Polgári Szemle, 20. évf. 4–6. szám, 2024, 169 – 185., DOI: 10.24307/psz.2024.1115

Németh Melinda

A munkavállalási célú ingázás, mint a fenntartható városfejlesztés egyik kihívása Zala Vármegyében

Commuting for Employment as One of the Challenges of Sustainable Urban Development in Zala County

Összefoglalás

A tanulmány célja, hogy bemutassa a munkavállalási célú ingázás által generált társadalmi, környezeti és gazdasági kihívásokat és a városok szerepét ezek megoldásában A szakirodalom segítségével értelmezi a fenntartható városfejlesztés fogalmát és kihívásait, valamint az ingázás magyarországi ismérveit mutatja be. Az elméleti bevezetőt követően Zala vármegye kerül részletesen elemzésre az interneten elérhető terület-és településfejlesztési dokumentumok és vonatkozó szakirodalmak alapján. A kutatás során kidomborodik a településszerkezet hatása és kihívásai a munkavállalási célú ingázásra. Az eredmények azt mutatják, hogy a vármegye városai – elsősorban a munkaerőpiacon betöltött szerepük alapján – eltérő mértékben és módon kezelik a kérdéskört.

Journal of Economic Literature (JEL) kódok: J61, O18, P25, R23, R58

Kulcsszavak: munkaerőpiac, ingázás, fenntartható városfejlesztés, településszerkezet

Summary

The aim of the study is to present the social, environmental and economic challenges generated by commuting for work and the role of cities in solving them. It interprets the concept and challenges of sustainable urban development on the basis of the literature, and presents the characteristics of commuting in Hungary. Following the theoretical introduction, Zala County is analysed in detail based on the spatial and urban development documents available on the Internet and relevant literature. The research highlights the impact of the settlement structure and its challenges on commuting for employment are revealed. The results show that the cities of the county – primarily based on their role in the labour market – deal with the issue to a different extent and in different ways.

Journal of Economic Literature (JEL) codes: J61, O18, P25, R23, R58

Keywords: labour market, commuting, urban development, settlement structure

---

Németh Melinda, PhD hallgató, Széchenyi István Egyetem Regionális-és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, tanársegéd, Széchenyi István Egyetem Statisztika, Pénzügy és Kontrolling Tanszék (nemeth.melinda@ga.sze.hu).

Bevezetés

A Föld népessége folyamatosan növekszik, ezzel párhuzamosan a városban élők aránya is. Az Európai Unió lakosságának 70%-a ma városokban él, 2050-re ez elérheti a 84%-ot. Az üvegházhatású gázok 23 %-a városi területekről származik. A cél, hogy 100 klímasemleges város legyen 2030-ra az EU-ban, ehhez nagyban hozzájárul a fenntartható városi és városkörnyéki mobilitás (European Commission, 2021a; European Commission, 2021b). A városiasodás folyamata egyirányú út, nem pedig körkörösen értelmezhető. A feltevés, hogy az iparosodás előtti életformánk a fenntarthatóságot jelentené nem állja meg a helyét. A nemzetközi munkamegosztás, a kereskedelem, a mezőgazdasági tevékenység háttérbe szorulása, a népességnövekedés mind-mind a jelenlegi helyzet kialakulásához vezetett (Campbell, 1996).

A tanulmány aktualitása tagadhatatlan, hiszen napi rendszerességgel tapasztalhatjuk a városokban és városok környékén a közlekedés okozta forgalmi torlódásokat, különösen a kritikusnak számító reggeli és délutáni órákban. Ezt elsődlegesen a munkába igyekvő emberek idézik elő, akik a munkahelyek koncentráltsága miatt legtöbbször kényszerűségből a városokba vagy a városok irányába utaznak. A vonatkozó szakirodalmak, település fejlesztési dokumentumok elemzését követően az alábbi kutatási kérdések kerülnek megválaszolásra:

- Mennyiben határozza meg egy vármegye településszerkezete az egyének munkaerőpiaci helyzetét?
- Milyen kihívásokkal szembesülnek a városok a munkaerőpiacon betöltött szerepük szerint?
- Milyen szerep jut a különféle adottságokkal rendelkező városoknak az ingázás során felmerülő problémák megoldásában?

Módszertan

A tanulmány első része szakirodalmi áttekintés, amely egyrészt értelmezi a fenntartható városfejlesztés fogalmi hátterét és bemutatja azon gazdasági, társadalmi és környezeti kihívásokat, melyek a munkavállalási célú ingázáshoz kapcsolódnak, másrészt itt kerülnek összegzésre a hazai ingázás területi jellemzőit bemutató szakirodalmi források.

A tanulmány második részében a Zala vármegyei városok fejlesztési dokumentumai és egyéb a témában releváns kutatási anyagok, adatforrások, statisztikai adatok kerülnek elemzésre. A kutatás során kiemelt figyelmet kap a településszerkezet és a hozzá kapcsolódó demográfiai, gazdasági és mobilitási kérdések vizsgálata is.

Szakirodalmi háttér

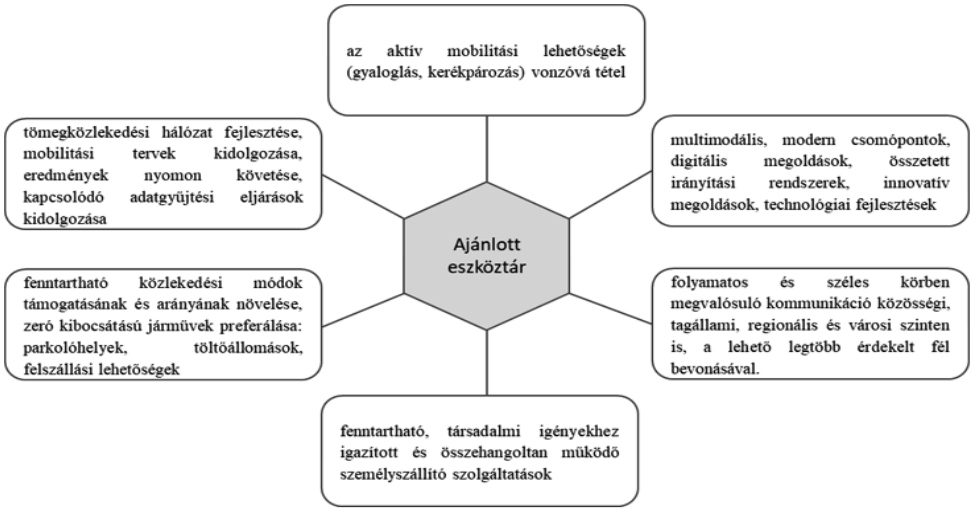
Fenntartható városfejlesztés

A kilencvenes évektől kezdődően a városok a figyelem középpontjába kerültek az Európai Unióban a társadalmi és környezeti problémák csomópontjaiként és a gazdasági növekedés eszközeiként (Somlyódyné, 2011). Nincs egyértelmű ajánlás a fenntartható városok tervezésére vonatkozóan, hisz minden város egyedi, sajátos történelmi, politikai és kulturális háttérrel indul neki fejlesztési koncepciója kialakításának (Basiago, 1999), de nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a városok a regionális hálózatok részei (Campbell, 1996). A fenntarthatóság városi szinten történő értelemzését a halmozottan megjelenő és egymást erősítő társadalmi, gazdasági és környezeti kihívások indokolják. A fenntartható városfejlesztés „lokális jellemzőktől erősen függő erőforrás-gazdálkodási kérdés", „a jelen generációk jólétének biztosítása mellett olyan módon gazdálkodni az erőforrásokkal, hogy azok a jövő generációk jólétét is biztosítsák" (Buzási, 2017:16).

A fenntarthatóság elméleti megközelítése során gyakran felmerül, hogy a gazdasági pillér nem élvez-e elsőbbséget a társadalmi és az ökológiai pillérrel szemben, ezért a szakembereknek figyelmet kell szentelni a fejlesztési célok átfogó vizsgálatára és összehangolására. A technológiai fejlesztés szükséges, de nem elégséges ahhoz, hogy a mobilitás eleget tegyen a fenntarthatósági elvárásoknak, a közlekedés szervezésében, szabályozásában, a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi elvárásokban is változásokat kell elérni (Fleischer, 2005; Purvis et al., 2018; Fleischer, 2019). A fenntartható városi és városkörnyéki közlekedés tervezése során (1. ábra) a társadalom mobilitási igényeit meg kell ismerni, a tapasztalatokat be kell építeni a tervezési folyamatba. Ez a lakosság jólétének és mobilitási feltételeinek javulását eredményezheti, pozitívan hat a gazdasági növekedésre és a területi egyenlőtlenségek mérséklésére (Szalmáné-Biró, 2022). A gazdasági, társadalmi és ökológiai gondolkodás összeegyeztethetetlennek tűnhet, de a várostervezési feladatok során törekedni kell arra, hogy e három látszólag egymástól teljesen külön mozgó cél érdekében az intézkedések egymást kiegészítve tudjanak megvalósulni (Campbell, 1996).

Városi környezetben, ahol magas a népsűrűség és a gazdasági tevékenység koncentrálódik, a mobilitás a gazdasági fejlődés motorja. Amellett, hogy a közlekedés a polgárok számára előnyökkel jár, a városok legnagyobb kihívásának is tekinthető a negatív környezeti és társadalmi hatásai miatt (OECD, 2016). A közlekedés átalakításának egyik szükséges velejárója a társadalmi beágyazódást segítő lépések megtétele. Tudatosítani kell az emberekben, hogy a fenntartható városi és városkörnyéki közlekedésért együtt kell dolgozni, meg kell próbálni az egyéni és a közérdeket közelíteni egymáshoz (Fleischer, 2005). Nem célszerű a radikális változtatás, szükségszerű az átmenet biztosítása a társadalom tagjainak. Megfelelő alternatívákat

1. ábra: A városi és városkörnyéki mobilitás átalakításához ajánlott eszköztár részei



Forrás: European Commission,2021a;2021b, saját szerkesztés

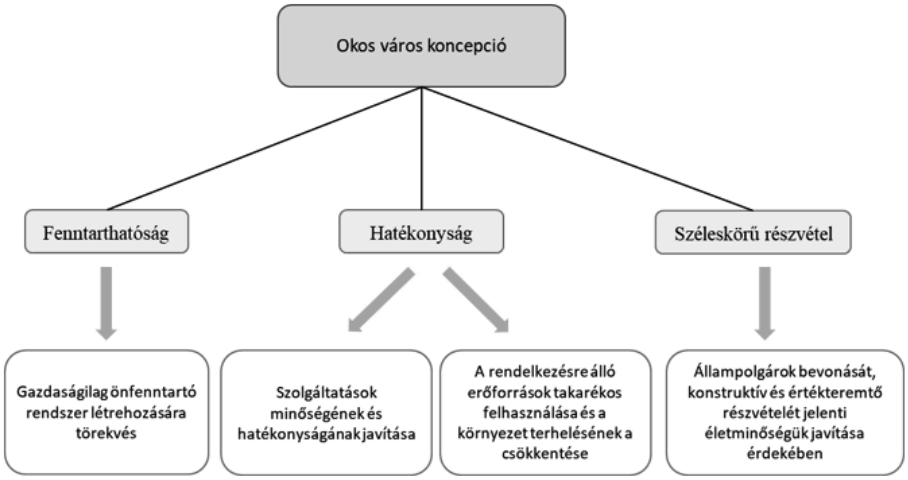
kell kínálni, lehetőséget kell adni, hogy ezeket kipróbálhassák, illetve megmaradhasson a gépkocsihasználat bizonyos szintje, akár feltételekkel is (OECD, 2016).

A XX. század második felében megjelentek a fenntartható településtervezést és városfejlesztést előtérbe helyező programok, ezek közül az egyik a Local Agenda 21 volt, mely az ENSZ Környezet és Fejlődés Konferenciáján született 1992-ben. E szerint a városoknak olyan fejlődési programokat kell alkotniuk, melyek a fenntarthatóság mindhárom pillére mentén gondolkodva, azokat összekapcsolva tervezik meg a jövő városait a jövő társadalmának (Csete-Buzási, 2020). Kiemelt feladat a város szerkezetének tervezése, hiszen hazánkban is jellemző, hogy sok szolgáltatás és munkalehetőség a központban koncentrálódik, másrészt a tömegközlekedési csomópontok is sok esetben a belvárosok közelében találhatók (Fleischer, 2019).

Az okos városok az alkalmazott innovatív technológiákon és szolgáltatásokon keresztül növelik a városok fenntarthatóságát. Ez többek között a közlekedési rendszer tervezésén keresztül valósul meg a XXI. századi technológiák felhasználásával, a társadalom és az illetékes hatóságok minél szélesebb körű bevonásával (Csete-Buzási, 2020). A városok a kilencvenes évektől kezdődően dinamikus rendszerekké nőtték ki magukat, ez a fejlesztés folyamatosságának igényét és szükségességét hozta magával. Az okos város koncepciója ennek megfelelően három kulcsfogalom köré épül (2. ábra), melyek együttes megléte szükséges egy élhető város kialakításához és működtetéséhez (Egedy, 2017).

A 2007-es Lipcsei Kartát követően 2020-ban elfogadásra került az Új Lipcsei Karta, mely a városfejlesztés politikai elveit rögzíti, kiemelt szerepet adva a fenntartható fejlesztéseknek. A Területi Agenda 2030 is a fenntartható fejlődést és a klímaváltozással járó veszélyeket emeli ki, reagál a területi kohézió egyre fokozódó problémáira és a digitális átalakulás szükségességére (Brenner, 2021). A Handbook of Territorial and Local Development Strategies kimondottan az ingázási szokások vizsgálatára is kitér a

2. ábra: Az okos város koncepció



Forrás: Egedy 2017:256-257, saját szerkesztés

funkcionális területek meghatározása során. Ehhez szükséges a helyi hatóságok bevonása, akik sok esetben széles körű tapasztalattal rendelkeznek e területen (European Comission, 2022). A megfelelően tervezett és szervezett tömegközlekedés a társadalom minden rétegét igyekszik kiszolgálni utazási céltól függetlenül. A városi tömegközlekedési infrastruktúrákat úgy kell átalakítani, hogy a szolgáltatások elérhetősége javuljon és a tömegközlekedés vonzereje növekedjen. A mobilitás, mint szolgáltatás (Mobility as a Service) elv alkalmazása érdekében minél több érdekelt fél együttműködése szükséges (European Comission, 2021c), a közlekedés keresleti oldalán megjelenő igények képviseletéhez kell a lakosság és a civilek részvétele, a többszintű együttműködés, mert nehéz úgy eredményt elérni, ha alágazati-nagyvállalati érdekek dominálnak elsősorban (Fleischer, 2005).

Láthatjuk, hogy a fenntartható városfejlesztés a tudományos kutatások és a nemzetközi szervezetek állásfoglalásainak egyik központi eleme, számos ajánlás és jó gyakorlat került megosztásra. Úgy gondolom, hogy az elmúlt pár év globális kihívásai még inkább előtérbe fogják helyezni a mobilitást, mint gazdasági, társadalmi és ökológiai szinten is kezelendő kihívást.

Az ingázás területi vonatkozásai Magyarországon

A város és vonzáskörzetében elhelyezkedő települések közigazgatási határaik mentén egymástól elválaszthatók, de a vonzáskörzet lakossága naponta utazik a települések között, ezt a szükségletek kielégítése, oktatás, közszolgáltatások igénybevétele mellett a munkahelyek koncentrációja okozza (Somlyódyné, 2019). 2050-re Magyarországon a foglalkoztatási ráta várhatóan emelkedni fog, de az ingázás a lakosság várható területi migrációja miatt nem feltétlenül nő. Az ingázás vége a távmunka térnyerése lehetne (Kiss-Matyusz, 2015), azonban az otthoni munkavégzés nem biztos, hogy a közlekedés jelentős csökkenésével járna, mert az utazásra szánt időt olyan szabadidős tevékenységek válthatják fel, amelyek szintén utazással járhatnak (Fleischer, 2005).

2019-ben az Európai Unióban az átlagos ingázási idő 25 perc volt egy irányba, Magyarországot (29 perc) csak Lettország (33 perc) előzte meg a leghosszabb átlagos ingázási idő tekintetében. Hazánkban a foglalkoztatottak 10,6%-ának legalább 60 percet kellett otthonról a munkahelyére utazni, ezzel negyedik volt az Uniós országok között Lettország (13,5 %), Írország (11,2 %) és Belgiumban (10,7 %) után (Eurostat, 2020).

A településszerkezet változásával, térségek átalakulásával párhuzamosan kialakult egyfajta utazási kényszer is. A 90-es évektől az emberek célja nem a falvakból a városokba költözés volt, hanem a népesebb városokból a falvak és kisvárosok irányába mozdultak el, ezt nevezzük szuburbanizációnak. A munkahely és a lakóhely területi egyensúlya felborult, egyre többen kényszerültek napi szinten utazni a munkahelyekre. Az ezredfordulót megelőzően jellemzően tömegközlekedéssel utaztak, de a városi szétterülés azt eredményezte, hogy a városokon belüli napi utazás is jelentősen nőtt, ezeknek legnagyobb része személyautóval történik, főként a vasút szerepe csökkent az elmúlt évtizedekben. A városszélre és nehezen megközelítő helyre települt munkahelyek, a cégautók megjelenése, az autóhasználatot igénylő munkahelyek előtérbe kerülése is a személygépkocsival történő utazás elterjedését eredményezte (Kovács et al., 2017; Kovács, 2017; Kiss-Szalkai, 2018).

A munkaerő ingázási intenzitását a vármegye gazdasági fejlettsége, vármegyeszékhely mérete és fejlettsége és a településszerkezet is meghatározza, hazánkban erős a gazdasági

centrumokba irányuló mozgás (Kiss-Matyusz, 2015). Sok vállalat települt a városokon kívülre is, ennek többféle mozgatója lehet: kiépült úthálózat; elérhetőség, megközelíthetőség felértékelődése; globális tőkebefektetések növekvő térigénye; társadalom életmódváltása (például a városok peremére épült bevásárlóközpontok). Ez azt idézte elő, hogy a hagyományosan ingázásnak nevezett (faluról városba irányuló) munkaerőmozgás kis mértékben csökkent, növekedett a központi városból az elővárosba, illetve az elővárosok közötti ingázás súlya (Kovács et al., 2015). Az urban sprawl vagy más néven szétterülés, szintén hozzájárult az utazás növekedéséhez, hiszen az emberek kényszerűen kezdtek el a lakóhelyükről visszaingázni a városi munkahelyekre (Kiss–Szalkai, 2014).

A vállalatok és a munkaerő koncentrálódása egyértelműen az agglomerációk szerepének növekedésével járt. A folyamatra jellemző a decentralizáció, azaz a központi agglomeráción belül vagy rajta kívül újabb fejlődési pólusok emelkednek ki, a településhálózat a policentrikus térszerkezet irányába mozdul el (Egedy et al., 2017; Kovács et al., 2017). A fenntartható és kompakt városszerkezet kialakítása segíti ezt a folyamatot, azonban szükséges a többszintű kormányzás jegyében való együttműködés mellett a várostérségek esetében a tervezés során a stratégiai szemlélet és a közlekedési lehetőségek fejlesztése is (Somlyódyné, 2019).

Az ingázás távolságát tekintve országon belül jelentősek az eltérések, a Dunántúlon a kisebb települések miatt többen ingáznak, viszont a sűrűbb kisvárosi hálózat miatt könnyebben találnak közelebbi munkahelyet. Az Alföldön a nagyobb, de ritkábban elhelyezkedő településeken többen találnak helyben munkát, kevesebben kényszerülnek ingázni, de hosszabb távokon (Kiss-Szalkai, 2018). Az ingázás területi különbségeiben nagy szerepet játszik számos más demográfiai és gazdasági jellemző mellett a vonzásközpont jelenléte, vonzási ereje, földrajzi elhelyezkedése, a településstruktúra és a közlekedési infrastruktúra fejlettsége is (KSH, 2016a).

Az ingázás közlekedési szempontból nagy terhet ró az infrastruktúrára, jellemzően nem egyenletesen, hanem a munkakezdéshez és munkaidő végéhez igazodik, főként a gazdasági centrumok felé és vissza irányul a mozgás, terhelve a főútvonalakat és a mellékútvonalakat is (Kiss-Matyusz, 2015). A tömegközlekedés szerepének csökkenése ronthatja azok esélyeit a munkaerőpiacon, akiknek nincs más közlekedési lehetőségük (Kiss-Szalkai, 2018), a nem megfelelő sűrűségű vagy nem a munkaidőhöz igazodó járatok főként az alacsony iskolai végzettségű vagy a társadalom peremére szorult csoportok esetében okozhatnak problémákat, mert ha helyben nem találnak munkát, akkor a mobilitási lehetőségeik is korlátozottak (Balcsók, 2022), az elmaradott, hátrányos helyzetű területen élők még ingázással sem tudnak a munkaerőpiacon megfelelő lehetőségekhez jutni (Forray-Híves, 2009).

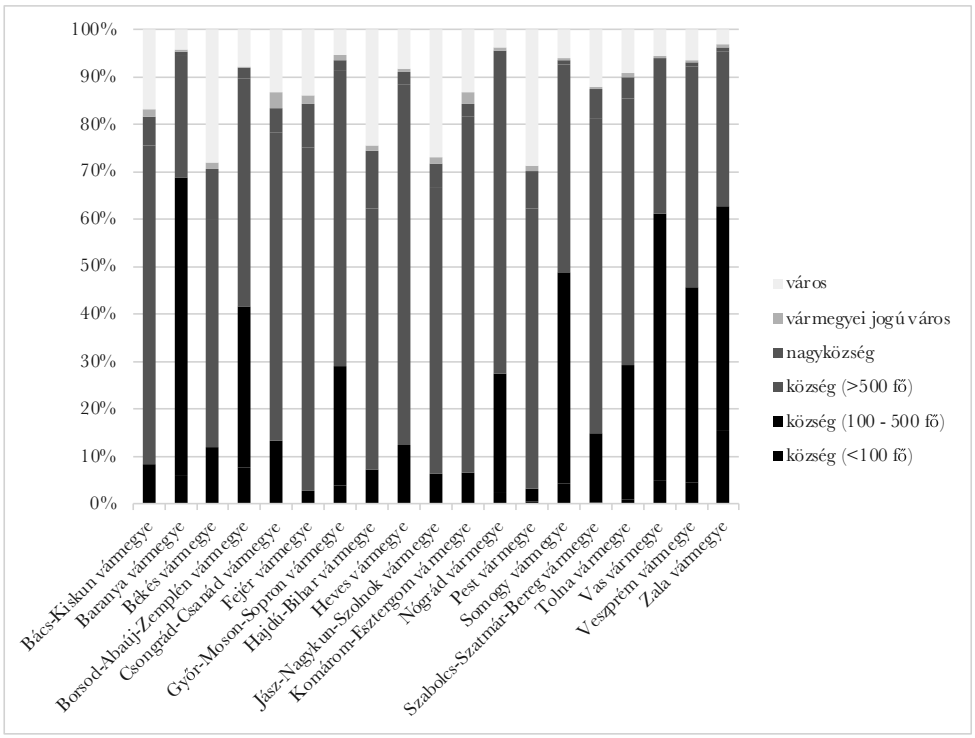
A hazai ingázási szokások összefüggnek a településszerkezettel és a városok gazdasági centrum jellegével. Szükséges annak vizsgálata, hogy a városok miként látják a munkaerőpiacon betöltött szerepüket és milyen eszköztár áll rendelkezésükre annak érdekében, hogy a fenntartható városi és városkörnyéki mobilitási rendszerek fejlesztésével a társadalom minél szélesebb körét ki tudják szolgálni.

Városfejlesztési törekvések Zala vármegyében a munkaerőpiaci folyamatok tükrében

Zala vármegye bemutatása

Zala a legnagyobb településsűrűségű vármegyék egyike, okai egyrészt a környezeti adottságok: a dombok által tagolt táj indokolta az aprófalvas településrendszer kialakítását, más-

3. ábra: Településtípusok megoszlása vármegyénként



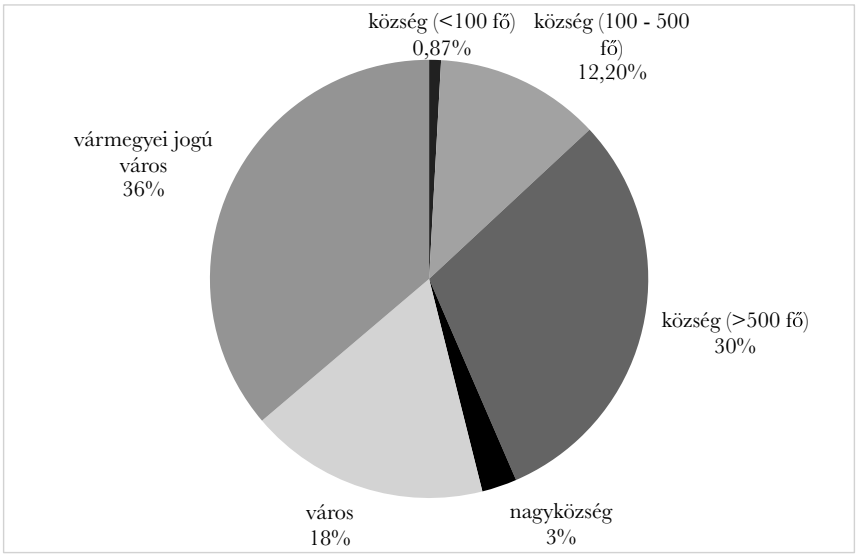
Forrás: BM (2023) saját szerkesztés

részt a történelmi folyamatok, hiszen a török hódoltságot követően alakult ki a térségben a jellegzetes mezővárosi-tanyás településszerkezet (Salamin et al., 2008). Ahogy a 3. ábrán is látható, a vármegyék összes településéhez viszonyítva legnagyobb arányban Zalában találunk 100 fő alatti falvakat, az 500 fő alattiak esetében is csak Baranya vármegye előzi meg. Az ország 131 darab 100 fő alatti településéből 40 Zalában található.

Zala vármegyében 258 település található, ebből kettő megyei jogú város és nyolc városi rangú település. A két nagyváros közelében lévő községek esetében fiatalabb a korszerkezet, kedvezőbb munkaerőpiaci és jövedelmi helyzettel. A vármegyére az aprófalvas településszerkezet jellemző, ezekben a falvakban jelentős a népességfogyás, kedvezőtlenebb a korösszetétel és a jövedelmi helyzet. A falvakban – főként az aprófalvakban – élő foglalkoztatottak 70%-a más településre jár dolgozni (KSH, 2015). Bár a kisebb települések aránya kiugróan magas Zalában, a lakónépesség tekintetében ez nem mondható el, ahogy a 4. ábrán is látható. A 100 fő alatti településeken a lakosság kevesebb, mint 1%-a él, az 500 fő alatti településeken élők aránya is csak a vármegye összes lakosságának alig 13 %-a.

A falvak nagy részében a helyben található munkalehetőségek hiánya miatt egyrészt jelentős az elvándorlás, ami a népesség elöregedéséhez vezet, másrészt a munkavállaláshoz ingázni kell, amit megnehezít a nem megfelelő közlekedési hálózat (Bajmócy-Balogh, 2014; Kurucz, 2022). A munkavállalás érzékeny

4. ábra: Zala vármegye lakónépességének megoszlása településtípusokként



Forrás: BM (2023) saját szerkesztés

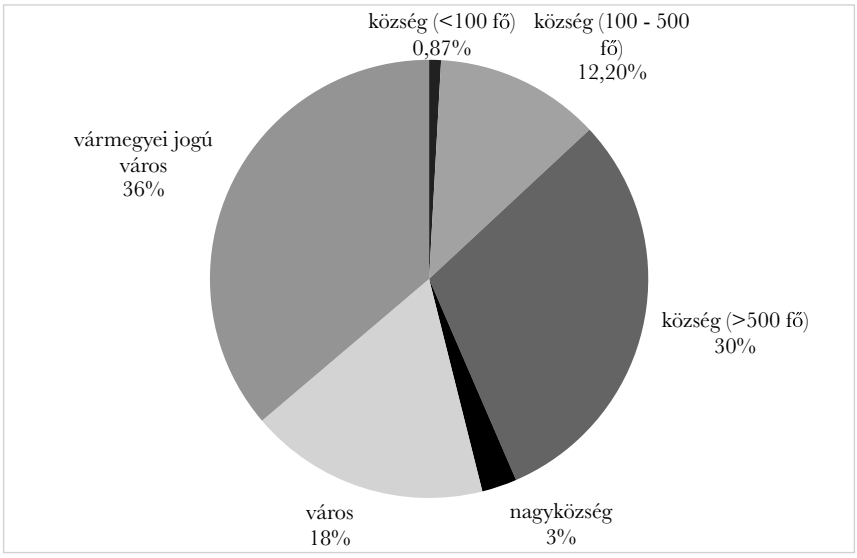
téma, mert akár helyben, akár ingázással valósul is meg, a település egyik sikertényezője az aprófalvak esetében (Józsa, 2013), ezért is szükséges a vidéki térségek elérhetőségének javítása, a város-vidék kapcsolatok erősítése és a kisvárosi hálózat fejlesztése (Farkas-Kovács, 2018).

A vármegye városhiányos állapotát a várossá nyilvánítások közigazgatási értelemben megoldották, de továbbra is megfigyelhető a városi funkciók részleges hiánya. Zalában szélsőséges módon jelen vannak az elnéptelenedő aprófalvak, a megyei jogú városok környezetében pedig az intenzíven fejlődő, agglomerálódó településhálózatok (Kulbert- Egyed, 2012). A kisvárosok továbbra sem töltenek be ingázási célpont szerepet, ellenben a nagyvárosok irányába jelentős irányukból a munkavállalási célú utazás. Hévíz, Keszthely, Zalakaros munkaerővonzó - képessége erős, esetükben jelentős turisztikai célpont jellegük miatt több a beingázó, mivel a turizmus kimondottan élőmunkaigényes ágazat (Pirisi et al., 2016; KSH, 2016a; KSH, 2016b).

A regionális munkaerőpiac érzékenysége szempontjából Zala a vegyes érzékenységű zónába tartozik, ami az aprófalvas településszerkezetnek és a települések közti különbségeknek is köszönhető. A vármegye északi része és a Balaton-part munkaerőpiaci szempontból kedvező helyzetben van, de a keleti és középső részek sérülékenyek, a legtöbb tartósan törékeny település a Zalaegerszeg-Nagykanizsa-Lenti háromszögben található. Helyzetüket a nem megfelelő közlekedési lehetőségek is nehezítik, melyek fejlesztése feltehetően a lakosság és a munkaadók esetében is előnyökkel járna (Alpek-Tésits, 2017).

A vármegye helyzetét árnyalja, hogy gazdaságföldrajzi értelemben nem egységes. Két legnagyobb települése Zalaegerszeg és Nagykanizsa közül egyikük sem tudja a térségi vezető szerepet ellátni, inkább a köztük lévő verseny érzékelhető. A legtöbb település méreténél és lehetőségeinél fogva sem

5. ábra: Zala vármegye jövőképe



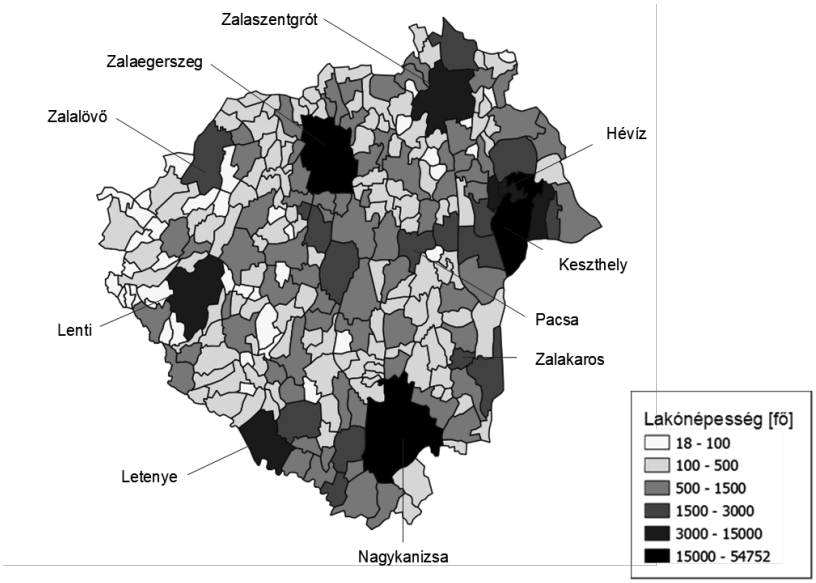
Forrás: ZMTK 2020:98

gazdasági, sem társadalmi értelemben nem versenyképes (LGP, 2018). A két megyei jogú város esetében az elmúlt időszakban célként fogalmazódott meg az összehangolt működés és vármegyei érdekek közös képviselete.

A Zala Megyei Területfejlesztési Program részeként megjelenik az „Összehangolt települési és településközi infrastrukturális fejlesztések a területi kohézió érdekében", mint cél (5. ábra). Ennek egyik oka, hogy ezeken keresztül a munkaerőpiaci lehetőségek és az ipari-gazdasági centrumok megközelíthetősége is javulhatna. Ezt mi sem indokolja jobban, mint a vármegyében koncentráltan elhelyezkedő nagy foglalkoztatók. A kisvárosok térségei a leginkább kiürülő területek, ez alól kivételek a turisztikai jelentőségűek. A két megyei jogú város esetében tervezett fejlesztések között helyet kapott az elkerülőutak további építése, mert a belvárosok levegője gyakran nem elégséges, azonban az úthálózat fejlesztése (új utak építése) ellentmondás a környezetvédelmi alapelvekkel, inkább a vasúti pályák fejlesztésére kell koncentrálni (ZMTP, 2020). Szükséges lenne a vármegyében az észak-dél irányú közlekedés fejlesztése, ez megoldaná a városhiányos térségi gondok egy részét. Hiába magas az úthálózat sűrűsége, az aprófalvas jelleg miatt nem elégséges, költséges a működtetése is, ezen kívül probléma a multimodális közlekedési csomópontok hiánya és a fejletlen vasúthálózat. Az ilyen irányú fejlesztések hatása mindenképpen kedvező lenne, hiszen elindulhatna egy centrumokon kívüli gazdasági és társadalmi fejlődés is (ZMTK, 2020).

A szakirodalomi források és a vármegye helyzetét bemutató területfejlesztési dokumentumok is alátámasztják a városok egy részének kiemelt munkaerőpiaci szerepét és a településszerkezetben rejlő aggályokat. A következőkben a tíz zalai város kerül bemutatásra:

6. ábra: Zala vármegye lakónépessége és városai



Forrás: ZMTK 2020:98

Zalaegerszeg

A 2011-es népszámlálás adatait vizsgálva a városba bejárók aránya a helyben foglalkoztatottakon belül Zalaegerszegen 38,1%, ami a főváros és megyei jogú városok között a negyedik helyre sorolja a vármegyeszékhelyet. Az ingázási egyenleg tekintetében Zalaegerszegen a bejárók több, mint négyszer annyian vannak, mint az eljárók. A munkaerőkereslet meghaladja a helyben rendelkezésre álló munkaerőkínálatot, ezért szükséges más településekről kiegészíteni. A megyei jogú városok közül a második legtöbb települést magába foglaló, de a legalacsonyabb lakosságszámmal rendelkező munkaerőpiaci vonzáskörzet is egyben. A város szerepe a vonzáskörzet foglalkoztatásában az átlagosnál jóval nagyobb, magas az ingázás intenzitása, a környező településeken alacsony a helyben foglalkoztatottak aránya (KSH, 2016a; Pálóczi et al., 2016).

Nagy szerepe van a város munkaerőpiaci központ funkciójának, mely elsősorban az agglomerációban érvényesül. A városon belüli munkába utazás és a más településekről ingázás is jelentős. A gépkocsival járók aránya nagyon magas, ami kedvezőtlen a környezetre nézve, ez mindenképpen a közösségi közlekedés fejlesztését indokolja a mobilitási igények figyelembevételével. Fontos lenne a városkörnyékre is kiterjedő multimodális közlekedési rendszer fejlesztése (különösen a várost átszelő forgalom mérséklése érdekében), illetve P+R parkolózónák létesítése a belső részek terheinek csökkentésére. Szükséges az elektromos buszok számának növelése a helyi közlekedésben, illetve elektromos autók töltési lehetőségeinek bővítése. Emellett tervben van a vasútállomás és buszállomás felújítása is (ZITS, 2020) és az ingázók magas száma miatt a kapcsolt járatok összehagolása, nem csak a főutak, de az ingázásban érintett mellékutak vonatkozásában is (ZGS, 2021).

Nagykanizsa

A 2011-es népszámlálás adatait vizsgálva a városba bejárók aránya a helyben foglalkoztatottakon belül Nagykanizsán 28,7%, ami a főváros és megyei jogú városok között a tizenhetedik helyre sorolja a várost. Az átlagosnál több települést magába foglaló munkaerőpiaci vonzáskörzete van, ám a lakosságszám tekintetében - a vármegyeszékhelyhez hasonlóan - az alacsonyak közé tartozik az aprófalvas településszerkezet miatt. A város és a vonzáskörzetéhez tartozó települések közötti átlagos távolság 16,4 km, a bejárók körülbelül 80%-a innen jár be naponta. A város szerepe a vonzáskörzet foglalkoztatásában átlagos szinten van, az ott élők 40%-a jár a központba dolgozni, azaz magas az ingázás intenzitása és a vonzáskörzet településein alacsony a helyben foglalkoztatottak aránya (KSH,2016a).

Az ingázás a nagykanizsai járásban autóbuszos és vonatközlekedés segítségével megoldható. Közlekedési szempontból a zsákfalvak helyzete nem túl jó, a vonatközlekedés az országos és nemzetközi járatok átmenő forgalmának bonyolítására szolgál, nem a települések közti napi ingázás támogatására (Varga, 2020). A város 2030-ra kitűzött céljai között szerepel a környezetkímélő elővárosi vasút építése, a környező településeken lakók rendelkezésére álló integrált térségi közlekedési rendszer kialakításában való aktív részvétel, amely a városi közlekedési rendszerhez illeszkedik, mindezt környezetkímélő és fenntartható módon megvalósítva. A városon áthaladó forgalom kedvezőtlen helyzetet teremt, ezt is mihamarabb orvosolni kell. A vasúti közlekedést gátolja a vasútállomás kedvezőtlen helye a városon belül, erre a problémára is megoldást kell keresni a jövőben (NITS, 2014). Új prioritás a decentralizált gazdaságfejlesztésen keresztül a foglakoztatás növelése és a helyben „boldogulás" a térség településein (NGP, 2020).

Keszthely

A munkaerőpiac szempontjából fontos, hogy a vendéglátással foglalkozó Balaton-parti vállalkozások árbevétele szempontjából 2014-ben Balatonfüred és Siófok mellett az első háromban szerepelt. A part menti települések esetében jellemző az ingázás, de a szezonális jelleg miatt az év pár hónapjában csúcsosodik ki (Valentin, 2021). Az ingázás kiemelt magyarországi célpontjaiként meghatározott 87 település között szerepel (KSH, 2016a).

Vasúti közlekedéssel nem elérhető minden településről, de a helyi és helyközi autóbuszjáratok a vonzáskörzet kiszolgálásában jelentősek, ettől függetlenül a közlekedés fejlesztése elsődleges, főként a rugalmasságot és a fenntarthatóságot szem előtt tartva (KIT, 2014). Cél, a változó igényekre gyorsan reagálni képes mobilitás előtérbe helyezése, főként az energiafelhasználás területén. Szükséges egy elkerülő út építése a térségi közlekedési rendszer finomítása érdekében. A foglalkoztatáspolitikát térségi célként kell kezelni, szoros együttműködésben a többi településsel. Keszthely város jövőképében aktív szerep jut a térségi fejlesztések előmozdításában, közös pályázati tevékenységek életre hívásában. A leszakadó területek, falvak esetében segítő szerepet szán magának, mely a közösségi közlekedés fejlesztésén keresztül valósulhatna meg, bekapcsolva a településeket a gazdasági vérkeringésbe (KTK, 2015).

Hévíz

Az ország egyik legnagyobb idegenforgalmát bonyolító városa. A Balaton-parti településekkel ellentétben a foglalkoztatás nem annyira szezonális jellegű, hanem egész évben stabil, jelentős számú munkavállaót alkalmaznak a helyi vállalkozások (Valentin, 2021). Az ingázás kiemelt magyarországi célpontjaiként meghatározott 87 település között szerepel, jelentős turisztikai célpont jellege miatt (KSH, 2016a).

A beingázók száma meghaladja a helyben foglalkoztatottak 50%-át (Pirisi et al., 2016). A környező településekről bejárók száma 2011-ben 3478 főt tett ki, azaz hétszer annyian érkeznek ide dolgozni, mint ahány ember elingázik, ezzel a térség legnagyobb foglalkoztatója, ami indokolja az infrastruktúra fejlesztését is. A város megközelíthetősége jónak mondható, a szomszédos településekkel az úthálózat kielégítő, autóbusszal és közúton lehet ingázni, vasút nem érinti a települést. Számos fejlesztési igény fogalmazódott meg közlekedési területen (például: bicikliút, sármelléki repülőtérrel aktív kapcsolat, tó környékének tehermentesítése, belváros gyalogos övezetté alakítása, fürdővárosi klímabarát közösségi közlekedés). Ezek elsősorban a turizmus fejlesztését célozzák meg, de emellett kihatással lehetnek a munkába járók szokásaira is. Tervben van a belvárosban található buszpályaudvar kiváltása a terület más célú hasznosítása miatt, illetve a városon áthaladó buszforgalom jelentős zaj-és környezetszennyezéssel jár. A parkolás problémás a motorizációs túlterheltség miatt, ez is inkább az idegenforgalmi vonzerőnek köszönhető. A forgalomból eredő jelentős légszennyezés a kiemelt idegenforgalmi időszakban (tavasztól-őszig jellemző). A város területén az egyes közlekedési ágak közötti kapcsolatok nem kiépítettek (HTS, 2017).

Lenti

Lenti olyan aprófalvas térség központja, ahol nem igazán várható a központi kisváros dinamikus fejlődése (Pirisi et al., 2016). A kedvezőtlen demográfiai folyamatok is hatással vannak a város gazdaságára: elöregedő népesség; magas halálozási ráta; a vonzáskörzetben elnéptelenedő törpefalvak; szociális problémák (Kulbert-Egyed, 2012).

A város külföldről és belföldről is jól megközelíthető, érződik a határ közelségének elszívó ereje. Jelentős a vármegyeszékhely munkaerőelszívó hatása, hiszen vasút köti össze Lentit és Zalaegerszeget. A 2011-es népszámlálás adatai alapján a járáshoz tartozó települések elingázóinak mindössze 35%-a ingázott a városba. Lenti gazdasági struktúrája kedvezőtlen, sok tekintetben elmaradott, talán a turizmus lehetne kiemelkedő (a koronavírus járvány erre sajnos negatívan hatott). A közösségi közlekedés fejlesztését tervezik a Volánbusszal közösen. A város környéke megfelelően kiépített úthálózattal rendelkezik, de a térség apró-és zsákfalvas jellege miatt is akadnak nehezen megközelíthető települések. Helyközi autóbuszközlekedése jónak mondható, az autóbuszállomás fel lett újítva 2019-ben, de a vasútállomás nem jól megközelíthető helyen van. Kis-intermodális csomópont létrehozása felmerült, de forráshiány miatt a részletes vizsgálat sem valósult meg. Helyközi és helyi közlekedésben jellemző a csökkenő utasszám. 2018-19-ben egy felmérés eredményeként kiderült, hogy leginkább a munkahelyre jutás céljából veszik igénybe a környező települések lakói a tömegközlekedést, elsősorban autóbuszt. Elsősorban a járatok sűrűségén változtatnának a válaszdók, illetve megjelent a környezettudatos és fenntartható közlekedésfejlesztés igénye is. Lentiben a légszennyezés legfőbb oka a közlekedés, a várost átszelő főút helyett szükséges egy elkerülő út építése. Amennyiben nőne a befektetési hajlandóság és diverzifikált gazdaság jönne létre, úgy a foglalkoztatás is kedvezőbb irányba mozdulna el, ami kihatna az ingázási trendekre is (LVITF, 2020).

Pacsa

A gazdaságilag fejletlen kisváros térségében csak kis mértékben képes a központi költségvetés átengedett tételeit kiegészíteni a helyi gazdaság. A kedvezőtlen korszerkezet is hatással van a gazdaságra, elöregedő, magas halálozási

rátájú, elnéptelenedő törpefalvak jellemzőek a város körül, illetve a gazdasági és demográfiai problémák mellett szociális problémák is megjelennek (Kulbert-Egyed, 2012). A város esetében nem elérhető semmilyen településfejlesztési dokumentum, illetve a város gazdaságára utaló internetes források sem elérhetők, de vélhetően az ingázók jelenléte sem számottevő a környező nagyobb városok elszívó hatása miatt.

Zalakaros

Hévízhez hasonlóan a gyógyfürdő vonzó tényező, ez jelentősen befolyásolja a munkaerőpiaci helyzetképét, illetve a környező települések munkaerőmozgását is (Valentin, 2021). Erős Nagykanizsa vonzása a foglalkoztatás területén, a munkahelyek ott koncentrálódnak, azonban az aprófalvas jelleg miatt a foglalkoztatás tekintetében jelentős szerepet tölt be Zalakaros is. A település elsősorban a turizmusra épít, ezért a munkahelyteremtést is erről az oldalról közelíti meg, a fejlesztéseken keresztül növekedhetne a munkahelyteremtő képessége, amely a környező települések esetében is javulást eredményezne. A turizmusfejlesztéshez kapcsolódóan elengedhetetlen a város elérhetőségének javítása és a városon belüli közlekedés fejlesztése, a parkolóhelyek bővítése és a kerékpáros közlekedés esetében. Ezek közvetve hozzájárulnának a térségi kapcsolatok erősítéséhez is, amely a gazdasági potenciált növelné és lehetővé tenné a gazdaság tervezett diverzifikációját. A sajátos üdülőhelyi munkaerőigény miatt, akik nem találnak munkát a településen leginkább Nagykanizsára ingáznak (ZKVITS, 2015).

Zalalövő

A város saját meglátása szerint is egy városi rangra emelt, alapvetően falusias jellegű település. A népesség elöregedő, jelentős az elvándorlás, melynek egyik oka, hogy sokan járnak a vármegyeszékhelyre dolgozni, ami távolság, utazási idő és költség tekintetében is nehezen felvállalható, de sajnos a településen korlátozott számban érhetők el lehetőségek. A település elérhetősége közúton megoldott, de a vasúti kevésbé, indokolt lenne a kerékpárút lehetőségeinek felülvizsgálata is. A város céljai közt szerepel a munkahelyteremtés, fő kitörési pont a turizmusfejlesztés és idegenforgalmi beruházások lennének (ZVÖGP, 2020).

Zalaszentgrót

A második legkisebb zalai város, több település összekapcsolása révén érte el jelenlegi formáját. A járási funkciók nem csak a várost, hanem a környező településeket is szolgálják, de a kedvezőtlen közlekedési viszonyok ezt megnehezítik. A környező nagyobb városok nehezen elérhetők, ami nehézségeket okoz a helyiek számára és korlátozza a balatoni turizmushálózatba való intenzívebb bekapcsolódást. Az autóbuszjáratok nem tudják kielégíteni a térség utazási igényeit, főként a környék belső falvaiból bonyolult az ingázás, ez és az a tény, hogy helyben nehézkes a foglalkoztatás, okozza részben a munkaképes korú lakosság elvándorlását. A térség összetartozás-tudatát negatívan befolyásolja a vármegyeszékhely és Sümeg közelsége, a foglalkoztatottak jelentős része ingázik a környező városokba, ipari parkokba és Ausztriába. A város és a környező települések gazdasági adottságai kifejezetten kedvezőtlenek, a térségbe való beruházási hajlandóság csökkent, a mezőgazdaság és a korábban működő könnyűipari üzemek bezártak, a balatoni üdülőövezet pozitív hatásai ide nem érnek el – részben a nem megfelelő közlekedési infrastruktúra miatt, „A térség a vármegye belső perifériára szorult területe" (Megyesi, 2020:103).

A munkavállalók nagy része naponta ingázik a vármegyeszékhelyre, mert helyben kevés álláslehetőség található és a rugalmatlan tömegközlekedés is csökkenteni a

foglalkoztatási szintet a környező települések esetében. Kerékpárút építése, a fürdő felfuttatása és a közösségi közlekedés infrastruktúrájának fejlesztése elmozdulást eredményezhetne (ZSZGITS,2015). Közlekedési főút nem érinti a térséget, a vasúti forgalom is leállt, jellemzően mikrovállalkozások működnek a városban és a környező településeken. A vármegyei stratégiai kevés kapaszkodót fogalmaz meg a kisebb városoknak, a benne foglalt fejlesztési elképzelések olyan ipari kulcspontokhoz kapcsolódnak, amikhez a kistelepülések elszigeteltségük miatt sem tudnak csatlakozni (ZVIGP, 2020).

Letenye

Mivel sem a városban, sem a térségben nem települt meg jelentős foglalkoztató, sokan ingáznak a két megyei jogú városba, illetve egyre több a külföldön munkát vállalók száma is. Az M7-es autópálya megépítése - a várakozásokkal ellentétben - hátrányosan érintette a foglalkoztatást, főként a vendéglátás és a bevásárlóturizmus területén. A térség települései esetében Nagykanizsa után Letenye csak másodrendű központként van jelen, a környező települések eltérő mértékben kapcsolódnak a városhoz, Nagykanizsa vonzása sok esetben erősebb (LITS,2014, LGP,2018).

Összegzés

Az elemzett források alapján látható, hogy azon városok esetében, ahol jelentős a beingázás, ez megjelenik a fejlesztési dokumentumokban a hozzá kapcsolódó tervekkel és célokkal együtt, ahol viszont ez nem jelentős, ott az elingázás és az ebből adódó nem kívánt hatások kerül kiemelésre.

A feldolgozott szakirodalmi források és fejlesztési dokumentumok alapján a vármegye városai három csoportba oszthatók:

- Zalaegerszeg és Nagykanizsa: ipari hagyományokkal és beruházási potenciállal rendelkező megyei jogú városok. Az ingázás legfőbb célpontjai nem csak a vármegyei települések esetében, de a vonzáskörzetük más vármegyékre is kiterjed. A járműipari és elektronikai fejlesztések esetében Zala vármegye kiemelt beruházási célpont, ebből a két város biztosan részesül, így munkaerőpiaci jelentőségük vélhetően tovább növekszik.
- Hévíz, Keszthely és Zalakaros: kiemelt turisztikai célpont jellegük miatt szintén kedvező helyzetben vannak, jelentős a beingázók száma mindhárom városba, munkaerőpiaci jelentőségük a környező települések között is meghatározó. Esetükben a foglalkoztatás tekintetében a szezonális jelleggel is számolni kell, melynek csökkentése jövőbeli terveik közt szerepel.
- Lenti, Letenye, Pacsa, Zalalövő és Zalaszentgrót: esetükben nehezen meghatározható a fejlődés/fejlesztés jövőbeli iránya. Lenti esetében elképzelhető (főként a Nyugat-Zala Gazdaságfejlesztési Stratégia elkészülése miatt), hogy az ipari hagyományokkal rendelkező város a vármegyeszékhely segítségével be tud kapcsolódni a gazdasági vérkeringésbe, illetve a turizmus újbóli fellendítése irányába is el tud mozdulni. A többi város esetében szükségesek mélyebb vizsgálatok, hogy a kiugrási lehetőséget megtalálják.

Az első és a második csoport esetében a fejlesztési lehetőségek és a munkaerőpiaci vonzóképesség megtartása, növekedése még inkább előtérbe helyezi az ingázást és az ezzel kapcsolatos megoldandó feladatokat, például közlekedési rendszerek újraszervezése; belvárosok levegőszennyezésének csökkentése; vasút-és buszállomások felújítása; multimodális közlekedési rendszerek kialakítása, de fontos kiemel-

ni, hogy ezek nem csak a városok döntésein múlnak. Emellett térségi vezető szerepüket, az együttműködésekben való aktív részvételi szándékukat is kiemelik, segítve ezzel a perifériára szorult települések bekapcsolódását a gazdasági vérkeringésbe.

Az ingázás jelentős a vármegyében, de az iparral és turisztikai vonzerővel rendelkező települések így is munkaerőhiánnyal küzdenek. Elgondolkodtató, hogy a közlekedés fejlesztése milyen megítélés alá esne, hiszen ökológiai szempontból mindenképpen aggályos új utak és vasúti sínek építése. Ha társadalmi szempontból vizsgáljuk, akkor a munkaképes korú lakosság esetében mindenképpen fontos lenne a munkahelyre jutás megkönnyítése, megfelelő és vonzó tömegközlekedési rendszer biztosítása, a települések elérhetőségének javítása. Ebben az esetben is mérlegelni szükséges, hogy mi a cél: a mobilis lakosság távolabbi helyszíneken foglalkoztatása vagy a lakóhelyhez minél közelebbi foglalkoztatás lehetőségének megteremtése? Ez a fenntarthatóság három pillére közti konfliktus egyik esete ebben a témában, hiszen a városok vonatkozásában eltérő érdekek dominálhatnak.

Ami bizonyos, hogy a megyei jogú városok felszívják a munkaerőpiaci vonzáskörzetük munkaerőkínálatát, ezáltal egy hiányállapot jelentkezik, ami azt mozdítja elő, hogy a vállalkozások távolabbi településeket célozzanak meg toborzási területként. Ez viszont a leszakadó települések esetében további hátrányokkal járhat és nőhetnek a vármegyén belül amúgy is jelentős aránytalanságok.

Összességében fontos kiemelni, hogy nem önmagában az aprófalvas településszerkezet a kihívás, hanem a gazdasági központoktól elszigetelten elhelyezkedő települések helyzete kedvezőtlen. Ezért is fontos lenne a kisvárosi hálózat fejlesztése, a centumokon kívüli gazdasági növekedés, a gazdaság diverzifikációja az érdekeltek minél szélesebb körének bevonásával.

A kutatás további irányokat is felvázol. A városok fejlesztési dokumentumai mellett érdekes lenne elemezni az elfogadásukat követő időszak történéseit, változásokat megismerni, megvizsgálni a többi település terveit, céljait, illetve a térségi együttműködési megállapodásokat, hiszen jelen tanulmány csak a városok szemszögéből közelíti meg a kérdéskört.

A cikket egy közel három évtizedes, de ma is létjogosultsággal rendelkező idézettel zárnám: „A modern út a fenntarthatóság felé nem mögöttünk, hanem előttünk van." (Campbell,1996: 302).

Felhasznált irodalom

Alpek Levente – Tésits Róbert (2017): Measuring Regional Differences in Labour Market Sensitivity in Hungary, *Applied Spatial Analysis and Policy*, 12(1), 127–146. https://doi.org/10.1007/s12061-017-9237-3

Belügyminisztérium (BM) (2023): Magyarország állandó lakossága 2023.01.01. https://nyilvantarto.hu/hu/statisztikak?stat=kozerdeku (Letöltés ideje 2024.02.04)

Bajmócy Péter – Balogh András (2014): Kihalás szélére sodródott falvak Magyarországon, *Településföldrajzi Tanulmányok*, 3(2), 3-12.

Balcsók István (2022): A távolsági ingázás néhány demográfiai sajátossága, *Metszetek*, 10(2), 3–19. https://doi.org/10.18392/metsz/2021/2/1

Basiago, Andrew (1999): Economic, social, and environmental sustainability in development theory and urban planning practice, *The Environmentalist*, 19, 145-161. doi: 10.1017/s0376892900011449

Brenner János (2021): A Területi Agenda 2030 és az Új Lipcsei Karta – az európai terület- és településfejlesztési politika új dokumentumairól, *Tér és Társadalom*, 35(1),158-166. https://doi.org/10.17649/TET.35.1.3346

Buzási Attila (2017): *Klímaváltozáshoz való alkalmazkodás és fenntarthatóság városi területeken*, Doktori értekezés, BME

Campbell, Scott (1996): Green Cities, Growing Cities, Just Cities?: Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development, *Journal of the American Planning Association*, 62(3), 296-312. https://doi.org/10.1080/01944369608975696

Csete Mária-Buzási Attila (2020): A smart planning szerepe a fenntartható városfejlesztésben, *Területi Statisztika*, 60(3), 370–390. https://doi.org/10.15196/ts600304

Egedy Tamás (2017): Városfejlesztési paradigmák az új évezredben- a kreatív város és az okos város, *Földrajzi Közlemények*, 141(3), 254–262.

Egedy Tamás – Kovács Zoltán –Kondor Attila Csaba (2017): Metropolitan region building and territorial development in Budapest: the role of national policies, *International Planning Studies*, 22(1), 14–29. https://doi.org/10.1080/13563475.2016.1219652

European Commission (2021a): *The new Eurpean mobility framework*, https://doi.org/10.2775/547679

European Commission (2021b): *Questions and Answers: European Urban Mobility Framework*, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_6729 (Letöltés ideje: 2024.02.04.)

European Commission (2021c): *The New EU Urban Mobility Framework*, COM (2021) 811 final

European Commission (2022): *Handbook of Territorial and Local Development Strategies*, https://doi.org/10.2760/133519

Eurostat (2020): Main place of work and commuting time, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?oldid=500689 (Letöltés ideje:2024.02.04.)

Farkas Jenő Zsolt – Kovács András Donát (2018): Kritikai észrevételek a magyar vidékfejlesztésről a vidékföldrajz szempontjából, *Területi Statisztika*, 58(1), 57–83. https://doi.org/10.15196/ts580103

Fleischer Tamás (2005): Fenntartható fejlődés – fenntartható közlekedés, *Közúti és Mélyépítési Szemle*, 55(12), 2-9.

Fleischer Tamás (2019): Városi mobilitás, közjavak, fenntarthatóság, *Közgazdasági Szemle*, 66, 1056-1072. http://dx.doi.org/10.18414/KSZ.2019.10.1056

Forray Katalin – Híves Tamás (2009): Az iskolázottság, a foglalkoztatottság és az ingázás területi összefüggései, *Szociológiai Szemle*, 19(2), 42-59.

Józsa Klára (2013): Fejlődést segítő és hátráltató tényezők az aprófalvakban a helyi polgármesterek szemszögéből, *Településföldrajzi Tanulmányok*, 2(2), 85-98.

Kiss Ambrus – Matyusz Zsolt (2015): Az ingázás, mint forgalomkeltő tényező, *Munkaügyi Szemle*, 2015 / 5, 20-34.

Kiss János Péter – Szalkai Gábor (2014): A foglalkoztatás területi koncentrációjának változásai Magyarországon a népszámlálások ingázási adatai alapján, *Területi Statisztika*, 54(5), 415–447.

Kiss János Péter – Szalkai Gábor (2018): Az ingázás mobilitási jellemzői a legutóbbi népszámlálások adatai alapján, *Területi Statisztika*, 58(2), 177–199. https://doi.org/10.15196/ts580203

Kovács Zoltán (2017): Városok és urbanizációs kihívások Magyarországon, *Magyar Tudomány*, 178(3), 302-310.

Kovács Zoltán – Egedy Zoltán – Szabó Balázs (2015): Az ingázás területi jellemzőinek változása Magyarországon a rendszerváltozás után, *Területi Statisztika*, 55(3), 233–253.

Kovács Zoltán – Szigeti Cecília – Egedy Tamás– Szabó Balázs – Kondor Attila Csaba (2017): Az urbanizáció környezeti hatásai–Az ingázás ökológiai lábnyomának változása a budapesti várostérségben, *Területi Statisztika*, 57(5), 469–494. https://doi.org/10.15196/ts570501

KSH (2015): *Magyarország településhálózata 2. Városokfalvak*

KSH (2016a): *Ingázás kiemelt célpontjai*

KSH (2016b): *Turizmusgazdaság a Balaton Idegenforgalmi Régióban*

Kulbert Zsófia -Egyed Krisztián (2012): A Nyugat-dunántúli régió kistérségeinek fejlettsége, *Érzelmek és indulatok a gazdaságban*, 288-302.

Kurucz Lajos (2022): Az aprófalvak fejlődési jellemzői Magyarországon az ezredforduló után, *Régiókutatás Szemle*, 7(1), 48–57. https://doi.org/10.30716/rsz/22/1/4

Megyesi Gergely Boldizsár (2020): Zalaszentgrót: a civil társadalom szerepe egy aprófalvas térség integrációjában, *Kultúra és közösség*, 2020(2), 99-117.

OECD (2016): *Shared mobility – Innovation for liveable cities*, https://itf-oecd.org/shared-mobility-innovation-liveable-cities (Letöltés ideje: 2024.02.04.)

Pálóczi Gábor – Pénzes János – Hurbánek, Pavol – Halás, Marián - Klapka, Pavel (2016): Attempts to delineate functional regions in Hungary based on commuting data, *Regional Statistics* 6(1), 23–41. https://doi.org/10.15196/rs06102

Pirisi Gábor – Kiss Balázs – Máté Éva (2016): A kisvárosok szerepe a munkaerő-ingázásban, *Területi Statisztika*, 56(4), 415–437. https://doi.org/10.15196/ts560404

Purvis, Ben - Mao, Yong -Robinson, Darren (2018): Three pillars of sustainability: in search of conceptual origins. *Sustainability Science*,14, 681-695. https://doi.org/10.1007/s11625-018-0627-5

Salamin Géza – Radványszki Ádám – Nagy András (2008): A magyar településhálózat helyzete, *Falu-Város-Régió*, 2008/3, 6-26.

Somlyódyné Pfeil Edit (2011): Az agglomerációk jelentőségének változása az államszervezés és a városi kormányzás szempontjából, *Tér és Társadalom*, 25(3),27-59. https://doi.org/10.17649/tet.25.3.1876

Somlyódyné Pfeil Edit (2019): *A városok szerepe a területi kormányzásban*, NKE, Budapest, ISBN 978-963-498-080-3

Szalmáné Csete Mária – Biró Kinga (2022): A fenntartható közlekedés klímainnovációs vonatkozásai, *Logisztikai Évkönyv*, Magyar Logisztikai Egyesület, Budapest, 273-285.

Valentin Szilveszter (2017): Foglalkoztatási és jövedelemtermelési problémák vizsgálata a Balatoni turisztikai desztinációban, *Deturope*, 9(1), 5-25.

Varga Gergő (2020): A roma népesség munkaerőpiaci-területi esélyei a Nagykanizsai járás területén, *Modern Geográfia*,15(3),1-15. https://doi.org/10.15170/mg.2020.15.03.01

Fejlesztési dokumentumok

Hévíz Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2017-2023 (HTS,2017) https://onkormanyzat.heviz.hu

Keszthely Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2014-2020 (KIT,2014) https://onkormanyzat.keszthely.hu/wp-content/uploads/document_library/keszthely-varos-onkormanyzata/koncepciok-tervek/kvo_koncepciok-tervek_integralt_telepulesfejlesztesi_strategia_1_sz_mod-koncepciok-tervek.pdf

Keszthely Város Településfejlesztési Koncepciója 2015-2030 (KTK,2015) https://onkormanyzat.keszthely.hu/wp-content/uploads/document_library/keszthely-varos-onkormanyzata/koncepciok-tervek/kvo_koncepciok-tervek_telepulesfejlesztesi_koncepcio_2014-2030-koncepciok-tervek.pdf

Lenti Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2021-2027 (LVITF,2020) http://lenti.hu/index.php?aktiv=onkormanyzat_dokumentumtar&nyelv=hu&id=500&almenu=hir

Letenye Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2014-2020 (LITS,2014) http://letenye.hu/images/Athelyezett/KEZDOOLDAL/ITS_letenye_2015/ITS_letenye_megalapozo_vizsgalat.pdf

Letenye Gazdaságfejlesztési Program (LGP,2018) http://letenye.hu/ONKORMANYZAT/Projektek/DESCO/DESCO_gazdasagfejleszto_strategia.pdf

Nagykanizsa Gazdasági Programja, Fejlesztési Terve 2020-2024 (NGP,2020) https://nagykanizsa.hu/letoltesek/2020-05/68_472_nagykanizsa_mjv_onkormanyzatanak_gazdasagi_programja-_fejlesztesi_terve_2020-2024.pdf

Nagykanizsa Településfejlesztési Koncepciója, Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2014-2030 (NITS,2014) https://nagykanizsa.hu/docs/koncepciostrategia/nkmjvits20140909.pdf

Zalaegerszeg 2030 Gazdaságfejlesztési Stratégia (ZGS,2021)
https://zalaegerszeg.hu/dokumentum/34419/Zalaegerszeg_2030_Gazdasagfejlesztesi_strategia_VEGLEGES_dokumentum.pdf

Zalaegerszeg Integrált településfejlesztési stratégia 2021-2027 (ZITS,2020) https://zalaegerszeg.hu/its

Zalakaros Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2015-2020 (ZKVITS,2015) https://onkormanyzat.zalakaros.hu/dl/proc?f=41770fc0cf0ea89d24ea8be3556a3f9d95db5e4df7dd07acd246a-696ea48883d

Zalalövő Város Önkormányzatának Gazdasági Programja 2020-2024 (ZVÖGP,2020) http://zalalovo.hu/webimages/files/zalalovo_onk_gazdasagi.pdf

Zalaszentgrót Integrált Településfejlesztési Stratégia 2015-2020 (ZSZGITS,2015) https://adoc.pub/download/zalaszentgrot-integralt-teleplesfejlesztesi-strategia-i-ktet.html

Zalaszentgrót Város ifjúságának gazdasági és társadalmi aktivitását elősegítő program 2020 – 2030 (ZVIGP,2020) https://hazaterok.zalaszentgrot.hu/dokumentumok/Zalaszentgrot_cselekvesi_program.pdf

Zala Megyei Területfejlesztési Program (ZMTP,2020) https://zala.hu/uploads/docs/pages/doktar/tt2027/ZALA-megye-TFP.pdf

Zala Megyei Területfejlesztési Koncepció (ZMTK,2020) https://zala.hu/uploads/docs/pages/doktar/tt2027/Zala-megye-TFK.pdf

A fejlesztési dokumentumok letöltési ideje: 2024.02.04)