése, az önkéntes munka hiánya, az internet magáncélokra használata) a leginkább hangsúlyosak. A megnőtt nemzetközi mobilitás egészségügyi kockázatait, az élelmiszerek csökkenő biztonságossága, az időjárásnak és klímaváltozásnak kitettség, a digitális média által terjesztett

egészséginformációk ellenőrizetlen jellege, az új biomedikai beavatkozások és technológiák elterjedése említett a Viktória állambeli közösségi tervezés esetében.

Az önkormányzatok négyévente értékeli az egészség- és jólét-fejlesztési programokat és fogadják el újakat. A kormányzati és önkormányzati szereplők mellett a helyi közösség környezeti és részönkormányzati programokat, klubokat, sport-, vallási, művészeti, önkéntes munka stb. szervezetek működtetését végzik.

A törvény kiter a kutató közösségekre is, amelyek feladata az adatgyűjtés, értékelés és a beavatkozások hatásának értékelése. A tagállami és egyéb állami szintű kutatószervezetek mellett új elem a prevenció kutatási partnerségek megjelenése, pl. szexuális egészség, baleseti kezelés, balesetkutatás, mentális egészség és közösségi jólét-kutatás, a rák társadalmi összetevőinek kutatása stb. Az ausztrál modellben a nemzeti, a tagállami, a regionális és a szubregionális tervezés összehangolt. A rendszer kitüntetett eleme a Közösségi Prevenció Modell: a helyi jóléti prevenció rendszer lényege a közösségi akciók és hálózatok kialakítása, az ehhez szükséges források és munkaerő megteremtése, helyi partnerségek létrehozása, közösségi szintű tervezett intervenciók rendszere, a média bevonása, városi programok fejlesztése, új közösségi innovációs modellek és közösségi marketing kialakítása. Ehhez mérni kell a preventív egészségügyi beavatkozások eredményességét és hatását, kötelező egészséges iskolai, kórházi, munkahelyi menzák létrehozása, közösségi marketing modellek (SV DH, 2011).

Maroondah település egy százezer fős kisváros, Melbourne agglomerációjához tartozik, és három település összeolvadása révén jött létre. A kisváros közösségi jóléti terve elkészült a 2013–17-es időszakra. Kötelező volt elkészíteni a választásokat követő egy éven belül. A terv az önkormányzati stratégiai határozattal és a hosszú távú 4 éves pénzügyi tervvel együtt érvényes. A terv behatóan tárgyalja a közösségi jólét fogalmát: a közösség boldogsági, tartalmas és fejlődőképes állapota; fizikai, társadalmi, gazdasági, kulturális és spirituális feltételeknek megfelelő egyéni és kollektív funkciók; kapcsoltság, társadalmi infrastruktúra; az egészséges és értelmes életvitel képessége, a helyi közösségi részvétel, annak képessége, hogy egészséges közösséget legyen képes kialakítani, ehhez a kapacitásokat kifejleszteni. A programban az önkormányzat szerepe kiemelt, és kb. 10-12 szervezeti egység és civil szervezet

volt bevonva a tervezésbe. A fejlesztési tervet közösségi profilalkítással, az adatok értékelésével kezdték, majd konzultációval folytatták, és a prioritások alapján megkezdték a stratégiai fejlesztést. A projekt láthatólag kötelező ujjgyakorlat volt, elkészült 4 prioritás mentén a cselekvési terv, és láthatólag nem tettek hozzá indikátorokat. Ám számos település rendkívül konkrét és részletes tervet állított össze felelősökkel és forrásokkal, az önkormányzat konkrét szerepkörének meghatározásával.

A 150 ezer fős Whitehorse település jól-léti terve 5 stratégiai irányt, 15 akciót határozott meg, rendkívül összeszedett és jól látható, könnyen értelmezhető módon. Egészséges, életerős, inkluzív és sokrétű közösség, lakható és fenntartható város, a környezet és a városi terek fejlesztése, stratégiaközpontú vezetés, nyitott és elérhető önkormányzat, egészséges helyi gazdaság címszavakkal. Az életkori váltásoknak megfelelő egészségi prioritások, kulturálisan megfelelő preventív és egészségvédő egészségügyi szolgáltatások, társadalmi nemi eltérések kiegyenlítése, közösségi tevékenységek, olyan kulturális környezet, amely képes értékelni a bevándorlóközösségeket is (kínai, indiai, maláj, stb.). Viktória egészségügyi minisztériuma kiadott a tervezéshez ajánlatot is, ám láthatólag a közös elméleti és bevezető kereteken túl nem adott meg kötelező szempontokat. Különösen gazdag és érthető, a lakosság számára vonzó Rockingham város jól-léti terve.

Új-Zéland önkormányzatai alapvetően közösségi nézőpontból foglalkoznak a jól-lét és egészség kérdésével. A jól kialakult stratégiai és operatív tervezési modellben a társadalmi inklúzió célkitűzéseit tervezéssel, programokkal, projektekkel színezik az aktív állampolgárság jegyében. A lakás-, energia-, lakásbérlet-kérdésekben ismeretterjesztő programok is beléptek a programok közé. Új-Zéland önkormányzatai megfelelő jártassággal, kellő színességgel, és nem túlzottan mély bürokráciával viszik a programokat.

ADELAIDE: GLOBALIZÁCIÓ ÉS JÓL-LÉT, A „JOINT UP” KORMÁNYZÁS LEHETŐSÉGEI AZ EGÉSZSÉG ÉS JÓL-LÉT POLITIKÁKBAN

Adelaide 2010-ben készítette el *Egészség és jól-lét a kormányzás minden szintjén* c. programját a WHO közreműködésével. A dokumentum megállapítja, hogy a társadalmi, gazdasági és környezeti fejlődés

elérése a kormányzati szintek politikájában integrált válaszokat igényel, ami nehezen megvalósítható a hatalmi szintek kiegyensúlyozatlan volta miatt. A program globális szinten szervezett, célja, hogy integráljon minden politikát az egészségpolitika egésze alatt: gazdaság és foglalkoztatás, biztonság és igazságszolgáltatás, oktatás és óvoda, mezőgazdaság és élelmezés, infrastruktúra és tervezés, közlekedés, környezet és fenntarthatóság, lakás és lakossági szolgáltatások, földhasználat és kultúra. A vertikális integráció mellett a hangsúly a szektorális politikák egészségcéloknak való alárendelésében rejlik. *Az egészség és jól-lét a kormányzás minden szintjén* c. programot ellenzői gyakorta egészségimperializmus-programként kritizálják. A program szereplői között Dél-Ausztrália, Észak-Karélia, British Columbia, Franciaország, Thaiföld, az USA egyes tagállamai a legfontosabb szereplők.

A VÁROSI JÓL-LÉT SZAKÉRTŐI PROGRAMJAI

Az ISCU (International Council for Science) az ENSZ által elismert nemzetközi tudományos tanács és tudományos szervezetek uniója új kutatási programba kezdett 2011-ben a *Health and Well-being in the Changing Urban Environment* címmel. A szervezet a kutatási programban a jól-lét városi területre vonatkozó rendszerű nézőpontjának kutatását határozta meg. A rendszerszerű nézőpontot a WHO definíciójára alkalmazva adta meg a kutatási program:

- Biológiai faktorok: allergiás szennyezettség, népességgenetika, baktériumok iránti ellenállás, betegségek, járványok, immunrendszert károsító tényezők, egyéni genetika.
- Demográfiai faktorok: migráció, város-vidéki mobilitás, lakossági létszámváltozás, etnikai összetétel, társadalmi nem, életkori dinamika.
- Kulturális, szociális, viselkedési faktorok: kultúra, vallás, család, fogyasztás, szociális támogatás, szenvedélybetegségek, testedzés, mozgás, diéta, étkezés.
- Gazdasági faktorok: globális piac, élelmiszer-kereskedelem, ipari és élelmiszer-termelés, biztonság, tranzakciós költségek, foglalkoztatás, gazdagság, szegénység.
- Oktatási-egészségügyi faktorok: oktatási és egészségi infrastruktúra, medikai technológia, munkaerő, humán tőke, egészségi és oktatási költségek, hozzáférés és jogosultság minőség.

- Kormányzási faktorok: politikai rendszer, politikai stabilitás, szociálpolitika, részvételi állampolgárság, helyi önkormányzat, szabályozás, közösségi prioritások, megerősítés, fizikai biztonság.
- Épített környezet: urbanizáció, energiafogyasztás, közlekedés, környezetesztétika, területi szociális szegregáció, lakás, infrastruktúra, víz és tisztaság.
- Környezeti ökológiai faktorok: természeti környezet, mezőgazdaság, klíma, légtisztaság, vízminőség, földhasználat, szennyező anyagok.

A jól-lét-problematika és a jól-léti programok a területi skálán egyértelműen kimutathatók. A jól-lét-problematika a globális-lokális terekben egymással összekapcsolódó, egymásra ható, egymástól kölcsönösen függő politikákat feltételez. A globális politikában a jól-lét fogalma elég homályos, „beyond GDP”, ám egyértelműen kimutathatók a nemzetközi normaalkotás folyamatai a nemzetközi szervezetek (ENSZ, OECD, Világbank) programjaiban és politikáiban. A nemzetközi politikában a jól-lét a fejlesztéspolitika új modelljévé vált, kezdenek kirajzolódni standardjai. A nemzetközi szervezetek közül a WHO (World Health Organisation) kitüntetett szerepet játszik az egészségpolitika és annak társadalmi háttértényezői, valamint az egészség a politika minden szintjén és területén mozgalmakkal, hogy az egészség és jól-lét hívószavai alatt globális politikaformáló tényezővé váljon. A jól-léti közpolitika állami szinten szinte csak Bhutánban és az Egyesült Királyságban emelkedett az állami közpolitika rangjára, de az egészség és jól-lét mint szektorális politika a közpolitikákba kezd beintegrálódni, pl. az EU 2020 programjai révén a 2014–20-as időszakban legalább 28 tagállam vonatkozásában.

A JÓL-LÉT MINT MIKROREGIONALIZMUS

A jól-lét a regionális politikákban a föderatív államok tagállami szintjén, az agglomerációk kutatásában kevésbé vizsgált. A közösségi jól-lét fogalma még nem kikristályosodott, ám az etnikai, migráns és őslakosközösségekre vonatkozó nézőpontja jelentősen kidolgozott. Ebből arra is következtethetünk, hogy a régi típusú regionalizmus (etnikai-kulturális) elvetése után és az új regionalizmus modelljeinek gazdasági és innovációközpontú dominanciáját

követően a regionális földrajz és regionális gazdaság mellett szükség van regionális társadalmi és kulturális nézőpontra is. Napjaink városi, mozaikszerű társadalmaiban erőteljesen úgy néz ki, hogy a jól-léti mérés és a mikroregionalizmus egymástól nem elválaszthatók. Az új regionalizmus a neoliberális gazdaság innovációközpontú endogén modelljeivel megkerülte a szubnacionális régió mint szociális és kulturális tér, politikai tér kérdéseit, és a régiót érintő governance-modellek is mint az elit által gyakorolt governance-struktúrák voltak kutatottak. A jól-léti modell a régió és új regionalizmus nézőpontjait új módon törekszik integrálni, az endogén fejlődés közösségi modelljével nem csupán az elit nézőpontját és mobilizálását igyekszik elérni.

A jól-lét lokalizációs modelljei mint modernizációs és fejlesztési programok azért fontosak, mert a kutatott városi, regionális, tagállami modellek révén világossá vált, hogy a jól-léti szint fejlesztése csakis a lokális jól-lét fejlesztésével kivitelezhető.

Különösen tanulságos a gazdasági recesszió, a politikai válságkezelés és a gazdasági válságkezelés közepette értékelni azt, hogy Európa szinte minden, továbbá a világ számos országában önkormányzati és közigazgatási reformokat hajtottak végre. A brit politikai reformok az önkormányzatok „jól-léti kompetenciáinak” megteremtésével egyenesen azt sugallják, hogy a települési önkormányzatiság jól-létet teremtő képességei a modernizáció új modelljét jelentik. A jól-lét mint alulról jövő társadalmi vállalkozás, politikai vállalkozás, az egészséges város programokra építve egyenesen a település mint közösség, a települési részönkormányzatok mint közösségek szintjét feltételezte a modernizáció kulcsszereplőiként. Az egészséges város mozgalmak nemzeti modelltől függetlenül eredményezhetnek jól-léti hatásokat.

Az ausztráliai tagállamok sem azonos modell alapján határozták meg a jól-léti politika fejlesztési programját. Addig, amíg Viktória állam az állami/regionális szint megfelelő kereteinek kialakításával, a helyi önkormányzatok orientálásával önálló modellt keresett, Dél-Ausztrália egy globális kormányzási modell elfogadtatását javasolta. Az ausztrál és új-zélandi települési jól-léti fejlesztési tervek, stratégiák, akcióprogramok különösen alkalmasak a települések soketnikumú voltából fakadó eltérő fejlesztési tervek kezelésére.

A nemzetközi tudományosság a jól-lét és területi fejlesztés témakörében még nem lépett előre. Az ISCU által kialakított rend-

szerszerű megközelítés egészében lefedi a városi környezet jól-léti problémáit, ám nem foglalkozik a mérés és a közpolitikai hatás kérdésével.

Az eltérő modellek eltérő mérési rendszert igényelnek. A brit modell rettenetesen bürokratizált, a jelentések túl fragmentált egységekre vonatkoznak, és inkább terhet jelent az adatok mérése, mint a politika megalapozásához való adatszolgáltatást.

A tagállamok esetében az OECD 2013. évi ajánlása a kötelező modell lesz. Viktória állam modellje azért jó, mert a politikusok meghatározták, mire van szükségük. A modell nem igényel rendszeren kívüli méréseket, képes adatokat produkálni más statisztikai és mérési rendszerekből.

A területi-települési adatok egyértelműen azt mutatják, hogy a területi jól-lét fejlesztése nem foglalkozik a szubjektív jól-létre vonatkozó adatokkal, a helyi politika fő feladata a szubjektív jól-létre kialakítása helyi részvétellel, a politika bevonásával.

A modellek mindenütt erőteljes civil és helyi önkormányzati aktivitást feltételeznek, és a változás abban van, hogy a megnövekedett társadalmi részvétel nem korlátozható a polgármesterek találkozóira. A sokrétű feladat, a számtalan bizottság, projekt a képviselők és önkormányzati tisztviselők aktivizálását igényli, továbbá a zárt állami szakszolgálatok szereplőinek a területre való kilépését.

Összességében a jól-lét-központú helyi politikai modellek fenntartható, holisztikus fejlesztés felé viszik az önkormányzatokat, a városvezetést, a fogyasztási modellekről áthelyezve a hangsúlyt a tényleges jól-léti hatások elérésére. Az is egyértelmű, hogy mindehhez törvényi háttér, finanszírozás szükséges, és a demokrácia decentralizált felfogásán túl a részvételi demokrácia helyi gyakorlása. A sikeres modellek mindenütt 100-500 ezres, ún. középváros méretű települések voltak, ami egybecseng az UCLG (United Cities and Local Governments) középváros-fejlesztési stratégiájával. A brit modellben a falusi önkormányzatok nem voltak képesek élni a jól-léti kompetenciákkal, nem akartak vagy nem volt érdekükben a kiváló minősítés megszerzése, amivel felkészültségüket bizonyíthatták.

A jól-léti fejlesztési modell, vagy egészség- és jól-léti fejlesztési modell, vagy fenntartható fejlesztés a nemzetközi politika, a globális politika egyik legfőbb diskurzusa. Hasonlóan a többi vagy korábbi modellekhez, a helyi önkormányzatok akkor foglalkoznak

vele, ha törvény kötelezi őket, ha valamilyen fejlesztési forráshoz juthatnak általa. A kialakult modellek átfedést mutatnak más fejlesztési diskurzusokkal, ám kétségünk ne legyen, komoly hajtóerők állnak sikere mögött: a globális egészséglobbi, a jól-léti tudásmunkások (mérés és értékelés, hatásvizsgálat), az informatikai szoftver- és rendszerfejlesztő cégek stb. Az állami szintű mérések mindössze kb. 200 államot érintenek, az önkormányzati szintű mérések a világ közel 1 millió önkormányzatát elérhetik. Az adatsorok lakónegyedekre értelmezhetők. A fentiek alapján egyáltalán nem túlzás, hogy a planetáris boldogság mérése növekvő stresszel jár mind a politikusok, mind az üzletemberek számára, mivel új tudást, új vezetési stílust, új módszereket, új eszközöket, új tervezési modelleket, új pénzügyi elosztási rendszereket eredményez. Lehetséges, hogy mindez nem a növekedési modellektől való elfordulást, hanem a növekedési politikák egy új kiadását eredményezi csupán?

FELHASZNÁLT IRODALOM

- BARR, V. (2012): *Development of a Conceptual Framework to Support Research on the Role of Healthy Communities Initiatives in the Development of Healthy Public Policy*. Phase 2 Report, World Health Organization Collaborating Centre on Chronic Non Communicable Disease Policy and the Public Health Agency of Canada.
- CANZANELLI, G. – MENDELL, M. (2009): Crisis, values, governance and territorial development. – *Universitas Forum*, Vol. 1., No. 3.
- CEMR (2013): *Decentralisation at a Crossroads. Territorial Reforms in Europe in Times of Crisis*. CEMR.
- Community Toolbox. Our model of practice: building capacity for community and systems change*. http://ctb.ukans.edu/tools/EN/sub_section_overheads_1002.html (Letöltés: 2014. március 7.)
- DEPARTMENT FOR COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT (2009): *Power to promote well-being of the area. Statutory guidance for local councils*. <https://www.gov.uk/government/publications/power-to-promote-well-being-of-the-area-statutory-guidance-for-local-councils> (Letöltés: 2014. március 7.)
- DEPARTMENT OF HUMAN SERVICES (2001): *Environments for Health: Municipal Public Health Planning Framework*. Melbourne: State government of Victoria.

- Fehér könyv az önkormányzatokról: Egészséges és fejlődő közösségek* (2006) (közösségi és önkormányzati államtitkári betérjesztés), https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/272357/6939.pdf (Letöltés: 2014. március 7.)
- MARSHALL, J. – CRAFT, K. (2000): *New vision for community health services for the future report.* – *Perth: Health Department.* Volume 1., pp. 73–74.
- MICHELSON, J. (2010): *The role of local government in promoting well-being.* <http://www.neweconomics.org/publications/entry/the-role-of-local-government-in-promoting-well-being> (Letöltés: 2013. január 30.)
- SCHOOL OF PUBLIC HEALTH (1995): *Municipal Public Health Planning Resource Guide.* Queensland University of Technology. Mr. Gary Holland Chief Executive Officer, Queensland.
- STATE OF VICTORIA, DEPARTMENT OF HEALTH (2011): *Victorian Public Health and Well-being Plan 2011–2015.* <https://www.health.vic.gov.au/prevention/vphwplan> (Letöltés: 2014. március 7.)

A Tisza-térség fejlesztésének új kihívásai

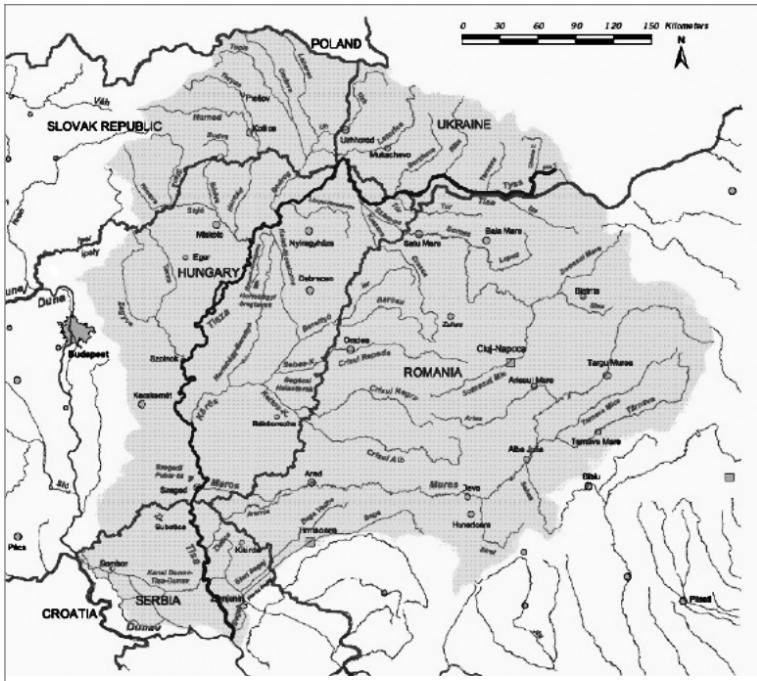
Baranyi Béla

A TISZA-TÉR REGIONÁLIS DIMENZIÓKBAN

A folyóvizek és tavak régtől fogva a tér és a területi fejlődés alakításának kitüntetett szereplői. Azon túl, hogy történelmi léptékben meghatározzák egy térség belső szerkezetét, s mind a mai napig olyan erőforrást nyújtanak, amely a regionális fejlődés nehezen túlbecsülhető része. Ugyanakkor ez az erőforrás oly módon használható csak fel, hogy tekintettel kell lenni arra a sajátos ökológiai rendszerre, amelynek megóvása nélkül a vízre épülő gazdálkodás, de az érintett területek térszerkezete is összeomolhat. Magyarország ebben a tekintetben különösen kényes helyzetben van, hiszen a fenntarthatóság ökológiai, gazdasági és társadalmi vonatkozásai mellett kiemelt figyelmet követel meg az is, hogy vízhasználatra nemzetközi kérdéseket is felvet, miután a hazai folyók döntő hányada határainkon kívülről érkezik.

Mindamellet a globális éghajlatváltozás önmagában is felértékeli ezt a sok problémát okozó, ugyanakkor kiemelt értéket képviselő természeti kincset. Ezt is szem előtt tartva, joggal érdemel megkülönböztetett figyelmet az ország második legnagyobb folyója, a *Tisza*, amelynek az Alföld nagyrégió egészét érintő regionális szerepén túl a tágabb térszerkezetét alkotó öt országra (*Magyarország, Szlovákia, Ukrajna, Románia és Szerbia*) terjed ki a vízgyűjtő területe (1. ábra). A stratégiai interregionális együttműködési lehetőségek révén pedig makroregionális jelentőséggel is bír, optimális esetben akár az Európai Unió által szorgalmazott *Duna Régióhoz* hasonló módon, egy azzal szoros kapcsolatokat építő stratégiai célú *Tisza Régió*, intézményesült határközi szervezet célterülete is lehetne (Cocean ed., 2010).

1. ÁBRA: A Tisza öt országra kiterjedő vízgyűjtő területe



MAGYARÁZAT: A folyó teljes hossza: 962 km, Vízgyűjtő területe: 157000 km²
Országok: Ukrajna (46 millió lakos), Románia (21,5 millió lakos),
Magyarország (10 millió lakos), Szlovákia (5 millió lakos),
Szerbia (7 millió lakos)

FORRÁS: Tisza stratégia... 2010.

Több mint nyilvánvaló ma már a vizek és a területi fejlődés közötti szoros összefüggés, következésképpen az is, hogy több, folyamatosan változó rendszer tanulmányozása hozhat csak valós eredményeket a gazdasági és a területi tervezés folyamatában. Miközben a műszaki és a természettudományok – jórészt érthető módon – már nagy múltra tekintenek vissza a vízügyi kutatások terén, addig a társadalomtudományokra, köztük a *regionális (területi) tudományra* még számos kihívás vár a természeti és műszaki rendszerek alakulásával összefüggő társadalmi, gazdasági és területi kölcsönhatások mélyebb vizsgálatát tekintve. Ennek eredményei ugyancsak beépülhetnek a gazdaság-, a terület- és településfejlesztés elméletébe és gyakorlatába. Az utóbbi tudományos célok teljesítése korántsem könnyű és egyszerű feladat, hiszen a Ti-

sza egész Európa ma is páratlan természeti, ökológiai képződménye, nemcsak a folyóval közvetlenül érintkező régiók, megyék, kistérségek és települések életében játszik meghatározó szerepet, hanem a jóval tágabb térszférájában is. A *Tisza folyó ugyanis az Alföld térszerveződésének alapja*, Kelet-Magyarország legfőbb térszerkezeti tengelye, egyszersmind kontinentális jelentőségű *ökológiai folyosója*. Ez egyben azt is jelenti, hogy mindenfajta olyan beavatkozás, amely a Tisza vízrendszerét befolyásolta, később az egész térségre kihatott. Nem múltak el hatás nélkül azok a nagy történelmi, politikai, gazdasági és társadalmi változások (pl. Trianon, a nagyobb természetalakító és egyéb infrastrukturális beruházások, a kiskörei víztározó, autópályák és hidak építése, a rendszerváltó folyamat gazdasági-társadalmi következményei) sem, amelyek az Alföld nagyrégiójának, ennek a sajátos és egyedülálló *természeti (földrajzi, ökológiai) kultúrtájának, gazdasági és legalább ennyire történelmi képződményének* a fejlődését kísérték, illetve alakították az ország területének közel 40%-án, több mint hárommillió ember életét befolyásolva (*Tiszatér, 1994; Baranyi, 2002*).

Eltekintve az öt országra kiterjedő óriási vízgyűjtő területtől, és csak a szűkebb értelemben vett Tisza-vidéki kultúrtáját, a folyó által közvetlenül érintett térséget vizsgálva is látható, hogy csupán Magyarországon kétmillió ember biztonságát és életminőségének fejlesztését kell, hogy szolgálja a természeti, a gazdasági, a társadalmi, a humán környezetek és adottságok egymást kölcsönösen feltételező harmonikus rendszerében. Míg a korábbi, a *VÁTI által készített (2004, 2005, 2006) tervdokumentumok* egész sora a Tisza teljes hazai történelmi árterét tekintve mintegy 1,75 millió embert, 2272,5 ezer hektár (negyed magyarországnyi) területet, négy régiót, kilenc megyét, több mint ötven kistérséget és 443 települést soroltak a Tisza-vidékhez, addig az *Országos Területfejlesztési Konceptió (OTK)* által lehatárolt Tisza-térség három régiót, hét megyét és 31 statisztikai kistérséget érintett (*OTK, 2005*) (2. ábra).

A közelmúltban készült, *Tisza-stratégia magalapozása 2010* című legújabb, szakmailag színvonalas dokumentum további szűkítéssel az OTK által lehatárolt térségen belül is már csak a Tiszával közvetlenül érintkező településsor 150 települését, 739 ezer hektárnyi területét és 715 ezer főnyi népességét tekintette kiemelt tervezési célterületnek (*Tisza stratégia...*, 2010). Az *MTA Regionális Kutatások Központja (RKK) Alföldi Tudományos Intézete (ATI)* által az 1990-es években és az ezredfordulót követő első évtizedben az egész alföldi Ti-

kintve voltaképpen megfelelt a későbbi (2007 utáni) állapotok szerinti ún. komplex kistérségi társulásoknak sorolható, végső soron az OTK által képviselt kistérségi besorolásnak (Csatári szerk., 2001).

A Tisza-térség területi lehatárolásának kérdésénél is fontosabb azonban annak a korszerű, a Tisza-kutatásban mindenképpen újszerű elméleti és módszertani megközelítésnek az igénye, amely az immár több mint egy évtizede készült helyzetfeltáró és program-alapozó dokumentum összeállítói markánsan képviseltek – és képviselnek ma is – az RKK tudományos műhelyeiben. Bátran kijelenthető, hogy ilyen jellegű és megközelítésű folyó menti fejlesztési program korábban még nem – jórészt azóta sem – készült Magyarországon. Ez a felfogás ugyanis módszertanában már *általános elvként* igyekszik érvényesíteni a *modern fenntartható fejlesztés elvét*, a rendkívül eltérő területi folyamatok kiterjedését és kölcsönkapcsolatát szem előtt tartó *komplex és integrált térszemléletet*, nem utolsósorban pedig a *Tisza folyó vidéke és az Alföld egésze társadalmi, gazdasági, települési fejlődésének, fejlesztésének új harmóniaigényét*. Ezt a korszerű felfogást ma is nehéz lenne túlhaladni. A különböző ágazati és területi szintek fejlesztési prioritásait összefoglalni, belső elmentmondásaik, konfliktusaik részleges feloldásával egységesíteni, harmonizálni, majd azok fejlesztési prioritásait a tágabb térkörnyezetre, az egész Tisza-vidékre megfogalmazni képes *komplex és integrált megközelítés* ugyanis az egyik legfontosabb előfeltétele minden, a térségre vonatkozó fejlesztési program sikerének, amennyiben általános és közös elveket alkalmazva közelít a Tisza-térhez (Csatári szerk., 2001).

Álláspontunk szerint a Tisza folyó legtágabb térkörnyezetére, indokolt esetben az Alföld nagyrégió egészére is kitekintő komplex, *integrált tudományos térszemlélet és módszer* lehet az egyik fontos előfeltétele az Alföld nagyrégió egyetemes érvényű, szisztematikus, interdiszciplináris szemléletű, összehasonlító és rendszeres vizsgálatának, különös tekintettel a környezeti konfliktusokra, a gazdaság és az agrárium jellegzetességeire, a településhálózatra, a társadalmi, táji és kulturális tagoltságra, a modernizációra és különböző területi problémáira, a téma multidiszciplináris jellegére. Egyszerűbben fogalmazva ez a módszertani megközelítés lehet az előfeltétele a *regionalitásra alapozott társadalmi harmónia* – mint távlati stratégiai cél – megteremtésének, akár témaspecifikus, jelen esetben a *környezetipar és az újraiparosítás összefüggéseit érintő* kérdésekben is.

PERIFÉRIAKÉPZŐDÉS – GAZDASÁGI-TÁRSADALMI KONFLIKTUSHELYZET

A Tisza folyó és szűkebb-tágabb tere igen sajátosan változó tartalommal töltött be – olykor meghatározó szerepet – az egész Alföld regionális fejlődésében. A 19. század utolsó harmadáig, a *folyószabályozásokig*, illetve a *modern közlekedési útvonalak kiépüléséig* – kiterjedt vízrendszere, áradásai, a hajózó útja és a magas parti térszíneinek sokszínű és relatíve fejlett települései, átkelő helyei révén – meghatározó fejlődési és térszerkezeti tengelye volt az Alföldnek. Az azóta eltelt másfél évszázad döntő módon megváltoztatta a folyó és környezete általános földrajzi és térszerkezeti helyzetét. A Tisza, mint korábban oly fontos alföldi fejlődési tengely – lényegében a ma is jelentős átkelőhelyek csomópontjait kivéve – elvesztette jelentőségét.

A Tisza-vidék nagy része a lassan modernizálódó és átalakuló alföldi gazdasági és települési térszerkezetben – a nagy- és középvárosait részben kivéve – fokozatosan a perifériára került. Mezőgazdaságának eltartó képessége fokozatosan csökkent, hálózati infrastruktúrájának fejlődése még az egyébként alacsony alföldi átlagtól is fokozatosan elmaradt, településeinek és azok társadalmának nagyrészt megszűnt a folyóval való – a korábbi évszázadok során kialakult, a szerves és organikus – „együttélése”. Újabban pedig a rendszerváltó folyamat egyik súlyos következményeként a Tisza szűkebb és tágabb térkörnyezetében felerősödött a *perifériaképződés*, akkumulálódtak a *hátrányos*, sőt a *halmozottan hátrányos helyzettel* együtt járó gondok, amelyek egyszerűsített súlyos gazdasági-társadalmi problémák, területi konfliktusok forrásaivá váltak.

A kialakult helyzetet csak súlyosbítja, hogy a társadalmi-gazdasági leszakadás a térség nagyobb részén egyre fokozódik, a statisztikai mutatók szerint a Tisza menti térség jelentős része külső (hátár menti) vagy belső periféria (11 kistérség leghátrányosabb komplex programmal segített; négy leghátrányosabb helyzetű, 11 hátrányos helyzetű, mindössze öt nem kedvezményezett). Az ország 33 legrosszabb helyzetű kistérségének (5. ábra) harmada itt található (*Tisza stratégia...*, 2010).

Mindent együttvéve az *elmaradott, hátrányos helyzetű térségek és hanyatló kistérségek főbb jellemzőiként* többek között az alábbiak említhetők meg:

- jelentős fejlettségbeli különbségek, területi egyenlőtlenségek;
- általános gazdasági-társadalmi elmaradottság;
- hátrányos és halmozottan hátrányos helyzet;
- akut, folyamatosan kiemelkedően magas munkanélküliség;
- elmélyült strukturális válság, az ipar általános leépülése („rozsdadózetek”, iparihiányos térségek, a feldolgozóipar visszaszorulása stb.);
- a mezőgazdaság hanyatlása (értékesítési válság), a szolgáltató szektor hiányosságai;
- rossz infrastrukturális ellátottság, nehéz megközelíthetőség és elszigeteltség;
- tartós szociális válság, az életminőség és életkörülmények hanyatlása (szegregáció, mélyszegénység);
- romló közbiztonság (Baranyi, 2013, 81).

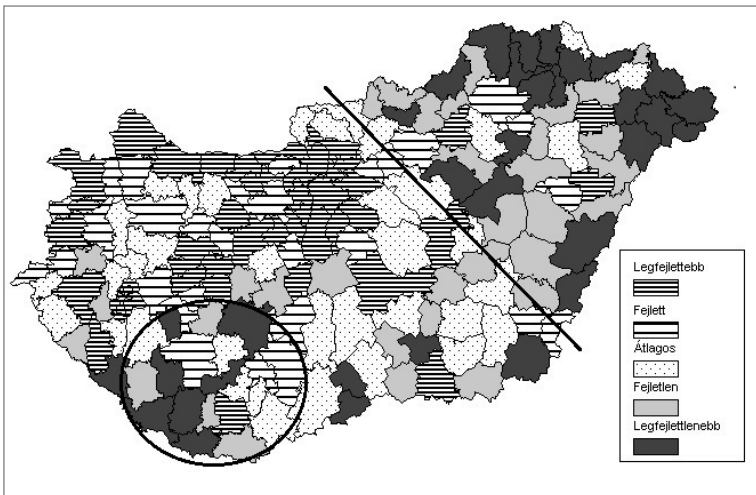
A hátrányos helyzet általában véve és jellemző esetben a kedvezőtlen, egymásra épülő, hatásaiban egymást felerősítő okok és tényezők sokasága alapján alakul ki. Amennyiben pedig a gazdasági-társadalmi fejlettséget meghatározó tényezők túlnyomó része vagy egésze kedvezőtlen, akkor lehet szó halmozottan hátrányos helyzetről regionális és/vagy kistérségi összefüggésekben egyaránt. A hátrányos vagy kedvezőtlen mutatók komplexitása miatt halmozottan hátrányos helyzetű régiók lehetnek nagy *tájélföldrajzi térségek*, illetve *nagyrégiók* (pl. Alföld, Tisza-vidék), *tervezési-statisztikai fejlesztési régiók* (pl. Észak-alföldi régió), *kistérségek*, amelyek ugyancsak lehetnek homogén *természeti, tájlföldrajzi térségek* (pl. Bodroghöz, Sárrét, Bereg, Ormánság), vagy éppen ún. *KSH-kistérségek*, újabban pedig *komplex, többcélú kistérségi társulások*, illetve a szervezés alatt álló *járások*. A periférikus, hanyatló területek, ún. depressziós térségek leggyakoribb és legkiterjedtebb előfordulása manapság általában a Dunántúl déli, dél-nyugati szegletében, jellemzően pedig az Alföld nagyrégióban, főként az észak-alföldi és észak-magyarországi régió összesen hat megyéjét magában foglaló északkelet-magyarországi térségben, mindenekelőtt a Tisza menti területeken, különösen az Észak- és Közép-Tisza-vidéken tapasztalható (Baranyi, 2004).

Az utóbbiakkal kapcsolatban úgy is lehetne fogalmazni, hogy Magyarországon belül tulajdonképpen az egész kelet-magyarországi térség, különösen pedig Északkelet-Magyarország gazdasági-társadalmi helyzete általános jelleggel hátrányos helyzetű tér-

ségnek minősül, területén nagy számban fordulnak elő *halmozotlan hátrányos helyzetű* (Bodrogek, Taktaköz, Közép-Tiszavidék, Bihar, Sárrét, Szatmár, Bereg, Cserehát stb.) *kistérségek*, illetve – részben a belőlük kikerülő – *külső (határ menti) perifériák*, valamint az *átmeneti térségek* a belső és külső perifériák között (pl. Encsi, Szikszói, Fehérgyarmati, Mátészalkai, Sellyei, Szigetvári stb. kistérségek). Leegyszerűsítve azt lehetne mondani, hogy a *Gyula–Szolnok–Balassagyarmat* képzeletbeli vonaltól északra elhelyezkedő területek jelentős része az ország egyik legkiterjedtebb válságövezeteit foglalják magukban. Amennyiben például az Alföld nagyrégió – azon belül Északkelet-Magyarország – az ország térszerkezetében hátrányos helyzetű periférikus térség, annak kiterjedt határ menti területei és települései ahhoz képest is további hátrányokkal küszködő területeknek, a „*periféria perifériáinak*” (Baranyi, 1999) minősülnek (3. ábra).

A kistérségek és települések hátrányos helyzetének megállapítására régtől fogva sokfajta számítás és eljárás szolgál. A legismertebb és leggyakrabban használt hivatalos eljárás a kistérségek és települések társadalmi-gazdasági és infrastrukturális elmaradottságát és/vagy fejlettségét mérő *komplex mutató* kiszámításánál a *gazdasági*, az *infrastrukturális*, a *társadalmi*, a *szociális*, valamint a *foglalkoztatási adatok* nagy csoportjait és azok alrendszeréhez tartozó

3. ÁBRA: Kistérségek fejlettsége a 67/2007. (VI.28.) OGY. határozat alapján



Forrás: KSH Területi Statisztikai Évkönyv, 2008 alapján saját szerkesztés.

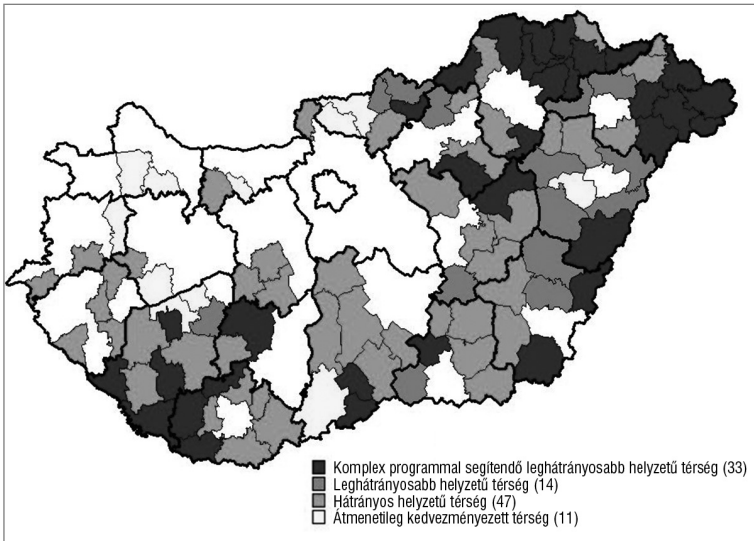
statisztikai adatok széles körét veszik számításba. Így készül el évről évre külön országgyűlési határozat alapján a területfejlesztés szempontjából hátrányos, illetve leghátrányosabb helyzetű kistérségek besorolása.

Jelen pillanatban a 67/2007. (VI. 28.) országgyűlési határozat alapján készült kormányrendelet szabályozza a hátrányos helyzetű kistérségek besorolását, amelyben 48 kistérség a *leghátrányosabb*, 47 pedig a *hátrányos helyzetű* besorolást kapta, kifejezve egyben azt is, hogy a hozzájuk tartozó települést a befogadó kistérséghez hasonló minősítés illeti meg. 2007-ben szűnt meg ugyanis a harmadik kategória, amely külön is számításba vette azokat a leghátrányosabb helyzetű településeket, amelyek nem tartoztak egyik leghátrányosabb helyzetű kistérséghez sem. Gazdasági-társadalmi pozíciójukat tekintve a kistérségek és a hozzájuk tartozó települések közötti különbség a hátrányos és leghátrányosabb szó fokozásával is kifejeződik (4. ábra). A hátrányos helyzetű térségek közös jellemzője, hogy fenntartható fejlődésük, esetleg felzárkóztatásuk jelentős külső és belső fejlesztési forrásokat igényel (Baranyi, 2013).

A *hátrányos helyzet akkumulációja* a történelmi, illetve a szocialista fejlődés okán is egyaránt az *Alföld nagyrégió*, benne a *Tisza folyó szűkebb és tágabb térkörnyezete* esetében mutatkozott meg, minden egymást erősítő hátrányos következményével együtt. Ami az 1989/90. évi rendszerváltás utáni folyamatokat illeti, annyiban módosította – inkább súlyosbította – az elővázolt helyzetet, hogy a szocialista fejlődés időszakában, minden ellentmondás ellenére is jelentős előnyhelyzetet hozó iparágak, mindenekelőtt a nehézipar, s részben a mezőgazdasági feldolgozóipar épültek le elsőként, s alakultak ki az akut munkanélküliséggel járó ún. rozsdaovezetek. A bekövetkezett *dezindusztrializációs* folyamatok a korábban előnyhelyzetet élvező észak-magyarországi, alföldi, Tisza-menti és dél-dunántúli területeket és településeket egyaránt sújtották. Sorsukban gazdasági-társadalmi következményeit tekintve így kapcsolható össze a történelmi múlt és jelen (4. ábra).

Jól mutatja a belső- és külső perifériaképződés sajátosságait az a folyamat, amely igen jellemző módon az *Alföld*, egyszersmind a *Tisza-vidék és térkörnyezete példáján* keresztül illusztrálható a legjobban. Jóllehet belső és külső perifériák számos helyen találhatóak az országban, legjellemzőbb módon, legnagyobb számban és legkiterjedtebb formában azonban az Alföldön, s főként az Észak-Alföldön, illetve Északkelet-Magyarországon fordulnak elő. Az el-

4. ÁBRA: A hátrányos és leghátrányosabb helyzetű kistérségek elhelyezkedése Magyarországon, 2007



FORRÁS: MTA RKK Debreceni Osztály, 2007.

mondottakon túl a perifériaképződés szempontjából az Alföld nemcsak a történelmi előzményeket, hanem a történelmi folyamatok következményeit és a perifériaképződés, ha tetszik, rendszerváltás utáni és jelenlegi sajátosságait is talán a legtípusosabban jeleníti meg. Mindezt azért is fontos hangsúlyozni, mert Magyarország keleti felében a rendszerváltást követő évtizedben a tulajdoni, a képzettségi-kulturális, foglalkoztatottsági, demográfiai, egészségügyi, szociális viszonyokban a társadalmi és a területi különbségek nem csökkentek, sőt számottevően növekedtek. A strukturális és tradicionális hátrányokkal küzdő térségekben jelentős társadalmi, gazdasági és területi belső differenciálódás ment végbe, valamint a fejlettebb régiókhoz, kistérségekhez és településekhez képest számos (gazdasági, infrastrukturális, szociális) területen leszakadás következett be, miközben problémák is keletkeztek, újrateremtődtek különféle új egyenlőtlenségek, különösen az akut foglalkoztatottsági válság tekintetében.

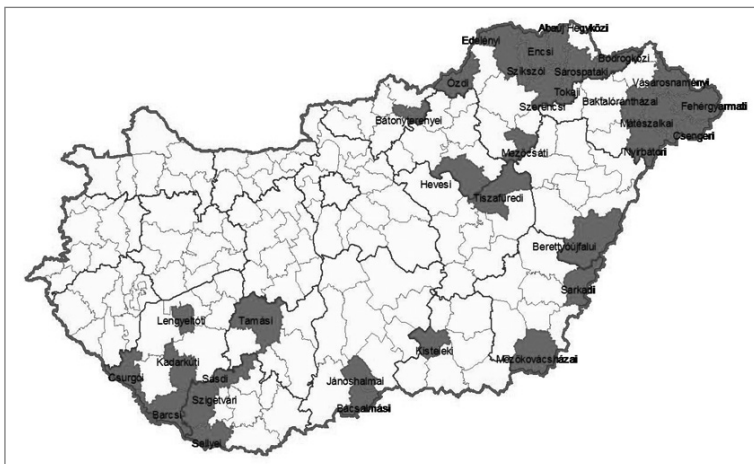
A társadalmi-gazdasági fejlődés sajátosságainak a megítélését illetően ma már meglehetősen nagy a kutatók között a nézetazonosság, különösen ami a társadalmi folyamatok feltételrendszerének és jellegének az alakulását illeti, hiszen az „Alföld-szindróma” már jól ismert történelmi *tünetei az Alföld társadalmában zajló válto-*

zásokat befolyásolták a legkarakterisztikusabban. Az Alföld-jelenség legjellemzőbb megnyilvánulásai többek között a sokszínű másság; a fejlettség elemeit is magában hordozó elmaradottság; a természeti táj és a társadalomfejlődés szoros kölcsönhatásaként kialakult jellegzetes „lelki kapcsolat” és „táji mentalitás”; az Alföld sajátos társadalmi struktúráját formáló pusztai, frontier jellege, (amely elsősorban társadalmi képlet, s csak azután területfejlődési típus); az Alföld periferia-jellege, sőt egyes kiterjedt térségeinek a „periferia periferiája” helyzete; a gazdaság és társadalom változásainak diszharmóniájában, a társadalmi és gazdasági fejlettség meg nem felelésében testet öltő sajátos társadalomfejlődési út: a paraszti polgárosodás, illetőleg a parasztpolgári-mezővárosi fejlődés; az egyedülálló alföldi település- és városfejlődés, s egyáltalán az „alföldi út” megannyi más, egyedi vonása (Baranyi, 2002; 2011).

A társadalmi fejlődés előbb leírt, történelmileg kialakult sajátos „alföldi útja”, amely egyszerre viselte magán az elmaradottság és a viszonylagos fejlettség jegyeit, az elmúlt több mint fél évszázad történelmi-gazdasági-társadalmi változásai során megrekedt. A feltételrendszer oldaláról vizsgálva a kérdést, könnyű belátni, hogy a társadalmi folyamatok alakulását befolyásoló régi és új keletű tényezők sokaságából (pl. a hátrányos történelmi örökség következményei, a tradicionális mezőgazdasági társadalomból öröklött jellegzetességek, a tanyarendszer, az ingázás, a szelektív vándorlás, a periferia-helyzet erősödése stb.) mindenképpen a gazdaság közelmúltbeli súlyos válsága a legfontosabb. Mindezek külön-külön és együtt is szerepet játszottak a társadalmi specifikumok és területi differenciák létrejöttében (Baranyi, 1985).

A rendszerváltás után a magyar gazdaság átalakulása újfent egy elmélyült területi válság körülményei között megy végbe. A területi válság alapvető jellemvonása az ország keleti részének „leszakadása”. Ennek egyik legnyilvánvalóbb jele, hogy Kelet-Magyarország megyéiben a gazdaság átalakulását súlyos és tartós munkanélküliség kíséri. Az 1989/90-es gazdasági rendszerváltással együtt járó gyökeres tulajdoni, szerkezeti és szervezeti átalakulás sem javított a perifériák nagyrégióban elfoglalt helyzetén. A kiterjedt alföldi agrárterületek, rurális falusi térségek halmozottan hátrányos helyzete nem enyhült, sőt a gazdasági-társadalmi dekoncentrációs folyamat igazi vesztesei többek között a Tisza-menti települések lettek. A Budapestre és az ország ún. ipari tengelyére épült centrumokhoz képest az egész Alföldhöz, benne a Tisza térségéhez tartozó térségek és telepü-

5. ÁBRA: A 33 leghátrányosabb helyzetű kistérség Magyarországon, 2009



Forrás: www.nfu.hu

lések maradtak perifériahelyzetben, kiterjedt határ menti területek és „szigethelyzetbe” szorult belső térségek pedig egyenesen a „periféria perifériájává” váltak (3., 4., 5. ábra).

Továbbra is nyitott kérdés, hogy a *centrum–periféria viszonyrendszer* gyökeres megváltoztatásához mennyiben tudnak majd hozzájárulni az ország EU-csatlakozásától remélt előnyök, más szóval támogatások, amelyekre a magyar perifériák felzárkóztatásának, a kohéziós politika eredményességének az elősegítéséhez fölötébb szükség lesz, mert a periférikus térségek önerőből nehezen vagy egyáltalán nem lesznek képesek kilábalni a tartós válságból. A regionális fejlesztés szemszögéből ma is csak megerősíteni lehet a korábbi prognózisokat, hogy a Tisza-vidék szűkebb és tágabb térségének, különösen pedig a térségében elhelyezkedő településeknek, önkormányzatoknak a gazdasági-társadalmi felzárkóztatása csak saját erőforrásokra alapozva aligha valósulhat meg a közeljövőben, az önerőből fejlődni nem tudók lemaradása tovább folytatódhat (Paksy, 1992). Továbbra is megmaradhat tehát az igazságtartalma Enyedi György (2005) általános érvényű megállapításának, amely különösképpen az Alföldre vonatkozóan érvényesül, nevezetesen, hogy az *Alföld története tulajdonképpen megkésett egy megkésett országban, a félperiféria félperifériáján helyezkedve el*, fejlettségi szintjét tekintve a térség ma is félperiférikus jellegű, valahol az Európai Unió peremvidékén.

A KIÚT: ÚJRAIPAROSÍTÁS – KÖRNYEZETIPAR – HARMONIKUS VIDÉKFEJLESZTÉS

A Tisza-térség fejlesztésnek megalapozása érdekében az 1990-es évek derekától intenzív kutató-tervező munka folyt, amelynek eredményeként számos, a Tisza-vidék átfogó vagy éppen az egyes térszerkezeti egységeinek, kistérségeinek, településegységeinek és településeinek fejlesztését célzó szakmai anyag, tervdokumentum, koncepció és program, köztük nem egy időtálló tudományos elemzés született, amelyek szinte kivétel nélkül a Tisza-térkörnyezetébe szorosan vagy lazábban illeszkedő területek fejlesztési stratégiájának megalapozását, helyzetelemzését, térségleírását, a tér, terület- és településszerkezet alakításában rejlő lehetőségek feltérképezését, illetve fejlesztési javaslatok megfogalmazását tekintették feladatuknak.

A lassan könyvtárak és arra hivatott intézmények polcait és szekrényeit megtöltő szakmai anyagok és dokumentumok felületes áttanulmányozásának eredményeként is megállapítható azonban, hogy a térség periferizálódásának, gazdasági-társadalmi hanyatlásának, a hátrányos és halmozottan hátrányos helyzet felszámolásának okai és fejlesztési javaslatai között még ma sem szerepelnek megfelelő súllyal a *dezindusztrializációval* és az *újraiparosítás* kapcsolatos kérdések, jóllehet ezek számbavétele és elemzése fontos kitörési pont lehet egy-egy kistérség, település, a Tisza-vidék vagy éppen az egész Alföld esetében egyaránt. Az ezzel szorosan összefüggő másik tanulság, hogy a foglalkoztatáspolitikai kérdések részletezésén túl ugyancsak kevésbé kerül elő a *társadalmi dimenziók* kellő mélységgel és komplex módon történő vizsgálata, főként ami az *újraiparosításból eredeztethető* jövőalternatívákat illeti.

Az előbbieket azért is érdemelnek említést, s egyre nyilvánvalóbb ma már, hogy a világban zajló és Magyarországot is hátrányosan érintő gazdasági válságfolyamatok ismételten a tudományos és a szakmai érdeklődés homlokterébe helyezték az *újraiparosítás* kérdéseit, különös tekintettel a kelet-közép-európai térség rendszerváltó országaira. Ez ugyanis az a térség, amelynek országaiban a korábbi politikai és gazdasági-társadalmi rendszerváltó folyamat eredményeként különösen intenzív *dezindusztrializációs folyamat* zajlott le. Az ipar erőteljes leépülése komoly gazdasági-társadalmi és szociális problémákat eredményezett az európai közösséghez nemrég csatlakozott országokban, köztük Magyarországon is. Ám az

ipar, mindenekelőtt a mezőgazdasági feldolgozóipar erőteljes leépülésével együtt járó regionális hatások különösen súlyosan érintették az Alföld nagyrégió, közelebről pedig a Tisza-térség egészét, főként ami az akut munkanélküliséget és az ezt kísérő általános szociális válságot illeti.

A fölöttébb aktuálissá vált újraiparosítás kérdéskörén belül – a globális klímaváltozás folyamataival összefüggésben – megkülönböztetett hangsúlyt kapnak ma már a *környezetipar* szerepével kapcsolatos kérdések is. Egyre markánsabbak azok a szakmai álláspontok, hogy az újraiparosításban, köztük a régiók újraiparosításában kiemelt jelentőséggel bír a környezetipar, amely – a tudomány eredményeire támaszkodva – nemzetközi szinten és hazai körülmények között is várhatóan a legdinamikusabban bővülő piaccal rendelkező iparág. Az egyre erősödő ágazat igen nagy lehetőségeket rejt magában a magyar környezetipari tevékenységet végző vállalatok versenyképességének növelésében is (*Baranyi–Fodor szerk., 2012*).

Az újraiparosítás lehetőségeinek feltárása, az ilyen irányú fejlesztések megfogalmazása különösen fontos lehet a gazdaságtársadalmi gondok orvoslásában olyan hátrányos helyzetű térségben, mint a Tisza-vidék. Optimális esetben az újraiparosítás a térség esetében is egyaránt jelenti új ágazatok, tevékenységek, termékek megjelenését ott, ahol eddig ilyesmivel nem foglalkoztak, másrészt azt a szerkezeti változást, amikor a tradicionális ágazatok megszűnnek vagy jelentősen visszaszorulnak, és helyüket más ipari tevékenységek, mint például a környezetipar veszik át. Az újraiparosításban élenjáró ágazatok közül a legperspektivikusabb a *környezetvédelmi ipar*, avagy a köztudatban elterjedtebb néven a *környezetipar*. A globalizáció, a technológiai változások és új politikai prioritások révén a „környezeti javak és szolgáltatások ipara” a fejlett országokban – mind a foglalkoztatottak számát, mind az értékesítés árbevételét tekintve – fokozatosan növekvő, önálló gazdasági tényezővé vált (*Horváth, 2012*).

Mit is takar az új iparág elnevezése? A *környezetiparba* tartozik minden olyan termelői tevékenység, amely a hatékony megelőző szavatoló tiszta technológiákkal, szennyezéskezelési eljárásokkal és a természetbarát erőforrás-felhasználás lehetőségeivel foglalkozik. Ennek az iparágaknak ugyanis különös a jelentősége ma, amikor a gazdasági növekedés természeti-környezeti következményei egyre szembetűnőbbek. Az ipar sajátos területének számító ipar-

ág az elmúlt években ígéretes növekedési ütemet mutatott fel számos országban, ami azért volt lehetséges, mert alkalmas platformnak bizonyult a fejlett gazdaságok növekedési tényezőinek – a tudásnak és az innovációnak – aktiválásához. Mindemellett az Európai Unió környezetvédelmi előírásainak való megfelelés is ösztönzően hat az iparág további fejlődésére a térségben. Az iparág versenyképességének és exportképességének javításához Magyarországon kellő politikai akarat is társul (*Baranyi–Fodor szerk., 2012, 9.*). *Az új iparág meghonosításához és elterjesztéséhez pedig különösen jó feltételekkel rendelkezik a zöldenergia-alapanyagokban, hévizekben és felszíni vizekben rendkívül gazdag Alföld és a Tisza-vidék.*

Az újraiparosítás ügyét és a környezetipar meghonosítását segítheti továbbá az a körülmény is, hogy a globális környezeti problémák immár gazdasági-társadalmi károkat is okozó hatásaiknak következtében a világ számos országában kap mind fontosabb szerepet a hosszú távon *fenntartható fejlődést* biztosító *környezetkímélő technológiák* kifejlesztése és elterjesztése. A tervek kivitelezésével párhuzamosan a technológiai kérdések mellett egyre nagyobb figyelem fordult a megújuló energiaforrások hasznosításával összefüggő *társadalmi hatások*, valamint az alternatív *energiaforrások bővítésének regionális (területi) dimenziói*, illetve *vidékfejlesztési többlethatásai iránt is*. A regionális különbségek csökkentése, az elmaradott vidéki térségek felzárkóztatása szempontjából ugyanis közép- és még inkább hosszú távon kulcsfontosságúvá válhat az ágazat, mert a természeti adottságok éppen a hagyományosan hátrányos helyzetű alföldi térségekben kedvezőek a bioenergetikai programok megvalósításához.

A környezetipar elterjedésének további kedvező többlethatása és tudományos újdonsága, hogy a térségi felzárkóztatás ügyét szolgáló gazdaságfejlesztésen, foglalkoztatásbővítésen és az életkörülmények javításán túl, a vizsgálat tárgyát képező, *bioenergiára alapozott beruházások társadalmi*, valamint *vidékfejlesztő hatásait a regionális (területi) tudományok eszközeivel mérje fel és értékelje*. Az ilyen irányú tudományos kutatások és elemzések célja, egyszersmind tudományos újdonsága, hogy a korábban más környezetben, más összefüggésekben, bizonyos értelemben szűkebb viszonyrendszerben használt *fenntartható fejlődés fogalmát* a bioenergia normatív rendszeréhez kapcsoltan a *harmonikus vidékfejlesztés* kategóriájával váltsa fel, és fogadtassa el a szakmai érdeklődőkkel, illetve honosítsa meg a tudományos szóhasználatban. Ebben az értelemben a

harmonikus fejlődés a természet, a társadalom, a gazdaság és a humán környezet – rendszerfenntartó hőelméleti alapon értelmezett – olyan nemlineáris, nem-egyensúlyi rendszerére vonatkozik, amely a tér minden pontjában, minden időpillanatában, minden anyagi és energiavonatközösítésében egyensúlyra törekszik, és a rendszerelemek egymáshoz rendelt, kölcsönös feltételezettségében történő működésének összhatását és kifejeződését jelenti (Baranyi szerk., 2010, 16–17.).

A környezetipar pozícióinak az erősítése azt is jelentheti később, hogy az ilyen irányú kutatások és elemzések a regionális tudomány módszereivel ráirányítsák a figyelmet azokra a lehetséges megoldásokra, amelyek a *környezetkímélő alternatív (zöld-, víz-, szél-, nap- és geotermikus) energiaforrások* előállítására és elterjesztésére közvetlenül és közvetve segítik elő hátrányos helyzetű területek, kistérségek és települések felzárkóztatását, az ipar korábbi nagyfokú leépülését ellensúlyozó újraparosítási folyamatok erősítését – például az erősen agrárjellegű térségben a mezőgazdasági feldolgozóipar újrapozícionálását. Pillanatig sem kétséges, hogy az újfajta innovációk (pl. a környezetipar) révén megteremtett végtermékeknek az érintett térségek térszerkezetére, népességmegtartó erejére, valamint terület- és vidékfejlesztési potenciáljának alakulására gyakorolt rövid és hosszú távú hatásait, a vizsgált modelltérségeken túlmutató, a *harmonikus vidékfejlesztés* terén általánosítható tanulságok és jövőalternatívák felmutatásával. Ebből a szempontból sem kérdéses ma már, hogy a Tisza térségkörnyezetében élő népesség, a belső és külső (határ menti) perifériákon a hátrányos helyzetű és/vagy a mélyszegénység által ugyancsak tekintélyes számban érintett lakosság integrációja és gazdasági, szociális helyzetének javítása, valamint a hátrányos helyzetű falvak felzárkóztatása az egész térség jövője szempontjából meghatározó társadalmpolitikai kérdéssé lépett elő. Az elmondottakkal összefüggő, a Tisza-tér társadalmi-gazdasági felemelkedését szolgáló legfontosabb feladatok tézisszerűen a következők.

a.) A társadalmi dimenziók keretei között megvalósítandó fontosabb programok és eszközök, amelyek a halmozottan hátrányos helyzet, a szociális válság, esetenként a mélyszegénység enyhítését szolgálják:

- az iskolázottság javítását, a foglalkoztatásbővítést segítő, valamint a műveltségi szint emelését szolgáló programok, képzési, átképzési és egyéb civil kezdeményezések révén;

- az egyéni és a kollektív foglalkoztatás szimbiózisán alapuló közös tevékenységi formák kialakítása és erősítése (pl. szociális föld-program, termelő és értékesítő szövetkezetek, az ún. TÉSZ-ek);
- a jellegzetes táji, földművelési, állattenyésztési kultúrák iránti motiváltság erősítése, és a szükséges készségek elmélyítése;
- a családi gazdaságok és gazdálkodás iránti vállalkozó szellem és készségek kialakítása;
- a zöldfoglalkoztatás, azaz a zöldberuházásokhoz kapcsolódó munkahelyteremtés;
- az életmóddal, az egyéni és a környezetkultúrával kapcsolatos, az egyéni és közösségi magatartásformák elmélyítését szolgáló kulturális, zömmel civil szerveződések alapuló közösségi kezdeményezések;
- közösségformáló és -alakító kulturális tevékenységek szervezése.

b.) A térszerkezeti dimenziókat szem előtt tartó, a kiemelt beavatkozási célterületeket kellő körültekintéssel meghatározó programok esetében elvárható eredmények többek között:

- a foglalkoztatottsági helyzet és az életminőség jelentős javulása;
- a családok eltartókéességét segítő kondíciók erősödése;
- a lakossági és a közösségi célokat szolgáló infrastruktúra fejlődése;
- a zsáktelepülések térszerkezeti pozíciójának javulása;
- a szegregáció csökkenése;
- a szegregált társadalmi csoportok (roma népesség) többségi társadalomhoz történő integrálása;
- egyéb mélyszegénységben élő egyének és társadalmi csoportok gazdasági-társadalmi felemelkedése;
- a társadalmi differenciák csökkenése;
- a harmonikus vidékfejlesztés elősegítése.

A felsoroltak megvalósítása természetesen hosszú időt és óriási erőfeszítéseket kíván a Tisza-tér által érintett területektől és településektől. A stratégiailag tervezhető célkitűzések megvalósítása csak hosszú távon képzelhető el, ami egyszerre azzal jár együtt, hogy a térségben lévő elmaradott területek egyre súlyosbodó helyzetének javítására csak a jól megválasztott regionális fejlesztési programok készítése és megvalósítása, mindenekelőtt pedig az azok eredményességét szolgáló új és jelentős forrásoknak és beruházásoknak a térségbe történő allokálása nyújthat megfelelő garanciát (*Baukó szerk., 1992*).

Végül, mintegy az elmondottak *összegzéseként*, teljes egyetértésben a korábbi vizsgálatok egyik következtetésével, továbbra is fontos hangsúlyozni, hogy a folyószabályozások óta eltelt másfél évszázad óta nem történt meg a kellően tudatos újragondolás a folyóval kapcsolatosan, márpedig a helyi önkormányzatok és a helyi társadalom céltudatos, szakszerű és tervszerű fejlődése, „újragondolt Tisza-viszonyulása”, erős lokális „mi” tudata, összefogott és a Tisza menti kapcsolatokat kiemelten kezelő összefogása, cselekvése nélkül nem lehetséges megvalósítani a *Tisza-vidék modernizációját, valódi, harmonikus fenntartható fejlesztését* (Csatári szerk., 2001, 6.).

Logikusan következik mindebből továbbá az is, hogy a Tisza-vidék fejlesztése során – egyedi módon és csak e területre alkalmazható jellegéből adódóan – két alapvető tényezőt mindenkor figyelembe kell venni: a., *a folyót és környezetét mint élő, organikus rendszert*; b., *a Tisza menti települések társadalmát*. Másképpen fogalmazva minden fejlesztésnek tudatosan újra kell gondolnia, építenie, terveznie kapcsolatrendszerét a folyóval, számolva annak kockázataival, de lehetőségeivel is.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- BARANYI B. (1985): *A Tiszántúl átalakuló társadalma (1945–1978). A társadalmi átrétegződés fő folyamatai és történeti összefüggései a Tiszántúlon.* Akadémiai Kiadó, Budapest.
- BARANYI B. (2002): Új folyamatok az Alföld társadalmában. In: Csatári B. – Timár J. (szerk.): *Területfejlesztés, rendszerváltás és az Alföld.* MTA Társadalomkutató Központ, Budapest, pp. 29–58. (Magyarország az ezredfordulón. IV. A területfejlesztési program tudományos megalapozása).
- BARANYI B. (2009): A „periféria perifériáján” – a határmentiség kérdőjelei egy vizsgálat tükrében az Északkelet- Alföldön. – *Tér és Társadalom.* 4. szám, pp. 17–44.
- Baranyi B. (2004): Gondolatok a perifériaképződés történeti előzményeiről és következményeiről. – *Tér és Társadalom,* 2. szám, pp. 1–21.
- BARANYI B. (szerk.) (2010): *Bioenergetika – társadalom – harmonikus vidékfejlődés.* MTA Regionális Kutatások Központja, Debreceni Egyetem Agrár- és Gazdálkodástudományok Centruma, Debrecen.
- BARANYI B. (2011): Alföld – táj, régió, identitás. In: Gecsényi L. – Izsák L. (szerk.): *Magyar Történettudomány az ezredfordulón. Glatz Ferenc 70. születésnapjára.* ELTE Eötvös Kiadó, MTA Társadalomkutató Központ, Budapest, pp. 809–827.
- BARANYI B. (2013): *Integrált területfejlesztés.* Debreceni Egyetem Agrár- és Gazdálkodástudományok Centruma, Debrecen.
- BARANYI B. – FODOR I. (szerk.) (2012): *Környezetipar, újrapiarosítás és regionalitás Magyarországon.* MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont. Pécs–Debrecen.
- BAUKÓ T. (szerk.) (1992): *A Tisza és az önkormányzatok.* A Nagyalföld Alapítvány Kötetet 1. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba.
- COCEAN, P. (ed.) (2010): Tisa Catchment Area Development. (A Tisza vízgyűjtő területe, mint fejlesztési térség.) *Romanian Review of Regional Studies.* Volume VI. Number 2. Presa Universitară Clujeană.
- CSATÁRI B. (szerk.) (2001): *A Tisza-vidék problémái és fejlesztési lehetőségei.* MTA RKK ATI. Kecskemét.
- ENYEDI GY. (2005): Európa peremén? In: Nagy E. – Nagy G. (szerk.): *Az Európai Unió bővítésének kihívásai – régiók a keleti periférián.* III. Alföld Kongresszus (2003. november 28–29. Békéscsaba) Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, pp. 7–11.

- HORVÁTH Gy. (2012): Gondolatok az újraiparosítás és a környezetvédelem regionális fejlődésben játszott szerepéről. In: Baranyi B. – Fodor I. (szerk.): *Környezetipar, újraiparosítás és regionalitás Magyarországon*. MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont. Pécs–Debrecen, pp. 11–20.
- Országos Területfejlesztési Konceptió, 2005. – Országos Területfejlesztési Hivatal, Budapest. Készült a VÁTI Kht. – Stratégiai Tervezési Igazgatóság közreműködésével. www.vati.hu/static/otk/hun/OTK2005hun.pdf
- PAKSY G. (1992): A Tisza szerepe a térség területi, települése szerkezetének formálódásában. In: Baukó T. (szerk.) *A Tisza és az önkormányzatok*. A Nagyalföld Alapítvány Kötetet 1. Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, pp. 101–105.
- Tiszatér, 1994: Koszorú L. – Baráth P. et al.: *Tiszatér. Kistérségi területfejlesztési program*. Térségleírás. Teampannon Építész és Mérnöki Iroda. Budapest.
- Tisza stratégia... 2010: Koszorú L. – Szántó K. et al.: *Tisza stratégia megalapozása 2010*. Város–Teampannon Kft. Budapest.

A tanulmány a „*Tiszatér-környezet stratégiai fejlesztése*” című kiadványban (szerk.: Sinóros-Szabó Botond. Mátészalka: Keleti Háromhatár-Szeglet Kutató Fejlesztő Központ Közhasznú Egyesület, 2012) „*Környezetiparra, újraiparosításra és regionalitásra alapozott társadalmi harmónia*” címmel megjelent kutatási eredmények tanulmányá formált változata.

Hogyan csináljunk várospolitikát?

- HAZAI HELYZETKÉP ÉS NEMZETKÖZI GYAKORLAT -

Somlyódyiné Pfeil Edit

BEVEZETŐ GONDOLATOK

A város fogalma rendkívül összetett és nehezen megragadható. Talán azért is, mert a különböző nagyságrendű városok az emberiség legnagyobb teljesítményeinek lenyomatát hordozzák, miközben élő organizmusként olyan bonyolult társadalmi viszonyokat és kulturális sokszínűséget testesítenek meg, amelyek gyakran csak a végletekkel jellemezhetők. A város társadalmi-gazdasági jelenségek végtelen tárházával elégti ki a kutatói kíváncsiságot. *Szirmai Viktória* kutatói pályáján a városszociológia minden lehetséges eszközeivel vizsgálta és bemutatta ennek a „gyöngyszemnek” a fényes és sötét oldalait, miközben regionalistaként sosem tévesztette szem elől a térbeli aspektust. Ez a tanulmány a *Csinált városok a XXI. század elején* c. könyvének egy megállapításához kapcsolódva és azt tágabb kontextusba helyezve szeretne a város jobb megismeréséhez hozzájárulni. A kötet szerkesztője tehát arra hívja fel a figyelmet, hogy a második világháború utáni időszakban a kormányzati döntések nyomán állami forrásokból új városfejlesztések történtek nyugat- és kelet-európai országokban, amelyek egyfelől a lakosság és a gazdaság térbeli folyamatait kívánták szabályozni, valamint a térbeli társadalmi érdekellentmondásokat kezelni. Az állam szerepvállalása, jelenléte a magyar új városok későbbi sorsának alakulásában is meghatározóvá vált, különösképpen a rendszerváltás utáni kapitalizmusban való helykeresésük során, s az nem utolsó sorban sikerességük vagy sikertelenségük egyik magyarító tényezője lett (*Szirmai, 2013*).

Jelen írás a városfejlesztés és várospolitiká oldaláról törekszik bizonyítani, hogy az állam szerepe kétségbevonhatatlan és fontos,

sőt a globalizált gazdaság keretei között mind többféle módon kell támogatnia városait, városhálózatát, hogy az helyt tudjon állni az európai városversenyben. Nagyon leegyszerűsítve: a városfejlesztéshez szükség van szabályozásra, intézményekre, tervdokumentumokra, finanszírozásra és nem utolsósorban sokszínű szereplői körre.

A VÁROSPOLITIKA IDŐSZERŰSÉGÉRŐL HAZÁNKBAN

Hazánk köztársasági elnöke 2009 óta először 2013-ban ismét várossá nyilvánított 18 nagyközséget, illetve immáron közülük korábban volt három községet¹, amivel a városi jogállású települések száma 346-ra emelkedett. Az 1990 óta töretlenül zajló és lehetséges, hogy indok nélküli városodás minduntalan kritikák kereszttüzében áll. A státusz elnyerése korábban is és a jelenleg hatályos szabályozás értelmében is oly mértékben részletezett, éppen ezért tág és egzakt módon mérhetetlen kritériumok sorozatán alapul, ami lehetetlenné teszi az objektív bírálatot már abban az értelemben is, hogy a folyamat az ország fejlődése szempontjából előnyös-e vagy esetleg semleges. Valószínűleg az utóbbi kérdés önmagában értelmetlen, mivel a városok számszerű gyarapodása nem minősíti a településhálózat és benne a városhálózat minőségét, versenyképességét.

Miért is foglalkoztathatja az elemzőt ez a kérdés lassan negyed századdal a rendszerváltás után? Önmagukban az egyes városok lélekszáma talán kevésbé lényeges, bár ezzel szemben is felhozhatók érvek. Neves geográfusok részletesen bizonyították, hogy a városi funkciók teljesítésére képes városok népességi küszöbe a tízezer lakos környékén húzható meg, ami egyúttal a kisvárosi kate-

¹ A nagyközségi cím használatának kritériumát a 2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatairól (Mötv.) lejjebb engedte, ugyanis a nagyközségi címet használhatják azon községi önkormányzatok, amelyek vagy a törvény hatálya lépésekor már rendelkeztek ezzel a címmel, vagy amelyeknek területén legalább háromezer lakos él [20.§ (2)]. Az újszülött városok közül a Pest megyei Újhartyán, valamint a Vas megyei Jánoshegy és a Heves megyei Gyöngyöspata nem érte el ezt a népességi küszöböt, ami azért nem jelentett akadályt, mivel immáron a pályázat benyújtója – a jogszabály megfogalmazása szerint – a községi önkormányzat.

gória nagyságrendi léptéke (Beluszky–Györi, 2006). A városi funkciók köre széles, amelyek átfogják különféle államigazgatási hivatalok létét vagy nem létét éppúgy, mint bizonyos köz- és üzleti szolgáltatások biztosítottóságát vagy hiányát. Ezért is tűnik érdekesnek egy olyan megközelítés, amelyet Magyarország új önkormányzati törvénye rendelkezéseinek köszönhetünk, miszerint léteznek az államigazgatás 2013. január 1-jével hatályba lépett új rendszerében ún. járásszékhely városok, melyeknek száma jelenleg 152. Ez utóbbiak azon járásszékhelyek, melyek nem rendelkeznek megyei joggal, így a megyei státuszt birtokló 23 városon túl még fennmaradó város csoport mára 171 tagot számlál. Ezeknek a városoknak nem jutott járási kormányhivatal, legfeljebb a front office rendszerben a lakossági ügyintézés bonyolító kormányablakot tudhatnak magukénak. Tulajdonképpen a városállomány feléről van szó. A járásszékhely-ranghoz rendelt funkciók nem egyértelműek, inkább keretjelleggel szabályozottak és némileg homályosak, ezért várható későbbi tisztázásuk. Az Mtöv. egyrésztől nem tesz különbséget a járásszékhely városi és városi önkormányzat között a közszolgáltatások ellátásának területi illetékességében, mindkettő esetében azt mondja ki, hogy ezeket saját területén és vonzáskörzetében, vagy a járás egész területén biztosítja [21.§ (1)]. Föltételezzük, hogy a járásszékhely város jogosult a járás egészét ellátni, miközben az egyéb város a vonzáskörzetére kiterjedően teszi ezt, ami szűkebb, mint a járás. Ugyanakkor a törvény – fenntartva az Ötv. hagyományait – szüksézávan rendelkezik a differenciált hatáskör-telepítésről, következésképp az ágazati törvényekre marad a rendelkezés konkretizálása.

Ami a városi cím odaítélésének általános kritériumát illeti, nővumként fogalmazódik meg az aspiráns község térségi szerepe mellett, hogy „fejlettsége eléri az átlagos városi szintet” [104.§ (1)]. Ez a jó szándékú definíció elviekben szigorítaná a városok sorába történő belépőkkel szembeni elvárásokat, azonban joggal merül fel a kérdés, ki a megmondhatója annak, hogy mekkora a városaink átlagos fejlettségi szintje? Hogyan kell azt mérni? Vajon az összes városhoz kell viszonyítani, vagy csak az adott város saját kategóriájába tartozó többi városhoz? Megannyi kérdés.

A jogalkotó hatályon kívül helyezte a területszervezési eljárásról szóló korábbi törvényt és az Möt. végrehajtásához szükséges részletes szabályokat egy a sietség nyomait magán viselő rendeletbe foglalta [321/2012. (XI. 6.) sz. korm. rend.]. Ennek alapján a

várossá nyilvánítás részletes feltételeinek teljesítése egyedi mérlegelés kérdését képezi, amiben a tudomány, az országos önkormányzati érdekszövetségek képviselőiből és gyakorlati szakemberekből álló – legfeljebb hét tagú – bizottság segíti a köztársasági elnököt döntésének meghozatalában.

Sajátos jelenségnek vagyunk tanúi a Budapesti agglomeráció területén, ahol is részben a lakossági szuburbanizációnak, részben pedig az ország kevésbé fejlett térségeiből táplálkozó belső migrációnak köszönhetően markáns városiasodás zajlik mintegy két évtizede. Ezt a folyamatot ezúttal leképezi a formális városi státusz adományozása (a városodás), hiszen új városaink egyharmada Pest megyéből került ki. Bár átlagos népességszámukat² tekintve lényegesen nagyobb (7750 fő) a hat Pest megyei új város, mint a 12 vidéki (4230 fő), a „bűvös” tízezer fős kisvárosi küszöbtől így is elmaradnak, valamennyi közül egyedül Kerepes lépi át, míg Diósd megközelíti azt. A várospiramis talpazata tehát egy évtizede szakadatlanul szélesedik, mivel folyamatosan nő a törpevárosok aránya (*Szigeti, 2002*). Más megközelítésben viszont a községek és városok közötti határvonal elvékonyodott, a várossá nyilvánítás törvényi kritériumainak rögzítése ellenére bizonytalanná vált. Így mind több rurális megjelenésű, vonzáskörzet központi szerepet nélkülöző faluból lesz város. Kétség nem fér hozzá, hogy a városok számának gyarapítása politikai ügy, mind az országos, mind a helyi politika szemszögéből jelentőséggel bír.

Itt érdemes utalni arra, vajon van-e és a mi a célja a nagypolitikának a bővülő városhálózattal? Mert ha a városi rang elnyerése kimerül abban, hogy az aspiránsok a településközpontjukat megújítsák és ezáltal mintegy a települések önálló ügye marad a városkérdés, akkor a szinergiahatásokról lemondott az ország (*vö. Babus, 2013*).

A várossá nyilvánítások mint közigazgatási döntések önmagukban legfeljebb mennyiségi változást hoznak, kedvező esetben alkalmasak a pozitív településfejlődés utólagos szentesítésére. Következésképp indokoltnak látszik olyan országos politika kialakítása, amely a városhálózat egészének, esetleg egyes elemeinek fejlesztését célozza. Hiszen más országok gyakorlata alapján jó ideje nyil-

² Magyar Köztársaság helységnévkönyve 2011. január 1. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 2011.

vánvaló, hogy a várospolitikai segítségével a városi térségek és a városi gazdaság fejlődésén keresztül a hátrányos helyzetű térségek is felemelhetők, dinamizálhatók. Azaz az EU kohéziós politikája már jó ideje nemcsak a rászorultak egyoldalú segítségét, hanem a városoknak mint a gazdaság motorjainak erősítését és a foglalkoztatás bővítését is szolgálja. A vázoltakkal ellentétben Magyarországon a rendszerváltás után ki nem mondott városellenesség volt jellemző, amely egyfajta továbbélését mutatta a szocialista iparosítás és annak keretét adó egykori Országos Településhálózat-fejlesztési koncepció³ negatív hatásainak. S hozzá kell tenni, hogy méltánytalanul túlhangsúlyozott negatívumainak, hiszen az urbanizációs ciklus városrobbanási szakaszának megkésetten lezajlott második periódusa eredményeként épült ki az ország kiegyensúlyozott nagy- és középváros-hálózata a megyeszékhelyekkel, s került kijelölésre és fejlesztésre a városhálózat hangsúlyos elemeit képező öt nagyvárosunk. Ez a szemlélet az EU strukturális politikájának égisze alatt szerencsére oldódóban van az utóbbi években.

A szerző óvatosan használja a Budapesti agglomeráció kifejezést, ugyanis mind a közigazgatás, mind a területfejlesztés jogalkotói fogalomtárából eltűnt a népesség és a gazdasági tevékenység sűrűsödését leképező elnevezés, illetve a korábban hozzárendelt intézmények. Gondolok itt mindenképp az Möt.v.-re, amelybe nem került át a Budapest környéki agglomerációs társulás⁴ intézménye, valamint a Területfejlesztésről és területrendezésről szóló törvény módosítására, amely térségi fejlesztési tanácsot egyedül a Balaton térségére rendel kötelezően megalakítani, míg a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács már nem szerepel azok sorában. Térségi fejlesztési tanács bár önkéntesen létrehozható, az állam annak működtetését forrásokkal nem támogatja.

Európa fejlettebb felében szakemberek és politikusok már jó ideje felismerték, hogy a városok felelősek a nemzetgazdasági és

³ 1005/1971. (II. 26.) sz. kormányhatározat

⁴ Az Ötv. felhatalmazást adott arra, hogy a fővárosi és a kerületi önkormányzatok szabadon társulhattak egymással, vagy más, fővároson kívüli önkormányzattal. Az ún. főváros környéki (agglomerációs) társulást, mint lehetséges szervezeti formát is megnevezte olyan tárgykörökre utalva, mint a főváros környéki tervek fölállítása, a tömegközlekedés összehangolása, vízgazdálkodás, szennyvíztisztítás, kommunális beruházások koordinációja, oktatási, egészségügyi, szociális ellátás megszervezése [Ötv. 63/B. § (2) bekezdés].

társadalmi prosperitásért, ezért a nemzeti kormányok szükségképpen támogatják a városokat a versenyképessé válásban (*Parkinson, 2005*). Néhány évtizede egy markáns koncentrációs folyamatnak (agglomerálódás) vagyunk tanúi, aminek nyertesei a világvárosok és nagyvárosok, míg vesztesei a perifériák, a kisvárosi térségek, melyek nem képesek biztosítani a nagyvárosok jelentette koncentrációját a népességnek és a gazdasági tevékenységeknek, következésképp az urbanizációs előnyöket sem (*Lux, 2012*). A nagyvárosok, mint hazánkban a főváros és térsége, koncentrálják a fejlett üzleti szolgáltatásokat, míg a vidéki nagyvárosok az ipar jelenlétét tudják felmutatni (*Bajmócy, 2010*). Természetesen Magyarország esetében másként kell gondolkodni a Budapesti metropolisztérségről és másként vidéki „nagyvárosainkról”, mely utóbbiak európai mércével középvárosoknak minősülnek. Közismert, hogy a középvárosi régiók azáltal tudják csökkenteni a gazdaságilag erősebb agglomerációkkal szembeni hátrányukat, hogy a vonzáskörzet egészében gondolkodva határozzák meg fejlesztési elképzeléseiket, és erőteljesen korlátozzák a piaci befektetőkért az érintett önkormányzatok között folyó versenyt. Továbbá jelenti a kisebb városoknak, mint fejlesztési és tervezési egységeknek vonzáskörzetükkel egységben történő kezelését, amikor a fejlődésért viselt felelősség a kistelepülésekről áthelyeződik az önkormányzatok közösségeire, vagyis várostérségi szintre. A másik út, hogy regionális léptékben policentrikus hálózatot alkotva, funkciómegosztásban együttműködnek a „nagyvárosok” a közép- és kisvárosokkal, mert erőforrásaik egyesítésével és a kritikus tömeget elérve tudnak a metropolisztérségek versenytársaivá válni (*Somlyódyné Pfeil, 2006, 2012*). Ugyanis a nagyvárosok mint agglomerációs gazdaságok működnek, amelyek hatékonyak, illetve amiből különös versenyelőnyök származnak. A világ fejlett városrégiói a tudásalapú gazdasági fejlődés periódusát élik, ami elvitathatatlan versenyelőnyt és kimagasló jövedelmet biztosít számukra (*Lengyel, 2010*).

Többek között a városoknak a tudásgazdaságban betöltött szerepéről Hollandia Belügyminisztériuma számára készített STRIKE riport már egy évtizeddel ezelőtt erőteljesen hangsúlyozta az EU és a nemzeti kormányzati politikák feladatát a városok potenciáljának kiépítésében és erősítésében. Minthogy a tudásgazdaság hálózati gazdaságként működik, amelyben nem létezik egyedüli röppályák, s a tudásgazdaság nem csupán a szolgáltatói szektorban működik evidenciaként, hanem más gazda-

sági ágazatokban is, mint a mezőgazdaságban vagy a hagyományos kézműves ipar területén (Parkinson, 2005).

Egyértelmű, hogy a nemzeti (város)politika adja azt a keretet, amelyben a városok felelősséget tudnak vállalni fejlődésükért. Ennek a politikának sokféle megjelenése van az európai országokban, ami különféle intézményeket, pénzügyi forrásokat, tervezést és jogi szabályozási eszközöket fog át. A nemzetállami hozzáállásban három tendenciát lehet felfedezni, először a *hatalmi decentralizáció tendenciáját* az alsóbb szintek irányában, másodsor az *explicit nemzeti városstratégiák kidolgozását*, harmadszor pedig a *városok gazdasági lehetőségeinek garantálását*, azaz pozicionálásukat a nemzetközi városversenyben, amelyeknek időbeli íve az 1960-es évektől indult és tart napjainkig.

A várospolitikai léte összefügg az országok urbanizáltságának mértékével, ezért nem véletlen, hogy a legvárosiasodottabb államok az 1960-as évek második felében fogalmazták meg elsőként ebbéli céljaikat. *Innen datálható* a nemzeti explicit városfejlesztési stratégiák kezdete, amelyek kidolgozására való igény az 1980-as évek során felerősödött. A problémák fokozódásával az 1990-es évtizedben nagy figyelmet fordítottak a városokra, ezúttal a versenyképesség és a társadalmi kohézió erősítése integrált, *area-based* és partnerségen alapuló nemzeti stratégiák segítségével történt. A *harmadik tendencia* a városok gazdasági lehetőségeinek növelésére tett intézkedéseket fogja át, ami az európai városhálózatban, illetve városhierarchiában elfoglalt helyük átalakulásával járt, illetve javítását célozta. Itt az 1980-as évektől kezdve már kinyilatkoztatják a városok hozzájárulásának jelentőségét a nemzetgazdaságok versenyképességéhez. Ezekhez az intézkedésekhez az Európai Egységes Piac létrejötte teremtette meg a lehetőséget. Levonható a következtetés, miszerint a három folyamat nagymértékben ösztönözte az európai városok megújulását, de egyúttal a közöttük lévő versenyt is fokozta.

Tény, hogy a várospolitikára és a városok versenyképességére egyaránt hatással volt az a Nyugat-Európán végigfutó, már említett hatalmi decentralizáció, amely az 1990-es években megkísérelte újrendezni a nemzeti-területi-lokális szintek közötti feladatmegosztást, s ami több ország városainak gazdasági sikerességéhez jelentős mértékben hozzájárult. Mint tudjuk, Spanyolország, Belgium, Franciaország és Olaszország növekvő autoritáshoz juttatták nemcsak régióikat, hanem városi intézményeket is (Parkinson, 2005).

A városhierarchia meglehetősen stabil, de számos város példája mutatja, hogy gazdaságuk és versenyképességi pozíciójuk fejleszthető, ez történt Madriddal, Barcelonával és Helsinkivel egyaránt, melyek lényegesen javítottak helyzetükön. Olyan összefüggések is megállapíthatók, hogy Európában a legsikeresebb városok a legdecentralizáltabb államokból kerülnek ki. Ezzel magyarázható a német városok, vagy Barcelona és Madrid esete is, hiszen a spanyol regionalizáció mértéke már-már eléri a szövetségi állammá válás kritériumait.

Az unió bővítése után egyöntetű volt a kép az egykori szocialista országokról: nem rendelkeztek várospolitikával, nem foglalkoztak a városi ügyekkel, miközben a helyhatóságok fragmentáltak voltak, nem kooperáltak egymással, és az ágazati politikák, melyek befolyásolták a települések fejlődését, teljességgel koordinálatlanok voltak. Újabban több poszt szocialista ország határozott várospolitikával rendelkezik, mint például Lengyelország, Litvánia, Románia. Ami bennünket illet, a diskurzus szintjén álló várospolitikát 2013-ig nem sikerült meghaladni és a centralizáció fogóságában működött fejlesztéspolitikai intézményrendszerrel kiadott Állami számvevőszéki jelentés egyértelművé tette, hogy semmiféle decentralizáció a döntéshozásban és a támogatások elosztásában nem valósult meg Magyarországon a 2007–2011 közötti időszakban (ÁSZ, 2013).

BETEKINTÉS A NEMZETI VÁROSFEJLESZTÉSI POLITIKA INTÉZMÉNYRENDSZERÉBE NÉMETORSZÁG PÉLDÁJÁN

A területi és várospolitikai tervezési összefüggései

Németország föderatív állam, amely tény kihat a területfejlesztési tevékenységre is, ami a többszintű kormányzás keretei között valósul meg. A területrendezés vagy területi tervezés kulcsfogalomnak számít, mivel a területfejlesztési politika fontos részpolitikáját adja a területi tervezési politika (Raumplanungspolitik) vagy regionális politika (Regionalpolitik), attól függően, hogy a természeti és az ember által formált környezet alakításában a hangsúlyok a területi vagy a funkcionális szempontokon vannak-e. A területi

politika érvényesítésének középpontjában a területi tervezés áll. Németországban 2008-ban új területrendezési törvény (Raumordnungsgesetz) megalkotására került sor. Ennek előzménye és indoka a 2006-ban a föderális államberendezkedés tekintetében végrehajtott reform volt, ami a szövetségi keretjogalkotói hatáskört eltörölte, ezért a területrendezés a továbbiakban az ún. konkuráló jogalkotás körébe tartozik, vagyis a tartományokat az eltérés joga illeti meg⁵.

A területi tervezési jog új fejlődési lépcsőjét jelenti, hogy a tartományok felhatalmazást kaptak a központi államtól arra, hogy az agglomerációkra, illetve más, a térstruktúra szempontjából fontos hálózatokra új tervtípust, a regionális területhasználati tervet vezessék be. Ez egy olyan speciális terv, amely egyszerre tölti be a regionális tervezési és az érintett önkormányzatok vonatkozásában a közös területhasználati tervezés (településrendezés) szerepét. Ez az intézményi megoldás egy tervezési szint megspórolását eredményezi a városi térségekben.

A településrendezés szempontjából, – amit az önkormányzatok végeznek – rendkívül fontos, hogy Németországban a területi és településrendezés közvetlen kapcsolatban áll egymással, a települési terveket a területi tervek célkitűzéseinek kell alárendelni. Mind a tartományi, mind a regionális tervek keretfunkciót töltenek be a városfejlesztési és -rendezési tervek tekintetében. Ily módon a tervezés eszköze a legátfogóbb irányítási eszköze a várospolitikának.

⁵ A konkuráló kompetencia lényege, hogy ha a szövetségi állam törvényt alkotott az adott életviszonyról, akkor a tagállam ahhoz képest törvényi formában eltéréseket szabályozhat olyan mértékig, amennyire a szövetségtől erre felhatalmazást kapott. Ezt a jogegység igénye indokolja az állam teljes területén, viszont az érem másik oldalán a tagállamok – érthető módon – szeretnének kellő mozgásteret birtokolni a „kiegészítő” tartományi jog (ergänzendes Landesrecht) körében. A Német Szövetségi Alkotmánybíróság több ítéletében rögzítette, hogy a szövetségnek egyedülálló területrendezési kompetenciája van az államterületre nézve, azonban a területrendezés tényszerűen a szövetség és a tartományok közösségi feladata (Gemeinschaftsaufgabe), ami az ún. Területrendezési Miniszteri Konferencián keresztül (Ministerkonferenz für Raumordnung) valósul meg.

A német szövetségi városfejlesztési politika létrejötte

A nemzeti várospolitikai szükségességéről éveken keresztül vita folyt Németországban. Ennek oka az is, hogy egy ideje a város nem definiálható világos módon, mint építészetiileg kialakított és önkormányzatiilag igazgatott egység, helyette egy komplex térkategóriáról folyik a gondolkodás (*Gatzweiler–Kaltenbrunner, 2009*). Tény, hogy a német Bundestag 2008 decemberében egy vizsgálatra adott megbízást „Az integrált városfejlesztés további kiépítése” tárgyában, azzal az indoklással, hogy az egyre komplexebbé váló problémák megkívánják a városfejlesztési politika megnövelt presztízsét szövetségi szinten.

A Szövetségi Közlekedési, Építési és Városfejlesztési Minisztérium (BMVBS) pedig elindította a maga kezdeményezését „Nemzeti városfejlesztési politika” címmel. A cél egyértelmű volt, a városokat és városrégiókat multifunkciós mivoltukban és a társadalmi szerepükben megerősíteni. Az egész folyamat tekintetében jellemző a hivatkozás az egykor német elnökség alatt elfogadott *Lipcsei Chartára (2007)*, mely a fenntartható európai város megteremtését célozza. Lényegileg az új nemzeti várospolitika az abban megfogalmazottakat iránymutatóként használja és konkretizálja, területei:

- Civil társadalom – a polgárt városáért aktivizálni,
- Szociális város – esélyt teremteni és a kohéziót megőrizni,
- Az innovatív város – a gazdasági fejlődés motorja,
- Klímavédelem és globális felelősség – felépíteni a holnap városát,
- Építési kultúra – városokat jobban konstruálni,
- Regionalizálás – a város jövője a régió.

A 2007-től létező városfejlesztési politika széles körű dialógus keretében kívánt új súlypontokat adni a német városfejlesztésnek. A közösségi kezdeményezés, amelyhez a szövetség, a tartományok, valamint a városok és községek partnersége társult, nyilvános diskurzus tárgyává tette a városok jövőjének és az innováció támogatásának kérdését. Az iniciativa arra a hosszú ideje fennálló problémára adott választ, miszerint lehet-e a szövetségi államnak városfejlesztési politikája, ugyanis a kérdés közvetlenül kapcsolódik a föderális állam decentralizált felépítéséhez. A Lipcsei Charta azért is vált fontossá, mert kimondja, hogy a városfejlesztési politikára nemzeti szinten szükség van, és az innovatív megoldásoknak is innen célszerű elindulniuk. *A megkezdett párbeszéd bázisán a*

közfelfőra említett szereplőit, a civil szervezetek, a közigazgatás, a kultúra és gazdaság képviselői érlelték ki a városfejlesztési politika megreformálását, aminek elfogadása mint közösségi kezdeményezés történt meg Németországban (Hatzfeld–Jakubowsky, 2008).

A német várospolitikai irányításához nemzeti szinten erős kormányzati pozícióra van szükség, ezért annak miniszteriális szintű felelőse a Közlekedési, Építési és Városfejlesztési Minisztérium. A szövetségi szintű irányítás másik kulcsszereplője a területi tervezésért felelős szövetségi miniszterből, a tartományi tervezésért felelős miniszterekből és szenátorokból álló *Területrendezési Miniszteri Konferencia* (Ministerkonferenz für Raumordnung), mely politikai pozíciós papírokat bocsát ki, *lényeges témákban és vitás kérdésekben döntéseket, továbbá ajánlásokat* hoz. A konferencia fogalmazta meg 2006-ban Németország számára az új területi jövőképeket. A szervezeti irányítás csúcsszerveinek sorát a *Közlekedési Miniszteri Konferencia* (Verkehrsministerkonferenz, VMK) valamint az *Építésügyi Miniszteri Konferencia* egészíti ki.

A városfejlesztési politika új típusú eszközei

A várospolitikai központilag definiált minden területén ún. pilóta-projektet támogat a szövetségi állam, aminek keretét számos program szolgáltatja. Ezek mindegyikét két stratégiai elem hatja át, az egyik a „Jó gyakorlat” (Gute Praxis) elnevezést viseli, ami a folyamatokban résztvevőkkel való széles kommunikációt foglal magában a támogatási programok továbbfejlesztése és új igények beazonosítása érdekében. A másik elem „A városért és urbanitásért” (Für Stadt und Urbanität) címmel az innovatív, példaértékű és partnerségi megoldások felmutatására irányul, sőt igyekszik a civil öntevékenységet felébreszteni a városi társadalmakban (Kunzmann, 2007).

A városok megújítása a legkülönbélebb projektcélok mentén történik, mint például „A szociális és igazságos várost támogatni” címet viselő. Ez a támogatási irány a növekvő szociális különbségekkel és a területi szegregációval vet számot, minthogy a váropolitikának része az is, hogy kielégítő mértékű és méltányos árú lakhatási lehetőséget biztosítson a lakosoknak. A hátrányos helyzetű vároreszek felértékelése és a lakóik képzettségének növelése fontos lépések ebbe az irányba. Ehhez társul az integrációs politika, ami minden lakos békés együttélését célozza. Megemlíthető az

erőforrásokkal takarékosan bánó városfejlesztés, amely kiterjed az energiahatékonyság, a klímavédelem és a területhasználat menedzselésének kérdéskörére.

„Az építészeti kultúra fejlesztése” – mégpedig a városlakók aktív közreműködésével – ugyancsak támogatott városfejlesztési célterület. A városok át- és újjáépítését, területhasználatának megújítását az őket érő demográfiai folyamatok vagy gazdasági struktúraátalakítások folyamatosan kikényszerítik. Ezért az építészeti kultúrát a városfejlesztés központi elemének tartják, ami nemcsak az épületek minőségét és a tervezési kultúrát jelenti, hanem a közösségi terek magas fokú használati értékének előállítását, s természetesen az örökségvédelmet.

Rendkívül érdekes a politika hozzáállása a reurbanizáció kérdéséhez, amit kifejezetten támogat. Lényegileg fel kívánja tartóztatni az évtizedek óta zajló szuburbanizáció trendjét, ezért a városcentrumok és városrészek versenyképessé tételét tűzi célul a városkörnyékekkel szemben. Egyszerűen fogalmazva a szuburbán településekről kívánja visszacsalogatni az embereket a városcentrumokba. A Kísérleti lakás- és városépítési program (ExWoSt)⁶ nagyszámú modellprojektet támogatott és elemzett. Ennek keretében az „Innovációk a család- és idősbárát városrészek létrehozására” elnevezésű várospolitikai csomaghoz tartozik a „Belvárosok és városrészközpontok multifunkcionalitásának erősítése” cél, ami a városrészek funkcióképességét és vitalitását kívánja visszaadni a szolgáltatási, kulturális, lakhatási színvonal emelése segítségével, mi által az egész város vonzerejét és kisugárzó hatását fokozni tudja. Az elképzelések szerint ez a revitalizációs típusú fejlesztés hozzájárul a lakosok identitásának erősítéséhez is. Végül a városmegújítás projekt-elem keretében a városok zsugorodásának, az elvándorlásnak és a munkahelyek megszűnésének megelőzését igyekeznek elérni az életminőség javításával és a városok felértékelésével, amire két nagy horderejű program épül már egy jó ideje. Az elsőként létrehozott „Városmegújítás Keleten”, majd az utóbb, annak pandantjaként létesült „Városmegújítás Nyugaton” program ösztönzi a minőségileg offenzív városi életterek kialakítását az új és régi tartományokban egyaránt.

⁶ Ex-WoSt-Forschungsfeld – Experimentellen Wohnungs- und Städtebau.

Az új évezredben a német területi és várospolitikai eszköztárába beemelték a regionális menedzsmentet, aminek fő feladata, hogy a rendelkezésre álló fejlesztési koncepciók és jövőképek bázisán *a területfejlesztés alakításába minden releváns csoportot és társadalmi erőt bekapcsoljon, a regionális kreativitást és kezdeményezőkézséget támogassa*, valamint projektek helyi megvalósítását kezdeményezze a legszorosabb kontaktusban a politikai és szakmai felelősökkel. A regionális menedzsmentnek is szektorokat és ágazatokat átfogó, összehangoló szemlélettel kell rendelkeznie, s közvetlen feladatai általában a következőkben határozhatók meg (*Hachmeier, 2009*):

- A regionális szereplők hálózatba szervezése és ezáltal az erők nyálábolása;
- A térhez kapcsolódó elképzelések aktivizálása és a pozitív mentalitás kialakítása;
- Külső információknak, elképzeléseknek és tapasztalatoknak a régióban való elterjesztése;
- Projektkoordinálás, továbbá együttműködésben a különböző ágazati szakterületekkel a projektgazdák, a befektetők és a támogatási források koordinálása;
- Végső célja, hogy mindezekkel az eszközökkel az adott (város)régió dinamikus és jövőorientált fejlődését garantálják.

A regionális menedzsmentet a fejlesztéspolitika „puha” eszközének szokták nevezni. S a menedzsmentfelfogás irányába mutató területi tervezési felfogás meglehetősen teret nyert magának. A közigazgatás modernizációjában a public management kezdeményezés is hat a területi tervezésre, amely utóbbi a stratégiai tervezéssel reagál a kihívásokra. Másfelől, míg korábban a területi tervezés hordozója egyértelműen az állam és a közszereplők voltak, addig ma az állam cselekvési képessége a kooperatív állam és a governance felfogás mentén, új résztvevői konstelláció mellett fokozható csak. A közigazgatási szervek mellett szükségessé vált a gazdasági és civil szféra bevonása a stratégiai tervezésbe. *A megvalósítás-orientált tervezés előretörésével a stratégiai tervezés részévé vált egy átfogó stratégiai menedzsment-eljárásnak (Knielig, 2006).*

A várospolitikát támogató speciális intézmények

A várospolitika szerteágazó célterületeire figyelemmel sor került egy új szakmai támogató, tanácsadó és követő intézmény létrehozására *Szövetségi Építési, Város- és Területkutatói Intézet* (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) elnevezéssel a nemzeti városfejlesztési politika megvalósítására és továbbfejlesztésére. A kutatóintézet az Építésügyért és Területrendezésért felelős Szövetségi Hivatal (BBR) részeként létesült. Feladata a szeizmikus városkutatás, azaz a hosszú távú térbeli, társadalmi és gazdasági folyamatok vizsgálatán keresztül előrejelző rendszerként működni, miközben konkrét fejlesztési programok gondozása és támogatása mind szakmai, mind szervezeti szempontból is kompetenciájába tartozik, mint a fentebb említett több programé (*Gatzweiler–Kaltenbrunner, 2009*).

A városfejlesztési politika megvalósításához a jog, a pénz és az információ együttes megléte szükséges, melyek közül tehát az ExWoSt kutatási program az információt testesíti meg. A német városfejlesztési politika egyik kiemelt területe a kísérleti jellegű lakás- és városépítés, amit a szövetségi állam mint a jövő városát szolgáló innovációkat financiálisan támogat. Ez osztársadalmi lehetőséget jelenít meg az információk összegyűjtéséhez és tudástranszferkénti használatához, ugyanis innovatív építési és tervezési eljárások kifejlesztését, gyakorlati bevezetését ösztönzi, majd a szakmai tapasztalatok nyilvánosságra hozása és átadása mellett a szövetségi kormányt abba a helyzetbe hozza, hogy a kapott információk segítségével városfejlesztési beavatkozásait tökéletesítse, jogalkotási/kormányzási eszközeit tesztelje, és szükség esetén korrigálja. A németek fogalomtárába a városmegújítás (Stadt-Erneuerung) az 1960-70-es évek fordulóján került be, amely alatt modernizációt értettek, vagyis a lakásviszonyok új standardoknak való megfeleltetését.

A jelenlegi kísérleti program, amelynek során kontrollált és az ország egész területéről kiválasztott modellprojekteket hajtanak végre. A projekteket a BBSR kutatásként kíséri végig, maga szervezi meg a teljes kutatási folyamatot, és felügyeli a lokális előrehaladást. A modelleket az általánosíthatóság igényével és az előre megfogalmazott kutatási kérdések alapján kiértékeli, majd tudományos szakmai tanácskozások keretében nyilvánosságra hozza őket, biztosítva a tapasztalatcsere lehetőségét. A kötelezően elvégzendő kutatás és a disszeminálás költségeit az állam állja. A modellprojekteket végül dokumentálják, majd az eredményeket fel-

dolgozzák. A módszer előnyös tulajdonsága, hogy rajta keresztül az adott problématerület vonatkozásában létrejön a különböző ágazatok közötti koordináció, valamint a gyakorlatban tesztelik az innovatív problémamegoldásokat. A program úgy működik, mint egy tudományos „laboratórium”, ami megköveteli a projekt résztvevőinek folyamatos együttműködését a szakértőkkel egy előre rögzített világos szereposztásnak megfelelően (Fuhrich, 2009). A kutatási program 1997 óta működik és eddig több mint félezer modellprojektet vezetett sikerre, melyek területi eloszlása nagyjából arányos a szövetség egészén.

Az önkormányzatok gyakorta csak e szövetség-tartomány közös programok révén tudnak sürgető infrastrukturális beruházásokat megvalósítani, vagy nyílik lehetőségük épület- és lakásállományuk felújítására (Göddecke-Stellmann–Wagener, 2009). Az ehhez szükséges támogatási források elosztásának létrehozta egy szakzerű metodikáját, amely strukturális kritériumok alapján méri a rászorultságot, azaz egy olyan bázisindikátoron alapul (növekedés/zsugorodás), amit minden tartományra önkormányzatonként külön kiszámolnak. Ehhez társul egy városmegújítás-támogatási adatbank (Städtebauförderungsdatenbank), mely a monitoring rendszer részét képezi, s amit 2001 óta működtetnek. Ez a rendszer elemzési lehetőséget ad a települési adatok összekapcsolásával, illetve a területi elosztási mintákat is megmutatja. A városépítés-támogatási eszköz feladata, hogy a városok strukturális átalakítási folyamatának problémáit enyhítse, és perspektívát adjon számukra. A szövetségi-tartományi közös programok szanalálási és fejlesztési intézkedéseket a régi tagállamokban 1971, az újabban 1991 óta támogatnak. A támogatási beavatkozások azonban nem kötődnek kizárólag városokhoz és agglomerációkhoz, hanem valamennyi településkategória részéül belőlük. Kimutatható, hogy a nagyvárosok nyerik el a források legnagyobb (50%) hányadát, azonban a városrégiókon kívüli községekhez, valamint a kis- és középvárosokhoz is jelentős támogatások áramlanak (Göddecke-Stellmann–Wagener, 2009).

A német nemzeti városfejlesztési politika célja, hogy a városokat és városrégiókat gazdasági és társadalmi potenciáljukban és integratív erejükben megerősítse. Ennek érdekében szükségessé vált a szövetségi állam helyzetének megerősítése, ami igényelte egy olyan platform létrehozását, amelyben a tartományok, valamint a községeket és városokat képviselő önkormányzati szövetségek együttműködnek a szövetséggel. A tudományos és szervezeti fejlesztés mel-

lett a felelős szövetségi minisztériumnak nyilvánvalóan kettős stratégiát kell követnie, *egyrészt egy akcióstratégiát, amely a rövid távú beavatkozásokat, intézkedéseket fogja át, másrészt egy innovációs stratégiát, ami a városfejlesztés hosszú távú vizsgálatát, kutatását célozza, továbbá az alkalmazott eszközök hatásainak és hasznainak értékelését végzi.*

Az innovatív városfejlesztési irány egyértelműen a metropoliszok és városrészek kreatív potenciáljaként használható innovatív milió létrehozására irányul a Richard Florida műveiben leírt „kreatív osztály” városokba vonzása és letelepítése érdekében. Mágnesként működő gazdasági növekedési központok létrejöttét vizionálták, és ebben a koncepcióban fontos helye van a külföldi bevándorlóknak, akik tekintetben a programnak társadalmi integrációs funkciója is van. Azaz azt vallják, hogy amennyiben egy-egy növekedési centrum létrejött, kellő lökést kell adni neki és fel kell számolni a városépítéssel fennálló közlekedési, hozzáférési, közösségi akadályokat annak érdekében, hogy hatásuk más városrészekre, illetve környező térségekre is kisugározzon (*Jakubowski–Koch, 2009*). Ezt a városfejlesztési irányt bírálatok is érik, minthogy az kifejezetten Németország lehatárolt 11 metropoliszrégióját és 78 nagyvárosát célozza.

A bemutatott virulens, és alkalmazott eszközeinek köszönhetően egyúttal hatékony várospolitika alapján talán levonhatjuk azt a következtetést, hogy modern és eredményes várospolitika nem létezhet az állampolgárok és közösségeik részvétele nélkül, de a gazdasági aktorok mellőzésével sem. Érdemes leszámolni azzal a poszt-szocialista állásponttal, mely az „értük, de nélkülük” elvet érvényesítette hosszú időn keresztül, néhány tiszteletre méltó kivételtől eltekintve.

EGY ÚJ VÁROSPOLITIKA „HAJNALÁN” (ÖSSZEGZÉS HELYETT)

A város és térségének egybeszervezése, középvárosaink hálózatos együttműködése, a policentrikus városhálózat létrehozása és megannyi korszerű, a városhálózat meghatározó elemeit érintő fejlesztéspolitikai irány megfogalmazódott a 2005-ben elfogadott Országos Területfejlesztési Konceptióban⁷, egyrészt hosszú, más-

⁷ 97/2005. OGY határozat Az Országos Területfejlesztési koncepcióról

részt középtávú célkitűzésként. A tervdokumentum láthatóan törekedett érvényre juttatni az EU által a kohéziós politika megújítására megfogalmazott fő prioritásokat, különösképpen a regionális versenyképesség és foglalkoztatás erősítésének elvét. Az ország jövőképét 2030-ig akként vizionálta, hogy abba fölvette a sokközpontú és kooperáló városhálózat, továbbá a regionális pólusok megteremtésének prioritását. Így merőben új fogalomhasználatot jelentett a regionális központok (pólusok) kiemelése az ország térszerkezetében, valamint az intenzív város-vidék viszony kialakításának követelménye azzal a céllal, hogy a központi szerepet betöltő városok tágabb környezetükkel funkciómegosztáson alapuló kapcsolatokat hozzanak létre. A végső megoldást minden bizonnyal az OTK-nak a kooperáló térségi városhálózatok kialakítására megfogalmazott irányvonala adta volna meg, mely központok, alközpontok és tengelyek harmonikus rendszerének kialakulásával számolt, mindenekelőtt az elérhetőség kulcsfogalmán keresztül.

Az OTK részletekbe menő elemzését mellőznünk kell, azonban rá kell mutatni arra, hogy a célok megvalósításának eszközei, vagy inkább eszköztelensége a kezdetektől fogva aggályokat ébresztett. Sajnálatos módon a tervben előjelzett középtáv 2013-ban véget ért, miközben a rendkívül fontos várospolitikai irányvonalak papíron maradtak. Tanulságos, hogy több év távlatából sem állapítható meg egyértelműen, hogy kinek a feladata lett volna a Konceptió végrehajtási struktúráinak megteremtése, tény azonban, nem realizálódtak a törvényalkotói elképzelések.

A hiányzó vagy eszköztelen hazai várospolitika következményeként – mely tekintetében az uniós forrásokból megvalósított városrehabilitációs és városközpont-megújító projektek sorozatát nem vonhatjuk kétségbe – az európaizációnak ezen a vonalán mintha hiátus lenne tapasztalható. Itt nemcsak a tényleges beavatkozásokra gondolhatunk, hanem a kommunikáció és a közösségi részvétel szintjére is.

A történésekből kiolvasható, hogy szakadatlanul fontos az országos politika és a helyi társadalmi elit számára a települések közigazgatási rangjának a megemelése, ezért érthetetlen, hogy a városfejlesztésnek nincs stratégiai intézményi felelőse a kormányzati struktúrában, amely a különféle szaktárcák városhálózatot érintő terveit és beavatkozásait összefogná, koordinálná. A városfejlesztésnek és építésügynek az Európában szokatlan mellőzött-

sége a központi állam szintjén sajnos lenyomatát adja a politika-terület rendszerváltás óta elfoglalt pozíciójának.

Az EU folyamatosan sulykolja strukturális politikáján belül a városi dimenzió fontosságát a fenntartható fejlődés és a gazdaságfejlesztés aspektusából egyaránt. Az integrált városfejlesztés alkalmazása elvárt módszere lesz a 2014-gyel újtára indított új tervezési időszaknak. E felfogás szerint a városi élet különböző – környezeti, gazdasági, társadalmi és kulturális – dimenziói szorosan összefonódnak, ezért a városfejlesztés terén kizárólag integrált megközelítéssel lehet elérni számottevő sikereket. A városfejlesztés szempontjából az integrált szemlélet elengedhetetlenné teszi a helyi lakosok, a civil társadalom, a helyi gazdasági élet és a különböző kormányzati szintek közötti szoros partnerség kialakítását.

A Parlament elfogadta az új nemzeti tervezési dokumentumunkat, az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptiót⁸. Kissé talán elcsépelet mondás, minden terv annyit ér, amennyit megvalósítunk belőle. Ezért bár az új OFTK – hasonlóképpen elődjéhez – sokat, talán túlzottan sokat is ígér, korszerű felfogásban és sokoldalúan tervezi a városhálózat és elemeinek jövőjét, amikor a városfejlesztés nemzeti prioritásait kijelöli. Egyúttal az OTK számos célkitűzését kényszerűen megismétli. Egyelőre nem tudható, hogy mindezek a szép remények hogyan fognak összekapcsolódni a fejlesztési finanszírozással és a megvalósításukat végrehajtani hivatott szereplőkkel. Az intézményrendszeri oldal, finoman fogalmazva is, homályos.

Mindezek ellenére sokkal optimistábban kell a jövőbe tekintelnünk, mint arra az előző hét év tapasztalása predesztinálna bennünket. Hiszen a városok a fejlődés motorjai, így az eredményes nemzeti városfejlesztési politika megvalósítása halaszthatatlan az ország versenyképessége érdekében.⁹

⁸ 1/2014. (I. 3.) OGY határozat A Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióról

⁹ A tanulmány készült: A Győri Járműipari Körzet, mint a térségi fejlesztés új iránya és eszköze TÁMOP-4.2.2.A-11/1/KONV-2012-0010 c. projekt keretében.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- ÁLLAMI SZÁMVEVŐSZÉK (2013): *Jelentés a regionális és kistérségi fejlesztési tanácsok forráselosztási tevékenységének ellenőrzéséről*. <http://www.asz.hu/jelentes/13072/jelentes-a-regionalis-es-kistersegi-fejlesztési-tanacsok-forraselosztasi-tevekenysegenek-ellenorzeserol/13072j000.pdf>. (Letöltés: 2014. január 10.)
- BABUS E. (2013): Kinevezett városok. Százezerrel nőtt a városlakók száma a hét elején Magyarországon, miután az államfő 18 települést tolt feljebb a közigazgatási ranglétrán. *HVG*, 29., pp. 18–19.
- BAJMÓCY Z. (2011): *Bevezetés a helyi gazdaságfejlesztésbe*. JATEpress, Szeged.
- BELUSZKY P. – GYŐRI R. (2006): Ez a falu város! (Avagy a városi rang adományozásának gyakorlata és következményei 1990 után). – *Tér és Társadalom*, 2., pp. 65–81.
- FUHRICH, M. (2009): Experimenteller Wohnungs- und Städtebau – Innovationen für die Zukünfte der Stadt. – *Informationen zur Raumentwicklung*, 3–4., pp. 193–204.
- GATZWEILER, H-P. – KALTENBRUNNER, R. (2009): Stadt als Aufgabe! – *Informationen zur Raumentwicklung*, 3–4., pp. 143–155.
- GÖDDECKE-STELLMANN, J. – WAGENER, TH. (2009): Städtebauförderung – *Investitionen für die Zukunft der Städte*. – *Informationen zur Raumentwicklung*, 3–4., pp. 181–192.
- HACHMEIER, K. (2009): Regionalpolitische Bezüge bei der Innovationsförderung des Bundes. – *Informationen zur Raumentwicklung*, 5., pp. 317–324.
- HATZFELD, U. – JAKUBOWSKY, P. (2008): Nationale Stadtentwicklungspolitik in Deutschland – *Zwischen Versuch und Vision*. – *Raumforschung und Raumordnung*, 2., pp. 130–138.
- JAKUBOWSKI, P. – KOCH, A. (2009): Stärkung der lokalen Ökonomie – eine stadtentwicklungspolitische Aufgabe. – *Informationen zur Raumentwicklung*, 3–4., pp. 241–253.
- KNIELIG, J. (2006): Leitbilder und strategische Raumentwicklung. – *Raumforschung und Raumordnung*, 6., pp. 473–485.
- KUNZMANN, K. R. (2007): Urban Germany: The Future Will Be different. In: Berg, L. van den – Braun, E. – Meer, J. van den (eds.): *National Policy Responses to Urban Challenges in Europe*. Ashgate Publishing Ltd., Aldershot, pp. 169–192.

- LENGYEL I. (2010): *Regionális gazdaságfejlesztés. Versenyképesség, klaszterek és alulról szerveződő stratégiák*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- LIPCSE CHARTA (2007): *Territorial Agenda of the European Union. Towards a More Competitive Europe of Diverse Regions* (To be presented for adoption by Ministers responsible for Territorial Development on the occasion of the Informal Ministerial Meeting to be held in Leipzig on 25 May 2007.)
- LUX G. (2012): A gazdaság szerepe a városi térségek fejlesztésében: a globális kihívásoktól a fejlesztéspolitikáig. In: Somlyódy-né Pfeil E. (szerk.): *Az agglomerációk intézményesítésének sajátos kérdései. Három magyar agglomeráció az átalakuló térben*. Publikon Kiadó, Pécs, pp. 67–70.
- PARKINSON, M. (2005): Local Strategies in a Global Economy. Lessons from Competitive cities. In: *Local Governance and Drivers of Growth*. OECD (ISBN 92-6401329-6), pp. 133–174.
- SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. (2006): A nemzetállami várospolitikák és az Európai Unió policentrizmus koncepciója. – *Tér és Társadalom*, 4., pp. 31–47.
- SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. (2012): A nagyvárosi térségek intézményesítési feltételeiről az európai városverseny által befolyásolt térben. In: Somlyódy-né Pfeil E. (szerk.): *Az agglomerációk intézményesítésének sajátos kérdései. Három magyar agglomeráció az átalakuló térben*. Publikon Kiadó, Pécs, pp. 43–66.
- SZIGETI E. (2002): *Község, város, jogállás*. Magyar Közigazgatási Intézet, Budapest.
- SZIRMAI V. (2013): Egy „új” városfejlődési út ígérete. In: Szirmai V. (szerk.): *Csinált városok a XXI. század elején. Egy „új” városfejlődési út ígérete*. MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Szociológiai Intézet, Budapest, pp. 11–32.

A budapesti városrégió térbeli-társadalmi szerkezetének átalakulása

Kovács Zoltán

BEVEZETÉS

A budapesti városrégió társadalmi térszerkezete az 1989-90-es rendszerváltozást követően gyors ütemű átalakuláson ment keresztül. A városi szétterülés (urban sprawl) nyomán a nagyváros az agglomerációján túli exurbiákat és városperemi edge-cityket termelt, miközben a központi város területe funkcionális és szociálgeográfiai értelemben egyaránt differenciálódni kezdett (*Beluszky–Szirmai, 2000, Enyedi–Szirmai, 1992, Kovács–Szirmai, 2006, Szirmai, 2007, 2011, Tosics, 2006*). Mielőtt a változások főbb irányát meghatározzuk, érdemes a kiindulási helyzetet röviden áttekinteni. Milyen vonások jellemezték Budapest 1990 előtti társadalmi-gazdasági életét és területi szerkezetét?

- Az államszocializmus városai, köztük Budapest gazdasági szerkezete is sok tekintetben eltért a nyugati városokétól. A szolgáltató szektor – a kollektív fogyasztás eszméjéből és a magánvállalkozások hiányából fakadóan – a nyugati városokhoz képest mindvégig fejletlen volt, túlsúlyos maradt ezzel szemben az ipar. Az ipar nagy összefüggő negyedekbe települt, részben az 1945 előtti ipari övezetek továbbfejlesztése, részben újak kialakítása révén.
- Piaci viszonyok hiányában nem működött a városi ingatlanpiac, nem voltak tényleges telekárak. Az egyes funkciók térbeli elhelyezkedését így nem a piac, hanem a városrendezési tervek, ill. ezen keresztül az építésügyi hatóság szabályozta. Ennek köszönhetően a városi funkciók térben erősen keveredtek, Budapest területhasználatára nagyfokú mozaikosság volt a jellemző. A city fejletlen maradt, s éppúgy szolgált lakóhelyként, sőt kisipari tevékenységek színhelyeként, mint a gyengén fejlett szolgáltató funkciók központjául.

- Ugyancsak a telekárak hiányával magyarázhatjuk, hogy a város területhasználata rendkívül pazarló volt, a belső városrészekben foghíjtelkek sorjázta, a külvárosokban nagy kiterjedésű parlagterületek, alulhasznosított ipari- és raktárnegyedek húzódtak. Ezek újrahásznosítására a rendszer összeomlásáig nem került sor, sőt erre vonatkozó kísérletek is csak elvétve akadtak.
- A lakás- és munkaerőpiacot egyaránt az erős állami intervenció, az egyenlősítő törekvés jellemezte, amelynek eredményeként a lakóhelyi szegregáció mértéke is viszonylag alacsony maradt. Ebben némi fordulatot hozott a 60-as évek végétől a gazdaság fokozatos liberalizációja, ezen belül a második gazdaságnak tett sorozatos engedmények, amelyek révén a vagyoni, társadalmi különbségek ismét növekedni kezdtek. A budai hegyvidék és a Józsefváros kontrasztja a rendszer leszálló stádiumában egyre erősebbé vált.
- A város ökológiai szerkezete a II. világháború előttihez képest sok tekintetben átalakult. A belváros presztízse a felgyorsuló slumosodás nyomán hanyatlott, az elővárosokba telepített lakótelepekre beköltöző fiatal és képzettebb népesség ugyanakkor az övezet társadalmi státuszának hirtelen emelkedését eredményezte.
- A város térbeli növekedése is sajátos mintát követett. A Nyugat-Európában a növekvő motorizáció révén már az 1960-as évek elejétől általánossá váló lakóhelyi szuburbanizáció Budapest környékén csak korlátozott mértékben jelentkezett. Ezt azonban csak részben magyarázza a magángépkocsi-használat alacsony szintje, legalább ilyen fontos volt az erős tervezési kontroll és a családi házas építkezés korlátozása, amely megakadályozta a népesség nagyobb arányú „kirajzását” az elővárosokba. Furcsa sajátossága volt ugyanakkor a szocialista időszaknak az elővárosok „kényszer-növekedése”. Az 50-es években a vidékről érkező családok bevándorlásának megakadályozására bevezetett ’beköltözési stop’ következtében megnőtt a fővárost övező ingázótelepülések népességszáma (pl. Vecsés, Gyál). Az elővárosi fejlődés ilyenén – a szuburbanizációval semmiképp sem összekeverendő – módja a 60-as évek elejétől egy új szemi-urbán életmód megjelenéséhez vezetett.

Ebbe a rendszerbe robbantak bele 1989-90 politikai változásai, és a nyomukban járó új társadalmi-gazdasági folyamatok. A többpártrendszer és a szabad önkormányzatiság visszaállításával

megszűnt az állami irányítás mindenhatósága, a helyi szint szerepe – ami Budapest esetében egyaránt jelenti a fővárost és a kerületeket – megerősödött. A leomló vasfüggöny lehetővé tette a világgazdaság vérkeringését jelentő globális tőke és technológia, valamint az őket hordozó transznacionális vállalatok megtelepedését (Szirmai, 2003). A piacgazdaság feltételeinek létrejötté, valamint Budapest szorosabb kapcsolódása a globális gazdasági folyamatokhoz együttesen a túlméretezett és elavult technológiával termelő ipar összeomlásával, a szolgáltató szektor viharos ütemű növekedésével járt (Enyedi, 1992).

A városi társadalmi változások elsősorban a munkaerőpiac és a lakáspiac átalakításával hozhatók összefüggésbe. A munkaerőpiac átalakításában a korábbi állami vállalatok feldarabolása és folyamatos privatizációja mellett a külföldi cégek megjelenése, valamint az általuk gerjesztett növekvő versenyhelyzet jelentette a legnagyobb hajtóerőt. Mindezek együttes eredményeként a munkaerőpiac gyors ütemű differenciálódásnak indult, ami egyebek közt a jövedelmek erőteljes polarizálódásához vezetett.

A lakás- és ingatlanpiac átalakulásában – a munkaerőpiachoz hasonlóan – a korábbi állami szektor gyors ütemű privatizációja mellett a külföldi beruházók megjelenése jelentette a legnagyobb hajtóerőt. Budapest jó példa a „parttalan privatizációra”, ahol az egykor négyszázezer számláló állami bérlakás-szektorból 2002-re 74 ezer maradt, az összes lakásállomány kevesebb, mint 10 százaléka. A lakásprivatizáció városfejlődésre gyakorolt legfőbb hatása, hogy rövid idő leforgása alatt nagy mennyiségű lakás került be a szabad lakáspiaci forgalomba. A lakásállomány korábban elzárt szegmensének felszabadulása egyrészt hatással volt a népesség lakóhelyi mobilitására, a filtrációra, másrészt a városi földhasználatra, a városi funkciók térbeli elrendeződésére is.

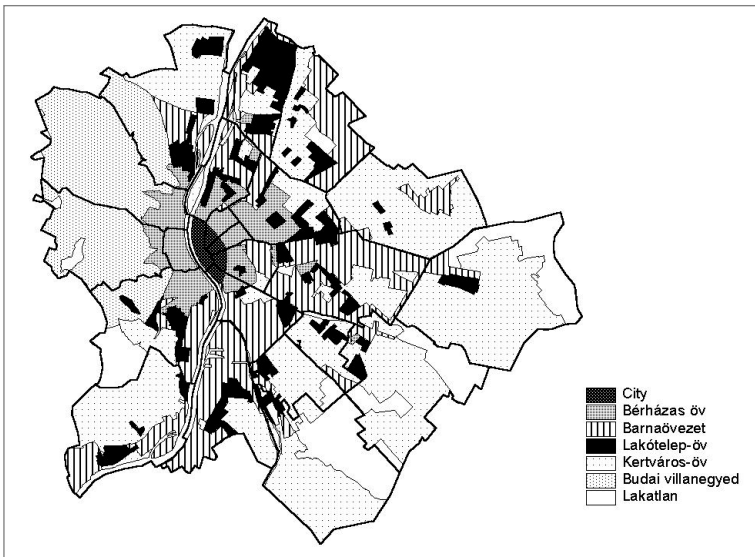
A VÁROSRÉGIÓ FUNKCIONÁLIS-MORFOLÓGIAI FELOSZTÁSA

Budapest városrégiója a chicagói iskola legszebb hagyományaihoz visszanyúlva több markáns funkcionális-morfológiai övezetre osztható. Efféle lehatárolással számos korábbi publikációban találkozhatunk már, melyek néhány apróbb részletől eltekintve eléggé egy irányba mutatnak (Beluszky–Kovács, 1998). Ezek az egy-

mástól építészeti és funkcionálisan is jól elkülönülő, többé-kevésbé homogén övezetek a városrégió történeti kialakulásának és a szigorú városrendezési szabályozásnak az eredményei. Vizsgálatainkhoz is ezt a területi lehatárolási sémát hívtuk segítségül, s Budapest városrégióját hét, funkcionálisan és építészeti egyaránt markánsan elkülönülő, belülről kifelé haladva egymást koncentrikusan követő zónára osztottuk (1. ábra). A lehatárolt övezeteket röviden az alábbiak szerint jellemezhetjük:

1. *Központi üzleti negyed (CBD)*. A szorosabb értelemben vett city csak a pesti oldalon alakult ki, s határát napjainkban a Nagykörút vonala jelöli. Ez a vállalkozói tőke, a bankok és a kereskedelem, valamint az idegenforgalom elsősorú magyarországi központja.
2. *Bérházak öv*. A city-t a Duna mindkét oldalán körülölelő, 4-5 emeletes lakóházakkal beépített, túlnyomórészt lakófunkciójú negyed, amelynek kialakulása döntően az első világháború előtti időszakra tehető. A városfejlődés szempontjából talán ez az övezet szenvedte el a szocializmus időszakában a legnagyobb károkat, a lakóházak állaga a fenntartás csaknem teljes hiányának köszönhetően erősen leromlott, a helyi társadalom előregedett, státusza sok helyütt hanyatlásnak indult.

1. ÁBRA: A budapesti városrégió funkcionális övei



3. *Barnaövezet* („rozsaöb”). A Kis-Budapest közigazgatási határához illeszkedő, egykor főként ipari és közlekedési (ill. raktározási) tevékenységnek, valamint más nagy térigényű intézményeknek (temetők, laktanyák stb.) otthont adó zóna, amely a 20. sz. végére erősen lepusztult, „alulhasznosított” övezetté vált. A Barnaövezet súlypontja szintén a pesti oldalon található, Budán csak Kelenföldön és Óbudán alakultak ki kisebb szórványok. Az övezet az 1950-es csatolások következtében belső választóvonalat, „puffer-zónát” képez a várostesten belül a bérházas öv és az egykori elővárosok öve között.
4. *Lakótelep-öv*. A második világháború után lakótelepek egész sora épült Budapesten, zömmel az 1950-ben kialakított peremkerületekben, zöldmezős beruházásként. Méretük, az alkalmazott technológia és az épületek külső megjelenése alapján több generációjuk különböztethető meg. A bérházas öv peremén kis méretű, hagyományos téglafalazású lakótelepek jöttek elsősorban létre, míg a város külső részein a nagyméretű, panelos-magasházas lakótelepek az uralkodóak.
5. *Kertváros-öv*. Túlnyomórészt családi házakból álló, laza beépítésű, zöldfelülettel vagy mezőgazdasági hasznosítású területtel gazdagon átszótt övezet, amely magába foglalja az 1950-ben Budapesthez csatolt, többségében falusias elővárosi településeket. Az övezetre a beépítés homogenitása mellett a helyi társadalom meglehetősen heterogenitása jellemző. Az 1970-es, 80-as évek nagy lakótelep-építkezései leginkább ezt az övezetet érintették.
6. *Budai villanegyed*. A Budai-hegyvidék magas státuszú, társasházakkal és családi házakkal beépített területét öleli fel. Az elit villanegyed kevésbé jelent övezetet a városon belül, csak a budai oldalon jelenik meg, egységes tömb formájában. A villanegyed kialakulása a 19. század végén indult meg, a területbeépítés folytatódott a két világháború között, majd a szocializmus évtizedeiben is. A rendszerváltozást követően a villanegyed terjeszkedése felgyorsult a maradék zöldterületek rovására, emellett az utólagos besűrűsödés is erőteljesen érintette. A folyamatos beépülés következtében a lakásállomány kora meglehetősen eklektikus.
7. *Agglomerációs övezet*. A város közigazgatási határán kívüli, elővárosi övezet, amely szoros szimbiózisban áll a fővárossal. A korábbi agglomerációs övezet 1950-es „lefejezése” után, Budapest közigazgatási határán kívül fokozatosan egy új agglomeráció

ciós zóna alakult ki. Az agglomeráció növekedésének motorja kezdetben (50-es, 60-as évek) a vidékről ideáramló népesség, majd az 1980-as évtizedben már egyre inkább a kibontakozó szuburbanizáció volt. Az 1971-es Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió még csak 44 elővárosi településben húzta meg a Budapesti Agglomeráció hivatalos határát, ugyanakkor a 89/1997. évi Kormányrendelet már 78 települést sorolt az agglomerációhoz, ezzel mintegy elismerve az időközben bekövetkezett változásokat, az elővárosi öv kiterjedését.

A BUDAPESTI VÁROSRÉGIÓ BELSŐ ÁTALAKULÁSA

Budapest városrégióján belül népesedési szempontból markáns területi átrendeződés játszódott le 1990 óta. A városrégió együttes népességszáma az 1990. évi 2 millió 583 ezer főről 2007-re 2 millió 451 ezer főre csökkent, ami jelentősen meghaladta az országos népességcsökkenés ütemét. A városrégió népességfogyása mögött Budapest értéke áll, a főváros lakosságszáma 1990 és 2007 között 320 ezer fővel csökkent. A népességszám ilyen mértékű csökkenésért az előregedésből származó természetes fogyás, valamint a fokozódó elvándorlás tehető felelőssé. Mint azt korábbi vizsgálatok kimutatták, a népesség szuburbanizációja a 90-es évek végére már túljutott az agglomerációs övezetbe sorolt 78 településen, s a fő közlekedési folyosók mentén fekvő távolabbi térségek is Budapest közvetlen ingázási övéhez kerültek.

A népesség egyre gyorsuló ütemű térbeli dekoncentrációja révén 1990 és 2007 között megváltozott a budapesti városrégió belső népesedési egyensúlya is. Miközben Budapest népességszáma az időszak során rohamosan csökkent, addig az agglomerációs övezeté egyharmaddal, 566 ezer főről 755 ezer főre nőtt. 1990-ben az agglomerációs öv részesedése a városrégió népességéből 22% volt, ez az érték 2007-re 30%-ra emelkedett. A városrégióon belüli vándorlás, a szuburbanizáció klasszikus modelljének megfelelően, selektív volt, ami a népesség demográfiai és társadalmi összetételét is átrendezte. Ezt jelzi, hogy a diplomások aránya a 15 évnél idősebb népesség körében az agglomerációs övezetben az 1990. évi 3,2%-ról 2001-re 12,7%-ra nőtt. Ez ugyan még így is jelentősen elmarad Budapest egészének értékétől (21,4%), ugyanakkor egyöntetűen jelzi az elővárosi övezet státuszának látványos emelkedését.

A FUNKCIONÁLIS ÖVEZETEK ÁTALAKULÁSA

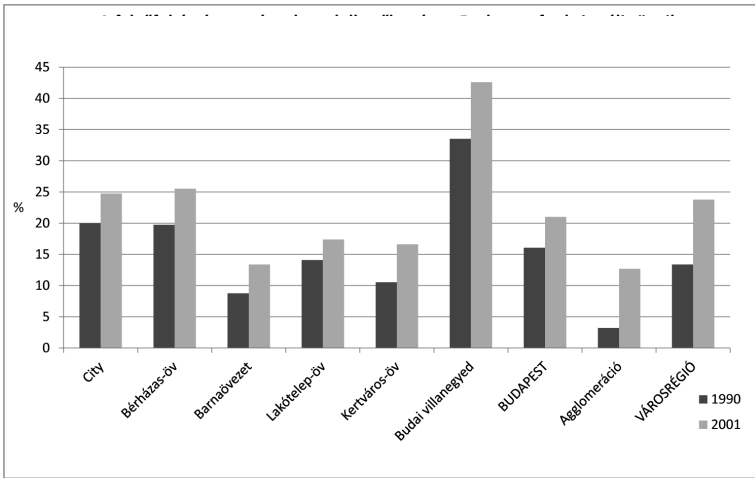
Központi üzleti negyed: erőteljes cityképződés

Budapest talán leglátványosabb átalakulási folyamata a City, más néven központi üzleti negyed területén folyt az 1990-es években. A Budapestre érkező külföldi tőke, illetve az újonnan alapított magánvállalkozások egyaránt jelentős keresletet gerjesztettek az övezetben hasznosítható telkek, kereskedelmi ingatlanok, irodahelyiségek iránt (*Enyedi, 2007*). A nemzetközi turizmus is döntően Budapestnek ebbe a részébe irányul. Ez a kereslet az üzleti funkció gyors expanziójához, ugyanakkor a lakófunkció fokozatos zsugorodásához vezetett. Legalábbis erre következtethetünk abból, hogy a Nagykörúton belüli városrész – amellyel a City azonosítható – népességszáma 1990 és 2001 között 124 ezer főről 88 ezer főre csökkent. A számottevő népességcsökkenés háttérében az állandósuló elvándorlás, valamint az előregedésből fakadó természetes fogyás együttes hatása áll (*Berényi, 2012*).

Az elnéptelenedési folyamat velejárója a lakásállomány egy részének üzleti-irodai célú áthasznosítása (rejtett konverzió). A „rejtett” funkcionális konverziót támasztja egyöntetűen alá, hogy az övezetben a lakott lakások száma 1990 és 2001 között 53 ezerről 42 ezerre csökkent. Másfelől az üzleti funkció sűrűsödése az épületállomány fizikai feljavulását, a városkép gyors átalakulását is maga után vonta (*Földi, 2006*).

A népesség erőteljes lakóhelyi mobilitásának köszönhetően a helyi társadalom összetétele is átalakult. A népesség korszerkezetét tekintve bár még mindig ez a legidősebb övezete Budapestnek, meglepő módon a City területén 1990 után mégis egy fiatalodási folyamat mutatható ki. A városrészben 1990 és 2001 között a 60 éven felüliek aránya 29,6%-ról 27,2%-ra csökkent, ami rögtön felveti a dzsentrifikáció gyanúját, még akkor is, ha tudjuk, hogy a Nagykörúton belül nem beszélhetünk tudatos városrehabilitációs tevékenységről. Ezt jelzi egyebek mellett az is, hogy 1990 és 2001 között a City területén mindössze 134 új lakás épült, ami csak elenyésző részt képvisel a helyi 42 ezres lakásállományon belül. A City lakásállományának megújulása és az ilyenkor óhatatlanul is fellépő népességcsere nem a városnegyed vagy a lakótömbök, hanem sokkal inkább a lakások szintjén, és lépésről lépésre megy végbe.

2. ÁBRA: A felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya Budapest funkcionális öveiben 1990, 2001



A belváros hagyományosan Budapest magas státuszú területeihez tartozik, már 1990-ben is a diplomások aránya a budai oldal villanegyede után itt volt a legmagasabb a városban, csaknem 20%-os részesedéssel. 1990 után az övezet státuszának további emelkedését figyelhettük meg, 2001-re a felsőfokú végzettségük aránya a 15 évnél idősebb népesség körében elérte a 24,7%-ot (2. ábra).

Bérházás öv: felemelkedés és hanyatlás

A rendszerváltozást követően felgyorsult a City-t övező, régi építésű bérházás öv differenciálódása. Az övezeten belül a kedvező fekvésű és építészeti adottságú negyedek megújulása mellé a gettósodó negyedek erőteljes leszakadása párosult. Mindennek természetesen a városfejlődés korábbi időszakáig visszanyúló gyökerei vannak. Számottevő különbség mutatható ki ugyanis egyfelől a budai, ill. a pesti oldal között, valamint a pesti oldal bérházás övezetének északi és déli szektora között, mind lakáspiaci, mind társadalmi adottságaikat tekintve.

A budai oldal bérházás övezete kezdettől fogva jobb minőségű lakásállománnyal rendelkezett, mint a pesti oldal, és az ott élők társadalmi státusza is magasabb volt. A rendszerváltozás idején a bérházás öv budai oldalán a felsőfokú végzettségük aránya 27,9% volt, szemben a pesti oldal 14,6%-ával. Hasonló dimenziók jelle-

mezték a lakásállomány színvonalát is: míg a budai oldal lakásainak csak 6,7%-a nem rendelkezett fürdőszobával 1990-ben, addig a pesti oldalon ez az arány 27% volt. A tradicionális különbségek, ha nem is ilyen markáns módon, de a pesti oldalon belül is jelen vannak. Már korábbi vizsgálatok is jelezték, hogy mind a lakásállomány összetételét, mind a népesség társadalmi státuszát tekintve a pesti oldal bérházak övezetének déli szektora (a Külső-Józsefváros, Külső-Ferencváros és részben az Erzsébetváros) volt a legrosszabb helyzetben. Nem véletlen, hogy ezt a területet érintette 1990 után leginkább a társadalmi-fizikai hanyatlás (Egedy–Kovács, 2003).

A bérházak lakóövezetét a második világháború után a kommunista rendszer államosította, majd a rákövetkező évtizedekben az állami tulajdonú bérházak felújítását elhanyagolta. 1990 után az újonnan megválasztott önkormányzatok váltak a területükön található szociális bérlakásállomány gazdájává, s széleskörű privatizációba kezdtek. A privatizációs szabályok jóvoltából a kerületek a szociális bérlakásállomány jobb minőségű, értékesebb részét már a 90-es évek elején értékesítették, s csak a rendkívül rossz állapotú, komfort nélküli, ill. félkomfortos lakások maradtak továbbra is önkormányzati tulajdonban (1. kép).

A szelektív privatizáció felgyorsította a szociálisan hátrányos helyzetű népesség térbeli koncentrációját, ugyanis aki tehetett, a



1. KÉP: A korabeli zsidónegyed házai a hanyatlást mutatják

leprivatizált, de „rossz környezetben” fekvő lakásától minél hamarabb igyekezett megszabadulni. A kiáramló népesség helyére a korábbinál alacsonyabb státuszú, a társadalmi hierarchia alján helyet foglaló családok érkeztek, köztük jelentős számú cigány. Ez a népességcsere az etnikai alapú gettósodás markáns térbeli megjelenéséhez vezetett (*Ladányi, 2008*).

A hanyatló, gettósodó városrészekkel szemben a bérházás öv számos helyen látványos megújuláson ment keresztül. Ez összességében is érvényes a budai oldal bérházás negyedeire, valamint a pesti oldal néhány lakónegyedére, ahol tudatos városrehabilitációs beavatkozást hajtottak végre (*Földi Zs., 2003*).

Az első ilyen irányú, s mindmáig legsikeresebb budapesti próbálkozás a Középső-Ferencváros felújítása, amelyet az 1992-ben kimondottan erre a célra létrehozott SEM IX. Rt. véghez. A társaság részvényeinek 51%-a a Ferencvárosi Önkormányzat, 24,5-24,5%-a az OTP, valamint a francia Caisse des Dépôts et Consignations tulajdonában van. A városrehabilitációs beavatkozás következtében eddig kb. 5000 színvonalas, a korábbinál sokkal jobb minőségű lakás jött létre, egy földrajzilag meglehetősen szűk területen. A városrehabilitáció társadalmi következményei is nyilvánvalóak, a területre fiatalabb, magas jövedelmű és státuszú népesség költözött (*Kovács–Szirmai, 2006*).

Lényegében a Középső-Ferencvároshoz hasonló folyamatok indultak be némi fáziskéséssel a Középső-Józsefváros területén is, ahol az 1997-ben létrehozott Rév8 Rt. irányítja a városrehabilitációt. A végletekig lepusztult városrészek rendbetétele tehát, ha némi késéssel és akadozva is, de megindult Budapest bérházás övezetében. Nem hagyható ugyanakkor figyelmen kívül, hogy mind a ferencvárosi, mind a józsefvárosi beavatkozás egyértelműen a helyi népesség kicserélődése, a nyugati városokban leírt klasszikus dzsentifikáció irányába hat (*Kovács–Szirmai, 2006, Tomay, 2007*). A módszer helyi szinten kétség kívül hatásos, ugyanakkor a város egészén belül nem hoz megnyugtató megoldást, csak áthelyezi a szegénységet egyik városrészből a másikba (*Somogyi et al., 2007*).

Barnaövezet: lehetőségek és remények

A barnaöv hagyományosan Budapest legelavultabb, legalacsonyabb státuszú része. Erre utal, hogy 1990-ben a diplomások aránya csupán 8,7%-os volt az övezetben, ami a legalacsonyabb ér-

téket jelentette Budapesten. Jóllehet ez a mutató 2001-ig 13,3%-ra emelkedett, de még így is a barnaöv rendelkezik a legalacsonyabb értékkel Budapesten. Az alacsony státusz mellett jellemző még az övezetre a népesség fiatalos korszerkezete. A 2001-es népszámlálás időpontjában a 60 éven felüliek aránya egész Budapesten itt volt a legalacsonyabb, 18,5%-kal. Az övezet lakásállománya ugyancsak erősen elavult, 2001-ben itt volt a legmagasabb (12%) a fürdőszoba nélküli lakások aránya. A helyi lakásállományra a szoba-konyhás lakásokból álló, szórvány bérházak és munkáslakótelepek a jellemzőek.

Gazdasági szempontból az övezet hanyatlása már a szocialista időszakban, az ipar tervszerű kitelepítése során (70-es 80-as évek) megindult, számos erősen szennyező ipari üzem (pl. bőripar, textilipar) bezártak, a túlméretezett vasúti területek egy része pedig a közlekedés modernizációja, a közúti szállítás jelentőségének növekedése nyomán vált fölöslegessé.

Ez a folyamat igazából a rendszerváltozást követően gyorsult fel, amikor a régi ipartelepek helyén egy alulhasznosított, erősen slumosodó öv keletkezett. Az övezet ipari szerepköre a 90-es évek elejére erősen visszaszorult, a gyárak többségét bezárták, az elhagyott üzemi- és raktárépületek újrahasznosítása csak részben valósult meg (főként nagy térigényű kereskedelmi funkciók, pl. bútort-, lakberendezési, barkács- stb. üzletek révén). A „barnaöv” funkcióváltására sokáig nem voltak adottak sem a tervezési-városfejlesztési keretek (az övezeten több mint egy tucat kerület osztozik), másrészt a városnak ezt a részét – környezeti állapota, alacsony presztízse miatt – a vállalkozói tőke is sokáig elkerülte.

Az ezredforduló után azonban már több példa is akadt a funkcióváltásra, és – ha elszórtan is, de – megindult a rozsdáöv üzleti-gazdasági szerepkörének átalakulása (Barta, 2004). Az ipari tevékenység megszűnése és „modern”, nagy térigényű szolgáltató tevékenységek (pl. bevásárlóközpontok, irodaházak, high-tech parkok) megtelepedése különösen a barnaöv belvárosához közelebb eső, kedvező közlekedési feltételekkel rendelkező részein volt látványos az elmúlt évek során. Ilyen gyűjtőpontnak számítottak a belvárosból kivezető főútvonalak (pl. Váci út, Üllői út, Soroksári út), valamint az őket keresztező utak (pl. Hungária gyűrű, Határ út) metszéspontjai. A nagy területű kereskedelmi funkciók („shopping mall” szektor) megtelepedése mellett biztató jel az övezet jövőjére nézve az irodai funkció, a „headquarter economy”

(pl. a Graphisoft új komplexuma az Óbudai Gázgyár területén, az LG Electronics, a Siemens és más multinacionális vállalatok irányító központja) és a tudásorientált ágazatok kitelepülése a rozsdavölgbe (pl. InfoPark).

A barnavölg távolabbi, periférikus helyzetű területein megfigyelhető a tradicionális ipari területek teljes vagy részleges megújulása, valamint új ipari (high-tech) tevékenységek megtelepedése is. Ez különösen a város déli, délkeleti ipari területein a jellemző. Az ipari forradalom kitermelte, a belváros és a külső lakóterületek közé ékelődött barnavölg átalakítása, megújulása várhatóan fontos szerepet játszik majd Budapest jövőbeni fejlődésében. A szocializmusra jellemző pazarló területhasználat a rendszerváltozással véget ért, az alulhasznosított övezet rehabilitációja ugyanakkor kedvező feltételeket kínál a városszerkezet arányosabbá tételére, a szuburbanizáció negatív hatásainak mérséklésére. A rozsdavölg egyrészt fekvésénél, másrészt a terület alulhasznosítottságánál (és ebből fakadóan a telkek viszonylagos olcsóságánál) fogva jó lehetőséget kínál lakáscélú fejlesztések számára (*Szirmai et al., 2011*). Ezt jelzi, hogy az utóbbi években megszorodtak az övezetben a lakópark típusú fejlesztések (pl. Óbudán az Óbuda-lakókert, Csepelen a városközpont, Kelenföldön a Prielle Kornélia utcai lakónegyed, Mátyásföldön a Corvinus-lakópark) új, magas színvonalú lakásállományt produkálva. Ezek a több száz lakásos beruházások egyben azt is jelzik, hogy a vállalkozói szféra hosszabb távon is lehetőséget lát az övezetben.

Lakótelep-övg: az időzített bomba ketyeg

1945 után lakótelepek egész sora épült Budapesten, részint a szocialista „buldózeres városrendezés” célterületein (pl. Óbuda városközpont, Középső-Józsefváros, Vízafogó), részint a Budapesthez csatolt települések még szabadon álló részein (pl. Újpalota, Békásmegyér). A lakótelepek hamar nagy népszerűsége tettek szert nemcsak Budapest, de az ország lakosságának körében is, a kor színvonalát messze felülmúló felszereltségükkel, magas komfortfokozatukkal. Az erőltetett ütemű fejlesztésnek köszönhetően 1990-re, a lakótelep-építkezések lecsengésének idejére, a 268 ezer budapesti lakótelepi lakásban élt a város népességének 36%-a.

A rendszerváltozás után néhány folyamatban lévő beruházás befejezését leszámítva újabb lakótelepek már nem létesültek Bu-

dapesten. Megindult ugyanakkor – főként a sivár lakókörnyezetet nyújtó panel-lakótelepekről – a népesség, ezen belül főként a tehetősebb és fiatalabb rétegek elvándorlása (Egedy, 2000). Ennek eredményeként Budapesten a lakótelepek népességszáma 1990 és 2001 között 15,2%-kal, mintegy 110 ezer fővel csökkent. Arányait tekintve a City után itt volt a legerőteljesebb a népességcsökkenés mértéke a város egyes funkcionális övezetei közül. A szelektív elvándorlás jóvoltából a lakótelepek demográfiai és társadalmi összetétele nagyban átalakult. Ma már közel sem a lakótelepek jelentik a városrégió legfiatalabb övezetét, a 60 éven felüliek aránya 2001-re megközelítette a 20%-ot, ami a kertvárosok értékéhez hasonló. Az övezet státuszának lassú hanyatlását jelzi ugyanakkor, hogy csökkent korábbi kedvező helyzete a diplomások arányát tekintve. Az innen elvándoroló népesség jelentős része a vonzó környezetet nyújtó elővárosokat választja lakóhelyül.

A lakótelepek az utóbbi két évtizedben sokat veszítettek presztízsükből és népességmegtartó erejükből. Ez különösen a 70-es évtizedben, paneles technológiával épült lakótelepekre érvényes (Újpalota, Havanna, Kőbánya-Újhegy stb.) (2. kép). Ezek a lakótelepek vannak a legkilátástalanabb helyzetben a lakáspiac szempontjából. A kedvezőtlen fekvés, az igénytelen lakókörnyezet, az embertelen lépték, valamint a romló közbiztonság alacsony



2. KÉP: A Havanna lakótelep, egyike Budapest legrosszabb hírű panel lakótelepeinek

tartja a keresletet az itteni lakások iránt (Egedy, 2001). Ez természetesen a lakóhelyi mobilitásra is komoly következményekkel jár, a lakók egészséges fluktuációja helyett egyre inkább egy zsákutcás fejlődési folyamatnak lehetünk a tanúi, ahová bejutni könnyű, kijutni azonban annál reménytelenebb. A következő évtized nagyvárosi „időzített bombáit” éppen ezek a monoton környezetet nyújtó, nagy tömegű, alacsony színvonalú lakásokat tömörítő városrészek jelentik majd, melyek felújítása éppúgy koncentrált beavatkozást tesz szükségessé, mint a slumosodó belső városrészek vagy a barnaöv rehabilitációja.

Kertváros-öv: növekvő dinamizmus

A kertvárosok öve volt Budapest közigazgatási határán belül a vizsgált övezetek közül az egyetlen, amelynek a népességszáma növekedett 1990 és 2001 között. Ez rögtön jelzi, hogy a korábban uralkodóan falusias beépítésű, nem túl magas státuszú övezet a rendszerváltozást követően új dinamizmussal töltődött fel. Ebben kiemelt szerepet játszott, hogy nyugodt környezete, jó közlekedési elérhetősége révén az övezet versenyképessé vált az izmosodó középosztály szemében. Sokan tehát, akik a Budapestről való kiköltözés gondolatát fontolgatták, felfedezték maguknak a kellő nyugalmat, zöld környezetet biztosító kertvárosi övezetet, és az elővárosokkal szemben ezt a zónát választották, mintegy „belül rekedve” a város határán. Az övezet dinamikus fejlődésének volt azonban egy másik lényeges összetevője is, nevezetesen az 1990-es évek végén meginduló lakópark-építkezési hullám. A magas státuszú és fiatalabb rétegeknek otthont kínáló lakóparkok többsége a budai hegyvidéken, valamint a pesti peremkerületekben létesült.

Természetesen a lakóparkok megjelenésének további katalizáló hatása volt a helyi ingatlanpiacon, s a kompakt város és a közigazgatási határ közötti térben a lakóparkokkal egyidejűleg megnőtt a családház, sorházak jellegű új lakónegyedek kiépülése. Mindezek eredményeként az 1990-2001 között Budapesten épült közel 40 ezer új lakás több mint a fele a kertvárosok övében létesült. Ez a lázas építkezés a lakásállomány összetételére és a helyi társadalom státuszára egyaránt hatással volt.

A lakásállományon belül az 1945 előtt épült lakások aránya elenyésző, szembevetve magas ugyanakkor az 1990 után épült lakások részesedése (12%). A felsőfokú végzettségűek aránya az

1990. évi 10,5%-ról 2001-re 16%-ra nőtt, ami a budai villanegyed értéke után a második legnagyobb növekedés. A társadalom fiatalodott a fenti időszak alatt, a 60 éven felüliek aránya 23,2%-ról 20,6%-ra csökkent. A kertvárosi öv újjáéledése lényegében egy „belső szuburbanizációként” is felfogható, ami az 1950-ben Budapesthez csatolt területek intenzívebb benépesülését, egyszerűs mind a lakónegyedek közigazgatási határon belüli szétterülését eredményezi.

Budai villanegyed: öregedő jólét

A budai villanegyed hagyományosan a budapesti elit rétegek koncentrációja. Az övezet kitüntetett helyzete már a rendszerváltozás előtt is teljesen nyilvánvaló volt, hiszen amíg a diplomások aránya Budapest egészét tekintve 1990-ben 16,1%-os volt, addig a budai hegyvidéken 33,5%. A budai villanegyednek ez az elitgyűjtő funkciója 1990 után is megmaradt, s 2001-re a felsőfokú végzettségűek aránya a 15 évnél idősebb népesség körében 42,6%-ra emelkedett, ami – 1990-hez hasonlóan – kétszerese a budapesti átlagnak.

A rendszerváltozást követően a villanegyed tovább terjeszkedett, egyrészt a magasabban fekvő hegyoldalak beépítésével, másrészt a nagyobb telkek megosztásával. Mindez a lakásállomány dinamikus, 11,7%-os növekedését hozta, ami döntően nagy alapterületű, luxusszínvonalú lakásokat eredményezett. Az övezet népességszáma 1990 és 2001 között – az időszak során épült 5600 új lakás ellenére – nem emelkedett tovább, sőt 4,8%-kal csökkent. Ebből arra lehet következtetni, hogy a hegyvidék előregedése a rendszerváltozás után felgyorsult, a fiatalabb, kisgyermekes korosztályok elsősorban inkább az olcsóbb elővárosokat, ill. a lakóparkok övezetét választják. Ezt erősíti meg a budai villanegyed demográfiai szerkezetének változása is, a 60 éven felüliek aránya 1990 és 2001 között, 20,7%-ról 23,0%-ra növekedett, ami meghaladja a budapesti átlagot.

A budai villanegyed, bár őrzi hagyományos elitkoncentráló szerepét, azonban az elmúlt két évtized tendenciái arra utalnak, hogy korábbi kivételezett helyzete megszűnt. A népesség fiatalabb és képzettebb rétegeinek lakóhelyi preferenciája ma már nem csupán a budai hegyoldal képében jelenik meg, a lakóparkok, dzsentrified belvárosi lakónegyedek vagy az elővárosok legalább akkora vonzerőt jelentenek a számukra.

Agglomerációs öv: robbanásszerű fejlődés

Budapest rendszerváltozás utáni fejlődésének kétségkívül leglátványosabb jelenségét az elővárosi övezet robbanásszerű fejlődése hozta. Ez a folyamat időben két szakaszra bontható. Előbb a népesség szuburbanizációja indult meg, rögtön a rendszerváltozás idején (*Kok–Kovács, 1999*). A népesség kiáramlása a 90-es évek vége felé már némileg csillapodott, sőt 2000 után már a visszaköltözésnek is mutatkoztak halvány jelei. Ezzel szemben a gazdasági szereplők kitelepülése, az ipar és a szolgáltatások szuburbanizációja csak a 90-es évtized végén erősödött fel, s napjainkban is tart (*Kovács–Sági–Dövényi, 2001*).

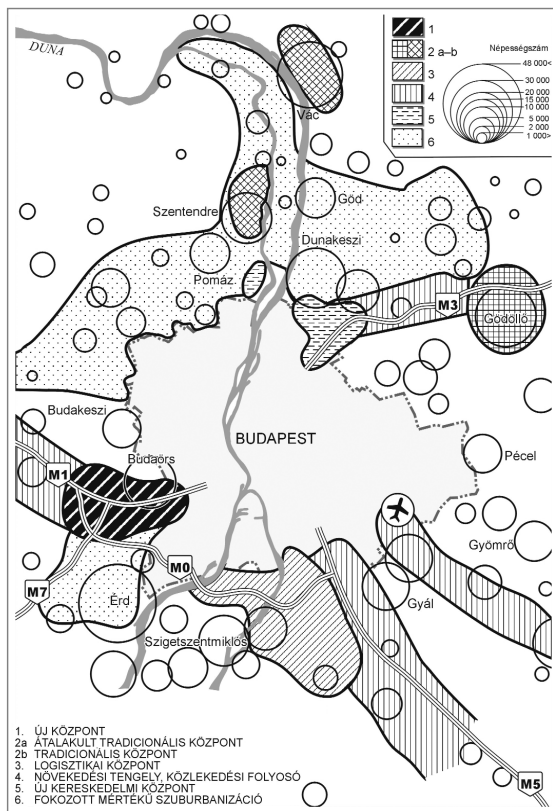
A lakossági szuburbanizáció kiváltó okai közül a lakás- és ingatlanpiac liberalizálása, a növekvő motorizáció, a jövedelmek erőteljes differenciálódása és nem utolsósorban az elővárosi települések ingatlanpolitikája emelhető ki. A népesség szuburbanizációja jóvoltából az agglomerációs települések társadalma is jelentősen átalakult. Ennek legfőbb eleme, hogy javult a népesség korszerkezete és emelkedett a státusza (*Timár–Váradi, 2000*).

A szuburbanizáció lakáspiaci következményeként az agglomerációs övben is megjelentek a lakóparkok, tovább élezve a helyi társadalmi különbségeket (pl. Telki, Budajenő, Piliscsaba, Veresegyház). Ennek folytán megfigyelhető a fővárosból kiköltözők státusz szerinti területi elkülönülése is. A tehetősebbek inkább a magasabb presztízsű, Buda környéki településekre költöznek ki (Solymár, Nagykovácsi, Budakeszi), a „kékallérosok” kiköltözése pedig inkább az agglomeráció keleti oldalán (Gyál, Vecsés, Pécel) jellemző.

A népesség szuburbanizációja mellett az ezredfordulóra egyre dinamikusabb lett a termelő (ipari) és szolgáltató funkciók megtelepedése Budapest peremén. Az itt található cégek megjelenése azonban nem elsősorban budapesti vállalkozások „szuburbanizációs jellegű” kitelepüléséhez kötődik, hanem sokkal inkább kívülről (legtöbbször külföldről) ide irányuló beruházásokhoz. Ez némileg eltér a nyugat-európai és észak-amerikai gyakorlattól, ahol igen gyakran már létező vállalkozások dekoncentrációs (szuburbanizációs) mozgását figyelhattuk meg korábban, s erre magyarázatul talán az szolgál, hogy Magyarországon a piacgazdasági átmenet (vállalatok tömeges megszűnése) és a gazdaság térbeli dekoncentrációja időben egybeesett.

A Budapest környéki agglomerációs gazdaság jellemzője, hogy funkcionálisan erősen szakosodott terekbe tömörül (3. ábra). Ezek közül első helyen a Budaörs–Törökbálint körzetében kialakult növekedési pólust kell megemlíteni. A főváros nyugati kapujában, három fontos autópálya találkozási pontjában az 1990-es években olyan mélyreható gazdasági átalakulás történt, ami az amerikai peremvárosokhoz („edge-city”) hasonló fejlődést mutat (Dövényi-Kovács, 2006). A Budaörs–Törökbálint növekedési pólus 2001-ben már 20 ezer főnek adott munkát, akik közül 13 ezren kívülről (jelentős részük a fővárosból) érkezett. Így egy korábban alapvetően lakófunkcióval jellemezhető térség rövid idő alatt funkcionálisan sokszínű, rendkívül dinamikusan fejlődő területtél alakult át. A következő évtized során várhatóan mind a népesség, mind a gazdaság súlypontja a budapesti városrégió belül tovább tolódik majd a periféria irányába. Ennek nyomán az „agglomerációs övezet” határai várhatóan tovább tágulnak.

3. ÁBRA: Az agglomerációs övezet új funkcionális térszerkezete

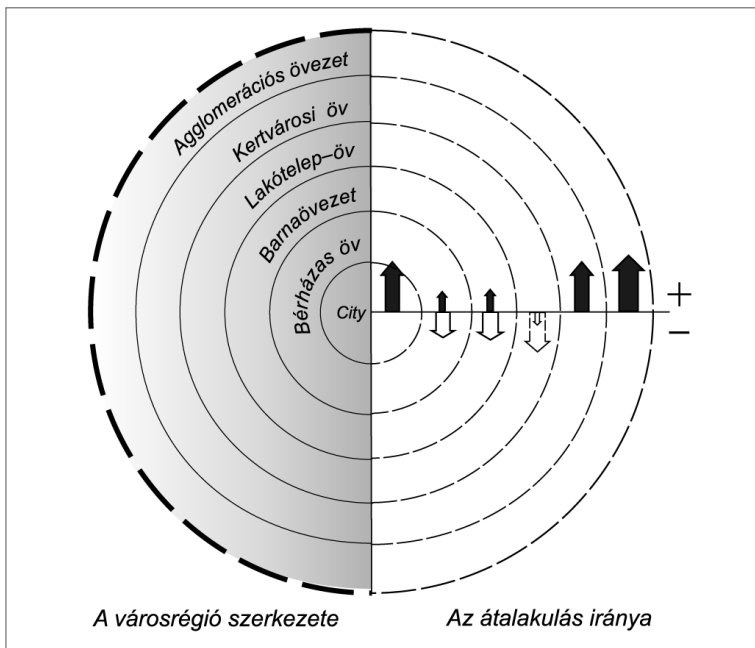


ÖSSZEGŐ MEGÁLLAPÍTÁSOK

Tanulmányunkban Budapest városrégiójának közelmúltbeli átalakulási folyamatát elemeztük, s foglaltuk szintézisbe. A népszámlálási adatokat elemezve és a térbeli folyamatokat nyomon követve egy rendkívül dinamikus, ugyanakkor ellentmondásos átalakulási folyamat rajzolódik ki. Budapest rendszerváltozás utáni fejlődésében kétségkívül a polarizálódás játszotta a főszerepet, egyes városrészek új impulzust nyertek, mások hanyatlása felgyorsult. Ebben nyilvánvalóan a piac abszolút dominanciája és a folyamatokat „kordában tartó”, azt szabályozó egységes városspolitika hiánya játszott közre. Vizsgálataink alapján felvázolható a budapesti városrégió átalakulásának modellje, a nagyvárosi körzet egyes övezeteinek fejlődési trendje. Ez a modell vélhetően Magyarország és a kelet-közép-európai térség más városaira is alkalmazható (4. ábra).

Leglátványosabb fejlődésen a belváros (city) és az elővárosi övezet ment át, a globális szereplők ide, a nagyváros központjaiba és periferiájára koncentrálnak tevékenységüket. A népesség mozgására

4. ÁBRA: A budapesti városrégió átalakulásának modellje



a dekoncentráció a jellemző, ami az elővárosi övezet, kisebb mértékben a „belső periféria” a kertvárosok övezete felé irányul. Ezzel egyidejűleg felgyorsult a belső lakónegyedek differenciálódása. Jelen van, ha csak nyomokban is, a belvárosi lakónegyedek köz- és magánpénzen történő felújítása, dzsentifikációja. Ugyanakkor a slumosodás és esetenként a gettósodás is a poszt-szocialista átmenet velejárójának számít, a társadalmi kirekesztés számtalan formában van jelen Budapest lakáspiacán. Veszítettek presztízsükből és népességmegtartó erejükből a lakótelepek, a következő évtized problémahalmazát ezek az alacsony színvonalú, nagy népsűrűségű városrészek jelentik. Mindeközben a kertvárosok öve érzékelhető dinamizmussal töltődött fel (Szirmai, 2004; Szirmai et al., 2011).

Budapest 1990 utáni fejlődése, a tanulmányban leírt folyamatok visszatérést jelentenek a fejlett országok urbanizációs pályájához, amit lényegében a globális tőke mozgása, a lokális politika és az új gazdaságon megerősödött rétegek lakóhelyi preferenciája együttesen határoz meg. Gondot okoz ugyanakkor, hogy a 60-as, 70-es évektől Nyugat-Európában megfigyelt városfejlődési folyamatok itt időben koncentráltan, „egymásra csúszva” jelentkeznek.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- BARTA Gy. (szerk.) (2004): *A budapesti barnaövezet megújulási esélye.* MTA Társadalomkutatási Központ, Budapest.
- BELUSZKY P. – KOVÁCS Z. (1998): Város a térben: városszerkezet, városrészek, agglomeráció. In: Beluszky P. – Kovács Z. (szerk.): *Budapest Kézikönyve 1. kötet. Magyarország Megyei Kézikönyvei 20.*, CEBA Kiadó, Budapest, pp. 99–123.
- BELUSZKY P. – SZIRMAI V. (2000): A települések társadalma. In: Enyedi Gy. (szerk.): *Magyarország településkörnyezete. Magyarország az ezredfordulón.* Magyar Tudományos Akadémia, Budapest, pp. 77–98.
- BERÉNYI B. E. (2012): *Hanyatlás és megújulás Budapest belvárosában: doktori kutatási eredmények összegzése.* Új Tudós Kiadó, Szárliget.
- EGEDY T. (2000): Szegregáció és társadalmi kirekesztés a nagyvárosi lakótelepeken. – *Földrajzi Közlemények*, 1-4., pp. 93–108.
- EGEDY T. (2001): A lakótelepek társadalmi környezetének átalakulása a rendszerváltozás után. – *Földrajzi Értesítő*, 50 (1-4), pp. 272–283.
- EGEDY T. – KOVÁCS Z. (2003): A városrehabilitáció néhány elméleti kérdése. – *Falu-Város-Régió*, 4., pp. 10–16.
- ENYEDI Gy. (1992): Budapest az európai nagyvárosi rendszerben. – *Tér és Társadalom*, 6 (3-4), pp. 5–14.
- ENYEDI Gy. (2007): A város szíve. In: Enyedi Gy. (szerk.): *A történelmi városközpontok átalakulásának társadalmi hatásai. (Magyarország az ezredfordulón: műhelytanulmányok).* MTA Társadalomkutatási Központ, Budapest, pp. 11–22.
- ENYEDI Gy. – SZIRMAI V. (1992): *Budapest – a Central European capital.* Belhaven Press, London.
- FÖLDI Zs. (2009): A társadalmi részvétel szerepe a városfejlesztés gyakorlatában – európai és hazai tapasztalatok. – *Tér és Társadalom*, 23 (3), pp. 27–43.
- KOVÁCS Z. – SÁGI Zs. – DÖVÉNYI Z. (2001): A gazdasági átalakulás földrajzi jellemzői a budapesti agglomerációban. – *Földrajzi Értesítő*, 50 (1-4), pp. 191–217.
- KOVÁCS Z. – SZIRMAI V. (2006): Városrehabilitációs beavatkozások és a térbeli társadalmi kirekesztés: a társadalmilag fenntartható városfejlődés budapesti lehetőségei. – *Tér és Társadalom*, 20 (1), pp. 1–19.

- LADÁNYI J. (2008): *Lakóhelyi szegregáció Budapesten*. Mandátum Könyvkiadó, Budapest.
- SOMOGYI E. – SZEMZŐ H. – TOSICS I. (2007): Városrehabilitáció két-szintű önkormányzati rendszerben: budapesti sikerek és problémák. In: Enyedi Gy. (szerk.): *A történelmi városközpontok átalakulásának társadalmi hatásai. (Magyarország az ezredfordulón: műhelytanulmányok)*. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest, pp. 69–91.
- SZIRMAI V. (2003): Globalizáció és városfejlődés Budapesten. – *Társadalomkutatás*, 21 (3), pp. 249–274.
- SZIRMAI V. (2004): Globalizáció és a nagyvárosi tér társadalmi szerkezete. – *Szociológiai Szemle*, 14 (4), pp. 3–24.
- SZIRMAI V. (2007): A magyar nagyváros térségek társadalmi jellegzetességei. – *Magyar Tudomány*, 168 (6), pp. 740–748.
- SZIRMAI V. (2011): A nagyváros szélén: a városi terjeszkedés térbeli társadalmi problémái. – *Tér és Társadalom*, 25 (1), pp. 20–41.
- SZIRMAI V. – VÁRADI Zs. – KOVÁCS SZ. – BARANYAI N. – SCHUCHMANN J. (2011): A nagyvárosi területfogyasztás térbeli társadalmi problémái: város és környék dichotómiák. In: Kerekes S. – Szirmai V. – Székely M. (szerk.): *A fenntartható fogyasztás környezeti dimenziói*. Aula Kiadó, Budapest, pp. 129–170.
- TIMÁR J. – VÁRADI M. (2000): A szuburbanizáció egyenlőtlen területi fejlődése az 1990-es évek Magyarországon. In: Horváth Gy. – Rechnitzer J. (szerk.): *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. MTA RKK, Pécs, pp. 153–175.
- TOMAY K. (2007): Városrehabilitáció és dzsentrifikáció Budapesten. In: Enyedi Gy. (szerk.): *A történelmi városközpontok átalakulásának társadalmi hatásai. (Magyarország az ezredfordulón: műhelytanulmányok)*. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest, pp. 119–150.
- TOSICS I. (2006): A nagyvárosok fenntartható fejlődése és Budapest jövőképe. In: Bulla M. – Tamás P. (szerk.): *Fenntartható fejlődés Magyarországon. Stratégiai kutatások – Magyarország 5. kötet*, Új Mandátum Könyvkiadó, Budapest, pp. 420–443.

A települési környezet átalakulása a 20. század második felében Budapesten

- ÁTTEKINTÉS -

Izsák Éva

Kedves Viktória!

Érdeklődési területeink sokszor találkoznak. Átfedik egymást, hiszen a város, a társadalom és a környezet mindkettőnk számára izgalmas kutatásokat jelent. Olyan írással szeretnék Téged tisztelettel és szeretettel köszönteni születésnapodon, amelyben mindhárom benne van.

Tanítottam az egyetemen Kedves Lányodat. Tanítványaim melletted dolgoznak, nagyon sok értékes kutatási módszert tanulnak Tőled.

Örülök, hogy barátságunkat ennyi minden erősíti.

Kívánok Neked nagyon boldog és hosszú életet! További sok sikert és jó egészséget!

Szeretettel: Éva

Az emberiség évezredes története egyben a települések, városok története is. Elfogadva azt, hogy az ember átalakítja a maga számára a természeti környezetet, azaz azt a földrajzi teret, ahol letelepedik, belátható az is, hogy a különböző történelmi korok és időszakok más-más mesterséges környezetet teremtenek. Az egyes korok emberei eltérően használták és hasznosították a természeti környezet adta lehetőségeket, illetve különböző települési értékrendet alakítottak ki. A földrajz ezen dichotómiája a legjobban talán a városok térbeni növekedésén, az urbanizáció folyamatán elemezhető a legjobban. Budapest példáján keresztül bemutathatjuk a 20. század második felének társadalmi és gazdasági változásait, valamint azt, hogy ezek miként hatottak a város környezetére, a lakott és használt tér átalakítására. A tanulmány a leg-

fontosabb társadalmi és gazdasági változások városszerkezetre és városképre gyakorolt elsődleges hatásait mutatja be Budapest példáján, a második világháborútól napjainkig.

ELŐZMÉNYEK

Pest és Buda szabad királyi városok, valamint Óbuda mezőváros és a Margitsziget egyesítését az 1872. évi XXXVI. tc.-ben meghatározottak szerint a főrendiház 1872. december 17-én fogadta el. A törvényt Ferenc József december 22-én szentesítette aláírásával, és a másnapi kihirdetésével hatályba lépett. Budapest főváros közigazgatási egysége tehát ettől az időtől létezett. Ennek ellenére a városegysítést legtöbbször az 1873. évhez kötik, hiszen 1873. november 17-én kezdte meg működését a Főváros Tanácsa. Ez a nap Pest, Buda és Óbuda egyesítésének hivatalos napja.

Az egyesítés után a 10 kerületre felosztott főváros területének nagysága 194.44 km² volt. A legtöbbször Kis-Budapest néven emlegetett város¹ területe a második világháború végéig két kisebb közigazgatási módosítással változott: a csepeli állami szabadkikötő területét, valamint a budakeszi erdőrészt 1930-ban, a XVIII. tc. hatályba léptetésével a fővároshoz csatolták. Majd 1937-ben a légi közlekedés fejlődése következtében a Budakeszi repülőtér is Budapest része lett. A kerületek száma fokozatosan 14-re emelkedett, ezek a változások azonban a II., III., IV., VIII. és IX. kerület területét nem érintették. Budapest dinamikus fejlődése hatással volt a szomszédos településekre, s így azok fejlődése hamarosan összeforrt a fővárossal. Kis-Budapestet a környező települések alkotta agglomerációval² együtt Nagy-Budapestnek nevezték. A korabeli közigazgatási határ környékéhez tartozott 21 település³, összterületük nagysága 399.35 km² volt. Az 1949. évi

¹ Már a 19–20. század fordulója időszakában is így nevezték a főváros közigazgatási területét

² A városfejlődési szakaszoknak és törvényszerűségeknek megfelelően már ebben az időszakban jelentős vonzásterülete volt a fővárosnak

³ Alag, Újpest, Rákospalota, Pestújhely, Rákosszentmihály, Sashalom, Cinkota, Rákoscaba, Rákosliget, Rákoskeresztúr, Rákoshegy, Pestszentlőrinc, Kispest, Pestszenterzsébet, Csepel, Nagytétény, Budatétény, Budafok, Albertfalva, Pesthidegkút, Békásmegyér. A települések területe és neve a két világháború közötti időszakban változott.

közigazgatási reform lényegében ezeket a korábban a városkörnyékhez, agglomerációhoz tartozó területeket olvasztotta be a fővárosba, és hozta létre a mai közigazgatási egységet. Az eddig önálló települések a főváros részei lettek, ugyanakkor más települések, melyek korábban nem tartoztak szorosan a vonzáskörzethez, a főváros közvetlen szomszédaivá lettek. A városkörnyék fogalma tehát új tartalmat kapott.

A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚT KÖVETŐ ÁTMENETI ÉVEK

Az 1945. március 25-i összeírás szerint 832 800 lakos élt Budapesten (1941-ben 1 379 562). A háború következtében a lakások háromnegyede megsérült vagy elpusztult, az egyes városrészek áram- és vízszolgáltatás nélkül maradtak. Pest és Buda között az összeköttetés a hidak felrobbantása miatt teljesen megszakadt. Az újjáépítés gyorsan megindult, először a lakásokat kellett lakhatóvá tenni, majd a hidak felújítása következett. A körülményekhez képest igen gyorsan, már 1945 nyarán újra napirendre került Nagy-Budapest létrehozása. A Magyar Kommunista Párt – politikájának megfelelően – kezdettől egy ipari jellegű nagyváros létrehozását szorgalmazta, de a város akkori kispap vezetője ezt nem tartotta kívánatosnak (*Ságvári, 1973*). A politikai viták közepette Budapest és a környező települések gyorsan fejlődtek, népességük nőtt. Az üzemek és gyárak újra termeltek, és egyre több munkást foglalkoztattak. A fordulat évében, 1947–1948-ban az ipar teljesítménye már elérte a háború előtti utolsó, 1938-as békeévit, sőt 1949-ben már 25%-kal meghaladta azt.

A belső területek lakhatóvá tétele után a peremrészek rendbehozatala következett, ami újra és immár végérvényesen napirendre tűzte a főváros egyesítést. Az 1949. évi XXVI. törvény⁴ az akkori politikai viszonyoknak megfelelően így indokolja Budapest főváros területének új megállapítását:

⁴ A törvény 1950. január 1-jén lépett életbe.

„A nagytőkések és földbirtokosok népellenes államhatalma évtizedeken keresztül gátolta a Budapesttel szomszédos – főleg munkáslakta – településeknek a fővárossal történő egyesülését. A múlt reakciós rendszere ezzel megakadályozni törekedett az ország központjában, a főváros önkormányzatában a munkásosztály politikai befolyásának érvényesülését. Az elmúlt rendszernek ez a merev ragaszkodása a gazdaságilag összefüggő s egymásra utalt településeknek mesterkélt közigazgatási elkülönítéséhez, a Budapest környékén lakó dolgozóknak – gazdasági lehetőségeik, kulturális életük és egészségügyi viszonyaik szempontjából – súlyos hátrányokat jelentett.

A főváros és a környező települések dolgozóinak évtizedes vágya válik most valósággá azzal, hogy a Magyar Népköztársaság országgyűlése megteremti a fővárossal egy gazdasági egységet képező városok és községek államigazgatási egységét...”

A törvény értelmében Kis-Budapesthez 7 várost és 16 községet csatoltak, s így a fővárost az új területekkel együtt már 22 kerületre osztották fel. Az új közigazgatási határ kialakítása illeszkedett a főváros korábbi térbeni terjeszkedési folyamataihoz. Így a pesti oldalon sokkal nagyobb területet és több települést csatoltak a fővároshoz, mint Budán, hiszen itt növekedett rohamosan a beépített területek aránya, itt nőtt gyorsabban a lakosság száma. Megváltozott a határmentiség szerepe. A fővárostól korábban távol eső községek Nagy-Budapesttel közvetlen szomszédosági viszonyba kerültek.

AZ ÁLLAMSZOCIALISTA IDŐSZAK

Az egypártrendszerre való áttérést követően a magyar településfejlesztési politikára is, mint minden másra, a szovjet modell alkalmazása volt a jellemző. Az ellentmondásos fejlesztés eredményeként⁵ – a „vas és acél országának” hibás gazdaságpolitikája következtében – a beruházások túlnyomó részét ipari fejlesztésre fordították, a lakásépítés és az infrastruktúra fejlesztése háttérbe szorult, annak ellenére, hogy egyre nagyobb tömegek vándoroltak az ország különböző részeiből a fővárosba, illetve a nagyobb ipari

⁵ Az egyoldalú iparosítás rendkívüli módon növelte a települések közötti egyenlőtlenségeket. Egyes régiókat, elsősorban az ipari központokat kiemelten fejlesztették, más régiók viszont lemaradtak.

régiókba. Jóllehet a beruházások nagyságrendje jelentős mértékben növekedett, a városiasodással járó szociális és egészségügyi körülmények nem változtak. Az infrastrukturális beruházások az első öt éves terv alatt az összberuházásoknak mindössze harmadát tették ki, így érthető, hogy a lakosság életszínvonalának emelkedése nem érte el a tervezettet. 1955-ben a lakások 10%-a volt szükséglakás Budapesten, 100 lakásra közel 420 lakos jutott, ami az első világháború utáni állapotokkal hasonlítható össze (KSH 1960). Ezekben az években a települések és különösen Budapest infrastrukturális ellátottsága az európai élmezőnyből a sereghajtók szintjére esett vissza.

Pozitív változást csak a hatvanas évek hoztak. A lakosság számának a növekedése elengedhetetlenné tette új lakások építését. Budapesten a lakótelepek építését az 1960-ban elfogadott új rendezési terv alapján indították el, először blokk, majd házgyári panel technológiával. A koncepció lényege, hogy a peremterületek beépítetlen vagy elavult, szanálásra ítélt negyedeit építették be átlagosan tízezeres tömeg-lakóházakkal. Az 1950–1982 közötti közel 300 ezres lakásszám-növekedés azonban a lakosság számának folyamatos emelkedésével kevésnek bizonyult. Az új lakásállomány összetételét alacsony átlagos alapterület és alacsony szobaszám jellemezte. Ugyanakkor továbbra is elmaradt a belső kerületek fejlesztése, a régi lakások felújítása.

A RENDSZERVÁLTOZÁS HATÁSA A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETRE – MEGHATÁROZÓ FOLYAMATOK

A 20. század utolsó évtizedében átalakult térségünk, a közép- és kelet-európai országok gazdasága, politikai és társadalmi rendszere. Az országos és regionális folyamatok változását a piacgazdaság kialakulása eredményezte. Átalakultak a helyi, települési szintű folyamatok is. A kialakulóban lévő új térszerkezet alapvetően más, mint a másfél-két évtizeddel ezelőtti. A 20. század utolsó évtizedében bekövetkezett társadalmi-gazdasági változások jelentősen módosították, megváltoztatták a magyarországi településrendszert. A folyamat kettős: egyfelől a települések voltak hatással az átalakulásra, hiszen nem „passzív befogadóként” viselkedtek, hanem sokszor alkalmazkodásra kényszerítették a társadalmi-gazdasági folyamatokat is (Enyedi, 1996). Más tényezők – példá-

ul az önkormányzati rendszer bevezetése – a települések életpályáját változtatták meg. A közigazgatási rendszer átalakítása olyan folyamatokat indított el, melyek hosszú távon az ország társadalmi-gazdasági térszerkezetének az átstrukturálódásához vezetnek. Megerősödött a helyi politika, s egyre gyengébbé vált, majd teljesen megszűnt a központi irányítás szerepe. Mindezek a jelenségek életre hívták a „települések versenyét” (Enyedi, 1996), amely előrevetíti a „sikeres” és „vesztes” települések megjelenését. Kevés idő telt el a rendszerváltás óta, mégis már élesen körvonalazódnak azok a tendenciák, amelyek érvényesülése kettéoszthatja az ország településállományát. Az új gazdasági tér kialakításában a sikeres településeknek egyre növekszik a szerepe, míg a vesztesek ki maradnak ebből, s egy idő után már lehetetlenné válik számukra az önállóság. A települések versenye egyben a térségek, régiók versenyét is jelenti.

A területi differenciálódás folyamata alapvetően átalakította nemcsak a társadalmi és gazdasági rendszereket, hanem ezzel együtt a településeket is. A megváltozott települési tér jól vizsgálható abból a szempontból, hogy a regionális és globális szinten bekövetkezett változások miként hatnak lokális (települési) szinten. Éppen ezért fontos az, hogy az átmeneti időszakok változó tereit ne csak regionális szinten elemezzük, hanem megvizsgáljuk a települési térben bekövetkezett átalakulásokat is.

- A nagy rendszereket (társadalmi – gazdasági – környezeti) érintő változások kimutathatóak lokális, azaz települési szinten is. Ebből az következik, hogy minden olyan jelenség, amely átalakítja ezeket a rendszereket, egyben megváltoztatja a településen belüli, lokális terek szerkezetét is.
- A globális és regionális szintű változások lokális szinten úgy jelentkeznek, hogy a települések belső struktúrája megváltozik, átalakulnak a települési tér egyes funkciói (egyeselek eltűnnek, máshol új, eddig nem létező funkciók jelennek meg).

Mindezekből az következik, hogy a makroszintű (globális) hatások nemcsak a regionális (nagyterületi) terekre hatnak, hanem települési (lokális) szinten is érvényesülnek. Meg kell állapítanunk ugyanakkor azt is, hogy ezek a hatásmechanizmusok nem egyirányúak, hanem jelentős visszafelé irányuló (feedback) befolyással bírnak a magasabb szintű folyamatokra.

A hatások kétirányúak lehetnek. Az egyes térségi szintek közötti hatásmechanizmusok lehetnek egyrészt pozitívak, azaz dinamizálják a folyamatokat. Serkentik a fejlődést, új átalakulási tendenciákat indíthatnak el a társadalmi, a gazdasági, valamint a települési térben. Lehetnek ugyanakkor ezek a hatások negatív irányúak is akkor, ha azok következtében valamiféle konfliktus alakul ki, vagy éppen a fejlődés irányát változtatják meg úgy, hogy azok már nem előnyösen befolyásolják a tér szerkezetének átalakulását.

A területi folyamatok országszintű összehasonlítása mellett már a nyolcvanas évek elején foglalkoztatta a kutatókat az ún. szocialista típusú települési differenciáció, azaz az urbanizáció kelet-európai jellemvonásainak vizsgálata (*French–Hamilton, 1979*). Az álláspontok ütköztek abban a tekintetben, hogy az urbanizációs folyamatok minőségileg is különböznek Kelet-Európában a nyugat-európai és angolszász-amerikai folyamatoktól (*Szelényi, 1983, Lichtenberger, 1991*), vagy ugyanaz a folyamat zajlik itt is, csak megkéské (*Pickvance, 1986*). Más irányzatok nem az urbanizáció folyamatának vizsgálatát helyezik előtérbe, hanem a társadalmi egyenlőtlenségek eltérésében látják az okokat (*Harvey, 1985*). A magyarországi kutatások közül kiemelendő az Enyedi-féle álláspont, miszerint a magyar regionális és területi folyamatok az általános európai fejlődés egyik változatát jelentik (*Enyedi, 1996*).

A differenciáció részletesebb, települési szintű vizsgálata a kilencvenes évek közepétől erősödött meg. A területi különbségek néhány év alatt látványosan átalakultak Kelet-, és Közép-Európa országaiban, s így lehetővé vált a folyamat „in situ” vizsgálata. Így például a városok belső szerkezetének a lakás-, és épületállomány pusztulásával vagy felújításával kapcsolatos átalakulását (*Schulz, 1998; Schmidt, 1991; Penz, 1992; Lichtenberger–Cséfalvai–Paal, 1995; Muziol–Weclawowicz, 1994; Siedl, 1995*), vagy éppen a pénzügyi szektor, a bankhálózat fejlődését és urbanizációs hatásait elemezte (*Jöns–Klagge, 1997*). Megindultak a komplex, nagyobb területi egységeket (régió, metropoliten területek) átfogó vizsgálatok (*Schulz, 1998; Scherf, 1998; Schmidt, 1991*).

A korábbi környezetkárosító gazdasági szerkezet városokra gyakorolt hatását mind városkörnyezeti, mind pedig társadalmi-politikai vizsgálatokkal igazolták (*Breuste, 1993; Härle, 1995; Szirmai, 1999*). A városi tér mint gazdálkodási, gazdasági egység vizsgálata (*Krätke, 1995*) és a városi tér mint környezeti egység vizsgálata (*Adam, 1988*) már előremutató eredményeket hozott a városi

tereken (városrégiókon) belüli differenciálódási folyamat vizsgálatához. Így előtérbe kerültek a nagyvárosok, fővárosok perifériájának differenciálódásával kapcsolatos kérdések. Az urbanizációs szakaszok és a fordista-posztfordista gazdaság közötti kapcsolatra (szuburbanizáció és fordizmus, valamint dezurbanizáció és posztfordizmus) először a korán iparosodott nyugat-európai városokban hívták fel a figyelmet (*Cheshire–Hay, 1989; Berg et al., 1982*). Később tipizálták a már létrejött szuburbán területeket⁶ (*Cervero, 1989; Hartshorn–Müller, 1986*). *Sieverts (1997)* a városok perifériáján képződő „Zwischenstadt”-ról beszél, ami egy városiasodott vidéki perifériát jelent.

Az egyes térségi szinteken bekövetkezett változások hatása a települési környezetre

Az elmúlt évtized változásai érintették nemcsak a közép- és kelet-európai térség országait, hanem megváltoztak azok a nemzetközi (globális) viszonyok is, amelyek hatással voltak a földrajzi tér építőelemeire. Melyek voltak ezek az átalakulások a különböző térségi szinteken?

1) A globális térben mindenekelőtt ki kell emelnünk azt a tényt, hogy megszűnt a bipoláris világrend, ami maga után vonta az egyes országok, térségek nemzetközi szerepkörének megváltozását. A nemzetközi kapcsolatok jellegét tekintve Magyarország – földrajzi helyzetéből adódóan – tranzit (és kedvező esetben megállító) szerepet tölt be, átmenő és közvetítő szerepet tölt be Kelet és Nyugat között. Ugyanakkor elosztó szerepe van a külkereskedelemben, amit a vásárlóerejét meghaladó import realizációja is mutat. Az ország „hídfe” jellege a feldolgozóipar egyes ágazataiban, pontosabban a külföldi nagyvállalatok (főként a multinacionális cégek), valamint a sikeresen megújuló magyar nagyvállalatok stratégiájában is szerepel. Ugyancsak jelentős – bár feltehetően csak átmeneti – vonzást gyakorolnak a bevásárlóturizmusra a Budapest környékén kiépült nagy külföldi áruházláncok, bevásárlóközpontok, hipermarketek. Ezek a gazdasági funkciók mellett,

⁶ Cervero (1989) klaszteranalízise alapján hat típusát különböztetik meg a szuburbán gazdasági központoknak: office-parks, office concentrations, kis és nagy mixed-use development (MXD), sub-cities, suburban corridors.

hogy világosan körvonalazzák a sikeres térségeket, jelentősen át-
alakítják a helyi szintű települési környezetet is. Érdeemes megem-
líteni pl. a Budapest és több más, nagy lélekszámú település kör-
nyékén épült kereskedelmi központokat (pl. Budaörs bevásárló-
központjait), vagy például a városok belső területén egyre na-
gyobb területet elfoglaló „plaza”-k és „shopping center”-ek töme-
gét. S végezetül érdemes még egy olyan folyamatra felhívni a fi-
gyelmet, amely egészen új értelmet adott a földrajzi tér, a földraj-
zi közösség fogalmainak. Az információs és kommunikációs tech-
nika napjainkban bekövetkezett változásai újfajta értelmet adnak
a tér-idő viszonyoknak (Mészáros, R. 2001). A számítógépes infor-
mációs hálózatokon az egyén eljuthat a világ szinte valamennyi ré-
szébe, információkat szerezhet korábban nem vagy alig ismert fo-
lyamatokról, s a kibertér segítségével szinte tértől és időtől függet-
lenül bolyonghat a globális világban.

2) Országos és térségi szinten is olyan változások történtek,
amelyek átalakították a települési környezetet. Ezen folyamatok
közül érdemes megemlíteni a határ menti területek megváltozott
szerepét és helyét a magyar településszerkezetben. A kétpólusú vi-
lág nemcsak az egyes országok nemzetközi szerepköreit befolyá-
solta, hanem a két pólus találkozásánál fekvő országok határ
menti területeit is. Magyarország nyugati határai a nyolcvanas
évek közepe előtt hátrányos, elmaradott területek voltak. Ezek a
hatások – ma már joggal nevezhetjük történelmi hátrányoknak –
a vasfüggöny lebontását követően pillanatok alatt gazdasági
előnné változtak. Ennek egyik „leglátványosabb” jele a külföldi
működő tőke területi koncentrációja. A legkedvezőbb befektetési
hely a főváros és környéke, amit jeleznek a már említett multina-
cionális beruházások is. A következő jól elhatárolható befektetési
övezet a korábban hátrányos földrajzi, geostratégiai helyzetű
Nyugat-Dunántúl térsége (Vas, Győr-Moson-Sopron megye), az
M1 autópálya környéke és Fejér megye (Rechnitzer, 2001).

3) Települési szinten, a nagyobb lélekszámú városokban leg-
alább olyan látványos változások történtek, mint a nemzetközi és
az országos térben. Az átalakulás érintette egyrészt a településen
belüli funkciók térváltását. A települési funkciók egy része meg-
szűnt, más részük átalakult, vagy egészen új funkciók jöttek létre.
Átalakult az egyes társadalmi csoportok térbenisége is. A funkció-
váltás leglátványosabb jele a munkahelyi övezetek térváltása, a
munkahelyi környezet átalakulása és jellegének megváltozása.

A korábbi ipari munkahelyek nagyobb része megszűnt, vagy megváltozott termelési szerkezettel működik. Másik része azonban a mai napig is elhanyagolt, funkciót veszített területei a településeknek (pl. a korábbi ipari övezetek nagyvárosainak telephelyei, Miskolc, Ózd, Tiszaújváros). Jelentősen átalakult a lakóhelyi övezet is. A nagyvárosok (főként Budapest) egyes részein erősödött a nehéz szociális körülmények között élő, hátrányos helyzetű társadalmi csoportok lakóhelyi szegregációja. Jól körülhatárolhatóak a városnak azok a részei, ahol ezek a csoportok élnek, s megpróbálnak maguknak valamiféle egzisztenciát teremteni (pl. Budapesten a Józsefváros egyes részei, a VII. kerület „Chicago”-ja stb.). A nagyvárosok más területein viszont soha nem látott építkezések folynak. Lakóparkok, lakóházak épülnek, ahol kutyás biztonsági őrök vigyázzák az ott élők nyugalmát. A gazdagság, az ún. gazdasági elit térhódítása a városok legszebb környezetű, zöldövezeti területein figyelhető meg a legjobban. Megjelentek a külföldi, pl. kínai, más ázsiai, volt szovjet köztársaságok lakói által lakott kisebb negyedek is. A főváros nemzetközivé válása nemcsak a turisták, hanem az egyre növekvő számú külföldi letelepedők számának növekedésében is megfigyelhető.

A lokális folyamatok szereplői és érdekviszonyai

A földrajzi környezet állandóan átalakuló elemei közül három olyan nagy rendszer van, amely alapvetően meghatározza a földrajzi tér struktúráját. A környezet, a gazdaság és a társadalom olyan elemei a térnek, amelyek változása nemcsak az egyes térelemek dinamizmusát jelzik, hanem éppúgy átstrukturálhatják magát a települési környezetet is. Nem elhanyagolható szempont ugyanakkor az sem, hogy az egyes térelemeknek milyenek az érdektípusai, s milyen azok megváltozásának időbeni hatása.

A földrajzi környezet három nagy rendszere (környezet, gazdaság és társadalom) érdekeit az alábbiakban foglalhatjuk össze:

- Ökológiai vagy környezeti érdek: egyértelmű és talán a legkevésbé megkérdőjelezhető érdektípus. Mégis a legtöbb konfliktus forrása. A környezet „érdeke” az ökológiai egyensúly fenntartása, az egészséges környezet megőrzése. Nem „fejlődésbarát”, azaz a természeti javak kihasználása és felhasználása alapvető ökológiai érdekeket sért. A települések érdeke hosszú tá-

von az, hogy vonzóak legyenek az odaköltözők számára, de emellett telepítő tényezőként hatást gyakoroljanak a gazdasági átalakulás résztvevőire. Éppen ezért rövid és hosszú távon nem egyforma a környezet (gondolunk itt a természeti környezet adottságaira) érdekeinek figyelembevétele. A mai átalakuló világ a 21. század elején alárendeli a hosszú távú érdekeket a rövidtávú haszonnak. Az ökológiai érdekeket rövid távon alárendelik a társadalmi és gazdasági érdekeknek.

- **Gazdasági érdek:** rövid távon a gazdaság érdeke elsődlegesen a magas profit, minél alacsonyabb tőkeigény és a nyereséges vállalkozás. Mindezek a legkevésbé veszik figyelembe a környezeti érdekeket. Hosszabb távon viszont a környezetvédelmi szabályok szigorodása, illetve a környezetvédelmi költségek gyors emelkedése miatt versenyelőnyre tesznek szert azok a gazdasági vállalkozások, amelyek gyorsabban tudnak alkalmazkodni az ökológiai érdekekhez.
- **Társadalmi érdek:** a legnehezebben definiálható érdektípus, amely nem választható el a gazdasági érdektől. Magában foglalja az egyéni érdekszintet is. Az ökológiai érdek képviselője több társadalmi korlátba ütközik. Nem tisztázott ma Magyarországon a természet és társadalom viszonyrendszere. A „beágyazott” és rögzült minták szerint a társadalom a természet felett áll. Másrészt a társadalmi érdekeket nagymértékben befolyásolják azon érdekek, amelyek főként a gyors fejlesztéshez és fejlődéshez, az egyre magasabb igényekhez alkalmazkodnak.

A fentiekből következik, hogy a földrajzi tér egyes elemeinek nemcsak az érdekei különböznek, hanem azok időbenisége is. Az egyes szereplőknek más a hosszú és más a rövid távú érdeke. Különösen érzékelhető ez a tér kisebb, lokális szintjein, ahol a változások, érdekek és az egyes szereplők térbeli megjelenése érzékletes és jól nyomon követhető. Az eddig elmondottakból is értelemszerűen következik, hogy pusztán a különböző szemléletmódokból is igen lényeges érdekellentétek adódhatnak (Izsák, 2001).

- **Egyéni érdekszint:** elsősorban a mikrokörnyezethez (beépített terület minősége, komfortosság, infrastrukturális adottság stb.) és az egyén életszínvonalát befolyásoló gazdasági, környezetvédelmi költségekhez kapcsolódnak (árak, adók, közvetett elvonások stb.).

- Lokális (települési) szint: ellentmondásos a helyi szint érdeke. Rövid távon a települések az általános gazdasági helyzetük javításában érdekeltek. Az önkormányzatok kénytelenek minél több lehetőséget kihasználni a stabil helyi gazdálkodás érdekében, másrészt viszont a települések egymással is versenyeznek a bevételekért. Hosszú távon viszont a legfőbb érdek a stabil helyi társadalom, az egészséges és vonzó környezet.
- Országos, regionális szint: a települések érdeke általában az ún. nagy vagy regionális szinthez való alkalmazkodás, amely azonban már regionális identitás meglétét is feltételezi. Ez ma Magyarországon még nem kialakult. Éppen ezért a településeknek sokszor magukra hagyatva kell eldönteniük és kiválasztaniuk azt a fejlődési pályát, amely várhatóan számukra a legkedvezőbb lesz.

BUDAPEST AZ EZREDFORDULÓN

Élet Budapesten a 20. század végén

Magyarországon a főváros urbanizációja egyedül a 19. sz. végén érte el az európai színvonalat. Az akkori városvezetésnek az egyik, ha nem a legfontosabb célkitűzése volt Budapestet Bécs és Berlin színvonalára emelni (*Harrer, 1908*). Budapest európai emelkedése azonban az I. világháború kitörésekor megállt, s a mai napig sem tudta elérni a nagyobb európai fővárosok színvonalát. Az utolsó esély erre a kilencvenes évek rendszerváltozása volt, azonban a főváros fejlesztését, átalakítását nem sikerült azóta sem prioritásként kezelni.

A nyolcvanas évek végén, kilencvenes évek elején bekövetkezett társadalmi-gazdasági változások jelentős fejlettségi különbségeket találtak Budapesten. Az államszocialista időszakban zajlott területfejlesztési politika olyan területi eltéréseket eredményezett a főváros infrastruktúrájában, melyek a mai napig hatnak a város életére. Az elmaradt lakásfelújítások, a zsúfolt lakótelepek rideg tömege, a külvárosi területeken elmaradt csatornázások, vagy a rossz minőségű úthálózat mind olyan gond, amellyel szembe kell(ene) néznie a város vezetőinek, területi politikusainak. A problémák között nehéz rangsort felállítani, mégis talán az egyik legkomolyabb, életminőségre ható probléma Budapest lakásállománya és annak állapota.

A főváros lakásállománya a második világháborút követő évtizedekben rendkívül egyenlőtlen változásokon ment keresztül. A súlyos lakáshiány enyhítésére nagyon sok lakótelepi lakás épült, melyek minősége a korabeli színvonalon jónak mondható. A lakótelepi panellakások mindegyike központi fűtéses összkomfortos lakás. A nagy területi igényű lakótelepek jelentős része a természeti adottságok, kiterjedt sík területek miatt Pesten épült fel. Budán csak a sík északi és déli kerületekben (III., XXII.) vannak lakótelepek. A lakásviszonyok területi vizsgálatát nehezíti, hogy a lakótelepek torzítják a valós helyzetet: kis területen sok, jó minőségű lakás található, s így az adott kerület más részein lévő rossz minőségű lakásállomány nem mindig mutatható ki az összesítés után.

A lakások minősége Budapesten 1990-ben

A térbeniség, azaz a város növekedése és a lakásállomány minősége között szoros kapcsolat van. A régi, rossz minőségű lakások ott találhatóak, ahol a legkorábban beépített területek vannak. A természeti környezet által megszabott térbeniség hatással volt a társadalmi környezetre (lakásállomány). Az élettérkonfliktus egyik alapvető vonása Budapesten a régen épült lakóterületek elmaradt felújítása, amelyek a főváros belső részein találhatóak.

Az 1990-es rendszerváltozást követően az újonnan létrejövő kerületi, illetve települési önkormányzatok egyik, ha nem a legfontosabb célja a volt tanácsi, akkora már önkormányzati kezelés alatt álló bérlakások eladása, értékesítése volt. Éppen ezért néhány esztendő leforgása alatt magántulajdonba kerül a bérlakások több mint 90%-a. Ezeknek a lakásoknak a jelentős része rossz állapotú, felújításra szoruló ingatlan. Ezért alakulhatott ki az ezredfordulóra az a helyzet, hogy pl. a főváros VIII. kerületének egyes részein még mindig a lakások 30%-a szükséglakás, azaz az ingatlanban nem található WC, s néhol semmiféle fürdőalkalmatosság sem.

A főváros egyes területein kialakult lakásviszonyok mára már katasztrofálisnak mondhatóak, s a változások nagyon lassan következnek be. A „pontoszerű” városrehabilitáció, néhány lakótömb felújítása nem jelenti a belső területek teljes megújulását. Kivételt ez alól csak a IX. kerület, Ferencváros rehabilitációs területei képeznek. Az ingatlan magántulajdonban van, s a tulajdonosok többsége annyira rossz anyagi körülmények között él, hogy ennie

sincs mit, nemhogy pénze legyen a lakás renoválására. A kérdés megoldása várat magára. Egyetlen tény azonban leszögezhetünk: a főváros egyes területein kialakult lakásviszonyok „fogságában” nemhogy szabadnak, de felszabadultnak sem érezheti magát az ott élő ember.

Az átmenet időszaka, a kilencvenes évtized a térszerkezetet át-
alakító folyamatok szempontjából nem tekinthető egységes peri-
ódusnak (Nemes Nagy, 2001). Az évtized első felét (1993–94-ig) a
korábbi rendszer struktúráinak lebomlását kísérő krízisjelenségek
uralták, s csak a kilencvenes évek közepétől érzékelhetőek a meg-
újulás jelei. A változások dinamikája meghatározó volt abból a
szempontból, hogy az egyes térszerkezet-alkotó rendszerekben
milyen reagálási sebességgel jelentkeztek a válaszok. Az átalakulás
dinamikája érzékelhetően más a gazdasági, mint a társadalmi tér-
ben. Az új, piacgazdasági térszerkezet a korábbiaknál jóval tagol-
tabb. A társadalmi struktúra egyes csoportjai közötti távolságok
megnőttek. Egyes társadalmi rétegek létszáma jelentősen csök-
kent, míg másoké hihetetlen mértékben megnőtt. Megváltoztak a
társadalmi rétegek közötti távolságok is.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- BELUSZKY P. (1973): Adalékok a magyar településhierarchia vál-
tozásaihoz, 1900–1970. – *Földrajzi Értesítő* XXII. 1. füzet, pp.
121–142.
- BELUSZKY P. (1992): Budapest társadalma a modernizáció útján. –
Társadalmi Szemle 1992/7., pp. 35–44.
- BERG, L. VAN DEN ET.AL. (1982): *Urban Europe: A Study of Growth and
Decline*. Pergamon Press, Oxford.
- CERVERO, R. (1989): *America's Suburban Centers: The Land Use –
Transportation Link*. Unwin Hyman, Boston.
- CSANÁDI G. – LADÁNYI J. (1986): Budapest térbeni-társadalmi
szerkezetének változásai. – *Szociológia*, 3-4., pp. 363–385.
- CSANÁDI G. – LADÁNYI J. (1992): *Budapest térbeni-társadalmi
szerkezetének változásai*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- CSÉFALVAY Z. – FASSMANN, H. – ROHN, W. (1993): *Regionalstruktur
im Wandel – das Beispiel Ungarn*. ISR – Forschungsberichte, Bd.
11., Wien.

- ENYEDI GY. (1992): Budapest az európai nagyvárosi rendszerben. – *Tér és Társadalom* 3-4., pp. 5–14.
- ENYEDI GY. (1996): *Regionális folyamatok Magyarországon az átmenet időszakájában*. Ember-település-régió, Budapest.
- ENYEDI GY. (2003): *Városi világ – városfejlődés a globalizáció korában*. Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Habilitációs előadások, Pécs.
- FRENCH, R.A. – HAMILTON, F.E.I. (1979): *The Socialist City. Spatial Structure and Urban Policy*. John Wiley, Chichester, New York.
- FRIEDRICH, J. (1978): *Stadtentwicklungen in kapitalistischen und sozialistischen Ländern*. Rowohlt Taschenbuch, Hamburg.
- GAEBE, W. (2004): *Urbane Räume*. Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart, pp. 176–217.
- HARRER, F. (1908): Nagy-Budapest. – *Városi Szemle*, 1908/1., pp. 23–37.
- HARRIS, C.D. – ULLMAN, E.L. (1945): The Nature of Cities. In: Hett, P.K. – Raiss, A.J. (eds.): *Urban Sociology*, The Free Press, Illionis.
- HARTSHORN, T. – MÜLLER, P.O. (1986): *Suburban Business Centers: Employment Expectations*. Washington D.C.
- HARVEY, D. (1985): *The Urbanization of Capital*. Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- HOYT, H. (1964): Recent Distortions of Classical Models of Urban Structure. *Land Economics*, pp. 199–212.
- IZSÁK É. (2002): A magyar települési környezet átalakulása a kilencvenes években. – *Magyar Tudomány*, 2002/11, pp. 1498–1504.
- IZSÁK É. (2003): *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői. Budapest és környéke*, Napvilág Kiadó, Budapest.
- JÖNS, H. – KLAGGE, B. (1997): *Bankwesen und Regionalstruktur in Ungarn*. ISR - Forschungsberichte, Bd. 16., Wien.
- LICHTENBERGER, E. – CSÉFALVAY Z. – PAAL, M. (1995): *Várospusztulás és városfelújítás Budapesten*. Az átmenet trendjei, 2., Magyar Trendkutató Központ, Budapest.
- MEUSBURGER, P. – KLINGER, A. (szerk.) (1995): *Vom Plan zum Markt. Eine Untersuchung am Beispiel Ungarns*. Heidelberg.
- MUZIOL, A. – WECLAWOWICZ, G. (1992): *Die Transformation des Wohnungswesens in Polen – eine Analyse des Warschauer Wohnungsmarktes*. ISR – Forschungsberichte, Bd. 7., Wien.

- NEMES-NAGY J. (1996): Soprontól Nyíradonyig: Városok a piaccgazdasági átmenetben. *Comitatus: önkormányzati szemle*, 5. évf. 8-9. sz., pp. 15–22.
- NEMES NAGY J. (1999): Hol laknak a gazdagok? In: Tésits R. – Tóth J. (szerk.): *A társadalmi minimumtól a jólétig*. JPTÉ University Press, Pécs, pp. 11–21.
- NEMES NAGY J. (1997): *Városok a piaccgazdasági átmenet tereiben*. Faktoralízis eredményei. Kézirat.
- PAHL, R.E. (1970): *Patterns of Urban Life*. Longmans, London.
- PICKVANCE, C.G. (1986): Comparative Urban Analysis and Assumptions about Causality. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 10., pp. 162–184.
- ROHR-ZÄNKER, R. (1996): *Neue Zentrenstrukturen in den USA. Eine Prspекtive für dezentrare Konzentration in Deutschland?* Archiv für Kommunalwissenschaft, 35., pp. 196–225.
- RECHNITZER J. (1993): *Szétszakadás vagy felzárkózás. A térszerkezetet alakító innovációk*. MTA RKK Pécs – Győr.
- RECHNITZER J. (1998): Az átmenet a területi gazdaságban és a siker. In: *Munkaerőpiac és regionalitás az átmenet időszakában*. MTA KI, pp. 113–146.
- SCHMIDT, H. (1991): *Die metropolitane Region Leipzig - erbe der sozialistischen Planwirtschaft und Zukunftschancen*. ISR-Forschungsberichte, Bd. 4., Wien.
- SCHULZ, M. (1998): *Berlin - Abschied von einer geteilten Stadt?* Europa Regional, 1998/6., pp. 2–14.
- SIEDL, M. (1995): *Stadtverfall in Bratislava*. ISR - Forschungsberichte, Bd. 9., Wien.
- SIEVERTS, T. (1998): *Zwischenstadt zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Bauwelt Fundamente 118., Vieweg, Braunschweig.
- SCHNEIDER, W. (1973): *Városok Urtól Utópiáig*. Gondolat Kiadó, Budapest.

A tanulmány eredeti megjelenési helye:

- Izsák É. (2006): Vázlat a települési környezet átalakulásáról a 20. század második felében Budapest példáján. In: Majtényi Gy. – Szabó Cs. (szerk.): *Rendszerváltás és Kádár korszak*. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, pp. 325–338.

Budapesti innovációs víziók

Tamás Pál

Az utolsó években nagyon kevés történt Budapest urbánus innovációs hálózatainak megújításában. 2010-ig erről még beszéltek városvezetők és technológiapolitikusok, de az újbudai egyetemi campusok mögött kialakítandó új innovációs övezet első fokozatának kialakításán túl sok minden akkor sem történt. Az alapelképzelés akkor nagyvállalati fejlesztőközpontok idetelepítése volt. Néhány nagyvállalat (például az Ericsson, részben a Nokia) meg is jelent a negyedben. De hamarosan világossá vált, hogy a multik 1990-es években még kitapintható lelkesedése a K+F közép-európai *oursourcing-ja* iránt megcsappant, és hogy velük most Budapesten egy nagyobb kutatási parkot egyedül feltölteni nem sikerül. A magyar startupok és kisebb technológiai vállalkozások térigénye pedig teljesen más volt, egyszerűen nehezen volt illeszthető ehhez a projekthez.

Az agglomerációban Budapesten kívül tulajdonképpen mindössze két korábban kialakult, valóban számottevő innovációs központ működött; Gödöllő és Martonvásár. Gödöllőn az egyetem mellett – legalább az 50-es, 60-as évektől az ágazati agrárkutatás számos szervezete jött létre, s ezek látható módokon kapcsolódtak is egymáshoz. Martonvásár egycentrumú telep, lényegében az akadémiai agrárkutatás ott túlélte a 90-es éveket, sőt az akadémiai vezetés hátszelével a kutatóhálózaton belül valamilyen koordinatív funkcióhoz is jutott, de komoly, az MTA-érdekeltségeken kívüli ipari, vagy egyáltalán gazdasági érdekek nem jelentek meg a térségben. Gödöllő az akadémiai telepnél sokkal komplexebb innovációs központtá vált már a 70-es, 80-as években. Azonban, bár az alkalmazott kutatás-fejlesztés valamekkora része is túlélte a 90-es évek depresszióját, az állami agrár-kutatóhálózat visszafejlesztése, leépítése megbontotta a már létező bázist. Privatizált

formákban, esetenként nagyobb agrárvállalkozásokhoz csatlakozva, csak kisebb részük élte túl a kutatáspolitikai koncepcióváltásokat. Az egyetem új karai, kutatási súlypontjai is ezekben az években részben távolodtak a hagyományos agrárkutatástól, illetve transzformálódtak falu- és vidékfejlesztésbe, vagy ökológiai projektekbe.

Mindeközben a budapesti egyetemeken és akadémiai intézetekben születik – becslések szerint – a nemzetközileg is látható magyar tudományos eredmények kétharmada. Budapesti, fővárosi innovációs hálózatokba azonban ezek aligha rendeződnek. A 2000-es években, amikor az országos kutatás+fejlesztés várt valamit a clusteres jelszavától, technológiai vállalkozások szívesen bejegyezték magukat valamilyen „közép-magyarországi” clusterbe, ha ezzel forráshoz lehetett jutni. De ha az állami vagy európai források véget értek, általában e clusteres sem működtek igazán tovább.

Az uralkodó viszonyokat kétféleképpen lehet értelmezni. Tulajdonképpen hangsúlyozhatjuk, hogy 90-es évekbeli elképzeléseink az idetelepülő nemzetközi fejlesztési vállalkozások nagyobb számáról (amelyekkel fel lehetett volna tölteni komolyabb kutatási centrumokat) tulajdonképpen lényegében maguktól elolvadtak. Az országban nem maradt annyi jól képzett és kutatási hagyományokhoz kötődő fiatal kémikus, biológus, fizikus, hogy az ő lekötésükre, használatukra nagyobb vállalkozások települjenek ide. A sikeres kivétel (mint a csillebérci CERN-központ) elsősorban nem a hazai fiatal K+F kapacitások lekötésére jött létre. S ahogy az Európán belüli szakmunkaerő mozgása lehetővé vált, majd felerősödött, a közép-európai ilyen jellegű szaktudást egyszerűbb lett Nyugat-Európába telepíteni, mint itt nagyobb létszámú új fejlesztőkapacitásokat kiépíteni. Emellett mindentől függetlenül változni kezdtek a nemzetközi vállalati fejlesztési hálózatok települési irányai. Bizonyos ágazatok a 90-es években a 2010-es évekhez képest e tekintetben eleve optimistábbak, expansionistábbak voltak. Mások a posztkommunista világ helyett ilyen típusú telepeiket eleve más régiók, Kelet- és Dél-Ázsia felé irányították át. Tehát a budapesti oktatási és kutatási kapacitások elsősorban oktatóhelyekként jönnek szóba, feladatuk szakemberképzés a nemzeti és európai munkaerőpiacokra, és alapkutatási teljesítményük köré elsősorban helyi forrásokból és lassabban épül csak új fejlesztő potenciál. S ebben a környezetben Budapest sem ugorhatja át saját árnyékát. Feleslegesen erőlködünk.

Mi azonban, nem elfelejtve a jelzett korlátokat, úgy véljük, hogy a fővárosi funkciók változásaiból következően nyílnak meg, mindennek ellenére, olyan lehetőségek, amelyek az aktív innovációs politikát megkövetelnék, vagy legalább is feltételeznék.

A tudástermelésben tartósan megnőtt a tacit tudás súlya, a regionális hálózatok jelentősége. Ugyanakkor ettől tulajdonképpen függetlenül kialakultak a globális tudástermelő hálózatok is. A regionális központok jelentősége azonban nem csökkent, hanem tulajdonképpen beépültek a globális hálózatokba, azok elosztó központjaivá, kommunikációs csomópontjaivá váltak. Budapest valami ilyesmit célozhat meg.

Asheim és Coenen (2005) reagálva egy azért így is létező „lokális-globális” vitára, azért azt hangsúlyozzák, hogy az, hogy egy iparág innovációs, fejlesztőközponti stílusa inkább globális vagy inkább lokális, és nagyjából az ágazat tudásbázisának jellegétől függ. Azok az iparágak, amelyekben szintetikus tudást használnak, inkább közeli partnerekkel kooperálnak. Azok számára, amelyekben inkább analitikus tudással dolgoznak, kevésbé érdekes, hogy milyen távoliak vagy közeliak a partnerek. Így az első csoportba tartozók inkább lokálisak, a másodikban pedig inkább globálisak lesznek a tudástermelő hálózatok. Persze, a két tudástípus gyakran inkább csak kiegészíti egymást. A tacit tudás súlya az analitikusabb tudással dolgozó ágazatokban is valamilyen mértékben megmaradt. S ott a közelség fontos lesz. Az „ipari körzetek”, vagy clusterek jelentősége nem tűnik el.

Ezzel együtt is látható, hogy az Európában eddig fontos „ipari körzetek” vagy a fejlődő gazdaságokon belüli clusterek jelentősége visszaesett. Általában mindezt a „globális vezetékeken” keresztül elérhető tudás szerepének növekedésével szokták magyarázni. A földrajzi közelség mellett, sőt helyett másféle közelségek is működni kezdenek (egykori közös doktori iskolák, kulturális rokonszenvek, diaszpórák stb.).

Az analitikus tudás elsősorban az informatikában vagy a biomedikai iparágakban lesz jelentős. Budapest kutatási potenciáljában mindkét terület kiemelten fontos. Ebből két elem is következhet. Egyrészt az itt születő eredményeket (ezek természetesen általában résztermékek) elvben bárhol hasznosítani lehet. Másrészt, ha van is ICT, vagy gyógyszerfejlesztés és kutatás is a szélesebb régióban, ezeknek nem kell feltétlenül összefüggeniük vagy összekapcsolódnuk. Tulajdonképpen létezhetnek egymás

mellett, mégpedig úgy, hogy valamilyen mértékben a szakmunkaerő azért áramlik közöttük, de anélkül, hogy termékpályáik összekapcsolódnának. A kutatás folyhat állami intézményekben úgy, hogy például nemzetközi nagyvállalatokhoz tartozó helyi fejlesztőközpontok nem is figyelnek oda annak tartalmára, s a számukra szükséges „tudományt” saját nemzetközi hálózataikon keresztül szerzik be. Természetesen a két szféra össze is rendeződhet akár termékpályák mentén is. De általában azért a másik modellhez képest ez a ritkább változat.

A szintetikusabb iparágak helyi volta vagy termékpálya-specifitása egyébként (nemzeti vagy termékcsaládokat megjelenítő) szabványokhoz is kötődik. Általában itt az élelmiszeriparra vagy a járműipari részegységgyártókra szoktak hivatkozni. Ha nem is Budapest térségében, de Magyarországon azért ezek nagyon jelentősek.

Mindebből következően a globális innovációs hálózatoknak (GIH) is két alapváltozatát különböztethetjük meg. Itt mondhatnánk, hogy a járműipar inkább mérnöki készségekre épülő, inkább helyi ipar, míg mondjuk a hírközlés high-tech ipar, s inkább kutatásintenzív. De hát a valóságban ma már a gépkocsi beépített high-tech része is igen magas, és a magyarországi járműipar termelési értékének zömét olyan összeszerelő üzemek állítják elő, amelyek az összeszerelendő részeket igen különböző, többségükben földrajzilag távolabbi helyekről kapják. Így a helyi körülmények modelljeinket tovább alakítják. A magyarországi multik pedig a híradástechnikában is távolról érkező egységeket szerelnek közben össze. Lényeges helyi fejlesztés igazán nem folyik. Ebben az esetben az innovációs lánc egyes elemeit, amelyek műszaki tartalmi egyre ritkábban választhatóak szét lineáris modellek mentén, a termeléstől azokat elválasztó időszakaszok mentén különböztetik meg. Eszerint például a gépkocsiiparban azok az innovációs szakaszok, amelyeket a termeléstől 4-6 év választ el, „kutatásnak” minősülnek. Amelyek 3-4 évnnyire lesznek, azok a „fejlesztések”, s amelyek csak 2 évnnyire, azok „műszaki gyártmány-előkészítésnek” számítanak. Ez azért azt is jelenti, hogy a feladatoktól függően – egy határon belül – a kutatók-fejlesztők könnyebben csoportosíthatóak át, mint ahogy azt korábban gondolni szoktuk. Egyébként a multikat leíró irodalomból azt is tudjuk, hogy míg hálózataik igen különböző régiókban megjelennek, gyakran helyi megoldásaikban egymástól ugyanakkor a hálózathoz tartozó kutató-fejlesztő

tó egységek szervezeti formái igen különbözőek. Az eltérések kisebb részben magyarázhatóak az eltérő helyi szervezeti kultúrákkal is. Nagyobb mértékben inkább a regionális egységek és hálózatok keletkezéstörténetéből következnek.

Mindebből Budapest innovációsközpont-fejlesztésére többféle lehetőség is következik. Ezek közül hármat hangsúlyozunk.

Először is, sokkal nagyobb a politikai vagy gazdasági akarat mozgástere a létező kutatóhálózat belső átalakításában, flexibilitás tételében, mint ahogyan erről általában gondolkozni szoktunk. A létező tulajdonviszonyokat és állami függőségeket lényegében nem érintve, a K+F értelmiséget igen eltérő modellek köré rendezhetjük, majd a kialakult szervezeti rendet is ideiglenesként felfogva könnyen átszabhatjuk. Budapest egyik nemzetközi vonzóereje egy ilyen fluid, de meglehetősen kiterjedt kutatókapacitás megléte lenne. Persze, támogatni lehet, s talán kell is, az új alapításokat, inkubátorokkal, hálózatokkal, sajátos ideiglenes álláshelyekkel, de úgy látszik, fontosabb lenne a meglévő hálózat folyamatos „fluidizálása”.

Másodsor, különlegesen fontossá válik az innovációs hálózatok működtetése szempontjából az általános kommunikációs infrastruktúrának az a része is, amelynek önmagában az innovációs folyamatokhoz nincs köze (repülőterek, konferenciaszervező vállalkozások, nemzetközi mozgás felfelé: előadók, konzultánsok beáramoltatása). Ez azt jelenti, hogy a regionális innovációs rendszer minőségét elsősorban ezek a kifelé kommunikáló formák és csatlakozási lehetőségek határozzák meg.

Harmadsor, fontossá válik a budapesti innovációs hálózatok bekapcsolása nem általában a világba, hanem olyan specifikus termelési rendszerekbe, amelyek globálisabb nagyságrendekben is láthatóak lesznek. Mindenképpen ilyen lenne egy Bécs–Budapest innovációs tengely, Pozsonnyal kiegészítve, esetleg München is belevevő meghosszabbítása. Vagy a Duna mentén a jövőben formálódó kereskedelmi-kulturális tengely (egyelőre Dunai Hansának nevezzük) Budapesthez kapcsolódó szakaszainak feltöltése nemcsak kutatással, hanem szociális kísérletekkel, kulturális innovációval.

Budapest és környéke közötti konfliktusok – Együtt vagy külön utakon?

Váradi Zsuzsanna

A konfliktusok, ellentétek társadalmi és területi folyamatainak velejárói. Háttértényezőinek, az emberi és térbeli okainak feltárása új kihívásokat jelentett és jelent máig is a tudományos kutatók számára. A téma Magyarországon a rendszerváltozás után, a markáns gazdasági, politikai és társadalmi változások nyomán vált aktuálissá, s bátran kijelenthetjük, hogy elsőként erre Szirmai Viktória kutatásai hívták fel a figyelmet. Gondoljunk az 1990-es évek első felében jelentkező környezeti konfliktusokkal, majd az új városok átalakulásához kapcsolódó ellentétekkel, a város és vidék egyenlőtlenségeivel foglalkozó kutatásaira¹.

Én csupán az elmúlt években „fertőződtem” meg a témával, de a legfontosabb, amelyet Szirmai Viktória kutatásaiból tanultam, egyrészt az, hogy a társadalom és a térbeliség együttes vizsgálata legyen a célunk, másrészt ezt különböző módszerekkel végezzük, amelynek ugyanúgy részei legyenek a statisztikai elemzések és a személyes interjúk, kérdőívek egyaránt. Ezt a szemléletet követve vezettem végig kutatásomat, és próbáltam javaslatot tenni a konfliktusok kezelésére Budapest és környéke kapcsán, amelynek kidolgozásához, a téma iránti elkötelezettségem erősítéséhez ezúton szeretnék köszönetet mondani Szirmai Viktóriának, akinek munkássága és kutatásai iránti lelkesedése minden fiatal kutató számára példaértékű. Köszönöm, hogy tanulhattam és együtt dolgozhattunk, remélem, még így lesz ez a jövőben is! Boldog születésnapot, Viktória!

¹ Szirmai V. (1999): A környezeti érdekek Magyarországon. Szirmai V. (szerk.) (2013): Csinált városok a XXI. században. MTA TK – Aula Kiadó, Budapest. Szirmai, V. (ed.) (2011): Urban Sprawl in Europe. Similarities or Differences? Aula Kiadó, Budapest.

PROBLÉMAFELVETÉS

A 20. század nemcsak a globalizációs folyamatokat, annak társadalmi-gazdasági hatásait, hanem a nemzetállamok szerepének változását, a metropoliszok és nagyvárosi terek dominanciájának korszakát is magával hozta. A gazdasági fejlődés motorját és egy térség fejlődését a nagyvárosi agglomerációk nemzetközi munkamegosztásban való sikeres részvétele jelenti (*Enyedi, 2004; Bordeaux-Lepage, 2003; Hegedűs, 2008; Szigeti, 2001; Somlyódyné Pfeil, 2008; Lengyel–Rechnitzer, 2000*). A nagyvárosi térségeknek a gazdasági fejlődés mellett számos új kihívással is szembe kell nézniük: előregedő és változó társadalmi struktúrával, települési és társadalmi egyenlőtlenségi viszonyokkal, környezeti problémákkal, leromló városrészekkel, leszakadó városkörnyékekkel, a gazdasági fejlődés és életszínvonal folyamatos biztosításával, új urbanizációs szakaszok megjelenésével, valamint a környékükkel való kapcsolatuk átalakulásával, ellentétek kialakulásával is (*Enyedi, 2011; Le Galés–Therborn, 2009; Lengyel, 2010; Szirmai, 2009*). A változó városfejlődési folyamatok eredményeképp az is megfigyelhető, hogy a nagyvárosok és térségeik hagyományos centrum-periféria relációja megváltozott, hálózatos és mozaikszerű struktúrák, térségi egyenlőtlenségi viszonyok jellemzik mind a fejlett nyugati, mind pedig a poszt szocialista nagyvárosi régiókat (*Somlyódyné Pfeil, 2008, 2011; Szirmai, 2004, 2009*).

Magyarországon az elmúlt húsz évben jelentős változások történtek a térbeli és társadalmi struktúrákban. A rendszerváltozás, valamint az 1990-es évtized során kibontakozott modernizációs folyamat számos társadalmi és gazdasági hatással járt együtt. A települési és társadalmi szerkezet átalakult, és hazánkban is a városi térségek váltak a gazdasági fejlődés, a társadalmi átalakulás kitüntetett földrajzi csomópontjaivá, motorjaivá (*Faluvégi, 2000; Nemes Nagy, 1995*). Mindemellett a városfejlődésben is új korszak vette kezdetét (*Kovács, 2005*).

A Budapesti Agglomerációt a kiemelt politikai, gazdasági és kulturális szerepe, a koncentrált fejlesztések miatt jelentősen érintették a változások (*Hegedűs, 2008*), amelyek átalakították a fővárosnak a környékével való viszonyát, ennek következtében új típusú kölcsönhatások, közte problémák és ellentétek jelentek meg az érintett települések, kerületek között. Ezeknek az ellentéteknek az alapja egyrészt a helyi, települési szintet érintő változásokban érhe-

tő tetten. Az 1990. évi, helyi önkormányzatokról szóló törvény hatásaként elaprózottá vált az igazgatási rendszer, a települések rendkívül nagyfokú önállóságra tettek szert². A korábbi centralizáltságot az önrendelkezés és öngazgatás váltotta fel, amely nagyfokú autonómiát jelentett a települések szintjén, s ez különösen a fejlesztési döntésekben, valamint egy-egy beruházás telephelyválasztásában volt érzékelhető (Krémer, 2005). Ez a változás versenyhelyzetet alakított ki egyrészt a nagyvárosok között (Enyedi, 1996), valamint a nagyvárosok és környéki települések között, így például Budapest esetében is a külföldi tőke megszerzéséért, a befektetőért. A versenyhelyzet kialakulásában szerepet játszott a települések eltérő adórendszerének alakulása is (Tosics, 2004), ugyanis a kisebb települések nagyobb adókedvezményeket tudtak biztosítani az érkező befektetőknek. Ez a folyamat ellenérdekeltséget alakított ki az önkormányzatok között, amelyek különösen a Budapest és a környéki települések viszonylatában nyilvánultak meg.

Másrészt a szuburbanizációs folyamatok eredményeképp lezajlott társadalmi változások is jelentős hatással bírtak a kapcsolatrendszer alakulására, amely a Budapesti Agglomeráció esetén az 1990-es években vált domináns, tömeges jelenséggé (Timár, 1999). Mind Budapest, mind pedig a környék társadalmi struktúrája átalakult, s a korábbi hierarchikus kapcsolaton nyugvó, társadalmi és gazdasági értelemben vett centrum–periféria modell is módosult (Szirmai, 2009), új típusú egyenlőtlenségek alakultak ki Budapest és az agglomerációs települések tekintetében. A területi-társadalmi szerkezet megváltozott, a lakosság térhasználatát átalakult, a települések növekedésnek, terjeszkedésnek indultak, a városodás soha nem látott mértékűt öltött a térségben. A Budapesti Agglomerációban élő lakosság „kettős élete” vált meghatározóvá: a városkörnyéken élők az egyes közszolgáltatásokat, mindennapi életük meghatározó tevékenységeit főként Budapesten veszik igénybe, sok esetben a városkörnyéki intézményi és infrastrukturális hiányosságok miatt. Ezzel együtt a fővárosiak a környéket használják rekreációs, szabadidő-eltöltési céllal, sőt ma már a gazdasági szektor agglomerációs övezetben való megtelepedésének köszönhetően sok budapesti lakosnak is a munkahelye a fő-

² 1990. évi LXV. törvény a helyi önkormányzatokról (a továbbiakban: helyi önkormányzati törvény)

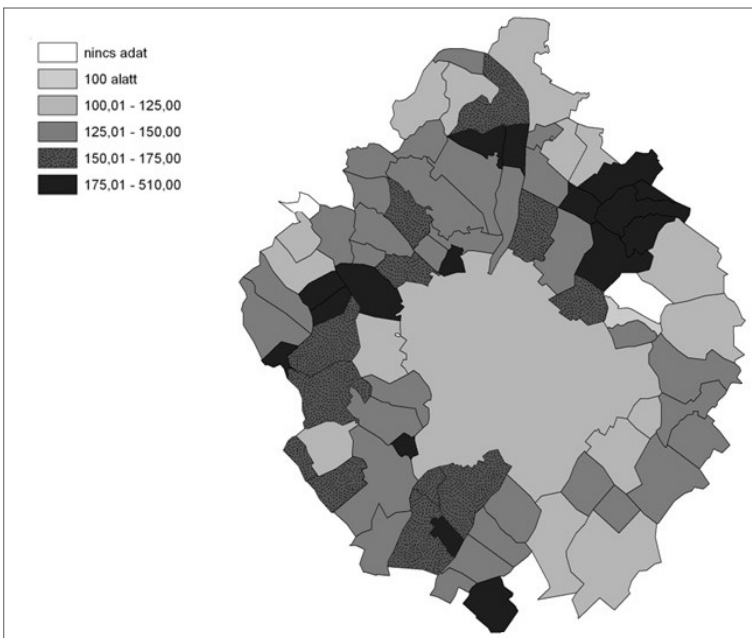
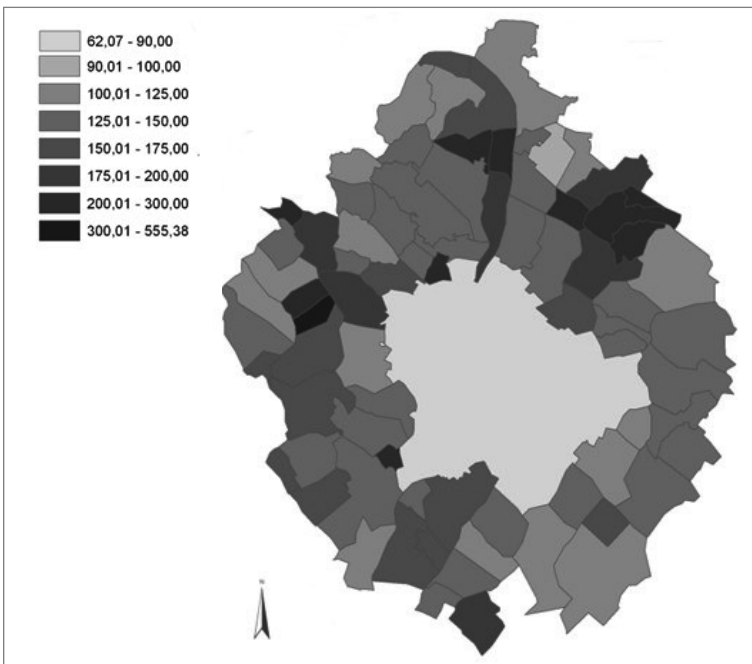
városon kívül helyezkedik el. Az ingázás soha nem látott méreteket öltött, emiatt a közlekedési problémák mindennapossá váltak Budapest határán.

A fenti folyamatok a települések gazdasági viszonyaira is hatással voltak, hiszen a forrásokért folytatott versenyhelyzet, a vállalkozások térbeli megtelepedésének differenciáltsága, valamint a költöző lakosság társadalmi státusa egyenlőtlen gazdasági viszonyokat eredményezett a térségben. Továbbá környezeti, terület-használati változások is bekövetkeztek (pl. a zöldterületek csökkenése), amelyek Budapest és környéke kapcsán az ellentétek további forrásaivá váltak. A változások társadalmi és gazdasági egyenlőtlenségekben, környezeti és társadalmi problémákban, több települést érintő, valamint településen belüli konfliktusokban, érdekellentétekben realizálódtak. Az ellentétek különböző szereplőcsoportok, döntően önkormányzatok között alakultak ki, amelyeket a lakosság is érzékel, és ma már szemmel láthatóvá váltak.

A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ TÁRSADALMI-GAZDASÁGI ÁTALAKULÁSA A RENDSZERVÁLTOZÁS UTÁN

Az átalakult társadalmi struktúra szemléltetéséhez a népesség területi elhelyezkedésének változásait, átrendeződési folyamatait kell vizsgálnunk. Az 1990 utáni folyamatokat az jellemzi, hogy a népesség számának változása mind Budapestet, mind pedig az agglomerációs településeket érintette, de mozaikos jelleggel, egyenlőtlen mértékben. A népesedési folyamatok egyik leginkább feltűnő jellemvonása, hogy a korábbiaknál is nagyobbak lettek a különbségek a főváros és az agglomerációs övezet között (*Dövényi–Kovács, 1999*). Ez az egyenlőtlen fejlődés is potenciális konfliktusforrást jelentett a későbbiekben. A vizsgált időszakot az agglomerációs települések népességének növekedése és Budapest lakosságának csökkenése jellemezte (több mint 300 ezer fővel). Az *1. sz. térkép* adataiból jól látszik, hogy a népességszám-változás az elmúlt húsz évben szektorális jelleget mutatott. A költözések motivációi elsősorban a kedvezőbb lakás- és életkörülmények voltak (*Beluszky, 1999*), de a kapcsolódó kutatások több más sajátosságra is rámutattak (*Csanádi–Csizmadya, 2002*). Például arra, hogy a költözőket több csoport alkotja, és motivációikra a lakás piac átalakulá-

1-2. TÉRKÉP. A népességszám és a lakásállomány változása 1990 és 2009 között a Budapesti Agglomerációban (% ,1990=100%)



FORRÁS: KSH Tájékoztatási Adatbázis adatainak alapján saját szerk.

sa, a lakásprivatizáció is jelentősen hozzájárult. A magas státusúak a magasabb presztízsű Buda környéki településekre költöztek ki (Solymár, Budaörs, Budakeszi), majd az agglomeráció északkeleti szektora (például Dunakeszi, Veresegyház) vált a kiköltözés fő célterületévé. A közepes és ennél valamivel alacsonyabb státusúak alacsonyabb presztízsű lakóhelyen éltek a rendszerváltást megelőzően, ám a lakáspiaci folyamatok változásai (pl. lakásprivatizáció) következtében megfelelő áron tudták eladni ingatlanjaikat, valamint valamennyi saját tőkével is rendelkeztek, így a kiköltözés ebben a csoportban is megjelent. Ők a térség kevésbé fejlett településein tudtak ingatlant vásárolni (keleti és délkeleti szektor települései, például Vecsés, Gyál). A költözésekben érintettek harmadik csoportját az alacsony státusú réteg alkotja, tehát azt mondhatjuk, hogy a magyarországi folyamatok nem mindenben követik a nyugat-európai városfejlődési folyamatok mintáját. Ezt a fajta kiköltözést ugyanis a kényszer eredményezte, mivel azok a lakók, akik nem tudták fizetni budapesti lakásuk fenntartását, kénytelenek voltak eladni azt, és messzebbre vagy családjuk korábbi lakhelyére költözni.

Az elmúlt évek adatai új tendenciákra mutatnak rá, amely szerint 2007 és 2009 között Budapest lakónépessége 16 ezer fővel nőtt, vagyis a trend megfordult, és már a statisztikai adatok szintjén is kimutatható Budapest népességfogyásának megállása. Ez arra utal, hogy véget ért a szuburbanizáció szélsőséges szakasza (*Gödri–Spéder, 2010*), bár az agglomerációs övezet településeinek szinte mindegyikében tovább növekszik a népesség. Ebből egyrészt a főváros és az agglomerációs gyűrű közötti folyamatos népességcserére következtethetünk, másrészt arra, hogy a népesség növekedésének utánpótlása az agglomeráción kívüli területekről érkezik (*Pestterv Kft., 2011*). Továbbá a budapesti városrégióban a szuburbanizáció mellett napjainkban a dezurbanizáció is jelen van, a fővárosból elköltözők hulláma túllépett az agglomeráció határain, és a vidéki térségekre irányul (*Dövényi, 2009*), emellett a belső kerületek népességszám-növekedése a városrehabilitációs tevékenységek hatásaként megjelenő dzsentrifikációs folyamatra utal (*Egedy–Kovács, 2005*).

A térség belső szerkezetének társadalmi struktúrájáról empirikus kutatásokból kaphatunk képet. Szirmai 2005. és 2010. évi kutatási eredményei alapján arra mutat rá, hogy Budapest belső területein erőteljesebb a magasabb társadalmi státusúak (a ma-

gasabban iskolázottak és magasabb beosztásúak, nagyobb jövedelmű csoportok) jelenléte, míg a város külső negyedeiben, illetve a városkörnyékeken az alacsonyabb társadalmi státusúak (az alacsonyabban iskolázottak és alacsonyabb beosztásúak, illetve alacsonyabb jövedelműek) magas arányban jelennek meg (Szirmai, 2009, 2011). Vagyis a városcentrumból a városkörnyékek felé haladva a térbeli társadalmi szerkezet egyértelműen hierarchikusan alakult. Ezt a jelenséget kettős térbeli társadalmi hierarchiának, a centrum és a periféria átalakult rendszerének nevezte el (Szirmai, 2009).

A népességszám-változással szoros összefüggésben vannak a migrációs mutatók, így a vándorlási egyenleg alakulása. Míg 1990-ben 25 település tartozott a negatív vándorlási egyenleggel bíró települések közé – köztük olyanok is, amelyek ma már a szuburbanizáció elsődleges célterületei, így pl. Budajenő, Szigetszentmiklós, Biatorbágy –, addig 2009-ben csupán 7 településen negatív ez, döntően az agglomerációs öv külső és kevésbé jól elérhető községeiben (pl. Taksony, Tök, Vácrátót, Pilisborosjenő).

Budapest és környékének átalakulása a gazdasági szektor változásain is nyomon követhető. A gazdaság térszerkezetét a külföldi tőke érkezése, a vállalkozások megtelepedése, a Budapest központú közlekedési hálózat (közút- és vasúthálózat, repülőtér), valamint a fővároscentrikus államigazgatás alakította. A gazdasági dinamizmus fontos bizonyítéka, hogy a Budapesti Agglomeráció kitüntetetten vonzó térség a vállalkozások letelepülésére és működésére³, mindemellett nem tekinthető homogénnek (Szabó, 2009). A térség vállalkozássűrűségét tekintve az övezeten belül elsősorban a nyugati szektorban fekvő településeken legmagasabb a vállalkozások jelenléte. Az ezer főre jutó vállalkozások számát tekintve a legtöbbet a fővárossal közvetlen szomszédságban lévő – az 1990-es évtizedben komparatív előnyeit legjobban kihasználó – Budaörsön (Izsák, 2003), valamint Szentendrén regisztrálták, ahol a mutató értéke meghaladta a 200-at, amely közel kétszerese a megyei és mintegy 1,6-szerese az országos értéknek. Budaörs esetén a kereskedelmi és szolgáltatószektor megtelepedésének eredményeképp az ingázás fordított irányúvá vált.

³ Lásd bővebben: Budapesti Agglomeráció Gazdaságfejlesztési Programja (2006).

Jól látható tehát, hogy a szuburbanizációs folyamatok következtében a lakó- és munkahelyek elkülönültek. Ez az ingázásban is megnyilvánult. Míg a kétezres évek elején az agglomerációban élők közel 60%-a más településre járt dolgozni, addig a Budapesten élők alig egytizede. Településtípusonként eltérések tapasztalhatók, a legtöbben kistelepülésekről járnak el: például Pilisszentkeresztről szinten mindenki eljár más településre dolgozni, de a foglalkoztatottak kétharmada Csobánkán, Tárnokon, Sződligeten is ingázó. A legkisebb arány (30-40%) a környéki kisvárosokban mérhető (Vác, Gödöllő, Százhalombatta), amelyek a gazdasági szektor hagyományainak, a nagy foglalkoztatók korábbi jelenlétének megfelelő munkahelykínálattal rendelkeznek.

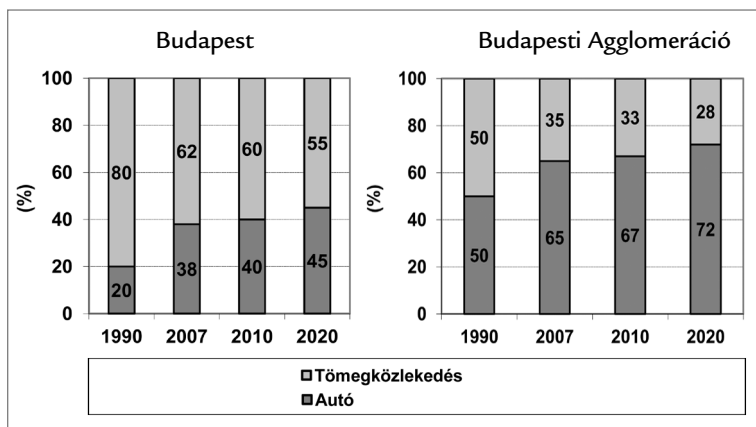
A munkahelyek elérése magával vonja a közlekedési problémák kialakulását, ami a szuburbanizáció tömegessé válásával éles konfliktussá vált Budapest és környéke között. A korábbi kutatások⁴ és felmérések egyértelműen rámutatnak arra, hogy Budapesten az elmúlt évtizedben drasztikusan megnövekedett a gépkocsishasználók aránya, és lecsökkent a tömegközlekedést igénybe vevőké. Ez utóbbi európai szinten még mindig magas aránynak mondható, azonban ha azt vizsgáljuk, hogy 1990-ben 80%-os arányról indult Budapest (1. ábra), és hogy a jövőbeni becslések az autóhasználat növekedését vetítik előre, akkor mindenképpen környezeti fenntarthatósági problémákkal találkozhatunk.

A környéki településeken 1990-ben 50% volt a személygépkocsit használók aránya, de ez 2010-re másfélszeresére nőtt⁵, így jelenleg a Budapest határát átlépő utazásoknál az emberek kétharmada inkább az autót választja, s csupán egyharmaduk jár tömegközlekedéssel. Ez azt jelenti, hogy míg 1990-ben a 470 ezer emberből 270 ezer utazott Budapestre naponta autóval, addig a legfrissebb adatok szerint jelenleg az 560 ezer ingázóból 400 ezren érkeznek autóval (Szabó, 2008, idézi Antal–Bösze–Karsa, 2007). 1992 és 2009 között a személygépkocsi-állomány drasztikusan emelkedett. A legnagyobb növekedés az agglomerációban levő kistelepüléseken következett be, valamint ott, ahol hirtelen, gyors népességnövekedés

⁴ A Budapestre ingázó dolgozók és tanulók közlekedési mód szerinti megoszlása (KSH, 2001).

⁵ http://www.catch-mr.eu/public/DB_Data/files/Downloads/Documentation_-_Goeteborg_Workshop_-_Catch_MR.pdf.

1. ÁBRA. Az egyéni és tömegközlekedési szokások alakulása Budapesten és a Budapesti Agglomerációban



FORRÁS: http://www.catch-mr.eu/public/DB_Data/files/Downloads/Documentation_-_Goeteborg_Workshop_-_Catch_MR.pdf.

1. TÁBLÁZAT. A személygépkocsik számának változása 1992 és 2009 között (legnagyobb és legkisebb változások a Budapesti Agglomerációban; 1992=100%)

Település	A legnagyobb arányú változás (%)	Település	A legnagyobb arányú változás (%)
Telki	886,9	Alsónémedi	195,3
Pilisjászfalu	518,2	Ecser	194,8
Pócsmegyer	487,0	Pilisvörösvár	189,3
Veresegyház	451,1	Sződ	184,4
Délegyháza	433,3	Vácrátót	183,0
Szigetmonostor	430,6	Budakeszi	180,7
Kisoroszi	418,8	Szentendre	180,7
Budajenő	412,9	Százhalombatta	177,4
Pusztazámor	412,2	Visegrád	174,9
Erdőkertes	399,8	Csomád	173,5
Kerepes	370,3	Gödöllő	166,8
Mogyoród	363,3	Vác	137,1
Leányfalu	340,1	Budapest	113,0
Pilisszentlászló	338,9	Kistarcsa	111,6
Agglomeráció átlag		135,80	
Pest megye átlag		113,05	
Országos átlag		146,41	

FORRÁS: KSH Tájékoztatási Adatbázis alapján a Szerző szerk.

volt tapasztalható. Kimagasló arányban például Telkiben, ahol 1992-höz képest közel kilencszeres növekedés tapasztalható, és szinte minden második lakosnak van autója. A legkisebb növekedés Budapesten és a környéki, hagyományos történeti fejlődésű kisvárosokban tapasztalható, így Vácott, Gödöllőn, Visegrádon, Százhalombattán és Szentendrén például a személygépkocsik száma nem duplázódott meg.

A statisztikai adatelemzések ismeretében elmondhatjuk, hogy érdemes részletesen megvizsgálni azokat a háttértényezőket, amelyek a közlekedéssel kapcsolatos problémákat okozzák, empirikus módszerek segítségével.

KONFLIKTUSOK AZ EMPIRIKUS KUTATÁSOK EREDMÉNYEINEK TÜKRÉBEN

Közlekedési konfliktusok vizsgálata mélyinterjúk alapján

Jelen fejezetben 2005-ben⁶ és 2011-ben végzett kutatások⁷ és egyéni személyes interjúk⁸ eredményei kerülnek elemzésre azzal kapcsolatban, hogy az érintetteknek mi a véleménye Budapest és környéke kapcsolatáról, és milyen ellentéteket, konfliktusokat tapasztalnak, valamint ezt miként lehet kezelni.

A 2005. évben készített interjúk alapján elsőként olyan ellentmondás került a felszínre, amely Budapest centrumszerepéből, az

⁶ A 2004 és 2007 között zajló, több intézmény részvételével megvalósuló, „A várostérségek, térbeli társadalmi egyenlőtlenségek és konfliktusok, az európai versenyképesség térségi társadalmi tényezői” című kutatási projekt vezetője Prof. Dr. Szirmai Viktória DSc. volt, a kutatásban résztvevő konzorcium további tagjai: MTA Regionális Kutatások Központja Nyugat-Dunántúli Tudományos Intézete, Kodolányi János Főiskola, Pestterv Pest megyei Terület, Település-Környezet Tervező és Tanácsadó Kft., Székesfehérvári Regionális Vállalkozásfejlesztési Alapítvány. A kutatás célja volt megvizsgálni, milyen jellegű térbeli-társadalmi egyenlőtlenségek érzékelhetőek a magyarországi nagyvárosi térségekben, ezek milyen jellegű konfliktushelyzetekben jelennek meg, valamint rávilágítani arra, hogy melyek a versenyképesség társadalmi tényezői, és milyen összefüggések vannak a várostérségek térbeli-társadalmi egyenlőtlenségei, konfliktusai, valamint a versenyképességi tényezők között. Minta-területe Budapest, Debrecen, Győr, Kecskemét, Miskolc, Nyíregyháza, Pécs, Szeged, valamint Székesfehérvár és környékeik. A fejlett és fejletlen városkör-

ehhez kapcsolódó funkciójából, az itt levő szolgáltatások és intézmények koncentrációjából, azok igénybevételéből ered (oktatás, egészségügy, idősök, hátrányos helyzetűek gondozása). Amint egy interjúalany megfogalmazta: „Az adót nem Budapesten fizetik, de bejárnak és használják a szolgáltatásokat.” A második típusba az adminisztratív-közigazgatási rendszer problematikájához kapcsolódó ellentétek kerültek. A főváros kétszintű közigazgatási rendszere, valamint az agglomerációs települések túlzott önállósága és általában az elaprózott közigazgatási struktúra okoz problémát, mivel mindegyik adminisztratív szintnek és önkormányzatnak eltérő az érdeke. Az interjúalanyok elmondása szerint számos konfliktus a fejlesztésekhez, beruházásokhoz kapcsolódik, amelyek a peremkerületek és az agglomerációs települések határán alakulnak ki. Külön kategóriába kerültek a személyes érdekellentéteken, előítéleteken alapuló konfliktusok, ahol az eltérő érdekűközések, előítéletek, ellenszenv, a féltékenység vagy éppen passzivitás, a hatalom- és pozícióféltés játszik szerepet.

A települések közötti ellentmondások következő nagy forrását a szuburbanizáció társadalmi és közlekedéssel kapcsolatos hatá-

nyéki mintaterületek statisztikai módszerekkel (rangsor módszer) és szakértői véleményekre alapozva lettek kiválasztva, így a fejlettek: Gödöllő, Törökbalint, Százhalombatta, míg a fejletlenek Tök, Tinnye és Szigethalom.

Jelen interjúk alanyai önkormányzati vezetők, politikai szereplők, gazdasági szervezetek vezetői, állami dekoncentrált szervek képviselői, civil szervezet vezetői, illetve egyéb mérvadó elit csoport véleményformálói. A kutatási projekt eredményeiről lásd Szirmai, V. (2009): *A várostárségi versenyképesség társadalmi tényezői – Hogyan lehetnek a magyar nagyvárostárségek versenyképesebbek?* Dialóg Campus Kiadó, Pécs-Budapest. p. 319.

⁷ A kutatás a „*Fenntartható fogyasztás, termelés és kommunikáció*” című projekt keretében, konzorciumi keretek között valósult meg, a Norvég Finanszírozási Mechanizmus támogatásával. A kutatás mintaterülete és elemszáma a fővároson belüli területek és az ott megkérdezendők száma tekintetében megegyezett a 2005. évi korábbi kutatásával (600 fő), a városkörnyéki almintában az elemszám csökkenése miatt nem 3-3, hanem 2-2 településről vettük a mintát (400 fő), ezek megegyeztek a korábbi kutatásban vizsgáltakkal. (2010-ben fejlett városkörnyéki településként Törökbalint és Gödöllő, fejletlen településként pedig Tinnye és Szigethalom kerültek a mintába.). A kutatás eredményeit lásd Szirmai, V. (ed.) (2011): *Urban Sprawl in Europe. Similarities or Differences?* Aula Kiadó, Budapest, p. 280.

⁸ Várad Zsuzsanna (2011): *Budapest és agglomerációjának kapcsolata – kialakító tényezők és területi konfliktusok*. Doktori Értekezés. ELTE Földtudományi Doktori Iskola. 146 p. A dolgozathoz készített mélyinterjúk szintén a települések vezetői, valamint az Agglomeráció fejlesztésével foglalkozó szakemberek körében készültek.

sai adják, a kiköltözők és a helyi lakosok eltérő életviteléből és világnézetéből fakadó különbségek, amelyek átalakítják a helyi társadalom korábbi struktúráját, és konfliktusokat okozhatnak. Az egyik interjúalany a legnagyobb problémának azt látja, hogy az agglomerációban egyes településeken olyan mértékben növekszik a lakosság, hogy túlterheli a települést, valamint a meglévő infrastruktúra nem tudja követni a megnövekedett igényeket. *„Ezzel a kiáramlással az agglomerációs települések döntő többsége nem tud mit kezdeni, nincs hozzá kellő speciális infrastruktúrájuk. Ez kedvezőtlenül befolyásolja a társadalmi viszonyokat is, ha az nincs megfelelően kezelve.”* A társadalmi változásokkal kapcsolatos ellentéteknél egyik interjúalany kiemeli, hogy *„konfliktust jelent az a fajta migráció, amikor a fővárosban folyó fejlesztések következtében (például lakóparkok) a hátrányos helyzetűek kiszorulnak a megye településeire. Vagyis amikor az elit költözik ki, az jó, amikor a szegény, az teher.”*

A szuburbanizációhoz kapcsolódó további konfliktusok a közlekedés megoldatlansága miatt alakulnak ki. Az interjúalanyok szerint Budapestre a ki- és bejutás néhány ponton teljesen ellehetetlenült. *„A tehetősebbek kiköltöztek az agglomerációba, de dolgozni, iskolába, vásárolni, kulturális programokra és az egészségügyi intézményekbe bejárnak a fővárosba. Ez olyan nagy forgalmat generál, amit a jelenlegi úthálózat nem képes fogadni.”* Többen kiemelték az akkori M0-ás körgyűrű kiépítése, tervezése során kialakult konfliktusokat: *„Az M0-ás körgyűrű hiánya mind a térségre, mind Budapestre nézve nagyon komoly károkat okozott. Az agglomeráció gazdaságfejlesztési hátrányba került, Budapest pedig olyan világváros lett, aminek szűk keresztmetszetű útjain keresztül csörtet Európa környezetromboló hatású tranzitforgalma.”*

A 2010–2011-ben készített interjúk értékelése kapcsán felmerülhet az is, vajon 2005 óta történtek-e változások Budapest és környéke viszonyában, más típusú konfliktusok is megjelentek-e a térségben. Az eredmények szerint hasonló ellentétekkel lehet találkozni ma is, mint öt éve, megítélésükben azonban érzékelhetőek különbségek.

Budapest esetén a legtöbb és legnyomatékosabb említés Budapest és környéke közötti konfliktusra vonatkozóan a közlekedéssel és az ingázással kapcsolatban merült fel. Komoly problémát okoz a napközben Budapesten, este és hétfvégén az agglomerációban élők köre, és a folyamatosan növekvő idő, amelyet az ingázók a közlekedésre fordítanak. Ezenkívül itt is megemlítésre került az agglomerációból beérkező autók környezetszennyezése, a túlzott

autóhasználat, a parkolással kapcsolatos problémák, a P+R rendszerek hiánya. Ezek következtében „a város autógyűjtő helyé kezd alakulni” és „a közlekedésfejlesztés nem követi azt a dinamizmust, amit az automotorizáció követ.” A közlekedésfejlesztéssel kapcsolatban említésre kerültek hiányosságok és pozitívumok is. Egy interjúalany fogalmazott úgy – amely egyfajta végletet képez –, hogy „Budapest és térsége közlekedési kapcsolatai nem működnek, nincs megfelelő elővárosi közlekedés, nincsenek gyorsvasutak sem.” Problémát jelent az is, hogy ugyan létezik az agglomerációra vonatkozó Közlekedéshálózatfejlesztési Terv, de ez csak papíron képez együttműködést a települések között. Többen pozitívként említették a Budapest és környéke bérletszisztémájának bevezetését.

Új jelenségként merült fel az interjúk során a közlekedés és ingázás kapcsán, hogy a korábbi egyirányú ingázás – vagyis az, hogy csak az agglomerációból jártak be – megfordult, és ma már nemcsak be, hanem ki is járnak a munkavállalók, ami problémát okoz Budapestnek és az agglomerációnak egyaránt. Az interjúalanyok elmondásából kiderült, hogy a közlekedéssel kapcsolatos problémát nem helyi, hanem térségi szinten kellene megoldani.

Itt kell megjegyezni, hogy az elmúlt év végén a közlekedési problémák egyre nagyobb hangsúlyt kaptak a nyilvánosság előtt, amely abból indult ki, hogy a főváros vezetése szerint tarthatatlan az, hogy az agglomerációban lakók Budapest intézményeit, közlekedési hálózatát, közösségi közlekedését használják, miközben ezekért semmit nem fizetnek⁹. Utóbbi évente 30 milliárd forint veszteséget jelent Budapestnek, amely jelentős problémát okoz a főváros számára. Amint az egyik agglomerációs település interjúalánya is cáfolta, számos település nagy összeget fizet a közlekedési vállalatnak a szolgáltatásokért. Így például Gyál 2004 óta jelenleg éves szinten 67,2 millió forintot, Budaörs 270 millió, Törökbálint évi 172, Nagykovácsi 17, Diósd több mint 15 millió forintot, Pécel közel 2 milliót fizet a települések és a főváros között közlekedő járatokért.

A konfliktusok további forrásai a kialakítandó buszsávok voltak, amelyre nemcsak az agglomerációs települések, hanem egy

⁹ Amint azt a Főpolgármester is megfogalmazta, „minden gyerek ide jár tanulni a fővárosba, és a kiegészítő normatívákból egy fillért nem kapunk”. (Inforádió, Aréna, 2011. december 12. <http://inforadio.hu/arena/4189/>).

környező nagyváros, Székesfehérvár is reagált. Ugyanis 2011 júniusában buszsáv került kialakításra az M1-M7-es autópálya bevezető szakaszának folytatásaként, amellyel tovább nehezedett a főváros forgalmának eddig sem problémamentes alakulása¹⁰. A heves reakciók következményeként a buszsáv kialakítását az érintett szervezetek visszavonták.

A második nagy konfliktuscsoport a szuburbanizáció társadalmi hatásaihoz kapcsolódik. Az interjúalanyok közül itt már többen említették a budapesti hatásokat is, amelyet a lakosságcsere okoz. *„Aki teheti, az elköltözik Budapestről, mégpedig olyan területekre, amelyek infrastruktúrával jó ellátottak, közel vannak Budapesthez, de élhetőek. A szegények pedig maradnak a külső, rossz infrastruktúrával ellátott területeken, valamint a belváros szegényebb, szegregált területein.”* Egy interjúalany véleménye alapján a szuburbanizáció okozója Budapest, szerinte *„a város kiüldözi a lakosságot rossz politikája miatt. Ilyen volt Pilisborosjenő esete 2002-ben, amikor Budapestről tömegével költöztek ki az értelmiségiek.”*

Egy említés szerint a kiköltözés ugyan problematikus, de nem nagymértékű, mivel az agglomerációban lévő települések iránti vágy lecsendesült, és *„sokan rájöttek arra, hogy nem megoldás Budapest mellett élni, és visszaköltöztek Budapestre. Ez a reurbanizációs folyamatnak kedvezett. Ők az ún. tudatos városlakók.”*

A következő problémacsoport a közigazgatási, adminisztratív felosztásból következik. Az interjúalanyok elmondása szerint szá-

¹⁰ A döntéshozók szerint a buszsáv lényege, hogy kiszorítsa a beáramló forgalmat a Hegyalja útról; másrészt pedig szerintük „Budapest nem azért építi az útjait, hogy azokon külsős autósok várakozzanak”. A székesfehérvári polgármester szerint „Szavaikban és a mögöttes jelentéstartalomban jól kitapintható az a lenéző, „fővárosszovén” szemlélet, amellyel Budapest vezető közlekedési szakemberei a vidéki Magyarországra tekintenek”. Levelében hangsúlyozta: az emberek „nem szórakozni” és fővárosiakat „bosszantani” járnak Budapestre, hanem „a megélhetésüket keresik, a családjukat akarják eltartani, és ezért napi több órást utazást is vállalnak”. Felhívta a figyelmet: az ingázók és munkaadók joggal várják el, hogy „az általuk megtermelt értékekért cserébe a főváros ne másodrendű, „kiszorítandó” állampolgárként tekintsen rájuk”, továbbá kitért arra is, hogy az ingázók miért nem a tömegközlekedést választják: „mert a budapesti és környéki tömegközlekedés csak elméletben nyújt alternatívát az autózással szemben, a valóságban mindenki tudja, hogy nem. Ez is egy piac, a piaci törvények uralkodnak. Ha a fogyasztók az autót választják, annak oka van” – mutatott rá (http://hirszerzo.hu/hirek/2011/6/1/20110601_budaorsi_ut_vitezy).

mos konfliktust eredményez az, hogy Budapest kerületei túlzottan önállóak, a Fővárosi Önkormányzattal való kapcsolatuk sokszor konfliktusos, vagy teljesen elbeszélnek egymás mellett. Ezt tovább fokozza a környező agglomerációs települések szintén túl nagy függetlensége.

A települések infrastrukturális egyenlőtlenségeiből is problémák adódnak. *„Ugyanis az agglomerációban nincs megfelelő infrastruktúra – kivételt képez Budaörs, Törökbálint, Érd...), ezért Budapestet veszik igénybe, amely Budapestnek és lakosságának teherterel.”*

Végül a zöldterületekkel és környezeti problémákkal kapcsolatos ellentétek jelentek meg. Egyrészt a hulladéklerakás kapcsán, amely főleg az agglomerációs településeket érinti negatívan. Továbbá a város terjeszkedése az értékes zöld- és mezőgazdasági területek rovására történik, amely szintén konfliktusforrás.

A Budapesti Agglomeráció esetén a főbb elitcsoportok, a szakemberek egyöntetű véleményét összefoglalva elmondható, hogy mindkét vizsgált időszakban a legmarkánsabb konfliktus a közlekedéshez kapcsolódik, amely rendszer megoldatlansága tovább növelheti a térség szétszabdaltságát, egyenlőtlenségi viszonyait, valamint negatív hatással lehet a kooperációk kialakulására is.

A közlekedési konfliktusok vizsgálata kérdőíves felmérés eredményei alapján

„Az elmúlt 10-10 évben a közösségi közlekedés legnagyobb térvészése a város-városkörnyék relációban következett be. A növekvő autóforgalom ugyanakkor egyre inkább akadályává válik a céljának, a jó elérhetőségnek. Budapest bevezető útvonalain állandóvá és egyre hosszabb idejűvé váltak a napi torlódások, a főváros távolsági és környéki elérhetősége közúton nehéz és kiszámíthatatlan. Az érkező gépjárműfolyam elhelyezése (parkolása) egyre lehetetlenebb, a város lakhatósága, környezeti és közterületi minősége a nagy autósterhelés miatt romlik. A rossz elérhetőség és a romló környezetminőség negatívan hat a térségi versenyképességre.”

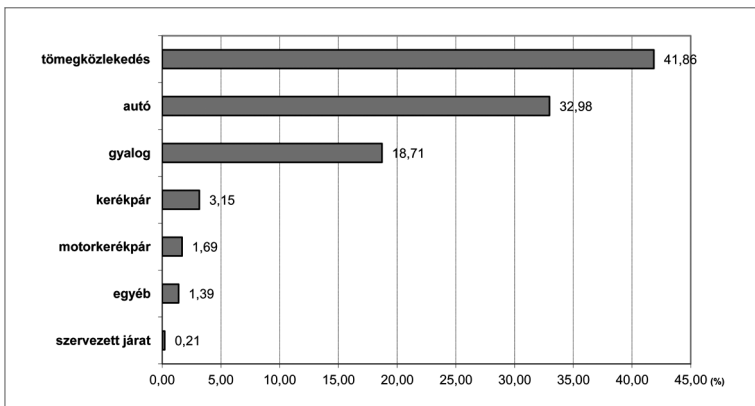
A fenti, térségi közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos dokumentumban leírt idézet összefoglalja mindazt, ami a Budapesti Agglomeráció fenntarthatósági problémáinak egyik sarkalatos pontja.

¹¹ A Budapesti Regionális Gyorsvasúti Rendszer koncepciója.
www.fomterv.hu/hun/sbahn/konceptio_osszefoglalo.pdf

A problémához kapcsolódóan az alábbiakban egy 2010-ben készített kérdőíves felmérés adatai kerültek újraelemzésre¹², speciálisan a közlekedési problémák feltárása céljából. Fontos kérdés volt, hogy az itt élők milyen közlekedési eszközt használnak mindennapi tevékenységük, munkába járás kapcsán: a közösségi közlekedést részesítik-e előnyben, vagy személygépkocsijukat használják.

Az eredmények szerint Budapesten és a két-két környéki településen (Törökbálinton és Gödöllőn, valamint Tinnyén és Szigethal-

2. ÁBRA. A közlekedési eszközök használata a Budapesti Agglomerációban (a válaszadók %-a)



FORRÁS: 2010. évi kutatás kérdőíves felmérés eredményeinek alapján saját szerk.

2. TÁBLÁZAT. A közlekedési eszköz használatának aránya a válaszadók iskolai végzettsége alapján (%)

	maximum általános iskola	középiskola, érettségi nélkül	középiskola, érettségivel	főiskola, egyetem	átlag
szervezett járat	0,00	0,00	0,60	0,00	0,14
egyéb	2,58	0,39	2,40	0,81	1,43
motorkerékpár	1,94	2,36	0,60	0,81	1,57
kerékpár	4,52	3,54	1,20	3,23	3,14
gyalog	21,94	16,54	18,56	19,35	18,71
autó	17,42	40,94	29,34	41,13	33,00
tömegközlekedés	51,61	36,22	47,31	34,68	42,00

FORRÁS: 2010. évi kutatás kérdőíves felmérés eredményeinek alapján saját szerk.

¹² A korábban említett „Fenntartható fogyasztás, termelés és kommunikáció” című projekt keretében megvalósult kérdőíves felmérés.

mon) élők 42%-a tömegközlekedéssel jár dolgozni, 33%-uk autóval, közel 19%-uk gyalog, míg a kerékpáros közlekedés aránya elhanyagolható.

Az egyes területi-társadalmi csoportok közötti különbségek jelentősek. Ha a kvalifikáltságot vizsgáljuk, az alapfokú végzettségűeknél a tömegközlekedést igénybe vevők aránya a legjelentősebb, míg a diplomával rendelkezőknél az autóhasználat dominál. Gyalog leginkább az alacsony és a legmagasabb iskolai végzettségűek járnak dolgozni.

Korcsoport szerint az egyéni közlekedést használók legnagyobb hányada a 30–39 év közöttiek köréből kerül ki, közel 50%-uk személygépkocsival jár dolgozni. A tömegközlekedést használók aránya esetükben a legalacsonyabb, viszont ez a korosztály a kerékpárt is előnyben részesíti. A fiatal korosztály elsősorban tömegközlekedési eszközt használ, hasonlóan a 60 év felettiéhez, utóbbiak esetén a gyalog járók aránya is jóval átlag feletti.

A társadalmi különbségek még inkább szemmel láthatók két további dimenzió, így a foglalkozási viszonyok és a jövedelmi szint szerinti vizsgálatokor. A válaszadók munkahelyi beosztása alapján az autóhasználat a legmagasabb beosztásúaknál kiemelkedő, a tömegközlekedés elenyésző. A beosztottaknál, így a fizikai és szellemi alkalmazottaknál az autóhasználat az átlagértékhez viszonyítva mérsékeltebb, ez a csoport a tömegközlekedést igénybe vevőknél jelenik meg elsősorban, valamint a gyalog munkába járóknál.

A jövedelmi viszonyoknál tisztán kirajzolódik a kép, hogy a magasabb jövedelműek egyértelműen autót használnak munkahelyük elérésére, tömegközlekedve az átlaghoz viszonyítva jóval kevesebben járnak. Az alacsony jövedelműeknél fordított a helyzet, ők feltehetőleg vagyonuknál fogva tudják a tömegközlekedést választani. Ami a gyalog munkába járást illeti, itt kisebb szórás tapasztalható.

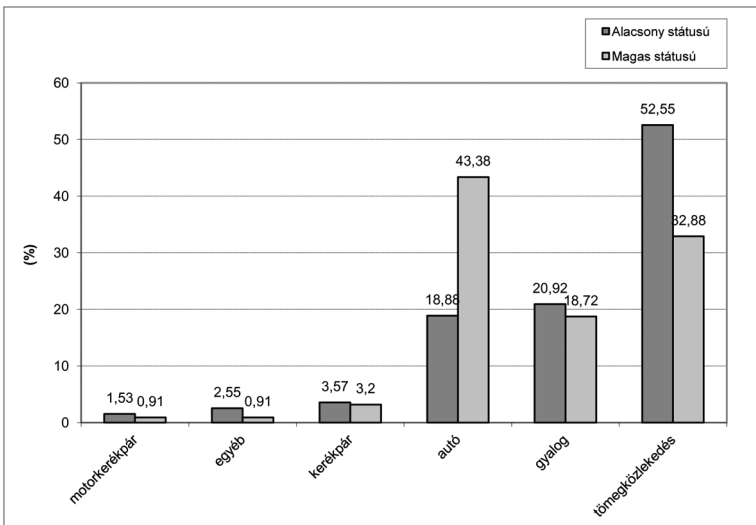
A fenti mutatók egyesítésével készített összesített státusmutató jól mutatja a két csoport (magas és alacsony státusúak) közötti markáns különbségeket, amely a közlekedési eszközök használatánál jelentkezett. Eszerint az alacsony státusúak több mint fele tömegközlekedéssel jár dolgozni, míg a magas státusúaknál ugyanez az arány az autóhasználatnál jelentkezik. Autóval az alacsony státusúak alig 19%-a jár, míg tömegközlekedést a magas státusúak csupán egyharmada használ. Ezzel azt is elmondhatjuk, hogy a magas státusúak sokkal inkább járulnak hozzá a közlekedési problémák és konfliktusok növekedéséhez, életmódjukból adódóan.

3. TÁBLÁZAT. A közlekedési eszközök használatának aránya a válaszadók munkahelyi beosztása alapján (%)

	önálló, vállalkozó	alkalmazott vezető	szellemi alkalmazott	fizikai alkalmazott	átlag
szervezett járat	1,35	0,00	0,00	0,00	0,16
egyéb	4,05	0,00	0,48	1,95	1,62
motorkerékpár	0,00	3,70	0,00	2,92	1,62
kerékpár	1,35	0,00	2,86	2,92	2,58
gyalog	13,51	14,81	24,29	18,18	19,55
autó	72,97	51,85	28,57	30,52	35,86
tömegközlekedés	6,76	29,63	43,81	43,51	38,61

FORRÁS: 2010. évi kutatás kérdőíves felmérés eredményeinek alapján saját szerk.

3. ÁBRA. A közlekedési eszközök használata összevont státusmutatók alapján (a válaszadók %-ában)



FORRÁS: 2010. évi kutatás kérdőíves felmérés eredményeinek alapján saját szerk.

A társadalmi státusmutatók mellett a lakóhelyi különbségek is érdekes képet mutatnak. Budapesten a tömegközlekedést használók és a gyalog járók vannak többségben, amely a munkahelyük elérhetőségével, valamint a tömegközlekedési lehetőséggel van összefüggésben. A kerékpárral közlekedők aránya itt elenyésző. A fejlett városkörnyéken az autósok aránya már jóval nagyobb, mint az átlagérték, itt közel minden második dolgozó autóval jár munkába, tömegközlekedve kevesebb, mint egyharmaduk.

A térbeli és társadalmi mutatók együttes elemzése esetén nagyon jól kirajzolódik az, hogy a magas státusúak, függetlenül a térbeli helyzetüktől, jóval nagyobb arányban használják a személygépkocsit, mint az alacsony státusúak. Kiemelkedő érték jelenik meg a fejlett városkörnyéken a magas státusúaknál, ahol 70% az autót használók aránya, ami a státusátlaghoz képest is jóval magasabb. Ez utóbbi tényező egyértelmű összefüggésben van a fejlett városkörnyéki, szuburbán életformával.

A kérdőíves vizsgálat eredményei alapján elmondható tehát, hogy a közösségi és az autós közlekedés dominál Budapesten és környékén, s elenyésző a többi közlekedési eszköz aránya. Közlekedéssel kapcsolatos problémát az agglomerációból érkező, egyéni közlekedési módot választó csoportok generálnak. A magas státusúak az átlaghoz képest jóval nagyobb arányban használják autóikat, s ez még inkább igaz a fejlett agglomerációs településeken. Az alacsony státusúak ezzel szemben mind a fejlett, mind pedig a fejletlen településen azonos arányban, jóval alacsonyabb szinten használják személygépkocsijukat. Ez azért is fontos, mert Budapest és agglomerációja kapcsán a kialakult ellentétek kezelésére figyelembe lehetne venni a társadalmi különbségeket is, és például a társadalom felső rétegeinek lehetne felhívni a figyelmét a mérsékelt autóhasználatra, vagy különböző megoldásokat kidolgozni számukra. Ezzel szemben az általános tendencia az, hogy a döntéshozók sok esetben az úthálózat bővítésére koncentrálnak, vagyis a kínálatot növelik (Szabó, 2008).

A motorizáció felgyorsulására több tényező hatott. 1990 után, a fogyasztási szokások átalakulásával és lehetőségeinek bővülésével

4. TÁBLÁZAT. A közlekedési eszközök használatának aránya a válaszadók lakóhelyének típusa alapján (%)

	Budapest	Fejlett városkörnyék	Fejletlen városkörnyék	Összesen
szervezett járat	0,25	0,00	0,00	0,14
motorkerékpár	1,01	1,40	3,05	1,57
egyéb	1,52	2,10	1,22	1,57
kerékpár	2,53	4,20	3,66	3,13
gyalog	19,75	17,48	17,68	18,80
autó	26,08	46,85	37,20	32,91
tömegközlekedés	48,86	27,97	37,20	41,88
Összesen	26,08	46,85	37,20	32,91

FORRÁS: 2010. évi kutatás kérdőíves felmérés eredményeinek alapján saját szerk.

5. TÁBLÁZAT. A közlekedési eszközök használata státusmutatók és lakóhely típus alapján (a válaszadók %-ában)

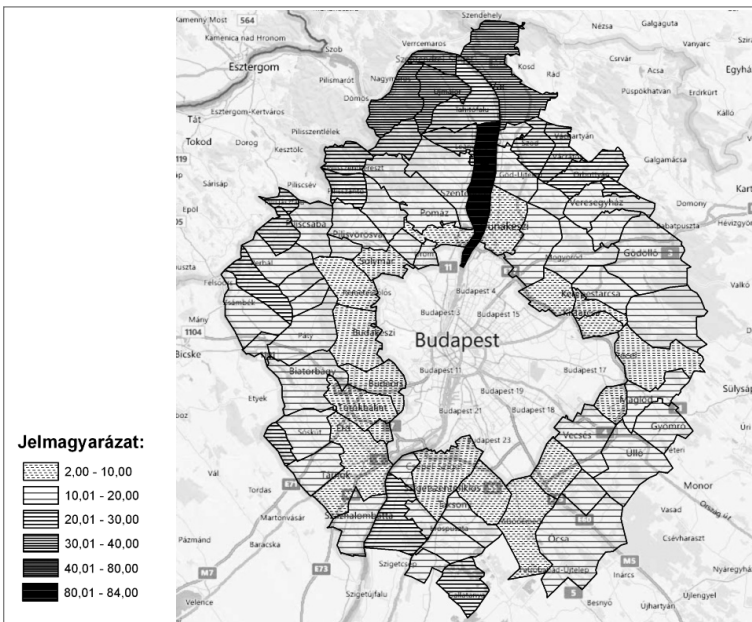
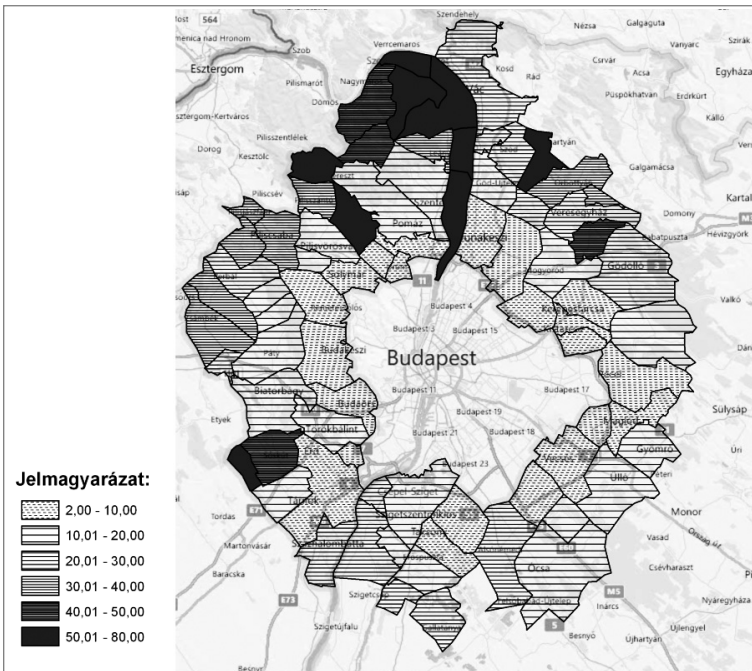
	Magas státusúak			
	Budapest	Fejlett városkörnyék	Fejletlen városkörnyék	átlag
szervezett járat	0,00	0,00	0,00	0,00
motorkerékpár	0,68	0,00	3,70	0,91
egyéb	0,68	2,27	0,00	0,91
kerékpár	2,70	2,27	7,41	3,20
gyalog	19,59	20,45	11,11	18,72
tömegközlekedés	43,92	4,55	18,52	32,88
autó	32,43	70,45	59,26	43,38
összesen	100,00	100,00	100,00	100,00
	Alacsony státusúak			
	Budapest	Fejlett városkörnyék	Fejletlen városkörnyék	átlag
szervezett járat	0,00	0,00	0,00	0,00
motorkerékpár	1,10	0,00	3,23	1,53
egyéb	2,20	2,33	3,23	2,55
kerékpár	2,20	2,33	6,45	3,57
autó	12,09	25,58	24,19	18,88
gyalog	23,08	18,60	19,35	20,92
tömegközlekedés	59,34	51,16	43,55	52,55
összesen	100	100	100	100

FORRÁS: 2010. évi kutatás kérdőíves felmérés eredményeinek alapján saját szerk.

vel könnyen elérhető, de „presztízstermékké” alakult át a személygépkocsi tulajdonlása, így ez minden státuscsoport számára egyfajta szimbólumot is képez (Bourdieu, 1984; Veblen, 1975). A szuburbanizációs folyamatok megjelenésével, a kiköltözések növekedésével, az infrastrukturális és tömegközlekedés fejlesztés szempontjából lemaradt településeken élők, a legtöbb esetben fővárosi munkahellyel rendelkezők számára nélkülözhetetlen – kényszer – közlekedési eszközzé vált a gépkocsi.

Ezzel kapcsolatban megvizsgáltam, hogy mennyi időt vesz igénybe Budapest elérése az agglomerációs településekről, tömegközlekedéssel és autóval. Az eredmények jelentős különbséget mutatnak. Budapest elérhetősége különösen kedvezőtlen az északi szektorból, valamint a Szentendrei-szigeten fekvő településekről, így például Tahitótfaluból, Pócsmegyerről. Összességében jelentős különbsé-

3. TÉRKÉP. Budapest határának elérési ideje tömegközlekedési eszközzel és autóval (perc)



FORRÁS: BKV, MÁV, Volán, menetrendek, valamint a Geox Kft. adatbázisa alapján saját szerk.

gek vannak az elérhetőségi idők között: személygépkocsival 15 perc az átlagos elérési idő, míg tömegközlekedési eszközzel közel 24 perc, amely biztos hatótényezője a növekvő autóhasználatnak.

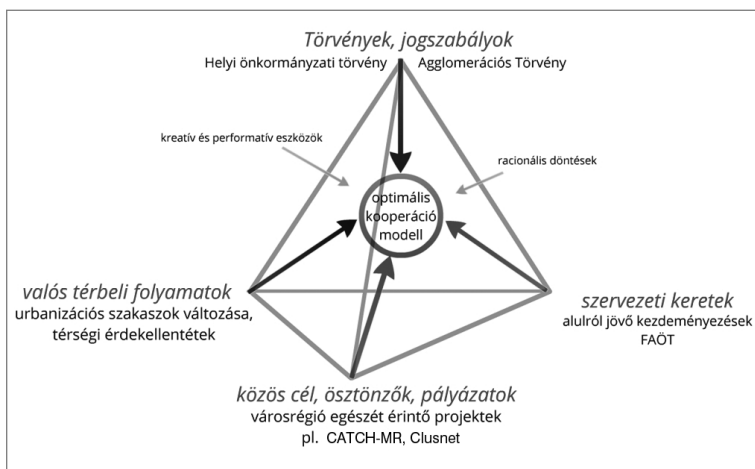
A fenti eredmények rámutatnak arra, hogy az agglomerációt érintő, közlekedéssel kapcsolatos problémákat megfelelő közlekedési struktúrával (Szabó, 2008), valamint a különböző csoportoknak kidolgozott megoldásokkal lehetne enyhíteni, de mivel jelenleg Budapest és a környék konfliktusai közül ez a legjelentősebb, megoldása nehéz feladat. Több elképzelés látott napvilágot az elmúlt hónapokban, amely ezt a problémát orvosolhatja, de rendkívüli viták kerekedtek belőle. A jelenlegi elképzelések közül kiemelhető a külső kerületekben levő közlekedési csomópontok fejlesztése, P+R parkolók kialakítása¹³, amelynek célja, hogy az agglomerációból ingázók autói a város szélén maradjanak, ezzel enyhítve a belső területek forgalmi terhelését és parkolási feszültségét. A Budapesti Közlekedési Központ (BKK) úgy véli, hogy első lépcsőfok lehet az autósoknak a közösségi közlekedésre való „átszoktatása”. A jövőbeni fejlesztések kapcsán, ha a P+R rendszer fejlesztése, valamint a 4-es metróvonal átadása megtörténik, csökkenhet az egyéni közlekedés aránya, nem beszélve az üzemyagárak további növekedéséről.

ÖSSZEGRZÉS

A különböző kutatási módszerek eredményei alapján azt mondhatjuk, hogy az elmúlt két évtized változásai, a társadalom és a gazdaság struktúrájának átalakulása, az egyes társadalmi csoportok közötti különbségek, a fogyasztási attitűd és az infrastrukturális hiányosságok együttesen alakították a budapesti régió jelenlegi, közlekedéssel kapcsolatos konfliktusait. Az eredmények arra

¹³ Budapesten ma csak 4.600 P+R férőhely áll rendelkezésre (a hasonló adottságú nyugat-európai városokban ennek a négy-öttszöröse található), ennek egy része ráadásul a belső kerületekben, amely nem jelent megoldást a konfliktus kezelésére (http://www.bkk.hu/2012/01/parkolo_121020/) és „A fővárosi P+R rendszer bővítésének rövid távú lehetőségei - Elemzés és javaslat.” <http://budapest.hu/engine.aspx?page=tirhidden&command=showagendaitem&agendaitemid=79701#documents>

4. ÁBRA. A Budapesti Agglomerációra érvényes optimális kooperáció modellje



FORRÁS: saját szerkesztés

is rávilágítanak, hogy területenként és különböző társadalmi csoportok szerint differenciáltan kellene a javaslatokat megfogalmazni. A probléma megoldására vonatkozó közös elképzelések, az alternatív közlekedési módok ösztönzése Budapest és agglomerációjának együttes célja lehet, amelyhez nélkülözhetetlen a kooperációk kialakítása. Ehhez az ún. optimális kooperáció tetraéder-modellje nyújthat segítséget (4. ábra). A modellben a sokszög sarkai olyan tényezőket reprezentálnak, amelyek együttes alkalmazása optimális együttműködést eredményezhet.

Jelen probléma, vagyis a közlekedési konfliktusok megoldására úgy lehetne együttműködések kialakítani a települések között, hogy egyrészt alulról jövő kezdeményezések adják az alapokat, így egy közös cél érdekében kell kiindulnia (például cél a közlekedési káosz megoldása), amelyeket pályázatok, ösztönzők is segíthetnek. Továbbá szükséges egy alulról jövő szervezeti keret biztosítása is, amely a térséget érintő közös cél elérést tűzte ki. Emellett olyan felülről jövő törvényi, jogszabályi háttér is szükséges, amely szabályozási keretet nyújt az együttműködésnek. A tetraéder negyedik pontja pedig azért fontos, mert a kooperációk kialakításához mindenképpen figyelembe kell venni a térség valós térbeli folyamatait is, az itt kialakult egyenlőtlenségi viszonyokat, érdekelletéteket, a térségre ható társadalmi és gazdasági tendenciákat. Ehhez a több dimenzióban

elvégzett statisztikai és empirikus kutatások adhatnak segítséget. Végül az együttműködések kialakításának nem alapfeltétele, de létrejöttét segíthetik a kreatív és performatív eszközök, valamint a racionális döntések figyelembevétele is. Vagyis ha a résztvevő önkormányzatok, térségi szereplők racionális, minden tényezőt ismerő gondolatmenetet folytatnak, akkor olyan szituáció jöhet létre, amely mindenki számára hasznot eredményez (win-win játék elérése).

A modellt a Budapesti Agglomerációra vonatkoztatva, a felülről jövő szabályozás esetén a helyi önkormányzati, valamint az agglomerációs törvény emelhető ki, lehetséges szervezeti keret pedig a Fővárosi Agglomeráció Önkormányzati Társulás, vagy egy másik olyan szervezet, amely az agglomeráció egészét képviselné. Az ösztönzők, pályázati lehetőségek közül olyan projektet célszerű választani, amely egy-egy nagyváros és környéke fejlesztését célozza meg. Ilyen például a Budapest részvételével megvalósult, a városi terjeszkedéssel és a közlekedési problémák kialakulásával foglalkozó nemzetközi projekt, a CATCH-MR (Cooperative Approaches to Transport CHallenges in Metropolitan Regions (A közlekedés kihívásainak kooperatív megközelítései a nagyvárosi régiókban)¹⁴.

Végül a térség jövője szempontjából nélkülözhetetlen az elmúlt évtizedek valós térbeli folyamatainak, az urbanizációs szakaszok változásának, a települések közötti egyenlőtlenségi viszonyoknak, valamint a közlekedési struktúráknak a pontos vizsgálata is. Ugyanis azt érzékelhetjük, hogy trendek átalakulásával, például a szuburbanizáció lassulásával, a munkahelyek városkörnyékre költözésével, a dzsentrifikációs folyamatok továbbberősödésével és egyfajta policentrikus városfejlődés kialakulásával új kihívásokkal és konfliktusokkal kell szembenéznie a fővárosnak és környékének, amelyek megoldása mindenképpen fontos feladat a térség versenyképességének további növelése érdekében.

¹⁴ A projekt egy, az INTERREG IV/C keretében 2010. januártól 2012. decemberig tartó munka volt, melynek keretében hét nagyvárosi régió (Budapest, Ljubljana, Göteborg, Bécs, Róma, Oslo, Berlin-Brandenburg) 12 partnerintézménye működött együtt. A CATCH-MR résztvevő nagyvárosi régiói között tapasztalatcsere, ajánlások kidolgozása szerepelt az egyéni közlekedési igények csökkentésére, a helyi közösségi közlekedés vonzerejének fokozására, a településfejlesztés és a közlekedés tervezésének koordinációjára, a közlekedési módok közötti váltásra vonatkozóan.

FELHASZNÁLT IRODALOM

1990. évi LXV. törvény a Helyi Önkormányzatokról. www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8721
- BELUSZKY P. (1999): *Magyarország településföldrajza*. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- BORDEAU-LEPAGE, L. (2003): *Metropolization in Eastern Europe. Unequal Chances*. LEG – Document de travail – Economie LEG, Laboratoire d’Economie et de Gestion, Université de Bourgogne.
- BOURDIEU, P. (1984): *Distinction. A Social Critique of the Judgement of Taste*. Routledge and Kegan Paul, London–New York.
- Budapesti Agglomeráció Gazdaságfejlesztési Programja* (2006). Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács, Budapest.
- CSANÁDI G. – CSIZMADY A. (2002): Szuburbanizáció és társadalom. – *Tér és Társadalom*, 3., pp. 27–55.
- DÖVÉNYI Z. – KOVÁCS Z. (1999): A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői Budapest környékén. – *Földrajzi Értesítő*, 1–2., pp. 33–57.
- DÖVÉNYI Z. (2009): A belső vándormozgalom Magyarországon: folyamatok és struktúrák. – *Statisztikai Szemle*, 7–8., pp. 748–762.
- EGEDY T. – KOVÁCS Z. (2005): A városrehabilitáció néhány elméleti kérdése In: Egedy T. (szerk.): *Városrehabilitáció és társadalom: Tanulmánykötet*. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, pp. 9–20.
- ENYEDI GY. (1996): *Regionális folyamatok Magyarországon*. Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület, Budapest.
- ENYEDI GY. (2004): *Városi világ – Városfejlődés a globalizáció korában*. Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola. Habilitációs előadások (4.).
- ENYEDI, GY. (2011): The Stages of Urban Growth. In: Szirmai, V. (ed.): *Urban Sprawl in Europe – Similarities or Differences?* Aula Kiadó, Budapest, pp. 45–62.
- FALUVÉGI A. (2000): A magyar kistérségek fejlettségi különbségei. – *Területi Statisztika*, 4., pp. 319–346.
- GÖDRI I. – SPÉDER ZS. (2010): Belföldi vándorlás In: Monostori J. – Őri P. – S. Molnár E. – Spéder Zs. (szerk.): *Demográfiai Portré 2009. Jelentés a magyar népesség helyzetéről*. KSH Népeségtudományi Kutató Intézet, Budapest, pp. 109–118.

- HEGEDŰS J. (2008): A nagyvárosi kormányzatok és az önkormányzati rendszer. – *Tér és Társadalom*, 1., pp. 59–75.
- IZSÁK É. (2003): *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői*. Napvilág Kiadó, Budapest.
- KOVÁCS, Z. (2005): *Population and Housing Dynamics in Budapest Metropolitan Region after 1990*. <https://borg.hi.is/enhr2005iceland/ppr/Kovacs.pdf>
- KRÉMER A. (2005): Alternatív vitarendezési eljárások. – *Ön-kor-kép*, 8–9., pp. 33–36.
- LE GALÈS, P. – THERBORN, G. (2009): *Cities in Europe. From City-States to State Cities, and into Union and Globalization*. <http://blogs.sciences-po.fr/recherche-villes/files/2010/05/Le-Gales-Therborn.pdf>
- LENGYEL I. – RECHNITZER J. (2000): A városok versenyképességéről. In: Horváth Gy. – Rechnitzer J. (szerk.): *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, pp. 130–152.
- LENGYEL I. (2010): A regionális tudomány „térnyerése”: reális esélyek avagy csalfa délibábok? – *Tér és Társadalom*, 3., pp. 11–40.
- PESTTERV KFT. (2011): *Budapest városfejlesztési koncepciója (2011)* (Munkaközi anyag).
- SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. (2008): A városi térségek a közigazgatási struktúra és a governance keresztmetszetében. – *Tér és Társadalom*, 1., pp. 27–43.
- SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. (2011): Az agglomerációk jelentőségének változása az államszervezés és a városi kormányzás szempontjából. – *Tér és Társadalom*, 3., pp. 27–58.
- SZABÓ SZ. (2008): Közlekedési eredetű konfliktusok a budapesti agglomerációban. In: Szabó Sz. (szerk.): *Közép-magyarországi mozaik*. Trefort Kiadó, Budapest, pp. 181–206.
- SZABÓ SZ. (2009): *A Közép-magyarországi régió főbb társadalmi-gazdasági folyamatai az ezredfordulót követő években*. geogr.elte.hu/TGF/TGF_Cikkek/tgfcikkek_2009/szsz2.pdf
- SZIGETI E. (2001): A közigazgatási térstruktúra regionalizálásának feltételei és alternatívái In: *Régió, közigazgatás, önkormányzat*. Magyar Közigazgatási Intézet, Budapest, pp. 119–143.
- SZIRMAI V. (2004): Globalizáció és a nagyvárosi tér társadalmi szerkezete. – *Szociológiai Szemle*, 4., pp. 3–24.

- SZIRMAI V. (2009): *A várostárségi versenyképesség társadalmi tényezői – Hogyan lehetnek a magyar nagyvárostárségek versenyképesebbek?* Dialóg Campus Kiadó, Pécs–Budapest.
- SZIRMAI, V. (ed.) (2011): *Urban Sprawl in Europe. Similarities or Differences?* Aula Kiadó, Budapest.
- TIMÁR J. (1999): Elméleti kérdések a szuburbanizációról. – *Földrajzi Értesítő*, 1–2., pp. 7–32.
- TOSICS I. (2004): Városi fenntarthatóság és Budapest Városfejlesztési Konceptiója. In: *Világfalu vagy világváros? Önkormányzati szakanyag*. Független Ökológiai Központ, Budapest, pp. 21–37. <http://www.foek.hu/nyomtatottkiadv/tosics.pdf>
- VEBLEN, T. (1975): *A dolgoztalan osztály elmélete*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.

Az ipari területektől a barnamezőkig

– A FORDISTA TERMEELÉS VÁLSÁGA ÉS A
DEZINDUSZTRIALIZÁCIÓ FOLYAMATA
NYUGATON ÉS KELETEN

Berki Márton

Kedves Viktória!

E két szót már-már rutinból írtam le: „Kedves Viktória!” – a mindennapi munkavégzés (ha úgy tetszik; a „hétköznapi”) során hány és hány alkalommal kezdem, kezdjük a mondanókat ezzel a megszokott fordulattal. Ez az alkalom azonban más, különleges, a köszöntés és a köszönetnyilvánítás ideje. Köszönettel tartozom szakmai tanácsaidért és baráti támogatásodért, amelyekkel kutatói pályám első lépéseit segített; a hazai és nemzetközi kutatásokban való részvétel és a közös munka lehetőségeért, amelyek megmutatják számomra e hivatás szépségeit; és nem utolsósorban azért, hogy a kollégád lehettek!

Jubileumi tiszteletkötetedhez az alábbi – a posztfordista átmenet térség-specifikus sajátosságaival foglalkozó – gondolatokkal szeretnék hozzájárulni.

Isten éltesen sokáig, Viktória!

BEVEZETÉS

Budapest ipari övezetének kialakulása a korábbi munkákban bőségesen dokumentált (pl. *Sándor, 1959; Bernát–Viszkei, 1972; Preisich, 1980; Fónagy, 1998; Beluszky–Győri, 2004*), valamint a szocialista időszak iparosításával is számos forrás foglalkozik (pl. *Bencze, 1963; Németh, 1998; Bajnay–Kopcsay, 1998; Barta–Kukely, 2004*; legutóbb pedig *Kondor, 2013*), a tulajdonképpeni barnaövezetté válás

– azaz a dezindusztrializáció – térségspecifikus folyamatai azonban kevésbé feltártak. A kérdéskört érintő átfogó kutatások többnyire egyfajta evidens, „természetes” (egyszersmind törvényszerűen bekövetkező) folyamatként említik (ld. Kiss, 1999, 120.; Barta–Kukely, 2004, 51.), tanulmányomban ezért kiemelten fontosnak tartom azoknak az okoknak a feltárását, amelyek a városok ipari területeinek hanyatlásához és funkcióváltásához vezettek, különös tekintettel a nyugati világban és az egykori szocialista városokban (így Budapesten is) ható folyamatok különbségeire. A posztzocialista városok korábban ipari funkciójú, ma túlnyomórészt barnamezős területeinek sajátos pozícióját munkámban alapvetően a francia neomarxista *Regulációs Iskola* fordista-posztfordista átmenettel foglalkozó munkásságával magyarázom (ld. Aglietta, 1979 [1974]; Lipietz, 1986, 1987; Boyer, 1990; Painter, 1995; Jessop, 2002; Jessop–Sum, 2006 stb.).

A Regulációs Iskola koncepciója a francia strukturalista marxizmusban, az Annales Iskola historiográfiájában, valamint az intézmény(rendszer)ekkel kapcsolatos kutatásokban gyökerezik, átfogó politikai-gazdaságtani elméletük a kapitalista gazdaság növekedésével, válságaival és domináns termelési módjának átalakulásával foglalkozik. Az elmélet központi fogalmai a termelés/fogyasztás kettősét meghatározó *felhalmozási rezsimek* (regimes of accumulation), valamint az ezeket támogató *regulációs módok* (modes of regulation), *munkafolyamat-modellek* (labour process models) és *hegemón blokkok* (hegemonic blocs). Lényeges kiemelni, hogy az uralkodó felhalmozási rezsimek nem kizárólag a gazdasági termelés kereteit szabják meg, hanem a termelés eredményének társadalmi felhasználását, azaz a fogyasztást is. A regulációs módokat bizonyos szervezeti formák, intézmények, hálózatok és társadalmi normák összessége alkotja, a „reguláció” szó ebben az értelmezésben tehát nem pusztán a gazdasági környezet szabályozására vonatkozik, hanem – a francia „régulation” kifejezés eredeti tartalmának megfelelően – a társadalmi reguláció folyamatait (azaz az egyéni ágensek viselkedésének szabályozását) is magában foglalja (Jessop–Sum, 2006, 4.). A munkafolyamat-modellek a munkaszervezés és menedzsment alapelveit jelentik, az Antonio Gramsci történelmi blokkjai által ihletett hegemón blokkok pedig olyan domináns csoportokat jelölnek, amelyek a fennálló felhalmozási rezsimek politikai, ideológiai és kulturális legitimitását, stabilitását és kontinuitását biztosítják. Az iskola elsődleges célja egy

olyan elméleti keretrendszer megalkotása volt, amelynek segítségével lehetővé válik a kapitalizmus nyilvánvaló kettősségének magyarázata, azaz annak a látszólagos ellentmondásnak a feloldása, amely szerint a kapitalista rendszert egyrészt eredendően nagyfokú instabilitás és ismétlődő válságok sorozata jellemzi, másfelől azonban – a különböző intézményrendszerek, szabályozások és normák segítségével – mégis képes időről-időre stabilizálni ezeket a válságokat (*Lever, 2001, 274.*).

A FORDISTA TERMELÉS VÁLSÁGA ÉS AZ ERRE ADOTT VÁLASZOK A NYUGATI VILÁGBAN

Noha a kapitalista gazdaság térben és időben egyenetlen fejlődéséből adódóan meglehetősen eltérő mértékű és ütemű – közel két évszázadon át tartó – iparosodás jellemezte Európa országait (*Id. Symonds, 2004, 37.*), ennek ellenére a 20. század derekától a kontinens nem szocialista felében (valamint Észak-Amerika hagyományos ipari térségeiben) viszonylag egységes ütemű dezindusztrializáció, majd átstrukturálódás ment végbe (döntően az 1960-as, 1970-es évek során). A fordista termelési mód (és felhalmozási rezsim) válsága az USA-ban paradox módon elsőként éppen a fordista gazdaság zászlóshajójának számító autóiparban bontakozott ki, majd a nyugati világban a többi iparágban is jelentkezett, az 1973-as és 1979-es válságot követően azonban rendkívül gyors ütemben ment végbe a kapitalista termelés újrendeződése és stabilizációja. Az újonnan megszilárduló rezsimre vonatkozóan több elnevezés is született, pl. *rugalmas felhalmozás* (flexible accumulation: *Harvey, 1989*), *rugalmas specializáció* (flexible specialization: *Scott, 1988; Storper–Harrison, 1991*), *szervezetlen kapitalizmus* (disorganized capitalism: *Lash–Urry, 1987*), vagy összefoglaló néven *posztfordizmus* (*Amin ed., 1994*)¹.

¹ Az újonnan berendezkedő posztfordista rezsim rendkívül sokféle konceptualizációjára utalva *Peck–Tickell (1994)* a fentiek helyett az *utófordizmus* (afterfordism) kifejezés használatát javasolják, ezzel jelezve, hogy a hagyományos fordizmus nem szűnt meg létezni, gazdasági technikái a rugalmasabb termelési módokkal térben és időben keveredve vannak jelen. (Ahhoz hasonlóan, amint a múlt század fordulóján kibontakozó fordista tömegtermelés sem tudta teljesen kiszorítani a korábbi – céhes, manufakturális stb. – gazdasági formákat.) A fordizmus–posztfordizmus bináris felosztásának kritikáját lásd még *Sayer (1989)*, újabban pedig *Vidal (2011)* tanulmányában.

Míg a fordista rezsimit az ipari szektor dominanciája, a tömegtermelés és tömegfogyasztás, a nagy üzemméretek és a méretgazdaságosság elve határozta meg, addig a posztfordista rezsimit – a terciarizálódás folyamata mellett – a kisebb és közepes üzemméretekben előállított egyedi(bb) termékek térhódítása, a megfoghatatlan (szellemi és szervezeti) tőke növekvő szerepe, valamint a „rugalmas” munkaerő alkalmazása jellemzi. Ez utóbbi jellemvonása egyúttal (pl. a specializálódó munkafolyamatok, az egyre rövidebb távú szerződések, a részmunkaidős állások elterjedése miatt) a munkakörülmények növekvő mértékű bizonytalanságával is együtt jár, amelynek eredménye a fokozatos átállás „*a standardizált teljes foglalkoztatottság rendszeréről a rugalmas és pluralizálódott alulfoglalkoztatottság rendszerére*” (Beck, 1992, 140.), valamint „*a munka és nem munka közötti határok elmosódása*” (Beck, 1992, 142.).

Szociokulturális értelemben a posztfordizmus a tömegfogyasztás elutasítását jelenti, a kulturális és a gazdasági átalakulások ok-okozati összefüggéseit illetően azonban eltérő magyarázatok láttak napvilágot. Az egyik vélemény (pl. Jameson, 1991) szerint a 20. század végi (késő-)kapitalizmus termelési módja alkalmazkodott a megváltozott fogyasztói igényekhez, Harvey (1989) azonban – részben a Regulációs Iskola politikai-gazdaságtani megközelítésére támaszkodva – éppen az ellenkezőjét állítja. Szerinte a változások valódi oka a kapitalista elitek átállása a rugalmasabb (és egyúttal jövedelmezőbb) posztfordista felhalmozási rezsimre, ami – az individualista értékrend és a személyre szabott fogyasztás sugalmazása révén – a posztmodern esztétika (építészet, formatervezés, képzőművészet, média stb.) „kulturális álcája” mögé rejtőzik.

A posztfordista átmenet nyomán a városok szerkezete is jelentősen átalakult, különös tekintettel a fordista gazdaság kiterjedt ipari területeire. Már az 1970-es években empirikus kutatásokkal bizonyították, hogy a nagy fordista gyáregységek számára többé már nem a városközpont-közeli elhelyezkedés számított a termelés leginkább profitábilis helyének (ld. Lever, 2001, 276.), a nagy létszámú munkaerőhöz és a piacokhoz való hozzáférés előnyeit ekkora ellensúlyozták a magas városi bérleti díjak, a relatíve magas bérköltségek és az egyéb negatív externáliák. Ezt követően Tyler et al. (1984) kutatása arra is rávilágított, hogy az 1980-as évektől az ipari termelés profitrátái fordított arányosságban álltak a településmérettel, illetve – a londoni agglomeráció esetében – a városközponttól mért távolsággal növekedtek a kivezető főbb

autóutak mentén. A rugalmasabb, kisebb üzemméretekkel jellemezhető posztfordista ipar tehát már nem feltétlenül kívánta meg a nagy népességet tömörítő városokat, sok esetben a kisebb urbánus központokba költözött². Ezzel párhuzamosan a központi fekvésű területek a termelés helyszíneiből fokozatosan a fogyasztás – illetve részben a termelés *irányításának* – helyszíneivé váltak.

A klasszikus fordista városok válságának emellett demográfiai okai (és következményei) is voltak, amelyek az uralkodó felhalmozási rezsim nagy üzemméreteken alapuló gazdasági logikájára vezethetők vissza. A 20. század első évtizedeiben, azaz a fordista gazdaság megszilárdulásának időszakában nagy létszámú munkaerő vándorolt be a városokba és helyezkedett el az ipari szektorban, amelynek eredményeként az ipari profilú települések struktúrája jelentős mértékben megfiatalodott. Egy generációval később azonban mind a bevándorlók gyermekei, mind a település eredeti lakosságának gyermekei a helyi domináns iparágakban próbáltak megélhetést találni, így – ha időközben nem nőtt a munkahelyek száma – a városok munkaerő-piaci viszonylag rövid idő alatt kiegyensúlyozatlanná vált (ezt a folyamatot írja le az ún. *zérónövekedési modell*, bővebben ld. *Rust, 1975* munkájában). A fordista munkaerőpiac beszűkülése idővel – a világháborús, majd az újjáépítési konjunktúrák leáldozásával – a lakosság szelektív elvándorlásához vezetett, amelynek eredményeként a magasan kvalifikált munkaerő a specializáltabb posztfordista ipar városközponton kívüli üzemeiben helyezkedett el, a kvalifikálatlan ipari munkások tömege azonban továbbra is a városok válság sújtotta ipari zónáiban rekedt. *Rust (1975)* demográfiai magyarázata szerint tehát nemcsak a gazdaság esetleges visszaesése, hanem már a zérónövekedés is hozzájárult a fordista városok válságához.

A regulációs megközelítés domináns munkafolyamat-modelljének vizsgálata ugyancsak rávilágít a hagyományos fordista városok hanyatlásának *negatív spiráljára* (ld. *Richardson, 1978, 59–62.*). Mivel a fordista ipar ágazataiban rendszerint többet fektettek a munkaerő-csökkenő beruházásokba (azaz gépesítésbe, futószá-

² Ez a gazdasági migráció egyúttal munkajogi tényezőkkel is összefüggésben állt, ugyanis a nagyvárosokban a munkások jóval szervezettebbek voltak, mint a városközpontokból „távozó” posztfordista ipar által alkalmazott szuburbán (és részben rurális) munkaerő.

lagos termelésbe stb.), mint a termékinnovációba, így a standardizált termékek tömegét készítő gyárak versenyképessége gyorsan csökkeni kezdett. Az időközben felhalmozódott pénzbeli tőke nagyfokú mobilitása ugyanakkor lehetővé tette a termelés áthelyezését a harmadik világba, ahol az alacsonyabb bérszínvonal az otthoniaknál jóval magasabb profitráták elérését tette lehetővé a fordista hegemon blokkok számára. Ez a termelésáthelyezés a fejlett országok fordista gazdaságra épülő városaiban szükségszerűen gyárbezárásokhoz vezetett, ami a munkanélküliség növekedését, közvetett módon pedig a segítségre szoruló háztartások számának emelkedését eredményezte. E két folyamat együttesen rendkívül kedvezőtlen hatással volt a települések bevételeire, hiszen azok egyrészt elestek a korábban a gyárak által befizetett adóktól, másrészt többet is kellett „költeniük” a bezárások miatt segítségre szoruló lakosságra. A csökkenő bevételek miatt a települések kevesebb pénzzel tudtak gazdálkodni, ami egyfelől a városi közszolgáltatások színvonalának romlásához, másrészt az új beruházások számának és a város tőkevonzó képességének csökkenéséhez vezetett. A növekvő munkanélküliség és a lakosság fokozódó létbizonytalansága emellett az egyéni fogyasztás drasztikus visszaeséséhez vezetett, ami a városok kiskereskedelmét és szolgáltatásait is negatívan érintette, még tovább csökkentve az települések adóbevételeit. Az ipar válsága által elindított negatív spirál következtében visszaeső fogyasztás ugyanakkor szintén a fordista felhalmozási rezsim instabilitását, önellentmondását és fenntarthatatlanságát jelezte, ugyanis a tömegtermelés mellett a rezsim másik alappillére a standardizált termékek – eredetileg ugyancsak hosszú távon fenntartani kívánt – tömeges fogyasztása volt.

Végezetül, a legtöbb esetben a fordista felhalmozási rezsimet támogató városvezetés (mint helyi hegemon blokk) is nagyban hozzájárult az ipari területek válságához. *Friedrichs (1993) városi hanyatlást* leíró elmélete szerint minél kisebb számú és nagyobb méretű gazdasági szereplő (vállalat, gyár) volt jelen egy városban (azaz minél diverzifikálatlanabb volt a település gazdaságszerkezete), annál „törekenyebbé” és bizonytalanabbá vált a helyi foglalkoztatási szerkezet. (Ennek legextrémebb példái azok a települések, amelyek teljes egészében egyetlen iparág teljesítményétől – vagy adott esetben annak egyetlen vállalatától – függtek, pl. az autógyártásban Detroit, Coventry vagy Wolfsburg városa.) Friedrichs szerint e monofunkciós települések esetében gyakori volt a domináns

ipari elitek – pl. a német „Ruhr-patriarchátus” vagy a pittsburghi „acél arisztokraták” – politikai-adminisztratív összefonódása a városok és régiók vezetésével: az így kialakult és megszilárdult koalíciók (hegemon blokkok) könnyebben gyakorolhattak nyomást a települések tradicionális iparvállalatainak esetleges konkurenciájára, amely által egyre kevesebb esély nyílt a település iparának diverzifikáltabbá válására.

Összességében elmondhatjuk, hogy a fordista ipar válsága miatt a korábbiaknál rugalmasabb termelési módra és az individualizáltabb fogyasztás propagálására átálló (késő-)kapitalista gazdaság által életre hívott posztfordista város jóval nehezebben értelmezhető és konceptualizálható, mint a 20. század első felének ipari (fordista) városa (Lever, 2001, 281.). Míg az utóbbit egyértelmű gazdasági és társadalmi hierarchia, valamint nagyfokú funkcionális homogenitás jellemezte, addig a posztfordista városok belső szerkezete és társadalma jóval heterogénebb, ugyanakkor polarizáltabb is. A két rezsim munkafolyamat-modelljének (azaz termelészervezésének) alapvető különbsége ellenére azonban közös jellemvonásuk a mindenkori felhalmozási rezsimhez kapcsolódó – egyre szofisztikáltabb – regulációs módok, valamint az uralkodó rezsim megszilárdulását és működtetését segítő hegemon blokkok kiemelt szerepe.

VÁLSÁGJELEK ÉS DEZINDUSZTRIALIZÁCIÓ AZ EGYKORI KELETI BLOKKBAN

Az eddigiekben ismertetett regulációs megközelítés eredetileg a nyugati kapitalista gazdaság rezsimváltásának sajátosságaira (azaz a fordista termelés válságára és az újonnan berendezkedő posztfordista rezsimbe történő átmenetére) kívánt magyarázatokkal szolgálni, kérdéses ugyanakkor, hogy miként mentek végbe ezek a folyamatok az egykori második világ – vagyis a szocialista (ma posztszocialista) országok – ipari területein. Lényeges azonban kiemelni, hogy a Regulációs Iskola (meta)elmélete „a harmadik világ, a posztszocialista kontextus és Kelet-Ázsia újonnan iparosodó államai esetében is alkalmazható” (Jessop–Sum, 2006, 225.). Annak ellenére, hogy a közép- és kelet-európai szocialista országok átalakulásának feltárására már az 1990-es évek első felétől elkezdtek használni a megközelítést (példaként ld. Altvater, 1993; Chavance, 1994a, 1994b

munkáit), a hazai szakirodalomban mindössze néhány rövid utalás erejéig jelenik meg, bővebb terjedelemben vagy átfogó elméleti keretként ezidáig egy munka sem foglalkozott vele. A hazai említések közül ki kell emelnünk Cséfalvay (2004, 14–16.) könyvét, Lux (2009, 9–10.) és Lipták (2013, 25–26.) doktori értekezésének vonatkozó részeit, továbbá Kovács, Sági és Dövényi (2001) tanulmányát, amelyben a budapesti agglomeráció rendszerváltást követő átalakulása kapcsán tesznek utalást a regulációs megközelítésre, amit a szerzők a posztfordista átmenet „szabályozáselméleti szempontú megközelítéseként” említenek (Kovács–Sági–Dövényi, 2001, 192.).

Az előzőekben láthattuk, hogy fordista termelés válsága a korábbi ipari funkciójú városrészek radikális átalakulásához vezetett. Amíg azonban a *dezindusztrializáció* és a többek között Rust (1975), Richardson (1978) és Friedrichs (1993) által leírt *városi hanyatlás* folyamata a nyugati kapitalista országok tradicionális ipari térségeiben már az 1960-as és 1970-es években kezdetét vette, addig a Keleti Blokk városait – a Vasfüggöny ideológiai szűrőjének, valamint a KGST-piac és a Szovjetunió biztonságot nyújtó hátszágának köszönhetően – ezek a változások nem, vagy egészen más módon érintették. Az egyébként (kapitalista viszonyok között) jórészt „életképtelen” állami ipari nagyvállalatokat és monofunkciós ipari területeket a szocialista vezetés a rendszerváltásig mesterségesen életben tartotta, így az 1990 után egycsapásra végbemelő dezindusztrializációs folyamatok a nyugati világban tapasztaltnál jóval súlyosabb következményekkel jártak.³

A közép- és kelet-európai (s ennek részeként a budapesti) gazdaság átalakulásának vizsgálatakor célszerű külön tárgyalni az 1990 előtti (szocialista) és az azt követő (posztszocialista) időszak folyamatait, különös tekintettel azokra a sajátosságokra, amelyek a nyugati kontextustól megkülönböztették, illetve részben még ma is megkülönböztetik a térséget. Pavlínek (2003, 103.) szerint az

³ Ezenkívül több volt szocialista országban az is tovább nehezítette a helyzetet, hogy a dezindusztrializáció és a *demilitarizáció* folyamata nagyjából egyszerre ment végbe, így a használaton kívüli ipari területek (gyárak, raktárak) mellett – nagyrészt a szovjet hadsereg kivonulása, részben pedig a posztszocialista országok haderő-leépítése következtében – kiterjedt katonai objektumok, pl. egykori laktanyák, lőterek, katonai repterek is gazdátlanul maradtak (erről átfogóan ld. Kádár, 2013 doktori értekezését).

államszocialista fejlődési modellt – a Regulációs Iskola alapfogalmait alkalmazva – extenzív, növekedésorientált *felhalmozási rezsím* jellemezte, amely ugyanakkor korlátozott termelékenységgel és fogyasztással párosult. Túlbürokratizált *regulációs módja* a központi tervezés és elosztás primátusán alapult, domináns *munkafolyamat-modelljét* „bürokratikus despotizmus” és „autoriter paternalizmus” jellemezte, *hegemón blokkjait* pedig a kommunista pártok alkották, amelyek a politikai, gazdasági és kulturális élet feletti hegemoniájuk révén stabilizálták az államszocialista modellt.

Pavlínek (2003) e sajátosságok mellett arra a látszólagos ellentmondásra is rámutatott, mely szerint a szocialista országok sok tekintetben a fejlett kapitalista államok fejlődési pályáját követték: mivel a rendszer főként a kapitalista piacgazdaságokkal szemben elért gazdasági sikereken keresztül tudta igazolni önmagát, így a szocialista felhalmozási rezsím a *munkafolyamat-modelljében* „versenyezni” próbált a fejlett nyugati országokkal. Ennek eredményeként a szocialista táborban is a kapitalista államokhoz hasonló produktivista hozzáállás alakult ki, így egyes szerzők egyenesen fordistának tekintették az államszocialista rendszert. Ezt a nézetet képviselte pl. *Murray (1992, 214–215.)* is, aki az általa *szovjet fordizmusnak* nevezett rezsímet a fordista termelési módszerek szélsőséges formájaként azonosította.⁴

E véleménnyel szemben *Altvater (1993)* azt hangsúlyozta, hogy a szocialista rendszer ugyan rendkívül fontosnak tartotta az ipartervezést és az ipari munkaerő racionalizálását, másrészt azonban nem tekintette kiemelt céljának a fogyasztói javak tömeges termelését és fogyasztását, így azt inkább *fél-fordizmusnak* (half-fordism) nevezte. Szerinte a nyugati (kapitalista) és a keleti (államszocialista) fejlődési pályák között az jelentette a legnagyobb különbséget, hogy amíg a nyugati társadalmakban a II. világháború után a fogyasztási javak tömegtermelésére koncentráltak, addig a szocialista országok a termelőerők és a nehézipar fejlesztésére helyezték a hangsúlyt. Kétségtelen, hogy a korlátozott fogyasztás és a

⁴ Lényeges kiemelni, hogy a szocialista tervezés és gazdaság számos alapelve nyugati (modernista) mintákat követett. Ennek egyik példája, hogy a Szovjetunió iparosításakor Lenin kiemelten támogatta és rendkívül gyorsan adaptálta a fordii gazdaság egyik sarokkövéként szolgáló *taylorista* (azaz tudományos alapokon nyugvó, racionalizált) termelést (*ld. Scoville, 2001*).

hosszú ideig fennálló hiánygazdaság nagyban hozzájárult a létező fél-fordista felhalmozási rezsim, közvetett módon pedig az állam-szocialista rendszer egészének legitimációs válságához.

Habár a kapitalista és a szocialista felhalmozási rezsimok munkafolyamat-modelljei sok hasonlóságot mutattak, a Keleti Blokk országainak *regulációs módjai* az egypártrendszer miatt alapjaiban különböztek a nyugati államokétól. *Altwater (1993)* szerint a szocialista országok hibát követtek el azzal, hogy munkafolyamat-modelljükben versenyezni akartak a kapitalista országokkal, ugyanis a központi tervezésen és a kommunista pártok hegemoniáján alapuló regulációs módjaik túlságosan merevek és rugalmatlanok voltak a fejlett piacgazdaságok kifinomult társadalmi regulációs stratégiáihoz képest. Kezdetben ugyan gyors gazdasági növekedés jellemezte a szocialista országokat, e látványos sikerek oka azonban főként az volt, hogy az extenzív felhalmozás nem igényelt rugalmasabb termelési és regulációs formákat. Az államszocialista rendszer merevségének köszönhetően ez az extenzív felhalmozási rezsim az 1960-as és 1970-es évek szocialista iparosítását követően – tehát még a kezdeti növekedés forrásainak kimerülése után – is fennmaradt. Ennek eredményeként a Keleti Blokkban nem ment végbe olyan átstrukturálódási folyamat, amely ugyanezekben az évtizedekben átrendezte a nyugati kapitalista országok gazdaságát. (Ez a nagyfokú politikai-állami meghatározottság azonban a későbbiekben – a rendszerváltást követően – rendkívül súlyos következményekkel járt.)

Mivel a szocialista országok gazdasági szférája teljes mértékben politikai irányítás alatt állt, lehetetlen volt (alapjaiban) megreformálni a központilag irányított államszocialista felhalmozási rezsimet anélkül, hogy az ne jelentett volna egyet a teljes politikai rendszer gyökeres átalakításával. A szocialista országokban minden egyes gazdasági természetű válság egyben a teljes rendszer válságát is jelentette volna (ld. *Altwater, 1993, 19–24.*), ezért politikai szempontból „megengedhetetlen” volt. Ennek fényében különösen figyelemreméltó Bernard Chavance-nak a közép- és kelet-európai szocialista rendszerek időről-időre megvalósított gazdasági „reformjaival” foglalkozó munkássága, amelyek a szerző szerint a válságidőszakok közeledtével – a kapitalista államok gyakorlatához hasonlóan – többnyire szintén a tőkefelhalmozást segítették elő, a fő szempont ugyanakkor mindvégig a hatalmi status quo biztosítása volt (ld. *Chavance, 1994a, 1994b, 2002*). Néhány, a

kapitalista országokra jellemző gyakorlatot ugyan átvették a Keleti Blokk országai, az egyébként fenntarthatatlan termelési rendszert azonban alapjaiban nem változtatták meg.

Ez a folyamat Budapest esetében sem volt másként, ugyanis számos gazdaságtörténeti áttekintésből (pl. *Szakács–Pető, 1985; Nyitrai, 1997a, 1997b; Kondor, 2013* munkáiból) is látható, hogy az extenzív iparfejlesztés gyengülésének jelei az 1970-es években – azaz a nyugati dezindusztrializációs folyamatokkal egyidőben – a magyar fővárosban is megjelentek. A II. világháború végétől kiemelten fejlesztett Budapesten az ipari munkahelyek száma 1949 és 1960 között jelentős mértékben, 300 ezerről 600 ezerre nőtt (eleinte a főváros munkaerő-feleslegéből, majd főként a tömeges méreteket öltő ingázásból). Ezt követően, az 1960-as években is rendkívül dinamikus ütemben – ám továbbra is extenzíven – fejlődött a budapesti ipar, az 1970-es években azonban ez a növekedés lassulni, az iparban foglalkoztatottak száma pedig (Magyarországon elsőként) csökkenni kezdett. Egy esetleges ipari válság kialakulásának megelőzése érdekében az akkori rendezési tervekben a fővárosi iparterület jelentős arányú (33%-os) növelését irányozták elő. Emellett a központi hatalom számos egyéb „válságkezelő” – sok tekintetben a kapitalista gyakorlatokra emlékeztető – stratégiát is bevezetett: amikor már az egyre nagyobb távolságból ingázók által biztosított munkaerő-tartalékok is kimerültek, a budapesti nagyvállalatok vidéken hoztak létre telephelyeket, azonban csak a rutinszerű tömegtermelést „telepítették ki”, a nagyvállalatok irányítási és adminisztratív központjait, valamint a termelés legértékesebb részfolyamatait továbbra is a fővárosban tartották (ld. *Barta–Kukely, 2004; Kondor, 2013*). Annak ellenére, hogy a budapesti ipar alapvetően nem volt korszerűbb az ország többi városának iparánál, a központi tervezés és elosztás előnyei mégis messze kiemelték a fővárost az ipari települések sorából.

A nyugati mintákra emlékeztető regulációs stratégiák („reformok”) ellenére azonban általánosságban véve kijelenthetjük, hogy a gazdaságosnak vagy versenyképesnek továbbra sem nevezhető szocialista ipart erőteljes *állami-politikai nyomásra* (ideológiai okokból) tartotta életben a hatalom. Amikor 1950-ben 7 korábban önálló várost és 16 községet csatoltak Budapesthez (amely által a főváros területe több mint két és félszeresére, 207 km²-ről 525 km²-re nőtt), a századfordulón a város akkori peremén kialakult ipari övezet hirtelen központközeli elhelyezkedésűvé vált. Mi-

vel a gazdaságpolitika mindvégig előnyt élvezett a városfejlesztési politikával szemben, így ekkor és ezt követően sem merült fel az áttelepítés gondolata, amelynek eredményeként Budapest ipari zónája a szocialista időszak egészében megmaradt az eredeti (II. világháború előtti) helyén. A szocialista ipar profit iránti érzéketlensége és technológiai innovációk iránti érdektelensége egyúttal a telekárak „hiányával” is párosult, amely – ugyancsak politikai hatásra – az egykori Kis-Budapest határán konzerválta a főváros ipari zónáját (ezzel kapcsolatban ld. még *Buskó–Jószai, 2013, 89–93.* legutóbbi vizsgálatát). Szintén a politikai beavatkozásoknak köszönhető, hogy az ipar tulajdonosi struktúrájában és üzemméreteiben gyökeres változás állt be a II. világháborút követően: 1946-ban elsőként a legnagyobb budapesti gyárat, majd 1948-ban az összes 100 főnél nagyobb létszámú, 1949-ben pedig valamennyi 10 főnél több alkalmazottal működő vállalatot államosítottak (sőt, néhány kulcsfontosságú ágazatban, pl. az energiaszolgáltatásban és a nyomdaiparban még a 10 főnél kisebb vállalatokat is állami tulajdonba vették). A kisebb, korábban önálló cégeket rendszerint összevonták, amelynek eredményeként az ipari méretstruktúra-piramis gyakorlatilag a feje tetejére állt, a legcsekélyebb arányú a kisvállalatok kategóriája lett (ld. *Barta–Kukely, 2004, 36.*).

A szocialista időszak egészét vizsgálva tehát azt mondhatjuk, hogy az előzőekben bemutatott erőteljes politikai meghatározottság a *neoweberianus megközelítés*, vagyis az urbanizáció folyamatában az állami berendezkedés szerepét kiemelt fontosságúnak vélő magyarázatok érvrendszerét látszik alátámasztani (lásd pl. *Pahl, 1970; Szelényi, 1996, 292.*). Az ipari területek átalakulása kapcsán – az ezzel ellentétes evolucionista érveléssel szemben – nem beszélhetünk egyszerű időbeli „megkésettiségről”, a nyugati típusú posztfordista átalakulást ugyanis az államszocialista rendszer sajátosságai (elsősorban a rezsim hegemon blokka, illetve annak merev regulációs módjai) egészen a rendszerváltásig gátolták.

Az 1990 utáni folyamatokat, azaz a *rendszerváltást* és a *posztoszocialista átmenetet* – a regulációs megközelítést alkalmazva – az államszocialista felhalmozási rezsim és a hozzá kapcsolódó regulációs módok válságaként, majd átstrukturálódásaként is értelmezhetjük. A szocialista időszak központosított (ipar)politikájának immár végleges válsága a rendszerváltást követően jóval szofisztikáltabb, *különböző léptékű* regulációs módok és helyi hege-

món blokkok kialakulásához vezetett, amelyek vagy beágyazódtak az országos (azaz a központi kormányzatok által propagált) regulációs törekvésekbe, vagy pedig azokkal – és egyúttal az országos hegemon blokkal – ellentétes elvek mentén szerveződtek és működtek. A korábbi hálózatok továbbélésének köszönhetően azonban *Smith és Swain (1998)* alapvetően pesszimista az éles korszakváltás tekintetében, szerintük ugyanis a posztoszocialista átmenet nem több a múltbeli gyakorlatok pusztá átdolgozásánál (a piacosodás és a demokratizálódás, később pedig a neoliberalizálódás új feltételrendszeréhez igazodva), nem pedig egy teljesen új rendszer kialakítására és megszilárdítására irányuló törekvés. Amint Nyugaton a fordista gazdaság számos szereplője a rugalmasabb termelés ágazataiba „mentette át” gazdasági hatalmát (ld. *Harvey, 1989*), úgy 1990 után a volt szocialista országokban is gyakori az egykori hegemon blokk (azaz a kommunista pártok) tagjainak újbóli „pozícióba kerülése”, valamint a korábbiakhoz hasonló mértékű politikai és gazdasági összefonódások (erről bővebben ld. *Vedres, 2006* vizsgálatát). Lényeges különbség azonban, hogy amíg a szocialista időszak ipari többletértéke a hegemon blokk újraelosztási mechanizmusa révén inkább homogenizálta a társadalmat, addig a posztoszocialista–posztfordista gazdaság által termelt haszon a nyugati gyakorlathoz hasonlóan egy viszonylag szűk kapitalista (illetve 1990 után kapitalistává váló) elit kezében összpontosul, amely az egyre növekvő mértékű *társadalmi polarizáció* irányába hat.

A hegemon blokkok rendszerváltás előtti és utáni eltérő szerepén túl az is a szocialista és a posztoszocialista gazdaság (azaz a (fél-)fordista és a posztfordista termelési mód) különbségét szemlélteti, hogy amíg a szocialista időszakban a méretgazdaságosság elvére alapozva az országos – s ezen belül a budapesti – ipar erőteljes koncentrációja ment végbe, addig az 1990-es sokk után újraszerveződő (városi) gazdaságot a *csökkenő üzemméret*ek jellemzik. Az MTA RKK vizsgálata szerint 2002-ben Budapest 30 egykori szocialista nagyvállalatából 20-nak a székhelyén mintegy 80–100 olyan kis cég működött, amelynek a tevékenységi köre vagy teljesen egybeesett, vagy hasonlított a korábbi nagyvállalatokéhoz (*Barta–Kukely, 2004, 53.*). A csökkenő üzemméret mellett azonban még fontosabb jelenség az egykor homogén ipari zóna *funkcionális fragmentációja*: az RKK 2002-es kutatása egyúttal arra is rávilágított, hogy az említett 80–100 kis cégen kívül az egyko-

ri nagyvállalatok ipartelepeire újonnan (1990 után) beköltöző vállalkozások döntő többsége már az ezredforduló környékén teljesen eltérő profilú volt, legnagyobb részük nem ipari tevékenységet végzett.⁵ További lényeges posztszocialista sajátosság emellett az is, hogy míg korábban a politikai rendszer inkább nivelláló hatást gyakorolt az ipari vállalatokra (azaz az átlagosnál nagyobb jövedelmezőséggel működő vállalatok bevételeiből segítették a ráfizetéssel működő gyáregységeket), addig az állami gondoskodás mértéke a rendszerváltást követően jelentősen csökkent. Kétségtelen, hogy a nyugati fogyasztási minták hatására átalakuló piaci igények mellett ez a gyorsuló ütemű *neoliberalizálódási folyamat* is „elősegítette” a főváros egykori ipari övezetében végbemenő nagyfokú fluktuációt, valamint térbeli és funkcionális fragmentációt.

ELTÉRŐ FEJLŐDÉSI PÁLYÁK – KÜLÖNBÖZŐ SORSÚ IPARI ÖRÖKSÉG

A tanulmányomban a Regulációs Iskola elméleti keretében áttekintett felhalmozási rezsimek eltérő („nyugati” és „keleti”) kontextusainak legfőbb jellemvonásait az 1. táblázat szemlélteti. A két makrokontextus alapvető különbségeinek eredményeként elmondhatjuk, hogy az egykori Keleti Blokk országaiban számos történeti-politikai tényező járult hozzá a korábbi ipari területek, azaz a jelenlegi városi barnamezők *speciális helyzetéhez*, amelyek egyben a felhagyott ipari területek rehabilitációjának legfőbb akadályait is jelentik. Egyrészt a szocialista múlt és a rendszerváltás által okozott gazdasági sokk eredményeként a térség államai ma is jóval szegényebbek a nyugati országoknál, másrészt a gazdaságuk átalakulása, vagyis a dezindusztrializáció folyamata sokkal gyorsabban ment végbe. Nyugat-Európában és Észak-Amerikában ez az átstrukturálódás 20–30 évet ölelt fel, a lassabb és fokozatosabb átmenet miatt tehát a nyugati szakpolitikáknak volt idejük „tesztelni” a különböző fejlesztési elképzeléseket, majd korrigálni az esetleges hibákat. A közép- és kelet-európai rendszerváltó országokban ezzel szemben – a totalitárius és erőteljesen cent-

⁵ A Soroksári út menti, korábban monofunkciós ipari területtel kapcsolatos hasonló tapasztalatokat ld. *Berki (2012)* vizsgálatában.

1. TÁBLÁZAT. Az ipari területek funkcióváltásának eltérő kontextusai, valamint a fejezetben bemutatott felhalmozási rezsimek főbb jellemzőinek áttekintése

	„NYUGATI” KONTEXTUS	„KELETI” KONTEXTUS
FORDIZMUS (1900–1970)	<p>Regulációs módok: standardizált fogyasztási cikkek tömeges termelése és fogyasztása, keynesiánus (jóléti) állam</p> <p>Munkafolyamat-modellek: taylorista (tudományos alapokon nyugvó, racionalizált) termelés</p> <p>Hegemon blokkl: kis létszámú ipari elittek és a helyi vezetés összefonódása (növekedési koalíciók)</p>	<p>Regulációs módok: (nehéz)ipari tömegtermelés, de korlátozott fogyasztás, egypártrendszer</p> <p>Munkafolyamat-modellek: taylorizmus gyors adaptálása, de hosszú távú extenzív termelés</p> <p>Hegemon blokkl: a kommunista pártok vezetése (központi redistribúció – társadalmi homogenizáció)</p>
----- <i>(a felhalmozási rezsim válsága, átstrukturálódása, majd az új rezsim megszilárdulása)</i> -----		
POSZTFORDIZMUS (1970–)	<p>Regulációs módok: rugalmas termelés és individualizált fogyasztás, neoliberais állam</p> <p>Munkafolyamat-modellek: szpecializálódó munkafolyamatok, csökkenő üzemmérettek, funkcionális fragmentáció</p> <p>Hegemon blokkl: nagy átfedés a korábbi hegemon blokkal, a gazdasági hatalom „átmentése” az új rezsimbe, fokozódó nemzetköziesedés</p>	<p>Regulációs módok: rugalmasabb termelés, nyugati mintájú fogyasztás átvétele, gyors neoliberalizálódás</p> <p>Munkafolyamat-modellek: szpecializálódó munkafolyamatok, csökkenő üzemmérettek, funkcionális fragmentáció</p> <p>Hegemon blokkl: átfedések a korábbi hegemon blokkal, de új típusú tőke-felhalmozás (társadalmi polarizáció növekedése)</p>

FORRÁS: a fejezetben felhasznált szakirodalom alapján saját szerkesztés

ralizált múlttal szándékosan szembehelyezkedve – a laissez-faire (város)fejlesztési paradigma vált uralkodóvá (Stanilov, 2007). Végezetül, az ipari szektor dominanciájának következtében az állam-szocialista rendszer hatalmas (és a korszerűtlen technológiák miatt egyúttal erőteljesen szennyezett) „örökséget” hagyott hátra, amely az ingatlanpiac évtizedeken át tartó állami meghatározottsága miatt a legtöbb esetben (pl. Budapesten is) a belvárosközeli területeken konzerválódott.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- AGLIETTA, M. (1979 [1974]): *A Theory of Capitalist Regulation. The US Experience*. New Left Books, London–New York.
- ALTVATER, E. (1993): *The Future of the Market. An Essay on the Regulation of Money and Nature after the Collapse of “Actually Existing Socialism”*. Verso, London.
- AMIN, A. (ed.) (1994): *Post-Fordism. A Reader*. Blackwell, Oxford.
- BAJNAY L. – KOPCSAY G. (1998): Az ipar fejlődése, ipari területek, ipari üzemek. In: Preisich G. (szerk.): *Budapest városépítésének története, 1945–1990*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, pp. 157–169.
- BARTA GY. – KUKELY GY. (2004): A budapesti ipar az államszocializmusban és bukása idején. In: Barta Gy. (szerk.): *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest, pp. 35–54.
- BECK, U. (1992): *Risk Society. Towards a New Modernity (Translated by Ritter, M.)*. SAGE Publications, London.
- BELUSZKY P. – GYŐRI R. (2004): Budapest ipari övezetének kialakulása. In: Barta Gy. (szerk.): *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest, pp. 17–34.
- BENCZE I. (1963): A budapesti gyáripár területi elhelyezkedése. – *Földrajzi Közlemények*, 2., pp. 101–130.
- BERKI, M. (2012): Post-Socialist Transformation of Former Industrial Areas. A Case Study of Soroksári Road, Budapest. In: Szirmai, V. – Fassmann, H. (eds.): *Metropolitan Regions in Europe*. Austrian–Hungarian Action Fund, Budapest–Wien, pp. 83–99.
- BERNÁT T. – VISZKEI M. (szerk.) (1972): *Budapest társadalmának és gazdaságának száz éve*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- BOYER, R. (1990): *The Regulation School. A Critical Introduction*. Columbia University Press, New York.
- BUSKÓ T. L. – JÓSZAI A. (2013): Az urbanizációs folyamatok megjelenése Budapest környékén. Előtanulmány egy történeti szempontú urbanizációs modell kidolgozásához. – *Tér és Társadalom*, 4., pp. 75–94.
- CHAVANCE, B. (1994a): *La fin des systèmes socialistes. Crise, réforme et transformation*. L’Harmattan, Paris.
- CHAVANCE, B. (1994b): *The Transformation of Communist Systems. Economic Reform since the 1950s*. Westview, Boulder.

- CHAVANCE, B. (2002): Institutions, Régulation and Crisis in Socialist Economies. In: Boyer, R. – Saillard, Y. (eds.): *Régulation Theory*. La Découverte, Paris, pp. 267–273.
- CSÉFALVAY Z. (2004): *Globalizáció 2.0. Esélyek és veszélyek*. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest.
- FÓNAGY Z. (1998): Budapest gazdasága, 1873–1944. In: Kardos J. (szerk.): *Budapest gazdaságának 125 éve, 1873–1998*. Kamara-pressz, Budapest, pp. 9–70.
- FRIEDRICHS, J. (1993): A Theory of Urban Decline. Economy, Demography and Political Elites. – *Urban Studies*, 6., pp. 907–917.
- HARVEY, D. (1989): *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Blackwell, Oxford.
- JAMESON, F. (1991): *Postmodernism, or the Cultural Logic of Late Capitalism*. Duke University Press, Durham, NC.
- JESSOP, B. (2002): *The Future of the Capitalist State*. Polity Press, Cambridge.
- JESSOP, B. – SUM, N-L. (2006): *Beyond the Regulation Approach. Putting Capitalist Economies in Their Place*. Edward Elgar, Cheltenham.
- KÁDÁR K. (2013): *Funkcióváltás a szovjet katonai objektumok helyén. Barnamezős katonai területek újrahasznosítása hat magyar megyeszékhelyen*. Doktori értekezés, Pécsi Tudományegyetem, Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola, Pécs.
- KISS É. (1999): Térszerkezeti és funkcionális változások Budapest ipari területein, 1989 után. – *Tér és Társadalom*, 4., pp. 119–134.
- KONDOR A. Cs. (2013): *Iparpolitika és Budapest a Kádár-korszakban. „A mechanizmus fojtogat bennünket”*. Napvilág Kiadó, Budapest.
- KOVÁCS Z. – SÁGI Zs. – DÖVÉNYI Z. (2001): A gazdasági átalakulás földrajzi jellemzői a budapesti agglomerációban. – *Földrajzi Értésítő*, 1–4., pp. 191–217.
- LASH, S. – URRY, J. (1987): *The End of Organized Capitalism*. Polity Press, Cambridge.
- LEVER, W. F. (2001): The Post-Fordist City. In: Paddison, R. (ed.): *Handbook of Urban Studies*. SAGE Publications, London, pp. 273–283.
- LIPIETZ, A. (1986): New Tendencies in the International Division of Labour. Regimes of Accumulation and Modes of Regulation. In: Scott, A. J. – Storper, M. (eds.): *Production, Work, Territory. The Geographical Anatomy of Industrial Capitalism*. Allen & Unwin, Boston, pp. 16–40.

- LIPIETZ, A. (1987): *Mirages and Miracles. The Crises of Global Fordism* (Translated by Macey, D.). Verso, London.
- LIPTÁK K. (2013): *A globalizáció hatása a regionális munkaerőpiacokra. Kiegyenlítődés vagy leszakadás?* PhD értekezés, Miskolci Egyetem, Vállalkozásemélet és Gyakorlat Doktori Iskola, Miskolc.
- LUX G. (2009): *Ipari térségek átalakulása Közép-Európában.* Doktori értekezés, Pécsi Tudományegyetem, Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola, Pécs.
- MURRAY, R. (1992): Flexible Specialisation and Development Strategy. The Relevance for Eastern Europe. In: Ernste, H. – Meier, V. (eds.): *Regional Development and Contemporary Industrial Response. Extending Flexible Specialisation.* Belhaven Press, London, pp. 197–218.
- NÉMETH J. (1998): Budapest gazdasága, 1944–1990. In: Kardos J. (szerk.): *Budapest gazdaságának 125 éve, 1873–1998.* Kamara-pressz, Budapest, pp. 71–100.
- NYITRAI F. (1997a): Az ipari fejlődés főbb vonásai 1949–1968 között. In: Kollega Tarsoly I. (szerk.): *Magyarország a XX. században* (II. kötet). Babits Kiadó, Szekszárd, pp. 590–596.
- NYITRAI F. (1997b): A főbb ipari ágazatok fejlődése 1960–1985 között. In: Kollega Tarsoly I. (szerk.): *Magyarország a XX. században* (II. kötet). Babits Kiadó, Szekszárd, pp. 596–608.
- PAHL, R. E. (1970): *Whose City?* Longman, London.
- PAINTER, J. (1995): Regulation Theory, Post-Fordism and Urban Politics. In: Judge, D. – Stoker, G. – Wolman, H. (eds.): *Theories of Urban Politics.* SAGE Publications, London, pp. 276–295.
- PAVLÍNEK, P. (2003): *Alternative Theoretical Approaches to Post-Communist Transformations in Central and Eastern Europe.* – Acta Slavica Iaponica, 20., pp. 85–108.
- PECK, J. – TICKELL, A. (1994): Searching for a New Institutional Fix. The After-Fordist Crisis and Global-Local Disorder. In: Amin, A. (ed.): *Post-Fordism. A Reader.* Blackwell, Oxford, pp. 280–315.
- PREISICH G. (1980): Budapest és környékének helyrajza, műszaki fejlődése és építésze a két világháború között. In: Horváth M. (szerk.): *Budapest története a forradalmak korától a felszabadulásig* (Budapest története V.). Akadémiai Kiadó, Budapest, pp. 123–173.
- RICHARDSON, H. W. (1978): *Urban Economics.* Dryden Press, Hinsdale, IL.
- RUST, E. (1975): *No Growth.* D. C. Heath, Lexington.

- SÁNDOR V. (1959): A budapesti nagymalomipar kialakulása (1839–1880). – *Tanulmányok Budapest Múltjából*, 13., pp. 315–422.
- SAYER, A. (1989): Post-Fordism in Question. – *International Journal of Urban and Regional Research*, 4., pp. 666–695.
- SCOTT, A. J. (1988): Flexible Production Systems and Regional Development. The Rise of New Industrial Spaces in North America and Western Europe. *International Journal of Urban and Regional Research*, 12., pp. 171–186.
- SCOVILLE, J. G. (2001): The Taylorization of Vladimir Ilich Lenin. – *Industrial Relations*, 4., pp. 620–626.
- SMITH, A. – SWAIN, A. (1998): Regulating and Institutionalising Capitalisms. The Micro-Foundations of Transformation in Eastern and Central Europe. In: Pickles, J. – Smith, A. (eds.): *Theorising Transition. The Political Economy of Post-Communist Transformations*. Routledge, London–New York, pp. 25–53.
- STANILOV, K. (ed.) (2007): *The Post-Socialist City. Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism*. Springer, Dordrecht.
- STORPER, M. – HARRISON, B. (1991): Flexibility, Hierarchy and Regional Development. The Changing Structure of Industrial Production Systems and their Forms of Governance in the 1990s. – *Research Policy*, 5., pp. 407–422.
- SYMONDS, J. (2004): Historical Archaeology and the Recent Urban Past. – *International Journal of Heritage Studies*, 1., pp. 33–48.
- SZAKÁCS S. – PETŐ I. (1985): *A hazai gazdaság négy évtizedének története (1945–1985)*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- SZELÉNYI, I. (1996): Cities under Socialism – and After. In: Andrusz, G. – Harloe, M. – Szelényi, I. (eds.): *Cities After Socialism. Urban and Regional Change and Conflict in Post-Socialist Societies*. Blackwell, Oxford, pp. 286–317.
- TYLER, P. – MOORE, B. – RHODES, J. (1984): *Geographical Variations in Industrial Costs* (Discussion Paper 12). University of Cambridge, Cambridge.
- VEDRES B. (2006): Politikusok a magyar nagyvállalatok hálózatában 1987–2001 között. – *Magyar Tudomány*, 11., pp. 1339–1344.
- VIDAL, M. (2011): Reworking Postfordism. Labor Process Versus Employment Relations. – *Sociology Compass*, 4., pp. 273–286.

Az „új gazdaság” konjunktúrája és a „city branding” tevékenység a Budapesti Agglomeráció alközpontjaiban

Halász Levente

Alábbi tanulmánnyal Szirmai Viktória életműve előtt tisztelgek születésnapja alkalmából.

Szirmai Viktória munkássága, tudományos érdeklődésének tág spektruma, kutatásokkal kapcsolatos elkötelezettsége, lelkesedése, hazai és nemzetközi tudományos együttműködéseinek sikerei, a fiatalokkal való bánása, kutatói pályájuk segítése, egyengetése példaértékű. Viktória életigenlése, embersége, baráti és szakmai kapcsolatainak ápolása és tisztelete, mértékletessége, következetessége és – a kötet előszavainak szubjektivitást megengedő stílusa miatt fontosnak tartom hangsúlyozni – fiatalossága, lendülete példamutató.

Köszönetet mondok Szirmai Viktóriának, a mentornak, a tanárnak, a barátoknak.

BEVEZETÉS

A vizsgálat térbeli kerete a Budapesti Agglomeráció, azon belül két, számos társadalmi, gazdasági és ökológiai szegmensben hasonló, mégis alapjaiban különböző harmincezres alközpont; Budaörs és Gödöllő. Választásom indoka szerint mindkét település kiemelkedően fontos szerepet tölt be az agglomeráció működésében, kiterjedt vonzáskörzettel rendelkeznek, funkcionálisan diverzifikáltak, társadalmukra a kreatív osztály, gazdaságukra a kvaterner szektor K+F+I dominanciája jellemző, kapu- és hídszerepet egyaránt betöltenek a magyar főváros felé irányuló befektetők számára. Történelmi fejlődésük alapjaiban véve különböznek, viszont a

rendszerváltozás óta eltelt közel negyed évszázados településfejlesztési mechanizmusok, a városfejlesztési tevékenységek irányvonalai hasonlatosak, létrehozva az ország talán legsikeresebb középvárosait (Izsák, 2004). Vizsgálatom mintatelepüléseinek választott két agglomerációs alközpont, Budaörs és Gödöllő releváns példái az „új gazdaság” magyarországi térhódításának. Budaörs 1990 utáni rendkívül gyors, tudatos városfejlesztése, a települési gazdaságfejlesztés súlypontjának K+F+I iparágakra helyezése, Gödöllő pedig szintén K+F+I gazdasági orientációja és a kreatív osztály koncentrációjaként funkcionáló Szent István Egyetem, valamint a vele kooperáló számos kutatóintézet következményeként.

AZ „ÚJ GAZDASÁG” JELLEMZŐI

A posztfordista „új gazdaság” legfontosabb jellemzője a kultúrához hozzájáruló, azt támogató, magas hozzáadott értékű termékeket előállító ipar megléte, egyben konjunktúrája (Power–Scott, 2004). A hely szerepe elsősorban, ugyanis elősegíti a rugalmas termelési rendszerek szinergikus működését, emellett adott helynek – adott településnek – védjegyként is funkcionálhat a termelési folyamat, vagy maga a termék. Richard Florida az „új gazdaságot” emberek kreativitásának következményeként értelmezi, ők alkotják a kreatív osztályt, amely az „új gazdaság” megjelenésének alappillére. A térnek ő is kiemelkedő jelentőséget tulajdonít, állásfoglalása szerint az „új gazdaság” azon terekben koncentrálódik, sőt fejlődik, ahol a kreatív osztály megjelenik, melyeket tagjai letelepedésre, lakhatásra, munkára alkalmasnak tartanak (Florida, 2002). Összegezve az „új gazdaság” az innováció, a tudományos kísérletek, kreativitás, alkalmazott tervezés, valamint a termelés-fogyasztás rendszerének fellendülésén követhető nyomon.

Nem lehet általánosítani az új gazdasági rendszer megjelenése, előretörése kapcsán (Barnes–Hutton, 2007). Potenciálisan minden település alkalmas ennek fogadására, de a megalapozó feltételek (társadalmi összetétel, képzettségi szint és színvonal, épített örökség megléte és minősége, tudásintenzív iparágak stb.) gyakran hiányoznak vagy nem elégségesek az „új gazdaság” helyi előretöréséhez. Kiepisülésének, megerősödésének földrajzi okait fontos mind makro-, mind mikroszinten vizsgálni. A Budapesti Agglomeráció települései közül többen kifejezetten korán, célzottan adaptálták a

posztfordista gazdaság kívánalmait, alapjaiban átstrukturálták saját gazdaságukat. Egyes településeken (pl. Gödöllő) egyrészt történelmi adottság – a Királyi Kastély, a művésztelep és az egyetem megléte –, másrészt kedvező földrajzi-stratégiai elhelyezkedés képezi az „új gazdaság” helyi megerősödésének legfőbb kereteit, míg Budaörs esetében a város edge city jellege (*Garreau, 1991*), a fővárossal való egybeépülése, szimbiotikus fejlődése, autópálya-csomópontok megléte és nem utolsósorban a városvezetés elhatárolása, kreativitása magyarázzák gazdasági szerkezetének posztfordista megerősödését. Az „új gazdaság” koncentrátumai ott alakulnak ki, ahol a tehetséges, képzett lakosok aránya jelentékeny.

A kreatív osztály a posztindusztriális gazdaság fejlődésének a kulcsa (*Florida, 2002*). A kreatív városok kötelező tulajdonságai az ún. 3T (tehetség, tolerancia és technológia), tehát magasan képzett, tehetséges, kreatív lakosság, az „élni és élni hagyni” jelmondatot hirdető sokszínű (kozmopolita) társadalom, illetve vállalkozói szféra letelepedésére és megerősödésére alkalmas technológiai infrastruktúra megléte.

Florida a kreatív osztálynak két fő csoportját különbözteti meg; a szuperkreatív mag (ide sorolandó például a tudomány, kutatók, mérnöki tevékenységek, számítógépes programozás, oktatás, valamint művészeti ágak, dizájn és a médiával kapcsolatos foglalkozások; legfőbb közös jellemzőjük a magas színvonalú kreativitás és innováció, valamint a kreatív szakértők: munkájuk elvégzéséhez szakmailag precíz (mind elméleti, mind gyakorlati) tudás szükséges, többek között az egészségügy, üzleti szolgáltatások, pénzügy, oktatás, jog területén).

PLACE BRANDING – CITY BRANDING

A különböző nemzetek (államok), régiók és városok versengése folyamatosan zajlik. A „place branding” értelmezhető arculat-kommunikációként bizonyos célcsoportok felé. A helyek egymással permanens versenyben vannak az erőforrásokért, emberekért, üzletért, gazdasági haszonért (*Kotler–Haider–Rein, 1993*). A „city branding” – a „place branding” fontos válfaja – egy folyamat, amely következtében a tér megadott részéből, egy településből úti célt kreálnak. Ha a tevékenység sikeres, olyan város hozható létre, amelyben az emberek szeretnek élni, dolgozni, továbbá melyet utazásaik elsősorban célpontjául választanak.

Fontos különbséget tenni a „branding” és marketing kifejezés között. Míg a marketing a fogyasztók igényeit és szükségleteit tekintve elsődlegesnek, ez alapján dolgozzák ki stratégiáikat, addig a „branding” tevékenység esetében jövőképet, küldetést, identitást választ magának – jelen esetben egy település – és ennek követése, szem előtt tartása, fejlesztési dokumentumokba, döntéshozatali retorikába történő integrálása vezető szerepet játszik.¹ „City branding” segítségével létrehozhatnak településekre leginkább jellemző márkát, védjegyet, amelyet ezután minden interakcióban alkalmaznak, így hozzájárulva ahhoz, hogy a városról egyedi, mással nem összekeverhető kép, arculat alakuljon ki az emberek mentális térképén. Ehhez nagy segítséget nyújtanak különböző rendezvények, politikai döntések, fejlesztési irányvonalak stb.

BUDAÖRS – AZ „INNOVATÍV VÁROS”, BUDAPEST NYUGATI KAPUJA

Budaörs számos vizsgálat, rangsor alapján évek óta Magyarország legsikeresebb városa (*Izsák, 2004*), kapu- és hídszerepet tölt be. A Budapesttel konurbikusan összeépült, azzal szimbiózisban élő település dinamikus gazdasági fejlődése az államszocialista periódus végeztével azonnal elkezdődött, és az elmúlt közel negyed évszázad alatt töretlenül zajlott. Ennek oka a településirányítás gyors reagálása a globális gazdasági változásokra; a városvezetés hamar rájött, hogy iparúzési adókedvezménnyel (az országban elsők között) könnyedén a városba vonzhatóak mind kkv-k, mind nagyvállalatok, amelyek stimulálják a helyi gazdaságot, és néhány év elteltével már nem a csökkentett kulcsú adó, hanem – a kooperáció lehetősége miatt – a kiváló vállalkozói szféra, a már betelepült cégek által formált helyi gazdaság, ipari struktúra válik elsősorú vonzó tényezővé. Gazdaságára a tercier szektor dominanciája jellemző, ezen belül a különböző, magas hozzáadott értékkel rendelkező K+F+I ágazatok abszolút térnyerése követhető nyomon. Felsőoktatási intézmény egyelőre nincs a településen, amely mai napig hiányt jelent, viszont folyamatos a városvezetés

¹ (<http://www.eurib.org/en/knowledge-resource-centre/online-resource-centre/city-branding.html>)

törekvése egyetem vagy főiskola létesítésére, ezáltal a tudományos potenciált határozottabban megerősíthetnék. A településvezetés innovációvezérelt beruházásainak bizonyítéka a 2000-ben alapított Budaörsi Ipari és Technológiai Park, amely 200 kis- és középvállalkozásnak nyújt tevékenységük folytatásához területet, melyek 2000 főt foglalkoztatnak. Az ipari park keretein belül hozták létre a Közép-magyarországi Innovációs Központot, ez elsősorban kkv-knak kínál lehetőséget fejlesztésre, kooperálásra, kihasználva a klaszteresedésben rejlő lehetőséget, emellett technológiai és termékfejlesztési tevékenységet segít elő annak érdekében, hogy a cégek versenyképessége erősödjön. Oktatási, képzési, képességfejlesztési és ismeretterjesztő gyakorlatot is folytatnak, ezáltal innovációs potenciáljuk növekedik, a településre vonzva a kreatív osztály tagjait, kiváló termőtalajként szolgálva a városi „új gazdaság” megerősödéséhez (*bitep.hu*).

A város „Innovatív Város” („Innovacity”) (*IVS, Budaörs, 2008*) névvel illeti, hirdeti magát, amely kiváló példája az eredményes „place branding” tevékenységnek. Évek óta tudatosan alakítják át, fejlesztik a települési gazdaságot annak érdekében, hogy minél nagyobb részesedésre tegyenek szert különböző, nagy presztízzsel rendelkező, versenyképes, a világgazdasági változásokhoz rendkívül gyorsan alkalmazkodó vállalatok. A fejlesztések is azt a célt szolgálják, hogy az ide érkező – elsősorban – képzett lakosság mind lakhatás, mind munkahely, mind a szabadidő eltöltése céljából a települést használja, létrehozva egy koherens, kooperatív helyi kreatív osztályt (*Florida, 2002*).

GÖDÖLLŐ – AZ „ÖKOVÁROS”

Gödöllő városa – főként gazdasági szerkezete és jövőképe – sok szegmensben hasonlít Budaörshez, viszont a helyi gazdaság konjunktúrájának okai kevésbé az 1990-es évek elejével teret hódító „szabadverseny” piacgazdaságban, sokkal inkább a megelőző évtizedek, évszázadok fejlesztéseiben keresendőek. Gödöllő a keleti agglomeráció egyik legnépesebb, funkcionálisan leginkább diverzifikált központja. Jelenlegi társadalmi és gazdasági versenyképességének alapja nagyrészt történelmében keresendő. A 17. században megépült Grassalkovich-kastély az addig jelentéktelen település gyors fejlődését, társadalmi szerkezetének átalakulását se-

gította elő, dinamizálva Gödöllő térségi szerepkörének megerősödését. Az Agrártudományi Egyetem 1951 és 1956 közötti Budapestről a településre költöztetése egyik fő determinánsa annak, hogy Gödöllő lett az agglomeráció egyik legfontosabb tudományos központja. Decentralizációs döntéssel létrehozták az ország egyetlen „községi egyetemét”, amely rangos agrár-felsőoktatási és kutatási intézménnyé nőtte ki magát, gyökereiben megváltoztatva, új alapokra helyezve a település társadalmi és gazdasági szerkezetét. A települési képzettségi adatokat vizsgálva Gödöllő kiemelkedik mind a mikrokörzet, mind a teljes agglomeráció hasonló települései közül. Florida állítása tükrében az „új gazdaságot” maguk a kreatív emberek képviselik, ott alakul ki, ahol ez az intellektuális csoport koncentrálódik, ugyanis katalizátorként funkcionálnak a helyi innovációs, tudományos potenciál erősödéséhez. A gödöllői Szent István Egyetem Pest megye legnagyobb alapterületű, legtöbb hallgatóval rendelkező felsőoktatási intézménye. Jelenleg 7 kampusszal rendelkezik, közülük három kar Gödöllőn működik (IVS, Gödöllő, 2008). Az intézményben 445 oktató tanít, akik szélesítik a város szellemi potenciálját, valamint alkotják a helyi kreatív osztály jelentékeny hányadát. Ez a szám kibővül az egyetemmel szorosan együttműködő számos kutatóintézetben dolgozó kutatóval, így a helyi kreatív értelmiségi réteg települési összlakosságához viszonyított aránya kimagasló.

A település gazdasága is terciarizálódott, sőt a kvaterner szektor térnyerése – Budaörsrel párhuzamosan – folyamatosan zajlik. Erre kiváló példa a Gödöllői Üzleti Park, amelyben kereskedelmi és logisztikai szolgáltatást nyújtó vállalkozások mellett egyre nagyobb arányt képviselnek azon betelepült/betelepülő cégek. Ezek a tudásalapú termelő és szolgáltató központ alapjait megteremtik (*gip.hu*). Számos együttműködési megállapodást kötöttek mind a Szent István Egyetemmel, mind városi kutatási intézményeivel, így a városi ipari parknak is kiemelt célja – a budaörsivel egyetemben – a K+F+I tevékenységek térnyerésének segítése, erősítése.

Gödöllőn működik az ország legnagyobb biotechnológiai kutatóintézete, a Mezőgazdasági Biotechnológiai Kutatóközpont, ahol mind alap-, mind alkalmazott kutatások folynak az állatok és növények nemesítése, valamint korszerű környezetvédelmi technológiák területén.

Említésre érdemes az Országos Mesterséges Termékenyítő Zrt., a Gödöllői Innovációs Központ, valamint a Chinoin Zrt. Külön

említendő a Glaxo SmithKleine Biologicals Kft., amely világ vezető oltóanyaggyártóinak egyike, legkorszerűbb bázisát 2007-ben adták át Gödöllőn (*godollo.hu*). Mindegyik fejlett technológiai háttérrel, nemzetközileg elismert, versenyképes kutatásokat folytat, így erősítve a település innovatív, tudományos potenciálját. A városi gazdaságban a vegyipar (főként gyógyszeripar) térnyerése jelentékeny. A település északnyugati ipari zónájában rangos ipari beruházásokkal alakítanak ki nem csupán gyártási, hanem K+F tevékenységen alapuló vegyipari vertikumot.

Gödöllő, az ököváros. A település hosszú távú jövőképében elsődlegesen elérendő célként tűzték ki, hogy a településműködtetés a fenntartható városüzemeltetésnek etalonjává váljon. A cél elérése érdekében minden intézkedésben külön figyelmet szentelnek a környezet- és természetvédelmi szempontoknak (*IVS, Gödöllő, 2008*). Az „ököváros” kifejezés szintén kiváló „city branding” eszköz, amely egyedi célként jelenik meg, lehetővé téve a többi agglomerációs településtől való megkülönböztetést. Ez látványos eltérést jelent Budaörsrel összehasonlítva, ugyanis ott a tudásintenzív iparágak betelepítése és integrálása az elsődleges cél, míg Gödöllő esetében a célhierarchia komplex, kiegészül az ökológiai fenntarthatóság eszméjével.

KULTURÁLIS SOKSZÍNŰSÉG – A KREATÍV OSZTÁLY HELYI JELENLÉTÉNEK BIZONYÍTÉKA

Mind Scott, mind Florida, mind Barnes a helyi kultúrát, a szórakoztatóipart alapvető fontosságúnak tartja az „új gazdaság” kiépüléséhez. A vizsgálatba bevont két agglomerációs alközpont kulturális potenciálja kiemelkedő, igaz, különböző orientációval, eltérő jellegzetességekkel. A kulturális események kiváló alkalmat teremtenek a helyi közösségépítéshez, a települési társadalom integrációjának megerősítéséhez. Ezen rendezvények, helyszínek egyben ún. „third place”-ként is értelmezhetőek (*Oldenburg, 1991*), tehát azon „informális” helyekként, amelyek különböznek mind a lakó-, mind a munkahelytől. Az emberek ezeket a helyeket, tereket találkozási pontokra, saját informális kapcsolataik bővítésére, helyi közösségek kialakítására tudják felhasználni, így kiváló lehetőséget teremtenek a település társadalmi arculatának, társadalmi kohéziójának konszolidálásához. 2011-ben Budapest „nyugati kapujában”, Budaörs-

sön 17 kulturális rendezvényt szerveztek, amelyeken összesen 3850 fő vett részt, míg a keleti agglomeráció kulturális központjában, Gödöllőn 165 rendezvényt 57550 fő tekintett meg (*KSH Statisztikai Évkönyv, 2011*). A statisztikai adatok magukért beszélnek. Az innovációs potenciál, a helyi kreatív osztály jelenléte tekintetében a különbség elhanyagolható, viszont Gödöllő kulturális fölénye látványos. Ez nem meglepő, ugyanis a város kiváló adottságokkal rendelkezik, amelyeket használni, hasznosítani, belőlük profitálni képes. A kulturális rendezvények döntő többsége az ország legnagyobb alapterületű kastélyához, a Grassalkovich-kastélyhoz köthető, bár kiemelendő a 2011-es EU-elnökség idejére átalakított, számos új funkcióval megtöltött Művészetek Háza és a Szent István Egyetem keretein belül szervezett rendezvények is. A Gödöllői Iparművészeti Műhely a 20. század elején létrejött, Európa-hírű Gödöllői Művésztelep továbbéltetése, hagyományainak ápolása, ismeretése, valamint tehetséggondozás és oktatási tevékenység végzése miatt hozták létre.

Budaörs kulturális potenciáljának bázisát a Budaörsi Játékszín jelenti, amely idén ünnepelte fennállásának 12. évfordulóját, és eddig összesen 80 bemutatót tartott (*budaorsijatekszin.hu*).

Országos hírnévnek örvend a háromévente megrendezésre kerülő Budaörsi Passió, amely a város elsőszámú, közel százéves múltra visszatekintő kulturális rendezvénye, egyben legrégebbi hagyománya.

A helyi civil szervezetek, azon belül elsősorban a kulturális és oktatási profillal rendelkező szervezetek száma adekvát indikátora egy település társadalmán belül a kreatív osztály részesedésének (ugyanis a kulturális élet szereplői, a kultúra „kreálói” [*Florida, 2002*] a kreatív osztály törzstagjai közé tartoznak). Gödöllő városában 2011-ben 359 civil szervezet operált (amely kimagasló szám a 35000-es lakosságához viszonyítva – pl. a 65000 lakosú Érden csupán 312, de Vácon is csak 334 működik). Ennek közel negyede kulturális, 93 darab pedig oktatási profilú, amely szintén bizonyítja a kreatív osztály városi dominanciáját (*teir.hu*). Budaörs esetében a civil szervezetek száma kicsit alacsonyabb (315 darab), viszont ezen belül markánsan jelen vannak kulturális (85 darab) és oktatási (74 darab) szervezetek.

KONKLÚZIÓ

A helyi társadalom kreativitása, a települési gazdaságok K+F+I orientációja és a kvaterner szektor térnyerése adja a „új gazdaság” megjelenésének, megerősödésének feltételeit és alapjait. A vizsgálatomba bevont két agglomerációs, mind kapu-, mind hídszereppel rendelkező középváros adekvát példái a magyarországi „új gazdaság” jelenlétének. Mindkét település évek, évtizedek óta tudásintenzív, magas hozzáadott értéket termelő, innovatív fejlesztéseket hajt végre, illetve fontos, hogy minél nagyobb számban vonzzon kreatív, képzett, magas társadalmi státuszú csoportokat nem csupán lakhatás, hanem munka és szabadidőeltöltés céljából is. A települések az országos kutatás-fejlesztési tevékenységben jelentékeny részt vállalnak – Gödöllő felsőoktatási intézménye és számos kutatóintézete miatt nagyobb mértékben, mint Budaörs. A statisztikai adatok, valamint a települési munkahelyek adatai is alátámasztják, hogy magyarországi viszonylatban kiemelkedően magas mind Gödöllőn, mind Budaörsön a kreatív osztály városi társadalmon belüli aránya, így katalizálva a további „új gazdaság” irányába történő fejlődést. A városok nagy hangsúlyt fektetnek településeik arculatformálására. Minden településnek egyedi imázssal kell rendelkeznie, ez szolgál a különbségtétel alapjául, illetve erőteljesen befolyásolja az emberekben a településről alkotott szubjektív képet. Budaörs „Innovatív város”, míg Gödöllő „Ökovárosként” nevezi meg magát és fejlesztéseit, politikai döntéseiket megpróbálják ezen irányvonalak mentén megalkotni, figyelembe véve hosszú távú jövőképeiket.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- BARNES, T. – HUTTON, T. (2007): Situating the New Economy: Contingencies of Regeneration and Dislocation in Vancouver's Inner City. – *Urban Studies*, 5–6., pp. 1249–1271.
- FLORIDA, R. (2002): *The Rise of the Creative Class: And How it's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. Perseus Book Group, New York.
- GARREAU, J. (1991): *Edge City. Life on the New Frontier*. Doubleday, New York.
- Integrált Városfejlesztési Stratégia*, Budaörs (2008).
- Integrált Városfejlesztési Stratégia*, Gödöllő (2008).
- IZSÁK É. (2004): *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői*. Napvilág Kiadó, Budapest.
- KSH Statisztikai Évkönyv* (2011).
- KOTLER, P. – HAIDER, D. H. – REIN, I. (1993): *Marketing Places*. The Free Press, New York.
- OLDENBURG, R. (1991): *The Great Good Place*. Marlowe & Company, New York.
- POWER, D. – SCOTT, A. J. (eds.) (2004): *The Cultural Industries and the Production of Culture*. Routledge, London.

A kötet szerzői

Baranyi Béla DSc

történész, regionalista

Tanszékvezető egyetemi tanár – Debreceni Egyetem Mezőgazdaság-, Élelmiszertudományi és Környezetgazdálkodási Kar, Terület- és Régiófejlesztési Tanszék, baranyi@agr.unideb.hu;
Tudományos tanácsadó – MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Központ, Regionális Kutatások Intézete, baranyib@rkk.hu

Barta Györgyi DSc

közgazdász

Professzor emerita – MTA Közgazdasági- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Széchenyi István Egyetem, barta@rkk.hu

Berki Márton

geográfus

Tudományos segédmunkatárs – MTA TK Szociológiai Intézet
berkimarton@yahoo.com

Buday-Sántha Attila DSc

közgazdász

Professzor emeritus – Pécsi Tudományegyetem

Halász Levente

geográfus, földrajztanár

Tudományos segédmunkatárs – MTA TK Szociológiai Intézet
Halasz.Levente@tk.mta.hu

Hervainé Szabó Gyöngyvér CSc, dr. habil.

politológus

Tudományos rektorhelyettes, tanszékvezető főiskolai tanár –
Kodolányi János Főiskola, szgyongy@kodolanyi.hu

Horváth Gyula DSc

Széchenyi-díjas regionális kutató

Egyetemi tanár – Pécsi Tudományegyetem;
Tudományos tanácsadó – MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete
horvath@rkk.hu

Izsák Éva, dr. habil.

geográfus, szociológus

Habilitált egyetemi docens – ELTE TTK FFI;
Az ELTE Városkutató Tudományos Műhely vezetője
eva.izsak@gmail.com

Kovács Zoltán DSc

társadalomföldrajzos

Tudományos tanácsadó – MTA Csillagászati és Földtudományi
Kutatóközpont, Földrajztudományi Intézet;
Tanszékvezető egyetemi tanár – Szegedi Tudományegyetem Termé-
szettudományi és Informatikai Kar, Gazdaság- és Társadalomföldrajz
Tanszék, zkovacs@iif.hu

Láng István DSc

Széchenyi-díjas agrokémikus

Az MTA rendes tagja, korábban az MTA főtitkár-helyettese és főtitkára;
Kutató professzor emeritus – MTA Könyvtár és Információs Központ
lang.istvan@konyvtar.mta.hu

Lengyel Imre DSc

matematikus-közgazdász

Egyetemi tanár – Szegedi Tudományegyetem Gazdaságtudományi
Kar, ilengyel@eco.u-szeged.hu

Meggyesi Tamás DSc

Széchenyi-díjas építész-mérnök, településtervező

Professzor emeritus – BME Építész-mérnöki Kar, Urbanisztika Tanszék;
Budapesti Corvinus Egyetem Tájépítészeti Kar, Településépítészeti
Tanszék;
Az MTA Műszaki Osztály, Urbanisztikai Állandó Bizottság elnöke
tmeggyesi@gmail.com

Nemes Nagy József DSc

regionalista

Egyetemi tanár – ELTE Regionális Tudományi Tanszék;
Az ELTE Földtudományi Doktori Iskola vezetője
nemesnagy@t-online.hu

Rechnitzer János DSc

regionalista-közgazdász

Egyetemi tanár – Széchenyi István Egyetem,
Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola,
MTA KRK RKI Nyugat-magyarországi Osztály, Győr
rechnj@sze.hu

Somlyódy Edit PhD

jogász

Egyetemi docens – Széchenyi István Egyetem Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar, Regionális-tudományi és Közpolitikai Tanszék
somlyody.edit@sze.hu

Tamás Pál, dr. habil.

szociológus, közgazdász

Kutatóprofesszor – Budapesti Corvinus Egyetem, Közgazdaságtudományi Kar;
Professzor – Moszkvai Lomonoszov Egyetem, Média Fakultás
MTA TK Szociológiai Intézet, tamas@socio.mta.hu

Várad Zsuzsanna PhD

geográfus

Tudományos munkatárs – MTA TK Szociológiai Intézet
Varadi.Zsuzsanna@tk.mta.hu

Szirmai Viktória eddigi szakmai pályája

Szirmai Viktória az Eötvös Loránd Tudományegyetem Bölcsészettudományi Karának történelem és filozófia szakán szerzett diplomát 1969-ben. 1970-től a Politikai Főiskola Szociológiai Tanszékén egyetemi tanársegéd, majd 1973-tól egyetemi adjunktus. Doktorátusát 1976-ban szerezte meg „*A helyi társadalmi környezet fogalma*” címmel írott disszertációjával. „*Az új városfejlesztési stratégiák társadalom- és életmód-alkító törekvései*” címmel írt értekezésének sikeres megvédésével 1985-től a Szociológia Tudomány kandidátusává vált, 1986-ban egyetemi docensnek nevezték ki.

1988-tól a Magyar Tudományos Akadémia Társadalmi Konfliktusok Kutatóközpontjának tudományos főmunkatársa, a Környezetszociológiai Műhely vezetője, 1998-tól az MTA Szociológiai Kutatóintézet nevet felvett intézmény tudományos tanácsadója, egyben a Város- és környezetszociológiai Műhely vezetője. 1997-ben megvédte „*A környezeti érdekek érvényesülését meghatározó társadalmi mechanizmusok Magyarországon*” című akadémiai doktori értekezését. Ezt követően, 1998-tól a Magyar Tudományos Akadémia doktora. Habilitációja is ehhez az évhez köthető.

1999 és 2003 között a Kertészeti és Élelmiszeripari Egyetem (*ma Corvinus Egyetem*) magántanára, majd 2005-től a Kodolányi János Főiskola egyetemi tanára, ahol létrehozta az Európai Város- és Regionális Tanulmányok Tanszékét, amelynek azóta is vezetője.

2000-től tíz éven keresztül vezette az MTA Regionális Kutatások Központja, Nyugat-magyarországi Tudományos Intézete, Közép-dunántúli Kutatócsoportját Székesfehérváron. 2006-tól 2012-ig a Kodolányi János Főiskola szenátusának tagja, ugyanettől az évtől az Alba Polisz Tudományos Park Egyesület alelnöke. 2013 óta az MTA TK Szociológiai Intézetének kutatóprofesszora.

Legfőbb kutatási területei közé tartozik a környezet és társadalom kapcsolatrendszerének vizsgálata, a térbeli társadalmi folyamatok elemzése, a városok – *közte kiemelten a korábbi szocialista újvárosok* – településfejlesztése és azok társadalmi konfliktusainak vizsgálata, az ökológiai társadalmi mozgalmak, a regionális és városszabályozásban megjelenő ökológiai problematika elemzése, a térbeli társadalmi konfliktusok és azok kezelése, a nagyvárostársadalmak komplex társadalmi-gazdasági kapcsolatrendszerének feltárása, területi egyenlőtlenségei, a globális klímaváltozás társadalmi összefüggései, valamint a társadalmi jól-lét és a versenyképesség összefüggéseinek vizsgálata.

Hazai tudományos tagságai közül kiemelendő az MTA Regionális Tudományos Bizottsága, amelynek 1990 óta tagja, 2008 óta pedig alelnöke. Az MTA Településtudományi Bizottságának vezetését két cikluson keresztül látta el. 1994 és 1997 között volt a Magyar Urbanisztikai Társaság Országos Választmánya vezetőségének tagja, ezt követően három évig elnökségi tagja. 1997-től a Magyar Szociológiai Társaság elnökségi tagja, egy évben elnöke, két esztendőben pedig alelnöke. 2000 és 2006 között a Magyar Akkreditációs Bizottság Szociológiai Tudományok Bizottsága tagja, 2003 és 2007 között a KvVM – MTA VAHAVA Tudományos Tanács tagja.

Nemzetközi bizottsági tagságai közül a legfontosabbak: European Urban Research Association (EURA), European Sciences Foundation (nemzetközi szakértő), World Society of Ekistics (EKISTICS), Sixth Framework Programme. Governance for Sustainability (G-FORS) (tanácsadó testületi tag), FP7 Project on Faith-Based Organisations and Social Exclusion in an Urban Context (FACIT).

A Kodolányi János Főiskola Város- és Regionális Tanulmányok Tanszékén túl több magyar felsőoktatási intézményben oktatott és oktat. Korábban az ELTE Szociológiai és Szociálpolitikai Intézet és Továbbképző Központjában, az ELTE Természettudományi Kar Kémiai Technológiai Tanszékén, a Budapesti Műszaki Egyetem Építésztechnológiai Karán, a Szent István (*korábban Kertészeti és Élelmiszeripari*) Egyetem Tájépítészeti, Védelmi és Fejlesztési Kar Kert- és Településépítészeti Tanszékén tartott kurzusokat és előadásokat. Jelenleg a Pécsi Tudományegyetem Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola, valamint a Széchenyi Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola oktatója.

Több alkalommal volt vendégelőadója elsősorban francia felsőoktatási intézményeknek (L'École d'Architecture de Paris, L'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, UMR LADYSS, Laboratoire Dynamiques Sociales et Recomposition des Espaces, CNRS, Université Paris 8).

Szirmai Viktória nevéhez fűződik 2008 és 2012 között a 4Cities UNICA Euromaster in Urban Studies Interdisciplinary Master Programme MTA SZKI-val való együttműködés keretében a magyarországi modul előkészítése és vezetése. Ehhez a projekthez kötődően volt az Universität Wien tanára.

Széchenyi-díját 2008-ban kapta Magyarország köztársasági elnökétől a hazai településtudomány és környezetszociológia területén elért tudományos eredményeiért, nemzetközileg is elismert kiemelkedő munkásságáért.

Szirmai Viktória legfontosabb könyvei

- SZIRMAI V. (1988): „Csinált” városok (Gyorsuló Idő sorozat). Magvető Kiadó, Budapest, 240 p.
- ENYEDI, GY. – SZIRMAI, V. (1992): *Budapest. A Central European Capital* (World Cities Series). Belhaven Press, London, 183 p.
- SZIRMAI V. (1999): *A környezeti érdekek Magyarországon*. Pallas Stúdió, Budapest, 191 p.
- HAUMONT, N. – JALOWIECKI, B. – MUNRO, M. – SZIRMAI, V. (1999): *Villes nouvelles et villes traditionnelles. Une comparaison internationale*. Edition l’Harmattan, Paris, 342 p.
- SZIRMAI V. – A. GERGELY A. – BARÁTH G. – MOLNÁR B. – SZÉPVÖLGYI Á. (2002): *Verseny és/vagy együttműködés?* MTA Szociológiai Kutatóintézet, MTA RKK NYUTI Közép-dunántúli Kutatócsoport, Budapest–Székesfehérvár, 233 p.
- SZIRMAI V. (2007) (ed.): *Social Inequalities in Urban Areas and Globalization. The Case of Central Europe. Based on the Results of the Project „Urban Areas, Socio-spatial Inequalities and Conflicts – The Socio-spatial Factors of European Competitiveness”* (Discussion Papers Special Issue). MTA RKK, Pécs, 115 p.
- SZIRMAI V. (szerk.) (2009): *A várostárségi versenyképesség társadalmi tényezői. Hogyan lehetnek a magyar nagyvárosok versenyképesebbek?* Dialóg Campus Kiadó, Pécs–Budapest, 319 p.
- SZIRMAI V. (szerk.) (2010): *Közép-Dunántúl* (A Kárpát-medence régiói; 12.). MTA RKK–Dialóg Campus Kiadó, Pécs–Budapest, 503 p.
- SZIRMAI, V. (ed.) (2011): *Urban Sprawl in Europe. Similarities or Differences?* Aula Kiadó, Budapest, 280 p.
- SZIRMAI, V. – FASSMANN, H. (eds.) (2012): *Metropolitan Regions in Europe*. Austrian–Hungarian Action Fund, Budapest–Wien, 357 p.
- SZIRMAI V. (szerk.) (2013): *Csinált városok a XXI. század elején. Egy „új” városfejlesztési út ígérete*. MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont, Szociológiai Intézet, Budapest, 288 p.

