



Tésits Róbert – Alpek Levente

## Some aspects of the labour force mobility of the Drava region<sup>1</sup>

### MAGYAR NYELVŰ ÖSSZEFOGLALÓ

A társadalom 21. században tapasztalható egyre fokozódó mobilitása, a munkahelyek és a lakóhelyek egyre jelentősebb térbeli eltávolodása kulcsfontosságúvá teszi a kérdést, vajon a közlekedési lehetőségek elvben tapasztalható bővülése lehetővé teszi-e a hátrányos helyzetű térségek foglalkoztatási zavarainak valamiféle megnyugtató kezelését. A tapasztalatok a foglalkoztatás leépülése következtében helyben maradó munkanélküliek tömegére, a strukturális és, ahogy az jelen téma szempontjából kiemelt fontosságú, a frikciós munkanélküliség által erőteljesen sújtott térségek számának bővülésére mutatnak rá, ami épp ellentétes azzal a jelenséggel, amelyet egyes területeken az országos, de főleg a globális trendek diktálnának. Arról nem is beszélve, hogy a vasútvonal bezárások és járatsűrűség csökkentések következtében az ingázási lehetőségek a fokozott problémákkal küzdő térségekben még csökkentek is.

Jelen tanulmány célja, hogy a mobilitási viszonyok elemzésén keresztül felmérje és bemutassa a Magyarország-Horvátország IPA Határon Átnyúló Együttműködési Programban érintett területének példáján, hogy melyek azok a tényezők, amelyek a mobilitással kapcsolatos negatívumok háttérében állnak. Hogyan alakul a munkát vállalni szándékozók ingázási lehetősége, attól függően, hogy mely közlekedési eszközök és milyen ingázási irányok állnak a munkahelykereső rendelkezésére. Mindezek során természetesen végig fokozott figyelmet kap a térbeliség, a területi sajátosságok szerepe is. A térség jellegéből kifolyólag (Dráva, határmente stb.) külön figyelmet fordít a lokálisan tapasztalható egyediségekre, figyelembe véve nem csak a magyarországi területeket, hanem a horvát oldalon rejlő mobilitási lehetőségeket, az elhelyezkedésből fakadó hátrányokat és természetesen a pozitívumokat is.

Jelen tanulmány primer és szekunder forrásokra egyaránt épít. A mobilitási vizsgálatok esetében az út-idő-költség táblák felírása az autóval történő közlekedés esetében on-line út-idő számítására alkalmas térképek segítségével történt (pl. google.maps.hu). A vasúti közlekedés esetében Magyarországon a MÁV adatbázisai (www.mav.hu), Horvátország tekintetében pedig a Horvát Államvasutak (HŽ)

<sup>1</sup> Készült a Dél-Dunántúli Regionális Forrásközpont Szolgáltató Nonprofit Kft. megbízásából, a Magyarország-Horvátország IPA Határon Átnyúló Együttműködési Program (Kódszám: HUHR/1001/2.1.2/0002) keretében.

hasonló adatbázisai kerültek felhasználásra ([www.hznet.hr](http://www.hznet.hr)). A térképek szerkesztése a digitális térképezés módszereit felhasználva, vektoros szerkesztővel (Corel csomag, elsősorban CorelDraw X5) készültek, amelyhez a táblák az Office programcsomag megfelelő alkalmazásaival lettek csatolva. A mobilitási vizsgálatok esetében, tekintettel a horvát terület és a magyar terület között húzódo jelentős kiterjedésbeli különbségekre, bizonyos szempontból hasonló, azonban egyes pontokon eltérő módszerek kerültek felhasználásra. A horvát térség esetében a munkavállalás esetében még elfogadható ingázási távolságokat, a 10, a 20 és a 30 km-es vonzáskörzeteket szabályos körök tüntetik fel. E tekintetben a valóságban természetesen ezen körök a közlekedési útvonalak mentén változnak, azonban jelen vizsgálat léptékének megfelelően így is egy jó közelítő képet adnak a különböző központi települések elhelyezkedéséről, központi, vagy periférikus pozíciójukról. Ettől függetlenül az eredmények összevethetők, mivel a végső konklúzió tekintetében az eltérő módszerek nem hoznak változást. A primer források között elsősorban nyitott kérdéseket tartalmazó kérdőívek szerepelnek, amelyek segítségével a fő ingázási irányok, azok volumene, illetve a mobilitás mögött meghúzódó egyedi és a térségre általánosan jellemző problémák feltérképezése történt meg.

A térségre – mind horvát, mind magyar részről – jellemző a kevésbé fejlett közlekedési hálózat, az autópályák és a magasabb rendű főutak viszonylagos hiánya, illetve az ezekből fakadó mobilitási nehézségek. A közlekedési hálózat tekintetében a vasút és a jelentősebb közutak (első vagy másodrendű főutak) bírnak kiemelkedő jelentőséggel. A vasúti közlekedést a ritka hálózatsűrűség jellemzi. Magyarországon a 2007-től 2010-ig terjedő időszakban az amúgy is nehéz helyzetet tovább súlyosbította a gazdaságilag nem, vagy csak kevésbé rentábilis vonalak bezárása.

Az elemzésből kitűnnek a térség fő problémái, amelyek részint okként, részint okozatként összekapcsolódnak a terület aprófalvas településszerkezetével, a számos, rossz elérhetőségű zsákfaluvall, illetve a rossz úthálózattal. Kiemelt probléma, hogy az egyébként is ritka vasúthálózaton a magas utazási idők és költségek a legtöbb lakos számára nem teszik lehetővé a foglalkoztatási központokba való eljutást. A területet elkerülik az autópályák, és – főleg a Dráva bal partján – az első és másodrendű főutak is. A kiemelkedően magas üzemanyagárak eleve ellehetetlenítik az autóval való közlekedést, amely csak kevesek számára és elsősorban a központok közvetlen környezetében elérhető lehetőség az egyébként is javarészt rosszabb anyagi helyzetben lévő emberek által lakott településeken. A buszközlekedés esetében – bár ez az alternatíva több település számára érhető el, mint a vasút – is kitűntek a hosszú utazási idők és a magas költségek, amelyek kiegészültek azzal a ténnyel, hogy – jelentős mértékben épp a leghátrányosabb helyzetben lévő településeken – a rossz járatsűrűség megint csak az alternatíva mindennapos használata ellen hat. Végül, nemzetközi viszonylatban a még mindig ritka, kevés csatlakozási pontot tartalmazó út- és vasúthálózat, illetve az országhatáron át történő vasúti és buszközlekedés tűnik ki, amely jelentősen megnehezíti a határ menti térség mindkét oldalán tevékenységet folytató – vagy folytatni próbáló – vállalkozások helyzetét.

## 1. INTRODUCTION

While one can experience the growth of mobility in the 21<sup>st</sup> century, the increasing spatial distances between the workplaces and residences make it a key question whether the theoretical broadening of transportation opportunities can treat the employment problems of disadvantageous regions. The

experiences show the broadening mass of unemployed people because of the less number of work-places, also the increasing number of regions hit by structural and frictional unemployment. This is contrary to another phenomenon what the global trends dictate in some fields in the country. Not to mention, that the closing of railway lines and frequency of the lines resulted in the narrowing opportunities of commuting in underdeveloped regions.

The aim of this study is to measure and show through the analysis of mobility relations the Dráva region, the examples of Hungarian and Croatian sides' disadvantageous regions and what kind of elements stand behind these negative features of mobility. How the opportunity of commuting transforms, depends on the transporting vehicles and the directions of commuting for the people searching for job. This study pays special attention to regional differences and the local features due to the character of the region (Dráva, borderline, etc.) considering not only the Hungarian side of it, but the opportunities of Croatian mobility, the disadvantages or advantages coming from disposition. It gives a comprehensive picture which can help for those who deal with the issue of mobility, or interested in the utilization of possibilities and liquidation of problems coming from it.

## **2. RESEARCH METHODS**

This study is based on primer and secondary sources. The way-time-cost tables in connection with car transportation for the mobility examinations were made with the help of online way-time maps. In the case of railway transport we used database from the Hungarian State Railways' website ([www.mav.hu](http://www.mav.hu)) and the same sources from the Croatian State Railways ([www.hznet.hr](http://www.hznet.hr)). The maps were made with vector editors (Corel package, primarily CorelDrawX5). In the case of the examination of mobility the study was in view of the differences between the Hungarian and Croatian side of the region, which were significant. Different methods were used and in some measurements they were similar but in some points they were different. In the Croatian region the commuting distances are shown with the 10, 20 and 30 km catchment areas and these circles are acceptable in the case when people are searching a job. In this regard these circles are changing along the transport lines in the real life but this study has a scale which can give a good approximate picture about the locations of different central settlements and their central or peripheral position. Apart from these problems we can compare the solutions because differences in the methods used did not affect the results obtained. Between the primer sources there are mainly open questions in the questionnaires, which help demonstrating the main directions, size of commuting and we are mapping the individual and general problems which are behind the mobility.

## **3. RESULTS**

### **3.1. The relative position of the area in relation to Hungary and Croatia**

The Hungarian part of the researched area similarly to the Croatian side is situated on the peripheries of the country. The capital can be achieved the fastest from the Siklós and Sellye small regions, the former is in a 235 km distance (about two and a half hour-drive) while the latter can be reached with a 250 km-drive (within about 3 hours). In this respect the situation of the Croatian area is more favour-

able, which is substantiated by the fact that Zagreb can be reached in the shortest way within 51 km (approximately 45 minutes), while from Virovitica-Podravina County in 120 km (less than 2 hours), from Osijek-Baranja County with a 223 km-drive (within nearly 3 hours).

A part of Koprivnica-Križevci County can be regarded as the periphery of Zagreb, which fact contributes to the prestigious position that the area achieved in terms of employment (this district is characterized by the lowest unemployment rate – 16,1% – in the researched region).

The less developed transport network is a characteristic of the region – both on the Croatian and Hungarian side – the relative lack of highways and main roads, and the mobility difficulties originating from these facts. In respect of the transport network the railways and the main roads (first or second-class roads) have been given high priority.

Rail transport is characterized by a rare network density. In Hungary from 2007 to 2010 the already difficult situation was further aggravated by the closure of the economically unviable or the less profitable lines (for instance the Sellye–Villány line was closed in 2007). Kaposvár can be reached on its merits from the Csurgó small region by train at an affordable price and time, while in the case of Nagykanizsa the Csurgó small region, in the case of Pécs the Sellye and Siklós small region are in a preferred situation. In Croatia the railway lines of the researched region are less frequent in comparison with the Hungarian network; the Koprivnica–Virovitica–Osijek line means the backbone of the network. Virovitica has the worst availability by train. The railway link between the countries was solved between Zákány and Gyékényes and at Magyarbóly, crossing the border is not possible by train along the river Drava within a very long distance (nearly 160 km), so this option by definition is out of the question for most of the employees (and businesses).

The density and the quality of the road network is better than the rail network, however, due to the currently very high petrol prices (in Hungary about 440 HUF  $\approx$  1,53 € and in Croatia about 400 HUF), car transport is only a relative alternative (it is not available for those people who are in the periphery in respect of employment). In the case of bus transportation, as it will be discussed in more details below, not only the inadequate distribution and density of the services but also the considerable costs stop the flow of commuting across the border (internationally) and within the country as well. In the Hungarian area the only motorway that approaches the region is the M6, but this does not contribute to the increased mobility of the local people. The backbone of the network is Road No. 6, road No. 61, 68 and 67 attach to this the Csurgó and Barcs small regions. A key issue is that Sellye is not in contact with any first or second-class highway, which draws the attention to the fact that this area is in isolation and has a peripheral nature, this gives answer to the question (of course among many other factors) why this area is in the most disadvantaged situation in respect of Hungary and the whole researched region. Road no.58 gives an opportunity to reach Pécs from the Sellye small region in a relatively quick way.

Although on the Croatian side the main road reaches the whole region, the comparison from this aspect is not feasible (due to the significant differences of the size of the administrative units). The backbone of the transport network is Road D2, which is supplemented by the A5, which is a less significant highway in terms of commuting. Koprivnica is easily approachable through Road D20 and D41. The latter connects the region with Zagreb from the other direction, providing a relatively easy

access to the capital, which is supplemented by the E71 motorway heading the capital, running on the outskirts of Koprivnica-Križevci County. Virovitica has the hardest to get to – in respect of both railway and road network – on the road D2 and D5. Osijek is a rail and road junction point, which only slightly counterbalances the fact that as far as Croatia is concerned it is geographically a peripheral county. The connection between the countries is provided by the Letenye (Muracsány), Berzence (Góla), Barcs (Trézenföld), Drávaszabolcs (Alsómiholiác), Beremend (Petárda), Urvar (Főherveglak) and the Ivándárda (Bányavár) country border, out of which only the Letenye, the Udvar and Ivándárda can be found out of the researched region.

### **3.2. The mobility conditions of the particular areas**

#### **a) Csurgó small region**

As it has been previously mentioned, in terms of the employment of the population of the Csurgó small region the enterprises of Nagykanizsa and Nagyatád play a decisive role. Therefore, the key question is what opportunities there are for the residents to reach the above mentioned settlements. One possible alternative is the railway link, it is feasible only for a few settlements (almost 40% of the settlements have a station in working order), and although there is no doubt that in this respect the Csurgó sub region is in the best position. The cheapest alternative, Nagykanizsa can be achieved with the season ticket (an average of 20–30 thousand HUF), although in extreme cases (such as the Somogyudvarhely–Nagykanizsa commuting) the ticket rates may exceed 40 thousand HUF, which makes the choice of this alternative impossible. Towards Nagyatád the prices of the season tickets fluctuate between 14 and 30 thousand HUF, Somogyudvarhely (similarly to Berzence) stands out in this respect with an extremely high cost of more than 40 thousand HUF. The accessibility of the sub-regional centre, Csurgó by train – from those settlements where this alternative is available – can be solved with an average expenditure of 10, sometimes 30 thousand HUF.

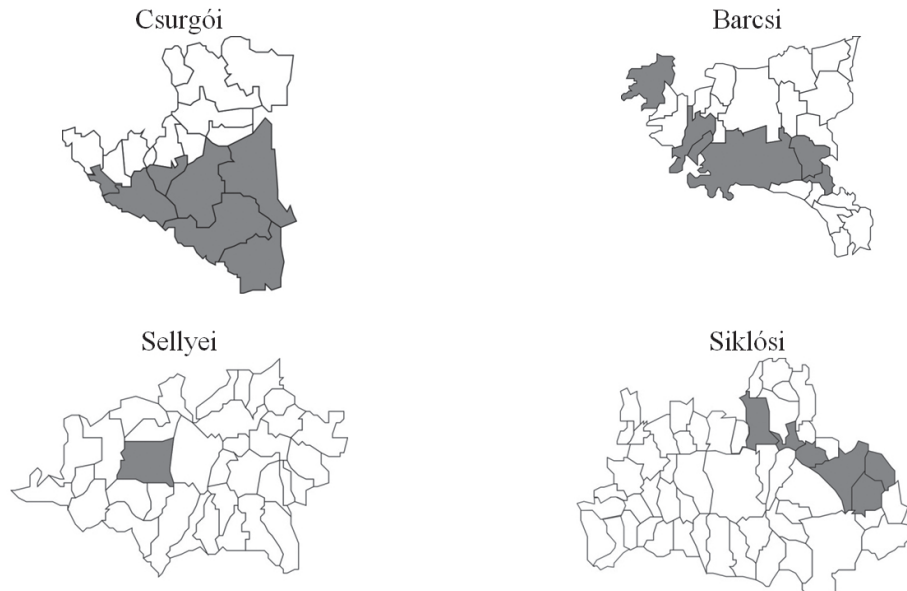
Nagykanizsa is situated within a distance of 10–40 km from the settlements of the small region, which in terms of the monthly ticket prices range between 11900 and 28500 HUF. Towards Nagyatád the distance is between 19–32 km, the ticket prices range between 14200 and 24900 HUF. If these distances would like to be covered by car, calculated with 6.5 liters average fuel consumption and 440 HUF per litre petrol price, the costs towards Nagykanizsa (on the basis of 20 days per month commuting) the price would be 11440 and 45760 HUF, while towards Nagyatád it would reach 21740 and 36610 HUF. The centre of the small region is accessible by bus with a monthly ticket which costs 10.15 thousand HUF, while it is also available by car at similar costs. However, the Csurgó small region is undoubtedly the most advantaged area in the researched Hungarian region; in terms of the Region along the river Drava (which is the subject of the whole analysis) it is considered as the second most-favoured area.

#### **b) Barcs small region**

In the small region of Barcs only 24% of the settlements have rail connections. In this case the main commuting directions become distinct towards Nagyatád and Szigetvár. The former to be reached by rail is not a viable alternative – taking into account the fact that the majority of the people living

in the region are badly off – because due to the lack of a direct line travelling is only possible with transfer and therefore it can be carried out with a significant expenditure of time and cost. Szigetvár is approachable with a monthly ticket costs barely more than 10 000 HUF, however the primarily from the western region of the area this journey costs 40 000 HUF. In the case of Barcs the ticket prices are over 20 000 HUF. The centre is easily approachable with the expenditure of 10–20 000HUF.

Figure 1. The settlements of the 4 Hungarian small regions in possession of railway connections



The bus transport to Nagyatád can be primarily considered as an alternative from those settlements, where the easy connection to road no.68 is possible (for instance Babócsa, Barcs), since commuting from these settlements can be solved within a relatively short period of time on a relatively favourable price (28500 HUF).

The most disadvantaged villages are in a deadlock situation (for instance Péterhida) or for any other reason (for instance they can be approached only on a third- or lower-level road) they are in a disadvantaged (shadow) position (e.g. Lakócsa, Tótújfalu, Szentborbás). From these settlements Nagyatád can only be reached with a transfer and with a significant (in some cases nearly three hours) expenditure of time. The latter settlements are in a somewhat more favourable situation (in comparison with the western region of the Barcs small region) in the case of commuting to Szigetvár, because of the proximity of the city neither the travel time (approximately 40 minutes) nor the costs are too high. In relation to Nagyatád the distance is at least 20 km maximum 70 km by car, which of course means a significant difference in costs (from 22800 to 81000 HUF). Getting to Szigetvár is more favourable in comparison with Nagyatád, however the distances in this direction are between 20 and 70 km. Barcs is situated in an average distance of 20.30 km from the different points of the region, so commuting to Barcs costs 20–30 000 HUF a month.

#### c) Sellye small region

In the Sellye small region with respect to the line closures and the discontinuation of services it is only an available alternative for 3 % of the settlements, practically for Sellye to commute by rail. In

addition to these factors train service is further complicated by the fact that the lines of the region are in a peripheral situation, reaching Pécs and Szigetvár (these are the main directions of commuting) even from the centre from Sellye can only be carried out with transfer, consequently a considerable period of time (the trip would take 2 hours a day) and expenses (25–30 thousand HUF) are needed.

The bus service is a more viable alternative, although there are also significant differences in the region from this respect. From Felsőszentmárton, the south-west periphery of the small region, Szigetvár can be reached within an hour with a cost of 21500 HUF, similarly to Sellye and Marócsa, and the western settlements of the small region which are connected with the Felsőszentmárton–Szigetvár line. This is not the case in the southern and south-eastern border section of the region (e.g. Zaláta, Kísszentmárton), from these areas commuting is almost impossible by bus because of the several transfer, long travel time (2–4 hours) and the costs (42 900 HUF). In addition, therefore, the region deals with a disadvantaged transport situation – not to mention the lack of the first and secondary-level main roads and the condition of the already existing roads – it bears with an internal dichotomy, which correlates with the distribution of the intra-regional unemployment rates which was outlined in the regional analysis. In the case of commuting towards Pécs the picture slightly differs. The north-eastern region towards Szigetvár is traditionally considered a periphery (e.g. Kisasszonyfa); from the point of view of commuting it can be considered as a more acceptable category (less than 1 hour travel time, ticket price of 21 400 HUF). In contrast, Sellye is also in a clear competitive disadvantage, notably the south-western, southern and south-eastern regions. The employees cannot afford to commute by bus day by day because of the average salary in the region. Sellye can be reached by bus within an hour from most of the settlements, but from those villages where the service is rare in frequency and the bus lines reach them only on the periphery (e.g. Zaláta, Kemse, Piskó, Lúzsok) the regional centre can be reached with difficulty, usually with one transfer (Vajszló). The distances by car towards the direction of Szigetvár from north-west to south-east increase inversely. To reach Pécs the distance is at least 25 km (North-south Sellye small region), maximum 60 km. In terms of costs it means 28600 and 68640 HUF, which is a hardly affordable or unaffordable category. In the case of Szigetvár the distances (17–43 km) and the costs are similar (19500–50000HUF), with the difference that in this respect the location of more advantaged settlements is inverse. The southern region is also in a disadvantaged situation in terms of commuting by car. Sellye can be reached from most of the settlements in a 15–20 km-ride, which is slightly more than 17 000 HUF expenses.

#### d) Siklós small region

Although more settlements are concerned than in Sellye, in the case of Siklós the peripheral role of railways nowadays is also notable, which is also confirmed by the fact that the rail connection to the centre of the small region was closed down. This alternative is available for 11% of the settlements. In the case of Siklós the main directions of commuting, as has previously been discussed, outside the region are Mohács and Pécs, inside the region are Siklós and Harkány. The latter are not available by railway. However, from those settlements where train is available commuting to Pécs is feasible. The travel time is less than an hour, however the ticket prices are very high (20–35 thousand HUF), they are still more favourable in comparison with the observed commuting costs of the region. Towards

Mohács the situation is similar and even from Villány and its region the city can be reached within less than half an hour. The costs are around 20 000 HUF (minimum 178000 HUF).

The accessibility of Pécs is relatively good from the northern areas of the small region (e.g. Kisdér, Peterd) – travel time is 1 hour, the costs are under 25000 HUF, however as we go to the south, the costs increase – almost reaching the limitation of mobility. It takes nearly an hour to reach Pécs from Siklós and costs are coming near to 40 thousand HUF. This is an unambiguous problem appearing in the region along the southern border. From these settlements (e.g. Cún, Matty, Ilocska) commuting is possible only with transfer, sometimes with a 2-hour travel and manageable with significant costs of 42900 HUF. Towards Mohács the northern settlements are in a preferred position. In terms of commuting the values of time/ distance/ costs range between hour/30–35km/24900 HUF (these values are typical in Villány and its vicinity) and two hours/60–70 km/ 49800 HUF (Cun and its vicinity). Commuting by bus from the latter to Mohács is almost impossible, which situation is worsened by the fact that the city can be reached only by inserting a transfer at Siklós. Harkány and Siklós are in central position in terms of employment. In general, it is possible without transfer within an hour with 17800–21400 HUF expenditure. Of course there are exceptions to this rule, such as for instance Peterd. From this point more than one hour and a transfer is needed if employees work at Siklós.

Commuting by car to Mohács means 30.70 km to Mohács and 20–35 km to Pécs. It costs 35–81 000 HUF, in the case of Pécs 23–40 thousand HUF expenditure. To the sub-regional centre and Harkány it is possible with a 20 km-drive and therefore commuting by car costs 23 thousand HUF.

#### e) Koprivnica-Križevci County

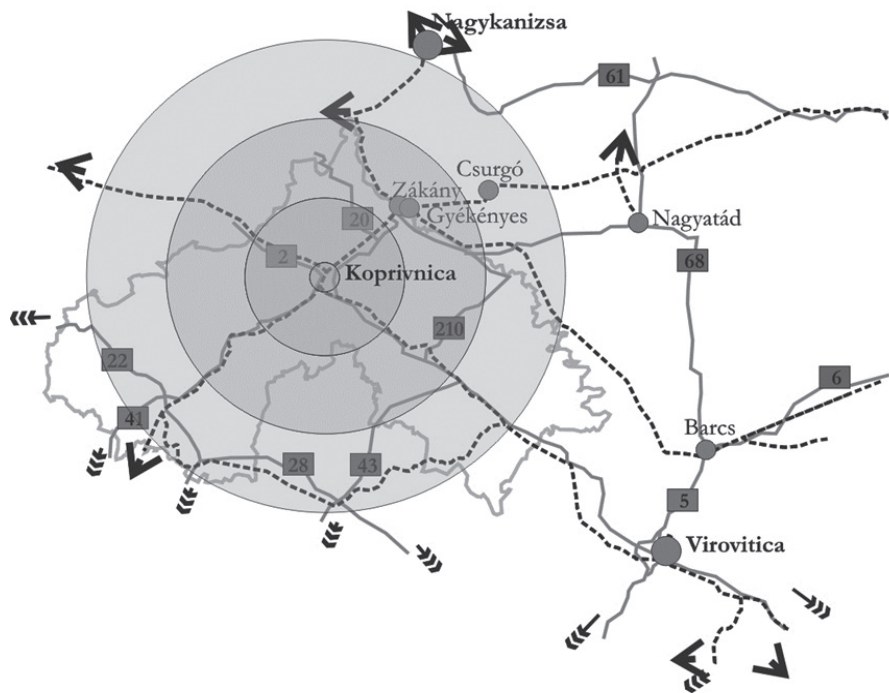
The Croatian areas are much larger than the Hungarian ones, so in terms of mobility the analysis should be done not on municipal level but in the scale of the county. In the case of Koprivnica-Križevci travelling by train is on a relatively rare network, however a number of settlements are connected to the two main lines.

The centre of the railway lines is Koprivnica, has a high volume of employment in the region. The Zákány–Gyékényes crossing point in Hungary is the point where the North-eastern – South-western line connects, while Zagreb represents the other end point. The availability of the capital in the researched region is the greatest in Koprivnica-Križevci County, which requires 2 hours and 655,7 HRK costs. The cost of travelling to the center (from the outlying areas of the county calculated with employees' monthly pass) reaches its maximum price at approximately HRK 400 (Klostar–Koprivnica line), than that price decreases continually towards the centre.

As far as road transport is concerned the 10–20–30-km catchment areas of Koprivnica are shown in Figure no.15, according to these the commuting time and costs increase. Due to the Croatian favourable gasoline prices the 10-km commuting costs 11 thousand HUF, 20 km costs 22 thousand HUF, while the 33 km-long journey costs 33 thousand HUF. It is remarkable that the largest part of the county falls within the 30 km- catchment area (Figure 2).



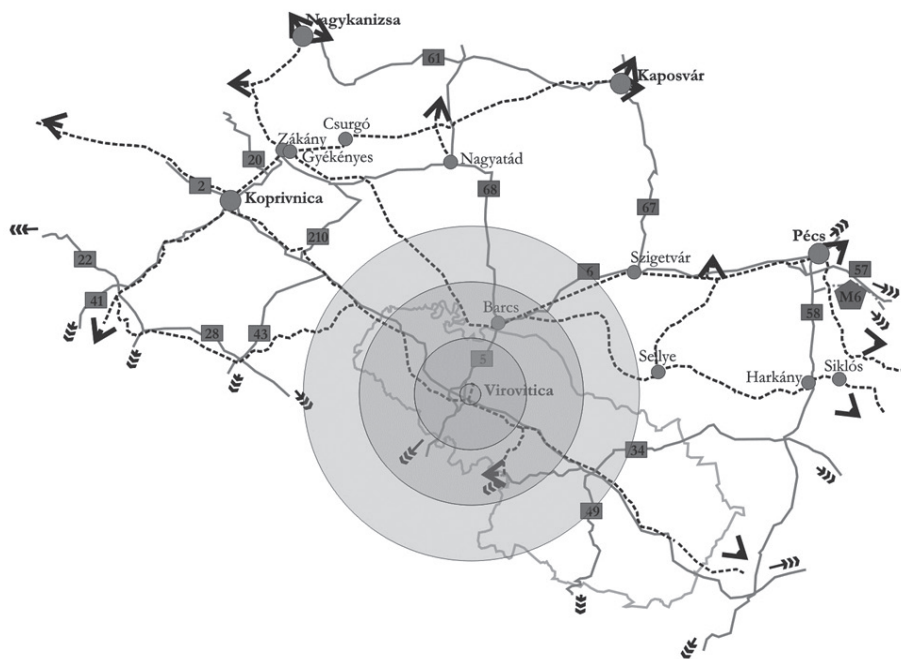
Figure 2. The transport system of Koprivnica-Križevci County and its immediate surroundings



#### f) Virovitica-Podravina County

Out of the Croatian counties the mobility conditions of Virovitica-Podravina County are the most disadvantaged which correlates with the fact that this ‘županija’ has the highest unemployment rates i.e. the worst employment situation. The area is only crossed by a northwest-southeast direction railway line, to the west Koprivnica, to the east Osijek is an urban connection point. However, rail commuting is provided to the east towards Zagreb, the required time and costs do not make the daily commuting to the capital possible (monthly tickets for the employees cost 1100 HRK). The centre can be reached from the periphery (for instance Pitomaca, Mikleus) at a price of 339–430 HRK. The situation of Virovitica-Podravina County is further deteriorated by the fact that this is the only Croatian county which has no direct rail connection to the small areas of Hungary along the river Dráva. As far as commuting by car is concerned the same costs belong to the same catchment areas, like in the case of Koprivnica, however in the case of Virovitica-Podravina County it is notable that there is a significant expansion of the 30-km-radius and the greater distances of major cities for the people living here (Figure 3).

Figure 3. The transport system of Virovitica-Podravina County and its immediate environment



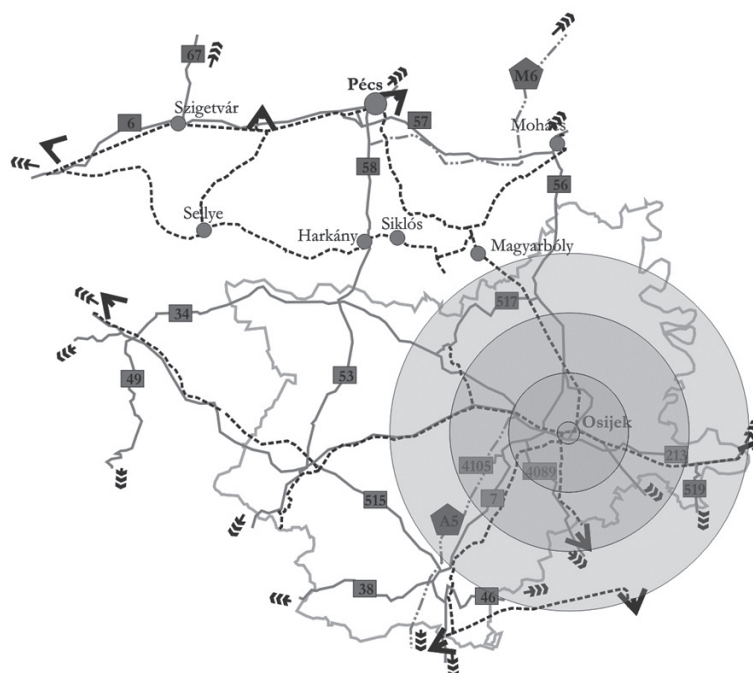
#### g) Osijek-Baranja County

The situation of Osijek-Baranja County is somewhat unique, because in respect of transport network it has the best conditions in the researched region, which is somewhat in contradiction with the fact that the area belongs to the lower third according to the employment features. This fact is due to the already discussed national character that this is a peripheral region geographically; the area from every side is bordered by a less favourable employment volume.

The dense and radial structure of the railway network provides a favourable accessibility towards the centre and provides this alternative for more settlements than in the other two counties of the researched region. Commuting to Osijek for the people living near the external border costs 340–600 HRK every month (e.g. Dakovo 411,2, Feričanci 569,8, Beli Manstir, Erdut 343,6).

Commuting by car is facilitated by the higher number and level of roads, A5 motorway increases the availability of Osijek, especially for the southern settlements of the County. The eastern location of the centre in relation to the county makes commuting more difficult for the people living in the western part, which means 60–70 km long distances and much higher 60–70 thousand HUF travel costs thus unambiguously excluding this alternative (Figure 4).

Figure 4. The transport system of Osijek-Baranja County and its immediate environment



### 3. CONCLUSIONS

The above presented analysis shed light upon the main problems of the region, which are connected partly as reasons, partly as consequences with the small village structure of the region, with the plentiful deadlock situated villages and the poor road network.

A significant problem is that the rail network does not make commuting to the employment centres possible for most of the people due to the long travel times and high costs. Highways, first and secondary main roads do not reach the area – especially on the left-hand side bank of the Drava. High fuel prices make commuting by car impossible for many; it is only relevant for a few people mainly in the immediate vicinity of the centres, in most of the cases on settlements where people live in poor financial situation. In the case of bus transport – although this option can be available for more settlements in comparison with rail – long travel times and high costs also exceeded, which fact was supplemented by the factor – significantly in the most underdeveloped settlements – the unfavourable frequency of service is against the everyday use of this alternative.

Finally, in international context the rare road and rail network with a few connection points and the rail and bus transport across the country border are still striking, which significantly worsens the situation of the enterprises continuing business activity – or trying to do so – in the border region on both sides.

### BIBLIOGRAPHY

- HÁRS Á. 2004: A magyar munkaerő-migráció regionális sajátosságai. Műhelytanulmányok 2004/26, MTA Közgazdaságtudományi Intézet, Budapest, 2004, 33 p.
- LŐRINCZ V. - TÍMÁR SZ. 2007: A munkaerő-mobilitás Magyarországon II. Munkaügyi Szemle, 2007/7. pp. 25-28.

- LŐRINCZ V. - TÍMÁR SZ. 2007: A munkaerő-mobilitás Magyarországon I. Munkaügyi Szemle, 2007/5. pp. 12-16.
- TÉSITS R. – KERESZTES L. L. 2007: The study of the possibilities of daily commuting in an Underdeveloped Hungarian County. In: Kryńska E. (ed.) 2007: Labour market, unemployment. Uniwersytet Łódzki, Łódź, 2007. pp. 26-40.
- TÉSITS R. - KERESZTES L. L. 2008: The ability of Regional Labour Market adjustment in the villages of Baranya. Geografski Vestnik 80:(2) pp. 107-116.



Marton Gergely<sup>1</sup> – Jónás-Berki Mónika

## Aktív turizmus pozíciója a Balaton térségében

### 1. BEVEZETÉS

A Balaton hazánk vezető vízparti desztinációja és egyben jelentős kiemelt turizmusfejlesztések színtere a magyar turizmusban. Az elmúlt évtizedekben a tóhoz kapcsolható vízparti üdülés – mint a fő turisztikai termék – mellett folyamatos fejlődésen mentek át a kiegészítő termékek is. Ezek közül az aktív turizmushoz kapcsolódó egységek nem csak látványosan magasabb minőségi szintre emelkedtek, de az attraktivitásuk is jelentősen növekedett.

A tanulmány célja bemutatni a Balaton aktív turisztikai termékeinek főbb jellemzőit, illetve pozicionálni azokat, ez által meghatározni helyüket és szerepüket a tó turisztikai kínálatában. Megjegyezhető, hogy a vizsgált elemek igen széles skálán helyezhetők el, ennek következtében általános paramétereik is rendkívül differenciáltak, így általános vezérfonalként kerültek alkalmazásra az egyes aktív turisztikai (al)termékek társadalmi és gazdasági jegyei.

Metodikai szempontból a tanulmány primer és szekunder forrásokra egyaránt támaszkodik az egyes turisztikai szolgáltató elemzésektől, a terepbejárásokon át, egészen a turisztikai minősítést végző szervezetek adatbázisainak feldolgozásáig.

### 2. AZ AKTÍV TURIZMUS

Az aktív turizmus az egyik legösszetettebb, legsokrétűbb terméktípusa a turizmusnak, mely önállóan, illetve más turisztikai termékekkel összekapcsolódva jelenik meg a turisztikai kínálatban.

Máig nincs egységesen elfogadott kategorizálása. A magyar szakirodalomban elfogadott fogalom alapján ide sorolandó „minden olyan tevékenység, melyben az egyén élményszerzési célból eredő, nem rutinszerű mozgása a mindennapi térpályán kívül eső térben költésével egybekötve valósul meg” (Michalkó G. 2004, 168 p.). Ezzel szemben a nemzetközi szakirodalom az aktív turizmus kifejezést ritkán használja, elsősorban szabadidős sporttevékenységhez kapcsolódva találkozhatunk vele. Egy része a sportolással, másik a természettel, annak pihenést és kikapcsolódást szolgáló szerepével függ össze.

<sup>1</sup> A tanulmány a „TÁMOP-4.2.2/B-10/1-2010-0029 Tudományos képzés műhelyeinek támogatása a Pécsi Tudományegyetemen” pályázat támogatásával készült.

A termék definíciója alapján is látható, hogy az aktív turizmus valójában gyűjtőfogalmat képez (1. táblázat), több turisztikai termék és tevékenység kapcsolódik hozzá (Michalkó G. 2004). A termékek köre időben és térben változik. Az aktív turisztikai kínálat térbeni összetettségét az alapadottságokban rejlő különbségek okozzák. Teljesen más tevékenységek végzésére alkalmasak a síkvidékek vagy a hegyvidékek, a rurális és az urbánus térségek. Az időbeni változékonyságát a termék rendkívül dinamikus fejlődése okozza, mely a kínálat választékának szélességének és mélységének bővülésében nyilvánul meg.

1. táblázat: Az aktív turizmus fogalmkörébe tartozó turisztikai termékek

Vízi turizmus	Horgászturizmus	Lovasturizmus
Kerékpáros turizmus	Vadászturizmus	Síturizmus
Golfturizmus	Természetjárás	Egyéb (pl. kaland vagy extrém turizmus)

Forrás: Michalkó G. (2003)

Kialakulás és népszerűvé válása szorosan összekapcsolódik a 20. század főbb társadalmi folyamataival, így az urbanizációval, az életminőség javulásával, a foglalkoztatási szerkezetben történő változásokkal. Az aktív turizmus térnyerését az a turisztikai trendekben megfigyelhető aktivitás előtérbe kerülése is igazolja, melyhez az élményorientáció társul (CSAPÓ J. – SAVELLA O. – REMENYIK B. 2011).

Az aktív turizmus területi megjelenése és képe a terméktípus heterogenitásának köszönhetően rendkívül összetett. A fogalomhoz kapcsolódó tevékenységek alapja minden esetben valamilyen természeti erőforrás. A termék bázisa lehet konkrétan a természeti környezet valamely eleme (például vízi turizmus esetében folyó- és állóvizek) vagy maga a természet, mint háttérkörnyezet szolgáltatja a termék alapját (például természetjárás). Míg az első esetben a termék megjelenése közvetlenül kapcsolódik adott környezeti elemhez, addig ahol a környezetet szolgáltatja, már kevésbé szükséges a konkrét környezeti elemek jelenléte.

A turisztikai termékek döntő többségétől eltérően az aktív turizmus vonzeróbázisa nem a megfogható vonzerőkön alapul, hanem egy-egy tevékenységhez kapcsolódik. A tevékenység végzése, gyakorlása szolgáltatja a vonzerőt és nyújtja az élményt, míg háttérét a természeti környezet nyújtja. Az aktív turizmus bár természetközelséget igényel és ezáltal alapfilozófiájában természet- és környezetbarát, azonban népszerűségének növekedésével – ezáltal a kereslet általi terhelés fokozódásával – terhelheti/károsíthatja az ökológiai környezetét. Mivel a természet nyújtja a tevékenységek helyszínét, így a károkozás is elsődlegesen itt történik. Másrészt az aktív turisztikai fejlesztések is konfliktushelyzetet szülhetnek, mert a szükséges technológiai háttér kiépítése szintén negatív hatást gyakorolhat a természeti környezetre (például sípályák kialakítása).

Az aktív turizmus egyszerre tölthet be elsődleges és kiegészítő, döntést befolyásoló szerepet. A termék változatosságának köszönhető, hogy rendkívül összetett a keresleti háttere, illetve az aktív turizmus fogalmkörébe tartozó egyes turisztikai termékek is több altípusra oszthatóak fel. (például lovasturizmus: terep- és túralovaglás, táborozás, lovasbemutatók stb.). Így aktív turizmus célcsoportjai között a klasszikus keresleti piac szegmentációja szerint mind megtalálhatjuk az egyéni és a csoport-

tos látogatókat, a fiatalokat és a szenior korosztályt, az alacsonyabb és a magas fizetőképességgel rendelkezőket.

A termék sokszínűségét növeli, hogy több altípusnál megkülönböztethetjük az aktív és a passzív változatait (például lovasturizmus – lovas bemutatók és lovaglás, lovasturák, vízi turizmus – vízparti üdülés, pihenés és motorizált/nem motorizált vízi sportok). Ezek a helyszíneket tekintve bár közel állnak egymáshoz, valójában azonban élesen szétválaszthatóak motiváció alapján. A tanulmány szerzői a passzív tevékenységeket nem tekintik az aktív turizmus részének, mert azok alapjellemzője, a passzivitás ideológiájában eltér az aktív turizmus lényegétől.

### **3. A BALATON IDEGENFORGALMA**

A Balaton – Budapest után – hazánk legnépszerűbb turisztikai desztinációja. A téma szempontjából a 19. század második felében lezajló Déli Vasútvonal megépítését külön hangsúlyozni kell, mely alapjaiban megváltoztatta a tó ökológiáját és hatással van az aktív turizmus ágainak elterjedésére, fejlődésére (Buday-Sántha A. 2007). A tó mai arculatát alapvetően az 1960-as, 1970-es évektől kibontakozó tömegturizmus formálta (Sulyok J. 2010), mely máig nagyhatású a turizmusának struktúrájában. A 2000-es évek fejlesztései próbálják ellensúlyozni a rendszerváltás belföldi és nemzetközi turizmusra gyakorolt hatását, a kereslet jelentős visszaesését. A fejlesztések hatására a desztináció turisztikai kínálata átalakult, melyet közösségi társfinanszírozással megvalósuló pályázatok támogattak. Ki kell emelni az egészségturizmushoz kapcsolódó fejlesztéseket, a Balaton körüli kerékpárút hálózat bővítését, kikötőfejlesztéseket, vitorlaskikötők bővítését és újak létesítését, strandok korszerűsítését. A célterület megközelíthetőségét az M7-es autópálya újabb szakaszainak átadása mellett a Sármelléki repülőtér is javította. Az attrakciófejlesztéseken túl a megvalósult szállásférőhely minőségének fejlesztése is a desztináció megújulását célozza. Részben a fejlesztéseknek (attrakció- és fogadóképesség fejlesztés), részben külső feltételek kedvező változásának köszönhetően (például időjárás, állami ösztönzők) a belső kereslet folyamatos növekedése indult meg. Az elmúlt négy évben a 2009-es vendégforgalom visszaesést sikerült stabilizálni, azonban újabb növekedési időszak nem vette kezdetét. A rövid időtartamú utazásoknál (1-3 nap) a harmadik, míg a hosszabb időtartamú utazásoknál (4 és annál több nap) az első helyet foglalta el a 2011-es forgalom alapján a Balaton turisztikai régió. A célterület kiemelt településeinek népszerűségét mutatja, hogy Magyarország leglátogatottabb városai között található Siófok és Balatonfüred is, mind a hazai, mind a külföldi vendégéjszakák alapján (KSH, 2012). A célterület turizmusában a szezonális a korábbi évtizedekhez hasonlóan továbbra is problémát okoz, melynek leküzdése, illetve kezelése átgondolt turisztikai termékfejlesztéssel lehetséges.

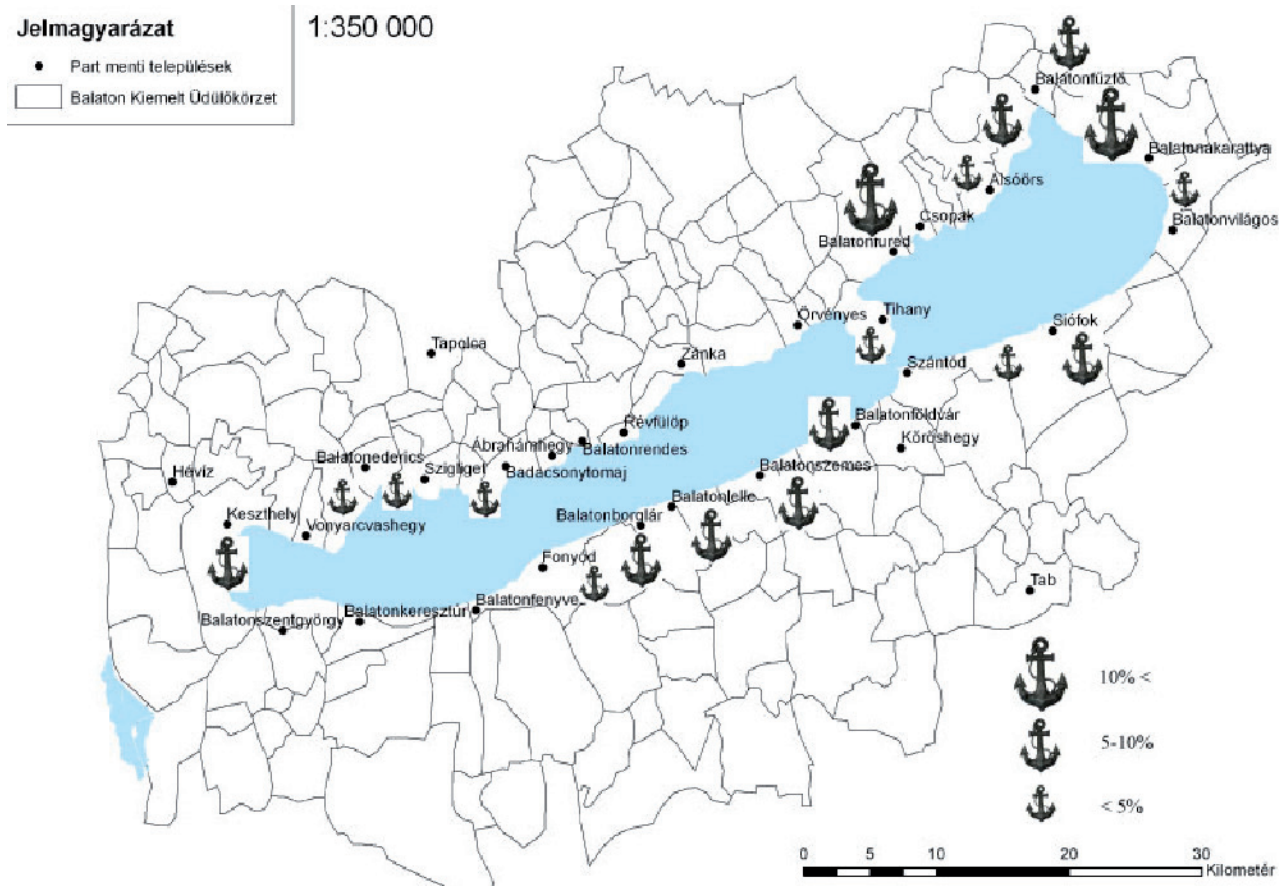
## **4. AZ AKTÍV TURIZMUS TERMÉKEI ÉS TERMÉKJELLEMZŐI A BALATON-TÉRSÉGÉBEN**

### **4.1. Vízi turizmus**

Tanulmányunkban a vízi turizmus termékelem alatt a vitorlás turizmusra koncentrálunk, mely egyértelműen kiemelkedik a többi, vízhez kapcsolódó tevékenység közül. A Balatonon a Magyar Vitorlás Szövetség adatbázisa alapján 74 kikötő, 23 hajóállomás mellett 17 csónakkikötőt találunk,

melyek átlagosan 60-80%-os kihasználtság mellett működnek (1. ábra). A legnépszerűbbek a Csopak-Balatonfüred-Tihany közötti partszakasz kikötői, de egyre népszerűbbé válnak a Balatonkenese, Balatonfüzfő, Balatonlelle, Balatonszemes és Fonyód térségének létesítményei is. A Magyar Vitorlás Szövetség felmérése alapján a Balatonon döntő többségében belföldiek vitorláznak: tíz vitorlás közül átlagosan egy külföldié. A legnagyobb hajózási cég a tavon a Balatoni Hajózási Zrt, mely a személyszállításban, a kompközlekedés mellett a vitorlaskikötők üzemeltetésében érdekelt. Szakemberek szerint a Balaton kapacitása a jelenlegi vitorlásmennyiség háromszorosát is elbírná (12-15 ezer hajót), mely megfelelő gazdasági környezet által nyújtott keretekben kedvező jövőképet mutat a termék számára.

1. ábra: Vitorlás kikötők a Balaton térségében (Balaton összkapacitásának százalékában)



Szerkesztette: Magyar Vitorlás Szövetség adatai alapján szerk. Jónás-Berki M. – Marton G. (2012)

A termékfejlesztés azonban nagy tökeigényű, lassan megtérülő beruházásnak minősül. Egy kikötőhelyre vetítve a fajlagos beruházási költség 1,5 és 5 millió Ft között alakul átlagosan. A védműveken belüli kikötőépítés 10 éven belül megtérül, míg a szabad vízfelületen létesített teljesen új kikötő megtérülési ideje a 20 évet eléri.

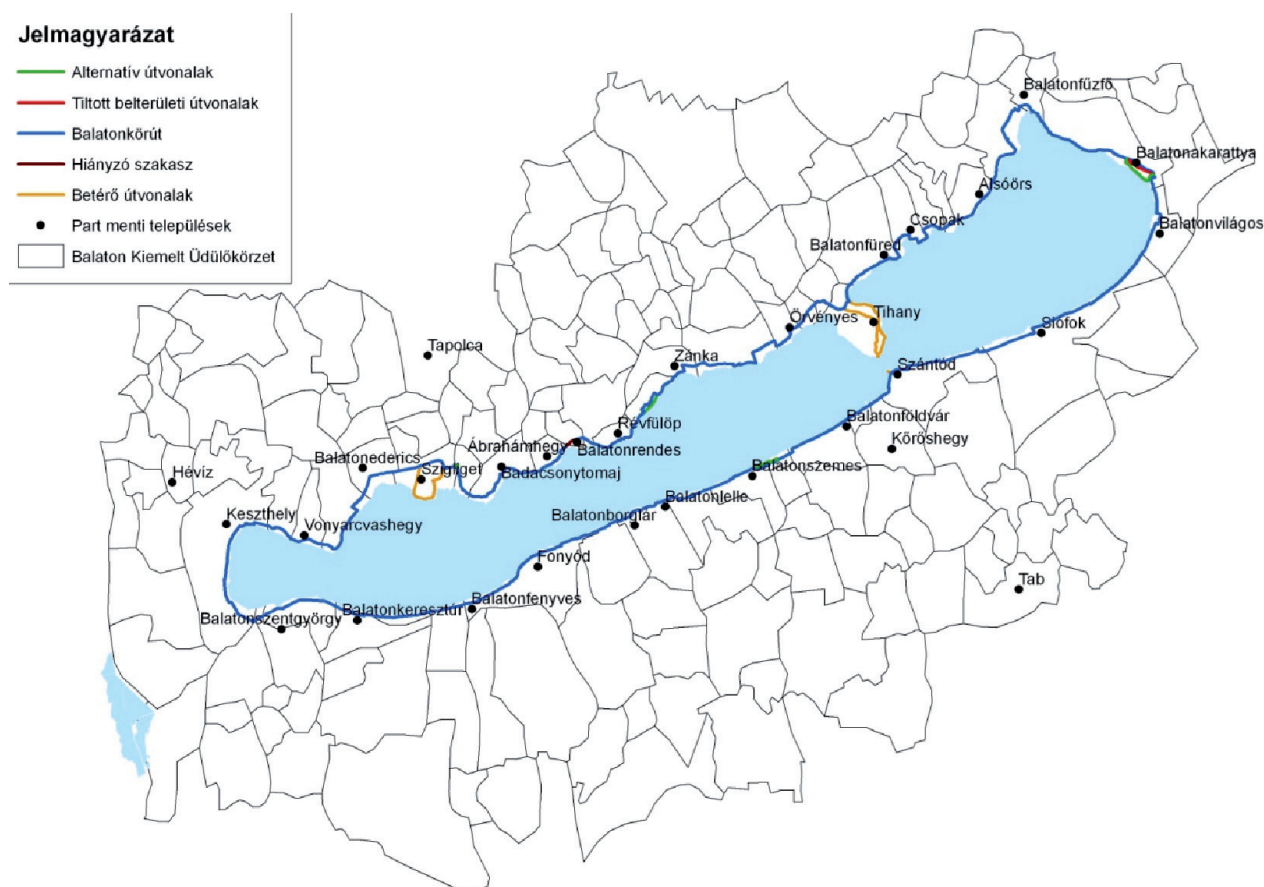
A kikötőépítések gazdasági mechanizmusrendszerén túl azok ökológiai hatásaival is számolni kell, mely konfliktusokhoz vezethet turisztikai termékek, termékfejlesztési irányok között (például vízi turizmus és ökoturizmus).



## 4.2. Kerékpáros turizmus

A Balaton körüli kerékpáros turizmus jelentőségét, attraktivitását és színvonalát jól mutatja be az a tény, hogy a müncheni székhelyű Bruckmann kiadó 2012-ben megjelent Bröner által írt „Die schönsten Radtouren in Europa” című könyvében a tó körüli kerékpárutat Európa 20 legerősebbje közé választotta (2. ábra). A kerékpáros turizmus azon termékek egyikét jelenti a tó vonzáskörzetében, mely önálló termékként jelenik meg a piacon és nem egyéb termékeket egészít ki. A kihasználtsága felmérhetetlen a jellegéből adódóan, azonban óvatos becslések alapján is tízezres nagyságrendben használják a turisták, illetve a kirándulók.

2. ábra: A Balaton körüli kerékpárút



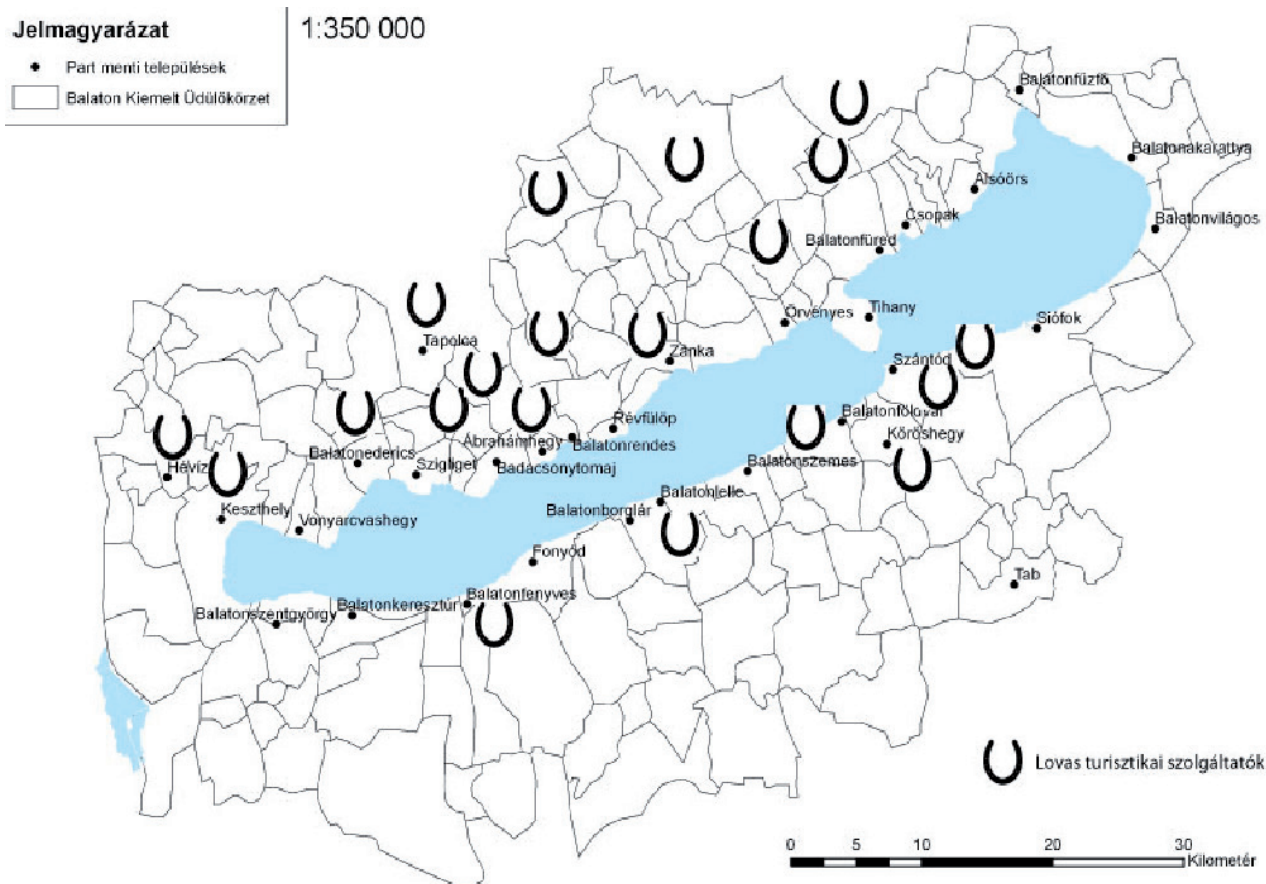
Szerkesztette: Marton G. – Szelesi T. (2011)

## 4.3. Lovas turizmus

A Balatonhoz köthető minősített lovasturisztikai szolgáltatók (3. ábra) száma húsz, melyek kínálatában a turisztikai termék teljes kínálata megtalálható. Elhelyezkedésüket tekintve elmondható, hogy döntően nem a nagy központi településeken működnek, mely oka a nagy bekerülési költség, illetve a jelentős területigény, továbbá jól megfigyelhető, hogy a termék a háttértelepülésekre jellemző.

A lovasturizmus jellemzői közé tartozik, hogy a helyi lakosság igényeit éppúgy szolgálja, mint a turistákét, továbbá jelentősen csökkenti a szezonálisitást. A rá irányuló kereslet specifikussága alapján pedig elmondható, hogy az egyes szolgáltatók infra- és szuprastrukturális beruházásain túl, az alkalmazott humán erőforrás minősége is döntő lehet a turista választási döntésének meghozatalánál.

3. ábra: A lovas turizmus központjai a Balaton-térségében



Szerkesztette: Jónás-Berki M. – Marton G. (2012)

#### 4.4. Vadászturizmus

A Balaton és annak egész térsége fel van osztva különböző vadásztársaságok között, így a vadászturisztikai céllal érkezők egyrészt változatos természeti környezetben, másrészt pedig a térség teljes vadkínálatára vadászhatnak.

A vadászturizmus pontos felmérését nehezíti, hogy a vadászturizmus alapvetően távol helyezkedik el a turizmus klasszikus és egymással szoros kapcsolatban álló, egymást kiegészítő termékeitől mind a keresletet, mind a kínálatot, mint az utazásközvetítő szektort nézve.

Mindezeken túl, viszont maga a vadászturizmus, mint turisztikai termék pozíciója jól meghatározható a nagy belföldi és külföldi kereslet és annak a jelentős keresleti kiadásai, a szigorú engedélyezési eljárások, a kínálat statikus elemei, illetve rendkívül jó vadállomány miatt. Továbbá a vadászturizmus sajátos jellegéből adódóan kiemelendő, hogy azon aktív turisztikai résztermékek közé tartozik, melyek a kereslet utazási motivációja következtében főtermékként jelölhetőek meg a Balaton térségében is.

#### 4.5. Természetjárás

A Balaton teljes partvidékét behálózzák a túrautak (számuk meghaladja az ötvenet), melyek a rendkívül változatos természeti környezetnek köszönhetően igen népszerűek. Természetesen a Dunántúli-középhegység miatt a tó északi partvidékéhez kötődőek a kihasználtabbak, azonban a többi területekhez tartozókra is rendkívüli igény mutatkozik.

A természetjárás, illetve a rá irányuló turistaforgalom felmérésére jelenleg nem áll rendelkezésre kidolgozott módszer, további nehézséget okoz a rendszeres és alkalmi, illetve az egy- és többnapos túrázók elkülönítése.

Összességét tekintve azonban elmondható, hogy a Balatonhoz kötődő túrautak fontos szerepet játszanak a tó aktív turizmusában, hiszen olcsó és elérhető – alternatív – programot nyújtanak tavasszal, ősszel, illetve nyáron a fürdőzésre alkalmatlan időjárás esetén.

#### **4.6. Horgászturizmus**

A tó horgászturizmusa nagyságrendjének felmérése, illetve annak szegmentálása a jelenleg érvényben lévő horgászati struktúrából fakadóan nem lehetséges, reális becslés alapján tízezres volumentról beszélhetünk évente. Egzakt központi mutató kialakítása az alábbi tényezők okán nem lehetséges:

- A Balatonra vonatkozó területi horgászengedélyek nem bontják a tavat egységekre, mind az általános, mind a partmenti engedély a tó egészére és a hozzá kapcsolódó folyóvizekre egyaránt érvényes.
- Időtartam alapján éves, tíznapos, 72 órás, illetve 24 órás engedély váltható, azonban a rövidebb időtartamra vonatkozó eladási adatokat nem regisztrálják. Így például azt sem, hogy egy adott horgász vásárolt-e már az adott évben, melynek köszönhetően átfedések alakulnak ki.
- A helyi lakosok és a turisták statisztikai mutatók alapján történő elkülönítése nem lehetséges.
- További problémát jelent a nyaralóval rendelkezők horgászok és azok vendégeinek kérdésköre.

A vázolt problémakörtől eltekintve, azonban megállapítható, hogy a Balaton horgászturizmusa és a hozzá köthető szolgáltatások igen jelentős szerepet töltenek be a térség idegenforgalmában. Hiszen itt nem csupán a horgászatról beszélhetünk, hanem a járulékos rendezvényekről (pl. a tihanyi Garda Fesztivál), vagy éppen eseményekről (pl. Balaton Riviéra Horgászverseny). A 2012-ben bevezetett új horgászrend várhatóan a tó halállományára is pozitívan hat, mely a termék pozícióját is megerősítheti a Balaton idegenforgalmában.

#### **4.7. Kalandparkok**

Kalandparkok a Balaton térségében több helyszínen találhatóak. A déli parton Zamárdiban, az északi parton Balatonfüzfőn, Gyenesdiáson, Tihanyban létesültek az elmúlt években kisebb-nagyobb kalandparkok (2. táblázat). Kínálatukat áttekintve megállapítható, hogy elsősorban a Balaton partján pihenő kisgyermekes családokat tekintik célcsoportjuknak. Kedvelt játékelemük a különböző nehézségű pályákból felépülő kötélparkok. A kínálatot Balatonfüzfőn nyári bobbálya, míg Gyenesdiáson kalandstrand színesíti, illetve teszi egyedivé. A kalandparkok elsődlegesen kiegészítő funkcióval bírnak a Balaton-térségében, tartalmasabbá tehetik és meghosszabbíthatják a tartózkodási időt.

2. táblázat: Kalandparkok és kínálatuk főbb elemei a Balaton-térségében

Kalandpark megnevezése	Település	Főbb játékelemek
Zamárdi Kalandpark	Zamárdi	kötélpálya vízi dodzsem
Serpa Kalandpark	Balatonfüzfő	kötélpálya mászótorony drótkötél csúszda íjászálya
Balaton Bob	Balatonfüzfő	bobpálya
Kalandstrand	Gyenesdiás	kötélpálya trambulinok drótkötél csúszda vízi vidámpark
Kalandsziget	Tihany	kötélpálya

Forrás: Jónás-Berki M. – Marton G. (2012)

## 5. BALATON AKTÍV TURIZMUSÁNAK POZÍCIONÁLÁSA

A Balaton-térség aktív turisztikai termékeinek elemzése alapján megállapítható, hogy egyes termékekhez elsődleges, utazási döntést meghatározó szereppel vannak jelen, míg mások kiegészítő szereppel bírnak a döntés meghozatala során (3. táblázat). A fő termékek közül közvetlenül a partmenti településeket a vitorlázás érinti, a kerékpáros turizmus már belső zónákat is feltárja, míg a vadászturizmus kifejezetten a belső térségek felé irányul.

3. táblázat: Az aktív turizmus termékei és szerepük a Balaton-térség turizmusában

Fő termék	Kiegészítő termék
vízi turizmus (kiemelten vitorlás turizmus)	lovasturizmus
kerékpáros turizmus	horgászturizmus
vadászturizmus	természetjárás
	kalandparkok

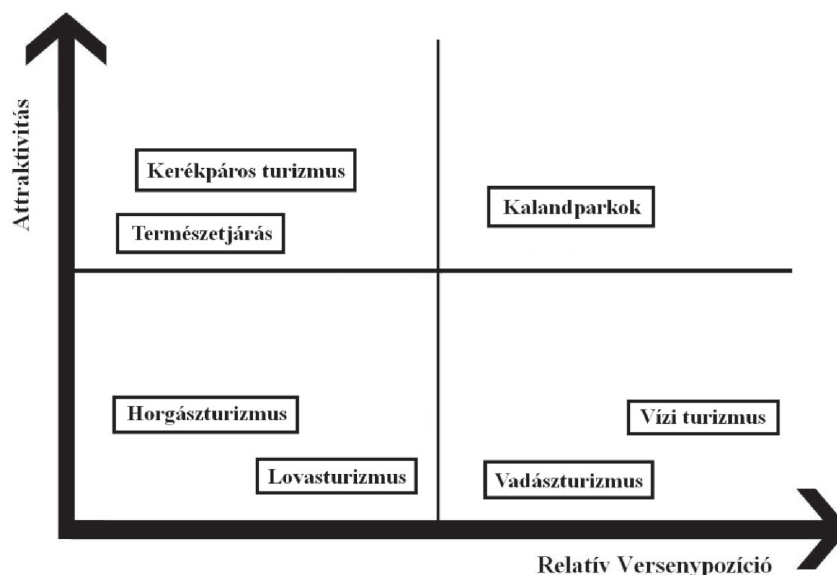
Forrás: Jónás-Berki M. – Marton G. (2012)

A Balaton-térség aktív turisztikai termékjegyek alapján a relatív versenypozíció és az attraktivitás alapján az alábbi termékpozíciók vázolhatóak fel (4. ábra). Magas relatív versenypozíciójú termékek a kalandparkok, a vízi turizmus és a vadászturizmus. A vízi turizmus – kiemelten a vitorlázás – bár erősen gazdasági helyzetfüggő tevékenység, azonban presztízstermék jellege és ebből fakadó vonzereje egyértelmű. Az infrastrukturális háttér kiépítettsége megfelelő, további növekedésnek is meg tud felelni mind minőségben, mind mennyiségben. A kalandparkok a térségben a kínálat sokszínűségét tudják növelni, mely a desztináció versenyképességét is pozitívan befolyásolja.

Ha a Balaton-térség aktív turizmusát a társadalmi és gazdasági hatások vonatkozásában vizsgáljuk (5. ábra), akkor megállapítható, hogy a vadász és a vízi turizmus a gazdasági, míg a kalandparkok a társadalmi hatások vonatkozásában emelkednek ki az aktív turizmus kínálatából. A gazdasági hatások szintjén kiemelkedő jelentőségüket a vendégkör magas fajlagos költsége indokolja, mely azonban nem a turisztikai szolgáltatóknál képződik. A vízi turizmusban az egyesületek, míg a vadászturizmusban a vadásztársaságok a közvetlen haszonélvezők. Emellett a vízi turizmus vendégköre ingatlanvásárlóként is megjelenik a településeken, mely helyi szinten a helyi adók rendszerén keresztül, illetve

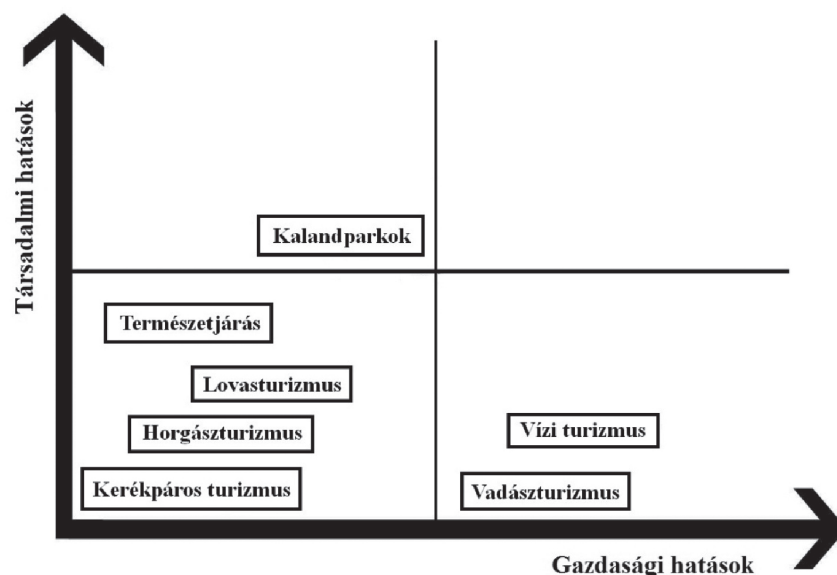
fogyasztásuk révén a vállalkozásokon keresztül erősíti a helyi gazdaságot. A társadalmi hatások vonatkozásában a kalandparkok szerepe kiemelkedő, melyeket a helyiek és környékbeliek is látogatnak. Természetközelség előtérbe helyező modelljük az óvodás/iskolás csoportok fogadása általános szemléletformálásban is szerepet vállal.

4. ábra: A Balaton térség aktív turizmusának



Szerkesztette: Jónás-Berki M. – Marton G. (2012)

5. ábra: Társadalmi és gazdasági hatások az aktív turizmus rendszerében a Balaton-térségében



Szerkesztette: Jónás-Berki M. – Marton G. (2012)

## 6. ÖSSZEGZÉS

Tanulmányunkban Magyarország egyik kiemelt desztinációjának térségében vizsgáltuk meg az aktív turizmus pozícióját. Megállapítható, hogy az aktív turizmus termékei kisebb-nagyobb súllyal jelen vannak a térségben, mind a part menti, mind a háttér településeken. Elsődleges vonzerőként a vízi

turizmus mellett a kerékpáros és a vadászturizmust kell kiemelni, melyek közvetlen turisztikai hatása azonban korlátozottan érvényesül annak ellenére, hogy a vendégkörhöz jelentős volumenű költés kapcsolódik. Azonban ezen kiadások csak kisebb hányada realizálódik turisztikai szolgáltatóknál, mely leginkább a vízi és a vadászturizmusra igaz. A horgász-, a lovasturizmus, a természetjárás és a kalandparkok elsősorban kiegészítő szerepűek, míg a kínálat diverzifikációjában mindenképpen fontosak.

Az aktív turizmus hatásainak vonatkozásában egyértelműen a vízi turizmus emelkedik ki, mely bár presztízsterméknek minősül a térségben és keresleti bázisa szűk körű, azonban olcsóbb termékvariációk megjelenése és a kapcsolódó programok, rendezvények révén szélesebb kör számára is vonzóvá teszik a desztinációt. A vadászturizmus ennél lényegesen zártabb, területi megjelenése is kívül esik a turisztikai centrumokon, illetve a kapcsolódó szolgáltatások köre is eltér a klasszikus turisztikaitól.

Összefoglalva elmondható, hogy az aktív turizmus a Balaton turizmusa legnagyobb problémájának, a szezonáltság csökkentéséhez is hozzájárulhat, illetve a programkínálat szélesítésével vonzóbbá és versenyképesebbé teheti a helyszínt.

## 7. FELHASZNÁLT IRODALOM

- BRÖNNER, T. 2012: *Die schönsten Radtouren in Europa*. Bruckmann Verlag, München, 168 p.
- BUDAY-SÁNTHA A. 2007: *A Balaton régió fejlesztése*. Saldo, Budapest, 204 p.
- CSAPÓ J. – SAVELLA O. – REMENYIK B. 2011: Aktív turizmus. In: MICHALKÓ G. (szerk.): *Turisztikai terméktervezés és fejlesztés*. Pécsi Tudományegyetem, Pécs, pp. 61-80.
- MICHALKÓ G. 2004: *A turizmuselmélet alapjai*. Turizmus Akadémia I. Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár, pp. 167-170.
- MICHALKÓ G. 2003: *Az aktív turizmus elméleti kérdései*. In: DÁVID L. (szerk.): *Aktív turizmus*. Debreceni Egyetem, Debrecen, pp. 5-17.
- INCZE R. – HEVESSY G. 2007: *A lovasturizmus helyzete és lehetőségei az Észak-Alföldi régióban*. *Baltoni Turizmus Fejlesztési Konceptió és Program 2005*. LT Consorg Kft, Balatonfüred 69 p.
- SULYOK J. 2010: *A Balaton imázsa a magyar lakosság körében, trendek és változások*. *Turizmus Bulletin* XIV. 1-2 sz. pp. 2-13.
- Jelentés a turizmus 2011. évi teljesítményéről. KSH, Budapest, 158 p.



Bognár Szilvia - Kovács Laura

## „A világ egy városban”<sup>1</sup> Liverpooli EKF tapasztalatok

Az elmúlt időszakban, tekintve, hogy 2010-ben egy magyarországi város, Pécs viselte az Európa Kulturális Fővárosa (EKF) címet, egyre több írás látott napvilágot hazai szakfolyóiratokban is, górcső alá véve a fent nevezett uniós projektet, annak történelmét, nemzeti sajátosságait, társadalmisítását, tényleges népszerűségét. A nagyközönség a pécsi projektet könyv formájában is megismerhette.<sup>2</sup>

Jelen tanulmány<sup>3</sup>, témáját tekintve ebbe a sorba illeszkedik, hiszen egyet a sikeres EKF programok közül igyekszik bemutatni, jelesül a liverpoolit. A dolgozat keretei nem teszik lehetővé, hogy teljes spektrumát bejárjuk az elemzésnek, hiszen megannyi kérdés vár megválaszolásra az integráció eme lakosság körében is egyre ismertebb kezdeményezésével kapcsolatban. Arra azonban vállalkozni merünk, hogy a többszintű kormányzás hatékony megvalósulását és az EKF program sikerét összevessük az angliai város példáján keresztül.

Írásunk célja Liverpool esetén keresztül felhívni a figyelmet a kultúrában rejlő lehetőségekre, amelyek felhasználásával elérhetővé válik egy korábban komoly gazdasági, társadalmi problémákkal küzdő város átalakítása, és az EKF programnak köszönhetően nemzetközi szintű megismertetése.

Állításunk, hogy a többszintű kormányzás megvalósulása (mindig a szereplők kívánt arányú beavatkozásával), a döntéshozatali mechanizmusok hierarchia központúságának mellőzése, magában hordozza egy közösségi kezdeményezés sikerét.

### TÖBBSZINTŰ KORMÁNYZÁS AZ EURÓPAI UNIÓBAN

Szemben az államközpontú és szupranacionális modellel, a többszintű kormányzás (multi-level governance, MLG)<sup>4</sup> modelljében hangsúlyt az kap, hogy a politikai folyamatok a kormányzás különböző

<sup>1</sup> A Liverpool 2008 szlogenje.

<sup>2</sup> Somlyódy Nóra – A Balkán kapuja? című, 2010-ben megjelent könyvében a kezdetektől a megvalósulásig követi nyomon a Pécs Európa Kulturális Fővárosa történetét. Az írás tárgyilagos és kritikus oknyomozás arról, hogy hol és hogyan élünk.

<sup>3</sup> A tanulmány a “Pécs, a többszintű kormányzás csapdájában.” című OTKA (K 81571) kutatás keretében készült. Téma-vezető dr. Tuka Ágnes, PTE BTK Politikai Tanulmányok Tanszéke

<sup>4</sup> Az államközpontú vagy kormányközi modell szerint a tagállamok határozzák meg az Unió politikafejlődésének irányát és gyorsaságát, amely esetében a politikai folyamatok a kormányközi szerződések által determináltak. A szupranacionális modell azt hangsúlyozza, hogy az Európai Unió hatékonyá teszi a nemzetek feletti politikát.

szintjein formálódnak és működnek, ez pedig, mint egyfajta cselekvési koncepció, a Közösség alapvető politikai céljait szolgálja.

A kormányzás az európai integrációs folyamat sikerének egyik legfontosabb kulcsa. Európa akkor lesz erős, intézményei akkor lesznek jogszerűek, politikái akkor lesznek hatékonyak, polgárai akkor érzik bevonva és érintve magukat, ha kormányzási módszere a közösségi menetrend megvalósítása és az átfogó kihívások leküzdése érdekében biztosítja a különböző hatalmi szintek együttműködését.<sup>5</sup> (Tuka; 2009, 38)

Kérdés azonban, hogy az uniós tagság növeli-e a kormányok/döntéshozók szerepét és mozgásterét, vagy épp az ellenkezője igaz, azaz kénytelenek önállóságuk csökkenésével szembenézni és más szintekre átengedni a döntéshozatalt?

A többszintű kormányzás modellje szerint a szubnacionális szereplők gyakran olyan fontosak a döntési folyamatban, mint a központi kormányok és az EU intézményei. (Marks – Hooghe; 2004). Azaz, bizonyos területeken ugyan jelentős befolyással rendelkeznek a nemzetek feletti szereplők, más kérdések kapcsán az irányítás továbbra is a kormányok, és amennyiben adott országban valóságos a decentralizáció, a szubnacionális aktorok kezében van. Az MLG fontossága éppen abban mutatkozik meg, hogy eltérő kérdések más-más szinteken dőlnek el. Tagállamok esetében csökkenti a mozgásteret a Bizottság, az Európai Parlament, az Európai Bíróság, de előfordulhat a Tanácson belül is, hogy egy tagállam, vagy tagállamok csoportja kénytelen alávetni magát a többségi akaratnak.

Az állami szintet bizonyos fokú keretek közé szoríthatják a régiók<sup>6</sup> és további kormányzati szint alatti szereplők<sup>7</sup> is. Más olvasatban, a kormányzatokat supra- és szubnacionális szereplők is korlátozhatják/tehermentesíthetik.

Ennek eltérő evolúciós folyamatait látjuk a tagállamokban, de megállapítható, hogy 1980 és 2001 között az Unió egyetlen államában sem következett be kompetencia átruházás a nemzetállami hatalom irányába, ugyanakkor a tagállamok felében végbement – eltérő mértékű – decentralizáció. (Marks és Hooghe; 2004)

Amennyiben hitet teszünk ezen uniós kormányzási modell mellett, annak nemzeti szinteken való megvalósulása mellett kell érvelnünk.

## **AZ EU KULTURÁLIS POLITIKÁJA, AZ EURÓPA KULTURÁLIS FŐVÁROSA PROGRAM**

Ez a szakpolitika a Maastrichti Szerződéssel (MSZ) jelent meg az integráció szintjén. Fő célkitűzései között szerepelt, hogy az addig inkább gazdasági és kereskedelmi integrációt olyan területekkel szélesítse, amelyek az állampolgárokhoz is közelebb viszik az Európai Uniót, és ezáltal erősítik az

<sup>5</sup> Részlet a Régiók Bizottsága többszintű kormányzásról szóló fehér könyvből, nyilatkozat a Római Szerződések aláírásának 50. évfordulója alkalmából, Berlin, 2007. március 25.

<sup>6</sup> A régiók megerősödésének legnyilvánvalóbb jelei Maastrichtban mutatkoztak meg, amikor egyrészt létrejött a Régiók Bizottsága, azaz a regionális érdekek közvetlenül is megjelenhettek az integráció döntéshozatali mechanizmusában, másrészt átfogalmazták a szerződés azon rendelkezését, mely a Tanács összetételére vonatkozik. (Maastricht előtt csak a tagállamok kormányainak tagjai lehettek a Tanács tagjai, Maastricht óta az intézmény kapui a tagállamok „miniszeri szintű képviselői” előtt állnak nyitva. Így a föderális országokból az egyes tartományi kormányok is megjelenhetnek, ha az adott tagállam úgy dönt, hogy a napirenden szereplő kérdés nem elsősorban szövetségi szintű probléma és az adott kérdésben a tagállami képviselőt rábízhatja valamely tartományának kormányára).

<sup>7</sup> Az államot korlátozó tényezőkhöz még hozzávehetjük az önkormányzatokat, a civil szervezeteket (léteznek határokon átnyúlók is), és az Uniót kívüli egyéb nemzetközi szervezeteket.



európai egységhez való tartozás érzését, ezen keresztül pedig az európai integráció legitimitását. E tekintetben a kulturális politikának kiemelkedő szerepe van. (Horváth Zoltán, 2011, 473)

A kultúra területét érinti és minden bizonnyal az uniós állampolgárok körében egyik legismertebb közösségi kezdeményezésként definiálható az Európa Kulturális Fővárosa program, amely szorosan kapcsolódik az MLG témájához, akár a címet viselő település kiválasztásának menetét, akár magának a programévnek a megvalósulását, tartalommal való megtöltését, vagy finanszírozását tekintjük. A Program keretében minden évben kiválasztanak (korábban egy, ma már) általában két várost, amelyek az Európa Kulturális fővárosa cím birtokosaként pénzügyi támogatásban részesülnek a „Kultúra program” költségvetéséből. A programok megvalósításához szükséges infrastruktúra kiépítéséhez azonban döntően tagállami, illetve az EU strukturális alapjainak forrásai nyújtanak fedezetet. Mindezekből érzékelhető, hogy több szint összehangolt működése a siker feltétele.

A különböző fokokon állók szerepfelfogása, kondíciója, s különösen együttműködése azonban nem stabil. Az Európai Unió, illetve a Bizottság egyre inkább számon kéri és ellenőrzi az „Európa Kulturális Fővárosa” (European Capital of Culture) címmel összefüggő elvárásait. (Pálné; 2012)

Az EKF egyrészt kiemelt lehetőséget és figyelmet biztosít az adott város, illetve régió kulturális örökségének bemutatására, másrészt az Unió legkülönbözőbb részeiről érkező művészek fellépésére. A kiválasztott városoknak mindez komoly kitérés lehetőség mind kulturális, mind turisztikai, mind infrastruktúrafejlesztési értelemben. (Horváth Zoltán; 2011, 476)

Mindezek mellett nem szabad figyelmen kívül hagynunk azt a tényt sem, hogy a reflektorfényben a hiátusok is jobban látszódnak és publicitást kapnak.

Mindent összevetve az EKF projekt az európai kultúrák gazdagságának, sokféleségének és közös jegyeinek hangsúlyozása, valamint egymás jobb megismerésének ösztönzése céljából megfogalmazott kezdeményezés.

Az EKF célkitűzései:<sup>8</sup>

- azon közös európai művészeti mozgalmak és stílusok előtérbe helyezése, amelyek létrejöttében a város kiemelkedő szerepet játszott, vagy amelyekhez jelentős mértékben hozzájárult
- segítségnyújtás azon események megrendezéséhez, amelyekbe a tagállamok más városainak a kultúra területén tevékenykedő személyiségei is bevonhatók, és amelyek tartós kulturális együttműködésre vezethetnek, illetve az Európai Unión belüli ilyen jellegű mozgalmak támogatása
- az alkotómunka támogatása és fejlesztése
- a lakosság minél nagyobb hányadának mozgósítása és minél szélesebb körű részvételének biztosítása
- az Unió állampolgárai fogadásának és a különféle eseményekre vonatkozó információk – a multimédia minden formájának felhasználásával történő – lehető legszélesebb körű terjesztésének támogatása
- az európai kultúrák és a világ más kultúrái közötti párbeszéd ösztönzése
- a városban rejlő történelmi örökség, az építészeti alkotások megismertetése és a városi életminőség javítása.

Az Európai Unió döntéshozatali metódusában a többszintű kormányzás mind nagyobb arányú megvalósítására törekszik, bizonyos területeken kizárólagosságot követel magának ez az új eljárás.

<sup>8</sup> [http://www.kulturpont.hu/content.php?hle\\_id=9715](http://www.kulturpont.hu/content.php?hle_id=9715)

A kulturális fővárosokat 2004-ig kormányközi megegyezés alapján választották ki a tagállamok jelölései alapján, és az Európai Bizottság juttatott támogatást a kiválasztott városnak. Az Európai Parlament, valamint az Európai Unió Tanácsa 1419/1999/EK határozatával azonban megváltoztatta a programban résztvevő városok szűk körű, miniszterek által gyakorolt kiválasztási eljárását. Ez a dokumentum megszabta az országok sorrendjét az elkövetkező két évtizedre és nemzetközi szakmai bizottság létrehívását javasolta a város kiválasztására.

### A PÉCSI EKF

Ahhoz, hogy értékelni tudjuk a liverpooli folyamatokat, célszerű vázlatosan áttekinteni a hazai, hasonló projektet, amelynek kontextusa közismert. A Pécs2010 EKF program megítélése nem egyöntetűen pozitív, ráadásul pontosan a döntéshozatal átláthatatlansága, nehézkessége miatt kapta a legtöbb szakmai kritikát.

A kérdésre, hogy az uniós, a nemzeti, a regionális és a helyi döntéshozók miért nem találták meg az együttműködés tökéletes elegyét, nem adható rövid válasz. Az okok közül néhányat érdemes számba venni. Egyrészt, a magyarországi politikai kultúra helyzete, amelynek a tradíciók, a történelmi tudat, a motivációk, a normák, a csoportérzelmek, a szimbólumok ugyanúgy részét képezik, mint a speciális helyi politikai klíma (városvezetők elvesztése, időközi választás), a hiányzó partnerség és szolidaritás résztvevő intézmények és vezetőik között, döntéshozók és szintjeik között. Másrészt említhetjük a meghonosodott „panasz kultúrát”<sup>9</sup>, de ugyanúgy a „szívességkereskedelmet”<sup>10</sup>, vagy azt, hogy a minőségi kultúra fogyasztóinak aránya igen csekély<sup>11</sup> az érintett településen. Harmadrészt, a finansziális nehézségeket, amelyek feltérképezése nem ezen dolgozat íróinak feladata.

Tény, hogy az elmúlt időszakban a városok szükségszerű felértékelődése következett be az európai politikában, ugyanakkor a korábbi hierarchikus kapcsolatok szerkezete megbomlott, mivel egy-egy nagy központ körül erőteljes koncentrálódás figyelhető meg, illetve a városok közötti munkamegosztás is megváltozik. (Rechnitzer, 2007)

Pécs esetében, a kulturális alapú városfejlesztés azért szerepelt fő célként az EKF programban, mert a rendszerváltáskor bezárt bányák (urán- és szénbányák) óriási mértékű munkanélküliséget hagytak maguk után a térségben, a városok rangsorát tekintve pedig hatalmas presztízs veszteséget szenvedett el a baranyai megyeszékhely (Liverpool esetében is igaz, hogy a magas munkanélküliséggel küzdő város az EKF program segítségével kívánt enyhíteni komoly szociális és gazdasági nehézségein). Megszűnt ipari város lenni, de népszerűségét, épített örökségének szépségét ki kellett aknáznia, hogy élhető maradjon.

A többszintű kormányzás aktorainak, a különböző politikai szektoroknak eltérő fontosságuk van a politikaalakítási folyamat egyes lépcsőin, és a Pécs2010 EKF program során jól kirajzolódott, hogy egy rossz döntés a személyeket, vagy finanszírozást illetően, milyen végzetesen késleltethette a Program megvalósulását, akadályozhatta az együttműködést, a partnerséget a szereplők, a szintek között. Többször volt tapasztalható, hogy a vita és megbeszélés helyett irracionális utakra tévedt a folyamat, de jelentős pillanatokban mégis meg tudtak születni olyan döntések, melyek aztán visszahozták az esélyt a megvalósításra. Segítette mindezt a döntéshozók szakmai és emberi kvalitása.

<sup>9</sup> [http://www.epiteszetma.hu/sites/default/files/belavaros-like-palyazat/ekf\\_elemzes.pdf](http://www.epiteszetma.hu/sites/default/files/belavaros-like-palyazat/ekf_elemzes.pdf), 8. old.

<sup>10</sup> <http://korrektorinfo.hu/fokusz/165-miert-beteg-a-magyar-gazdasag>

<sup>11</sup> [http://www.epiteszetma.hu/sites/default/files/belavaros-like-palyazat/ekf\\_elemzes.pdf](http://www.epiteszetma.hu/sites/default/files/belavaros-like-palyazat/ekf_elemzes.pdf), 11. old.

A Menedzsment végrehajtó, koordináló szereplőként igyekezett megoldani a feladatait, de racionális jövőképe sosem formálódott/formálódhatott. (Lásd, mára két jogutód szervezete van, egyikükbe öt eltérő történelmi, korábbi kulturális intézmény integrálódott.) Ugyanakkor, az elmúlt évek kitermeltek gyakorlott, alkalmas szakembereket, akik tovább építhetik a pécsi kulturális élet infrastruktúrális háttérét, és tölthetik meg programokkal. Mindennek feltétele a döntéshozatalban a többszintűség további érvényesülése, ami azért szükséges, mert 2010 nem egy programév volt, hanem kulturális alapú léptékváltás.

A gazdasági és társadalmi folyamatok összessége, a globalizáció és lokalizáció együttes jelenléte (glokálitás)<sup>12</sup> új szerepeket szán a városoknak is, ami mindenekelőtt versenyhelyeztetel jár, amelyben nem lehet jól szerepelni horizontális és vertikális együttműködés nélkül.

### A LIVERPOOLI EKF

Az Európa Kulturális Fővárosa programok irányítása sok esetben hasonló kihívásokat állít a címet elnyerő városok elé, melyek megoldásának sikeressége igen vegyes képet mutat. Az Európai Unió Bizottságának utólagos értékelése alapján<sup>13</sup> Liverpool EKF programja több vonatkozásban is sikeresnek mondható. A siker egyik kulcsa lehet, hogy célszerű az EKF programot beágyazni a hosszú távú kulturális stratégiába, a városfejlesztési stratégia részeként értelmezve. Liverpool megoldást keresett az ipari hanyatlás miatt bekövetkező társadalmi, gazdasági problémáiból adódó negatív városképének átalakítására. A kultúrában rejlő lehetőségek kiaknázása megfelelő eszköznek tűnt, melynek során a város kulturális értékeit a városrehabilitáció eszközeként alkalmazhatta.

### A KULTÚRA, MINT A VÁROSREHABILITÁCIÓ ESZKÖZE

A kultúra városfejlesztésben játszott szerepének felismerése már az 1970-es években elkezdődött. Nyugat-Európa városaiban jellemzően közös célkitűzés volt, hogy a polgárok számára minél szélesebb körben biztosítsák a kulturális létesítményekhez, tevékenységekhez való hozzáférést. Ettől az időszaktól kezdve a kultúrára egyre inkább úgy tekintettek, mint a város gazdasági és infrastruktúrális fejlesztésének eszközére, mely abban nyilvánult meg, hogy különböző, kultúrához kapcsolódó infrastruktúrális beruházások megvalósítására törekedtek (művészeti központok, koncerttermek, múzeumok). (Bianchini; 1993) A 90-es évekre a kultúra gazdasági hatásainak hangsúlyozása háttérbe szorult, és ismét a helyi közösségek kulturális eseményekbe történő bevonására irányult a figyelem. (Schmidt-Jensen; 2007)

A kulturális dimenzió városfejlesztési stratégiába történő megjelenítésének Evans három módját különbözteti meg. Első a „kultúra által vezérelt városfejlesztés”, ahol a kultúra a fejlődés motorját jelenti. A következő, a „kulturális városfejlesztés”, ez esetben a kultúra a városfejlesztési stratégia integrált része. Végül, a „kultúra és városfejlesztés”, melyben a kulturális tevékenységek kevésbé integráltak, inkább támogató szerepük van. Ezeknek a megközelítéseknek különböző kiindulópontjuk, kiváltó okuk lehet.<sup>14</sup> (Evans; 2005) Liverpool az első kategóriába sorolható.

Az Egyesült Királyságban a kulturális szféra a közpolitika egyik kulcs elemévé vált az elmúlt 10-15 évben. A nemzeti, regionális és helyi szint döntéshozói egyre nagyobb figyelmet fordítanak

<sup>12</sup> Joshua Meyrowitz - A glokálitás hajnala: A hely és önazonosság új élménye a globális faluban. Világosság 2005/6.

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/education\\_culture/evalreports/culture/2009/capital\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/dgs/education_culture/evalreports/culture/2009/capital_en.pdf)

<sup>14</sup> Például: projektek, különböző események (EKF), kulturális örökség megőrzése, fesztiválok valamint egyéb művészeti tevékenységek

arra, hogy a kultúra a gazdasági fejlődés, a munkahelyteremtés, a társadalmi integráció, a közösségépítés előmozdítója legyen. (Griffiths; 2005)

Az elmúlt évek során nemcsak az EKF jelölési folyamatában<sup>15</sup>, hanem a kezdeti célkitűzéseiben is történtek változások. A program egyedülálló lehetőséget teremt a városok számára a megújulásra, imázsuk javítására. Bár kezdetben a szervezők nem számoltak azzal, hogy az EKF-nek évekkel később is lehet pozitív hatása, mégis a címet elnyert városokban a beruházások tervezése túlmutat az éves kulturális programok logikáján, hozzájárulva a város és környéke társadalmi-gazdasági fejlődéséhez. Ez a dimenzió kapott egyre nagyobb jelentőséget az elmúlt években. A Bizottság egy 2010-ben készült tanulmányában<sup>16</sup> az EKF példáján keresztül hívta fel a figyelmet a kulturális és a kreatív szektorba történő befektetés lehetőségeire.

### LIVERPOOL

Más brit városoktól eltérően Liverpool második világháború utáni történelme rendkívül zűrzavaros. Különösen az 1980-as éveket jellemezte mély társadalmi, politikai megosztottság, amelyre a város konzervatív politikai vezetése és a kormányon lévő Munkás párt közötti konfliktus rányomta a bélyegét. Liverpool háború utáni gazdasági hanyatlásával jelentősen megnövekedett a szegénység és a munkanélküliség mértéke. A médiában Liverpool a társadalmi problémák szinonimájává vált. Ezt támasztja alá az is, hogy Merseyside kerületet a strukturális alapok 1. sz. célkitűzésén<sup>17</sup> belül támogatásra jogosult régiónak minősítették az 1993-99, majd a 2000 és 2006 közötti periódusban. Liverpool számos esetben nyújtott be pályázatot városrehabilitációt célzó támogatások elnyerésének reményében. A 90-es évek közepére ezeknek a támogatásoknak köszönhetően elértek bizonyos sikereket, de Liverpoolt még mindig egyértelműen gazdasági hátrányok és társadalmi nélkülözésből fakadó különböző problémák jellemezték. (Jones-Heeg; 2004)

Az 1998-ban megválasztott Liberális Demokrata önkormányzati vezetés törekvése az lett, hogy szakítson a múlttal, és stratégiai alapon nyugvó, integrált megközelítést alkalmazzon a városi kormányzásban. Az önkormányzat által kiadott egyik dokumentumban megfogalmazták, hogy Liverpoolt elsőrangú európai várossá kívánják alakítani. Ennek érdekében létrejött a különböző helyi intézményekből álló, 23 tagú<sup>18</sup> Liverpool Partnerségi Csoport. Az új vezetés ambiciózus jövőképe és a megerősített intézményi partnerség után éppen a megfelelő időben jött az EKF címre történő

<sup>15</sup> EKF jelölési folyamata jelentős változásokon ment keresztül a kezdetek óta. 2000 előtt a tagállamok kormányai dönthettek arról, hogy mely város kapja meg a címet, a Bizottság pedig anyagi támogatást nyújtott a nyertes településeknek. Az Európai Parlament és az Európai Unió Tanácsa a 1419/1999. számú határozatban új kritériumrendszert dolgozott ki, meghatározva, hogy a tagállamok milyen sorrendben jogosultak az esemény lebonyolítására. A soron lévő tagállam továbbítja jelölését az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, a Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, az értékelésre, pedig a Bizottság egy szakértőkből álló testületet hoz létre. Ettől kezdve kapcsolódik a program hivatalosan az Európai Unióhoz. A pályázati feltételrendszer 2006-ban ismét módosult azzal a céllal, hogy színvonalasabb pályázatok szülessenek. Az új kiválasztási rendszert a 2013-as EKF cím odaítélésénél alkalmazták először.

<sup>16</sup> [http://ec.europa.eu/culture/key-documents/doc2942\\_en.htm](http://ec.europa.eu/culture/key-documents/doc2942_en.htm)

<sup>17</sup> A fejlődésben lemaradt régiók fejlődésének és strukturális átalakulásának segítése.

<sup>18</sup> Liverpool City Council, Government Office North West, North West Development Agency, Employment Service, Benefits Agency, Liverpool Health Authority, Merseyside Police, Merseytravel, Housing Corporation, Strategic Housing Partnership, Greater Merseyside Learning and Skills Council, Greater Merseyside Connexions Partnership, Liverpool Council for Voluntary Service, Community Regeneration Forum(two reps), Merseyside and Region Churches Ecumenical Assembly, Liverpool Chamber of Commerce and Industry, Confederation of British Industry, Trade Union Congress, City Safe Partnership (Crime and Disorder Partnership), Liverpool Community College, Higher Education Institutions (Liver-

pályázási lehetőség. (Griffiths; 2005). A helyi politikai elitváltással az új tervek meghatározása is megtörtént, melyek között elsőként szerepelt, hogy turisztikai célponttá alakítsák a várost. Mindezek következtében 1998 és 2002 között a gazdasági helyzet javuló tendenciát mutatott. (Jones-Heeg; 2004)

### LIVERPOOL JELÖLÉSE

Az Európai Unió Bizottságának határozata alapján az Egyesült Királyság 2008-ban lett jogosult az Európa Kulturális Fővárosa eseménysorozat lebonyolítására. 2000 szeptemberében az Egyesült Királyság kormánya versenyt hirdetett, amelynek nyertesét jelölte az Európa Kulturális Fővárosa címre. (Griffiths; 2005)

A brit kormány 2000-ben felállított kritériumrendszerében szám szerint 11 pontot határozott meg, melyekre a pályázatokban ki kellett térni. A határidőig, 2002 decemberéig 12 város nyújtotta be pályázatát.<sup>19</sup> A tender értékelésére egy független bizottságot hoztak létre, melynek döntése alapján hat város jutott a második fordulóra. Itt további pontosításokat kértek a pályázóktól 2003. március végi határidőt meghatározva. (DCMS; 2003). Az erre a célra felállított értékelő bizottság látogatást tett a pályázó városokban, illetve a városok képviselői prezentációk segítségével ismertethették pályázatukat. A végleges döntést 2003 júniusában tették közzé, mely szerint Liverpoolt jelölték Európa Kulturális Fővárosának. (Griffiths; 2005) Liverpool célja volt megismételni a „Glasgow effektust”, a kultúrát használva a gazdasági növekedés ösztönzésére, a társadalmi integráció visszaállítására, annak reményében, hogy a „Liverpool effektus” még nagyobb volumenű lesz. (Tucker; 2007)

A brit kormány kritériumait<sup>20</sup>, illetve a Liverpool által benyújtott pályázat alappilléreit<sup>21</sup> az alábbi táblázat foglalja össze:

1. Mi a város kulturális koncepciója?	Liverpool Európa, Amerika és Afrika kulturális törésvonalainak peremén helyezkedik el. A kultúra rendkívül széles spektrumát képviseli, melynek gazdagítására törekszik. 2008-ra készülve, 2003-tól minden évet egy-egy kulturális szegmens fog jellemezni (tematikus évek).
2. Hogyan illeszthető ez a kulturális koncepció az európai kontextusba?	Liverpoolban megtalálhatók azok a problémák, kihívások, amelyek Európát is jellemzik. A városrehabilitáció, a munkanélküliség, az új technológiák bevezetése, a kulturális identitás azok a kihívások, melyekkel Liverpoolnak is szembe kell néznie. Ezek kezelésére a város számos európai (formális és informális) kapcsolatára fog támaszkodni.
3. Melyek a pályázat főbb témái, céljai?	Liverpool központi témája: „A világ egy városban”. <sup>22</sup> A pályázat célja Liverpool elsősorú európai várossá alakítása, és lakosságának bevonása ebbe a folyamatba. További célja, hogy hosszú távú kulturális, gazdasági előnyökre tegyen szert a jövő generációi számára.

pool University, Liverpool John Moores University, Liverpool Hope), Liverpool Vision (the Urban Regeneration Company).  
<http://www.idea.gov.uk/idk/aio/394971>

<sup>19</sup> Belfast, Birmingham, Bradford, Brighton and Hove, Canterbury, Cardiff, Inverness, Liverpool, Newcastle-Gateshead, Norwich and Oxford.

<sup>20</sup> Department of Culture, Media and Sport: European Capital of Culture 2008 Criteria and Information for Applicants

<sup>21</sup> [http://www.liverpool08.com/Images/tcm21-32519\\_tcm79-56880\\_tcm146-122188.pdf](http://www.liverpool08.com/Images/tcm21-32519_tcm79-56880_tcm146-122188.pdf)

<sup>22</sup> A szlogenhez kapcsolódva fontos, hogy a kikötővárosi szerep nemcsak a gazdasági és kulturális értelemben vett „világváros” státuszt biztosította Liverpool számára a késő 19. században, hanem ösztönözte mind a belső mind a külső társadalmi migrációt, azonban azt is meg kell jegyezni, hogy Liverpool ennek következtében, az ott élő nemzetiségek tekintetében az Egyesült Királyság etnikailag talán legszegregáltabb városa. A társadalmi problémákhoz szegénység és egyenlőtlenség társult. (Jones-Heeg; 2004)

4. Milyen szervezeteket vonnak be?	A pályázatot az önkormányzat Kulturális Társasága vezette. Támogatta az összes észak-nyugat angliai regionális szervezet, Merseyside kerületei, illetve minden fontosabb liverpooli intézmény. Liverpool művészeti, sport, "regenerációs" és más szektorainak intézményeit szintén bevonták az előkészületekbe, és kulcsszerepet szántak nekik 2008-ra is.
5. Hogyan fogja biztosítani a helyi közösségek részvételét, különös tekintettel az alulreprezentált csoportokra?	A helyi részvétel biztosítása Liverpool kultúrájának központi eleme. Bevált gyakorlat létezik már, amire építeni lehet. Olyan program kerül összeállításra 2008-ra és a felvezető évekre, amely a város változatosságát helyezi középpontba. A pályázat készítésének tapasztalatai alapján állandó konzultációt alakítanak ki az önkéntesekkel, közösségi csoportokkal, ügynökségekkel. Megfelelő monitoring és értékelési mechanizmus bevezetését tervezik.
6. Hogyan fogják bevonni az Egyesült Királyság más régióiban élőket, Európa és a világ más részeinek polgárait?	A szereplők bevonása helyi és regionális résztvevők szoros együttműködésének kialakításán fog alapulni. Fontosnak tartják a kapcsolattartást más városokkal, beleértve Londont, az európai kulturális fővárosokat, illetve különböző városkonzorciumokat. Európai szinten Liverpool hasznosítani kívánja testvérvárosi kapcsolatait, valamint a művészeti, sport és oktatási intézmények közötti kiterjedt kapcsolatrendszerét. Globális szinten Liverpool nemzetközi pozíciójára építenek, többek között a Kínával, Amerikával meglévő szoros kapcsolatokra, illetve az Afrikához, Arábiához fűződő összeköttetéseikre.
7. Mekkora költségvetésük felső határa, hogyan fogják biztosítani a forrásokat?	A város célja a kulturális szektorra fordított kiadás növelése évente akár 4 millió fonttal, 2003 és 2008 között összesen 22,5 millióval. Összességében a Társaság 22,6 millió fontban határozta meg a 2007 és 2008-as évek költségvetését. Ennek az összegnek nagy részét (mely a kereskedelmi és az állami szektor támogatásából származik) helyi szervezetekre bízzák.
8. Mi jellemzi a város kulturális/ közlekedési/ turisztikai infrastruktúráját, és hogyan kerülnek ezek hasznosításra, továbbfejlesztésre a program megvalósítása során?	Liverpool arra törekszik, hogy valódi fesztiválvárossá váljon. Minden előfeltételük adott ehhez: épített környezet és kulturális infrastruktúra, nemzetközi színvonalú, tradicionális kulturális élet, különösen a vizuális művészeteket illetően, kiváló és tovább tökéletesedő turizmus és közlekedés. Globális elismertség megszerzésére törekszenek.
9. Hogyan fogja az eseménysorozat hasznosítani a történelmi örökségben, a városi építészetben, illetve a városi életminőségben rejlő lehetőségeket?	Liverpool épített környezete kivételes, több 1-es fokozatú besorolással <sup>23</sup> rendelkező épülete van, mint Londonon kívül bármely más városnak; vízpartja felkerült a Világörökségi helyszínek javaslati listájára; az English Heritage <sup>24</sup> választása is Liverpoolra esett. A pályázat benyújtásakor már széleskörű vizsgálat tárgyát képezték a meglévő kulturális programok, amelyek 2008-ra továbbfejleszthetők.
10. Milyen innovatív/kreatív erőforrásokat alkalmaznának a különböző események disszeminációjának növelésére?	A turizmus fontos iparág Merseyside-ban, a kultúra pedig szintén központi témája a városmarketingnek. A regionális dimenzió: Liverpool Manchesterrel és Észak-Nyugat Anglia többi részével való partnerségi kapcsolatai szintén kulcseleme a marketingnek. Az innovatív/kreatív megoldásokat a részletes, 6 éves program tartalmazza.

Forrás: saját szerkesztés

<sup>23</sup> Olyan épületek, amelyek felkerülnek a Különleges Építészeti vagy Történelmi Épületek Jegyzékébe. Három féle státuszba sorolják a Jegyzékben szereplő épületeket, melyben az első a „rendkívüli látványosság” [http://www.culture.gov.uk/images/publications/Principles\\_Selection\\_Listing.pdf](http://www.culture.gov.uk/images/publications/Principles_Selection_Listing.pdf)

<sup>24</sup> <http://www.english-heritage.org.uk/>

## EKF TAPASZTALATOK AZ IRÁNYÍTÁS NEHÉZSÉGEI

A cím elnyerése után a Liverpooli Kulturális Társaságra bízták az EKF program megvalósítását. A Társaság személyzete a városi önkormányzat különböző osztályairól, annak alkalmazottai közül került ki. Az EKF irányítási problémái közé tartozott a Liverpooli Kulturális Társaság 2007-ben történt átszervezése, melynek előzménye, hogy vezetője és több ágazati igazgatója is lemondott. Mindehhez társult még az önkormányzat néhány magas beosztású tagjának (köztük a polgármesternek) a lemondása. A problematikus irányítási struktúra és a Kulturális Társaság bizonytalan státusza miatt az önkormányzat politikai problémák gócpontja lett. Az önkormányzat felelt a Társaság tevékenységéért. Nem volt egyértelmű, hogy a Kulturális Társaság végül is része-e az önkormányzatnak vagy sem. Ez számos problémát okozott az önkormányzat vezetésének, és gyakran változott az álláspont a kérdést illetően. (Thompson; 2010)

Fentiek alapján elmondható, hogy a megvalósítás során Liverpool sem tudta elkerülni a korábbi EKF városok által elkövetett hibákat. A pályázat kidolgozása helyi közösségek (üzleti, művészeti, kulturális intézmények) közreműködésével készült<sup>25</sup>, míg a program irányításából a Kulturális Társaság létrehozásával gyakorlatilag kizárták ezeket a szereplőket. (O'Brien; 2010)

Alapvetően nem mondható túl jelentősnek a központi kormányzattal való együttműködés, bár a kulturális minisztérium hivatalosan támogatta a Liverpooli programot. Jellemzően az önkormányzatnak volt döntő szerepe, ami a szubszidiaritás elve szerint való. A kormányzattal a finanszírozást illetően zajlott párbeszéd, mert az önkormányzat 2008-2009-es költségvetésének hiányát 20 millió fontra becsülték.<sup>26</sup> A regionális testületeknek, illetve a fejlesztési ügynökségeknek viszont fontos szerepe volt, hiszen az önkormányzat számos feladatot átruházott rájuk.

Látszik, hogy Liverpoolban is a menedzsment és a politika szereplői közti feszültség feloldása volt az egyik legnehezebb feladat az EKF év kapcsán. A 2008-as évet tanulmányozó írások is ezt támasztják alá. (Hudson, Hawkins; 2006, Boland; 2010) A média sem könnyített a helyzeten, hiszen számos konfliktust és feszültséget generált.

## A VÁROSIMÁZS ÁTALAKULÁSA

2010-ben, az interjúkészítés évében<sup>27</sup> még nem volt egyértelmű, hogy milyen hosszú távú hatások várhatók a programtól, de az világosan látszott, hogy az EKF hozzájárult a város arculatának átalakulásához. Az EKF előtt működő partnerségek, hálózatok, kulturális együttműködések csak formálisan léteztek, de a program során ezek szorosabbá, hatékonyabbá váltak. Növekedett a kulturális alapú partnerségek száma, a meglévők átalakultak, újak jöttek létre, melyek bekapcsolódtak az EKF kuta-

<sup>25</sup> Az EKF pályázatot készítő csoport alkalmazottai között volt számos önkormányzati tisztségviselő, tanácsadók, szabadúszó dolgozók, helyi, regionális kulturális intézményektől kirendelt személyek.

<sup>26</sup> Az EKF programra fordított összköltségvetés (122, 4 millió font) az alábbiak szerint oszlott meg: Liverpool Önkormányzata 75, 1 millió fonttal járult hozzá a programhoz, amely az összköltségek 61, 3%-a. Az EU támogatása 12,8 m. Font volt, azaz az összköltségek 10, 5 %-a. A költségvetés fennmaradó része az alábbiakból tevődött össze: más hozzájárulások: 18 m. Font (14, 7%), kereskedelmi programok: 12, 5 m. Font (10, 2%), egyéb (pl.: jegyeladások): 4 m. Font (3, 3). Forrás: [http://ec.europa.eu/dgs/education\\_culture/evalreports/culture/2009/capital\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/dgs/education_culture/evalreports/culture/2009/capital_en.pdf)

<sup>27</sup> Interjú Martin Thompsonnal, az Impacts08 programmenedzserével, Liverpool 2008-ban, Európa Kulturális Fővárosaként szerzett tapasztalatairól. (interjú időpontja: 2010. 05. 28)

tásba és támogatásokat kaptak a kormányzattól. A városról alkotott kép a médiának köszönhetően 2008-tól már pozitív irányba mozdult el, mind országos, mind nemzetközi téren. A város megítélése a helyi lakosság körében szintén pozitív irányba változott. A kulturális intézmények sokkal erősebb pozícióba kerültek, hiszen 2008 előtt folyamatos volt (és azóta is az) az együttműködésük a tematikus évek keretein belül.<sup>28</sup> Rövidtávú hatásként már 2010-ben is számos előny kirajzolódott:

- a civilek bekapcsolódtak a kulturális szektorba
- a médiában kedvező kép alakult ki a városról: „sokoldalú város”<sup>29</sup>
- városszerte nőtt a helyi lakosság pozitív hozzáállása
- erős partnerségek jöttek létre, melyek 2008 után is fennmaradtak, új lehetőségeket teremtve a helyi adottságok megőrzésére, külföldi befektetők vonzására
- a kultúra egyben a gazdasági fellendülés egyik motorjává vált, erős kötelék szövődött az egyetemek és a kulturális szektor között, közös kutatásokban vettek részt. (Thompson; 2010)

Felmérések támasztották alá, hogy az EKF cím a helyi lakosság körében széles körben ismert volt. Ennek elérése érdekében sokat tett a kormányzat, így a London centrikusság is oldódni kezdett. Emellett a média is hozzájárult az ismertség növeléséhez.

Philip Boland 2010-ben megjelent, Liverpoolról készített tanulmányában a „hivatalos álláspont” ellenkezőjéről számolt be. A szerző a városközponttól távolabb eső lakótelepek<sup>30</sup> látogatása során nem tapasztalta, hogy valami is utalt volna a közelgő kulturális események megrendezésére, ezenkívül az EKF még a közbeszéd tárgyát sem képezte a lakosság körében. Az EKF promotálása csak a városközpontban volt érzékelhető, a peremterületeken szinte egyáltalán nem. A Kulturális Társaság egyik tagja arra is felhívta a figyelmet, hogy a kommunikáció nem volt megfelelő a lakosság irányába. Számos esetben a lakosság nem is tudott róla, hogy egy adott kezdeményezés az EKF projekt keretein belül valósult meg. A városközponttól távolabb élők úgy érezték, hogy nem részesei a központban zajló eseményeknek, őket mindez nem érinti. (Boland; 2010)

## GAZDASÁGI HATÁSOK

A liverpooli EKF program fő célja volt a látogatók számának növelése. Szándékuk az volt, hogy a turizmus a gazdaság egyik húzóágazatává váljon. Ennek megvalósítását egyrészt, közvetlen módon, a látogatóktól befolyt pénzüsszegek biztosították, másrészt, közvetetten, a befektetők számára próbálták vonzóvá tenni Liverpoolt, a város arculatának átalakításával. (Thompson; 2010) Számottevő volt a turizmus adataiban bekövetkező változás az előző évekhez képest. Összességében 9,7 millió látogatót vonzott a program 2008-ban.<sup>31</sup> Ez a gazdaságra is pozitív hatással volt, hiszen 753 millió font bevétel tulajdonítható az EKF programoknak. Ennek nagy részét a városon, illetve a város-régióon belül költötték el a látogatók, a fennmaradó részt az észak-nyugati régióban. (Thompson; 2010) A szélesebb értelemben vett régióban növekvő látogatókedv volt tapasztalható. Liverpool EKF eseménysorozata

<sup>28</sup> 2003: Tanulás és a hivatalos jelölés éve, 2004: A bizalom éve, 2005: A tenger éve, 2006: Teljesítmény éve, 2007: Az örökség éve, Liverpool nyolcszázadik évfordulója, 2008: EKF éve, 2009: Környezet éve, 2010: egészség éve)

<sup>29</sup> Korábban csak a labdarúgás és a Beatles kapcsán volt ismert

<sup>30</sup> Speke, Garston, Halewood, Netherley, Norris Green, Croxteth, Toxteth

<sup>31</sup> [http://www.liv.ac.uk/impacts08/Papers/Creating\\_an\\_Impact\\_-\\_web.pdf](http://www.liv.ac.uk/impacts08/Papers/Creating_an_Impact_-_web.pdf)



nagyszámú látogatót vonzott a városból, Merseysideből, az Egyesült Királyság más területeiről és külföldről egyaránt. A belföldi turisták számát illetően, az észak-nyugati régió kívülről érkező, közel három millió látogató 86%-a először járt Liverpoolban. A közönség demográfiai összetétele széles kört fedett le. A felmérések alapján a programokat nagyrészt középosztálybeliek látogatták (tradicionális kultúra-fogyasztók). Hátrányos helyzetűek is nagy számban vettek részt a programokon, továbbá az alacsonyabb társadalmi rétegekből származó látogatók száma kifejezetten magasnak mondható, az Egyesült Királyság más kulturális rendezvényeivel összehasonlítva. (Thompson; 2010)

Külföldi turisták esetében is sikerült jelentősebb tömegeket megmozgatni (2, 6 millió), amelyből 1,58 millió Európán kívülről érkezett. Összességében a külföldről érkezők 97%-ának ez volt az első látogatása Liverpoolban. Továbbá 291 hivatalos nemzetközi delegáció érkezett a városba a felvezető évek, illetve a kulturális fesztivál éve során (2005-2008), azzal a céllal, hogy megértsék Liverpool kultúra által vezérelt városfejlesztési koncepcióját, valamint tanuljanak a város tapasztalatiból. Pécs esete a felvezető évek tekintetében sok párhuzamot mutat a liverpooli példával (lásd: 2006-2009-ig „A kulturális örökség éve, A tanítás és tanulás éve, A környezet és egészségkultúra éve, A vallási kultúra éve” témaköröket.).

Az alapvető gazdasági mutatók tekintetében (foglalkoztatottak, vállalkozások száma, ipari termelés stb.) látszik, hogy maga az EKF év nem hozott áttörést, annak ellenére, hogy pozitív

hatással volt a gazdaságra. A kiskereskedelmi és kulturális szektorban foglalkoztatottak számát illetően azonban emelkedés mutatható ki.<sup>32</sup>

Az EU Bizottságának utólagos értékelése alapján Liverpool az EKF programot arra kívánta használni, hogy a város nemzeti és nemzetközi tekintetben is turisztikai célponttá váljon, átalakítsa a városról korábban kialakított negatív képet, és ennek pozitív hatásai a gazdaságban is megmutatkozzanak. Liverpool elérte céljait, hiszen megnövekedett a látogatók, illetve a beruházások száma, továbbá az angliai település újrapozícionálta magát világszínvonalú városként. (Thompson; 2010)

## ÖSSZEGZÉS

Az EKF program különlegessége, hogy minden város saját prioritásaihoz, preferenciáihoz igazíthatja azt, így minden esetben újra meghatározható, hogy mit jelent az EKF, illetve milyen célokat lehet elérni általa. Az Európa Kulturális Fővárosa program jól mutatja, hogy a városfejlesztés milyen fontos eszköze lehet a kultúra. Különösen látványos változás érhető el olyan városok esetében, melyek súlyos gazdasági, társadalmi hátrányokkal küzdenek, és ezt minden döntéshozatalban szereplő szint és ágens felismeri. Liverpool számára a kitűzött cél a szélesebb értelemben vett városrehabilitáció volt. Pályázatában ambiciózus ígéretek tett a tervezett programsorozat gazdasági, társadalmi hatásait illetően. A város látványos megújuláson ment keresztül helyi, nemzeti és nemzetközi értelemben egyaránt.

Ami az EKF többszintű kormányzásának tapasztalatait illeti, a kormányzattal nem alakult ki túl szoros együttműködés. A finanszírozási kérdések okoztak ugyan feszültséget, de a program megvalósításában részt vevő különböző szereplők hasonlóan hangsúlyosnak értékelték az EKF nyújtotta lehetőséget, a hosszabb távú előnyök tekintetében.

<sup>32</sup> [http://www.liv.ac.uk/impacts08/Papers/Creating\\_an\\_Impact\\_-\\_web.pdf](http://www.liv.ac.uk/impacts08/Papers/Creating_an_Impact_-_web.pdf)

Az európai intézményekkel történő együttműködés vonatkozásában a Bizottság részéről az EKF év pozitív kimenetele volt fontos. Neki és a kormánynak is egyaránt az volt az elvárása, hogy kiemelten nagyobb hangsúly helyeződjön az európai dimenzióra. Az Európai Unió Bizottsága a Liverpooli programot értékelve megemlítette, hogy nagyobb figyelmet is helyezhettek volna az európai dimenzióra, amely nem volt külön célkitűzésként kiemelve, bár a programok kétségtelenül hozzájárultak az európai identitás erősítéséhez. A Testület kritikáját támasztja alá az is, hogy a Liverpool által készített eddigi legátfogóbb EKF értékelés<sup>33</sup> sem tér ki az európai dimenzió vizsgálatára.

A kormányzás partneri modelljének alkalmazása terén viszont kezdetben kifejezetten jól szerepelt Liverpool. A kulturális szektor lehetőséget kapott arra, hogy szerepét megnövelje a város vezetésében 2008-ban és a felvezető évek során is. A megvalósítás során az EKF irányításából azonban már kiszorultak a partnerek. Ennek ellenére a civil társadalommal, alkotó közösségekkel kialakított partnerségekkel olyan hosszú távú együttműködések sora alakult, melyek biztosítják a kulturális szektor új szerepének fenntartását. A liverpooli megközelítés, amely a város újrapozicionálását tűzte ki célul, sokszereplős együttműködések összetett hálózatához vezetett. Ennek okán sokszor emlegetik a liverpooli programot, mint a legsikeresebb EKF projektek egyikét. Az EKF program eredményeként szemléletváltás is történt, hiszen a kultúra szerepe átértékelődött, és gazdasági változások előidézőjeként is tekintenek rá.

Liverpool 2008-as szereplése és az azt előkészítő döntések inkább kimerítették a többszintű kormányzás fogalmát, mint a pécsi példa során megfigyelhető volt, mivel hatékonyabban tudták kiaknázni a szakmai partnerek szellemi potenciálját, és a közös cél elérése érdekében cselekedett a politika és a civil szféra is. Mindennek hatékonysága a program ismertségében, elfogadottságában és megítélésében is nyomott hagyott.

Összességében elmondható, hogy Liverpool sikeresen használta az EKF programot nemcsak a városkép átalakítására, amely egyértelműen pozitív hatással volt a helyi gazdaságra, hanem az együtt és több szinten kormányzás tekintetében is, legalábbis a felvezető években. Ez a kormányzási technika is determinálta, hogy a lakosság körében szintén megtörtént a kulturális léptékváltás, tehát a „Liverpool effektus” megvalósult.

---

<sup>33</sup> A dokumentum címe „Impacts 08”, melyben két liverpooli egyetem tette közzé kutatási eredményeit. Célja a kulturális fesztivál évében, valamint az azt megelőző öt évben, a városban végbement változások értékelése volt. A vizsgált területek, közé tartozik a gazdaság, illetve a turizmus, de olyan területek is, mint az állampolgári részvétel, város imázs, növekvő kulturális fellendülés.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- Bianchini, Parkinson, Eds. (1993) *Cultural policy and urban regeneration: the West European experience*, Manchester: Manchester University Press, pp. 1-19”Remaking European cities: the role of cultural policies,”.
- Boland (2010) “Capital of Culture—you must be having a laugh! Challenging the official rhetoric of Liverpool as the 2008 European cultural capital”. *Social & Cultural Geography*, Vol. 11, No. 7
- Department of Culture, Media and Sport. Local, Regional and International Division (DCMS) (2003): „European Capital of Culture 2008 Criteria and Information for Applicants”
- Evans, Graeme (2005) „Measure for measure: Evaluating the evidence of culture’s contribution to regeneration”. *Urban Studies*, Vol. 42 No. 5, pp. 959 - 983
- Garcia (2004): „Cultural Policy and Urban Regeneration in Western European Cities: Lessons from Experience, Prospects for the Future”. *Local Economy*, Vol. 19, No. 4, 312–326
- Griffiths (2006): „City/Culture Discourses: Evidence from the Competition to Select the European Capital of Culture 2008”. *European Planning Studies* Vol. 14, No. 4
- Horváth Zoltán – Kézikönyv az Európai Unióról, 2011
- Hudson, Hawkins (2006) “A tale of two cities—a commentary on historic and current marketing strategies used by the Liverpool and Glasgow regions. *Place Branding* No. 2 pp.155–176.
- Interjú Martin Thompsonnal, az „Impacts08” programmenedzserével, Liverpool 2008-ban, Európa Kulturális Fővárosaként szerzett tapasztalatairól. (interjú időpontja: 2010. 05. 28)
- Joshua Meyrowitz - A globalitás hajnala: A hely és önazonosság új élménye a globális faluban. *Világosság* 2005/6.
- Marks, Gery – Hooghe, Liesbet (2004): *Contrasting Visions of Multi-level Governance*. In: Bache, Ian – Flinders, Matthew: *Multi-level Governance*. Oxford University Press, 15-30. o.
- Matthew Tucker (2008): „The cultural production of cities: Rhetoric or reality? Lessons from Glasgow”. *Journal of Retail & Leisure Property* Vol.7, no.1 pp. 21–33
- O’Brien (2010): „No cultural policy to speak of” – Liverpool 2008”. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*, Vol. 2 No.2, pp.113-128
- O’Brien (2010): *Liverpool on the Map Again: Liverpool stakeholders reflections on the Liverpool European Capital of Culture*. [http://www.liv.ac.uk/impacts08/Publications/Liverpool\\_on\\_the\\_Map\\_Again.pdf](http://www.liv.ac.uk/impacts08/Publications/Liverpool_on_the_Map_Again.pdf) (letöltve: 2012. 09. 20.)
- Pálné Kovács Ilona – *Kulturális fővárosok Európában, kihívás a kormányzatok számára 2012*. (A tanulmány a “Pécs, a többszintű kormányzás csapdájában.” című OTKA (K 81571) kutatás keretében készült)
- Rechnitzer János – *Regionális központok és regionális fejlődés*, Magyar Tudomány, 2007/06 692. o. <http://epa.oszk.hu/00600/00691/00042/02.html> (letöltve: 2012. 12. 29.)
- Smidt-Jensen, (2007) “The roles of culture and creativity within urban development strategies. Outlining a theoretical framework for analysing Scandinavian cities.” *Centre for Strategic Urban Research*. [http://www.byforskning.dk/publikationer/~~/media/Byforskning/doc/publikationer/working\\_papers/wp8.ashx](http://www.byforskning.dk/publikationer/~~/media/Byforskning/doc/publikationer/working_papers/wp8.ashx) (letöltve: 2012. 09. 20.)

Stuart-Heeg (2004): „Capitalising Culture: Liverpool 2008”. *Local Economy*, 3 Routledge Vol. 19, No. 4, 341-360

Tuka Ágnes: *Az Európai Uniónk színe és fonákja*. IDResearch Kft/ Publikon Kiadó, 2009

Waite, G. (2008) “Urban festivals: geographies of hype, helplessness and hope”. *Geography Compass* No. 2 pp.513–537



Kovács Gyöngyi

## **A fenntarthatóság vizsgálata a magyar éttermek körében**

### **1. BEVEZETÉS**

A turizmus zöldülése, fenntarthatóságának megvalósítása lassan évtizedek óta központi szerepet játszik a szakmai kutatások, az oktatás, a különböző turisztikai szervezetek és egyre inkább a turisták körein belül is. A fenntartható turizmusfejlesztés, a felelős magatartásmód értelmezése, definiálása, a klasszikus turizmuselméletbe ültetése valamint az etikus viselkedésmód érvényesítése számos probléma forrása mind a tudományos megközelítés, mind a kivitelezés szempontjából. A zöldülési hullám intenzitása minden területen eltér, alkalmazásának háttere, okai is személyre szabottak a turizmus résztvevői között. Az érintettség azonban megkérdőjelezhetetlen.

Az elmúlt évek tapasztalatai alapján a különböző zöld intézkedések – nemzeti parkok alapítása, újabb desztinációk megjelenése, az internetes technológiák térnyerése – között eltörpült a szállodák szerepe. A fenntarthatóság eszméje a szállásadók körébe lassan gyűrűzik be, az eddig elért eredmények száma elmarad az ágazat más képviselői mögött. Pedig a következetesen vezetett zöld szállodák képesek a legerősebben befolyásolni a szakma, a konkurencia, a kiszolgáló ágazatok és a turisták viselkedését. Élénkíthetik az egész régió/desztináció turizmusát, hosszú távú gazdasági és erkölcsi hozamot biztosítva. Ennél is lehangolóbb az éttermek felelősségének szinte teljes hiánya. Kulcsszerepet játszanak a turizmusban, mindemellett legtöbbször gyors bevételforrásként kezelik üzemeltetőik, fel sem mérve a lehetőséget, amit a régió munkavállalóinak, non-profit szervezeteinek és termelőinek nyújthatnának.

Figyelembe véve a fenntarthatóság pilléreit, illetve mindvégig szem előtt tartva – a környezeti és a társadalmi tényezők mellett – a gazdasági egyensúly, folyamatos, kiegyensúlyozott növekedésének fontosságát a legfontosabb kérdés, hogy miként lehet a gyakorlatban érvényesíteni mindezt. Az elméleti ismereteket egy a magyar éttermek körében folytatott kutatás eredményei igazolják és visznek egyre közelebb a kérdés megválaszolásához, miszerint a zöld éttermek hazánkban működő vállalkozások vagy csak a jövő hírnökei.

## 2. FELELŐSÉGTELJES GASZTRONÓMIA – ZÖLD ÉTTERMEK

Az elmúlt évtizedek során bekövetkezett gasztronómiai átalakulás, a táplálkozáskultúra változásai természetesen óriási hatást fejtettek ki a turizmusra is. Az új trendek megjelenése, az egészséges életmód térnyerése, az igényesség, a nemzeti konyhák sajátosságainak a megerősödése és emellett a standardizált franchise láncok stabil piaci pozíciója is bizonyítja a szektor fontosságát a turizmusipar berkein belül. A gasztronómiai fesztiválok, programok színesítik a turisztikai kínálatot, a fogadó közösség kultúráját könnyed formában mutatják be a vendégeknek, erősítik a helyi közösséget, bevételket teremtenek. A falusi turizmus egyik alappilléret jelentik a háznál előállított élelmiszeripari termékek, amely készítésében a turista is részt vehet, és amelyek értékesítésével a gazda is kiegészítő jövedelemhez jut. (Fehér et. al. 2010)

A szálláshelyekhez hasonlóan, a vendéglátó egységek is relatív nagy környezetszennyezők, ha tevékenységüket nem fenntarthatóan folytatják, igen nagy terhelést jelenthetnek a környezetük számára. Az ágazat összefonódásának szintje az élelmiszeriparral megköveteli, hogy adott esetben a tevékenység egészét az alapanyagok termelésétől követve vizsgáljuk és egységként kezeljük. Eszerint az éttermek felelőssége nem az alapanyagok feldolgozásának módjánál kezdődik, hanem – működő egység esetében – a beszerzés forrásának alapos vizsgálatánál. Új egység létesítésénél azonban az étterem helyének kiválasztásánál, az építkezéshez felhasznált anyagok megválogatásánál, az épület energiafogyasztásának tervezésekor és a folyamatos környezetbarát fenntartás során, már a kezdetektől érvényesíthetők a fenntarthatóság elvei. Az üzemeltetés természetesen rejt magában olyan specifikus elemeket, amelyek kiemelése egyrészt segíti az éttermeket az üzlet stratégiai átalakításában, hosszú távú, fenntartható vezetésében, másrészt tökéletesen alkalmazhatóak a szállodák vendéglátó egységeire (éttermek, bárók, rendezvények) is. A tény, hogy egy étel előállításával és az ehhez kapcsolódó szolgáltatásokkal foglalkozó egységnek helyet adó épületnek átlagosan kettő és félszerese a négyzetméterenként számolt energia kibocsátása, mint egy hagyományos épületnek, indokolja, hogy az éttermek környezetbarát üzemeltetésével is kiemelten foglalkozzon a turisztikai szakma. (Ham–Lee 2011)

Bár a vendégek egyre inkább érzékenyebbek váltak a környezeti kérdésekre, a szektor zöldülése mégis jóval később kezdődött meg, mint az a szállodaiiparban tapasztalható volt. Ennek oka több tényezőre visszavezethető. Az éttermek tulajdonosi struktúrája jóval elaprózottabb, mint a szálláshelyek esetében, így az irányítás is szubjektívebb alapokon nyugszik. Az éttermek a gyorsan megtérülő beruházások közé tartoznak, különösképpen, ha turisztikailag frekvenciált területen létesítik őket. A színvonal esése vagy éppen szinten tartása és az újabb beruházások hiánya jellemzi az éttermek nagy részét. Ez az üzletpolitika szinte teljes mértékben kizárja a környezetbarát megoldások meghonosítását az éttermek többségében. A gazdasági recesszió is számos étterem bezárását eredményezte, illetve olyan mértékű forgalomcsökkenéshez vezetett, amely meggátolta a tervezett beruházásokat.

A zöld éttermekre való igény párhuzamosan jelentkezett a színvonalas alapanyagokból készülő élelmiszerek megjelenésével. Azok a tudatos fogyasztók, akik vásárlásaik során is figyelmet fordítanak az élelmiszerek összetételére és származási helyére, megjelentek az éttermekben és keresletet támasztottak az ún. „zöld ételek” iránt. A fogyasztók többsége hajlandó többet költeni a bio és a helyi termesztésű ételekre. (Case 2008) Az Egyesült Államokban az elkövetkező évek

trendjének egyértelműen a helyi termelésű alapanyagokat emelték ki. A fiatal generáció képviselői a tengerentúlon és Európa szerte is stabil bázist nyújtanak a zöld éttermeknek. (Kovács–Kerekesné 2012) Tudatosságuk, nyitottságuk és informáltságuk szükségszerűen formálják az éttermek zöldülési folyamatát. A jelenséget erősíti az a trend is, miszerint a társadalmi élet helyszínei közül az éttermek tovább erősödtek, a vendéglátóegységek az ünnepek színteréből a hétköznapok helyszíneivé léptek elő. (Jang et. al. 2011)

Az éttermekben kínált „zöld étel” szűken értelmezett definíciója az organikus-helyi-fenntartható hármast jelenti (LaVecchia 2008). A The Green Restaurants Association (Zöld Éttermek Szervezete) segít az éttermeknek a fenntartható kínálat kialakításában, a beszállítók felkutatásában és a kommunikációban. Tevékenységük az üzemeltetés minden aspektusára kiterjed, melyet az 1. táblázat is jól példáz.

1. táblázat: A zöld éttermek fenntarthatóságának területei

Környezeti kérdések	Felhasznált termékek	Kemikáliák	Ételek és italok	Energia felhasználás	Vízhasználat	Épülettervezés	Hulladékkezelés
Túlnépesedés, iparosodás	Papír	Tisztítószer	Organikus/bio ételek	Nagy fogyasztású berendezések	Ételek előállítása	Új beruházások	Hulladék mennyiségének csökkentése
Légszennyezés, ózon problémák	Műanyag	Textiliák	Helyi alapanyagok	Higiénia	Légkondicionáló berendezés	Felújítás	Újrahasznosítás
Vizek szennyezése	Polisztirol termékek, habok	Rovarirtók	Vegetáriánus és vegán ételek	Világítás	Mosogatás/öblítés		Komposztálás
Erdőirtás		Gyertyák, chafing krémek, paszták	Halak és tenger gyümölcsei	Hűtés/fűtés	Hűtőgépek		
Talajok átalakulása, elsivatagosodás			Genetikailag módosított élelmiszerek	Szén-dioxid kibocsátás			
Biodiverzitás csökkenése							
Klímaváltozás							

Forrás: saját szerkesztés a Green Restaurant Association ajánlásai alapján

Az Egyesült Államokbeli, évtizedek óta működő példa ellenére nem alapítottak átfogó szervezetet az éttermek fenntarthatósági igyekezetének elősegítése, támogatása érdekében. A zöld éttermek így a management elkötelezettsége, megfontolt marketingszemponatok vagy a szükség szülte egységek. Utóbbi a még ipari turizmustól mentes, autentikus, zárt közegekben fordulhat elő. A szervezettség hiányának köszönhető az a paradoxon is, hogy napjainkban a legzöldebb éttermek a leginkább éppen a környezetkárosításuk miatt támadott gyorsétterem láncok, amelyek megtehetik, hogy magas bevételeik bizonyos százalékát zöld promócióra, akciókra költsek.

### 2.1. Zöld praktikák az éttermekben – Vízzel és hulladékkal

Az éttermüzemeltetés gyakorlati praktikáinak sora természetesen hosszú távon a költségeket is képesek redukálni. A zöld praktikák három pilléren állnak: egészség, környezet és társadalmi hatások, amihez negyedikként a gazdasági érdek, mint racionális üzleti cél társul. (Ham-Lee 2011)

- Édesvíz felhasználás és megőrzés

A főzés során elpazarolt víz mennyiségének csökkentése, a mosogatás optimalizálása és a hűtőgépek cseréje rengeteg megspórolt édesvizet eredményezhet. A még felhasználható vizek hasznosítása (WC-öblítés, virágok és a kert locsolása) és a környezetbarát-elvű víztisztító berendezések alkalmazása a költségcsökkentés egyik legjobb módja.

- Hulladéksökkentés és újrahasznosítás

Az étterembe bekerülő áruk gyakran fölöslegesen túl vannak csomagolva. Nagyobb kiszerelés rendelése esetén (rostos gyümölcsle koncentrátumok, friss gyümölcs és zöldség, helyi pékáru, hús) a csomagolóanyag mennyisége is csökken. Egyenként/porciónként árult élelmiszerek (ketchup, cukor, lekvár, méz, citromlé) helyett adagoló eszközök, nagyobb, tetszetős tárolók használata is csökkenti a hulladék mennyiségét.

A konyhai hulladék (zöldségek és gyümölcsök héja, tojánhéj) komposztálható, a nem értékesített, de még használható ételek, élelmiszerek (megmaradt napi menü, pékáru, nem kifogástalan kinézetű, de minőségében jó zöldség és gyümölcs) jótékonyági célokra is felajánlhatóak. (Tzschentke et. al. 2008) A használt zsiradék és sütőolaj helytelen kezelése hatalmas terhet ró a környezetre, esetükben a szabályok betartásával, gondos gyűjtéssel ez teljesen kiküszöbölhető. A moslék hasznosítása szintén szigorú szabályozás alá esik, mennyisége nagyban csökkenthető az étteremben árult adagok csökkentésével, a vendégigények folyamatos követésével.

## 2.2. Zöld praktikák az éttermekben – Ételek

A zöld étterem kulcsa az ételek minőségében keresendő. Több tényező együttes jelenléte szükséges a teljes körű fenntarthatóság kivitelezéséhez. Kerülni kell a konyhában a fagyasztott, kétes eredetű, félkész és túlfinomított alapanyagok használatát, ez nem csak fenntarthatatlan, de az üzlet alacsony színvonalát is bizonyítja.

- Ételek

Az étlap kialakításánál minél több vegetáriánus és vegán fogást kell a kínálatba építeni, hiszen sokan környezeti okokból tértek rá a húsmentes étkezésre. A főszakács rátermettségét bizonyítja, ha változatos, zöldség/gabona alapú ételsort alakít ki, és az étteremnek is kevesebb kiadást jelent, mivel hússal dolgozni, azt beszerezni és tárolni mindig jóval költségesebb, mint ugyanazt a friss zöldség esetében.

A fenntarthatóság legjobb bizonyítéka, ha az étterem erőfeszítéseket tesz, hogy a felhasznált alapanyagait helyben szerezze be. Fel kell kutatni a termelőket, farmereket és közvetlenül tőlük (kiiktatva a kiskereskedők és nagykereskedők hasznát), a személyes kapcsolat ápolásával, a minőség folyamatos ellenőrzésével beszerezni az alapanyagokat.

Természetesen az étlap összeállításánál is figyelemmel kell lenni rá, hogy ne legyenek olyan ételek, amelyekhez több száz/ezer kilométereket kell utaztatni az árukat. Ez a szállítás a széndioxid kibocsátás mellett a termék minőségromlásához is vezet, illetve nagy mennyiségű kemikália használatát igényli. A helyi termelők bevonása az egész régió gazdaságát fellendíti, a speciális ételek extra vonzerőként szolgálnak. A termék minél kisebb beszállítótól származik, annál biztosabb,



hogyan nincsen génmódosítva, hormonokkal, növényvédőkkel kezelve, az állatok etikusan voltak tartva. Minderre különös figyelmet kell fordítani a termelővel való megállapodás alkalmával. Ha nincs lehetőség helyi farmerekkel együttműködni (nagyvárosokban), akkor érdemes csatlakozni egy közeli kisebb település élelmiszer-termelői hálózatához, ahelyett, hogy hipermarketből szerezne be az alapanyagokat. Ha mégis utóbbi maradna a megoldás, akkor ökológikus gazdálkodásból származó (bio) védjeggyel ellátott terméket kell választani és törekedni arra, hogy az áruk közül azt vásárolja az étterem, amelyik a legkevesebbet utazott. A helyi termékek kínálása, népszerűsítése erősíti a turistában a hitelesség érzését, kapcsolódási pontot jelent a kultúrához. Az előállított élelmiszerek szuvenirként való értékesítése is a fenntartható turizmus egyik kulcstényezője. (Sims 2009)

A Fair Trade termékek árusítása is újabb követ jelent a zöld étteremmé válás útján. Azon növények értékesítése, amelyek a Földnek csak bizonyos részén teremnek meg, legtöbbször nagy multinacionális cégek koordinációja alatt állnak. A kávé-, kakaó-, teaültetvények dolgozói döntő többségben kizsákmányolt helybeliek, akik az értékesített termék árának töredék részét kapják csak meg. Ezt kiküszöbölendő jött létre a Fair Trade szervezet, mely a kiskereskedőket és nagykereskedőket többségében kiiktatja az értékesítési láncból, így a termék árának nagy része a termelőnél maradhat. A termék minősége is jóval magasabb, gyakran nyerik el a bio minősítést is. (European Fair Trade Association)

### **2.3. Zöld praktikák az éttermekben – Egyéb beavatkozási pontok**

- **Energiafelhasználás**

Az étterem folyamatos működéséhez szükséges berendezések energiatakarékos üzemeltetése (mozgásérzékelő világítás, optimalizált légkondicionálás, fűtés), környezetbarát energia használata (napelemek, geotermikus/szél energia) és energiatakarékos gépek (hűtőgépek, sütők) beszerzése nagyban csökkenti a költségeket, hosszú- és középtávon mindenképpen megtérülő befektetést jelent. Az áruk beszerzésének, ételek kiszállításának ésszerű megszervezése az üzemanyag mennyiségének csökkenését eredményezi. (Zobor 1995)

- **Kemikáliák**

A takarító- és mosószerek megválasztásával sokat tehet az étterem a környezetért, a kibocsátásra kerülő szürke víz és szennyvíz mérgezőanyag-tartalmának csökkentésével. A használt textíliák szín- és szennyeződés alapján való szelektálása és kezelése a mosások sűrűségét csökkenti, ésszerűsíti.

- **Szervezeti intézkedések**

A személyzet érdeklődése meghatározó a zöld menedzsment kialakításában. Folyamatos ösztönzésüknek, oktatásuknak multiplikátor hatása lehet, ami egy letisztult, egységes zöld profilt eredményez az étteremnek. A kifelé kommunikált fenntarthatóság a partnerek és a helyi lakosság tiszteletét és elismerését vonzza maga után. Részvétel jótékonysági akciókon, helyszín biztosítása különböző zöld rendezvényeknek, önkéntes programok támogatása megerősíti az étterem pozícióját a térségben. Szelíd, lassú, de eredményes módja lehet ez a vendégek gondolkodásmódjának változtatására is. (Han et. al. 2011)

### 3. ZÖLD ÉTTERMEK MAGYARORSZÁGON – A GYAKORLAT

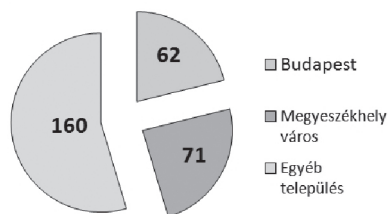
A Károly Róbert Főiskola Turizmus-vendéglátás alapszakos és Vendéglátó szakmenedzser hallgatóinak segítségével 2012 tavaszán feltérképezésre került a hazai éttermek egy része (a kérdőív teljes terjedelmében az 1. mellékletben található). Az éttermek vezetői által kitöltött kérdőívek többek között a vállalati fenntarthatóságot, a menedzsment környezeti érzékenységének fokát és a már alkalmazott zöld gyakorlat különböző elemeit vizsgálta. A 293 elemből álló minta tartalmazott kis üzletet, konferenciaközpontot és esetenként szállodák éttermeit egyaránt. Követelmény volt azonban az ülő fogyasztásra kialakított vendégtér, a saját melegkonyha és az étlap, így a gyorséttermek, reggeliztetők és büfék nem vettek részt a kutatásban. A vizsgált éttermek döntő többsége hazánk keleti részén (Észak-Magyarország, Észak-Alföld és Dél-Alföld tervezési-statisztikai régiók) illetve a fővárosban találhatóak. Az étterem méretéről és elhelyezkedéséről a 2. táblázat és az 1. ábra nyújt további információt.

2. táblázat: Az éttermek mérete

Étterem vendégtérének befogadóképessége (fő)	Kitöltött kérdőív (db)
0 – 50	38
50 – 100	127
100 – 200	95
200 – 350	20
350 – 500	9
500 felett	4

Forrás: saját szerkesztés

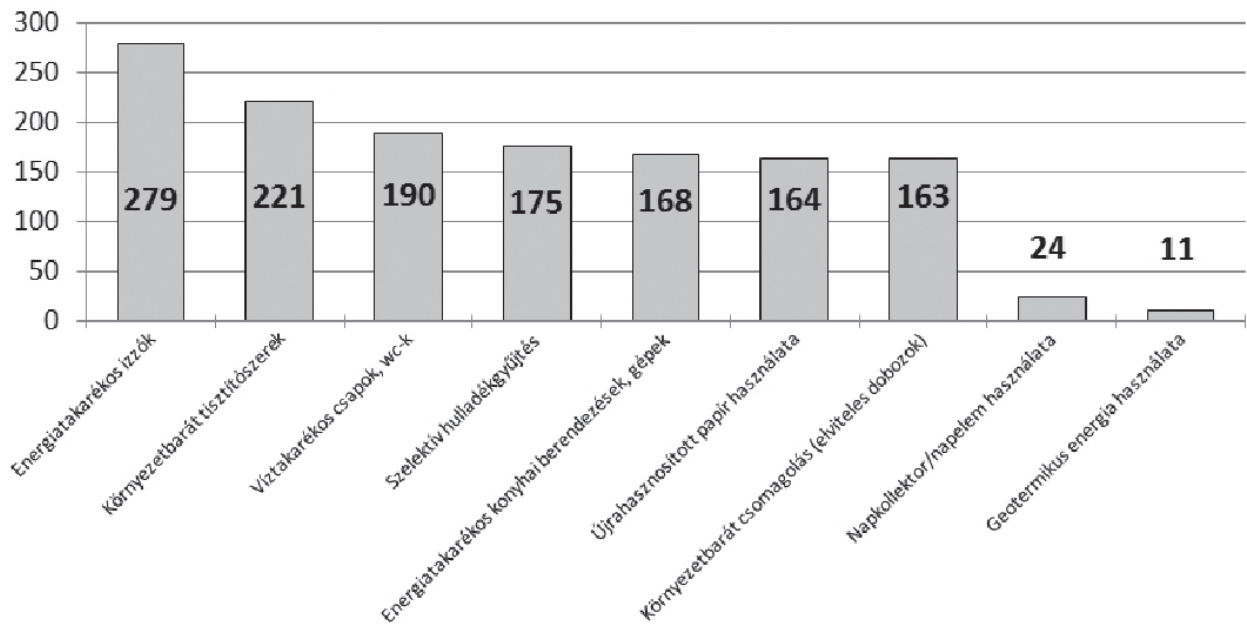
1. ábra: Az éttermek elhelyezkedése



Forrás: saját szerkesztés

A zöld megoldások gyakorlati alkalmazásának több ígéretes jelét is mutatják az éttermek. Többségük használ energiatakarékos izzót és környezetbarát tisztítószer is. Számos helyen megtalálhatóak a víztakarékos csapok és wc-k és a megkérdezett vendéglátó egységek több mint felében alkalmazzák a szelektív hulladékgyűjtést, az újrahasznosított papírtermékeket és az energiatakarékos konyhai felszereléseket, berendezéseket. Várhatóan, a megújuló energiaforrások használata végzett az utolsó helyen, bár mindenképpen bizakodásra ad okot, hogy többen felismerték ennek a fontosságát is. A 2. ábra illusztrálja az említések számának sorrendjében a környezetbarát megoldásokat a magyar éttermekben.

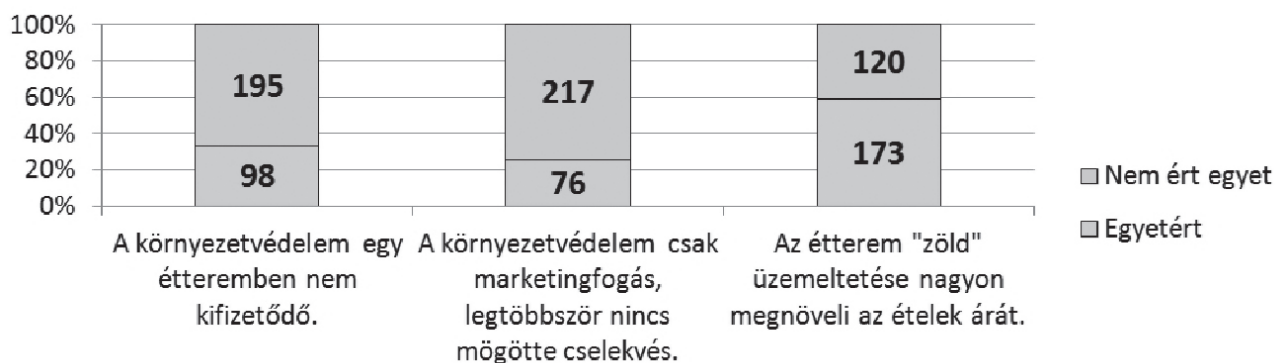
2. ábra: Az éttermekben alkalmazott zöld gyakorlatok



Forrás: saját szerkesztés

A magyar vendéglátásban dolgozó szakemberek mentalitása, a zöld filozófiához való hozzáállása három kijelentéssel lett felmérve, amivel a vezetők vagy egyetértettek, vagy sem. Válaszaik (3. ábra) bizonyítják a nagy mértékű szkepticizmust a témával kapcsolatban, illetve az informáltság alacsony szintje is tetten érhető, különösen az első és a harmadik kijelentésre adott válaszközl.

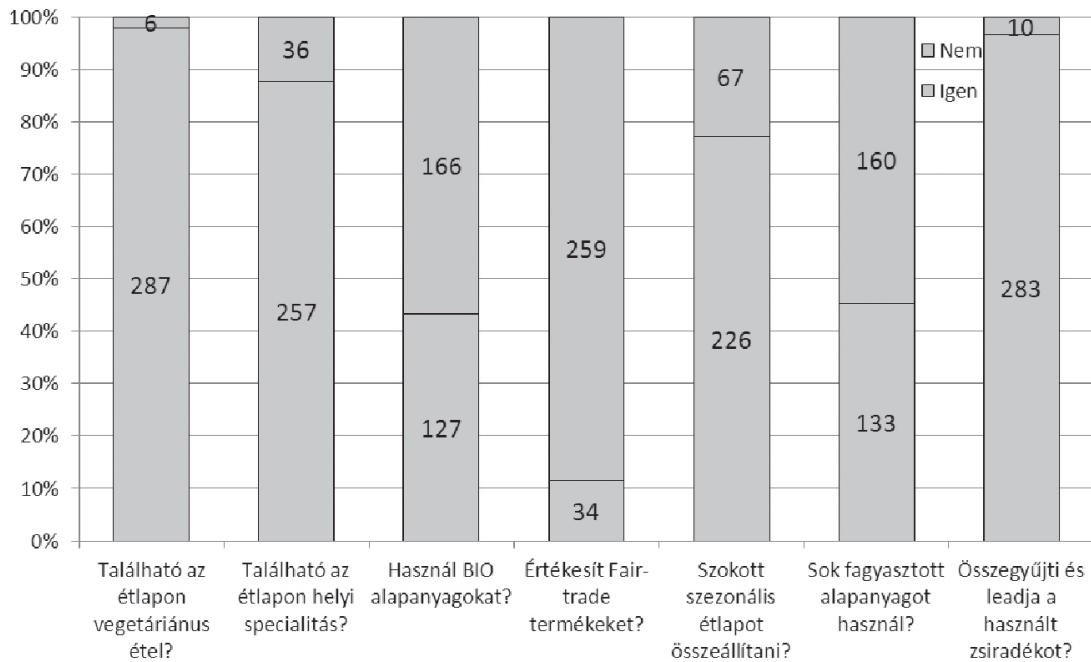
3. ábra: A vendéglátósok véleménye a zöldülésről



Forrás: saját szerkesztés

A zöld gyakorlat utolérhető a mindennapi üzemeltetés olyan apró mozzanataiban is, mint a kínálat kialakítása vagy a használt sütőzsiradék kezelése. Az alábbi, 4. ábra mutatja a legjobban, hogy az ételkínálat kialakítása, a beszerzés forrása és a zöld gasztrotrendek követése mennyire nyilvánul meg a mai magyar éttermek körében bizonyos tételek kiemelését vizsgálva.

4. ábra: A kínálat elemei a környezetvédelem tükrében

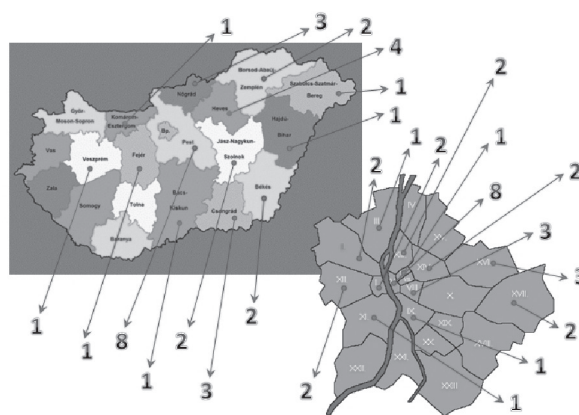


Forrás: saját szerkesztés

### 3.1. Budapesti versus vidék – a fejlődés eltérő útja

A 293 elemből álló minta heterogén összetétele miatt az apró különbségek rávilágítására egy közelítő módszerre volt szükség. Összeállításra került egy 60 étteremből álló lista, amely alapos válogatás után (döntően árszínvonal és méret) homogén mintának tekinthető. A 30 fővárosi és 30 vidéken található étterem fenntarthatósági gyakorlatának összehasonlítása – melyet azonos kérdőívvel végeztem – több pontban is jelentős különbségeket fedett fel. Az éttermek területi eloszlását az 5. ábra mutatja.

5. ábra: Az éttermek földrajzi elhelyezkedése megyékre/kerületekre osztva



Forrás: saját szerkesztés

A vizsgálat alá vett faktorok száma magasabb volt, mint a nagy minta esetében. Az éttermek méretét tekintve, többségük a közepes méretű (150 férőhelynél kisebb) egységek közé tartozik. Megállapítható, hogy a vidéken található éttermek átlagosan nagyobb vendégtérrel rendelkeznek, mint a budapestiek és nagyobb arányban üzemeltetnek kerthelységet is. (3. táblázat). A vendégkör összetételében már jelentős különbség fedezhető fel, ugyanis a vidéki éttermek a magyar vendégek arányát

jóval alacsonyabbra becsülték, mint a fővárosiak. Levonható a következtetés, hogy az étterembe járás kultúrája jóval erősebb Budapesten, mint a vidéki területeken, melyet természetesen számos tényező befolyásol (jövedelmi helyzet, tradíciók, háztáji gazdaság, stb.). Utóbbiak elhelyezkedése nem ad okot arra, hogy csupán az átutazókra, kamionosokra építsenek, bár a legtöbbször említett látogatók küldő országából is erre lehetne következtetni. Budapesten a külföldi vendégkör döntő többségét a Nyugat-európai turisták alkotják, míg a vidéki éttermek tulajdonosai nagy számban említették keleti szomszédainkat és a szovjet utódállamok képviselőit.

3. táblázat: Éttermek mérete, vendégkör összetétele

	<b>Budapest</b>	<b>Vidék</b>
150 főnél kisebb befogadóképességű vendégtér (db)	26	25
Átlagos kapacitás (150 főnél kisebb éttermek esetében)	70	84
Kerthelység (db)	22	25
Vendégösszetétel (magyar%)	74,5	57,2
Az 5 legtöbbször említett nemzet a külföldi vendégek közül	Német Angol Francia Olasz Osztrák	Német Román Osztrák Lengyel Szlovák

Forrás: saját szerkesztés

A vizsgált éttermekben alkalmazott zöld gyakorlatok nagy különbségeket nem mutattak a két csoport között. Ez pozitív eredmény a környezettudatosság alkalmazásának tekintetében, hiszen rácsafol arra a feltevésre, miszerint a haladó gondolatok, gyakorlatok csak a főváros területén kerülnek alkalmazásra. A vizsgálat alá vont gyakorlatok (4. táblázat) okai nem lettek feltárva, így arra nem derült fény, hogy a fenntarthatóság elvei vagy a racionális gazdasági előny, esetleg a tradíciók játszották a főszerepet a management döntésében. A táblázat utolsó három sorában szereplő tételek összevetésre kerültek az adott étterem étlapjával is. Bár a kérdőíven egyértelműen regionális (adott térségre jellemző, speciális) étel volt feltüntetve, melyet a vidéki éttermek étlapjai sorra alá is támasztottak (Mátrai Borzaska, Palócleves, Kárpátaljai tál, stb.), a fővárosiaknál ez már nem volt ennyire egyértelmű, a legtöbb esetben csupán standard magyar ételek szerepeltek az – egy-két helyen túlszofisztikált – étlapon (borjúpörkölt, gulyásleves, Budapest bélszín). A kérdőívek kitöltőink teljes hitelességét a BIO ételek használatára vonatkozó ételek tovább gyengítették, ugyanis sem a budapesti, sem a vidéki éttermek közül nem volt egyetlen vendéglő, ahol az étlapon szerepelt volna, hogy az adott fogás (vagy bizonyos alapanyaga) ökológiai gazdálkodásból származna.

4. táblázat: Zöld gyakorlatok

	<b>Budapest</b>	<b>Vidék</b>
Energiatakarékos izzók	30	29
Szelektív hulladékgyűjtés	17	20
Környezetbarát tisztítószer	22	25
Víztakarékos csapok, wc-k	23	22
Újrahasznosított papír	17	19
Regionális specialitás az étlapon	28	29
BIO alapanyagok használata	16	17
Szezonális étlap	28	24

Forrás: saját szerkesztés

A kutatás egyik bázisának számító kérdéskört a beszerzések forrása és távolsága az étteremtől alkotta. Az áruk frissessége, eredetének biztonságos kiléte, az alapanyagok forrásának ismerete és az utaztatott termékek által megtett kilométer döntően fontos információ a végül felszolgált étel fenntarthatóságának oldaláról. Magyarországon több színvonalas étterem is kifogásolja a minőségi alapanyagok meglétét, illetve azok folyamatos, megbízható szállításának biztosítását. (Fehér et. al. 2010) Díjnyertes éttermeink többsége inkább szállíttatja külföldről az árukat, mint felkutatná a helyi beszállítókat. Ennek sajnos sem a kultúrája, sem egy kiépített háttérintézménye/infrastruktúrája nincsen hazánkban. A beszerzéseket a legtöbbször a lehető legegyszerűbb módon intézik. Az alapanyagok szállítása döntően két módon történhet egy étterem esetében. Az első megoldást, miszerint a vendéglátó egység vezetője/alkalmazottja szerzi be a különböző kereskedésektől az árukat, általában vegyesen alkalmazzák a második lehetőséggel, a partner szállítási szolgáltatásával. Hazánkban a vendéglőkre specializálódott nagykereskedés (Metro) 12 egységének valamelyike népszerű megoldás az alapanyagok beszerzésére vidéken és Budapesten egyaránt. (5. táblázat) A szupermarketek, hipermarketek már nem játszanak olyan nagy szerepet a vendéglátás kiszolgálásában. A speciális kiskereskedők (kávészaküzletek, különleges fűszerboltok) felkeresését azonban a vidékiek jóval ritkábban választják, mint lehetséges opciót, mint a fővárosiak. Bevallásuk szerint az éttermek vezetői sűrűn látogatják a helyi termelőket, piacokat, ami mindenképpen pozitív trendként értékelhető napjaink vendéglátásában. A nagy márkák, monopól helyzetben lévő cégek képviselői (Coca-cola, Matusz-Vad) az éttermek döntő többségébe szállítanak, ez hazánkban nagyon nehezen/drágán lenne csak kikerülhető.

5. táblázat: Beszerzések

	<b>Budapest</b>	<b>Vidék</b>	
Metró áruház	20	22	<i>Étterem szállít</i>
Hipermarket, szupermarket	6	10	
Speciális kis/nagykereskedés	17	3	
Helyi piac, termelő, őstermelő	25	27	
Országos szállító	23	27	<i>Partner szállít</i>
Helyi szállító	15	20	

Forrás: saját szerkesztés

Mindebből világosan látszik, hogy egyéni erőfeszítések és törekvések vannak a friss alapanyagok beszerzésére, igény lenne egy fenntartható rendszerre, ami kizárja a tízezer kilométereket utaztatott, esetlegesen génmódosított vagy egyéb módon szennyezett élelmiszerek felhasználását. Sajnos azonban napjainkban az étteremtulajdonosok, akik hosszú távra terveznek, számos akadályba ütköznek ezen a téren és segítségre is aligha számíthatnak. A külföldön működőképes közösségi bevásárlások, a régiós alapon működő megállapodások hazánkban még váratnak magukra.

#### 4. ÖSSZEGZÉS

A kutatás rámutat, hogy van remény a magyar gasztronómia környezetbaráttá tételére, bár még számos évtizedes berögződést, hibás és már kevésbé divatos tényezőt el kell hagyni és helyettük a világ vezető gasztronómiai trendjeit minél inkább a kínálatba építeni. A vendéglátás színvonala tükrözi a magyar nép általános kultúrájának színvonalát, amiben sajnos számos csorba esett az elmúlt években-

évtizedekben. A szakmának tudnia kellene kiszűrni azokat az elemeket, akik csupán a gyors nyereség reményében, szaktudás, tapasztalat és stratégia nélkül vágnak bele éttermek üzemeltetésébe.

Látványos fejlődésre, nagy áttörésekre nem szabad számítani, de a hosszú távra tervező, következetes üzletvezetés alapfilozófiájává válhat a fenntartható fejlődés eszméje a jövőben Magyarországon is. A gasztrorradalmat remélhetően hamarosan az éttermek törvényszerű változása fogja követni hazánkban is.

#### FELHASZNÁLT IRODALOM

- CASE, H. (2008): *Consumers still willing to pay for „Green”* <http://www.naturalfoodnet.com/nfnportal/article.aspx?aid=2254>
- European Fair Trade Association - <http://www.eftafairtrade.org/>
- FEHÉR P. – FÜREDER B. – VÁRVIZI P. (2010): *A magyar gasztronómia és vendéglátás helyzete napjainkban*, in: Turizmus Bulletin XIV. évf. 4. pp. 34-43
- Green Restaurant Association - <http://www.dinegreen.com/>
- HAM, S. – LEE, S. (2011): *US restaurant companies' green marketing via company websites: impact on financial performance*, Tourism Economics, 17, p. 1055-1069
- HAN, H. – HSU, L. – LEE, J. – SHEU, C. (2011): *Are lodging customers ready to go green? An examination of attitudes, demographics, and eco-friendly intentions*, International Journal of Hospitality Management, Vol 30. pp. 345-355
- JANG, Y. – KIM, W. – BONN, M. (2011): *Generation Y consumers' selection attributes and behavioral intentions concerning green restaurants*, International Journal of Hospitality Management, Vol 30. pp. 803-811
- KOVÁCS Gy. – KERÉKESNÉ M. Á. (2012): *Sustainable gastronomy* (kézirat)
- LAVECCHIA, G. (2008): *Green: the new gold*, Restaurant Hospitality 92 (4)
- SIMS, R. (2009): *Food, place and authenticity: local food and the sustainable tourism experience*, Journal of Sustainable Tourism, Vol. 17, No. 3, pp. 321-336
- TZSCHENTKE, N. A. – KIRK, D. – LYNCH, P. A. (2008): *Going green: Decisional factors in small hospitality operations*, International Journal of Hospitality Management 27, p. 126-133

## 1. MELLÉKLET

A vendéglátóhely neve: .....

Nyitva tartás: .....

Vendégtér befogadóképessége (fő): .....

Kerthelység (fő): .....

Címe (irányítószám, település, utca, házszám):

Különterem befogadóképessége: .....

.....

Fizetési lehetőségek:

E-mail: .....

Bankkártya/hitelkártya

Telefonszám: .....

Szép kártya

Honlap: .....

Üdülési csekk

Vezető neve: .....

Erzsébet utalvány

Vendéglátóhely típusa: .....

Egyéb hűségkártya/Utalvány

1, Mely szolgáltatások találhatóak meg az étteremben?

- Léghűtés
- Élőzene
- Rendezvények lebonyolítása
- Táncparkett/táncolási lehetőség
- Gyermekszék
- Gyermekszarok/játszó szoba/mesevetítés

2, Mely szavakkal/jelzőkkel jellemezné az étterem vendégterének kinézetét, berendezését?

- .....
- .....

3, Honnan származnak az éttermet díszítő tárgyak? Mit jelképeznek?

.....

4, A vendégek összetétele az Ön becslése alapján: (%)

magyar – külföldi

5, A külföldi vendégek küldő országa (a leginkább jellemző 3 ország):

- .....
- .....
- .....



6, Mely környezetbarát megoldás található meg az étteremben/melyet tervezik bevezetni (cserélni) egy éven belül?

Megtalálható/Tervezzük

- Energiatakarékos izzók
- Teljes körű szelektív hulladékgyűjtés (konyha, vendégtér, iroda, stb...)
- Napkollektor/napelem
- Geotermikus energia
- Környezetbarát tisztítószer
- Víztakarékos csapok, wc-k
- Energiatakarékos konyhai berendezések/gépek
- Újrahasznosított papír (iroda, wc, szalvéta, stb...)
- Környezetbarát csomagolás (elviteles dobozok)

7, Egyetért az alábbi kijelentéssel?

- A környezetvédelem egy étteremben nem kifizetődő beruházások sorát jelenti.
- Oda kell manapság figyelni arra, hogy a kínált ételek egészségesek legyenek.
- A környezetvédelem csak marketingfogás, legtöbbször nincs mögötte cselekvés.
- Időnként csapatépítő tréninget, közös kirándulást kell szervezni az alkalmazottaknak, hogy a napi munka zökkenőmentesen folyjon.
- A vendégek döntő többsége nem keresi a környezetbarát megoldásokat.
- Az Európai Unió és a hazai vendéglátásra vonatkozó szabályok (pl. HACCP, ISO, stb...) feleslegesen bonyolítják meg az üzletvitelt.
- A sikeresség kulcsa a folyamatos változás, újítás.
- A hosszú távú fennmaradás/jövedelmezőség kulcsa az állandó színvonal, kínálat, megszokott szolgáltatások nyújtása.
- Az étterem „zöld” üzemeltetése nagyon megemeli az ételek árát.

8, Melyik 3 étel a legnépszerűbb az étlapról?

- .....
- .....
- .....

9, Mit kezd a moslélkkal?

.....  
.....

10, Mi lesz a sorsa a még felhasználható, de értékesítésre nem kerülő alapanyagoknak/ételeknek?

.....  
.....

11, Kérem, igennel-nemmel válaszoljon a következő kérdésekre!

- Található az étlapon vegetáriánus étel?
- Található az étlapon helyi/regionális specialitás?
- Használ bio alapanyagokat?
- Értékesít fair-trade termékeket?
- Szokott szezonális étlapot összeállítani? (Húsvéti, tavaszi, Karácsonyi, stb...)
- Sok fagyasztott alapanyagot használ?
- Összegyűjti és leadja a használt zsiradékokat?

12, Kérem, töltsé ki a beszerzéssel kapcsolatos táblázatot!

	Saját magam szerzem be. Forrása:											Szállító hozza az étterembe.	
	Metro	Tesco, Auchan, Cora, Spar, Interspar	Match, Profi, CBA, Reál, Coop	Lidl, Aldi	Külföldi supermarket (Carrefour, külföldi Tesco, Billa, E. Leclerc, stb...)	Speciális kiskereskedés (Ázsia bolt, kávészaküzlet, borkereskedés, stb...)	Helyi élelmiszerpiac	Helyi zöldséges	Termelő/őstermelő a környékről	Termelő/őstermelő 100 km-nél távolabbról	Webshop	Egyéb	Cégnév:
Hús													
Felvágott													
Hal													
Tojás													
Szárazáru (liszt, konzerv)													
Pékáru													
Tenger gyümölcsei													
Hazai gyümölcs													
Déligyümölcs													
Földesáru													
Primőr zöldség													
Különleges zöldség													
Üdítő													
Ásványvíz													
Kávé/tea													
Röviditalok													
Bor													
Sör													

Kelt:

Adatlap kitöltőjének neve, beosztása:

Adatlap kitöltőjének aláírása:

Köszönjük a segítségét!



Nagy Enikő – Horváth Zoltán – Slezák-Bartos Zsuzsanna

## **A turizmus- és az oktatásfejlesztés összefüggései a Duna régióban**

### **ABSZTRAKT**

A tanulmány célja a turizmus és a felsőfokú turisztikai képzések elemzése a Duna régióban. Ehhez kutatásunk során áttekintettük a Duna régió turisztikai vonzerőit, megvizsgáltuk a turizmusfejlesztés lehetőségeit, melyekkel kontextusba hoztuk a felsőfokú képzésrepertoárt. Elsősorban a Duna menti megyékre orientálódtunk Szlovákia, Magyarország, Horvátország, Szerbia, Románia és Bulgária területein. Célunk, hogy a Duna régió stratégiai pilléreihez hiánypótló munkát nyújtsunk annak tekintetében, hogy elősegítsük az oktatási és kutatási innováció koordinációját, ami egyben hozzájárul a turizmus fenntartható fejlődéséhez. Az oktatási helyzetkép megalkotásához elsősorban dokumentumanalízist, adatgyűjtést és adatfeldolgozást használtunk, mint kutatási módszereket.

### **BEVEZETÉS**

Az általunk készített tanulmány célja egy felsőoktatás helyzetkép megalkotása, mely – reményeink szerint – segítheti egy intézményközi párbeszéd kialakítását a régió országaiban. Magyarországon és több környező országban is folyik jelenleg felsőfokú turizmusképzés és annak fejlesztése, megfelelő a bolognai rendszer szigorú feltételrendszerének. Ehhez kapcsolódóan szeretnénk egy összefoglaló képet adni a felsőbb szintű turizmusoktatásról.

Ezzel párhuzamosan a turizmusoktatás speciális problémáit, fejlesztési lehetőségeit kívánjuk vizsgálni, ezekre megoldási javaslatokat szeretnénk nyújtani.

A tanulmány öt fő tartalmi részből tevődik össze:

- A Duna régió bemutatása
- A régió legfontosabb turisztikai vonzerőinek ismertetése
- A turizmusfejlesztés lehetőségei a régióban
- Az oktatási helyzetkép felvázolása
- A vonzerők megjelenésének vizsgálata a turizmusképzésben
- A régió turisztikai vonzerőire alapuló oktatásfejlesztési lehetőségek

Az első fejezetben a Duna régió földrajzi elhelyezkedését, tagországait, létrejöttének céljait kívánjuk bemutatni. Ezt követően vizsgáljuk a régió legfontosabb turisztikai vonzerőit, látnivalóit, majd a turizmusfejlesztés lehetőségeit. A negyedik fejezetben a felsőfokú turizmusoktatás rendszerének vizsgálatával szeretnénk felállítani egy felsőoktatási helyzetképet a régióban, különös tekintettel a Bologna folyamat által generált változásokra. A turizmus fenntartható fejlődéséhez szorosan kapcsolódik a képzési rendszerek koordinációja, együttműködése. Ezért a turisztikai vonzerők megjelenése fontos hangsúllyal bír a képzési területen való megjelenítésükben is. Az ötödik fejezetben megvizsgáljuk, hogy milyen szinten vannak jelen a turisztikai látnivalók az egyes országok Duna menti turisztikai képzési rendszereiben, intézményeiben. Felmérjük, melyek azok a turisztikai vonzerők, amelyek hiányoznak a képzésekből, esetlegesen ismétlődnek, aminek köszönhetően a régió területén a turizmusoktatás átalakítása, ésszerűsítése szükséges lehet. Végül az idegenforgalmi vonzerőkre alapuló fejlesztési lehetőségeket szeretnénk javasolni az oktatás területén, illetve megoldásokat ajánlani a fejlesztési gátak feloldására a hazai és nemzetközi együttműködés tekintetében.

## 1. A DUNA RÉGIÓ BEMUTATÁSA

A Duna Közép-Európa legbővizűbb folyama és világviszonylatban a legtöbb államon folyik keresztül (BIZUBOVÁ et al 2000). A Duna régió védelmében, illetve a Duna fenntartható kihasználása érdekében folytatott együttműködésről szóló egyezmény (DUNAVÉDELMI EGYEZMÉNY 1994) értelmében a Duna régió tizennégy államot foglal magában, melyből nyolc az Európai Unió tagállama. Az együttesen több mint 260 millió lakossal rendelkező dunai szomszédállamok rendkívül jelentős és óriási lehetőségeket rejtő térséget alkotnak Európában. Az együttműködés földrajzilag az alábbi országokat érinti: az Unión belül Németországot (Baden-Württemberg és Bajorország), Ausztriát, a Szlovák Köztársaságot, a Cseh Köztársaságot, Magyarországot, Szlovéniát, Romániát és Bulgáriát, az Uniót kívül pedig Horvátországot, Szerbiát, Bosznia és Hercegovinát, Montenegrót, a Moldovai Köztársaságot és Ukrajnát (a Duna menti régiókat (1. ábra).

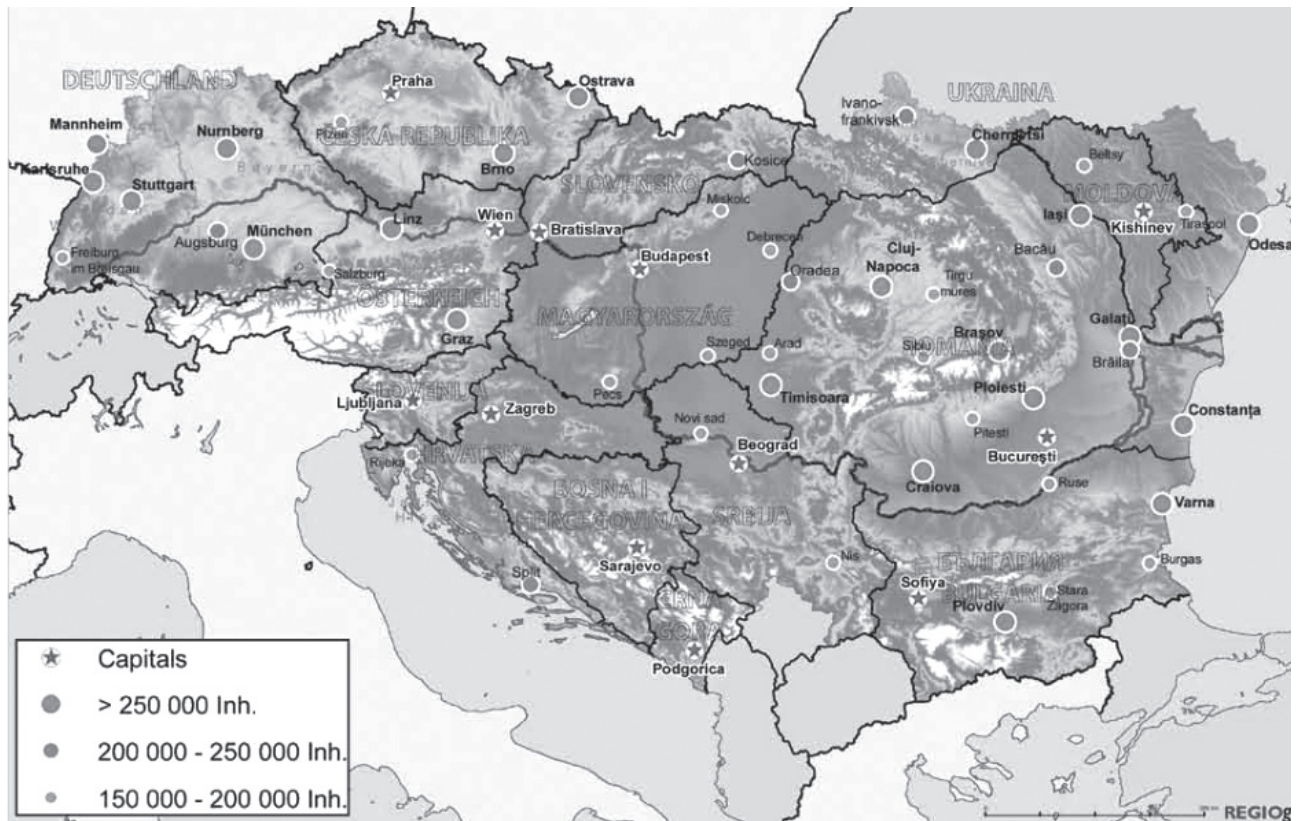
A makrorégiók és a rájuk vonatkozó stratégiák létrehozásával az Európai Unió értéket teremt, valamint az együttműködés új, hatékonyabb formái előtt nyit teret, elősegítve a jószomszédi kapcsolatok ápolását, építését. Kialakításuknak nem célja új határok létrehozása.

A régió számos területének természeti szépsége egyedülálló, ezen felül eseménydús történelmi háttérrel, páratlan örökséggel és kulturális gazdagsággal bír. Óriási fejlődési lehetőség rejtőzik benne. Jó oktatási rendszerrel és számos egyetemmel rendelkezik, az oktatási intézmények minősége azonban általában eltérő. A régióban is az oktatásnak és a képzésnek a munkaerő-piaci igényeket kellene kiszolgálnia, valamint támogatnia kellene a diákok régió belüli mobilitását is.

## 2. A LEGFONTOSABB TURISZTIKAI VONZERŐK A DUNA RÉGIÓBAN

A turizmus egyre jelentősebb hozzájárulást nyújt a régió fejlődéséhez (DUNA RÉGIÓ AKCIÓTERV 2010). A fenntarthatóság kell, hogy a legfontosabb kritérium legyen a fejlesztés során. A folyók általában a turisztikai kínálat fontos elemei, amelyek kiváló lehetőséget adnak nemcsak a vízi turisztikai tevékenységekre, hanem a térség természetes közlekedési útvonalon történő megismerésére is.

1. ábra: A Duna-régióra vonatkozó Európai Unió stratégia kiterjedése



Forrás: Panoráma Inforégió,37, 27 p.

A Duna mentén világvárosok találhatóak és nincs a világon még egy olyan folyó, melynek partján ennyi főváros terülne el. A legismertebb városok Bécs, Pozsony, Budapest, Eszék, Újvidék, Belgrád, Szófia, Bukarest, Varna. A „folyó legdunaibb” városának Budapestet tartják” (Szabó B – Rózsa Gy 2004, 63), mert a főváros szíve, gerince a folyam és a Parlament is a Duna partján áll. Fővárosunkban a Duna két partjának panorámája és a Budai Várnegyed 1987 óta a világörökség része.

A régió számos településén találunk római kori emlékeket. Bad Deutsch-Altenburgban található a Carnantinum régészeti múzeum, Petronell-ben pedig a Carnantum Régészeti park. Szlovákiában Iza község határában római katonai tábor maradványaira leltek a régészek, ez a Castellum Romanum. Hazánkban római kori leleteket találtak például Győrben, Szönyben, Esztergomban, Nyergesújfalun. Különleges látványt nyújt Pliszka romvárosa is, amely az első bolgár királyság (681-693) központja volt.

A Duna partjain számos vallási emlék, kolostor található. A legismertebbek talán a beuroni apátság és a weltenburgi kolostor Németországban, a melki apátság Ausztriában, az esztergomi bazilika, a Velika Remeta és a krusedoli kolostor Szerbiában, valamint a lenyűgöző sziklamonostor Ivanóvban. Nem csak a kolostoralapítók, hanem a várurak is előnyben részesítették a Dunára néző fekvést. A folyó egész hosszát éber erődítmények kísérik, jelezvén, hogy minden korban harcászati, sőt stratégiai jelentőséget tulajdonítottak a víznek. Évente több ezer turista látogat a németországi Wildstein várába, a sigmaringeni Hohenzollern várba, a Wörlitz menti Harburgba, Prunn várába, a visegrádi fellegrvárba, a Komáromi erődrendszerbe, a budai várba, a szerbiai Galambóc várába, vagy a vidini Baba Vida Erődbe. Több, eredeti állapotába helyreállított kastély is várja a régióban a turistákat, mint például a rajkai Zichy kastély, a Hédervári kastély és a gödöllői Grassalkovich kastély.

A régió környezeti és természeti értékekben is igen gazdag. Kivételes növény- és állatvilág, értékes vízkészlet és csodálatos táj jellemzi, amelyeket feladatunk fenntartható módon megőrizni, illetve helyreállítani. Ilyenek például a Dunai Rétek Nemzeti Park, a Zurányi tölgyes és legelő természetvédelmi terület, a Miklóshalmi sztyepp természetvédelmi terület, a Kis-Kárpátok tájvédelmi körzet, a Lahóti-mocsarak, a Duna-Ipoly Nemzeti Park, a Duna-Dráva Nemzeti Park, a Gemenc, a Kazán-szoros (amely az Al-Duna legszebb része), az 1971-ben épült Vaskapu-erőmű, a Ruszenszki Lom Nemzeti Park és a Duna-delta, amely 1991 óta az UNESCO Bioszféra Rezervátumai közé tartozik.

A folyó partjain számos olyan település található, amely gazdag gyógy- és termálvizekben. Ilyenek például Bad Deutsch-Altenburg, Budapest, Herkulesfürdő, amely a Monarchia leghíresebb fürdőhelye volt, Dunaszerdahely, Nagymegyer, Mosonmagyaróvár, Komárom, Harkány és Várna. A gyógy- és a termálfürdők a turizmus más formáihoz kapcsolódva, de önállóan is vonzerőt jelentenek a régióba utazók számára.

A Duna térség sajátossága a történelmek, kultúrák, etnikumok, vallások, piacok, társadalmak és államok széleskörű és sokszínű öröksége. A kultúra területén megkötött nemzetközi (pl.: UNESCO) egyezményekkel összhangban a kultúra erősíti a befogadást, a nyitottságot, valamint egymás elfogadásának, kölcsönös tiszteletének az értékeit. Elősegíti a közösségek közötti megbékélést és a társadalmi-gazdasági fejlődést a regionális együttműködésen és a kultúrák közötti párbeszeden keresztül, miközben biztosítja a fenntarthatóságot és a közös akciók folytonosságát. A turizmus részben kapcsolódva a kultúrához és örökségvédelemhez, egyre meghatározóbban járul hozzá a gazdasági növekedéshez. Ezért fokozott igény mutatkozik a Duna turisztikai pozícionálására, egy egységes turisztikai arculat kialakítására.

A különböző nemzetiségek közötti kapcsolat erősíti a kreativitást, és megfelelő alapot jelent az innovációhoz és gazdaságfejlesztéshez. A turizmus kulturális megközelítése javítja a térség vonzerejét a turisták felé. Ez indokolhat közös fellépést a marketing területén, nemzetközi kiállításokat és eseményeket, csereprogramokat az irodalom, zene és művészetek területén, kutatási és innovációs kooperációkat az örökségvédelmi, kulturális és turisztikai kérdésekben, együttműködést a történelmi emlékművek megőrzése érdekében.

A tíz országot átszelő Duna ezért a hazai turisztikai kínálatnak is egyik meghatározó eleme lehet, ha a jelenleginél tudatosabban foglalkozunk vele. Magyarországon a Duna-mentét az eleven és sokszínű kulturális hagyományok, a nagyterjedésű védett természeti, tájképi, kultúrtörténeti értékek jellemzik. Ennek ellenére az ország egyetlen nemzetközileg is versenyképes turisztikai célpontja Budapest, miközben a turizmus jelentősége a Dunakanyarban és a Ráckevei (Soroksári) Duna-ágban, valamint a kulturális örökségben gazdag városi központokban (Győr, Komárom, Esztergom, Visegrád, Kalocsa, Baja stb.) egyaránt hangsúlyos. További értékes, de még kihasználatlan adottságok a térségben:

- 412 km-es, döntően természetes folyópart, élőhelyekben gazdag szigeteivel és mellékág-rendszerével; kiterjedt hegyvidéki erdőségei és világhírű nagyvad-állománya (Börzsöny, Gemenc, Béda-Karapancsa);
- tájtermékei (bogyósok, kalocsai paprika stb.) és tradicionális borvidékek (Pannonhalmi, Ászár-Neszmélyi, Etyek-Budai, Tolnai, Szekszárdi, Mecsekaljai, Hajós-Bajai, Kunsági);
- sokszínű kulturális öröksége (ősi mesterségek, gasztronómia, kisebbségi hagyományok).

2. ábra: Az esztergomi bazilika a Dunáról



Forrás: Falu Város Régió 2009/1. *abra2.png*

### 3. A TURIZMUSFEJLESZTÉS LEHETŐSÉGEI A DUNA RÉGIÓBAN

Annak érdekében, hogy a Duna a „régio főutcájává váljon” élményszerűvé kell tenni a folyón a közlekedést és a parti turisztikai szolgáltatásokat. A természet közeli élmények kínálata a kézi vagy motoros meghajtású vízi járművek használatától függően változatos lehet. A legfontosabb fejlesztési feladatok közé tartozik a vízi határállomások korszerűsítése, a kikötők és kapcsolódó szolgáltatások (szálláshely, vendéglátó egyéb programok) kínálatának bővítése, komplex marina szolgáltatásokat nyújtó létesítmények kialakítása. Elengedhetetlen a kikötői és a navigációs infrastruktúra fejlesztése, amely hozzájárulhat a turistahajók és a magántulajdonban lévő yachtok forgalmának növekedéséhez.

A Duna régióban előtérbe kell, hogy kerüljön a versenyképes és környezetbarát turizmus megteremtése. Ez magában foglalja kerékpáros és túraútvonalak kialakítását a Fekete Erdőtől a Fekete Tengerig, valamint a kombinált vasúti, kerékpáros és hajós útvonalak fejlesztését. Utóbbival kapcsolatosan lényeges a menetrendek összehangolása és a kerékpárok szállítására alkalmas járművek üzemeltetése. A határokon áthaladó utak előnye, hogy lehetőséget adnak az emberek, a kultúrák, a települések és a szolgáltatások összehasonlítására.

Biztosítani kell a turizmusban dolgozók megélhetését a turisztikai vállalkozások erősítésével, hálózataik építésével, a tájtermékek turisztikai terméké fejlesztésével, az adottságokon alapuló arculattervezéssel, turisztikai desztináció menedzsment szervezetek működtetésével, internetes Duna menti turisztikai portál fejlesztésével, valamint az életminőséget javító infrastrukturális beruházások megvalósításával. A turizmus területén működő vállalkozások jelenleg elsősorban pályázati pénzből tudnak fejleszteni, keresett volt például a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség az Új Széchenyi Terv keretében megjelent „Mikrovállalkozások fejlesztése” című (GOP-2011-2.1.1/M kódszámú) pályázati kiírása, melynek beadási határidejét meghosszabbították 2013. február 28-ig.

A jelenlegi turisztikai infrastruktúra differenciált szálláskínálat megteremtésével, termálfürdők és hozzá kapcsolódó szolgáltatások fejlesztésével, főváros-környéki közlekedési csomópontokban nagy befogadóképességű szabadidő és sportközpontok kiépítésével, vasútvonalak turisztikai haszno-

sításával, az aktív turizmus feltételeinek javításával, sétányok kiépítésével, információs központok létrehozásával javítható.

A turisztikai attrakciók bővítése érdekében elő kell segíteni a Duna-menti térség turisztikai vonzerejének fejlesztését az épített és kulturális örökség bemutathatóságának javításával, a helyi tradíciókon alapuló rendezvények népszerűsítésével, a természet közeli turizmust szolgáló infrastruktúra fejlesztésével, a tavak, holtágak, mellékágak és szigetek rehabilitációjával és fenntartható hasznosításával, valamint a közlekedési csomópontok vonzáskörzetében az üzleti/konferencia turizmus feltételeinek elősegítésével.

A környezeti célok elérése érdekében biztosítani kell a táji-természeti értékek megőrzését az ökológiai értékek védelmével, az erre irányuló határon átnyúló programok kialakításával, valamint a tájvédelem és a tájrendezés megvalósításával, a környezeti kockázatok csökkentését az árvízi kockázatot és a károkat csökkentő területhasználat ösztönzésével, a „teret a folyónak” megoldások erősítésével, az ár- és belvízvédelmi műszaki elemek fejlesztésével, valamint a mozgásveszélyes partszakaszok rendezésével.

Mint láthattuk, ennek az óriási területnek számtalan természeti- és társadalmi erőforrása van, kínálati elemeinek hasznosításához elengedhetetlen a jól felkészült humán erőforrás. Humán fejlesztések terén támogatni kell a Dunához kötődő hazai és nemzetközi a térségi együttműködéseket, a turisztikai és nyelvi képzéseket, valamint a helyi társadalom környezettudatosságának növelését.

Az Európai Bizottság egyik legsikeresebb és legismertebb programja az Erasmus, amelynek célja az európai felsőoktatási intézmények közti mobilitás elősegítése, mostanáig több mint 2,7 millió egyetemi hallgató mobilitását segítette elő Európában (Tempus Közalapítvány, 2013). A pályázat maximum 5 hónapos időtartamra teszi lehetővé a tandíjmentes külföldi tanulmányokat az EU országokban, Norvégiában, Horvátországban és Törökországban, de lehetőséget nyújt a hallgatók számára szakmai gyakorlat eltöltésére is külföldön. Az Erasmus elősegíti az egyetemi oktatók és az adminisztratív személyzet mobilitását is, a tanulmányutak során a résztvevők hasznosítható tudást és gyakorlatot szerezhetnek.

Egy másik, a hallgatói és az oktatói mobilitást elősegítő, közép-európai felsőoktatási intézmények között létrejött program a CEEPUS. A hálózatokban részt vevő felsőoktatási intézmények a CEEPUS Bíráló Bizottság döntésének megfelelő hónapszám (kvóta) erejéig küldhetnek és fogadhatnak hallgatókat és oktatókat egy tanévben. Az oktatói mobilitás célja elsősorban oktatói tevékenység, melyhez társulhat kutatás és konferencián való részvétel is ([www.ceepus.info](http://www.ceepus.info)).

Csak a visegrádi országokat érintő pályázatokat támogat a Visegrádi Stratégiai Program, a projektekben legalább 3 V4 országnak részt kell vennie. Az elnyerhető támogatás összege a projekt költségvetésének legfeljebb 70%-a lehet, a támogatást 6001 eurótól lehet kérvényezni. Preferált területek a kulturális együttműködés, az oktatás, a diákesere, a határokon átnyúló együttműködések és a turizmus ([www.visegradfund.org](http://www.visegradfund.org)).

Mint a tanulmány eddigi fejezeteiben láthattuk, a turizmus és az oktatás szoros kapcsolatban állnak egymással, egyik sem létezhet a másik nélkül. A következő fejezetben a turizmusoktatás jelenlegi helyzetét mutatjuk be, majd javaslatokat teszünk fejlesztésére, átalakítására, ésszerűsítésére a turisztikai vonzerők és az egyes intézményekben folytatott képzések figyelembevételével.



3. ábra: A parlament a Dunáról



Forrás: Falu Város Régió 2009/1.

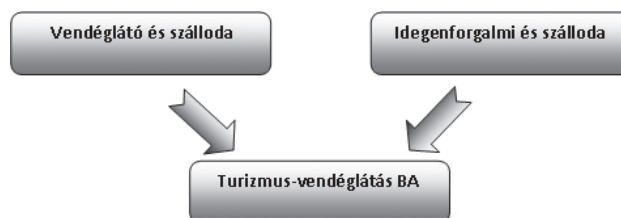
## 4. TURIZMUSOKTATÁSI HELYZETKÉP A DUNA RÉGIÓBAN

### 4.1. Turizmusképzés a Bolognai rendszerben

A többciklusú képzési rendszer bevezetésével számos kérdéscsoport, megoldandó probléma alakult ki Európában a felsőoktatási képzési területen és nem utolsó sorban a turizmusképzés területén is. A munkaerő szabad áramlása előirányozta a munkaerők képzettségének összehasonlíthatóságát és mobilitását. Mivel ugyan az Európai Uniónak nincs közös oktatáspolitikája, mégis az oktatási rendszerek mobilitásának növelése elsődleges célként szerepel a tagállamok között. A Bologna-folyamat számos közösségi programot (pl. Socrates, Leonardo stb.) kínál annak vonatkozásában, hogy immár a Duna Régió tagállamai között is egyre inkább átjárhatóbb legyen az oktatás-képzés rendszere.

Hazánkban a közgazdaságtudományi felsőoktatási alapképzésben 2006-ban vezették be a többciklusú (bolognai) képzési rendszer első ciklusaként a „turizmus-vendéglátás” alapképzési szakot a „vendéglátó és szálloda”, valamint az „idegenforgalmi és szálloda” szakok összevonásából. (NAGY E 2011) (4. ábra)

4. ábra: Turizmus-vendéglátás szak kialakulása (saját szerkesztés)



A turizmusképzések a többciklusú képzési rendszerben a gazdaságtudományi képzési területhez, azon belül az üzleti képzési ághoz tartoznak. Az új szak és annak elnevezése felvetik annak a kérdését, hogyan lehet változatlan képzési idő mellett két szakterület ismereteit, kompetenciáit elsajátíttatni a hallgatókkal. Mindezt annak figyelembevételével, hogy az üzleti képzési ágban, és ez is új szemléleti megközelítést jelent, a képzés első része mind a 6 szakra nézve tartalmilag azonos, megadva a szükséges közgazdaságtani, módszertani, társadalomtudományi és üzleti ismereteket és kompetenciákat.

A 2000-es évek közepére indokolttá vált az alapszakon kívül a mesterszak létrehozása. Ekkor a főiskolák és egyetemek között vita alakult ki a mesterképzések tekintetében, hiszen a bolognai képzési rendszer törvényei szerint mesterképzési szak indítása nem kizárólag egyetemhez kötött. Több tárgyalás és vita során a mesterszakos képzés 2006-ban indult meg.

A Bologna-folyamat bevezetése a képzési körülményeket jelentősen befolyásolta a turizmusképzés területén. Elmondható, hogy a duális képzési rendszer fellazult; a főiskolai és egyetemi szektor egymással történő szembenállása és a feszített ütemű kreditrendszer bevezetése nagyobb odafigyelést igényel.

A jövővel kapcsolatban a felsőoktatási törvény újraalkotása miatt sok kérdésre ma nem lehet válaszolni. Az alapfokozat birtokában a turizmus-vendéglátás alapképzési szak kompetenciái szerint a végzettek alkalmasak lesznek: a turisztikai szakterületen jelentkező feladatok és munkakörök ellátására, a turisztikai vállalkozásoknál vezetői feladatok elvégzésére, többnyelvű és különböző funkciójú kommunikációra, nemzetközi turizmussal kapcsolatos feladatok ellátására, valamint az informatikai ismeretek alkalmazására is (KKK 2012).

„A turizmusképzés a hazai felsőoktatásban a FELVI adatai alapján 2012-ben az alábbi képet mutatja (1.táblázat). A felsőfokú szakképzések közül (FSz) 19 felsőoktatási intézmény folytat idegenforgalmi szakmenedzser, 9 felsőoktatási intézmény vendéglátó szakmenedzser képzést. Alapképzés (BA) 15 felsőoktatási intézményben folyik. Mesterképzést (MA) 7 intézmény folytat turizmus-menedzsment szakon.” (NAGY E-HUSZTI Zs 2011) Szakirányú továbbképzéseket (SzT) és tanulói jogviszony melletti szakképzést (mint középfokú oktatást) az országban számos intézmény kínál. A továbbiakban csak a Bachelor illetve Master szintű képzésekkel foglalkozunk.

1. táblázat: Alapképzési- és mesterszakok a turizmusképzésben Magyarországon 2012-ben

<b>Turizmus-vendéglátás alapszak</b>	<b>Mesterszak is</b>
Budapesti Corvinus Egyetem	X
Budapesti Gazdasági Főiskola	X
Budapesti Kommunikációs és Üzleti Főiskola	X
Debreceni Egyetem	
Eszterházy Károly Főiskola	
Edutus Főiskola	
Károly Róbert Főiskola	X
Kodolányi János Főiskola	X
Miskolci Egyetem	
Nyíregyházi Főiskola	
Nyugat-Magyarországi Egyetem	
Pannon Egyetem	X
Pécsi Tudományegyetem	X
Szent István Egyetem	
Szolnoki Főiskola	

Forrás: A FELVI adatai alapján saját szerkesztés

## 4.2. Turizmusképzés a Duna Régióban

Ha szorosan a Duna Régiót vesszük alapul a fenti intézmények közül a következők tartoznak bele:

2. táblázat: Alapképzési- és mesterszakok a turizmusképzésben, a Duna Régióban 2012-ben

Turizmus-vendéglátás alapszak	Mesterszak is
Budapesti Corvinus Egyetem	X
Budapesti Gazdasági Főiskola	X
Budapesti Kommunikációs és Üzleti Főiskola	X
Edutus Főiskola	
Kodolányi János Főiskola	X
Nyugat-Magyarországi Egyetem	
Pécsi Tudományegyetem	X
Szent István Egyetem	

Forrás: A FELVI adatai alapján saját szerkesztés

5. ábra: Turizmusképzési intézmények a magyarországi Duna Régióban 2012-ben (saját szerkesztés)



Ha kitekintünk a külföldi képzésekre, a Duna Régió tekintetében a következő képet láthatjuk (3. táblázat):

3. táblázat: Fontosabb turizmusképzési intézmények a Duna Régióban (Magyarország nélkül), 2012-ben

Turizmus-vendéglátás alapszak	Mesterszak is
<b>Ausztria:</b>	
IMC University of Applied Sciences, Krems	X
MODUL University Vienna, Bécs	X
<b>Szlovákia:</b>	
University of Economics in Bratislava, Pozsony	X
Konstantin Filozófus Egyetem, Nyitra	
<b>Horvátország:</b>	
--	
<b>Szerbia:</b>	
Metropolitan University, Faculty of Sport and Tourism, Novi Sad, Újvidék	
<b>Románia:</b>	
The Bucharest of University of Economis Studies, Bukarest	X
<b>Bulgária:</b>	
International Business School Bulgaria, Szófia	X
International University College, Dobrich	X
Varna Economic University, College of Tourism, Várna	X

Forrás: www.bachelorsportal.eu, www.mastersportal.eu, www.atlas-euro.org alapján saját szerkesztés

Megvizsgálva a Duna Régió menti, főbb turizmusképzési repertoárját megállapítható, hogy hazánk képviseli a legszélesebb körben a turisztikai szakemberképzés lehetőségét.(6.ábra)

6. ábra: Felsőfokú turizmusképzés a Duna Régióban



Forrás: Panoráma Inforégio,37, 27 p.

A vizsgálatunk során felmerült az a kérdés többek között, mi az oka annak, hogy a régióban ilyen csekély arányban és mondhatni elszórtan alakultak ki a turisztikai képzési területek.

Ha csak Magyarország képzési kialakulásának folyamatait tekintjük, az 1990-es évek elején a turisztikai felsőoktatás Budapestre a monopolhelyzetben lévő Budapesti Gazdasági Főiskolára koncentrálódott. Jelentős változások indultak el a 90-es évek közepétől, mely egyrészt Budapesten további felsőoktatási intézmények megjelenését jelentette, másrészt a vidéki Magyarország területén indítottak turisztikai képzéseket. Ezt az expanziós folyamatot a „Bologna” még fel is gyorsította, így mára 15 intézményben folyik turisztikai oktatás, ebből 8 található a Duna Régió szűkebben vett területén. A továbbiakban érdemesnek tartjuk annak a vizsgálatát, hogy milyen arányban és összefüggésben állnak a turisztikai vonzerők, látványosságok a képzési helyekkel. Ehhez további részletekre van szükségünk a turisztikai szakirányokat illetően.

A következőkben összegezzük, hogy intézményenként milyen szakirányúak a turisztikai képzések. (4. táblázat)

4. táblázat: Turizmusképzési szakirányok intézményenként a Duna Régióban

<b>Turizmus-vendéglátás alapszak</b>	<b>Szakirányok</b>
<b>Ausztria:</b>	
IMC University of Applied Sciences, Krems	Sportturizmus, Kulturális turizmus, Egészség- és Wellness turizmus
MODUL University Vienna, Vienna	E-Marketing, Informatika és Turizmus, Esemény és Konferencia Turizmus, Egészség & Wellness Turizmus
<b>Szlovákia:</b>	
University of Economics in Bratislava, Pozsony	nem áll rendelkezésre adat
Konstantin Filozófus Egyetem, Nitra	nem áll rendelkezésre adat
<b>Horvátország:</b>	
-	
<b>Szerbia:</b>	
Metropolitan University, Faculty of Sport and Tourism, Novi Sad	Kulturális turizmus, Szabadidő turizmus, Rekreáció- és Sportturizmus
<b>Románia:</b>	
The Bucharest of University of Economis Studies, Bucharest	Turizmus és Földrajz
<b>Bulgária:</b>	
International Business School Bulgaria, Sofia	Sport, Kulturális
International University College, Dobrich	Vendéglátás
Varna Economic University, College of Tourism, Varna	minden, ami belföldi és nemzetközi
<b>Magyarország:</b>	
Budapesti Corvinus Egyetem	Ökoturizmus, Egészség- és wellness turizmus, kulturális turizmus
Budapesti Gazdasági Főiskola	idegenforgalom és szálloda, vendéglátás és szálloda
Budapesti Kommunikációs és Üzleti Főiskola	Térségi turizmusmenedzsment, Egészség-, Hivatásturizmus, Gasztronómia, Szabadidő, Rekreáció, Animáció
Edutus Főiskola	Turisztikai termékmenedzsment, Szálloda menedzsment
Kodolányi János Főiskola	Szállodaszervezés, Vendéglátás szervezés, Turisztikai termékek és vállalkozások
Nyugat-Magyarországi Egyetem	Idegenforgalmi és szálloda, Turizmus és vendéglátás
Pécsi Tudományegyetem	Borturizmus, Térségmenedzsment
Szent István Egyetem	Animáció szervező menedzser, Konferencia-szervező menedzser

Forrás: Intézményi honlapok alapján saját szerkesztés

A fenti táblázatban jól látható a turizmusoktatás sokrétősége. Néhány hazai intézményben még megtalálható a „Bologna” előtti időszakra jellemző képzési forma, mint szakirány (Idegenforgalmi és szálloda, Turizmus és vendéglátás). Azonban jellemzően minden intézmény kihasználja a rendelkezésre álló adottságokat, sajátos profilt kovácsolva ezzel saját képzésének. Arra a kérdésre, hogy ahol nem folyik turisztikai képzés a Duna Régió területén és miért nem folyik, nehéz a fenti adatokból választ adni. Azokban az országokban, ahol a tengerpart a fő turisztikai célpont, ott az idegenforgalomhoz kapcsolódó képzések is nagyrészt a tengerhez közeli nagyobb településekhez orientálódtak, ezért e tekintetben a Duna régió alulmarad. Példaként említve Horvátországot, ahol Opatija tekinthető az idegenforgalmi képzések centrumának, amely település a tengerparton található.

A következőben ellensúlyként szeretnénk a turisztikai vonzerőket feltérképezni, amely tényezőkre támaszkodva belátható majd, hogy a Duna Régió a turizmusoktatás terén hiányos településeit miként

lehetne fejleszteni. Ezzel kapcsolatosan fontos megjegyezni és figyelembe venni az együttműködés és mobilitás fontos kritériumait, valamint a Duna Stratégia célkitűzését az oktatással kapcsolatosan: „jó oktatási rendszerrel és számos egyetemmel rendelkezik, az oktatási intézmények minősége azonban általában eltérő. Az oktatásnak és a képzésnek a munkaerő-piaci igényeket kell kiszolgálnia; a diákok régió belüli mobilitását is támogatni kell,” (A DUNA RÉGIÓ STRATÉGIA 2012)

## 5. A VONZERŐK MEGJELENÉSE ÉS FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK A TURIZMUSKÉPZÉSBEN

A turisztikai képzéseket célszerű a vonzerőkre támaszkodva fejleszteni. A következő táblázat a teljesség igénye nélkül magában foglalja, egyúttal javaslatot tesz arra vonatkozóan, hogy a vizsgált régióban a turisztikai vonzerőkre, látványosságokra és értékekre alapozva hogyan lehet kialakítani, illetve továbbfejleszteni a felsőfokú turisztikai képzési szakirányokat.

5. táblázat: A turisztikai vonzerők és a turisztikai képzések fejlesztési lehetőségei a Duna Régióban

Turizmus-vendéglátás alapszak	Turisztikai vonzerők az egyetemi régióban	Szakirány fejlesztési lehetőségek a vonzerőkre támaszkodva
<b>Ausztria:</b>		
IMC University of Applied Sciences, Krems	a melki apátság, Duna-ártér Nemzeti Park (Donauen), a Zurányi tölgyes és legelő természetvédelmi terület a Miklóshalmi sztyepp természetvédelmi terület,	Kulturális- és örökségturizmus Ökoturizmus Aktív turizmus (pl. kerékpározás, evezés, kajakozás, túrázás)
<b>Szlovákia:</b>		
University of Economics in Bratislava, Pozsony	gazdag gyógy- és termálvizekben, Nagymegyér	Gyógyturizmus Ökoturizmus Aktív turizmus
Konstantin Filozófus Egyetem, Nyitra	gazdag gyógy- és termálvizekben, Komárom a Lahóti-mocsarak a Kis-Kárpátok tájvédelmi körzet, a Duna-Ipoly Nemzeti Park,	
<b>Szerbia:</b>		
Metropolitan University, Faculty of Sport and Tourism, Újvidék	a Velika Remeta, a krusedoli kolostor Galambóc várába,	Kulturális- és örökségturizmus Vallási turizmus Aktív turizmus
<b>Románia:</b>		
The Bucharest of University of Economis Studies, Bukarest	gazdag gyógy- és termálvizekben, Dunaszerdahely, a Kazán-szoros (amely az Al-Duna legszebb része), az 1971-ben épült Vaskapu-erőmű, a Duna-delta	Gyógyturizmus Ökoturizmus
<b>Bulgária:</b>		
International Business School Bulgaria, Szófia	a vidini Baba Vida Erőd a lenyűgöző sziklamonostor Ivanovóban	Kulturális- és örökségturizmus Ökoturizmus Gyógyturizmus Aktív turizmus
International University College, Dobrich	a Ruszenszki Lom Nemzeti Park	Kulturális turizmus

<b>Magyarország:</b>		
Budapesti Corvinus Egyetem	régészeti leletek, gazdag gyógy- és termálvizekben, sokszínű kulturális hagyományok, Dunakanyarban és a Ráckevei (Soroksári) Duna-ág, kulturális örökségben gazdag városi központok (Esztergom, Visegrád, Kalocsa, Baja), az esztergomi bazilika a visegrádi fellegrárba, a budai várba	Kulturális- és örökségturizmus Gyógyturizmus Ökoturizmus Aktív turizmus Bor és gasztronómia
Budapesti Gazdasági Főiskola		
Budapesti Kommunikációs és Üzleti Főiskola		
Edutus Főiskola	régészeti leleteket találtak Szőnyben, Nyergesújfalun, a Komáromi erődrendszer	
Kodolányi János Főiskola		
Nyugat-Magyarországi Egyetem	régészeti leletek, gazdag városi központok (Győr, Komárom)	
Pécsi Tudományegyetem	kulturális örökségben gazdag városi központok (Kalocsa, Baja) kiterjedt hegyvidéki erdősegei és világhírű nagyvad-állománya (Gemenc, Béda-Karapancsa), tájtermékei (bogyósok, kalocsai paprika), tradicionális borvidékek (Pannonhalmi, Ászár-Neszmélyi, Etyek-Budai, Tolnai, Szekszárdi, Mecsekaljai, Hajós-Bajai, Kunsági), a Gemenc, a Duna-Dráva Nemzeti Park,	

Forrás: Saját szerkesztés

A táblázatból kiolvashatók azok a szakirány fejlesztési lehetőségek, amelyek alapot adhatnak arra vonatkozóan, hogy a térségben konkrétan mely területeken lehetne a képzési repertoárt bővíteni. Kiemelt jelentőségű szakirányok lehetnek az ökoturizmus megjelenése pl. Ausztriában és Romániában. A falusi turizmust a szerb képzésben, míg az aktív turizmust a szlovák képzésekben tartjuk indokoltnak fejleszteni a meglévő turisztikai sajátosságok tekintetében.

További fejlesztési lehetőségként érdemes lehet földrajzilag tágabb területeket is vizsgálni. Ha nem csak a tanulmányban megjelölt szűken vett Duna menti képzéseket térképezzük fel, hanem kiterjesztjük vizsgálataink a Duna Régió Stratégiában szereplő más nemzetek felé is, számos, nagy jelentőséggel bíró intézményt is besorolhatunk, úgymint az Ungvári Állami- és Nemzeti Egyetemet és a Munkácsi Főiskolát példaként említve. Könnyen belátható az a tény, hogy a régió együttműködésében szereplő államok intézményeinek közös érdeke, hogy a képzési együttműködést is fejlesszük. Ennek megvalósításához reális lehetőségeket kínálnak a Bologna rendszerben működő oktatói és hallgatói mobilitási programok (Erasmus). Viszont ha a gazdasági és pénzügyi érzékenységet tekintjük, jó megoldási lehetőségként szolgál a korunk információs társadalmában nagy hatékonysággal fejleszthető távoktatási rendszerek bevezetése. Az e-learning oktatásmódszertani szempontból is olyan megoldásokat kínál, amely egyértelműen megoldja a földrajzi távolságok problematikáját. Ez további kutatási, felmérési igényeket generál, amely minden bizonnyal megkönnyítené a nemzetek közötti együttműködések.

## ÖSSZEFOGLALÁS, TOVÁBBFEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK

Az oktatás és a turizmus ágazatai, intézményei között szoros kapcsolat figyelhető meg, hiszen a turizmus kínálati elemeinek a hasznosításához nélkülözhetetlen a szakmailag jól felkészült, nyelveket beszélő humán erőforrás. A szakmai utak, tanulmányok során az oktatók és a diákok is rengeteg tapasztalatot és tudást szerezhetnek, új kultúrákat ismerhetnek meg, amelyeket munkájuk során hasznosítani tudnak. Ilyen programok például az Erasmus, a CEEPUS és a Visegrádi Stratégiai Program, amelyek fejlesztése és új programok, oktatási együttműködések kialakítása a jövőben mindenképpen szükséges.

A hazai turizmusoktatás az utóbbi években jelentős átalakuláson ment keresztül, amelynek a FOKSZ-ok 2013. szeptemberi bevezetésével egy új fázisa kezdődik el. Azonban a Turizmus-vendéglátás alapképzési szakkal összefüggésben is még számos olyan kérdés van, amelyre nem tudunk válaszolni a jövőt illetően. Arra a kérdésre, hogy hogyan fogja az oktatás kellő hatékonysággal felkészíteni a hallgatót a munkaerőpiacra történő kilépésre, valamint a következő ciklusban való tanulás folytatására és mindezt legfőképp vonatkoztatva a Duna Régió területére, további kutatások adhatják meg a kellő választ és megoldást. Szükségesnek tartunk egy alapos munkaerő-piaci felmérést a turizmusban dolgozók számáról, képzettségéről valamint egy pontos, mindenre kiterjedő, részletes vizsgálatot a turisztikai vonzerőkről, amelyek kulcsfontosságú szerepet töltenek be a felsőfokú képzés tartalmi repertoárjában. Ezek nélkül nem tudjuk igazán kialakítani a megfelelő tartalmú képzési rendszert és nem valósítható meg a régió egységes, egymással harmóniát képező intézményeinek együttműködése. Végezetül vizsgálataink a következő fejlesztési lehetőségeket indokolják:

- Duna Régió turisztikai vonzerőire alapuló oktatás a felsőfokú képzésekben, egyetemeken, szakirányok bővítésével,
- Az egyes turisztikai desztinációkban az ott jelen levő vonzerőkre alapuló oktatás szükséges, mivel gyakorlati hely itt biztosítható a diákok számára,
- A képzések „gyakorlatiasabbá” tétele tanszállodák, tantertermek létesítésével,
- Megvalósítási lehetőségként földrajzilag távolabbi intézmények összefogása, ezáltal a képzések módszertani egységesítése az egyéni sajátosságok figyelembe vételével,
- Mind a hallgatói, mind az oktatói mobilitás növelése a hatékonyabb és élményszerű oktatás érdekében,
- Technikai megvalósítási stratégia kidolgozása válik indokolttá (e-learning rendszerek bevezetése, egységesítése és összehangolása),
- A nyelvtanulás folyamatos ösztönzése, fejlesztése, támogatása, mivel a turizmusban dolgozók számára két vagy három idegen nyelv megfelelő színvonalon történő ismerete nélkülözhetetlen.

Összefoglalva a fentieket megállapítható, hogy mind a turizmus, mind az ahhoz tartozó felsőfokú oktatás fenntartható fejlődéséhez elengedhetetlen feltétel, hogy egymással szoros kontextusban kezeljük azokat.



### FELHASZNÁLT IRODALOM

- BIZUBOVÁ Mária – KOLLÁR Dániel – LACIKA Ján – ZUBRICZKY Gabriel 2000: *A szlovák – osztrák – magyar Duna mente*. Dajama, Bratislava 351 p.
- EURÓPAI Bizottság 2010: *Az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája*. Brüsszel, 16p.
- EURÓPAI Bizottság Regionális Politikai Főigazgatóság 2011: *A Duna Régióra vonatkozó közös európai stratégia*. Panoráma Inforégió, 37. 28 p.
- EUROPEAN COMMISSION 2010: *Action Plan (European Union Strategy for the Danube Region)*. Brussels, 89p.
- LE BAS Tom (szerk.) – ILLÉS Róbert (ford.) 2008: *Románia. Nyitott szemmel*. Kossuth Kiadó ZRt, Budapest, 384 p.
- NAGY ENIKŐ – HUSZTI ZSOLT 2011: *Scenes of tourism education*. In: DOMBAY STEFAN - MAGYARI-SÁSKA ZSOLT (szerk.) *The role of tourism in territorial development: IV. International Conference*, Presa Universitară Clujeană, Gheorgheni, Románia, 307-317.pp.
- PÁLFY KATALIN (szerk.) 2002: *Látnivalók Magyarországon*. Well-Press Kiadó, Miskolc. 948 p.
- SÁRDY ANNA 2009: *A Duna-menti turizmus hazai és nemzetközi dimenziói*. In: *Falu-Város-Régió (1)*. pp. 16-20.
- STANNARD DOROTHY (szerk.) – COOPER ESZTER (ford.) 2011: *Bulgária. Nyitott szemmel*. Kossuth Kiadó ZRt. Budapest. 304 p.
- SZABÓ BARNABÁS – RÓZSA GYULA 2004: *A Duna*. Népszabadság Rt., Budapest. 171 p.

### Internetes források

A Duna Régió stratégia <http://dunaregiostrategia.kormany.hu/dokumentumok>

Find and Compare Bachelor's in Europe <http://www.bachelorsportal.eu/students/browse/programme/20126/hospitality-management.html>

Find and Compare Masters's in Europe [www.mastersportal.eu](http://www.mastersportal.eu)

KKK: A turizmus-vendéglátás képzési és kimeneti követelményei [www.nefmi.gov.hu/kkk](http://www.nefmi.gov.hu/kkk)

Kormányzati Kommunikációért Felelős Államtitkárság: Úszó konferencia a dunai turizmusról - elindult a Duna Régió Stratégia végrehajtása [www.fidesz.hu](http://www.fidesz.hu)

Minden, ami felsőoktatás [http://www.felvi.hu/kereso!/Kereso/index.php?search=turizmus&search\\_select=2](http://www.felvi.hu/kereso!/Kereso/index.php?search=turizmus&search_select=2)

NAGY E 2011: *A hazai felsőfokú turizmusoktatás kialakulása* [www.e-tudomany.hu](http://www.e-tudomany.hu) 2011, 4

The Association for Tourism and Leisure Education (ATLAS) [www.atlas-euro.org](http://www.atlas-euro.org)

Visegrádi Alap [http://visegradfund.org/grants/standard\\_grants/](http://visegradfund.org/grants/standard_grants/)

CEEPUS <http://www.ceepus.info/>



Tésits Róbert – Alpek Levente – Bíró Boglárka

## Regional and structural characteristics of the labour market in the Dráva region<sup>1</sup>

### MAGYAR NYELVŰ ÖSSZEFOGLALÓ

Napjaink modern világgazdasági válsága és annak következményei csak megerősítették a tényt, miszerint korunk egyik legsúlyosabb társadalmi-gazdasági feszültségforrása az egyre drasztikusabb méreteket öltő és számos területen egyre növekvő arányú munkanélküliség. Az állások elvesztése, a munkalehetőségek számának csökkenése éppen azokban a térségekben hat a legerőteljesebben, ahol egyébként is magas a szegénységben élők, a társadalom perifériájára szorult emberek aránya.

Jelen tanulmány célja Magyarország egyik hátrányos helyzetű, igen súlyos foglalkoztatási zavarokkal küzdő térségének, a Dráva-mentének átfogó munkaerőpiaci vizsgálata, abból a célból, hogy feltárja a foglalkoztatásban végbement változásokat, illetve a jelenleg fennálló viszonyokat, azok ok-okozati összefüggéseit. Ezen információk felhasználásával részletes, a területiséget, a térbeliséget fokozottan figyelembe vevő képet ad a jelenlegi problémák – elsősorban strukturális – jellegéről, a háttérben meghúzódó folyamatokról és összefüggésekről. Kiemelten kezeli azokat a csoportokat, amelyek a munkahelyekért folyó versenyben bizonyos tényezőkből kifolyólag eleve hátránnyal vesznek részt (nők, pályakezdők, idősek, alacsony képzettségűek stb.), fokozott figyelmet fordítva a térség földrajzi adottságaiból adódó lokális jellegzetességekre és azok esetenként egyedi hatásaira. A foglalkoztatási szerkezet sajátosságainak elemzésével rámutat egyes szezonalitással kapcsolatos problémákra, a frikciós, a súrlódásos és a strukturális munkanélküliség mértékére térbeli és időbeli vetületben.

Jelen tanulmány eredményei egyaránt támaszkodnak primer, illetve szekunder forrásokra. Utóbbiak közül kiemelten kerültek felhasználásra a Nemzeti Foglalkoztatási Szolgálat ([www.nfsz.hu](http://www.nfsz.hu)), adatai, amelyek elsősorban a strukturális paraméterek feltárásában, a differenciák mértékének számszerűsítésében játszottak meghatározó szerepet. A foglalkoztatási kérdések kapcsán esetenként a Központi Statisztikai Hivatal ([www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)) egy-egy adata is segített a helyzet pontosabb feltárásában. A horvát terület foglalkoztatási viszonyainak értékelésében a Horvát Foglalkoztatási Szolgálat (Hrvatski zavod za zapošljavanje) adatbázisai adtak némi támpontot. Bizonyos kérdésekben

<sup>1</sup> Készült a Dél-Dunántúli Regionális Forrásközpont Szolgáltató Nonprofit Kft. megbízásából, a Magyarország-Horvátország IPA Határon Átnyúló Együttműködési Program (Kódszám: HUHR/1001/2.1.2/0002) keretében.

a probléma árnyalásában a munkaügyi kirendeltségek és központok adatai nyújtottak segítséget. A primer források között elsősorban kérdőívek szerepelnek, amelyeket a kistérségi központok, illetve a munkaügyi kirendeltségek vezetői által kerültek kitöltésre. A túlnyomórészt nyitott kérdéseket tartalmazó lapok elsősorban a helyi foglalkoztatási specifikumokra, a fő foglalkoztatók foglalkoztatási volumenére, profiljára és térbeli megoszlására vonatkozó információk gyűjtésére voltak hivatottak. Ugyanezen kérdőívek – esetenként mélyinterjúkkal kiegészítve – segítettek abban, hogy a térség magas munkanélküliségi rátája mögött meghúzódó ok-okozati összefüggésekről a szubszidiaritás elvének megfelelően a lehető legkompetensebb személyektől sikerüljön információt nyerni.

A Dráva-mente sok szempontból hasonló depressziókkal és adottságokkal, ebből kifolyólag pedig azonos megoldási lehetőségekkel, illetve veszélyekkel bír. Kétségtelen azonban, hogy a folyó két oldala bizonyos szempontból mégis eltér egymástól, amely szempontok ezúton kerülnek feltárára. Az egyik markáns különbség a horvát területek háborús múltja, amely a térségben még ma is érezteti hatását. Ennek egyik sajátos megnyilvánulása – amellet, hogy következményei a települési és településközi infrastruktúrában világosan láthatók – a hagyományos gazdasági szerkezetek leromlása, illetve esetenként olyan mérvű pusztulása, amely az újrakezdést is drámaian megnehezíti (pl. ez a jelenség figyelhető meg a térségben mára már szinte jelentéktelenné váló faiparban). Nem elhanyagolható tény, hogy a határ két oldalán található területek mérete markánsan eltér. Míg Magyarország esetében kistérségekről beszélünk, addig a horvát oldal županijai inkább a magyar megyékhez hasonlíthatók. Ebből kifolyólag a központok mérete és természetesen a problémák volumene is eltér.

Horvátországban a központok jelentős foglalkoztatási volumennel bírnak, míg Magyarországon a kistérségen kívüli nagyobb városok (pl. Pécs, Nagykanizsa) a meghatározóak. Az adott térség periférijellege is mást jelent a županija és a kistérségek esetében. A csurgói, barcsi, sellyei és siklósi kistérség Magyarország valódi és markáns perifériája, egyik leghátrányosabb helyzetű térsége, amely a fővárostól olyan távolságra foglal helyet, hogy az a foglalkoztatás kérdésében érdemben már nem jelenik meg. Ezzel szemben a horvát terület csak részben periféria, inkább félperiféria (különösen Koprivničko-Križevačka Županija), amelyek esetében a főváros közelségének kérdése már összefonódik a térség foglalkoztatási viszonyainak problematikájával. A beruházások kérdésében is kirajzolódnak eltérések. A horvát területen a válság hatására érezhetően csökkent a beruházási kedv/volumen, amely egyértelmű hatást gyakorolt a munkanélküliek életére. Ez persze Magyarországon is megfigyelhető volt, azonban tekintettel arra, hogy a vizsgált térség itt korábban sem vonzotta a beruházásokat, a volumen csökkenése helyett inkább a térségen kívüli foglalkoztatók leépítései érintették érzékenyen a területet.

Jelentős különbség, hogy Horvátország, mint leendő EU-tag, némiképp eltérő támogatásokban részesül, mint a magyar térség, amely szintén módosítja, behatárolja a területi kooperáció egyes kérdésekben vett mozgásterét. A horvát terület nagysága következtében nincsenek olyan homogén depressziók, mint a magyar oldalon, azaz nagyobb arányban áll rendelkezésre példának okáért a kvalifikáltabb munkaerő, amely jobb lehetőségeket biztosít a fejlettebb iparágak megtelepülésére. Makroregionális kitekintésben Horvátország adott területén húzódik az 5c európai uniós tranzitfolyosó, amely stratégiai jelentőségű, és gazdasági potenciált hordoz, míg közlekedési értelemben a magyar oldal perifériának tekinthető. Az oktatási rendszer tekintetében kiemelendő, hogy a horvát

oldalán – szintén a méretből kifolyólag – jóval differenciáltabb a képzési struktúra, sőt Eszéken egyetem is található. Amellett tehát, hogy a terület problémái, adottságai erőteljes homogenitást mutatnak, nem szabad megfeledkezni a belső differenciák meglétéről sem, hisz célzott és kellő hatékonyságú fejlesztési programok csak ezek figyelembevételével képzelhetők el.

## 1. INTRODUCTION

Nowadays the modern world crises and its consequences confirm the fact that in these days the most damaged social-economic tension sources are the drastic unemployment rate which is growing in some fields. Losing jobs, less opportunity to work, cumulative backsliding affect those regions where the poverty line is very high and lots of people live in the periphery of society.

The aim of this study is to examine one disadvantageous cross-border region, the Dráva region which struggles with employment problems because it discovers the changes in the employment and the momentary relationships and correspondences of causes. This study gives information mainly about the structural characteristics, the underlying processes and causes of the problems with the help of regional data. It gives priority to social groups with less chance because of different reasons (women work, beginners, elderly, and people with less qualification), paying more attention to the local features of the region and their unique effects. This study shows the problems with seasonality to analyze the employment processes in the regional and temporal sections of structural, frictional and temporary unemployment. The results of this research give useful material to people, who are interested in solving similar problems and who support locals, local politicians, people who represent the workforce, the researchers working in this topic and of course for readers who are interested in this subject.

## 2. RESEARCH METHODS

This study is based on primary and secondary resources as well. Secondary resources base data from National Employment Service ([www.nfsz.hu](http://www.nfsz.hu)) which plays determinative role in the topic of structural parameters and counting differences. The Central Statistical Office ([www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)) helped in the questions of employment with one or two data which helped to recover the exact situation. The Croatian Employment Service (Hrvatski zavod za zapošljavanje) gave data to help understanding and estimating the Croatian employment relationships. In certain questions the sub-offices and employment centers gave help to clarify the problems. The questionnaires play important role among the primary sources and they were filled out in the centers of the regions and by leaders of employment offices. These questionnaires including mostly open questions collected information about local employment specifics, the measure, profile and regional distribution of main employers. The same questionnaires – in some case with in-depth interviews – helped us to get information from the most competent persons about the causes behind the high unemployment rate in the region.

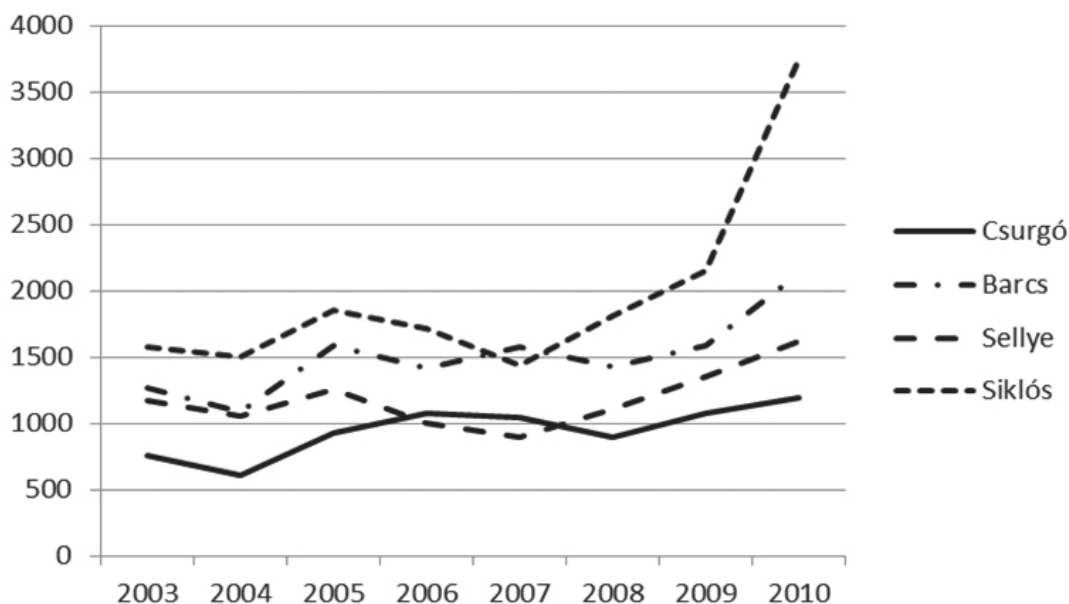
### 3. RESULTS

#### 3.1. The structural characteristics of unemployment in the region along the River Dráva

*The number of unemployed and its change in time*

In december 2010 the hungarian parts of the examined region, nearly 9 thousand people (8,681 persons) were registered in the labor market statistics as unemployed. Over the past few years their numbers – thanks to the implemented restrictions in production and factory closures largely due to the cash crisis – have significantly increased. (Figure 1.)

Figure 1. The change in the number of unemployed people in the examined area between 2003-2010



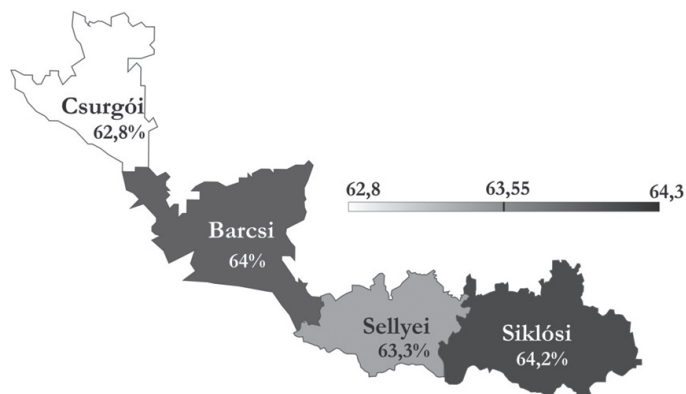
Source of data: [www.nfsz.hu](http://www.nfsz.hu)

In 2009 and 2010, in each of the four subregion, while in the Sellye and Siklós subregions starting from 2007 onwards the decrease in employment is uniformly detectable. The increasing number of unemployed in the Siklós subregion showed the highest intensity, where in average during the period between 2007 and 2010, in a year 39.5% more people become job seekers than in previous years. The situation is not much better in the subregion of Sellye either, an area which, as we shall see in the followings that it is the unit of the region which is loaded with the most problems. During the period between 2007 and 2010 the number of job seekers on average exceeded the previous year increased by 21.7%, which again is an intensive increase. Merely in respect of this indicator it can be outlined later many times and supported by the North West, South East duality of this data in the Csurgói micro region - local level – is high and the Barcs subregion is not hallmarked much worse. In Csurgó and Barcs in 2007 the number of unemployed people decreased (former 13.7 and 8.9% in the latter), and in subsequent years (not counting the 34.4% of Barcs in 2010) for the increase in the number of unemployed was small-scale. On average, from 2007 to 2010 during the period of growth in the sub-region of Csurgó was 5.7%, in the subregion of Barcs was 12.1%.

### *Economic activity*

The region is traditionally a problem area in the economic activity of the population and its low level, which, in each of the sub-regions—in some cases excesses 20-30%—is below the national average figure. Until then, though, as long as the economic activity (employed and registered unemployed total working-age population ratio) at the national level in 2008 stood at 76.3% for the previous years was around 70-75% typically, the region's Hungarian side of the 2010 figures according to the unemployment rates the most disadvantaged microregion Sellye showed 63.3%. The same indicator in the Siklós region in 2010 at 64.2%, 62.8% at the Curgó region and the subregion of Barcs at 64% (Figure 2).

Figure 2. Economic activity



Source of data: [www.nfsz.hu](http://www.nfsz.hu)

The value of economic activity in the post-millennium showed the lowest point in 2004 to reach. This year there were some areas (the Sellye subregion with 47.3%, the Siklós region with 50.1%), where the economic activity can not top, or barely topped 50%. This means that in a given year with the regional average (behind which in the municipal level there lie serious extremes) is less than 50% of the population attempted to participate in the labor market, as workers, as job seekers as unemployed. The other half of the population are made up of those, who for some reason (student, child care, GYET, retired) did not want to offer their labor force for sale on the labor market.

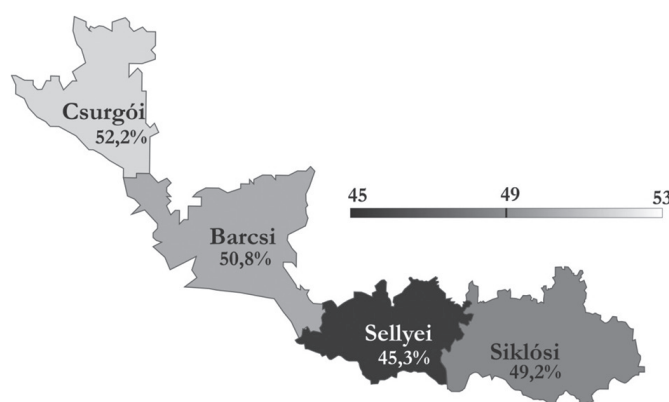
### *Employment rate*

The employment rates express that in a given small region the working-age of the population is the percentage of official announced job application. In this respect, a similar picture emerges, as in relation to the participation rate, however, the situation of the area's major depression is better visibility due to their size. The employment rate in 2010 was 45.3% in the small region of Sellye at the time, Siklós at 49.2%, Curgó with 52.2% while the small region of Barcs stood at 50.8%, thus clearly showing the Hungarian side has the most disadvantaged microregion with Sellye's weak position and the difficult situation in the region (Figure 3).

The employment rate for a number of municipalities, revealed that the value is to stabilize around 15-30%, which draws particular attention to the population of these settlements, nearly 80% of the employed or unemployed, or inactive (those who officially isolate themselves from job seeking). These include a number of locations from which the unemployment rate in the bottom 25% falls into,

for example. The high inactive (30-40% per night) ratio is the most serious problem in the region. The isolation from job seeking because of a wide range of different, specific reasons are many cases, however, some aspects that appear in the light mass groups where you can store it. It is very common for someone to refrain from employment because, by of his or her own admission because other sources of income allow for an acceptable living standard, such as work, just extra time, money ... etc.. burden, which could obviously below a certain wage (the minimum wage in many cases are classified here) is not conducive to the abandonment of the earlier forms of life and employment. Of course, the other wage work often comes from a mix of black labor in most cases some form of employment qualifying as a profession, as appropriate, vocational or technical school graduates to live an alternative. The ratio between 30-55% of their inactive to be estimated.

Figure 3. Employment rate



Source of data: [www.nfsz.hu](http://www.nfsz.hu)

This inactive status can stem from moral difficulties, due missing motivation, or because a part of the people who succeeded from the labour market, are used to live from different type of grants, and after a while do not feel the need to work in a full time job.

Cause of the problem is the lack of qualification. As we later mentioned several times in the region they are characterized by low skills, and in a significant proportion of cases (6-9%) of the general lack of education. Unfortunately, a significant number of skilled workers is similar to the minimum administrative requirements can not be meet, so the employment-related paperwork for completion is of concern for them. They are, even if they were able to resolve their difficulties resulting from the outset could hardly find any employers who would employ people with similar needs therefore labor market integration of these conditions is unresolved, and the decrease of willingness comes crashing down on inactivity in the years to follow.

The phenomenon of inactive inflexibility, under realistic conditions, in some of them it is almost impossible to find an appropriate job. They are the ones who, despite their training this precludes any claims that arise against them employing scientists while their competencies are appropriate for the task, but do not meet the expectations of their qualification, nor the marketability of their skills.

The inactive group, a significant proportion of the long-term unemployed women who have been away from the labor market are relatively young and active as homemakers. In their case, and a high number of their significant role that the region's communities in a significant proportion of high Roma



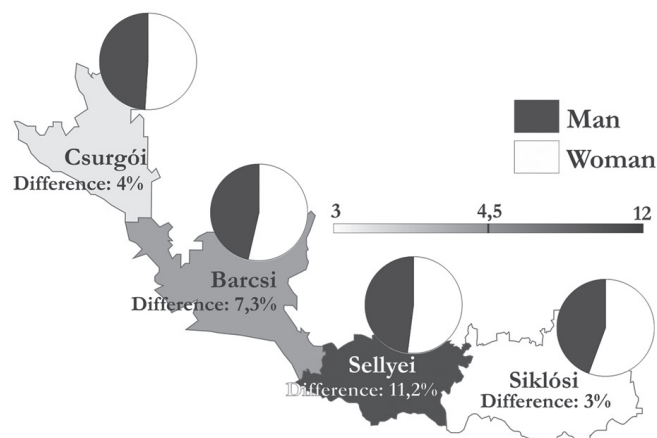
population of ethnic groups within the role of women in traditionally limited to finances, raising children, so you can not appear to rise up in the labor market. The majority of Roma women aged 30-35 consider themselves too old to engage in work, so they instead adopt a less financially secure family living, important positions as the work burden.

### *Distribution by gender*

The Hungarian side of the Drava region studied micro-regions uniformly the whole range of typical male unemployment rate is higher, which is not only a striking in the local level, but high differences can be observed nationally as well. The biggest difference is in the sub-region of Sellye where the proportion of men among the unemployed is 55.6% which was about 11.2% higher than in the female unemployment rate. In the background, including the area's traditional social structure, which amplified the Roma minority of the traditional family division of labor more vigorously alive and reproduce, which is shown by the fact that while the boys mostly for his own economic activity encouraged, while the girls upbringing the housework, child-rearing is in the preparation for the benchmark. The latter is the previously described phenomenon of women leads to inactivity, which of course reduces the job seeking, but I can not find the share of unemployed among them. Although the sub-region of Sellye with the difference in numbers is also strongly reflected in the rest of the study area there is a small area to substantiate these findings. As the fourth Figure also shows the difference even in the most balanced Siklós region at 3% and in the region of Barcs it crossed 7%.

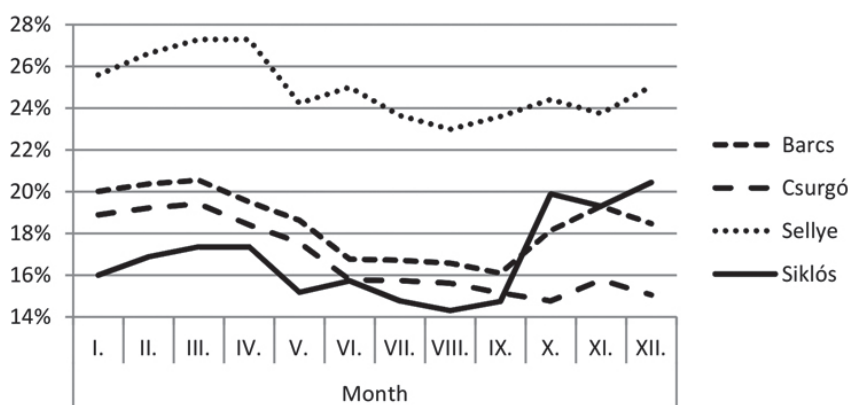
The annual average has not manifested, but the distribution of unemployment by gender issue is closely linked to the problem of seasonal unemployment. During the summer months, primarily due significantly to agriculture from April to the male unemployment rate (2-3%) is reduced, which contributes to the construction and public works seasonal demand for labor as well. Of course, this phenomenon also affects women, but among men, primarily due to a higher proportion of physical labor, are offering more opportunities for seasonal and casual employment. The employers in agriculture and construction almost always prefer the male labor force, which is complemented by the strength of women's traditional roles (especially in the areas of Ormánság), which in many cases appear to work in these sectors, women applying to these occasions do not occur in large numbers.

Figure 4. Distribution by gender of the unemployed in each micro-region



Source of data: [www.nfsz.hu](http://www.nfsz.hu)

Figure 5. Employment rates in the examined hungarian areas, 2010



Source of data: [www.nfsz.hu](http://www.nfsz.hu)

In Figure 5 it clearly shows that the unemployment rates of the annual run, which is clearly discernible in the summer season from April to the end of the seasonal decrease in unemployment. In absolute terms the average annual change of employed a workforce of about 600 to 700 affects the entire region, calculated annually. This phenomenon is more affected in the more disadvantaged areas of the region, as these traditional economic structure of the higher share of agriculture than the traditionally industrialized Nagykanizsa close to the small area of Barcs.

It is striking that young unemployed people, and mainly the graduates class of low-rate, which is the highest value index Ormánság small areas (Sellye and Siklós region) is just over 5% (former the exact value was 5.58%, latter 5.48%). Their share is higher in municipalities with a higher proportion of the Roma population, which is explained by a higher willingness to have children and therefore a higher proportion of young people occurs in the presence of settlements. The age structure of the region is aging, migration of young people and the region experienced a higher rate of relocation is intended to lead to the decrease in the rate of the unemployed youth.

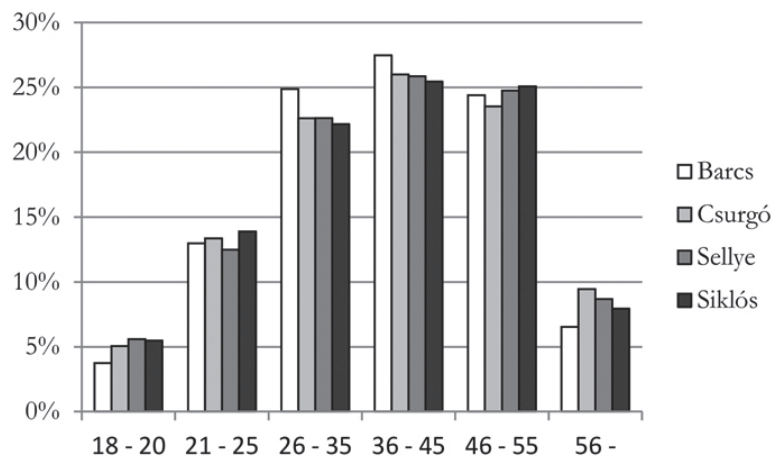
#### *Distribution by age*

The proportion of the unemployed in young age is conspicuously low—just above 5% (5.58% in Sellye and 5.48% in Siklós), even in the areas having the highest unemployment indexes. This ratio is increasing in the settlements where the gypsy population and therefore also the natality is above the average, meaning there are a lot more young people. The decreasing index is also made out of the senescent conformation of the society, and the migration of the youth from this region.

On the other side, the number of the unemployed above the age of 56 is also lower in this area, due the high proportion of inactive and retired population. The problem of the older age-group is deep and sustained, therefore, the chance to conduct them back to the labour market, is lower then by entrants. Most of the employers prefer, the younger age-group (where a lot of unused manpower is available), even though the older population has more experience. According to the traditional demand, the need is also higher for manual workers and therefore for younger ones. Another disadvantage in the competition by the age group above 56 is that the employer will not hire them due to their pending retirement. On top of that their qualification is inadequate. It is also very problematic to refresh their

out-dated knowledge, or to teach them something new as opposed to the younger population), because new learning competencies and schemes, are hardly to make acceptable by this age-group. In between the several other issues to set them back, there is one the (bigger) family and therefore the smaller proportion of the incomes, what they can use to commute and—against the young age-group—their lower time flexibility (regarding the time needed to commute for the job). The highest proportion of the unemployed (73% in average) is the age-group 26 to 55 years old. This is the group which is the least of all migratory, but the most affected by the cutbacks is the manufacturing industry.

Figure 6. The unemployment distribution by age

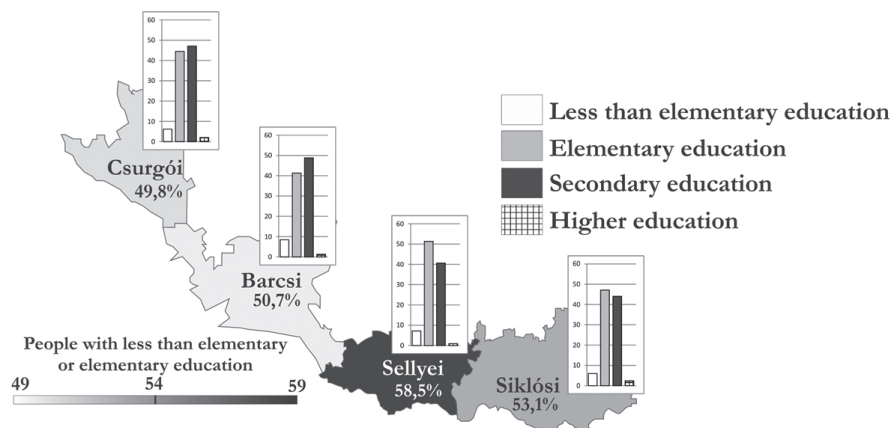


Source of data: www.nfsz.hu

*Distribution according to education*

Outlined above and described in more detail in the following chapter the northwest-southeast slope is one of the most striking manifestations of the unemployment according to the distribution of skills manifests itself (Figure 7). The key problem of the Drava river area—as you can see in the above referenced cartodiagram—the only primary education, and even with a very high proportion of those who have not, that is a high degree of unqualification.

Figure 7. The distribution of the unemployed according to education



Source of data: NFSZ

Regional level shows a high proportion of those who have not gone through primary school, that is—is now a secondary fate is held as fund-looking expectations—do not meet the conditions of the labor base. Their presence at field level for all 4 studied Hungarian micro-regions experienced almost everywhere and considerably close to 10% (Csurgó 6.2%, Barcs 8.5%, Sellye 7.2%, Siklós 6%). In this respect, the most serious problem is in Barcs, but other values also highlights major depression.

Part of the problem is similar to the group of those who, despite completing their basic education level, and secondary studies were not performed, so no GCSE or they do not have any sort of qualification. Somewhat more serious situation is however, because even without assuming a degree in elementary education—already rare—they can not participate in vocational training. They are faced with a very serious incidence of illiteracy in the presence of functional illiteracy, which brings a serious obstacle for not only vocational training, job applications, but for the daily administration procedures as well. The variety of applications, application forms, the job center towards or coming from the obligations, interpretation and performance expectations have problems. The team will therefore have significant issues in labor market integration of professional skills and a very specific group of information sharing and problem-solving strategies. In this respect, the light of experience, it appears that the group is made up on the one hand of the elderly (50 and over) group, on the other hand, it is—in part gypsy—people to whom the financial problems of the regional average is much greater, so the labor market point of view, considering people with multiple disadvantages.

The picture is even scarier, in the case of the above discussed supplemented group and those with primary education. Their exceptionally high proportion in the region, which is a number of very serious problems, in short draws attention to a massive unqualified labour force presence. The only people with primary education is the highest in the small region of Sellye, where nearly 60% (58.5%), which is no more than about two-thirds of the unemployed do not possess any qualification. From the small region of Sellye we find not far behind the Siklós region, which is 53.1% of the value of well-connected to the previously posed in recognition that the Hungarian area uniformly severe situation of a NW, NE dichotomy is also evident in the above mentioned areas. Although this indicator in the Csurgó subregion represents the lowest value (the other side of approaching the study area is through the most qualified workforce characterized part of the aspect), in the micro-region of Csurgó and in the micro-region of Barcs it can be observed around 50% a relative advantage at the national level but still a clear disadvantage. Not only in primary-level education is it the most serious problem but the lack of professional and vocational training in a large (at least secondary school, secondary education, or other demanding courses) of engaging is in fall. In the private sector they are almost impossible—no strong market interest in seeing it—integrated, so living mainly in public works programs in some sort of public employment, or for agricultural or other conditions resulting from seasonal and household work. The collaboration morale of any shortages and labor market with excessive separation, estrangement risk increasingly appears that once again draws attention to the fact that they represent a very disadvantaged group (age, ethnic affiliation ... etc.. following additional factors, that often multiply occur), on the other hand, their presence in the region, deepens the unemployment depression (in long-term unemployment and the poor financial situation, financial and slide the black labor) is based on.

And a considerable proportion of them are a group of secondary school graduates, although their presence in most of the sub-regions was lower than the maximum of 8 mandatory players. In 2011, the most appeared is the sub-region of Barcs (48.8%), but also the small region of Csurgó came close to 48% (47.1%). The south-eastern, mostly in the Ormánság area in the small region of Sellye 40.6% of the unemployed, in the Siklós region 44% belonged to the intermediate group of graduates. Although the smaller degree of disadvantages, the group is also charged with numerous problems and the situation is also not very good. Primary problems include inadequate demand of education in the region (whether internal consumer market or business) without the existence of professions, capital-intensive, intensive business activities, or simply leaving the holding. The area of weak domestic market and the lack of capital already makes it difficult for those who are in the retail service related such as hairdressing profession have their own salon openings, in which case, if that's what would be possible, the effective demand deficit (not to mention that the region experienced less burglary and criminal activity due to asset risk) would be more difficult to deal with. Inadequate secondary education in the region experienced the so-called frictional unemployment phenomenon which leads to several forms realized in the area (acquired qualifications are out of date, unemployment may be an additional condition if not fulfilled, or even the lack of information does not even know the way but therefore unknown to employment opportunity).

A higher proportion of graduates is close to zero percent. The approximate maximum of the small region of Csurgó is less than 2.1%, then the value along a continuous depression of the second-ranked through the small region of Barcs (1.3%), the sub-region of Sellye shows the minimum (0.9%). Although the Siklós region experienced 2.4% looks good in this respect, the very small numbers clearly below 3% in the most disadvantaged feature of the regions. The graduates are highly under-represented and there are a number of multiple causes (the largest is relocation intention, willingness, already few young people get out of the area to higher education ... etc), and draws attention to the current labor market demands a more appropriate group is low or absent.

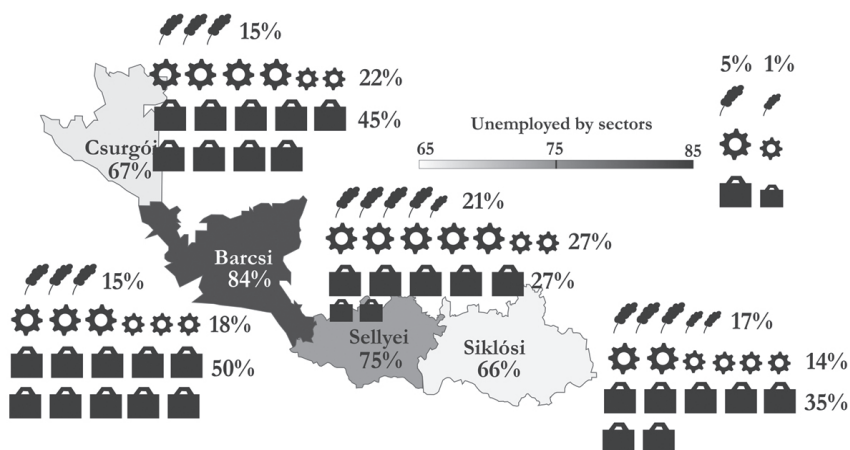
If the secondary and tertiary graduates are considered common share (Barcs 50.1%, Csurgó 49.2%, Sellye 41.5%, Siklós 46.4%) of the duality tangibly shows itself again. The least upper secondary graduates are in somewhat better position, because in most cases their fate allows, at least in principle, allows today's most demanding secondary education to start up vocational training. The group has the advantage that administration issues and other obstacles do not burden them or their existence, or any ability to market the right information, the following may help identify job opportunities in the labor market integration. The financial risk of slipping and multiplying disadvantages, of course, is showing in their age.

#### *Unemployment according to the economic sections*

In this respect, the agricultural sector shows a high proportion of unemployed people, in the small region of Sellye (21%) which is the highest achieved value. Although the Hungarian parts of the study area are somewhat lower than 15-17% the values are also low, you can not tell. The numbers on the one hand, therefore raise awareness of the region's traditional agrarian nature, on the other hand, the fact that the study area include the districts of Hungary, where it has traditionally been high in

the agricultural population (I'm trying to make a living) ratio. The special feature of the agricultural unemployment has already discussed the seasonal nature which manifests itself in the first place, that the unemployment rate is related to agriculture, the highest proportion of people affected, thereby causing fluctuations in employment from 400 to 600 people in the sector.

Figure 8. Distribution of the unemployed by economic sections



Source of data: NFSZ

Siklós as exceptions show from the back of the second highest number of unemployed people from industry. About 18-27% of the values play an important role in the regional plant closures in which, as provided in the labor market problems in spatial analysis that will be discussed in more detail, particularly affected the otherwise peripheral, mainly labor base functions as less qualified workers, service areas, including the Csurgó, Barcs, Selye and Siklós area.

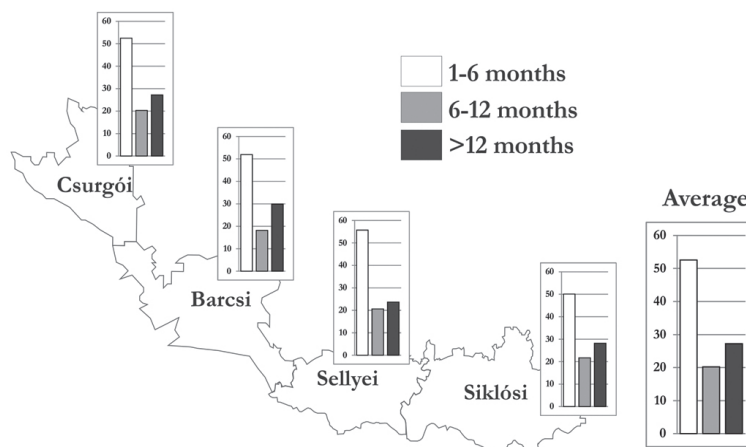
The highest unemployment rates (27-50%) of the service, however, will be off. For Barcs half of the unemployed, is provided by this sector, and the more agrarian employment of the small region of Selye is only 27%. The service sector of the agriculture sector, the other sectors of the labor market effects of seasonality are tangibly displayed. The summer after the boom period (roughly similar to the bondage curve) are also linked to the June, July unemployment minimum, which would be at a maximum at the end of the year. Of course, in areas where tourism equilibrium are more considerable industries, the overshoot equilibrium are more considerable, while the service leaving unemployment rate is higher due to, especially if the domestic market is weak, the crisis is debited from the discretionary income decline of reason than usual lower demand supported.

In what it appears at first as the homogeneity of the region, the issue of independent small regions is very similar in appearance and distribution of the various regions and the regional average in minor variation (standard deviation of 1.4 and 2.6, while the corrected standard deviation 1.2 converted to 2.3). The area as a whole in this regard can be tested. Nearly half of the unemployed are given, who have more than half a year are not looking for a job. In their case, we can not have very serious problems, because the job changes in the labor market dynamics inherent in the traditional 1-2, maybe a few more months of unemployment status.

### *Duration of the unemployment*

The real problem is that their integration means are more than 6 months, a year or even more long-term unemployed. His gold makes up the remaining approximately 50% (48.1% in the sub-region of Csurgói of the time, 47.5% in the sub-region of Barcs and 44.3% in the sub-region of Sellye and at the time in the sub-region of Siklos had 49.9% value), which is also one of the signs of disturbances in the regions labor market. The problem is all the more remarkable because it is evidence that the time spent is proportionally a greater proportion of women in the labor market are moving away from that as a result of labor market integration is more difficult, and in some cases it becomes almost unthinkable. Those who—earlier than with up to 8 players at all job seekers were mentioned—can not meet the labor market’s expectations with their qualification, after a few years, only serious public expenditures and only very special solutions can reintegrate them into the working society. This includes, of course, those whose education is considered obsolete and although secondary paper has not supported the labor demand against the acquired expertise. In their case, the primary hazard is that it is in the course of time gaps for labor market expectations (possibly the work ethic, is somewhat of a work culture deterioration through loss) from the amount it becomes clear that the employment policies of sight can be removed, that is, their position is primarily social tools will help the problem of slipping off to prevent just such ways thus they will be solved.

Figure 9. Distribution of the unemployment according to time lengths



Source of data: NFSZ

### **3.2. The regional features of the unemployment in the region around the river Dráva**

The present research is the subject of territorial units, such as its four sub-regions (Csurgói, Barcs, Sellye and Siklos), and the three Croatian (Koprivničko-križevačka Županija, Virovitičko-Podravska Županija, Osječko-Baranjska Županija) entities, without exception, employment virtually depression, have been hit hard by unemployment, the most disadvantaged areas are examples. The historically been defined in many ways unique features (eg, south-western border regions are the investment boom complicating protracted armed conflict, which the Croatian areas directly in the Hungarian parts indirectly affected the unique ethnic composition, in particular the Roma minority, exceeding the national average rate, etc.). support disadvantages due to the development of the unemployment

rate - although there are strong regional differences that can be detected inside - the average of the countries associated with multiple kicks. Hungarian relations in the year 2010, the labor market situation is somewhat consolidated due to approximately 11.12% nationwide unemployment still the best in Csurgoi subregion is almost 7% higher than at the top (Figure 10).

The area of the most deprived areas in Hungary, elements of the sub-region of Sellye (the Ormán-ság area), whose unemployment rate (28.44%) is more than twice as high (about three times) than that of the national average. The disruption of employment and high unemployment are closely linked to the historical past, as the area was already after the change, the erosion of the socialist farms caught laggards. It has led to cash job losses in the region interested employers restrictions on production, which—in addition to the job reduction in the center, Sellye was greatly affected—having regard to the peripheral character and commuters to the high proportion of locally more strongly affected (for employers downsizing occasion primarily easier replaced, usually unskilled, while the commute is more expensive due to higher labor potentially reduce the rate of interest in terms of rationalization of production). Sellye increases the difficulty for that—as stated in the mobility conditions that are discussed in detail in the Chapter presentation—the highly developed network of transport sub-region.

The Central Hungarian small region of Barcs on the field (20.62% unemployment rate) and the Siklós region (23.4% of data) form, however, if we look at the national benchmark, in their case it also shows that the unemployment rate of the economically active population is more than twice the average.

Drava in Croatia involved in this study also experienced in Hungary are presented in spatial difference. The national unemployment rate (11.9% in 2010), almost three times surpassing Virovitičko Podravska Županija addition, Osječko-Baranjska Županija area with 26.4%, while the best value of the study area showing Koprivničko-križevačka Županija at 16.1% in the unemployment rate.

The region as a whole is striking that between the 2007 to 2010 period (effectively the global economic crisis) in all the analyzed territorial entities, unemployment increased (on average by 5.1%), and even the biggest growth in the small regions of Sellye and Siklós the national average (4.3%) increase was several times higher than was observed (9.69% in the sub-region of Sellye, the highest at the time was the region of Siklós with 12.68%).

For this area, the Croatian striking was much lower (average 2.4%), which is below the national average (5.1%), and draws attention to the fact that the crisis in this region had less of an effect on employment. Although this finding is a positive impression, in fact, this draws attention to the problems of the region's long-standing and serious structural difficulties that can be traced back to the roots of the problems of unemployment and long-term nature of the employment.

The uniformly characteristic for the area that is traditionally small villages, a number of smaller settlements, partly (including in respect of the transport system) consists of peripheral settlements that are closer to the labor market in a larger city's highest proportion of employers offering jobs.

In rural areas equilibrium almost does not even occur and are more considerable employers, so jobs to attend primarily inhibits improper transportation system, and partly arising out of the isolation and the other side of its border, which in many decades has clearly hampered, and today—even though the history effects of arising strong—growing businesses and easing barrier to free movement



of workers. The mobility due to weight relationships are analyzed in a separate section, however, it is worth mentioning here that the various sub-regions in which the settlements, which are the main employers are more compressed (Figure 11).

Figure 10. Regional distribution of the unemployment

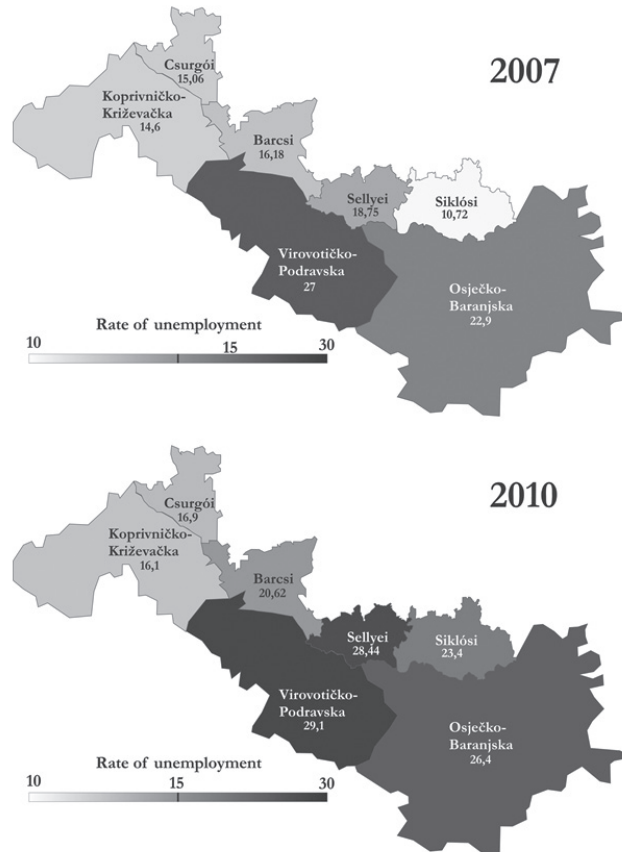


Figure 11. Direction of commuting for jobs in the analyzed area



The employment of a territorial entity—the case of the subregions of Hungary, Croatia županija’s—center always plays an important role, although the volume of employment in Hungary respects that they are sometimes lower than the outside the region, but are also involved in employment areas.

The region is located outside the city of Nagykanizsa whose role is determining proximity—especially relative proximity—clearly, even dominant contributor to the great position of the Csurgó subregion. The banking of Nagykanizsa and other service sectors, the construction industry can be found in larger companies (Public Ltd. Épszer Gas Kanizsa, Nagykanizsa Brick Works Ltd., Intact Fish Ltd. 2000). The furniture companies sometimes employ 50 people solve (Palmbö Ltd., Kanizsa Upholstery Ltd). Nagyatád is also in the construction industry (Bagó and Co. Ltd., Nagyatádi Utilities and Civil Engineering Ltd, Novics and Co. Utilities Construction Ltd., etc.) And tool fabrication, machine fabrication, machine-tool industries (Büttner et Ltd., Fisher Hydraulics Ltd., Danuvia 2005 Tool Battery Ltd. Manufacturer and Device), printing (Nagyatádi printing Ltd.) is concentrated in the major part of the main employers. Removable and food processing (Nagyatádi Cannery), chemical manufacturing (Master-Painter Ltd.), wood (Walnut Ltd.) and the production of building materials (Space-Plastic, Construction-Manufacturer, Sales and Service Ltd.) as well.

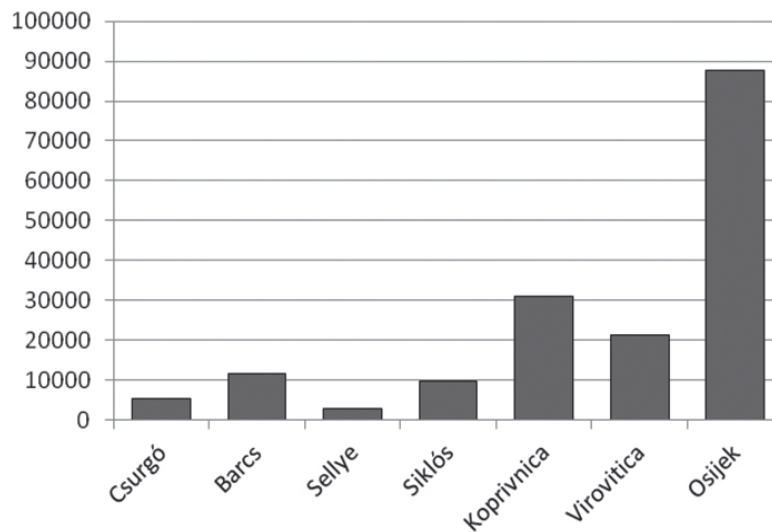
For Barcs, Nagykanizsa is less, while Szigetvár and Nagyatád contribute more significantly to its employment. Szigetvár is also in for the construction industry (Meli-Start Ltd.), the construction of material industry and the manufacturing of doors and windows (Heat Island Ltd., Janko Wood Industry and Trade Ltd.) stands out. In addition, major clothing (Estonia Morrison Ltd., Manifaktor Ltd.), food (Bata Ltd., Szigetvár Trade Ltd.) and furniture (Polaris Mix Ltd) employers can be found in the region. Of course, these are not giant corporations, but given the low employment of the Drava volume, up to 50 to 100 employees shall be considered to be significant nonetheless.

From Sellye to Szigetvár in addition to Pécs with commute greater numbers, but as we shall see, the sub-regions due to a number of factors are inhibiting mobility. Pécs in various construction companies under insulation products manufacturing (Felicity Ltd., 2H Central Ltd.), doors and window making (Window Épmű Ltd., Ge-Plast Window Manufacturing Ltd.) and brick manufacture (Pannon Brick Building Material Manufacturing and Trading Co., Ltd.) is engaged in more businesses. In light industry we have food, beverage (Family Drink Ltd. Manufacturer Cezar Winery Champagne, Wine Trade Ltd., Ltd Blue 2000) and leather (Hungary Tradelda Leather Manufacturing and Trading Co., Ltd.) can be highlighted. The exhaustive is worth mentioning some furniture (Smith Wood Plant Ltd, Meg-A Makriszkó Ltd., Gaber Timber Ltd.), shoe manufacturing (Rox Shoes Ltd.), and the screw manufacturing (2000 Records Ltd.) or even mechanical engineering (Lift-Unit Commercial Ltd) in the field of entrepreneurship.

For Siklós, Mohács is a significant employer as an external display. Industry includes wire drawing (Flouding Ltd.), wood industry (Kronospan-MOFA Hungary Ltd.), the beverage industry (Bencze Company Ltd.), food manufacturing (Pikker Ltd.), the polyethylene production (Plastic Material Processing and Trading Ltd.) and the plastic packaging production (Bédaplast Ltd.) are represented. The Mohács Foundry Industry and Trading Co., Ltd. is primarily, as the name suggests, deals with various metal casting. The Fuel Centre Ltd has interest in the manufacturing of wood briquettes. The centers of (Hungary: Csurgó, Barcs, Sellye and Siklós, Croatia: Koprivnica, Virovitica and Osijek)

occupied different administrative position and due to their size in volume (Figure 12), of course, have very different jobs.

Figure 12. The number of the population in the area centers (2010)



Source: Helységnévkönyv adattár (2010)

In Barcs the timber industry (Drava Woodworking Ltd.), is primarily in the construction industry and is in connection with concrete blocks (B & Z - Concrete Construction - Concrete Industry and Trading Co., Ltd.), construction chemicals (Henkel Hungary Ltd. Construction Chemicals Factory) Manufactory consumes a greater number of workers. In addition we should also mention Quattro Trading Ltd., which deals with the manufacturing of railway parts. The timber industry of Csurgó (Csurgói Woodworking Ltd.) has equilibrium with a more considerable volume of employment and commuting workforce. The centers of Sellye are in the worst situation, as shown by the few construction ventures (eg, O and R Ltd.) apart from which chemicals and detergents manufacturing (Samatan Ltd.) can be highlighted. Siklós with different branches of the food industry also appears in the beverage and syrup industry (Aquavit Distillery Ltd., Hamburger & Co. Ltd.) and food production (Wine Garden Ltd.) as well. The Priest and Co. Ltd., Adam and Co. Ltd., and Bonus Ltd. are cleaning product manufacturers. The construction industry serves the concrete industry (Croatia and Co. Ltd.). In addition, the settlement can be found in the manufacturing of lighting equipment (Electro Mix Lighting Ltd.), and engaged in the business of entry phones, making matrix displays (Automation Instrument Co. Ltd.).

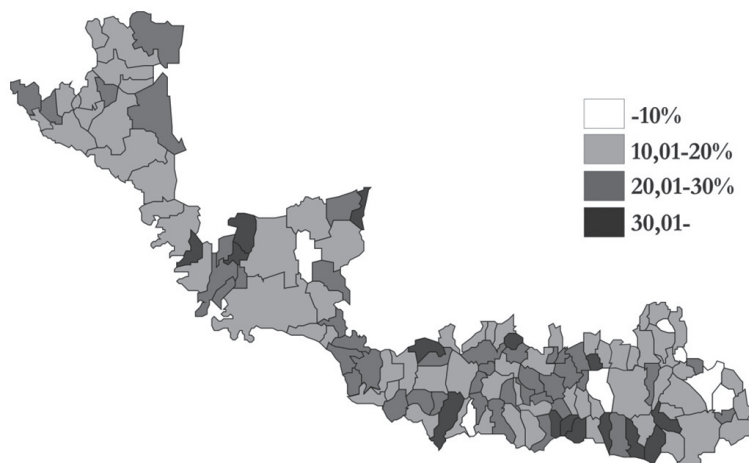
The Croatian population centers are several times (at least twice) the size of the Hungarian micro-regional centres, which in most cases, more and more jobs are related to the volume of business. Koprivnica food processing (Podravka, Carlsberg Croatia), wood (Koming Company), pulp and paper, building materials and construction industry (Hidrokop doo, doo Andreić) tie up a significant portion of the employees. Viroviticában works Viro sugar factory. The furniture manufacturing (panel Matasic Company) of course and in addition the construction industry (OPEC dd) can be represented in the town. In Osijek construction (Izolirka doo, doo Visnjevac Comp) building materials and equipment for steel (Inox Metal Company) serves manufacturing. OLT d.d. agricultural machinery is active in the field.

The employment structure of the phenomenon implies that the region is primarily medium-skilled, and in any event profession of at least some workers is needed. Profession in the construction of those regions increase the chances—including such firms as less activity in the stationary chair—the construction industry—especially Ltd.'s—the major employers in companies. Although the less skilled workers demanding industrial activity also occurs in the area, nowadays this is a basic requirement for the occurrence of vacancies as a secondary level of education (eg. graduation). Specific intrinsic characteristic of the region—municipal and micro-regional level display—differences in unemployment rates analysis highlights that differences more or less show up in the Croatian areas (Figure 13).

A NW-SE striking dichotomy exists, which include 30% of the unemployment rate and the number of settlements in the distribution emerge. The Csurgó region not such a small area, and along the south there is an increase in numbers. Barcs includes Heresznye, Somogyaracs, Rinyaújlak and Patosfa well.

The worst situation in Sellye is in Marócsa which is only a small area, and Zalata, Ózdfalu belongs among the most difficult backgrounds, however, it is significantly greater than the second-worst category in the number of municipalities (12) and the percentage of the small town in the region (35.3%).

Figure 13. The unemployment rates in the settlements in the analyzed Hungarian region



Source of data: NFSZ

The local conflicts of Siklós of which most are out of the border by nature disadvantages, which is reflected in the unemployment rates of Tésenfő, Drávacséhi, Drávapalkonya, Kovácsbóly, Alsószentmárton and Old as well. Along the border out of the peripheral nature of the analysis of mobility conditions are still referred to in detail. Apart from them, only Csarnóta and Siklósnagyfalu belong to the settlements exceeding the 30% unemployment rate. Thus border-other dichotomy settlements appear as well.

Interesting findings, provides an opportunity for the best unemployment rates characterized the distribution of settlements as well. These are usually the centers (Csurgó, Barcs, Sellye, Siklós, Koprivnica, Virovitica, Osijek), however, it is striking that the best employment situation is in the subregion of Csurgó, the center does not belong to their ranks (though small regional scale is still among the best located) while Siklós where otherwise the Hungarian side, the most significant internal differenciákkal meet Harkány, Devecser, Pécs, Villány, and also prevents the center of Magyarbóly. This is due enough to differentiation—sometimes just a typical village—its causes are beyond the

scope of this study providing a detailed analysis of scales, however, the trends and characteristics of the area on the understanding of the conditions of employment are discussed. Sellye is clearly the employment center of the small region, while the smallest number of population centers in the region, resulted in higher relative unemployment rate with less jobs. Siklos and its subregions off the border are far from heaven due to unfavorable situation, there are clear benefits from the best unemployment rates in cities tourism from which—although a strong seasonality—but is reflected in the annual rates in which Harkány, Villány and Magyarbólyt are raised to the bests as well. In the case of Pécsdevecser the proximity of Pécs contributes to its better position.

Although within the region (as has been previously described) dividing good and less favored areas, in no way neglecting the fact that unemployment is similar, hit by a series of elements to talk about depression. These are problems of the past and partly have to be explained later in the territorial point of view, and also its particular identity. The stabilization of the cause of high unemployment, on the other hand, as a result the lack of investment contributes to the greater lack of interest imposed on the market area employers. The latter is behind the factors lined up, such as education immaturity, younger exodus of the local general aging and a skilled labor force moving away, lack of motivation, poor educational structure, the lack of capital, the atomized business structure, underdeveloped (small) internal market compared to international competition, the lack of big businesses and last but not least the poor infrastructure conditions behind them. The later one, later discussed in detail, and the problem is the neuralgic point of the mobility problems of population mobility opportunities limited under strongly hinders investments settlement, as well as the weak domestic market, the external market potential availability is limited to the supply of products to the conditions even in the countries examined in comparison with other regions is considerably lower than that. The region experienced emigration reinforced aging along with a higher contrast between the Roma population who are likely to have children and thus result in rejuvenation, which is also confirmed that the young people in a similar situation characterized by lower migration rates. The most consistent, each territorial entity observable phenomenon of the housing stock in poor condition, inadequate public works and the general mass poverty, slipping, thus further undermining the local people employment-related motivations, and even the individual information sources to increased isolation of the appropriate informed conditions also adversely affected. In terms of unemployment it is emphasized that the extent of the problem only partially describes the unemployment rate, which does not reflect the work of consciously stayed away, the job is not seeking, which the unemployed for counting places have the 50% can reach to the employment drop-out rate.

In the region of small villages in the structure and characteristics of the cross-border character, whose main consequence is that the opportunities for mobility only in the area have had much higher costs to be improved. This includes elements such as a number of concrete dirt roads that can be found in communities, but other utilities, and even the residents of the fiber optic network, or on the landline / mobile uplinks to the network of opportunity. The dead-end town character, the resulting supply problems in the area of small villages along the outer periphery of the transport network crowd, which clearly excludes the field of international transport networks that will require employers to settle there. The situation is precisely due to the high cost demand collaboration, Hungarian and, of course,

cross-border co-operation to repair a half, which is just a regular and proper communication between the parties and professional programs, continuous co-construction and maintenance can be achieved.

The cross-border nature has long affected negatively the development of the region, and although the most serious disadvantages resulting change in the period before the system can be connected, are still investigating the resulting voltage traces, both the municipal and the economic structure. The XXI. century, a serious possibility, partly created by the EU, but in this case the Croatian-Hungarian relations, the previously hard-limit function as lines, loosen the cross-border regional co-operation can strengthen the significance of which is both linked to the region's codification of the benefits of materialisation and sometimes the previous reinvigoration of functional relationships. The region is one of the most important breakthroughs of the border and may be a fault elimination, thereby freeing resources concentrated.

With regard to employment prominent local municipalities and the state, such as employing a prominent role, which, in addition to the state institutions employ the highest proportion of the local people, drawing attention to how much potential for the public works programs, and for the local governments were carried out by investments. They reach the marginalized social groups, with market integration / reintegration obstacles, other means are very serious and many times require more effort to do. In this respect, it is essential for the programs, enhanced and regular workshops like team work, consultation, and—to be released in the deadline by limited resources—the ongoing Croatian-Hungarian cooperation, appropriate diagnostic studies, monitoring and targeted, issue-specific programs.

The regional centers were established in each of the industrial parks, but many of them still have unused capacities. Though good—better—infrastructure conditions exist (which such a facility has to offer) as a competitive advantage can be realized, confirmed the claim that the competitive advantage can only improve in cases when businesses settle and other conditions (such as sufficient and qualified labor force) are also available. However, those conditions in the region have not yet been sufficiently realized.

### **3.3. Opportunities and threats in stabilising the labour market**

Although most areas of the two countries are also affected, as well as ethnic composition, the history is different to some extent, a number of properties are similar, almost the same advantages and difficulties are in the area to talk about. Consequently, the studied regions prepare a joint SWOT-analysis, which naturally complements the existing differences, differences are also presented.

Table 1. SWOT-table of the region

Strengths	Weaknesses
<p><b>1. Labour force</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Crowd of free labour force</li> <li>- Relatively cheap workforce</li> <li>- A need for work</li> </ul> <p><b>2. Natural conditions</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Relatively untouched natural beauty, natural resources along the river Drava</li> <li>- Rich flora and fauna, rare and protected plants and animal species</li> <li>- Great features of river and lake fishing</li> <li>- Rich thermal water resources</li> <li>- Low pollution in general</li> <li>- <i>Significant natural resources, water resources</i></li> <li>- <i>Great arable land, forests, water resources</i></li> <li>- <i>The river Drava</i></li> <li>- <i>Tourist attractions</i></li> <li>- <i>Construction raw materials (sand, clay, stone)</i></li> </ul> <p><b>3. Culture, nationality, ethnic composition, demographic features</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- The charm of the built environment</li> <li>- Monuments</li> <li>- Traditional village image, excellent conditions for rural tourism</li> <li>- Colourful ethnic composition</li> <li>- Rich traditions, folk customs</li> <li>- Industrial parks / enterprise zones</li> </ul> <p><b>4. Settlement structure, infrastructure, education/training</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Low property prices</li> <li>- Buildings with economic value out of use</li> <li>- <i>Favourable geographical location, the proximity of some European centres</i></li> <li>- <i>Free capacity in the business and industrial zones</i></li> <li>- <i>Advanced educational system that makes life-long learning possible</i></li> <li>- <i>Available skilled labour force in some areas (Mainly Croatian)</i></li> <li>- <i>Developed educational system (especially Croatia)</i></li> <li>- <i>Transit routes (mainly in Croatia)</i></li> </ul> <p><b>5. Agricultural industry</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traditionally-based agricultural knowledge</li> <li>- Great agro-ecological conditions</li> <li>- <i>Traditions of agricultural processing industry</i></li> <li>- <i>Strong agricultural brands</i></li> <li>- <i>Modern, competitive technologies used in farms</i></li> </ul> <p><b>6. Capital, investments, enterprises</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Enhanced business environment</i></li> </ul>	<p><b>1. Labour force</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- The relative lack of skilled, qualified labour force</li> <li>- High percentage of long-term unemployed people</li> <li>- <i>Disturbance of demand and supply in the labour market</i></li> </ul> <p><b>2. Natural conditions</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contaminated sites, illegal garbage dump</li> <li>- <i>The low level utilization of renewable resources</i></li> <li>- <i>The low level usage of the conditions</i></li> </ul> <p><b>3. Culture, nationality, ethnic composition, demographic features</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficulties based on the high ratio of the Roma/ Gypsy population</li> <li>- Ageing population</li> <li>- Loss of motivation and hope</li> <li>- Social issues</li> <li>- Migration</li> <li>- Running into debt</li> </ul> <p><b>4. Settlement structure, infrastructure, education/ training</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Network infrastructure in a bad state of repair</li> <li>- Low access to the Internet</li> <li>- A few border crossing, restrictive effects of mobility of border region</li> <li>- Isolation, plentiful deadlock settlements</li> <li>- A few primary and secondary highways</li> <li>- Deficiencies of public utilities</li> <li>- Settlements structure of small villages</li> <li>- Peripheral location within the countries</li> <li>- Underdeveloped education system</li> <li>- Lack of infrastructure of industrial parks</li> <li>- <i>War damage (mainly Croatia)</i></li> <li>- <i>The lack of advanced industry</i></li> <li>- <i>The war set back the traditional structure of production (e.g. timber industry)</i></li> <li>- <i>The lack of city detours</i></li> </ul> <p><b>5. Agricultural industry</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Structured agricultural land</i></li> <li>- <i>underdeveloped level of irrigation systems</i></li> <li>- <i>the decline of traditional food processing industry</i></li> <li>- <i>weak relationship among small and medium-sized and large-scale enterprises</i></li> <li>- <i>the lack of protection of local products</i></li> <li>- <i>unexploited agricultural lands</i></li> </ul> <p><b>6. Capital, investments, enterprises</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lack of capital (households, firms)</li> <li>- Lack of investors and foreign capital</li> <li>- Low purchasing power</li> <li>- <i>Not sufficient and high-level cooperation between small and medium-sized and large-scale enterprises</i></li> <li>- <i>Small- and medium-sized enterprises not suiting the requirements of EU standards</i></li> <li>- <i>Modest level of investment due to the global economic crisis</i></li> <li>- <i>The lack of coordinated development strategies</i></li> <li>- <i>The market access of local farmers is not resolved</i></li> <li>- <i>Poor financial situation of local governments</i></li> </ul>

Opportunities	Threats
<p><b>1. Labour force</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- High-level, labour intensive and environmentally friendly technologies</li> <li>- Public work programs</li> </ul> <p><b>2. Natural conditions</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Increased use of water-related tourism potential</li> <li>- Natural environment protection</li> <li>- <i>Good conditions of geothermal energy utilization</i></li> <li>- <i>Promote the use of renewable energy resources</i></li> <li>- <i>The protection of natural and healthy environment</i></li> </ul> <p><b>3. Culture, nationality, ethnic composition, demographic features</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>To strengthen social activities</i></li> <li>- <i>Rural tourism development, Improving Village images</i></li> <li>- <i>Re-socialization programs</i></li> <li>- <i>to activate churches, non-profit organizations</i></li> <li>- <i>Knowledge-based economy</i></li> <li>- <i>A globalized society</i></li> <li>- <i>Industrial and manufacturing traditions</i></li> </ul> <p><b>4. Settlement structure, infrastructure, education/training</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Development of Sewage, road and gas pipes,</i></li> <li>- <i>Entrepreneurs and farmers' training programs</i></li> <li>- <i>Roma education programs</i></li> <li>- <i>Integration of multiple disadvantaged children at schools</i></li> <li>- <i>Establishment of the Regional Development Agencies</i></li> <li>- <i>Completion of the infrastructure of industrial parks</i></li> <li>- <i>reconstruction of empty buildings into tourist resort hotels</i></li> <li>- <i>exchange of experiences, information, training courses in the catering industry</i></li> <li>- <i>The protection of the built environment</i></li> <li>- <i>Targeted, workforce training according to the labour market demand</i></li> <li>- <i>The potential for river transport</i></li> <li>- <i>IT, environmental technology</i></li> <li>- <i>EU transport corridor 5c</i></li> </ul> <p><b>5. Agricultural industry</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Better and more targeted use of the agro-ecological conditions</li> <li>- Organic farming</li> <li>- Herbal and fruit production</li> <li>- The modernization of agriculture</li> <li>- increasing the processed-level of agricultural products</li> <li>- emphasized support of farmers</li> <li>- Strengthening of the agricultural processing sector</li> <li>- The protection of existing products (branded products, patents) and promoting the development of new products</li> </ul> <p><b>6. Capital, investments, enterprises</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Application options without self-financing</li> <li>- Agriculture and rural development</li> <li>- Development of region marketing</li> <li>- more efficient and more extensive use of EU funds</li> <li>- EU accession and access of EU funds (SAPARD) (Croatia)</li> <li>- To promote the regional competitiveness of small- and medium sized enterprises</li> <li>- Enhancing the investment conditions with the help of the region's economic support</li> <li>- To promote cooperation among, medium and large enterprises</li> <li>- Strengthen the business environment, and promoting the development of technology</li> <li>- Promotion of innovation</li> <li>- The support of economic activity</li> <li>- development of commercial and industrial development zones</li> <li>- Export Orientation</li> <li>- The higher degree of product processing, production of endproducts instead of raw material production</li> <li>- to develop network with the neighboring countries and regions</li> <li>- The Regional Development Strategy to encourage counties to develop (Croatia)</li> </ul>	<p><b>1. Labour force</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Further increasing unemployment</li> <li>- Increasing number of permanent feature of underskilled workers</li> <li>- More and more long-term unemployed people</li> <li>- The brain drain from the region and / or the country</li> <li>- Spread of Work in the black economy</li> </ul> <p><b>2. Natural conditions</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Increasing environmental pollution, ghettoisation</li> </ul> <p><b>3. Culture, nationality, ethnic composition, demographic features</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- serious imbalance in the composition of the population</li> <li>- Permanent emigration</li> <li>- Increasing lack of motivation</li> <li>- significant impoverishment</li> <li>- running into debt</li> <li>- increase of radicalism</li> </ul> <p><b>4. Settlement structure, infrastructure, education/training</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>A decrease in the volume of employment centres</i></li> <li>- <i>degradation of roads, provider networks</i></li> <li>- <i>The inadequate development of cross-border relations</i></li> <li>- <i>Increasing differences both on regional and national level</i></li> <li>- <i>The training does not follow the market trends</i></li> </ul> <p><b>5. Agricultural industry</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>the existence of short-term economic attitude</i></li> <li>- <i>The lack of agricultural policy moderating risks</i></li> <li>- <i>The increasing rate of lands left fallow</i></li> <li>- <i>The competition of foreign agricultural products (cheap but substandard quality products becoming dominant in the internal market)</i></li> </ul> <p><b>6. Capital, investments, enterprises</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Backwardness of planned investments</li> <li>- Withdrawal and reduction of subsidies</li> <li>- Inadequate tax policy, strengthening of grey economy</li> <li>- Liquidity problems, the existence of debts becoming more frequent and powerful</li> </ul>



The above SWOT analysis therefore shows that many aspects of the Drava depression with similar capabilities and, consequently, in the same possible solutions have risks. There is no doubt, however, that the two sides of the river are in some ways different, aspects of which are hereby disclosed. One striking difference in the history of the Croatian war areas, is still felt on the region. One particular manifestation—in addition to the consequences of the municipal and inter-municipal infrastructure is clearly visible—is the traditional economic structure, degradation, and sometimes not justify the destruction of a fresh start is dramatically more difficult (for example, this phenomenon can be observed that the area has been almost insignificantly become wood industry). Not inconsiderable is the fact that both sides of the border areas are markedly different. While in Hungary, we are talking about a small area, while on the Croatian side of the Hungarian counties županijai is more comparable. Therefore, the centers and of course the size of the volume present different problems. Previously, it was shown for the population of the settlements gap difference, reflected in the volume of employment and related disorders as well. For example, it is worth to mention that in the case of Croatian center infrastructure weaknesses than those detours, etc Ring. Lack of Hungarian centers, there is no recognition as a distinctive problem. In addition, major employment centers in Croatia have the volume, while in Hungary the small areas outside the major cities (eg. Pécs, Nagykanizsa) prevailed. The peripheral nature of the region means something different in the case of sub-regions and županija. The regions of Csurgó, Barcs, Sellye and Siklós are local, real and strong peripheries of Hungary, one of the most deprived area of the capital city from a seated to the merits of the issue of employment is no longer displayed. In contrast, the peripheral part of Croatian territory is rather semi-periphery (especially Koprivničko-križevačka Županija), in which the question of its proximity to the capital city of the region has been intertwined with the problem of employment relationships. The issue of investment are also discernible differences. The crisis of the Croatian territory marked reduction in the investment activity / volume, which is a clear impact on the lives of the unemployed. Of course, this was also observed in Hungary, however, given the fact that the study area has not previously attracted investment, rather than decrease in the volume outside the region affected employers downsized sensitive area. A significant difference is that Croatia, as a future EU member receives subsidies somewhat different than the Hungarian regions, which also modifies the limits of territorial co-operation in matters of individual freedom. In the Croatian area as a result of this there are no uniform depressions, like on the Hungarian side, that is, for example, is available in a higher proportion of more qualified staff, better opportunities for the settlement of more advanced industries. Macro-regional forecast and Croatia in the European Union lies in the transit corridor 5c, which is of strategic importance and economic potential for portability, while the Hungarian part of the periphery is considered in terms of transport. The educational system is pointed out that the Croatian side—also due to the scale—have more sophisticated training structures, even the Osijek university facilities. In addition to the problems and conditions of the area showing strong homogeneity we should not forget about the existence of internal affairs for targeted and effective development is only imaginable if we take these into account.

#### 4. CONCLUSIONS

Although there are better and worse areas in the region, it is an important fact, that the unemployment has depressive elements everywhere. These problems are almost the same next to the area's unique features. It is a cause and also an affect in the high numbers of unemployment that there are no investments, and that the employers do not care enough about the region. On top of all these typical issues is the underdevelopment of the education, the migration of the youth, the insenscence of the settlements, incorrect training structure, low concentration of capital, small sized enterprises, weak local market and international competition, missing large-sized employers and underdeveloped infrastructure. This last factor makes the mobility of the population almost impossible and blocks the investors due the exterior markets (transportation of the goods) are unreachable. *The insenscence and the migration is compensated through the higher proportion of maternity (childbirth) of the gypsy population.* The unity in the whole area is visible in the mischievous habitation stand, underdeveloped public utilities, impoverishment of the population, which abuses the motivation to seek for a job, moreover is also the base of misinformation. The heaviness of the problem is poorly described by the unemployment rate and is not enough to make visible enormous groups who do not want to work, or do not seek a job at all, but this group makes out almost 50% of those who are not employed.

The idiosyncrasy of the area are the small sized settlements and the border-line structure. The consequence of this is that it would be very expensive to improve the mobility, for example: concreting dirt roads and to make other public services accessible (cellular phone system or optical cable network for internet access). It is also very characteristic that a lot of dead-end settlements turn into peripheral areas and due to this underdeveloped traffic network will never attract significant employers. This situation can be solved only by teamwork and collaboration with partners over the border and regular professional training and communication of both parties.

The border line features have negatively influenced the area's improvement, although the most serious disadvantages from this are belonging to the time before the change of the system and the tension's marks can be detected both in the municipal and the economic systems until now. The XXI. century's earnest possibility, partly in Union's framework, but in this case in Croatian–Hungarian relation too, loosening the previous lines functioned as hard borders, strengthening the cross-border area's cooperation, which is both related to the advantages realised from the area's integrated frame and in some cases the previously functionally made relations revitalization. One of the area's most important break point is the border as to liquidate the fault line and this way it releases concentrated resources.

The settlement's governments and the state are conspicuous in the sense of employment as an outstanding employer who besides the state's institutions employs the local populace in the biggest rate, draws the attention that huge opportunities hide beyond community service programmes and the investments carried out by the government. This can reach those peripheral communities, whose market faces integration/reintegration obstacles which can be solved by other devices with much complicated efforts. In this respect it is necessary to work out appropriate programmes, intensified and usual workshop like teamwork, consultation and—releasing the resources limited by the border—the

constant Croatian–Hungarian cooperation, the adequate diagnostic studies, the monitoring and the targeted problems specific programs elaboration.

There were industrial parks founded in all of the micro regions, however a significant part of these have idle capacities. Though, having good-better infrastructural conditions (what this kind of facility can offer) can be realized as a competitive advantage, the statement is certified what says, that the competitive advantage can be corrected just in the case, when other necessary conditions for the enterprise's settlement (eg.: qualified, and enough amount of labor force) are appropriate. The conditions mentioned above have not yet been sufficiently realised, until this day.

**BIBLIOGRAPHY**

- BALI L. 2010: *A horvát-magyar határ menti együttműködés két mikroregionális esete, Barcs és a magyar-horvát-szlovén hármashatár példáján*. Tér és társadalom 24. évf., 4. szám. 2010, pp. 237-248.
- M. CSÁSZÁR ZS. 2006: *Iskolázottság és oktatási struktúra Horvátországban*. Balkán Füzetek, No.4. 2006. pp. 99-112.
- FINTA I. (szerk.) 2011: *Az uniós vidékfejlesztési politika horvát-magyar határmenti együttműködésre gyakorolt hatása és perspektívái a Leader-program tükrében*. Kaposvári Egyetem, 2011, 30 p.



Osvát Krisztina

## A teremtésmítoszoktól a művészet-iparig Ausztrália őslakosainak művészete a kezdetektől napjainkig

### 1. BEVEZETÉS

Az ausztráliai őslakosok művészete tükrözi hagyományos életmódjukat. A nomádoknak és azoknak, akik csupán barlangokba húzódnak a természeti erők tombolása elől, nincs igazán érzékük a finoman megmunkált kincsekhez, sem a templomokhoz és palotákhoz, melyekben tarthatnák őket. A művész kénytelen a fizikai környezetében fellelhető anyagokra szorítkozni, és a természeti környezet biztosítja számára az alkotáshoz szükséges eszközöket és az alkotások védelmét, hosszú távú megőrzését. Ezért az őslakosok, az aboriginek barlangok és védett sziklaüregek falaira festettek, élő fákon faragtak, és a felszíni sziklákon karcoltak, véstek. A maguknál tartott és adott esetben művészien megmunkált tárgyak köre meglehetősen szűk volt. Ide tartoztak a totemösöket<sup>1</sup> megtestesítő díszített szakrális kövecskék (*tjuringa*) és azok a használati tárgyak (bumeráng,<sup>2</sup> hajítódárda, növényből készített szatyor), melyeknek mindig a kezük ügyében kellett lennie. Művészetük legnagyobb része időleges, meghatározott alkalomra és konkrét céllal készült, nem is akarták, hogy tartósan fennmaradjon. A vörös homokkal borított központi helyeken a „vörös központban” (3.kép) a bonyolult mintázatú festményeket gondos rituálé keretében dolgozták ki és emberi vérral szilárdították meg, majd a töbörás munka eredményét egyszerűen eltörölték a szertartás végén. Az Arnhem-föld öregjei fakéregre festették az eredetlegendákat, továbbadták a történeteket a fiatal beavatottnak, és nem őrizték meg a képeket. Egy énekes-táncos törzsi gyűlésre szánt tetoválás, testre festett díszítés elkészítése akár napokig tarthatott, bár az előadáson esetleg csak percekre tűnt fel. A néha pusztá kézzel és körömmel kifaragott formákat a ceremóniát követően összevágták, elégették vagy egy szent tóba, forrásba dobták. Valóságos képregényeket rajzoltak a homokba a gyerekek szórakoztatására, melyeket aztán elfújta a szél vagy elmosott a víz. Diadalaikat és reményeiket fakéreg-lemezekre festették, melyek menedéket nyújtottak nekik az esős évszakban, majd egyszerűen kidobták őket, mikor beköszöntött a szárazság.

<sup>1</sup> Trish Albert: *Keeping strong through art*. Pearson Heinemann Library, National Museum of Australia, Canberra 2009, Totems p.8

<sup>2</sup> Ian King: *The boomerang, information book*. Gecko Books, Marlestone 2007

A művészet része volt az őslakosok életének, áthatotta a szertartásokat és a mindennapi életet. Egyszerre volt varázslat és mágia, mélyen élő vallásos hiedelmek kifejezője, a termékenység és a természetes növekedés forrása, az eredmények krónikája és a beszélgetések, vadászatok, szerelmek és viszályok mindennapos megőrkítője. A forma és a stílus minden helyen más és más a szerint, hogy milyen eszközök és anyagok találhatók az adott területen. Az egész kontinensen elterjedt azonban a teremtésmítosz, az ausztrál genezis, mely minden művészeti ágban megjelenik. Az aborigin emberek szinte kivétel nélkül egy olyan távoli időszakról beszélnek, amikor a föld lapos és jellegtelen volt virágok, élelem és emberek nélkül. Egyszer csak, valamikor, valahogyan megjelentek a teremtő ősök. Jöhettek a föld vagy a tenger mélyéből, a világ végéről, és alászállhattak az égből. Végigsétáltak a vidéken, és létrehoztak mindent, aminek léteznie kellett. Árkok keletkeztek, ahol ástak, és patakok fakadtak, ahol vizeltek. A külső megjelenésük rugalmasan változó: néha emberi, máskor állati, néha férfi, máskor női, de mindent ők teremtettek.<sup>3</sup> Ők szülték az embert és a többi teremtményt, ők változtatták egymást fákká és sziklaalakzatokká. Néhányan közülük esetleg felszálltak az égbe, hogy belőlük legyen a hold vagy csillagokként világítsanak. Ők teremtettek mindent, ami él és mozog, ami növekszik, aminek tartalma és formája van. Viselkedési normákat határoztak meg az emberek és az állatok számára, és előírták a szertartásokat, melyeket a törzseknek követniük kell. Később aztán eltűntek: olykor szentként tisztelt képződményekké változtak, máskor sziklaalakzatokba merültek el olyan emlékeket, benyomásokat hagyva maguk után, melyek megihlették és művészi alkotásra ösztönözték az őslakosokat.

## 2. ALAPANYAGOK ÉS MOTÍVUMOK

A barlangrajzok(6.kép) jelentik az őslakosok művészetének legelterjedtebb és legismertebb formáját, mert ebben a műfajban jóval nagyobb a művész kifejezési szabadsága, mint a rendkívül fáradságos sziklavésés esetében. A természet adta festékanyagokat használták: a természetes vörös és sárga okkert, a fehérre égő pipaagyagot, a fekete mangánoxidot vagy annak hiányában összezúzott faszenet és megszenesített fakérget.<sup>4</sup> Leggyakrabban helyben, illetve cserekereskedelem útján szerezték be a festékanyagokat, bár tudunk példákat arra, hogy az aboriginek több száz kilométert utaztak azért, hogy az okkert arról a bizonyos helyről szerezzék be, amelynek különleges varázserőt tulajdonítottak. A dél- ausztráliai Flinders-hegység Yarrakinna vörösopál-lelőhelye az őslakosok hiedelme szerint egy szent emu véreből származik, és ezért az úgynevezett sósvízi törzs tagjai még az igen távoli Queenslandből is odajárnak festékanyagért. Szentként ismert okkerbánya a nyugat- ausztráliai Wilgamia, melynek vörös és sárga okkere egy mitikus kenguru vére és mája, és az északi-területi Temple Downs. A kitermelési nyomok arra engednek következtetni, hogy ezek a bányák sok évszázad óta használatban állnak.

A művész palettája egy lapos kő, melyen a kemény festékanyagok poralapot képeznek. Ezt vízzel és természetes kötőanyagokkal – emuzsírral, tengeri teknős tojásaival, vadméhek viaszával és

<sup>3</sup> Trish Albert: *Keeping strong through art*. Pearson Heinemann Library, National Museum of Australia, Canberra 2009, Creation stories pp.4-7

<sup>4</sup> Jean A. Ellis: *Aboriginal Australians - Their journey*. Kaliarna Productions, Penrith 2007, Traditional Aboriginal Art pp.83-84

mézével, orchideafák nedvével – keverik össze. Az ecset készülhet megrágott gallyacskákból, az eukaliptuszfák kérgének vékony csíkjaiból, pálmalevelekből és tollakból. Nagyobb képeknél a mutatóujj vagy akár a tenyér is szolgálhatott a festék elrendezésére, melyet olykor a szájukból köptek a felületre. A legelterjedtebb festési technika a sablonozás. Ilyenkor szájból fecskendezték a folyékony festékanyagot a sziklafelület elé tartott sablonra, vagy esetleg száraz okkert fűtnek nedves felületre. Az emberi kéz sablonja a legáltalánosabb, a legegyszerűbb és valószínűleg a legkorábbi barlangrajz-motívum, mely néhány sziklamenedékben egyedüli mintaként fordul elő. A kézsablonok festésekor leginkább a fehér és a vörös színt kedvelték. A nyugati Arnhem-föld Oenpelli kerületében a kéznek és a kézfejnek néha a belsejét is kiszínezték, és bonyolult vonalas mintákkal díszítették. Barlangrajzok az egész kontinensen előfordulnak, de a leggazdagabb és a leglátványosabb galériák északon találhatóak. Fenn északon, néhány esetben a mai napig is meg lehet fejteni a szakrális alkotások jelentős részének hagyományos jelentését. Az Arnhem-föld Nama-barlangjának falára festett óriáskígyó tipikusan teremtő ős, mely a legenda szerint egy sereg emberszerű lény vállán utazta be a vidéket. A barlang(rajzok) rendben tartásáért felelős csoportok teológiai jellegű vitába keveredhettek egymással arról, hogy a teremtő totemalak (5.kép) melyik irányba nézzen. Utazásainak minden részletét ismerték, mert a csoportok tagjai nemzedékeken átívelő szájhagyomány útján örökölték ezt a tudást. Tudták például azt, hogy amikor a kígyó és kísérete a barlangban járt és a képét megfestették róla, akkor a menedék bejáratához viszonyítva derékszögben haladt. A két csoport leginkább arról vitatkozott, hogy a feje melyik irányba tekintsen. Megoszlottak a vélemények továbbá arról is, hogy vörös testtel és fehér kontúrokkal vagy fehér testtel és vörös kontúrokkal fessék meg a teremtő kígyót. Korábbi feljegyzések és fényképek egyértelműen tanúskodtak arról, hogy merre nézett a piros testű, fehér kontúrokkal kiemelt test. Ebben a vitában azonban a „reformer csoport” kerekedett felül, ezért a kígyót megfordították, és a testét átfestették fehérre vörös kontúrokkal. A perpatvarba keveredett kígyófestmény alatti és feletti U formájú alakok a teremtő ős cipelőinek vállait ábrázolják. Ennek az emléket őrzi mai napig gyakorolt szertartásokon a férfiak olyan módon történő kifestése, hogy oldalról nézve ugyanezt az U alakú formát lehessen látni a vállaikon. Ezen hordozzák a kígyót, melyet fejdíszük jelenítenek meg. A férfiak térden csúsznak, miközben a kígyó végigtekergőzik annak az útnak egy darabján, melyet az ősidőkben bejárt. A kígyótól balra függőleges fehér vonalak mutatják az őt cipelő emberek lándzsáit, oda festve, ahol a falnak támasztva hagyták őket, amikor útjuk során megpihentek a barlangban. Olyan tisztelet övezi a Nama-barlang festményeit, hogy csak a kétszer beavatott, lényegében már középkorú férfiak láthatják őket.<sup>5</sup>

### 3. BARLANGRAJZOK

Teremtő szellemalakok az egész kontinensen találhatóak, leggyakrabban az északnyugati részek barlangjaiban. A legismertebb példa talán a Wandjina-festmények a Közép-Kimberleyben.<sup>6</sup> A huszadik század eleji felfedezésükkor nagy érdeklődést váltottak ki, főleg a fehér alakok és a glóriára emlékeztető fejdíszek miatt, melyek a keresztény mitológiával kapcsolatot kereső bizarr elméletek felállításához vezettek. Az őslakosok nem emberi művész munkájának tartják a festményeket, hanem a teremtő

<sup>5</sup> Douglass Baglin – Barbara Mullins: *Aboriginal Art of Australia*. Gecko Books, Marleston 2008, pp.13-15

<sup>6</sup> *ibid* p.5

ősöknek tulajdonítják őket. Érdekes, hogy ezzel együtt az emberek dolga időről időre felfrissíteni a barlangrajzok színeit. A vörös kontúrokkal határolt, nagy, fehér alakok tipikusak az Arnhem-föld és a Kimberley festményein. A vörös és a fehér kombinációja a vér és a víz termékenységet jelképező színeit vegyíti.

Az aborigin művészet másik elterjedt figurája a hosszúkás varázslóalak, melynek legismertebb példái az Arnhem-föld nyugati részének Mimi-ábrázolásai (1.kép). A helyiek azt állítják, hogy ezek a meglepően kecses, emberi mozgásokat – futást, ugrást, harcot, táncot – megörökítő festmények azoknak a tündérszerű lényeknek az önarcképei, akik a sziklafalak hasadékaiban laknak, és csak éjszaka merészkednek elő. Olyan légiesek, hogy csak nyugodt időben tudnak vadászni, mert a szél összetörné a csontjaikat. Olyan kifinomult a látásuk és a hallásuk, hogy senki nem tudja őket észrevétlenül megközelíteni. Ha valaki mégis megpróbálja, akkor elmenekülnek, és visszaszivárognak sziklarejtekeikbe. Ráfújnak a falra, az megnyílik előttük, behúzódnak az üregükbe, majd a fal, mint egy ajtó, ismét összezáródik. Ezért van az, hogy az aboriginek soha nem látják őket, bár azt állítják, hogy hallják motoszkálásukat éjjelenként a sziklák körül. A Mimi-elnevezés a nyugati Arnhem-földről ered és erre a területre korlátozódik. A pálcára emlékeztető, hosszúkás alakok festése azonban egész Ausztráliában elterjedt, és ezek az egymáshoz igen hasonló alakok majdnem mindig ugyanazokat a tevékenységeket végzik, és hasonló legendás történetek kapcsolódnak hozzájuk, bár más-más néven említik őket, vagy akár névtelenek is maradhatnak. Ezek a festmények a barlangrajzok régebbi korszakából megmaradt relikviák, az őket körüllegő mítosz pedig felfogható a feledésbe merült művészek munkáinak magyarázataként. A Noarlangie Rocks hosszú testű, sovány emberalakjai egy jóval kevésbé ismert (törzsi) művészet rokonítható ábrázolásai.<sup>7</sup> Ez a stílus Ausztrália északi részén terjedt el egészen Queensland állam Quinkan-törzs lakta vidékéig. A Mimiktől eltérően ezek a karcsú emberek nem mozognak. Néha kezüket és lábukat imádkozó sáska módjára felfelé hajlítják, és néha olyan fejdíszekkel jelennek meg, melyek a mai Ausztráliában nem léteznek.

A nyugati Arnhem-föld ősi formáin gyakran jelenik meg a meglepő röntgen-ábrázolás, egy később kifejlesztett technika, melyet az aboriginek ma is alkalmaznak. A röntgen-festmények alapvetően statikusak, és nemcsak a külső formákat mutatják, hanem a kívülről nem látható belső részeket is: az élőlények csontvázát és fontosabb belső szerveit.<sup>8</sup> Ezek a képek gazdagon borítják a sziklamenedékek falait. Festik őket fakéregre és egyszerű kövekre is; általában vadászatot és halászatot elősegítő varázslásra használják őket. Oktatási célt is szolgálhatnak, amennyiben bemutatják az állatok belső felépítését, és megtanítanak a húsnak a csontoktól és a belső szervektől való hagyományos leválasztására.

Az őslakosok művészetének egy része kifejezetten világi jellegű, a napi élet eseményeit örökíti meg. Így váltak egyes barlangok az adott közösség krónikájává. Djingalou például megörökítette a Farkascápa majmát a saját barlanggalériájában a Wessel-szigeteken. A Farkascápa nevű hajó 1959-ben járt az Elcho-sziget partjainál fedélzetén John Calvert bűvész-színésszel és a Tarzan-sorozat állatsztárját alakító csimpánzzal. Az esemény óriási hatást gyakorolt a helyi aboriginekre, akik addig soha

<sup>7</sup> ibid p.7

<sup>8</sup> Elaine Godden – Jutta Malnic: *Rock Paintings of Aboriginal Australia*. New Holland Publishers Australia, Sydney 2008, Arnhem Land pp.48-49



nem láttak majmot, és lenyűgözte őket egy olyan ember, aki tárgyakat tudott eltüntetni a szemük láttára.

A varázslással és a mágiával szorosan összefüggő, a vágyak teljesüléséről szóló művészet az egész kontinensen megtalálható. Fakéregre vagy esetleg eldugott barlangok falára festett ábrák segítségével az ember megszerezte egy asszony szerelmét vagy pusztulásba taszíthatta az ellenségét. Az álombeteljesítő képek erejét szertartásokkal és bűbajos énekekkel fokozták. Az ilyen, különösen a sebesüléssel és halállal társított, úgynevezett *puri-purik* egy része kifejezetten durva kimunkáltságú, mivel feltehetően nagy titokban és kellő gyorsasággal kell(ett) létrehozni őket. Képzeljünk csak el egy csoportjából kiváló embert, aki úttalan utakon jut el a titkos sziklarejtekekbe, hogy mágikus rajzot rögtönözzön, mielőtt a többiek észrevennék a távollétét. Akadnak azonban közöttük aprólékosan kivitelezett, komoly munkák is. A fehér ember lovasbalesetét vagy más megpróbáltatásait bemutató észak-queenslandi sziklarajzok valószínűleg szintén *puri-purik*.

#### 4. FAKÉREG-FESTMÉNYEK

Fakéregre festett képek az egész kontinensen és Tasmániában is készültek. Lényegében mindenhol, ahol akadt alkalmas anyag. Más kérdés, hogy Ausztrália déli részéről kevés ilyen alkotás maradt fenn, Tasmániából pedig egyetlen egy sem. Ennek az oka az, hogy a korai telepések nem fordítottak figyelmet az őslakosok kultúrájára, és mire nagy sokára észbe kaptak, a kéregfestészet már nem létezett a sűrűbben benépesült területeken. A hőkorszak műgyűjtői nagyon kevesen voltak, de az általuk megmentett munkák mind a mai napig az aborigin művészet legértékesebb (ismert) alkotásai.<sup>9</sup> Valószínűleg azért, mert ők a ma hozzáférhetőnél sokkal szélesebb választékot tekinthettek át. A kéregfestmények bemutatása során is emlékeztetni kell arra, hogy az aborigin művészet alkotásainak jelentős része nem az örökkévalóságnak készült. A múzeumokban kiállított kéregfestmények néhány évtizede készültek, ritka esetben lehetnek akár százévesek, de származási helyükön, az aborigin közösségben legfeljebb néhány évig maradhattak volna fenn, sok esetben pedig rögtön a megalkotásukat követően szertartásos körülmények között megsemmisítették volna őket. Jelenleg már csak a trópusi észak egyes vidékein, az Arnhem-földön, a Carpentaria-öböl partvidékén és a hozzájuk közeli szigeteken élő törzsek festenek fakéregre. Náluk szerencsére komoly hagyományai vannak ennek a művészeti formának, mely nem csupán átvészelte a nehezebb időket, hanem újabban már határozottan növekszik a jelentősége.

A kéregfestés azokon a trópusi területeken érte el a legmagasabb fejlettségi szintet, ahol az esős évszakban az őslakosok hagyományosan fakéregből építenek maguknak időszakos menedéket. Az esős évszakban kétségtelenül több idő jutott a kézimunkára, és egy elterjedt elmélet szerint a kéregfestés művészete az időszakos hánctemeneteket lakályosabbá tevő belső dekorációkból fejlődött ki.<sup>10</sup> Így lett az esős napok unaloműző foglalatosságából virágzó művészeti forma. A stílusok és a technikák térségeként változnak.<sup>11</sup> Kialakulásukban és fejlődésükben közrejátszik a rendelkezésre álló any-

<sup>9</sup> Jennifer Isaacs: *Australia's Living Heritage, Arts of the Dreaming*. New Holland Publishers Australia, Sydney 2007, Bark painting, Major collections in Australia pp.183-186

<sup>10</sup> Douglass Baglin – Barbara Mullins: *Aboriginals of Australia*. Gecko Books, Marleston 2008, pp.29-30

<sup>11</sup> Jennifer Isaacs: *Australia's Living Heritage, Arts of the Dreaming*. New Holland Publishers Australia, Sydney 2007, Bark painting, Regional styles of bark painting pp.189-205

agok választéka és az elszigeteltség mértéke. Groote Eylandt szigetén nincs vörösokker-lelőhely, ezért a helyiek kereskedelem útján szerzik be ezt az anyagot a közeli kontinentális szárazföldről. A sziget ugyanakkor nagyon gazdag a fekete festék alapanyagaként használt mangánércben, és ez meghatározza a művészeti stílust. A hagyományos groote-i festmény egyszerű fekete alapon jelenít meg egy vagy néhány alakot. A Carpentaria-öböl túloldalán fekvő Mornington-sziget stílusa ennek éppen az ellenkezője: itt fehér alapon jelennek meg a fekete figurák. Az Arnhem-földről nyugatra eső Melville-sziget bővelkedik a vörös, fehér és sárga színek alapanyagaiban, ezért ott ezek a színek dominálnak a feketével szemben, melyet csak porrá tört faszénből tudnak előállítani. Melville-szigetén absztrakt hagyományokra épül a kéregfestés. Az erősen formalizált, nonfiguratív minták uralják, és semmi rokonságot nem mutat a közeli szárazföld motívumaival, melytől a Dundas- és a Clarence-szoros mostoha áramlatai gyakorlatilag elszigetelték. Az Arnhem-föld nyugati része az érdekes röntgenfestészet hazája, mely stilizáltan realista ábrázolásmód az alakok külsejének és belsejének együttes megjelenítésével. A kéregre festett röntgen-képek háttére általában sima piros, melyen egy, ritkább esetben két alak látható. A terület másik jellegzetes, kéregképeken is megjelenő stílusjegye a botszerű Mimi-szellemalak. A szellemalakok az ősi barlangrajz-motívumok felelevenített alkalmazására utalnak, melyeket a mai aboriginek döntő többsége már nem használ. Az Arnhem-föld északkeleti részének kéregrajzai önálló csoportot alkotnak, és jelentősen eltérnek minden más terület alkotásaitól. Művészi stílusuk színesebb és összetettebb, az absztrakt és a természetes motívumok széles tárházából merít. A zsúfolt és részletesen kidolgozott képek közvetlenül kapcsolódnak a valláshoz. Fontos lenne megőrizni és biztosítani az őslakosok hagyományos életmódját a művészeti értelemben rendkívül termékeny északi területeken, mert az aboriginek elveszítik művészi ihletüket a hazájuknak tekintett föld nélkül.

## 5. SZIKLAÁBRÁK

Az új-dél-walesi homokkővidék nagyméretű, halrajokat vagy dárdával kengurut elejtő vadászt megjelenítő sziklaábrái vélhetőleg szintén a varázslással összekapcsolt kívánság-beteljesítő művészet termékei. A sziklába karcolt vagy vésett ábrák az aborigin művészet legtartósabb alkotásai. Nagy részük tényleg régi időkből származik, mások esetleg még egy-két évszázadosak sincsenek. Legtöbbszűket mégis prehistorikusként osztályozzák egyszerűen azért, mert a korai európai telepesek kísérletet sem tettek a jelentőségük megértésére vagy feljegyzésükre, mielőtt az őket létrehozó kultúra kihalt volna. Az első, kezdetleges sziklarajzok valószínűleg kidörzsölt barázdákból álltak, és minden bizonnyal eszközök és szerszámok alkalmas sziklafelületen történő formálása és élesítése következtében jöttek létre, véletlenszerűen jelenítve meg egyszerű párhuzamos, kereszt alakú és sugárirányú vonalmintákat. Szintén ősi sziklaábrázolási technikának számít, hogy egy keményebb kavicsal addig ütögetik a kőfelületet, míg annak külső fénye megtörik, és előbukkan alóla a kő belsejének színe. A két ősi technika egymás mellett létezett és fejlődött egészen a fehér ember megérkezéséig. A legöregebb példák mindössze néhány motívumra szorítkoznak, melyek koncentrikus körökön, vonalakon és kerek lukak sorozatán alapulnak.

A korai pattintott-vésett petroglifák hasonlóan egyszerű motívumokat jelenítenek meg. A koncentrikus körök és vonalminták lehetnek madarak vagy állatok nyomai, de akár stilizált emberábrázolások

is. A mai aboriginek tagadják, hogy bármit is tudnának az ilyen karcolatokról, és azt állítják, hogy az ősidők, az „álomidőszak” emberei alkották azokat. Állításuknak ellentmondani látszik, hogy hasonló jelképek máig fennmaradtak a közép-ausztráliai rituális művészetben. A pattintott-véssett petroglifák úgy készültek, hogy a sziklafelületet egy hegyes kővel vagy kagylóval addig ütögették ameddig kisebb lukak keletkeztek rajta, amelyek általában folyamatos vájattá olvadtak össze, néha azonban meghagyták őket egymástól elkülönülő mélyedések láncolatának. Ez a technika kiszélesítette az őslakosok sziklaművészetét. A kontúrok bekarcolásának fejlődése lehetővé tette az állatok, az emberek és a legendás ősök természetű ábrázolását, bár a korábbi időszak geometriai alakzatai továbbra is megmaradtak. A kontúros stílus csúcspontját az új-dél-walesi Sydney–Hawkesbury-terület alkotásai jelentik, melyek létrejöttében döntő szerepet játszott a korlátlan bőségben rendelkezésre álló karcolható kőfelület. Négyezernél több ábra ismert, közülük néhány hatalmas méretű. Ezek a körvonalas vésések általában csoportokban találhatók, egy helyen akár száznál több alak is lehet, melyek egy egész hektár lapos sziklafelületet beborítanak. A legkülönbözőbb témák jelennek meg rajtuk: férfiak, nők, mitikus lények, bálnák, halak, erszényesek, madarak és rovarok, élőlények nyomai, fegyverek és használati eszközök. A legtöbbjük életnagyságú vagy nagyobb, némelyek egyenesen gigantikusak. Az egyik legérdekesebb talán a Ku-ring-gai-terület húsz méter hosszú bálnája, mely egy ember elnyelésére készül. Hasonlóképpen figyelemreméltó két teremtő ősnek – Baiaménak, az egek urának és testvérének/fiának, Daramulennak<sup>12</sup> – a közel tizennyolc méter magas ábrázolása. A Hawkesbury-homokkővidék sziklagalériái minden valószínűség szerint vadászó és halászó mágiákkal vagy vallási szertartásokkal függenek össze, de az is lehetséges, hogy mindkét elem egyszerre jelenik meg bennük. Az állatábrázolások például egyszerre lehetnek törzsi totemjelképek<sup>13</sup> és a vadászszerencse előmozdítói vagy a sikeres vadászat megörökítői. A sziklakép-csoportok olykor egymáshoz kapcsoltnak bukkannak fel: emberi vagy állati nyomok mutatják az utat az egyik sorozattól a másikig, és ezek a képcsoportok valószínűleg időrendben is egymás után következnek oly módon, hogy minden különálló egység a teremtésmítosz és a teremtő ősök utazásainak egy-egy részét vetíti elének. Az útmutató lábnyomok néha hatalmas méretűek. Az aboriginek ritkán túlozzák el a nyomok méretét, mert életük függ azok gyors és pontos felismerésétől, ezért elképzelhető (számukra), hogy az óriásnyomok Baiamétól, az egek urától származnak.<sup>14</sup>

A pontozással kivéssett kontúrokhoz képest a stílus fejlesztését jelentette a pattintott-véssett intaglio, a bemélyített mintázattal díszített kő, melyen kifordított domborműnek megfelelően vésték-lyuggatták ki a teljes felületet. Sok ezer ilyen munkát találtak Új-Dél-Wales nyugati és Dél-Ausztrália keleti részén a vízlelőhelyek környékén lévő köveken. A legtöbbjük kisméretű, de olykor nagyobb alakokat is ábrázoltak ezzel a technikával.<sup>15</sup>

<sup>12</sup> Jennifer Isaacs (ed.): *Australian Dreaming. 40,000 years of Aboriginal history*. New Holland Publishers Australia, Sydney 2009, The sky heroes of South-Eastern Australia pp.51-56

<sup>13</sup> Jean A. Ellis: *Aboriginal Australians - Their journey*. Kaliarna Productions, Penrith 2007, The totem system pp.69-70

<sup>14</sup> Jennifer Isaacs: *Australia's Living Heritage, Arts of the Dreaming*. New Holland Publishers Australia, Sydney 2007, Rock engraving, The Sydney-Hawkesbury area pp.143-144

<sup>15</sup> Alex Barlow – Marji Hill: *Rock Art*. MacMillan Education Australia, South Melbourne 1997, Rock engravings pp.17-20

Művészeti szempontból is érdekesek a beavatási<sup>16</sup> és más szertartások helyszínének kultikus kőalakzatai, melyek az egész kontinensen megtalálhatók. Hasonló célt, a szertartási helyek díszítését szolgálták a keleti területeken Új-Dél-Wales-re és Queensland déli részére korlátozódó fafaragások, dendroglifák.<sup>17</sup> A dendroglifák a nagyméretű fafaragás egyedüli megtestesítői az aborigin művészetben. Jelképes, általában geometriai mintákat faragtak fejszével az élő fára, és időről időre kijavították, karbantartották őket, nehogy a fakéreg benője és eltüntesse az ábrát. Beavatási szertartásokhoz és temetkezési rítushoz társultak. Akad egy másik példa is a fák díszítésére az északnyugaton található Kimberleyben, ahol a naturalisztikus ábrákat inkább karcolták, semmint faragták a majomkenyérfák lágy kérgébe.

## 6. AZ ÓSLAKOSOK MÍTOSZAI

A York-foki-félsziget hátborzongatóan vad világában laknak a félelmetes Quinkanok, akik az őslakosok mitikus elképzelései szerint a tábortűz fénykörén kívül rejtőzködve az alkalmat lesik, hogy ellopják az óvatlanok hasából a puha zsiradékot, és hangyákat küldjenek a helyén támadt lukba. A Quinkanok törzsi házassági szokásokat és korlátozásokat jelenítenek meg. Torzak és idomtalanok, mert megszegték a törvényeket. Sziklahasadékokban laknak, az őslakosok pedig a falakra festik a képeiket.<sup>18</sup> A Laura feletti hegy egyik barlangjában tornyosul a nagy Quinkan szellem. Rászögezi a szemét minden a barlangba belépő frissen beavatottra, és figyelmezteti őket az emberek, az emberi dolgok és a törzs többi tagja iránti tiszteletre és az ebből fakadó kötelességekre.

Az Arnhem-földnek a Slesbacktól El Shiranáig nyúló részén Nargorkun teremtő isten és feleségei, a Narlinji-linjik éltek, és hagytak ábrázolásokat a barlangok falain. Betegség-országnak hívják ezt a körülbelül ötszáz négyzetkilométeres területet. Elhelyezkedése festői: magasan fekszik az Arnhem-föld központi fennsíkján, és minden irányból mély szorosok vezetnek fel a meredek sziklafalak tetejére. A Slesback mellett talált legjelentősebb lelet a betegség-szertartások helyszíne; egyszerre vízlelőhely, út és barlang, melyet gyógyító szertartásokra, illetve a fiatalok elkülönítésére és oktatására használtak. Egyben a föld és az emberek teremtőjének mitikus otthona is volt. Nargorkun teremtő isten a legenda szerint alacsony, zömök ember volt, tollakból álló hajdíszt viselt, és kőbaltájából villámokat szórt. Egy napon megcsípte őt Palmura, a sártapasztó darázs, és teste a legkülönfélébb szörnyformákra dagadt. Nagyon beteg és szomjas lett, és annyira elgyengült, hogy térden és a kezein kellett csúsznia, hogy előre jusson. Miután ivott a Betegség-forrásból átvándorolt a hegygerincen a Betegség-barlanghoz, a beteg emberek tanyájához. Kijelölt egy világosan követhető csapást, a Betegség-utat, történetét és árnyékalakját pedig hátrahagyta a barlang falain. Ezek után nyugovóra tért a föld mélyében. Ott is marad békés nyugalomban mindaddig, ameddig otrombán fel nem lármázzák. Ha megzavarják, felébred, felnyomja magát a mélyből, ezzel megnyílik a föld és elpusztul a világ. Van a barlangban egy nedves kő, melynek nem szabad kiszáradnia, mert akkor lángra kap, és hamuval borítja be az egész vidéket. Nargorkunnak két felesége volt, testvérek, az

<sup>16</sup> Jean A Ellis: *Aboriginal Australians - Their journey*. Kaliarna Productions, Penrith 2007, Initiation pp.46-47

<sup>17</sup> Jennifer Isaacs: *Australia's Living Heritage, Arts of the Dreaming*. New Holland Publishers Australia, Sydney 2007, Sculpture, Carved trees of the South-East p.257

<sup>18</sup> Elaine Godden – Jutta Malnic: *Rock Paintings of Aboriginal Australia*. New Holland Publishers Australia, Sydney 2008, Cape York pp.45-46

ideális aborigin nő megtestesítői. A barlang alatt ma is együtt élnek férjükkal. Amikor Nargorkun túl beteg volt a vadászathoz, két fiatal fiú ejtette el neki a vadakat, és a barlang falain hátrahagyták különféle zsákmányállataik ábrázolását. A rajzok állandóan emlékeztették a fiatalokat az idősek, a betegek és a gyengék iránti felelősségükre. Láthatók azokra a fiatalokra kirótt büntetések is, akik nem engedelmességek a törvényeinek: a vétkesek csontvázként, szellemként vagy kézlenyomatként jelennek meg. Évente rendezték a betegség-szertartásokat. A férfiak a vízlelőhelynél gyülekeztek, betegség-dalokat énekeltek, táncolták a táncaikat, majd kezükön és térdükön végigmásztak a betegség-úton, ahogy annak idején Nargorkun csúszott rajta. Mindegyikük egy csontot vitt magával, mely lehetett egy meghalt baráté vagy egy gyakran vadászott állaté. Különös gonddal, hangtalanul, kizárólag a széllel szemben mozogtak, a köveket kikerülték, és még a fűszálakat is finoman hajtották félre hajítófegyverükkel, *woomerájukkal*. A csontokat nagy halomba rakták a barlang belsejében, a férfiak pedig tisztelet-énekeket mormoltak elfojtott hangon, mivel Nargorkun a föld alatt aludta álmát. A rajzokon Nargorkun fejdíszet visel, és kezében tartja a villámokat szóró kőbaltát. Tisztán látszanak rajta a beavatás és a körülmetélés jelei. Egyik felesége áll mellette, de mindkét asszonnyal a belsejében is feltűnik a barlangban. A gyermekszülésről készített festmény talán a kulcsa a betegség-mítosz rejtett jelentésének. Úgy tartják, hogy mindent Nargorkun teremtett, feleségeit, akik segítettek neki a teremtési munkában, mégis gyermekszülés közben mutatják. Ez a következtetés és a szülési jeleneteknek az eltorzult Nargorkunnal való rokonsága, átfedése alapozta meg azt az elméletet, amely szerint a betegség-kultúra a férfiak tudatalatti, kisebbségi érzéseinek a kifejeződése, amikor a nők gyermekszülésben játszott szerepére gondolnak. Az elmélet szerint Nargorkun testi eltorzulása a terhességet utánozza, „betegsége” pedig tulajdonképpen közreműködés, részvétel a nagy munkában. A testi eltorzulásával létrehozott gyermeket azonban férfiként nem tudta megszülni, ezért ezt a feladatot átadta az asszonyoknak.<sup>19</sup>

## 7. SZAKRÁLIS MŰVÉSZET

A vallási célú totemművészet nonfiguratív, az egyszerű formák, a vonalak, a körök és a négyzetek művészete. Jellemző a koncentrikus minta, mely megtalálható a yuendumui Namakígyó-barlang totemszimbólumai között, Ausztrália középső részének földfestésén és más rituális műtárgyain csakúgy, mint a kihalt tasmániai őslakosok művészetében.<sup>20</sup> Az utóbbi két térség közti kulturális hasonlóság, a figuratív művészet hiánya és a totemminták, a nagymértékű elszigeteltségre vezethető vissza: Közép-Ausztrália művészetének formavilága nagyjából tízezer éve nem változott, Tasmániát pedig a tenger vágta el a kontinentstől. Néhány nyers emberi formától és egy-két kezdetleges állat- és növényábrázolástól eltekintve a helyi művészek nem törekedtek az élőlények természetű megjelenítésére. Általában a szájnyílás és az arc egyéb nyílásai jelképezték a figurát. A közép-ausztráliai Cleland Hills mosolygó arcai megdöbbentő példái ennek a művészeti stílusnak. Körök és félkörök alkotják ezeket az öt évezrednél is régebbi arcokat. Az ábrázolások nem tekinthetők következtelenek,

<sup>19</sup> Wolfgang Arndt: „The Nargokun-Narlinji cult” pp.298-320 in *Oceania vol.32(4) 1962.*; Wolfgang Arndt: „Seventy year old records and new information on the Nargokun-Narlinji cult” pp.231-239 in *Oceania vol.36(3) 1966.*

<sup>20</sup> Julia Clark – Tasmanian Aboriginal Centre: *Aboriginal people of Tasmania*. Office of Indigenous Policy Coordination 2004, p.7

bár bizonyos ellentmondás kétségtelenül rejlik bennük, hiszen emberi alakok jelennek meg rajtuk a nonfiguratív művészet eszközeivel, ebben az esetben az arcnyílások: a szemek, az orrcimpák és a száj megfestésével.

Az Emily Gap szurdok sziklafestményeinek függőleges vonalsora és három pontja egy helyi hernyófajtának (*utnguringita*), illetve a hozzá tartozó csoportnak, az aruntának a totemjelei lehetnek.<sup>21</sup> Az arunták elbeszélése szerint az altjerra ősök festették a jeleket a hernyók zsiradékával, de valószínűbbnek tűnik, hogy a festék folyékony alapanyagát emuzsír adta, melyet gyakran használtak rögzítő anyagként, és a festmény tartósságát is biztosította. Ezek a nagyon öreg rajzok annyira beleivódtak a sziklába, hogy csak a felületi réteg lefejtésével lehetne őket eltávolítani. Az eső és a szokásos időjárás jelenségek nem tesznek kárt bennük. Az arnuták értelmezése szerint a kompozíción megjelennek a hegy lábánál várakozó asszonyok, miközben a férfiak elrejtik a szakrális tárgyakat a sziklák magasában. Ezt ki lehet bontani úgy, hogy a felső ferde vonal egy felfelé tekintő asszony, a három kör a hernyók petéje, a függőlegesen futó párhuzamos vonalak pedig a szertartásokat végző beavatott férfiak testére festett minta.

A vallási jelképek lehetnek időlegesek és tartósak. A középső területek *waningái* rövid életűek. Rendeltetésük a nurtunja-oszlopokéhoz hasonló. Rituális alapossággal készülnek egy meghatározott szertartásra, melynek végeztével azonnal megsemmisítik őket. A waninga (2.kép) emberi hajfonat, melyet kereszt formájú botra tekernek, és pihéssel, tollakkal vagy állatszőrrel díszítenek. Leggyakrabban rombold formájú, amit egyes érvelések szimbolikus emberalakként értelmeznek. A teremtő totemalak költözik bele a szertartás idejére. A tartós tárgyak közé tartozik a tjuringa, a díszített-karcolt kis kövecske, melyet mindenki magánál tart, és a faragott fatáblák, melyeket mágikus sziklarajzokkal védett barlangszentélyekben őriznek. Mintázatuk hasonló elemekből áll: gyakoriak a koncentrikus idomok, a párhuzamos vonalsorok, az egyenes és a görbe vonalak. Megtestesítik, kifejezik a totemősöket, bevéselt mintáik jelképes módon felidézik a teremtéstörténet egyik-másik fejezetét.

## 8. A SZERTARTÁSOK MŰVÉSZETE

Az ország jelképének számító közép-ausztráliai monolit, melyet az őslakosok Ulurunak neveznek, a Pitjantjatjara törzs tagjainak szent helye, és fontos szerepet játszik az életükben. Kisebb barlangjaiban, sziklabemélyedéseiben rengeteg ábrázolás maradt fenn a hegyet létrehozó totemlényekről és teremtő tevékenységükről. A legenda úgy tartja, hogy az Uluru a *tjukurapában*, az ősidőkben keletkezett, és sok különleges történet szól a nagy vörös sziklahegy különféle alakzatainak létrejöttéről.<sup>22</sup> Sok az absztrakt ábrázolás, melyeket gyakorlatilag lehetetlen önmagukból megfejteni. Charles Mountford könyvében<sup>23</sup> részletesen leírja a festményeket és az Uluru legendáit. Mountford két évtizeden át rengetegszer járt a vidéken, tanúja volt néhány festmény elkészítésének, és első kézből, magától a művésztől tudta meg azok jelentését.

<sup>21</sup> Jennifer Isaacs (ed.): *Australian Dreaming. 40,000 Years of Aboriginal History*. New Holland Publishers Australia, Sydney 2009, Designs from the Dreaming pp.239-242

<sup>22</sup> James Cowan: *Aborigine Dreaming, an introduction to the wisdom and thought of the Aboriginal traditions of Australia*. Thorsons, Harper Collins Publishers, London 2002, The art of myth pp.76-82

<sup>23</sup> Charles Mountford: *Ayers Rock, its people, their beliefs, and their art*. Angus & Robertson, Sydney 1965

Az Uluru északnyugati fala egy huszonhét méter hosszú barlangot rejt, melyben beavatási szertartásokat rendeztek. A mindennapi világi művészet(4.kép) és a vallási tárgyú festmények egyaránt megtalálhatók benne. Mivel azonban a nőket nem engedték belépni, és a barlangot soha nem használták táborhelynek, a falak jóval kevésbé telítettek, mint a vörös hegy más sziklamenedékei. A Mala-totemhez tartozó emberek elbeszélései szerint a barlang egy természetvárból keletkezett az ősi „álomidőszakban”. A vár kemény falai a körülméletési és megsebzési szertartások lehulló, kiömlő véréből váltak kővé. A Mala-férfiak a fiatalok beavatási szertartásának végeztével megsebeztek a vénájukat a karjukon, és hagyták a vérüket a földre csorogni. A barlangban található férfi és női ábrázolás alatti sötét folt a megszáradt emberi vér maradványa. A hagyomány máig él: a Mala-férfiak az Uluruhoz tett vándorlásaik alkalmával megnyitják vénáikat, és a beavatási barlang hátsó falára folytatják vérüket, melyet teljes hosszában sötét csíkokban borít a régen megalvadt vér. Nem ismert a beavatási sebhellyel és felnagyított nemi szervvel megjelenített különös nőalakok jelentése. Mountford jelen volt ugyanebben a barlangban egy sugárzó fejdísz viselő alak megfestésénél, és feljegyezte az ábrázolt alakhoz kapcsolódó legendát. Egy Moanya nevű őslakos festette 1940-ben, és egy fügefafaembert jelenít meg. Kör alakú fejét sugárzó fejdísz, a *nuiti* övezi, melyet a teremtés időszakának fügefafaembere hordott, a jelenkori szertartásokon pedig a fügefafaember szerepét játékosok viselik, akik bőséges fügetermésért könyörögnek. Minden férfi nagyhatalmú, teremtő istenséggé változik, ha felveszi ezt a hagyományos fejdíszet, és megfelelő jelekkel borítja a testét. A szent fügefák körül táncolnak, vérükkel locsolják őket, és ettől a fügefák termékenyek lesznek az egész világon.

Az Uluru nyugati oldalán, a beavatási barlangtól kicsikét délebbre két barlang két képcsoportot rejt. Az egyik a felső, a másik az alsó barlangban van. A sugárzó fejdíszbe öltözött arany színű alakról az őslakosok azt mesélték Mountfordnak, hogy egy szertartásokra készített testfestési minta ábrázolása. Az ugyancsak itt látható ellipszis formájú tárgyakról pedig azt mondták, hogy az a *kulpidji* és a *nartunja*-oszlop. A *nartunja* egy totemjelentőséggel bíró szertartási oszlop, melynek tetejét általában tollbojttal díszítik.<sup>24</sup> Rendeltetése a *waningáé*hoz hasonló. Mérete különböző lehet, és ettől függően tartható a kézben, szúrható a földbe vagy hordható a fejen. A *kulpidji* a pitjantjatjara törzs legszentebb tárgyának számít. Az élet lényegének a tárháza. Asszonyok és beavatatlan fiatalok nem érinthetik, nem láthatják, még a pusztaság létezéséről sem tudhatnak. Az Uluru barlangjában megfestett *kulpidji*t a körvonalából kisugárzó szimbolikus madártollpihéket övezik. A tollpihe szakrális mintának számít a középső és az északi területeken, és széles körben használják testdíszítésként a totem- és a beavatási szertartásokon. Általában vérrel ragasztják a testre, mely egyszerre hatékony kötőanyag és az élet hatalmas, mitikus szubsztanciája. A kimunkált fejdíszeket és a kézben tartott tárgyakat is felölölő szertartási díszek valójában szentként tisztelt művészeti alkotások, mert magukká a totemösökké változtatják a szertartások résztvevőit, hogy újra eljátszák az ősök „álomidőszakban” tett utazásait, és a ma élő törzs számára újratereptsék az állatokat és a növényeket.

A vörös és a sárga okkert, illetve a fehér agyagot testfestésre is használják. Szolgálhatnak alapszínként, lehetnek egyszerű foltok, gyakran azonban olyan összetett mintát alkotnak, melynek jelentését csak a beavatottak ismerik. Az agyag a fejdíszben és a fejen összeolvastja az embert a

<sup>24</sup> Stephen A Wild (ed.): *Rom, an Aboriginal ritual of diplomacy*. Australian Institute of Aboriginal Studies, Canberra 1986, *Rom, the ritual objects* pp.55-61

fejdíszel, egymás részévé teszi őket, és ez a két részből álló egész díszíthető tovább gallyakkal, fűvel, madártollakkal, melyeket emberi hajból készített fonállal kötnek hozzá.<sup>25</sup> Az ilyen fejdíszek és testfestések, illetve a földre festett képek és a szertartásokon használt szakrális tárgyak elkészítése napokig vagy hetekig is eltarthat. A szertartások vallási célt szolgálnak, ugyanakkor az előkészületek és a szertartásokhoz szükséges tárgyak, műalkotások elkészítése olyan rengeteg időt emészt fel, hogy igazából nehéz eldönteni, melyik a fontosabb a kettő közül. A táncos és énekes gyűlések meglehetősen kötött művészi formák között zajlanak.<sup>26</sup> Úgy rendezik a szertartásokat, ahogy azt a teremtő ősök annak idején meghatározták, és ezen nem lehet változtatni, mert az eltérés veszélybe sodorná az élelem és az élet folytonosságát. Az aboriginek nem vállalják ezt a kockázatot. Az Északi Terület földre rajzolt képei az élet egyéb területein bekövetkezett óriási változások ellenére sem módosultak az elmúlt körülbelül egy évszázad során, mióta adatokkal rendelkezünk róluk.

A művészet szerepet kap a halotti szertartásokban is. Az Arnhem-föld északkeleti részén az elhunytak koponyáit személyes és törzsi totemjelképekkel díszítik, és akár éveken át hordozzák őket a tisztelet jeleként. Az özvegy medálként viselheti a férje koponyáját, a rokon pedig viheti magával a hozzátartozó koponyáját, ahogy a törzs vándorol. Az északi részeken gyakori, hogy a gyászolók és a gyászolt testét egyaránt gondosan kimunkált, sokszor fantasztikus mintákkal díszítik.<sup>27</sup> A Bathurst- és a Melville-szigeten élő tiwi törzs faragott és festett temetkezési oszlopai az ausztráliai őslakosok leglátványosabb művészeti alkotásai közé tartoznak. Egyetlen, akár a hat métert is elérő fatörzsből készülnek, és az elhunyt totemét megjelenítő hagyományos mintákkal díszítik őket. Gyakran stilizált hajóárbocra emlékeztetnek a búcsúzás jelképeként. Ez a szimbólum a 19. századig nyúlik vissza, amikor a Sulawesi sziget déli részéről áthajózó makasszári kereskedők már a vitorlabontás és a hazájukba való visszatérés előtt felállították a hajóik árbocait. Néha tucatnál is több oszlopot készítenek és állítanak fel a hosszú hónapokig tartó szertartások során.<sup>28</sup> Nem minden faragott oszlop társul a halálhoz. Az Arnhem-föld észak-keleti részén és a közeli szigeteken különös szépségű és nagy jelentőségű *rangga*-oszlopok vannak. Hasonló célt szolgálnak, mint a bevezetőben említett tjuringa-kövecskék, azzal az eltéréssel, hogy az totemoszlop mindig egy embercsoporthoz tartozik, a kövecskék pedig egyéni totemjelképek. Az aborigin törzsek nagy tiszteletben tartották, és titkosan kezelték őket, gyakran félrevezető tájékoztatást adtak róluk. A ranggát általában egy barlangban őrzik, és csak különleges alkalmakkor hozzák ki onnan. Asszonyok soha nem láthatják, a beavatlatlanok is csak ritkán. Drámai szertartások kíséretében hozzák napvilágra a titkos rejtekhelyről. A férfiak általában áhítatosan csúszva-mászva, a hátukon hozzák elő és a nyakukkal egyensúlyozzák őket. Az antropológusok nagy érdeklődését kiváltó kivétel az Elcho-sziget közszemlére bocsátott ranggája. Erről annyit tudni, hogy a szentként tisztelt ranggát bemutató film széles közönség előtti levetítése után, az illetlenséget kiigazító gesztusként került a mai helyére. A törzs öregjei a hagyományokkal való példátlan szakításként úgy határoztak, hogy közszemlére teszik az oszlopokat, és a filmet bemu-

<sup>25</sup> Jennifer Isaacs: *Australia's living heritage, Arts of the Dreaming*. New Holland Publishers Australia, Sydney 2007, Body Ornaments p.80

<sup>26</sup> Douglass Baglin – Barbara Mullins: *Aboriginals of Australia*. Gecko Books, Marlestone 2008, pp.20-24

<sup>27</sup> Douglass Baglin – Barbara Mullins: *Aboriginal art of Australia*. Gecko Books, Marlestone 2008, p.22

<sup>28</sup> Jennifer Isaacs: *Australia's living heritage, Arts of the Dreaming*. New Holland Publishers Australia, Sydney 2007, Mortuary sculpture in Arnhem Land pp.250-251



tató missziós egyház erejével kapcsolják össze őket olyan módon, hogy a kereszténységet megjelenítő további oszlopokat állítanak melléjük. Ezzel összevetették a régi életüket az új jelenségekkel, és arra törekedtek, hogy egyensúlyt teremtsenek a helyi hagyományok és a velük összeütközésbe kerülő külső hatások között, és ezzel megőrizték a terület őslakosainak identitását és kultúráját. Döntésükben az is közrejátszott, hogy szerettek volna élni az új életmód kínálta előnyökkel. Sajnos az Elcho ranggája az idők során megkopott, sok oszlopon kifakultak a színek, néhányat a természetek rongáltak meg. A baloldalon álló oszlop egy (djanggawul) törzsi mítoszt mutat be: egy fára mászó goanna gyíkot. A kerek rangga maga a fatörzs a domborműként ráfaragott nagy gyíkkal, a fehér színű vonalminta pedig homokdombokat stilizál apró növényekkel. Mellette egy négyzetes formájú, hasonlóan goannás témájú rangga áll, melynek két oldalán látható a gyík, a másik két oldal mintázata pedig csörgedező forrásvizet jelenít meg.

## 9. HASZNÁLATI TÁRGYAK

Az őslakosok kultúrája nem tudja értelmezni az önmagáért való művészetet. Az aborigin nyelvekben nincs olyan szó, amely pontosan megfelelné a művészet vagy művész kifejezésnek. Vannak ugyan szavaik a különféle festési, faragási, karcos technikákra, de a l'art pour l'art fogalma értelmezhetetlen és kifejezhetetlen számukra. A művészet látszólag csupán járulékos, kevésbé fontos összetevője az életüknek, és nincs szükség arra, hogy önálló szót szenteljenek neki. Alkalmazása mindig világos céllal történik: szertartásnál, mágiánál, tanításnál, a mondák mesélésénél és továbbadásánál van rá szükség. Az aborigineknak talán a használati tárgyak díszítése során jutnak legközelebb a gyönyörködtető művészet európai fogalmához, itt jelenik meg az egyéni alkotó művész szépség iránti belső készítése és annak kifejezésre juttatása.<sup>29</sup> A használati tárgyak legtöbbjét a bumerángoktól a dárdákon és a fonott szatyrokra át a didzseridukig<sup>30</sup> nem övezi különösebb tisztelet, legtöbbször mégis kidíszítik őket. Készülhetnek ugyan kifejezetten szertartásokra is – mint például azok a dárdák, amelyekkel valószínűleg nem lehetne vadat elejteni – de ezeknek sem tulajdonítanak különösebb jelentőséget. Általában véve elmondható, hogy az igényesen kidíszített használati tárgyak teljes egészében funkcionálisak, és az eredeti céljuknak megfelelően tökéletesen kiformálták őket, mielőtt a készítőjük hosszú órákat töltött volna a megszépítésükkel, pusztán azért, hogy megvalósítsa esztétikai elképzeléseit. A kontinens keleti területein szinte minden használati eszközt gondosan díszítettek, a déli részeken jobbra faragással, valószínűleg azért, mert az alapanyagul használt keményfák a faragás során sem veszítettek erejükből és tartósságukból. Az Új-Dél-Wales-ben és Queensland déli területein előforduló, *lil lil*nek nevezett élesített botok különösen figyelemreméltóak művészeti szempontból a faragott vonal rendkívüli fegyelmettsége miatt, melyet nagyon nehéz kivitelezni keményfán. Északon jobban szerették a festett díszítést. Kezdetben a barázdákba dörzsölték a vörös okkert, később együtt alkalmazták a festést és a faragást, végül már csak festettek. Az állatbőrből készített takarók a hűvösebb részeken terjedtek el, és absztrakt mintákat karcoltak a bőr belső felületére. A fatájakat

<sup>29</sup> Jennifer Isaacs: *Australia's living heritage, Arts of the Dreaming*. New Holland Publishers Australia, Sydney 2007, Carved weapons and utensils pp.124-127

<sup>30</sup> Adrian Parker: *Didjeridu Dreaming*. J.B. Books, Marlestone 2003, The Didjeridu pp.5-6; John Bowden: *Didgeridoo, a complete guide to this ancient Aboriginal instrument*. John P. Bowden 2008, pp.6-7

különleges vésett mintákkal tették szebbé, és még az asszonyok hatalmas őrlőköveinek alsó felületére is díszítéseket karcoltak, bár ezek csak abban a ritka esetben váltak láthatóvá, amikor a nehéz monstrumot felfordították. Totemtörténeteket vagy azok jeleneteit ritkán örökítették meg szerszámokon, használati tárgyakon és fegyvereken. Ezeket inkább az állatnyomok, a növények és más hasonló dolgok könnyen felismerhető, jelképes formáival díszítették. Így például a rombuszforma jelek sorozata egy bumerágon vagy dárdán egy kengurut ábrázolhat futás közben, a mellette feltűnő jelek pedig a vadász nyomait jelenthetik. Feltételezhető, hogy a világi (használati) tárgyak festett vagy bevágott mintázata a megjelölő személy saját jelének számított hasonlóképpen a középkori lovag pajzscímeréhez. Az sem kizárt, hogy hatékonyságnövelő megfontolásból egy puri-puri-mágiához kapcsolódott, mely nemcsak megszépítette a fegyvert, hanem fokozta is az erejét. Más példák viszont azt mutatják, hogy a gazdagon kipontozott fatárgyakat növényi nedvekkel kezelték és szépen kifényesítették, de már nem díszítették további jelekkel, ami végső soron mégiscsak a gyönyörködtető művészet európai értelmezéséhez áll közel.<sup>31</sup> Az északnyugati King Sound területen megfigyelhető a majomkenyérfa termésének karcolásos díszítése, mely szintén leginkább a dekoratív művészet kategóriájába tartozik.

A fonalból és fakéregből összeállított szatyrok és kosarak mindig színesen díszítettek, különösen az északi vidékeken, ahol a hánckosarak két oldalán gyakran eltérő minták jelennek meg. A férfiak a leginkább szakrális tárgyakat hordanak a szatyrokban, az asszonyok élelmet gyűjtenek a kosarakba. Különleges példa az európai ember egészségügyi csomagjának vagy orvosi táskájának megfelelő gyógyító zacskó a legszükségesebb gyógyító eszközökkel. Ehhez társulhatott a gyógyító mágus megnevesztett és megvastagított hüvelykujj-körme, mely egyszerre szakrális és praktikus kiegészítő. Sok esetben pusztán kézzel, segédeszközök használata nélkül kell gyógyítani, és az erős, vastag hüvelykujj-köröm képes az alapvető dolgok elvágására.

## 10. AZ ABORIGIN MŰVÉSZET JELENE

Az őslakosok elismerése egyelőre nem került bele az ausztrál alkotmányba. A politikai elit viszont látványosan bocsánatot kért az aboriginokat ért korábbi atrocitásokért, a kormány pedig számos intézkedést hozott a bennszülöttek helyzetének javítására. Jó értelemben vett aborigin-divat bontakozott ki a tudományos és a művészeti világban. Ez a háttér az aborigin kultúra és művészet egyre határozottabb nemzetközi térnyerésének. Az irodalom, a film, a dráma, a zene, a fényképészet és a képzőművészet egyaránt sokakat hódít meg. A világ különböző pontjain bemutatott kiállítások mindenhol élénk érdeklődést váltottak ki. Az őslakosok szakrális és használati tárgyainak hivatalos gyűjtése meglehetősen későn, az 1950-es évek végén, az 1960-as évek elején kezdődött néhány lelkes antropológus részvételével. Akkoriban kizárólag a néprajzi múzeumok foglalkoztak az aborigin műalkotásokkal „primitív művészet” vagy „művészet és kézművesség” elnevezés alatt. Az elmúlt húsz-harminc év azonban döntő változást hozott. Az aborigin képzőművészet komoly iparággá nőtte ki magát, mely óriási forgalom mellett évi körülbelül ötven millió ausztrál dollár, jelenlegi árfolyamon mintegy tíz milliárd forint bevételt könyvelhet el. Az aukciós házak legkeresettebb tárgyai a festmények. A világ galériáiban gyakoriak az őslakosok kultúrájával foglalkozó nagyszabású kiállítások.

<sup>31</sup> Douglass Baglin – Barbara Mullins: *Aboriginal art of Australia*. Gecko Books, Marlestone 2008, p.32

1988–1989-ben az Egyesült Államokban mutatták be a *Dreamings* (Teremtéstörténetek) című tárlatot. Feltétlenül meg kell még említeni 2002-ből (a) *The Native Born* (Bennszülött) című kiállítást, mely három kontinenst járt be.<sup>32</sup> Madridban a Velázquez Palotában, Braziliában a Pinacoteca do Estado de Sao Paoloban, New Yorkban az Ázsia Múzeumban vendégeskedett. Ennek az ősi kultúrának a lényege és a magával ragadó ereje abban áll, hogy a festmények nem csupán művészeti alkotások, hanem egyben az ausztrál természeti környezet enciklopédiáját is vázolják. A törzs területe, az évszakok változása, a hagyományok és a szertartások, a teremtéstörténet, az emberi lét és az emberi élet jelenik meg bennük, és ezt a tudást szeretnék átadni a jövő nemzedék(ek) számára.<sup>33</sup> Érdekes ellentét, hogy az őslakosok művészete egyre közelebb kerül a nagyközönséghez és világszerte egyre ismertebbé válik, a művészek viszont gyakorlatilag ismeretlenek maradnak. Az őslakosok művészete az európai hagyományoktól eltérően nem kötődik erőteljesen az alkotó személyéhez.

A 2010-es év nagy szenzációját jelentette a Vatikáni Múzeum *Rituals of Life* (Az élet szertartásai) című tárlata, mely az állandó kiállítás részeként látogatható.<sup>34</sup> A több száz darabból álló gyűjtemény alaposan meglepte az ausztrálokat, akik abban a hitben éltek, hogy egy-két külföldre került aborigin műalkotást leszámítva Ausztrálián kívül nem létezik ilyen kollekció. Fokozta megrökönyödésüket, hogy ezek a tárgyak a római katolikus egyház központjában bukkantak fel. Az alkotások az 1920-as években Ausztráliában működő katolikus misszióból származhatnak, és valószínűleg a katolikus hitre áttért aboriginek ajánlották fel azokat. A gyűjtemény három részből áll. A szakrális tárgyak közül rendkívül érdekesek az ősi aborigin motívumokkal és technikákkal készített katolikus istenábrázolások. Figyelemreméltók továbbá az állatábrázolások és a használati tárgyak is. A Vatikán ausztrál szakértők segítségét kérte a gyűjtemény rendezéséhez és a kiállítás berendezéséhez. A szakértők arra a következtetésre jutottak, hogy a tárgyak a Kimberley-régióból származnak. Érdekességként említhető, hogy az ausztrálok az ország kulturális nagyköveteinek nevezték el a gyűjtemény darabjait, melyek az őslakosok kultúráját vitték el egy távoli világba.

Az aborigin kultúra üzleti értéke többet jelent az alkotások értékének összesítésénél, számszerűsítése gyakorlatilag lehetetlen. A benne megtestesülő egzotikum Ausztrália egyik legnagyobb turisztikai vonzereje. Az aborigin képzőművészet népszerűsége felkeltette más üzletágak érdeklődését is. A Qantas légitársaság és a Balarinji aborigin tervező központ együttműködésével valósult meg 1995-ben a világ legnagyobb repülő műalkotása, az ősi motívumokkal díszített óriás utasszállító. A Qantas-flotta azóta további aborigin mintás gépekkel bővült, és ez a kitűnő üzleti fogáson túl azt a társadalmi üzenetet is megerősíti, hogy az őslakosok motívumai az egész ausztrál nemzet jelképévé váltak.

## 11. AZ ABORIGIN MŰVÉSZET IPARRÁ VÁLÁSA

A képzőművészet minden hagyományos formája egyértelműen kívül esik azon, amit iparnak szoktunk nevezni. A bennszülöttek művészete meglehetősen kaotikus, igen rövid életű és túlzott mértékben függ az egyéni találékonyságtól ahhoz, hogy be lehessen sorolni a közösségi vállalkozás

<sup>32</sup> <http://sites.asiasociety.org/arts/nativeborn/default.html>

<sup>33</sup> Stephen Muecke – Adam Shoemaker: *Aboriginal Australians: first nations of an ancient continent*. Thames & Hudson, London 2009, Chapter 4 pp.84-86

<sup>34</sup> [http://mv.vatican.va/3\\_EN/pages/z-Info/MV\\_Info\\_Mostre\\_04\\_etnologico.html](http://mv.vatican.va/3_EN/pages/z-Info/MV_Info_Mostre_04_etnologico.html)

vagy egy formális ipari rendszer fogalmába. Fontos azonban hozzátenni ehhez, hogy az európai vagy az ázsiai ember művészetéhez hasonlóan a bennszülöttek művészetének is vannak ipari vagy arra emlékeztető elemei: a termelés szisztematikusnak tekinthető megközelítése, a marketing, a reklám, és manapság már ide sorolhatjuk a jogi szabályozást is. A művészeti szektor kifejezés fedné talán legjobban a lényegét. Jelen fejezet azonban olyan tényezőket vesz sorra, amelyek ipari jellegűek és nem a művészek által készített műtárgyakról szólnak, ezért az „ipar” kifejezést használja.

Művészeti mozgalmak és stílusok jöttek és mentek a történelem során. A francia impresszionizmus csaknem kizárólag a művészek és a gyűjtők erőfeszítésének és lelkesedésének köszönhetően virágzott egy fél évszázadon át a 19. század derekától annak végéig. Ezzel ellentétben az ausztráliai aborigin művészeti mozgalom fennmaradásához ipari módszerekre is szükség van, melyek hasznosan egészítik ki az alkotók és a gyűjtők szerepét. Ilyen kiegészítő eszköz a kormányzati támogatás, a művészettel foglalkozó szervezetek infrastruktúrája, az információs és kommunikációs technológiák széleskörű alkalmazása, a foglalkoztatás-politika és a meglehetősen széles terméklista. Az aborigin művészeti szektor korábban sok ezer éven át fennmaradt, és valószínűleg örök, mert az aborigin emberek művészi eszközökkel is szeretnék kifejezni magukat. A műfajok és a termékek folyamatosan fejlődnek és átalakulnak többé-kevésbé az európai képzőművészet fogalmának megfelelően. A lényeg az, hogy ipari módszerek segítségével sikerült megőrizni és fejleszteni mindazt, ami ebbe beletartozik.

Körülbelül száz, aborigin művészek tulajdonában lévő és általuk irányított művészeti központ (szervezet) működteti a művészet-ipart. Ezek a szervezetek jellemzően távoli közösségek non-profit testületeiként működnek aborigin művészekből álló vezetőséggel. A központ igazgatója, menedzsere általában nem bennszülött. Az igazgató legfontosabb feladata az, hogy hatékonyan közvetítsen a művészek és a piac között. Nem egyszerű a dolga, mert ez az üzleti környezet sok elemében megbízhatatlan vagy nem kiszámítható. Kiszámíthatatlan abban az értelemben, hogy a bennszülött közösségek általában „zűrös” helyek. Az emberek állandóan cserélődnek a közösségeken belül és a közösségek között, és rendkívül sok a helyi tévhit a művészeti piacokról és az uralkodó kulturális irányzatokról. A fehér ember nem túl fogékony az alkotásokon ábrázolt misztikus történetek iránt, és ennek megfelelően viszonylag keveset ért meg belőlük. A gyakran írástudatlan bennszülött viszont nem tudja elmagyarázni a kulturális tartalmat, és így tartós marad a művész és a piac közti félreértés. A koncepció ugyanakkor kedvező elemeket is tartalmaz. A művészeti központok úgy jöttek létre az eldugott helyeken lévő kultúrákban, hogy egyben határozottan jelen vannak a művészeti piacokon is. Hagyományosan a két nagy központban, Darwinban és Alice Springsben székelő csúcsszervezeteken<sup>35</sup> keresztül képviseltették magukat. Az ernyőszervezetek az aborigin kultúra előmozdítása és az erőforrások igazságos elosztása érdekében hajlamosak befolyásolni a központok működését a rendelkezésükre álló finanszírozási, képzési és egyéb támogatási eszközökkel.<sup>36</sup>

## 12. ABORIGIN MŰVÉSZETI MUNKÁSOK

<sup>35</sup> Association of Northern, Kimberley and Arnhem Aboriginal Artists (ANKAAA, Darwin) <http://www.ankaaa.org.au/>; Association of Central Australian Aboriginal Art and Craft Centres (Desart, Alice Springs) <http://www.desart.com.au/>

<sup>36</sup> John Oster: „Movements in Aboriginal art” in *Dialogue vol.28 2/2009*. Academy of Social Sciences in Australia, p.69

Sok aborigin dolgozik művészként, a központi területeken háromezerre tehető a számuk. Ugyanakkor nagyon kevés aborigin végzi el az iskolákat ahhoz, hogy adminisztratív állásokat tölthessen be. A művészet-ipar azokat nevezi aborigin művészeti munkásoknak, akik művészeti központban dolgoznak. Ehhez egyáltalán nem kell művésznek lenni, elég valamilyen – kétkezi vagy adminisztratív – kiegészítő tevékenységet végezni. A 2007-es választási kampányban sok szó esett a kormányzati fejlesztési és foglalkoztatási programról<sup>37</sup> és általában az aboriginek foglalkoztatásáról. A hatalmon lévő konzervatív koalíciós kormány ellenezte a program kiterjesztését, ezért a vita főleg arról folyt, hogy a művészeti központokban dolgozó emberek közül hányan veszíthetik el az állásukat, és ennek következtében hány központ lesz kénytelen lehúzni a rolót. Az akkoriban készített felmérés megkérdezte a közép-ausztráliai művészeti központokat, hogy mit gondolnak a kilátásba helyezett változtatásokról, és azok hány embert érinthetnek. A meglepő eredmény azt mutatta, hogy mindössze tizenhárom aborigin dolgozott művészeti munkásként a központokban egy olyan hatalmas térségben, ahol negyvenhét művészeti szervezet körülbelül háromezer aborigin művészt fogott össze. Adódott a következtetés, hogy az aborigin szervezetekként működő művészeti központokban több aborigin embert kellene foglalkoztatni azért, hogy lehetővé tegyék és ösztönözzék a dolgozni kívánó helyi lakosság munkába állását. A közép-ausztráliai csúcsszervezetként Alice Springs-i központtal működő Desert 2008-ban beindított egy programot azzal a céllal, hogy hatvan aborigin művészeti munkást képezzenek ki és állítsanak munkába három év alatt. A kezdeményezés sikerét jelezte, hogy az első évben hetvenen kapcsolódtak be a programba.

A korábbi időszak másik kudarcát jelentette, hogy a fejlesztési és foglalkoztatási programok munkásai közül túl sokat osztottak be részidős munkára, melyben a legalantasabb feladatokat kellett elvégezniük a nélkül, hogy ennek bármilyen tapasztalatszerzési vagy készségfejlesztő haszna lett volna. Olyan munkákat végeztek csak, mint a vásznak keretre feszítése, a festékanyagok keverése, illetve a gyűjtemény és a kiállító helyiség tisztán tartása. Nem csoda, hogy kevesen jelentkeztek, és kevesen maradtak meg hosszabb ideig ezekben az állásokban. Ehhez képest napjainkban valódi változások zajlanak. A művészeti munkások jelentős része gyakornoknak jelentkezik azzal a céllal, hogy megfelelő adminisztratív képesítést, diplomát szerezzen, mely megerősíti az aktuális állásában. Nem volt könnyű idáig eljutni. Közép-Ausztráliában mindössze hét középiskola működik, azok is a nagyobb városoknak számító Alice Springsben és Tennant Creekben, a félreeső aborigin közösségek pedig még ehhez az oktatási lehetőséghez sem férnek hozzá. A tanulási folyamat véget ér az általános iskolával, de ez még a jobbik eset, mert sok közösség gyermekei egyáltalán nem járnak iskolába. Becslések szerint nagyjából kétezer gyermek maradhat ki az iskolai oktatásból az Északi Területen. Ebből következően az állásokra felkészítő nem iskolai jellegű tanfolyamok sem túl hatékonyak, illetve csak részleges eredményeket hoznak. Az iskola utáni képzéseket felvállaló állami- és magánintézmények minden esetben szembesülnek az óriási távolságokkal, az elhagyatott vidékekkel és a meglehetősen gyenge írási-olvasási és számolási képességekkel. Ezért rendkívül fontos, hogy az oktatók egyéni alapon foglalkozzanak a diákokkal. Úgy legyenek mentorok, hogy a tréning során valóban együtt dolgozzanak a diákokkal. A tréningeket általában tanórákban, azaz rövidebb időblokkokban tartják, a

<sup>37</sup> Community Development Employment Projects (CDEP) <http://www.centrelink.gov.au/internet/internet.nsf/services/cdep.htm>

kihasználatlan töredék időkből pedig előtérbe kerül a kulturálisan helyénvaló és a közösségi igényeket kielégítő mentori tanácsadás.

A központi területeken gyakran mondják azt, hogy az emberek túlképzettek és alulfoglalkoztatottak. Az oktató szervezetek gyakran nyújtanak kérésre olyan tréningeket, amelyek nem kötődnek kifejezetten egy adott álláshoz. Különösen jellemző ez a művészet-iparban. A művészeti központok gyakran kérik az intézményektől, hogy lehetőleg minél több továbbképzést nyújtsanak, melyek színvonalasabb műtárgyak készítését segítik elő. A múltban ugyanakkor meglehetősen csekély figyelem fordult a művészeti munkások számára fontos területeken – marketing, számítógépes ismeretek, ügyfélszolgálat – tartott továbbképzések felé. Szerencsére az elmúlt egy-két évben, korlátozott mértékben ugyan, de változóban van a kép.

Ugyanakkor a 2007 végén hatalomra került szövetségi munkáspárti kormány lépéseket tett a foglalkoztatási különbségek csökkentésére, és pénzalapot különített el fizetett aborigin művészeti munkahelyek létrehozására a művészeti központokban. Az első két évben ötvennégy új aborigin munkahelyet teremtettek, melynek hatására az aborigin munkavállalók elmozdultak a fejlesztési és foglalkoztatási programok felől a művészeti központokban végezhető munkák felé. A művészeti munkások folyamatos heti húszórás részmunkaidőben foglalkoztathatók nem túl magas, évi tizenkilencezer ausztrál dolláros fizetésért és az ehhez társuló juttatásokért. Az aboriginek tartós munkaviszonyt létesíthetnek, és lehetőséget kapnak a szakmai fejlődésre, egyben a művészeti központok is jól járnak, mert jobban tudják az igényeikhez igazítani az alkalmazottak felvételét. A munkavállalók részéről az előnyök közé sorolható az is, hogy az általános munkaerő-piaci feltételeknek megfelelő fizetésben és juttatásokban részesülnek, illetve élhetnek a szakmai továbbfejlődésüket biztosító képzési lehetőségekkel. A jól átgondolt kormányzati intézkedés kedvező hatása hamar érződni kezdett, különösen a kormányváltás előtt 2007-es helyzethez viszonyítva.

### 13. AZ ABORIGIN MŰKERESKEDELEM MAGATARTÁSI KÓDEXE

Sok mindent beszélnek és leírnak az aborigin művészetről. Ezek a megállapítások gyakran részérdekeket tükröznek, illetve néhány hozzászóló, főleg újságíró, előszeretettel csatlakozik a rosszul működő dolgok mesterséges érzelmekkel vegyített bírálatához. A nemzetközi műkincspiacot szokták a világ utolsó szabályozatlan piacaként emlegetni. Ha valamilyen okból, mondjuk egy műtárgy mesébe és bulvársajtóba illő értékelkedése kapcsán, valaki, akár egy tévéműsor beletekint ennek a piacnak a kulisszatitkaiba, akkor azt látja, hogy nagykereskedők és aukciós házak uralják, illetve gyanúsán felkapaszkodott milliárdosok és bennfentes kereskedelmi praktikák működtetik azt. Az aborigin művészetről szóló megnyilatkozások általában két véglethez közelítenek. Megjelennek az aborigin művészek csodálatosan eredeti alkotásai, egy gazdag és lüktető hagyományos kultúra, mely eljut a fekete és a fehér Ausztrália közti jelenkori megbékéléséig; és ezzel egy időben élénk tárulnak a kapzsi nagykereskedők gyanútlan aborigin művészekkel szemben elkövetett csalásai. A művészet és a művészek megbecsülésnek örvendenek, a nagykereskedők azonban még akkor sem kapják meg az átlagos tiszteletet, ha tisztességesen bonyolítják üzleteiket. A sajtó szereti vizsgálni az aborigin műkincspiacon folyó machinációkat: terítékre kerülnek az aukciós házak és a zugkereskedők gyanús ügyletei. Világosan kell látni, hogy az aborigin művészet-ipar jelentős pénzeket mozgat meg, éves

forgalma nagyjából fél milliárd ausztrál dollárra, jelenlegi árfolyamon száz milliárd forintra tehető, és ez a nagyságrend már feltétlenül szabályozott struktúrát igényel. Ezért dolgozták ki az aborigin műtárgyak kereskedelméről szóló magatartási kódexet<sup>38</sup>, mely öt éves előkészítő munka után 2010 novemberében jelent meg hivatalosan. A szövetségi szenátus 2007-ben vizsgálatot folytatott az aborigin képzőművészeti „szektorról”<sup>39</sup>, és jelentésének huszonkilenc javaslatából kilenc a magatartási kódexről szólt. Ezzel együtt érdekes, hogy a kódex kidolgozását a művészet-ipar kezdeményezte jó egy évvel a szenátusi vizsgálat befejezését megelőzően. Az ausztrál művészeti tanács erre a célra felállított szakbizottsága határozta meg a kódex értékeit és dolgozta ki a tervezetét. Furcsa menet lehetett, mert az iparág meghatározó szereplői először gyűltek össze egy szobába, és ültek le egymással tárgyalni. A tervezet széleskörű egyeztetéssel született meg 2008 folyamán, és a (szövetségi és állami) kulturális miniszterek tanácsa 2009 októberében hagyta azt jóvá. A jóváhagyás azt jelentette, hogy az illetékes szövetségi minisztérium<sup>40</sup> már ebben a kezdeti stádiumban szerepet kapott a kódex végrehajtásában, és azzal együtt felkérte a közösségi galériákat annak betartására, hogy a kódex lényegében a művészet-ipar magánvállalkozásait szabályozza. Összességében mintegy fél ezer galéria, ügynök, magánkereskedő és művészeti központ csatlakozott a kódexhez. Aláírásuk önkéntes, a kódex tartalma és elvei nem jelentenek jogi kötelezettséget. Ezt többen kifogásolták, de látni kell, hogy az ausztrál joggyakorlat nem szereti, és nem alkalmazza a kötelező kódexeket. A versenyhivatalnak megfelelő ausztrál hatóság<sup>41</sup> jelentős és ellenőrizhetetlen visszaélések hiányában nem határoz meg kötelező szabályokat, hanem, első lépésként, bízik abban, hogy a problémák önkéntes vállalásokkal is megoldhatók. A hatóság egyébként figyelemmel kísérte a kódex kidolgozását. A kódex önkéntes betartása egy olyan furcsasághoz vezet, hogy egy klasszikus iparágban alkalmazott szabályzóeszköz határozza meg a művészet-ipar jóval szabadabb gazdasági környezetét.

Néhányan úgy vélekedtek, hogy a kódex bevezetése azzal a céllal fogja a művészeti központok értékeivel összhangban moralizálni a művészet-ipart, hogy a központok már pusztán létezésük okán magas erkölcsi alapon álljanak, és komoly erkölcsi tőkével rendelkezzenek. A művészeti központok hajlamosak makulátlannak és ártatlannak feltüntetni magukat a szerencselovagokkal és a független kereskedőkkel szemben. Ezt a jelenséget támogatja meg az aborigin műkincs-kereskedelem erkölcsi alapokra helyezése, mely egyben a művészetközpon-konceptió hivatalos győzelmét jelenti.<sup>42</sup> Az állítás mindenképpen túlzó. A művészekkel szembeni tisztesség, az üzletek átláthatósága és a tisztességes bánásmód voltak a művészeti központok által közösen képviselt értékek. Semmi radikális vagy különleges nincs az elveik között, melyek a legtöbb iparág minimum standardjai között megállnák a helyüket. A kódex tartalma eleve nem lehet radikális, mert az összes meghatározó szereplő részt

<sup>38</sup> Indigenous Australian Art Commercial Code of Conduct, <http://www.indigenousartcode.org>

<sup>39</sup> Australian Senate Inquiry into Australia’s Indigenous Visual Arts and Craft Sector, [http://www.aph.gov.au/Senate/Committee/ecita\\_ctte/completed\\_inquiries/2004-07/indigenous\\_arts/index.htm](http://www.aph.gov.au/Senate/Committee/ecita_ctte/completed_inquiries/2004-07/indigenous_arts/index.htm)

<sup>40</sup> Department for Environment, Water, Heritage and the Arts (DEWHA): környezeti és vízügyi, illetve kulturális örökségi és művészeti minisztérium. Az ausztrál kormányzati struktúra hagyományosan alkalmazza az ehhez hasonló, többszörösen összetett tárcákat, melyek a magyar kormányzati gyakorlatban csak az elmúlt néhány évben jelentek meg, és a második Orbán-kormány idején váltak általános gyakorlattá.

<sup>41</sup> Australian Competition and Consumer Commission (ACCC). Az ausztrál gyakorlatban a kötelező érvényű magatartási kódexre mindössze a franchise és a kertészet szolgáltat példát.

<sup>42</sup> Nicholas Rothwell: „Indigenous art market enters era of Code” in *The Australian*, 12 October 2009.

vett a kidolgozásában, melynek során megjelentek az ellentétes érdekek. A versenyhivatal véleménye pedig azt mondta ki, hogy összhangban áll az ausztrál kereskedelmi joggal. Az eredmény semmiképpen sem lehet tehát a művészeti központok nagy győzelme a többi szereplő felett.

Az is elhangzott, hogy a szabályozás bevezetése következtében csökkenni fog a termékek minősége. Az aborigin művészet néhány évtizeddel ezelőtt képviselte azt a forradalmi erőt, mely megjelenítette a kultúrában és a hagyományokban gyökerező igazságot a nem túlzottan érdeklődő és fogékony világ számára. Azóta folyamatosan racionalizálták, ami elvezetett a kódexig. Valódi iparrá vált, exportorientált szépségbiznisszé, melyet jó szándékú menedzserek irányítanak. Az üzleti jelleg felülkerekedésével az eredeti lényeg veszik el, és ez végső soron az üzletre is káros hatással lesz. Ilyen jellegű átalakulási folyamat kétségtelenül zajlik, de azért ezt az állítást sem lenne helyes teljes egészében elfogadni. A művészek szabályozása ugyanis lehetetlen. Ők mindig a saját fejük után mennek, és egy vibrálóan összetett kultúrából merítik az ihletet az alkotáshoz. A távoli nagyvárosokban kigondolt szabályok nem befolyásolják őket a műveik létrehozásában, és ez feltétlenül a minőség mellett szól. A kódex éppenséggel nem a művészeket, hanem a művészet-ipar egyéb szereplőit – a nagy- és kiskereskedőket, az ügynököket, a galériákat – igyekszik szabályozni. Ők nyilvánvalóan nyitottak erre, hasonlóan az autókereskedőkhöz és az ingatlanirodákhoz. Az ügyletek szabályozása nem írja elő a termékek jellemzőit. Az aborigin művészek csak alkossanak nyugodtan tovább!

#### 14. MŰVÉSZETI ÉS ÜZLETI TANULSÁGOK

A fejezet terjedelmi keretei rövid bepillantást engedtek csupán a misztikus vidékek különleges embereinek művészetébe és hiedelemvilágába. Alapvető célja a figyelem felkeltése volt egy izgalmas, de az európaiak számára jórészt ismeretlen kultúra iránt. Megírása során meg kellett küzdeni a távoli földrészekről Ausztráliába utazó turisták általános problémájával: hogyan lehetne egy-két hétre beleszuszakolni a mesés kontinens minden látványosságát? A kérdés jelen esetben úgy vetődött fel, hogy mire elég tíz-húsz oldal, és mit kellene felvillantani benne ahhoz, hogy az olvasó a leírtak mögött megsejtse egy távoli múltból fennmaradt kultúra értékeit. Ausztrália őslakosai nem rendelkeznek írásbeliséggel, ugyanakkor sokrétűen alkalmazzák a művészi kifejezés eszközeit. Mindegyikük részt vesz az alkotásban. A művészet nem külön szakma, a művész soha nem hivatásos, bár adott személyeket komoly tisztelet övezhet művészi képességeik miatt. Művészetük funkcionális, azaz gyakorlati haszna van. A régi időkbe visszanyúló hagyományok mítoszokkal vegyülnek, mesés történetek magyarázzák a homályba vesző eredetet. A régi időkben fennmaradt művészeti alkotások szakrális jelentőségre tettek szert. Más alkotásokat oktatási segédanyagként használnak, és számos esetben csak feltételezhető, hogy a művészi minták gyakorlati jelentőséggel bírtak hajdani nemzedékek számára. Mindez nem jelenti azt, hogy az őslakosok ne szeretnék a szépet, ne gyönyörködnének abban, amit használnak, és akadnak példák arra is, hogy a művészt a gyönyörködtetés és az önkifejezés vezérelte. Az őslakosok művészetfelfogása gyökeresen eltér az európaiától. Ezzel együtt európai szemmel nézve is hihetetlenül izgalmas alkotásokat hoztak létre, melyek nélkül jóval szegényebb lenne a világunk. Az ősi művészetre épülő ipar a kapitalista gazdaság terméke, és nem csökkenti a kulturális értékeket. A vásárló küzd a tömegtermelés bőségével, ugyanakkor nehezebb helyzetbe kerül, mert lépten-nyomon meg kell különböztetnie a művészi munkát az olcsó bóvilitól. Az igénytelen giccs általában nem az



őslakosoktól származik, hanem jobbra az ausztráliai üzleti lehetőségeket gátlástalanul kihasználó kínai kereskedőktől. Elvégre Amerikából vagy Európából nézve nincs sok különbség a kínai és az aborigin bumeráng között. Nem az őslakosok keresik a nagy pénzeket, mert idegenül mozognak az üzleti világban. Nem róható fel nekik, hogy ők is szeretnének részesülni az iparág hasznából. A művészet lehetőséget kínál az aborigin-szegénység csökkentésére, de ezt a lehetőséget egyelőre csak részben sikerült kihasználni.

## 15. IRODALOM:

- Albert, Trish: *Keeping strong through art*. National Museum of Australia, Pearson Heinemann Library, Port Melbourne 2009.
- Arndt, Heinz Wolfgang: „The Nargokun-Narlinji cult” *Oceania vol. 32,4 (1962)*: 298-320.
- Arndt, Heinz Wolfgang: „Seventy year old records and new information on the Nargokun-Narlinji cult” *Oceania vol.36,3 (1966)*: 231-239.
- Baglin, Douglass – Mullins, Barbara: *Aboriginal art of Australia*. Gecko Books and Mulavon Press, Marlestone 2008.
- Baglin, Douglass – Mullins, Barbara: *Aboriginals of Australia*. Mulavon Press/Gecko Books publication, Marlestone 2008.
- Barlow, Alex – Hill, Marji: *Aboriginal art; Rock art*. Macmillan Education Australia, South Melbourne 1997.
- Bowden, John P.: *Didgeridoo, a complete guide to this ancient Aboriginal instrument*. John P. Bowden 2008.
- Clark, Julia – Tasmanian Aboriginal Centre: *Aboriginal people of Tasmania*. Office of Indigenous Policy Coordination 2004.
- Cowan, James: *Aborigine Dreaming, an introduction to the wisdom and thought of the Aboriginal traditions of Australia*. Thorsons, London 2002.
- Ellis, Jean A.: *Aboriginal Australians – Their journey*. Kaliarna Productions, Penrith 2007.
- Godden, Elaine – Malnic, Jutta: *Rock Paintings of Aboriginal Australia*. New Holland Publishers Australia, Sydney, Second edition 1997.
- Isaacs, Jennifer (ed.): *Australian Dreaming. 40,000 Years of Aboriginal history*. New Holland Publishers Australia, Sydney 2009.
- Isaacs, Jennifer: *Australia's Living Heritage; Arts of the Dreaming*. New Holland Publishers Australia, Sydney 2007.
- King, Ian: *The Boomerang information book*. Gecko Books, Marlestone 2007.
- Mountford, Charles: *Ayers Rock, its people, their beliefs, and their art*. Angus & Robertson, Sydney 1965.
- Muecke, Stephen – Shoemaker, Adam: *Aboriginal Australians: first nations of an ancient continent*. Thames & Hudson, London 2009.
- Oster, John: „Movements in Aboriginal art” *Dialogue vol.28,2 (2009)*. Academy of Social Sciences in Australia.
- Parker, Adrian: *Didjeridu Dreaming*. J.B. Books, Marlestone 2003.

Wild, Stephen A. (ed.): *Rom: An Aboriginal Ritual of Diplomacy*. Australian Institute of Aboriginal Studies, Canberra 1986.

<http://www.ankaana.org.au>: az északi vidékek, a Kimberley-terület és az Arnhem-föld aborigin művészeit tömörítő szövetség honlapja

<http://www.centrelink.gov.au/internet/internet.nsf/services/cdep.htm>: egészségügyi, szociális és (nép) jóléti kérdésekkel foglalkozó ausztrál kormányzati honlap

<http://www.desart.com.au>: a közép-ausztráliai aborigin művészek szövetségének honlapja

<http://www.indigenouartcode.org>: az aborigin művészeti alkotások kereskedelmének szabályait tartalmazó honlap

## KÉPEK

1. kép: A mimi hosszúkás szellemalakja, festett faszobor, Északi Terület



Forrás: A szerző felvétele

2. kép: Waninga, hajfonatokból készített szertartási dísz, kenguru totem



Forrás: <http://www.lindenmuseum.de/englisch/exhibitions/permanent-exhibitions/oceania/galerie>

3. kép: Alkonyi fények Ausztrália vörös központjában: Kata Tjuta (Olgas), Északi Terület



Forrás: A szerző felvétele

4.-5. kép: Julie Paige - Gyíkvadászat és A teremő őskígyók története, 2010, Északi Terület



Forrás: A szerző felvétele

6. kép: Barlangrajzok-Arkaroo Rock, Yarrakinna-terület, Flinders-hegység, Dél-Ausztrália



Forrás: A szerző felvétele

1. ábra: Aborigin művészeti helyek





Glied Viktor – Barkóczy Csaba

# A fenntartható fejlődés elemeinek megjelenése a városfejlesztési stratégiákban a Dél-Dunántúlon<sup>1</sup>

## BEVEZETÉS

A fenntartható fejlődés a tudományos és politikai szótárak egyik legtöbbet használt fogalmává, szófordulatává vált az elmúlt két évtizedben. Az egyensúlyra törekvő ökológiai fejlődés szinonimájaként megalkotott elvrendszert a gazdaság és a politika is saját arcára formálta, sokszor elhagyva a fejlődés szót és kiemelve csupán a fenntarthatóságot, amely a hibás rendszerek esetében is jövőképet nyújthat. A fogalmat használja a politika a társadalmi igényeknek és a divatnak megfelelően, a gazdaság promóciós célzattal. A klasszikus fenntartható fejlődés fogalom erodálódott, jelentéstartalma igazodott az éppen aktuális döntéshozók világképéhez és kívánalmaihoz, de tény, hogy alapvető kellékévé vált a döntéshozatali folyamatoknak és beépült a jogszabályokba, stratégiákba. Amíg közel négy évtizedes küzdelem zajlott annak érdekében, hogy a környezetvédelmet és fenntartható fejlődést a súlyának megfelelően kezelje a politika, addig a kétezres években a trend észrevétlenül fordult át. Észre sem vettük, hogy jelenleg már az élhető jövőért dolgozunk és az eddigi lépések feltehetően nem voltak elegendők. A környezet szennyezése, a biodiverzitás csökkenése, a klímaváltozás és a társadalom együttélésének anomáliái egyre sürgetőbb kérdéseket vetnek fel, de a tényleges megoldásokat még keressük. Ezek közül csak egy, de rendkívül sokrétű és komoly támogatást élvező csomag a fenntartható fejlődés rendszere, mely áthat minden egyéb rendszert. Nem kiforrott modellekről, kőbe vésett szabályokról, hanem kísérletekről, kezdeményezésekről, elképzelésekről beszélünk, melyek földrajzi helytől, időszaktól, politikai rendszertől függően változnak és adaptálódnak/adaptálódhatnak a helyi viszonyokhoz, pozitív, vagy éppen negatív visszacsatolásokkal, de mindenképpen radikális, újszerű és az esetek nagy részében racionális fejlődési utakat eredményezve. Mivel napjainkban az emberiség több mint 50%-a városokban lakik, kiemelten fontos megvizsgálni, hogy miként jelenik meg a fogalom a városok jövője kapcsán (RAKONCZAI 2008).

A tanulmány a Dél-Dunántúl kilenc településének – Pécs, Kaposvár és Szekszárd mint megyeszékhelyek és megyénként kettő, összesen hat kis- és középváros – településfejlesztési

<sup>1</sup> A tanulmány a „TÁMOP-4.2.1. B-10/2/KONV-2010-0002 A Dél-Dunántúli régió egyetemi versenyképességének fejlesztése” pályázat támogatásával készült.

koncepcióit, stratégiáit, környezetvédelmi programjait elemzi a fenntartható fejlődés elvének és elemeinek megjelenése, illetve alkalmazhatósága szempontjából. A települések kiválasztása során a megyeszékhelyek természetesen adottak voltak, a többi város meghatározásánál földrajzi, gazdasági és demográfiai tényezőket vettünk alapul, melyek a hasonlóságot (Mohács, Nagyatád, Dombóvár), vagy éppen a kitüntetett szerepet (pl. Siklós, Siófok és Paks esetében) formálták.

A kutatás során arra kerestük a választ, hogy

1. létezik-e regionális lépték a stratégiák megalkotásában,
2. mennyiben látja a stratégia kidolgozója reálisan egy város helyzetét és lehetőségeit,
3. miként, milyen formában, milyen problémákra fókuszálva jelenik meg a környezetvédelem és fenntartható fejlődés egy adott város fejlesztési koncepciójában és/vagy környezetvédelmi programjában.

Az elemzések elkészítése és összehasonlítása során elsősorban az *Integrált Városfejlesztési Stratégiákat* (a továbbiakban IVS) vizsgáltuk, melyek a városfejlesztési politika módját, irányát hivatottak középtávon (2015-ig) megalapozni, így alkotva teljes képet egy adott településről. Mivel az IVS-ekben megjelenő fenntarthatósági elemek szinte kivétel nélkül a természeti környezet bemutatása kapcsán jelennek meg, az elemzés fókuszát kiszélesítettük a fejlesztési tervek fenntarthatóságára is és kiemeltük azokat a környezetpolitikai eszközöket, és/vagy fenntartható fejlődés kapcsán értékelhető kezdeményezéseket, melyek pozitív eredményeket hozhatnak a jövőben mind regionális, mind települési szinten és alkalmazhatók más helység döntéshozói számára.

Az európai helyzetet figyelembe véve Magyarország élen jár az IVS-ek megalkotásában, 2011 első feléig 260 város dolgozta ki a saját stratégiáját. Ezt a kormányzat is ösztönözte, a települések akkor kaphattak támogatást város-rehabilitációs pályázataikhoz, ha akcióterületeiket egy integrált városfejlesztési stratégia keretében jelölték ki. Napjainkra az IVS mint műfaj beépült az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvénybe, a településfejlesztés rendszerébe (SZALÓ 2011: 23). Az IVS területi alapon hangolja össze a különböző szakpolitikai megközelítéseket (pl. gazdaságfejlesztés, környezeti fejlesztés, közlekedésfejlesztés, társadalmi célok megvalósítása stb.), összefogja és ütközteti az érintett partnerek (gazdasági szereplők, civil szektor, közsféra, lakosság) céljait, elvárásait az önkormányzat városfejlesztésben meghatározó és döntéshozó szerepe mellett. Az integrált megközelítés további eleme, hogy a fejlesztési célokat, azok finanszírozási lehetőségeit, megvalósítási és fenntartási módját, eszközeit is összefüggéseiben kezeli.

Az 1995-ben megalkotott környezetvédelmi törvény 2008-as módosítása átalakította a környezeti tervezés rendszerét. A módosítás célja a decentralizáció és szubszidiaritás elvére építve a környezetvédelmi tervezési rendszer megújítása volt. Ez alapján a települési, megyei és regionális szinten elkészülő, átfogó, részletes/tematikus és speciális esetekben egyedi környezetvédelmi program szorosan kapcsolódik a Nemzeti Környezetvédelmi Programhoz. A kutatás során vizsgált települési környezetvédelmi programnak a település adottságaival és gazdasági lehetőségével kapcsolatban következő elemeket kell tartalmaznia: levegővédelem, zajvédelem, zöldterület-gazdálkodás, települési környezet és közterületek tisztasága, ivóvízellátás, csapadékvíz-gazdálkodás, kommunális szennyvízkezelés, települési hulladék-gazdálkodás, energiaellátás, közlekedés és szállítás, környezetterhelés csökkentése (ANTAL 2010: 402).



A stratégiára alapozott integrált városfejlesztési politika a közösségi fenntartható fejlődés és fejlesztési stratégia végrehajtásának kulcsfontosságú előfeltétele, és mint ilyen, komplex megközelítést igényel, melynek során figyelembe kell venni a helyi sajátosságokat, adottságokat és szükségleteket, valamint társadalmi igényeket. A városfejlesztési beavatkozások egyrészt a város jövőképek formálásához, a területi dinamika megteremtéséhez, az attraktivitás növeléséhez, másrészt a városokban társadalmi-gazdasági problémák oldásához, ezáltal lehatárolt akciótervek kidolgozásához járulnak hozzá. A városok kiemelkedő fejlesztéspolitikai megjelenítését indokolja térségük versenyképességének meghatározásában játszott kulcsszerepük. Ugyanakkor a városfejlesztés esetében kiemelt szempontként kell megjelennie a társadalmi-gazdasági-környezeti értelemben vett fenntarthatóság elvének, mely a várospolitikában az integrált megközelítést igényli. A városok hozzájárulása a gazdasági növekedéshez a fejlesztési pólusok policentrikus, együttműködő városhálózati rendszerében érvényesül a leginkább, olyan hálózatban, mely élő szövetet képez a város és környezete között. Míg a megyeszékhelyek hagyományosan pólusként, központként funkcionálnak és meghatározzák térségük lehetőségeit és fejlődési pályáját, addig a középvárosok a térbeli kiegyensúlyozottság megteremtésében és térszervező képességük növelésében játszanak fontos szerepet. A középvárosok tekinthetők a gazdasági fejlődés központjainak, amelyek meghatározó szerepet töltenek be a regionális központok és kisvárosok között, szerepük kiemelkedő a rurális, gyakran periférikus helyzetű, elmaradott térségek dinamizálásában, vagy a leszakadás ütemének mérséklésében. Suvák Andrea kiemeli, a „policentrikus” szemléletű fejlesztési minták valójában a funkcionális hierarchiák hordozóiként hatnak a kis- és középvárosokra; „*a kevésbé fontos területek fejlesztése alárendelődik a metropolisztérségek fejlesztésének*”; „*a kis- és középvárosi térségek megítélése a nagyvárosi fejlesztési elképzelések szemüvegén keresztül történik, és létjogosultságuk az alapján dől el, hogy be tudnak-e illeszkedni a nagyvárosi térségek által meghatározott rendbe*” (SUVÁK 2011: 236). A rurális térségekben a felzárkózást szolgáló fejlesztés két fő iránya a központi funkcióik térségellátó és -szervező szerepének növelése, különös tekintettel a térségüknek nyújtott szolgáltatások fejlesztésére, továbbá az elérhetőség javítása.<sup>2</sup>

A 21. században már a világ egésze hálózatokba tömörül, gazdasági, pénzügyi csomópontok, tudásközpontok, húzópólusok, vagy éppen válságócok jönnek létre, a városokban él Földünk lakosságának közel 60%-a és ez az arány folyamatosan növekszik. Egy állandóan változó világban a településeket sem tekinthetjük statikus, mozdulatlan egységnek, a lakosságszám változásával, az infrastruktúra fejlődésével, gazdasági szerkezetváltással, vagy éppen kulturális léptékváltással alakul, formálódik a város arculata, szerepe, a városi körzetek funkciója, élhetősége. Az 1980-as évek elejétől napjainkig terjedő új térértelmezési és -használati időszaknak vagyunk tanúi, melybe a város környéke teljes egészében a város szükségleteihez igazodik, ez pedig átalakítja az ökológiai-természeti környezetet; a város integrálja a kis- és közepes méretű településeket (agglomeráció, agglomeráló térségek); a globalizálódó gazdaságnak egyre kevésbé van szüksége a vidék-város munkamegosztásra, a falusi életvitel kuriózummá kezd válni. A város és környezete a regionális és nemzeti gazdaságfejlesztés szolgálatába kerültek, s mint csomóponti régiók értelmeződnek a lokalitás előnyeire építő új környezetben (LENGYEL 2010). Az európai policentrikus városhálózati elképzelések

<sup>2</sup> Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium Területfejlesztésért és Építésügyért Felelős Szakállamtitkárság: Városfejlesztési Kézikönyv, 2009. [www.nfu.hu/download/35810/Varosfejlesztesi%20kezikonyv.pdf](http://www.nfu.hu/download/35810/Varosfejlesztesi%20kezikonyv.pdf)

szerint a városok és környékük lokális egysége és ezen egységek hálózata, térségi-regionális szerepfelfogása, dinamikája határozza meg a kontinens városfejlődését a jövőben. Ebben a rendszerben a fenntartható fejlődés szempontjai a lehetőségekhez mérten tervezhető, tudatosan felépített és minden szempontból élhető települések tervezési munkához adnak támpontot, kiemelve a lokalitás fontosságát, azaz a helyi szintekre, helyi közösségekre, helyi gazdasági lehetőségekre, helyi üzleti szereplőkre való támaszkodást, a döntések helyi szinten való kezelését. Azt, hogy mennyiben tud érvényesülni a helyi szint, a lokalitás paradigmája, nagyban meghatározzák az államszervezési, területfejlesztési, szakpolitikai alapelvek, a *decentralizáció*, a *szubszidiaritás* és a *partnerség*. Ezen fogalmak egy demokratikus rendszer alapvető elemei, de a hatékonyság szempontjából megkérdőjelezhetőek, hasonlóan a fenntartható fejlődés elveinek politikai, gazdasági akarattá történő átkonvertálása kapcsán, ahol sok esetben kísérleti jellegű folyamatokról – ökohatékonyság, kék gazdaság, megújuló energiaforrások használata stb. – beszélünk, mert a célrendszer megteremtéséhez szükséges eszközök nem, vagy korlátozottan állnak a rendelkezésünkre, a társadalom pedig nem fogadja el a változtatás szükségességét. Ebből a szempontból is kitüntetett szerepet kap a politikatudományban manapság egyre kevésbé körvonalazható és értelmezhető *bizalom* fogalma, mely az együttműködések, közös célok, a jövőbe vetett hit alapja lehet.

Lengyel Imre az együttműködések keretét adó regionális hálózat lényegét így adja meg: „*A regionális hálózat egy olyan koordinációs folyamat, amelyben a résztvevők vagy a résztvevők csoportjai együttműködnek egy kitűzött cél megvalósításában, amely cél közös meggyőződésből vagy közös vízióból (jövőképből) ered. Ez a folyamat nem formálisan megkötött szerződéseken alapul, hanem a bizalmon, a partnerségen és a meggyőződésen, hogy az együttműködés mindenkinek előnyös lesz.*” (LENGYEL 2010: 319). A válsághoz való alkalmazkodásban kritikus jelentőségű a döntéshozók, területi szereplők *rugalmassága* és *alkalmazkodóképessége*, ami akkor érvényesíthető hatékonyan, ha a döntéshozatalban és a fejlesztéspolitikában is a mainál jobban érvényesül a szubszidiaritás elve. A fenntartható fejlődés kapcsán azonban pontosan olyan paradigmaváltásról beszélünk, amely értelmezi és használja az előbbieken vázolt normatív fogalmi kategóriákat, alapjaiban képes változtatni az addig ismert és elfogadott rendszereinken, még ha nem is a társadalom egészének támogatása mellett. James Surowiecki (2007), Manuel Castells (2006), vagy éppen Kerekes Sándor (2006, 2009) ennek kapcsán úgy érvel, hogy a közfelfogás és hagyományos rendszerek megkérdőjelezése minden esetben válság hatására következik be, azonban a válságot nem leszünk képesek azokkal az eszközökkel megoldani, amelyek abba belesodortak, tehát új utakat kell találnunk.

### A VIZSGÁLAT SZEMPONTRENDSZERE

A kilencvenes évektől kapott egyre nagyobb hangsúlyt a fenntartható fejlődés elveinek beépítése a településfejlesztési jogszabályokba, koncepciókba, stratégiákba. Ennek alapját számos egyéb nyilatkozat és deklaráció (Athéni Charta, ENSZ Habitat I, Habitat II.) mellett az 1992-es, Rio de Janeiróban rendezett ENSZ-konferencián megalkotott *Agenda-21* elnevezésű nyilatkozat és az OECD kétezres évek második felében kidolgozott számos programja tartalmazta. A fenntartható fejlődés legfontosabb gondolata, hogy a város egészét egységes ökoszisztémaként kell kezelni, mint egy szolgáltató termelőegységet, amelynek alapanyagigénye van és termékeket állít elő, közben pedig élhető

környezetet biztosít. Az 1920-as, 1930-as években építészek által megalkotott modern városfejlesztési paradigma, az ún. Athéni Charta olyan várostervezést tart indokoltnak, amely az állampolgárra összpontosít és kifejezi az embernek a városi élettel kapcsolatos alapvető szükségleteit. A charta egészen a nyolcvanas évekig meghatározta a nyugati városfejlesztés irányát.

A 21. századi települési stratégia tervezéséhez támpontokat adó, az OECD által 2009 és 2011 között kidolgozott kompakt város elnevezésű ajánlás csomag szorosan kapcsolódik a szervezet 2009 júniusában útnak indított Zöld Növekedés Stratégiájához (Green Growth Strategy), továbbá Zöld Városok Programjához (Green Cities Programme). A program elsődleges célja, hogy policentrikus (több központú) városok létrehozásával az autóforgalmat, ezáltal a szén-dioxid kibocsátást csökkentse, valamint a helyi termelőket közvetlenül összekapcsolja a fogyasztókkal (OECD 2012). A kezdeményezés nem előzmények nélküli, hiszen az Európai Bizottság városi környezetről szóló zöld könyve (Green Paper on the Urban Environment, 1990), valamint az 1999-ben közreadott ESDP (European Spatial Development Perspective) egyaránt a kompakt város gondolatát szorgalmazta, azaz a lehető legkisebb távolságok városát, a vegyes területhasználatot, valamennyi területen a funkcióbőséget. (SOMLYÓDYNÉ PFEIL 2012) Mindezek érdekében a fenntartható fejlődés hármasszögének (környezeti-gazdasági-társadalmi) mindegyikében ajánlásokat fogalmazott meg (1. táblázat).

1. táblázat: A kompakt város fenntarthatósági elemei

Városfejlesztési célok	Környezeti fenntarthatóság	Társadalmi fenntarthatóság	Gazdasági fenntarthatóság
Több alközpont létrehozása – kisebb távolságok Harmonikus városfejlesztés (olyan települési infrastruktúrák kifejlesztése, amelyek minél alacsonyabb természet-használatot, ökológiai lábnyomot eredményeznek) A települési funkciók hatékony biztosítása	Kisebb autóforgalom, dugók elkerülésének lehetősége Kevesebb szén-dioxid és egyéb károsanyag kibocsátás Klímavédelmi szempontok Csökken az egyén ökológiai lábnyoma	Család / egyén kiadásainak csökkentése Intézmények elérhetősége növekszik Élhetőbb város érzete	Növekszik az innovációra való törekvés
Autótól való függés csökkentése tömegközlekedés és kerékpárút hálózat fejlesztésével	Kevesebb szén-dioxid és egyéb károsanyag-kibocsátás Klímavédelmi szempontok	Az autózás költségei csökkennek Javul a lakosság egészségügyi állapota	Zöld munkahelyek, zöld technológia-fejlesztés
Energiahatékonyság növelése, helyi energiaforrások használata	Kevesebb szén-dioxid és egyéb károsanyag-kibocsátás Klímavédelmi szempontok	–	Zöld munkahelyek, zöld technológia-fejlesztés Munkahelyteremtés
Optimális tájhasználat, város és környéke viszonyrendszer tudatos tervezése	Biodiverzitás védelme Helyi termelők támogatása Kevesebb szén-dioxid és egyéb károsanyag-kibocsátás	Lakosság életminőségének javítása Új helyi identitást építő közösségek létrehozása	Részleges lokális és regionális önellátás mint cél megjelenése Rurális térségek gazdasági felzárkóztatása A városi kiskert-rendszer felélesztése Helyben meglévő biomassa – megújuló energia
Közszolgáltatások minőségének fejlesztése	–	Lakosság életminőségének javítása	Helyi befektetések volumene növekszik Munkahelyteremtés Üzemeltetési költségek hosszabb távon csökkenhetnek
Egyéni és közösségi igények biztosítása (tudatos demográfiai tervezés)	–	Társadalmi alkalmazkodóképesség javítása Lakásépítési programok	Innovációra való nyitottság növekszik

Forrás: Az OECD kompakt város ajánlásai alapján szerkesztették a szerzők (2012)

A vizsgálat kezdetekor összeállítottuk a fenntartható fejlődés szempontrendszerét, alkalmazva a klasszikus hármast pillérben megjelenő elveket és a városfejlesztés tekintetében releváns tényezőket, különböző területekre érvényes szempontokat. A szempontok között hierarchiát szándékosan nem állítottunk fel, ezáltal is hangsúlyozva a *rugalmas, komplex, integrált megközelítés* fontosságát és a fenntarthatóság általunk használt alapelveit (csökkentés, alkalmazkodás, hatékonyság, lokalizáció, decentralizáció, szubszidiaritás, hosszú távú tervezés, partnerség):

### **1. Gazdasági fenntarthatóság:**

Települési és térségi erőforrások (humán, természeti, szellemi, infrastrukturális) fenntartható felhasználása, a regionális különbségek kiegyenlítése: infrastruktúra-fejlesztés, terület- és településfejlesztés integrációja, összehangoltsága; közlekedés (közút- és vasútfejlesztés, városi úthálózat, kötöttpályás közlekedés lehetősége, tömegközlekedés elérhetősége, minősége, kerékpárutak); vízgazdálkodás és szennyvízkezelés, energiatermelés (fosszilis energiaforrások kitermelése és használata; megújuló energia használatának lehetőségei: víz, szél, biomassza, geotermikus); atomenergia és radioaktív hulladék keletkezése; helyi gazdasági szereplők támogatása; munkaerő-kapacitás fejlesztése, munkahelyteremtés és –fejlesztés; közszolgáltatások minősége.

### **2. Környezeti fenntarthatóság:**

Környezetvédelmi és egészségvédelmi szempontok érvényesítése, környezetbarát technológiák használata, erőforrások kitermelésének egyensúlya és lehetőségei; ipari környezetterhelés, zajterhelés, levegőminőség; zöldterületek védelme és növelése.

### **3. Társadalmi fenntarthatóság:**

Demográfiai egyensúly kialakítása, egész életen át tartó tanulás fontossága, közösségfejlesztés, civil társadalom fejlettségének foka és aktivitása; társadalom szociális és egészségügyi helyzetének javítása; oktatási rendszer fejlesztése, egészségügyi rendszer fejlesztése.

### **Fenntartható fejlődés vizsgálatának szempontrendszere:**

1. Térségspecifikus lehetőségek, a változásokhoz való *alkalmazkodás* meglétének foka; pólusok képességeinek meghatározása, térségi és nagyobb léptékű hálózatokban való részvétele
2. Város és vidék viszonya – város a megyében, város és környéke viszonyrendszere – a lehetőségek érdekeken keresztül történő elosztása (hagyományos hierarchia megléte), de kooperációra való törekvés, közös fejlesztések
3. Fenntartható településfejlesztés – önkormányzat és polgármester felelősségi szintje; munka- és életkörülmények, környezet javítása (fenntartható energia- és környezetgazdálkodás), lakhatási körülmények javítása; **helyi közösségek** szerepe a fejlesztésekben, partnerségre való törekvés; forgalomcsillapított belváros, a városközpontok újraértelmezése és közösségi térré fejlesztése (jólét és jól lét); építési hatósági, egyéb engedélyeztetési eljárások előírásai
4. Demográfiai dinamizmusok – népességfluktuáció (be- és elvándorlás); település népességmegtartó ereje
5. A szegénység felszámolása – szegénység elleni intézkedések (*kiegyenlítő folyamat*, közösségi rehabilitációs, városrehabilitációs tervek); anti-szegregációs tervek – harmonikus együttélés megteremtése
6. Környezeti döntéshozatal – a környezeti szempontok integrálása a döntéshozatali rendszerekbe (politikatudományi, gazdasági és jogi szempontok)
7. Helyi társadalom felelősségi szintje, közösségi szervező ereje; a helyi-térségi civil szervezetek szerepének erősítése, partnerség kialakítása, *demokratikus döntéshozatal* kialakítása (társadalmi vita).
8. *A társadalmi részvétel* és az aktív állampolgárság biztosítása, a civil szervezetek szerepe a döntéshozatalban, a döntések átláthatóságának biztosítása, az intézményrendszer transzparenciája, világos és egyértelmű tervek, stratégiák, programok; a politika és civil szervezetek viszonya (*partnerség*); társadalmi ellenőrzési funkció (*monitoring*)

9. Gender kérdés: nők és férfiak egyenlősége a döntéshozatalban – az esélyegyenlőség megvalósítása; nők, gyerekek és fiatalok szerepének meghatározása – a nők arányának növelése a döntéshozatalban, a jövő generációk védelmének és szerepének meghatározása
10. Oktatás, társadalmi tudatosság, képzés fejlesztése: környezeti nevelés, tudatformálás, *környezettudatosság fejlesztése* – felsőoktatás, civil szektor, gazdasági szektor és kormányzat együttműködése; pénzügyi források és mechanizmusok létrehozása: különböző közösségi és hazai pénzügyi alapok
11. A környezeti információhoz való jog biztosítása
12. Fenntartható *fogyasztási modellek* kialakítása – termelés és fogyasztás egyensúlyi helyzete; élelmiszerbiztonság; a szükségletek kielégítése legyen fontos, nem az igények kielégítése; *közösségi felelősségvállalás*
13. Erőforrások – fenntartható föld- és talajhasználati módok kifejlesztése, helyi lakosság lehetőségei; termelők bevonása a döntéshozatali folyamatokba, nyersanyagok kitermelése és hasznosítása, nemzetközi kereskedelem szerepe az erőforrások kinyerésében
14. Globális klímaváltozás hatásai és *helyi adaptáció*; klímabarát települések hálózata
15. Édesvizek védelme és felhasználásuk integrált fejlesztése; vízgazdálkodás fejlesztése; városi lakosság vízellátása; a víz szerepe a település életében
16. Légkör védelme (levegőtisztaság, károsanyag-kibocsátás szintje) – energiatermelés, -hatékonyság, fogyasztás, közlekedés és szállítás, ipari termelés, földhasználat; kormányzati stratégiák figyelembevétele; motorizáció csökkentése, környezetbarát közlekedési lehetőségek kialakítása, tömegközlekedés minősége, elérhetősége, költségei
17. Hulladék- és szennyvízkezelés, mérgező vegyi anyagok, veszélyes és nukleáris hulladék biztonságos tárolása, kezelése, szállítása, ártalmatlanítása; fenntartható fogyasztás és hulladékkezelés, csomagolási irányelvek érvényesülése; kockázatcsökkentő programok; nemzetközi egyezmények és javasolt intézkedési programok – kezelés fejlesztése, újrahasznosítási lehetőségek
18. Egészségvédelem – egészségügy fejlesztése, fertőzések és krónikus betegségek visszaszorítása, a veszélyeztetett társadalmi csoportok védelme; környezetszennyezés okozta egészségügyi problémák kezelése, megelőzése (általános alapelv a *megelőzésre való törekvés*)
19. Tudományos és műszaki közösségek: hatékonyabb együttműködés a környezetbarát technológia fejlesztésében és használatában, *tudás- és információtranszfer*, környezetbarát technológiák kifejlesztése és átadása, know-how kialakítása, átadása
20. Üzleti szféra szerep- és felelősségvállalása: erőforrások ésszerű felhasználása, környezetbarát működés, tisztább termelés (energia, hulladék, közszolgáltatások) – helyi vállalkozások bevonása a döntéshozatalba, helyi vállalkozások előnyben részesítésének lehetőségei; adózás; lehetőség megteremtése
21. Kereskedelem – a város szerepe a nemzetközi, országos, regionális kereskedelemben, a helyi kereskedők helyzete és a helyi termelők, kereskedők helyzetbe hozása (lokalitás)
22. Finanszírozás és adósságkezelés – megfelelő pénzügyi metódusok találása a fejlesztések során (a 2008-ban indult válság hatásai, eladósodási spirál)
23. Jövőkép és javaslatok

## A FENNTARTHATÓ VÁROSFEJLESZTÉS ELMÉLETE

Az emberiség egyik legfontosabb jövőbeni kihívása a fenntartható fejlődés elveinek alkalmazása és szabályrendszerének formálása, valamint a politika és gazdaság színterére történő átültetése. Ehhez elengedhetetlen, hogy a mindenkori döntéshozók, szektortól és alrendszerrel függetlenül beépítsék a döntéshozatali folyamatokba a fenntartható fejlődés elveit, oly módon, hogy makroszinten viszonyulási pontként, feltételként, helyi szinten alkalmazható tudásként és lehetőségként jelenjenek meg. Kovács Teréz kiemeli, míg a fejlődés egy organikus, immanens folyamat, addig a fejlesztés egy

tudatos, kívülről érkező tevékenység, mely arra irányul, hogy a fejlődés folyamatát gyorsítsa, vagy irányát megváltoztassa. A fejlesztés irányainak, célrendszerének eldöntéséhez szükséges információk összegyűjtését, a megvalósításhoz rendelt eszközöket olyan komplex rendszerben kell értelmezni és felhasználni, amely reális feltételrendszert és célokat határoz meg. Míg a kiindulópontokat a földrajzi, történelmi, gazdasági és demográfiai tényezők erősen meghatározzák, a megfelelőség kritériumait és a lehetőségeket a fejlesztésre ható személyek és szervezetek szabják meg. Amennyiben a fejlesztés folyamatát belső fejlesztési tényezők formálják, híd képződhet a fejlődés és fejlesztés között (KOVÁCS 2012: 63).

A település olyan sajátos ökoszisztéma, amelynek fizikai alapját és kereteit az átalakított, átformált természet, az épített környezet és a benne élő emberi közösségek együttesen alkotják. Sajátosan koncentrált térbeli egység, amelyet ugyanolyan kapcsolatok jellemeznek, mint a természetes rendszereket: önszerveződés, energia- és információcsere, növekvő szervezeti komplexitás és állandó változás, kibontakozás, azaz fejlődés. A településfejlesztés hosszú távú társadalompolitikai tevékenység, amely rendkívül széleskörű tudást, felelősséget követel meg a résztvevőktől: *„A településfejlesztés a település egészére kiterjedő olyan társadalmi-gazdasági és környezetalakítási tevékenység, amelynek célja a lakosság életszínvonalának ellátási és környezeti viszonyának javítása, valamint a fenntartható településfejlődés biztosítása. A fejlesztési tervezés, a jövőkép meghatározása a település társadalmának, illetve az önkormányzatnak a feladata, ezért a tervekészítést az érintettek legszélesebb körének bevonásával kell végrehajtani”* (TÓTH – HÜBNER – GÖMÖRY 2003: 177).

A klasszikus fenntartható fejlődés fogalom, részben a környezeti romlásra adott válaszként, részben társadalmi és gazdasági szükségszerűségként a növekedés szinonimájaként jelent meg a nyolcvanas években és arra kereste a választ, hogy miként fejlődhet a gazdaság úgy, hogy eközben nem károsodik az ökoszisztéma, kiegyenlítődnek a társadalmi és gazdasági különbségek, illetve csak olyan mértékben terheljük meg környezetünket, használjuk energiaforrásainkat, hogy azzal nem veszélyeztetjük a jövő generáció ezen irányú szükségleteit. Az elmélet – főként társadalmi szükségszerűségek és politikai megfontolások folytán – részben átkerült a stratégiai tervezés szintjeire, többnyire azonban csak elméleti háttér maradt, a gyakorlati megvalósítások és a társadalmi-gazdasági folyamatok nem a fenntartható fejlődés elemeinek alkalmazása irányába mutatnak. Papp Sándor ezzel kapcsolatban leszögezi, hogy gazdasági-technológiai rendszerek alapértékeinek tekinthető hatékonyság, termelékenység, haszonmaximalizálás, monokultúrák, mammuttechnológiák és -szervezetek és az ökológiai rendszerek alapértékei, úgy mint a változatosság, sokszínűség, körfolyamatok, kiegyensúlyozó képesség, fenntarthatóság kevés esetben találkoznak, sőt, a fenntartható fejlődés filozófiája is kompromisszum eredménye, ellentmondásokat tükröz (PAPP 2009: 168). A fenntartható fejlődés három pillére eltérő szempontú megközelítéseket használ az érdekek és értékek szinergiájának megteremtésére. Az egyensúlyra való törekvés, környezetvédelem és fenntartható környezetgazdálkodás, fenntartható energiapolitika, az ökohatékony gazdaság lehetőségei, a fogyasztás racionalizálása, az újrahasznosítás jelentősége, az energiahatékonyság fontossága, illetve a demográfiai kérdések kezelése és a rurális, leszakadó térségek fejlesztése a fejlesztési dokumentumok mindegyikében megjelennek valamilyen formában. A valódi és már középtávon súlyos következményekkel járó problémákat az jelenti, hogy a megvalósítás során nagy részük nem kerül át a gyakorlati szintre. Ez abból is fakadhat, hogy a

fenntartható fejlődés szakirodalmában a társadalmi, gazdasági és környezeti dimenzió meghatározása is változó, nincs egyetértés abban, hogy mi is értendő bele ebbe a három komponensbe. A társadalmi dimenzió foglalkozik a társadalmi, kulturális, közösségi, egészségügyi, igazságossági kérdésekkel. A társadalmi dimenzióra fektetett hangsúlyról számos vita folyik, amelynek legfőbb oka a fenntartható fejlődés értelmezésének sokszínűsége. A viták elsősorban olyan területeket érintenek, amelyeket általában nem szoktak értékelni, mint például a megőrzés kulturális és történelmi kérdései, a kulturális és közösségi struktúrák és értékek fenntartása (pl. hagyományos tudás, spirituális egyensúly). A társadalmi indikátorok különösen ellentmondásosak, különösen politikai és etikai szempontokból. A környezeti komponens az ökológiai kérdéseket, természeti erőforrásokat, fizikai-kémiai jelenségeket foglalja magába. A gazdasági komponens a vagyon előállítását, a gazdasági értelemben vett jólét feltérképezését célozza meg (BODORKÓS – PATAKI – VÁRI 2004).

A fenntartható fejlődés sérülékeny elvei feloldódhatnak (és sok esetben fel is oldódnak) a politikai haszonszerzés csapdájában. A városok látszólag a hosszú távú, a társadalmi kohézió és környezetvédelem szempontjait is hordozó stratégiai gondolkodás helyett a rövidtávú, közvetlen gazdasági előnyöket kereső, a piaci mechanizmusoknak teret adó stratégiai gondolkodást követik. Két, a városok fejlesztésére egyre erőteljesebben ható szempont azonban valamelyest felülírja ezt a képet. Az egyik az élhetőség (amenity), a másik pedig a fenntarthatóság, a két szempont eredőjeként pedig a fokozott figyelem a városok és várostérségek zöld felületeire, a természeti és emberi regenerációt egyaránt elősegítő parkokra, zöld folyosókra, zöldövekre. Mivel a globálissá váló gazdaságban kulcsfontosságúvá vált az összetett szellemi feladatokat ellátni képes, magas képzettségű munkaerő, a városok versenyében ennek a rétegnek a megnyerése jelentette az egyik kiemelt szempontot. Ez a réteg fokozottan érzékeny a városi fenntarthatóság kérdésére, és kiemelten igényli a zöld felületek, alternatív közlekedés, helyi élelmiszer-források meglétét. Az egyre kiterjedtebb városok környezetvédelmi problémái is mind nagyobb figyelmet kapnak. Nemcsak azért, mert a beépített területek az élelmiszer-termelést és a természet regenerálódó képességét veszélyeztetik, de azért is, mert a lakosság szemléletváltásának következtében egyre fontosabbá válik az emberi egészség megőrzése, valamint a környezet állapotáért érzett globális felelősség (SUVÁK 2012).

### **Környezetpolitikai kitekintés**

A fenntartható fejlődés stratégiai integrációja az európai uniós környezetpolitika (environmental policy) fejlődésével párhuzamosan megy végbe. Varjú Viktor Underdalra hivatkozik, amikor azt állítja, a környezeti érdekek fejlesztéspolitikába történő integrálása során három kritériumnak kell teljesülnie: a széleskörűség (comprehensiveness), aggregáció (aggregation) és konzisztencia (consistency) kritériumainak. A széleskörűség a tér, az idő és az aktorok „szélességére” utal, az aggregáció a politika átfogó szemléletű értékelésére vonatkozik, a konzisztencia pedig az integrált politika különböző komponenseinek egymással való összhangját jelenti (VARJÚ 2011: 446). Az uniós környezeti integráció külön hangsúlyt kap a városfejlesztési politikában. A Bristol Megállapodás (2005) és a Lipcsei Charta (2007) a kohézió, a társadalmi kirekesztődés és a demográfia problémái mellett környezetvédelmi kérdésekkel is foglalkozik, különös hangsúlyt fektetve az integrált városfejlesztési politika, valamint a hátrányos helyzetű városrészek kiemelt helyen való kezelésére, a „válságkörzetek” felszámolására.

A 2014-2020 közötti közösségi költségvetési időszakra vonatkozó kohéziós politikai jogszabálytervezetek városfejlesztési részei is hangsúlyozzák a városi dimenzió erősítését, az integrált megközelítéseket és újra előtérbe kerül a kísérleti elem. Az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) 11 különböző, fenntartható fejlődéssel kapcsolatos beruházási prioritást határoz meg, melyek segítik az Európa2020 stratégia céljainak elérését. Ezek között van többek között az alacsony szén-dioxid kibocsátású gazdaság, a városi környezet fejlesztése, a fenntartható városi közlekedés kialakítása és a társadalmi befogadás elősegítése. Az Európa 2020 stratégia általános irányvonalat fektet le. A közleményekben – „Európa 2020 keretei között fenntartható növekedéshez hozzájáruló regionális politika” és az „Erőforrás-hatékony Európa – zászlóshajó kezdeményezés az Európa 2020 stratégia keretein belül” – dokumentumokban azonban már sokkal részletesebb követelmények kerültek megfogalmazásra. A kulcsponthoz az erőforrások hatékony felhasználása, együttesen az erőforrások széleskörű definiálásával, melyek nemcsak a nyersanyagokat jelentik, mint az energiahordozók, az ásványi anyagok és a fémek, de az élelmiszer, a talaj, a víz, a levegő, a biomassa és az ökoszisztéma meghatározását is tartalmazzák. Az Európa 2020 paradigmaváltást javasol a térbeliségre alapozott fejlesztéspolitika területén, felhasználva a felértékelődőben lévő, helyi adottságokra, helyi társadalomra, kultúrára, lokális együttműködésekre, lehetőségekre építő „területi tőke” koncepcióját. A stratégiában az EU érzékelhetően szakított a „régiók Európája” néven ismertté vált politikájával, a városok fejlesztése, térszervező szerepkörének érvényesítése és a városhálózati koncepciók előtérbe kerültek (LUNK 2011).

Az ERFA integrált területi beruházások címszóval csomagok elkészítését ajánlja az egyes fejlesztendő területekre, melyek együttesen alkotják a fenntartható városfejlesztés koncepcióját. Ezek lehatárolását városrész, város, város-régió, nagyvárosi térség, vidéki területek, funkcionális térség szintjén végzi négy beavatkozási dimenziót ajánlva: városok és városi térségek, leromlott városrészek, város-régió viszonya, vidéki területek. A célok elérése érdekében hasznosítja a LEADER-programok végrehajtása során felhalmozott tapasztalatokat, valamint az ERFA alapokhoz operatív programokból és az Európai Szociális Alapból származó forrásokat is rendel, ezáltal is erősítve az integratív megközelítést.<sup>3</sup>

### *Kísérleti modellek*

A kísérleti elképzelések gondolatkörében világszerte sok száz olyan fejlesztési program indult meg, amelyek a fenntarthatóság felé mozdítják el a települési fejlesztéspolitika bizonyos szegmenseit. A *közösségi költségvetés* és közösségi tervezés számos városban lehetővé teszi a helyi lakosság számára, hogy a városi költségvetés egy részéről szavazás útján maga döntsön. A *nemnövekedés elmélete* már a hetvenes években felbukkant Franciaországban, 2002-ben született meg a mozgalom alapító okirata. A mozgalom egy demokratikus, ökológikus és autonóm társadalom felépítését javasolja, amely a nemnövekedésen alapszik. A némiképpen utópisztikus elmélet szerint a társadalomnak vissza kell szerezni a pénz feletti hatalmat a bankoktól és regionális fizetőeszközt bevezetni. A nyolc kulcsfogalomra építő (értékváltás, koncepcióváltás, átstrukturálás, újraelosztás, relokalizálás, csökkentés,

<sup>3</sup> A városfejlesztés lehetőségei a kohéziós politika jogszabálytervezetekben (2014-2020) Belügyminisztérium vitaanyag, 2012.



újrahasznosítás, újrafeldolgozás) modell radikális gazdasági és társadalmi paradigmaváltást követel, amely csak egységesen, alternatívák és kompromisszumok nélkül értelmezhető (LATOUCHE 2011: 47).

Az 1990-es években Írországban létrejött, mára egész Nagy-Britanniában virágzó *Átalakuló városok mozgalom* szolgálhat mintául a nemnövekedés társadalmának felépítéséhez. A mozgalom elsődleges célja, hogy az aktív lakóközösségekben rejlő kreativitást és tudást mozgósítsa, a helyi közösségek összefogása és megerősítése érdekében. Az összefogás elsősorban a helyi gazdaság megerősítését, a helyi élelmiszerellátás fellendítését, az energiahasználat csökkentését tűzi ki célul és egy szolidárisabb közösséget igyekszik létrehozni társadalmi-gazdasági újra-lokalizációval, ami egyúttal a klímaváltozás negatív hatásainak enyhítését is szolgálja és felpezsdíti a helyi közösségi életet. Olyan helyi közösség-centrikus együttműködési módszerekkel és modellel kísérleteznek, melyekben a közvetlen környezetére, ismerőseire, a helyi közösségi életben aktív emberekre számíthatnak. Az „Átalakuló Kezdeményezések” az Átalakuló Városok Hálózatában kapcsolódnak össze, ezáltal képesek megsokszorozni hatásukat, ötleteket, tapasztalatot cserélnek, közösen tanulnak, továbbá egyéb közösségek és a politika számára is inspiráló, innovatív példát mutatnak. Az Átalakulási folyamat a demokráciát is erősíti, mivel olyan részvételi és deliberatív módszereket terjeszt és népszerűsít, amelyek segítségével egy városi-községi lakos a helyi lakóközösség aktív állampolgárává válhat.<sup>4</sup>

A *klímabarát települések hálózata*<sup>5</sup> szintén a kilencvenes években indult világhódító útjára Kanadából, mára kétezernél is több tagja van. A klímabarát települések olyan települések, melyek önkormányzata önként és tudatosan igyekszik tenni a klímaváltozás ellen. A hálózat Magyarországon is aktív, Tatabánya, Pomáz, Szekszárd vagy a Baranya megyében található Hosszúhetény sikeres programokat indított az alkalmazkodás terén. A hálózat célja, hogy a klímaváltozás fenntarthatóságot veszélyeztető hatásait, helyi szinten a településen élők érdekében a cselekvő felkészülés, megelőzés, a károk mérséklésére irányuló potenciális megoldási lehetőségekre rávilágítson, számítva arra, hogy az időjárási anomáliák gyakoriságának alapján a helyi érdekek könnyebben értelmezhetők lesznek regionális, vagy globális szinten. A speciális földrajzi, társadalmi helyzetekben lévő települések helyi cselekvési tervei általános modellté formálódhatnak, így segíthetik a légkörvédelmet, a fenntarthatósági törekvéseket és mint alulról induló kezdeményezések, hatnak a döntéshozókra is (CSETE 2008: 140).

### Helyi közösségek

A fenntartható rendszerek szerveződésében és működésében valamennyi alapelv részt vesz, ezek elválaszthatatlan, egymást kiegészítő és szinergikus kölcsönhatásban vannak egymással. Az ökológiai törvényszerűségeket kiegészítik az emberi és társadalmi együttélésre vonatkozó morális elvek, a közösségi tudat megnyilvánulásai: a nyitottság, a társadalmi és globális felelősség, az igazságosság és a méltányosság elve, valamint egy új paradigma, melyben a tudatosság a mostaninál magasabb foka jelenik meg az együttélés kereteinek meghatározása során és segít a fenntarthatóság szempontjából fontos, dinamikus egyensúlyi állapot határain belül maradni.

A fenntartható helyi társadalom érdekében fontos, hogy a közösség szabályozza és ellenőrizze a gazdaság természeti erőforrás használatát és környezetszennyező tevékenységét. Ennek érdekében feladata a

<sup>4</sup> <http://lmv.hu/atalakulo-varosok>

<sup>5</sup> Bővebben: Antal Z. László (szerk.): Klímabarát települések. Pallas Kiadó, Budapest, 2008.

természet- és környezetvédelem jogi és gazdasági eszközökkel történő megvalósítása, valamint társadalom etikai, magatartásbeli normáinak elterjesztése az oktatás és nevelés valamennyi területén keresztül. Olyan társadalmi ellenőrzésre és szabályozásra van szükség, amely megakadályozza, hogy egyéni vagy társasági érdekek túlhasználják, illetve kockáztassák a bioszféra dinamikus stabilitását, fejlődőképességét.

Fontos szempont továbbá a természeti erőforrások használatának és a fogyasztás költségeinek az internalizálása. Ezt a követelményt leghatékonyabban a helyi hatalom képes megvalósítani, ha a döntés és a felelősség is az erőforrásokkal együtt a helyi közösség kezében van. Ez az elv egyaránt érvényes az egyénekre, a vállalkozásokra és politikai közösségekre és alapvető követelmény az önszabályozó gazdasági rendszerek hatékony működéséhez, amely a gazdaság szereplőinek igazságos teherviselését jelenti és elválaszthatatlan a társadalmi igazságosságtól.

A gazdaságfilozófiák általános problémája, hogy szűken gazdasági jellegűnek tekintik az ember szerepét: elsősorban munkaerő és fogyasztó. Az emberi teljesség azonban a kapcsolatok minőségében és a közösségekben nyilvánul meg. A közösségek hordozzák a kreativitás, a kiteljesedés külső feltételrendszerét, az inspiráló és befogadó környezetét, azt a baráti viszonyt, amely – megléte esetén – jobb, hatékonyabb munkaerőt is eredményez. A települések feladata ennek megfelelően olyan környezetet létrehozni, amely az ember és közösségei számára megfelelő fizikai és kulturális feltételeket képes biztosítani (HAJNAL 2006: 106-109).

A társadalom és állam között létrejött szövevényes, bonyolult kapcsolatokban fontos szerepet játszik a civil szféra, amely ideális esetben képes arra, hogy a hatalmat, azaz a gazdaság, a politikai intézmények és a társadalom intézményeit ellenőrizze, szabályozza. A civil egyén és közösség alulról szerveződő, az államtól független, az együttműködésre nyitott, szakértelemmel rendelkezik, mely képessé teszi a partnerségen és valódi diskurzuson alapuló fejlesztéspolitikában való részvételre.

Pálné Kovács Ilona szerint egy térség, város fejlődését a globális versenyben nagyon bonyolult összefüggésrendszer determinálja, sok szereplő és intézmény érintett benne, korántsem pusztán a nemzetállami kormányzat forráselosztó szerepétől függ a fejlődési pálya. A regionális és helyi kormányzatok is fontos szereplők, feladatuk a fejlesztési képességek katalizálása, a különböző források és szereplők integrálása, a hálózatok kiépítésének segítése. Ők azok, akik pontosan tudják, hogyan és kiket kell helyzetbe hozni, konszenzusképző és konfliktusfeloldó, a helyi forrásokat bevonó képességüket ki kell egészíteni a gazdasági piaci szereplők (beleértve a tudást előállító értelmiséget, a kreatív osztályt), a különböző helyi közösségek érdekképviselői lehetőségének biztosításával (PÁLNÉ KOVÁCS 2010). A fejlődés egyik kulcsának nevezhető fenntartható stratégiaalkotás és tervezés fontos dimenziója tehát az érdekegyeztetés, mely a társadalmi mozgósító erő egyik fontos eszköze lehet. Ennek hiányában a stratégia vagy koncepció politikai döntéshozatal csupán, melynek sikere a végrehajtási mechanizmus hatékonyságán múlik. A partnerségen alapuló, többszereplős (többpólusú), transzparens döntéshozatali rendszer (progresszív rezsím) működésének alapfeltétele a civil, értelmi-ségi (egyetemi és kutatói) és gazdasági szereplők/hálózatok azonosítása, megszólítása, kapacitásai, lehetőségeik, illetve részvételi aktivitásuk felmérése. Az eredményként létrehozott, a fenntarthatóság jegyében alkotott (modellezett), hosszabb távra szóló scenáriók tehát állandó és változó tényezőkkel, reális célrendszerekkel, eszközrendszerrel, szereplőkkel és csekély mértékben ugyan, de rugalmasan alakítható lehetőséggel, mozgáspályákkal és jövőváltozatokkal számolnak.

### Helyi gazdaság

A fenntartható gazdasággal szemben támasztott követelményeket elméletileg egy olyan rendszer képes teljesíteni, amelyben a globális, a regionális és lokális szintű gazdaságok hierarchikusan, egymásba ágyazottan, kooperatív kapcsolatban vannak egymással, ugyanakkor ez az a terület, amely a legellentmondásosabb viszonyban van a fenntarthatósággal. Ebben a rendszerben – a természethez hasonlóan – vertikális és horizontális tagozódások is jelen vannak. A bioszféra is egymással laza, kooperatív kapcsolatban álló alrendszerekből áll, az alrendszereket egymásra utalt, de lokális életet élő egyedek alkotják, ezért a hasonlóság, kompatibilitás elve szerint a fenntartható gazdaság modellje érthetően ehhez igazodik. A fenntartható fejlődés elméletében a hangsúly a helyi gazdaságra kerül, mivel a gazdaság meghatározó két eleme, a termelés és a fogyasztás lokális tevékenység, ugyanakkor a globalizáció folyamata ennek ellentmond és kevés az esélye a globális kereskedelmi és gazdasági rendszerek megváltoztatásának, de még formálásának is. A termelés és fogyasztás térbeli elkülönülését a kereskedelem és a közlekedés jellemzői határozzák meg. A közlekedés szerepe részben a technológiai fejlettségétől és használatától, részben pedig a fosszilis üzemanyagok árától függ. A kereskedelem helyi, vagy globális jellegét mindezek és hatalmi érdekek függvényében elsősorban a politikai és gazdasági akarat dönti el.

A gazdaság helyi, regionális, vagy globális kiterjedését végső soron a hatékonyság határozza meg. Ez teljes mértékben megfelel az evolúciós elvekre támaszkodó fenntarthatóság elméletének, mivel a hatékonyság fejlődése az evolúció meghatározó jellemzője. A paradigmaváltás azonban megkívánja a hatékonyság fogalmának újraértékelését és olyan fogalmak gazdasági újraértelmezését, mint a munka, szabadidő, teljesítmény.

A fenntartható gazdaság egységei a lokalitás és az ökológiai ciklusosság elvei szerint részben zárt rendszerben működnek. Az anyag körforgása során nincs hulladék és szennyezés, lehetőség szerint minden visszaforgatásra és hasznosításra kerül a környezetbarát, tiszta technológiák alkalmazásával. Ennek érdekében a gazdaságnak több követelményt kell teljesíteni:

- minimalizálni kell a szintetikus anyagok termelését és felhasználását,
- minimalizálni kell a hulladéktermelést, és ki kell alakítani a korszerű hulladékgazdálkodást,
- takarékoskodni kell minden erőforrással, nyersanyaggal,
- csökkenteni kell a kibocsátott szén-dioxid mennyiségét, függetlenül a politikai alkuk eredményétől,
- óvni kell a talajok minőségét, fejleszteni a mezőgazdaságot
- növelni kell az erdők területét, helyi fajokkal,
- a technológiai kutatásokat a környezetkímélő technológiák irányába kell motiválni (alternatív energiahordozók, biológiailag lebomló anyagok, nyersanyag és energiatakarékos berendezések és technológiák (HAJNAL 2006).

A helyi tudás többszörösen nagy szerepet kap: a helyi erőforrásokhoz kapcsolódik, és a helyi emberek tapasztalata, hagyományozott tudása semmivel sem pótolható, mivel bölcsesség, tisztesség, természet- és munkaszeretet kapcsolódik hozzá. Másrészt, mivel a modern társadalmak fő versenyképességi eleme, a tudás és a tanulás-képesség nagyban függ a helyi kulturális környezettől, ezért a helyi tudás értéke, becsülete a fiatal generációkra és a helyi oktatási-nevelési folyamatokra rendkívül

nagy hatással van. Ez a kultúra beépül a helyi társadalom életébe is. A helyi tudás megőrzése, a hagyományok feltárása a helyi gazdaságot, társadalmat irányítók és az ott élők közös felelőssége. A közösségnek fontos szerepe van a külső információk feldolgozásában, értékelésében is. Az információ globális dömpingjében való eligazodás rendkívül nehéz, ezért nélkülözhetetlen a közösségi kontroll, amelyben a helyi értelmiségi rétegre és a tudásközpontokra fontos szerep vár.

### DÉL-DUNÁNTÚL

A tervezési-statisztikai régió Baranya, Tolna, valamint Somogy megyéket foglalja magában. Délen Horvátországgal, északon a közép-dunántúli, északnyugaton a nyugat-dunántúli régióval határos, keleten pedig a Duna választja el a Dél-Alföldtől. A régió központja a közel 160 ezer lakosú Pécs. A régióhoz az ország területének 15%-a, népességének alig egytizede tartozik. 14 169 km<sup>2</sup>-es területén 2003. év elején 989 ezren éltek, 70 fő/km<sup>2</sup>-es népsűrűségével az ország legtrikábban lakott térsége. A régió változatos természeti adottságai, kellemes éghajlata és kiváló turisztikai adottságai ellenére mind országos, mind nemzetközi összehasonlításban a fejletlenebb régiók közé sorolható. Ennek oka elsősorban a régió nagy részének rossz megközelíthetősége, valamint a határ menti fekvés, ami a történelem során kialakult elszigeteltség miatt fékezte a régió fejlődését.

A Dél-Dunántúl tehát történelmileg nem sorolható Magyarország legnépesebb és legfejlettebb térségei közé, de több egyedi sajátossággal bír (Duna, Dráva, Balaton, Mecsek, déli országhatár), melyek évszázadok óta – időről időre új elemekkel kiegészülve (Paksi Atomerőmű, Pécsi Tudományegyetem, uránérc bányászat stb.) – meghatározzák fejlődési útját és jelenkori helyzetét, illetve egyfajta gazdasági és politikai érdekközösséget adnak az itt élők számára. A régió meghatározottsága a római kor örökségként is értelmezhető határ mentiség, részben a *limes* jelentősége, részben az országhatár menti elhelyezkedés, mely lehetőséget ad/adhat a déli államokkal történő szoros kooperációra, mégis, a földrajzi és geopolitikai helyzet inkább kedvezőtlennek ítélnél, főként abban a tekintetben, hogy a fővárostól és a nyugati határtól való távolság eleve csökkenti a gazdaságfejlesztéshez és munkahelyteremtéshez fontos tőke beáramlásának lehetőségét, ugyanakkor az elszigetelődésben rejlő lokális lehetőségeket erősítheti (pl. Ős-Dráva Program). A rendszerváltást követő évek gazdasági és politikai átalakulása, a bányászat<sup>6</sup> és nehézipar szinte teljes leépülése, a munkanélküliség és a végleg leszakadó kistérségek problémája elemi erővel jelent meg a Dél-Dunántúlon is (GLIED – TARRÓSY 2011: 25).

A Dél-Dunántúl a legtöbb magyar régióhoz hasonlóan nem rendelkezik jelentős politikai, közigazgatási hagyományokkal. A formai keretek kialakítása ellenére nem jött létre egységes regionális gondolkodás és öntudat, pedig a Dél-Dunántúl tekinthető az első régiónak, amely leghamarabb megszervezte önmagát. A térség az egyik legfejletlenebb, stagnáló, gazdaságilag hanyatló része Magyarországnak, de európai uniós összehasonlításban is rendkívül rossz helyen áll. Az uniós konvergencia célkitűzések kritériumainak megfelelő, a GDP értéke nem éri el az országos átlag 75%-át (PÁLNÉ KOVÁCS

<sup>6</sup> A dél-dunántúli térségben hivatalosan 74 „működő” és 4 szünetelő bánya van. A rangsort Baranya vezeti 34 kitermelőhellyel, Somogyban 31 külszíni művelés folyik, míg Tolnában csupán 9. A térség ásványkincs-kitermelését korábban meghatározó két mélyművelésű üzem, a Mecseki Ércbányászati Vállalat és a Mecseki Szénbányák az 1990-es évek közepén és második felében befejezte a földalatti termelést. Az uránérc-felhozatal 1995-től teljes egészében megszűnt, azóta a térségben csak rekultivációs tevékenységet folytatnak, a meddőhányók kezelését, a zagyttározók uránmentesítését, továbbá az elszivárgó vizek megtisztítását. 2004-től a szénbányák esetében is csak környezetvédelmi tevékenységek zajlanak.

2009: 13-20). Az 1990-es évek elején tapasztalt alulról építkező regionális együttműködési folyamat az évtized második felére megtorpant. A közös gondolkodás, a regionális léptékű fejlesztések helyébe a széthúzás és a külső forrásorientáció lépett. Sem a mindenkori regionális fejlesztési tanács, sem a megyeszékhelyek nem törekedtek állandó együttműködésre. Az Európa Kulturális Fővárosa–Pécs 2010 program kapcsán ugyan indultak kezdeményezések közös projektek indítására, de ezek inkább csak a meglévő programok becsatornázását jelentették az EKF keretében. A régió székhelyéről szóló vita is gyengítette az integráció esélyeit, Kaposvár megkérdőjelezte Pécs hagyományos regionális vezető szerepét. A verseny felülkerekedett a kooperáció lehetőségein (HAJDÚ 2006: 67).

Az Új Magyarország Fejlesztési Terv és az Országos Területfejlesztési Koncepció keretében meghirdetett felzárkóztatási program hosszú távú célkitűzéseit 2020-ig a Dél-Dunántúli Operatív Program fogalmazta meg. Ebben kiemelt szerepet kapott a magas környezeti minőségű modellrégió kialakítása, melynek következtében javul a régió vonzereje. A célokhoz rendelt prioritástengelyek a városi térségek fejlesztését, a turisztikai potenciál erősítését, a közösségi településfejlesztést, a humán közszolgáltatás-fejlesztést és a térségi infrastruktúra regionális fejlesztését emelték ki. A kétezres évek második felében a leszakadás lelassult, de nem állt meg, az Európa Kulturális Fővárosa–Pécs 2010 projekt sem volt képes érzékeltetni a hatását regionális szinten.

Fodor István szerint Dél-Dunántúl nem tartozik a környezeti szempontból kiemelkedően terhelt térségek közé, amit javarészt a megkésett ipari fejlődéssel lehet magyarázni, azonban több tényező miatt is érdekes lehet Tolna, Baranya és Somogy környezeti vizsgálata, valamint ehhez kapcsolódóan a fenntarthatóság aspektusainak értelmezése és a partnerség (főként a civil és állami/önkormányzati) megvalósulásának lehetőségei (FODOR 2001). Ugyanakkor ki kell hangsúlyoznunk, hogy a térségben található a Paksi Atomerőmű, amely időről időre – főként a világban történt nukleáris balesetek, katasztrófák kapcsán – „jó” témát ad az energiabiztonságról, atomenergiáról és nukleáris hulladékok tárolásáról kipattanó vitáknak. A régióban a környezetvédők álltak a tiltakozások és a partnerségi feladatokkal kapcsolatos tevékenységek élére, aktívan igyekeztek összefogni az egyéb területeken tevékenykedő szervezetekkel. A beruházásokat elbíráló döntéshozatali rendszer anomáliáit ismerve sokszor csak a tiltakozásra van esélyük, ahogy történt ez a garéi hulladéklerakó, vagy a nagy port kavart, előbb a Zengőre, majd a Tubesre tervezett NATO-lokátor esetében. A példák sora hosszasan folytatható lenne a horvátok által a Drávára megálmodott, később elvetett novo virje-i vízerőmű, a cikói hulladéklerakó fejlesztése, a mecseki erdőirtások, a pécsi hőerőmű, a beremendi és királyegyházi cementgyár, vagy az M6-os autópálya és gyorsforgalmi út megépítése és a növekvő forgalom környezeti hatásai körül kipattant ügyek kapcsán. Fontos azonban kiemelni, hogy az ezen esetek kapcsán kialakult együttműködések, kapcsolatok a jövőben alapjait adják és adják a hatékony regionális civil hálózatok megteremtésének, a manapság oly nehézkesen hasznosítható civil kurázsi megteremtésének és használatának.

A régióban a levegőszennyezés fő előidézője a növekvő közúti forgalom, a legerősebb levegőszennyeződések és zajártalmak a főutak mentén jelentkeznek, a forgalom függvényében alakulnak, továbbá a jelentős lakosságszámmal rendelkező városokhoz és a városokba vezető főútszakaszokhoz kapcsolhatók. A régió kedvező – közlekedési eredetű környezeti ártalmaktól az ország más területeihez képest kevésbé sújtott – állapotára utal, hogy csupán 4 kistérség, a barsi,

a komlói, a szigetvári és a tamási minősítette közepesre levegője minőségét. A legkedvezőtlenebb értékeket jelző térségek közül hármat nagy forgalmú, nemzetközi tranzitforgalmat is lebonyolító főutak szelnek át (BARANYAI – CSAPÓ 2009: 141).

### MEGYESZÉKHELYEK

Pécs, Kaposvár és Szekszárd komoly történelmi múlttal, de eltérő adottságokkal és lehetőségekkel rendelkezik, mind földrajzi elhelyezkedésükből, méretükből, lakosságszámukból, mind a régióban és szűkebb térségükben betöltött helyzetükből fakadóan. Az elemzés, a stratégiák összehasonlításának alapját mégis az adhatja, hogy mindhárom városban komoly sokkot okozott a rendszerváltás utáni gazdasági váltás, az ipar leépült, új gazdasági lehetőségek csak korlátozottan és időszakosan jelentek meg. A minta és történelmi tapasztalat nélküli politikai-gazdasági átalakulás első évtizede után kristályosodtak ki azok az utak, melyek az adott város jövőjét meghatározhatják. A haszon-szerzésben gondolkodó politikai és gazdasági érdekek mellett nehezen érvényesültek a hosszabb távon értelmezhető, a lakosság számára nem mindig kézzelfogható eredményt hozó fenntarthatósági elvek, azonban lassú, de pozitív irányú elmozdulás érzékelhető a felelős gondolkodás és cselekvés irányában mindhárom dél-dunántúli megyeszékhelyen. Közös fejlesztési elképzelések, regionális víziók kevésbé, közös pontok annál inkább látszanak, melyek inkább a kihívásokban fogalmazódtak meg. A népességfogyás, a leszakadó városrészek, szegregátumok megjelenése, az adósságcsapda, a fejlesztési források hiánya, a civil szektor gyengesége, funkciótlansága mindhárom város esetében megoldásra váró problémák.

Közös pontként elmondható, hogy a belvárosok funkciója átalakult. A szupermarketek és bevásárlóközpontok megjelenésével a belvárosi vásárlóutcák kiüresedtek, a boltok, üzletek egy részét felváltották a szórakozóhelyek, éttermek, kávézók. A hagyományos városközpont, amely a helyi döntéshozók, a lakóközösség és a turizmus központja is egyben, újra fórumjellegűt kapott, fesztiválok, koncertek megrendezésének helyszínei.

A fejlesztésekben komparatív előnyként a következő meghatározó tényezők jelennek meg:

- Pécssett a kulturális kínálat és az egyetem (Pécsi Tudományegyetem), szakértelemmel rendelkező humánerő-kapacitás, az M6-os autópálya, a városi és környékbeli turizmus, a környék termálfürdői, a környező települések vonzereje (Orfű, Villány, Siklós, Szigetvár), Horvátország közelsége, fesztiválok, rendezvények;
- Kaposváron az egyetem, a zselici turizmus (öko-, lovas- és vadászturizmus), a gyógy- és termál-turizmus, a Balaton közelsége – tranzitváros; kulturális kínálat; fesztiválok
- Szekszárdon a szőlő és borkultúra, a bor- és ökoturizmus, az M6-os autópálya, a Duna közelsége, fesztiválok.

### Pécs

#### *Kétezer éves város a régió központjában*

Pécs Baranya megye és a dél-dunántúli régió központja, népessége és mérete Magyarország öt vidéki nagyvárosa közé emeli. Pécs regionális szerepkörét maradéktalanul betölti, számos regionális és ezen túlmutató funkcióval is bír. Kiemelkedő térségi szerepet tölt be az egészségügyi ellátás, az oktatás, a

tudományos élet, a közművelődés és az egyházi vezetés terén. Pécs a rendszerváltást követő időszakban folyamatosan keresi a helyét, kiugrási lehetőségeit, fejlesztési-fejlődési utakat igyekszik kialakítani/találni, azonban lépéseit meghatározza a végleges leszakadástól, provincializálódástól való félelem. Gazdasági szakemberek szerint a leszakadást kizárólag akkor tudja elkerülni, ha funkcionálisan integrálódni képes a globális, de legalábbis az európai (dél- és kelet-európai) gazdasági térbe.

A kilencvenes évek gyökeres változásai felértékeltek Magyarországot geopolitikai és gazdasági helyzetét, hazánk a volt keleti blokk országai között vezető pozícióba került, azonban ebből Pécs – egyéb nagyvárosoktól (Győr, Székesfehérvár, vagy Szombathely) eltérően – érdemben nem tudott profitálni. A népességszám fokozatosan, közel 15 ezer fővel csökkent a rendszerváltás óta, ugyanakkor árnyalja a képet, hogy a kistérség népessége ezzel párhuzamosan 6 ezer fővel emelkedett és erősödött a vidéki területekről történő beáramlás is. A baranyai megyeszékhely lakossága a nyári-téli és tavaszi-őszi ciklusokban jelentősen változik, köszönhetően a közel 30 ezer egyetemistát oktató Pécsi Tudományegyetemnek. A diákok többsége albérletekben, vagy kollégiumokban él az egyetem éveit alatt, majd a diploma megszerzése után elhagyja a várost. Ez elsősorban annak köszönhető, hogy a pécsi gazdaság nem képes felszívni a diplomások tömegét, a vidéki városokhoz hasonlóan a kvalifikált munkalehetőségek száma korlátozott. A szakértelmet, tudást megszerző fiatalok elköltözésének lassítása, a kedvezőtlen trend megváltoztatásának a lehetősége az ipar és a K+F szektor megalapozása és fejlesztése lehet. Ebben az egyetemnek hatványozottan kell szerepet vállalnia, amint tette azt a biomassza program, vagy a kék gazdaság pilot projekt esetében.

A reális helyzetkép felmérésének és értékelésének szükségessége a kilencvenes évek második felében meghozott terület- és településfejlesztéssel kapcsolatos jogszabályok és Magyarország európai uniós csatlakozásának előkészületei kapcsán merült fel, majd később, az egyes operatív programokhoz (főként a Regionális Operatív Programhoz) megalkotott stratégiai környezeti vizsgálatok (SKV), akciótervek (AT), a különböző területfejlesztési koncepciók, településrendezési tervek, fejlesztési stratégiák kidolgozása tekintetében kötelezővé vált. Egyértelműen a helyzet körülményekéért értékelése az első lépés tehát a stratégiaalkotás és tervezés folyamatában. Olyan fázis, amely alapvetően meghatározza és egyben be is határolja egy adott település és környéke közép- és hosszú távú fejlesztési útjait és lehetőségeit. Mindeközben Pécsen a stratégiaalkotási/projekt tervezési tevékenység döntéscselekvési szabadsága és alkalmazkodási lehetősége a város adósságállományának növekedésével, 2004-től egyre inkább beszűkült, a cél leginkább a pénzügyi összeomlás és a perifériára szorulás megelőzése lett. Egyfajta kiútkeresés, amely nem, vagy csak részben tette lehetővé a megfontolt, racionális, felelősségteljes és jövőformáló fejlesztési koncepciók kialakítását, a politikai elit is inkább napi kommunikációs sikereket keresett és talált, a stratégiai gondolkodás szinte eltűnt a városvezetés környekéről.<sup>7</sup> A leszakadás elől való „menekülés”, a város kapcsán már-már közhelyként megjelenő erősségekre és lehetőségekre való hivatkozás (kapu és átjáró dél, észak és nyugat között, az egyetem tudásbázisa, multikulturalizmus és erős kultúra-közvetítő szerep, a helyi identitástudat, mediterrán jellegű mikroklíma, vagy a dinamizmus, illetve az innovatív attitűd) és a visszacsatolási potenciál megteremtése (a helyi, civil társadalom minél szélesebb körű bevonása, partnerségi keretek kialakítása) határozták meg – ha nem is tudatosan – a kétezres évek stratégiai lépéseit. Sok

<sup>7</sup> Interjú Síkfői Tamással, a Pécs-Baranyai Kereskedelmi és Iparkamara elnökével. (2011. 11. 24.)

esetben az általános modellek helyi viszonyokra történő átültetése is elmaradt, azok konkretizálását és megvalósítását nem formálta saját arcára a közösség, így azok végrehajtásában sem vállalt komoly szerepet. Ez – mint a tanulmányban látni fogjuk – azzal járt, hogy a helyi társadalom különböző fórumai/csoportjai egyszerűen elveszítették az érdeklődésüket a lokális ügyek iránt és passzívvá váltak. Természetesen a koncepciók, tervek és projektek tervezése kapcsán sok állandó (földrajzi és környezeti adottságok, lakosságszám, intézményi struktúra stb.), de számos bizonytalan tényezővel (gazdasági és pénzügyi válság, nyitottság foka, innovációra és alkalmazkodásra való képesség stb.) is kell számolnunk, melyek mentén a hosszú távúnak nevezett stratégiák egész egyszerűen kétéhasadhatnak és paradox módon a 10-15 éves időhorizontra tervezett célrendszerek lehúzódnak rövidtávra. A stratégia jellege és módszere is érvényben marad, azonban választási ciklusokon átívelő gazdaság- és társadalomszerkezeti koncepciók helyett jogszabály-alkotási, szervezet átalakítási és politikai egyeztetési periódusok váltakoznak spontán jelleggel olyan instabil környezetet eredményezve, melyben az eredeti célok egyszerűen feloldódnak, átalakulnak, vagy egyszerűen eltűnnek.

A 2008-ban elfogadott és 2010-ben, majd 2012-ben módosított Pécsi Integrált Városfejlesztési Stratégia (továbbiakban pécsi IVS) tárgyilagosan, narratív módszerrel, a kaposvári és szekszárdi stratégiához képest kevésbé integratív módon veszi sorra a stratégia elemeit. A környezeti elemzés kapcsán kiemeli, hogy a Mecsek és a városban, valamint környékén található természetvédelmi területek, a város karsztvízforrásai és a lakosság környezettudatosságának magas foka jelentik a környezeti szempontból pozitív elemeket, a vízbázis sérülékenységet, a zöldfelületek hiányát, vagy leromlását, valamint a klímaváltozásból fakadó és már érezhető időjárási anomáliákat komoly problémaként említi a dokumentum. Az Európa Kulturális Fővárosa–Pécs 2010 megaprojekt keretében a város közterületei megújultak, ez azonban nem járt együtt Pécs zöldebbé tételében és egybehangzó vélemény szerint szükség lenne egy egybefüggő, szabadidős célzattal használható zöld parkra a város szívében. Ezt a funkciót lehetséges módon a jövőben felújítható és revitalizálható Balokány-liget tölthetné be. A légszennyezettségi mutatók szerint a szennyezés mértéke sok esetben átlépi a megengedett mértéket, ugyanakkor a belváros „autómentesítése” kevésbé szmogos központot eredményezhet. A régóta tervbe vett, a várost átszelő és az egyetem campusait összekötő kerékpárutak kijelölésével és megépítésével a levegő szennyezettsége eredményesebben csökkenthető lenne.

Az IVS a város hosszú távú és fenntartható fejlődési lehetőségeit a következő 15 évben a tudásközpont (egyetem, K+F szektor), a turizmus és kultúra fejlesztésében látja, melyben meghatározó szerepet játszik a magas hozzáadott értéket előállító, innovatív egészségipar, környezetipar és kultúraipar. A stratégia ebben a tekintetben támaszkodik a 2004-ben kidolgozott *Pólusprogramra*, melynek keretében országosan az öt régióközpontra alapozva történt meg *versenyképességi programok kidolgozása*. Pécs az „életminőség pólusa” elnevezést kapta, alapozva az egészségiparra és környezetiparra. Az I. Nemzeti Fejlesztési Terv (2003) második periódusa, illetve – részben ezzel párhuzamosan – az újonnan megnyíló Európai Unió források számbavétele után a kormány mintegy 15 ezer milliárd forintos fejlesztési program végrehajtását indította el. Ennek szerves részét alkották a fejlesztési pólusok, amelyek egyszerre ellenpontjai az ország főváros-centrikusságának és indukálói – egy-egy megyei jogú városból, mint régió-központból kiindulva – saját környezetük, régiójuk fejlődésének. Az előnyök és hátrányok számbavétele után kézenfekvő, hogy a döntéshozók olyan fejlesztési stratégia kialakí-



tásában gondolkodtak, amely erősen támaszkodik a meglévő értékekre, ugyanakkor megpróbál tőkét kovácsolni a vitathatatlan negatívumokból. A mérvadó elméleti munkákban és az európai gyakorlatban jól körülhatárolt, adott technológiai és/vagy ipari jellegű versenyképességi pólusok szerepeltek. A pécsi/baranyai sajátosságok viszont ilyen nem tesznek lehetővé: a megye nem rendelkezik olyan nyersanyaggal, iparral, ipari kultúrával és K+F-fel, nincs olyan ipari ötlet, lehetőség, vonzerő (részben ilyen munkaerő sem), amelyre egy város – célszerűen a megyeszékhely – hosszú távú versenyképességét fel lehetne építeni. A régióban jelentős hagyománya van a hálózatszerűen összekapcsolódó, szektoriális és horizontális együttműködéseknek, amelyek kihasználása és továbbfejlesztése kiugrási pontot jelenthet, azonban az IVS kevés helyen említi és főként fejlesztendő területként emeli ki a Pécsi Tudományegyetem és az innovációra képes kutatóközpontok helyzetét. A veszélyek közé sorolja azt az aggasztó jelenséget, hogy az egyetem nem képes a tudásintenzív helyi gazdaság motorja lenni. A PTE várossal és helyi gazdasági szereplőkkel történő szorosabb együttműködése, nyitottsága megteremtheti egy sikeres és hosszú távú kooperáció alapjait, melynek segítségével az egyetem is rugalmasabban igazodik a munkaerőpiac igényeihez.<sup>8</sup>

A Pólusprogram kidolgozói egy szolgáltatás jellegű versenyképességi pólust képzeltek el. A technológiai és ipari jellegű versenyképességi pólusokhoz képest ez a modell kifejezetten és közvetlenül a piacon kell, hogy megjelenjen és bizonyítson, a piac igényeihez kell illeszkednie. Másrészt a szolgáltatást itt leszűkítve értelmezték: nem a termelő, gazdasági tevékenységek ellátásához (vagyis lényegében a technológiai és ipari versenyképességi pólusokhoz) kapcsolódó, hanem az emberhez, az emberi élethez, a – tágan értelmezett – egészséghez kapcsolódó szolgáltatások jelentik a pólus alapjait. Az előzőekből adódó harmadik lényeges különbség, hogy az emberből kiinduló és következő társadalmi/szociális/mentális igények sokszínűek, összetettek. Ezért ez a szolgáltatás jellegű (nem ipari, gazdasági, hanem „emberi” szolgáltatás jellegű) növekedési pólus nem egyetlen termékre vagy funkcióra koncentrált, hanem az ilyen szolgáltatásokkal szembeni sokféle igény legfontosabb elemeire – de mindenképpen több elemre, több „iparra” – volt kénytelen fókuszálni. (Ezek egyike, bármelyike is, egyedül nem lenne képes versenyképessé tenni a pólust.)

A pólus központi gondolata tehát az emberhez, az emberi élethez, a – tágan értelmezett – egészséghez kapcsolódó szolgáltatások nyújtása volt, amely ezen a ponton kapcsolódik a Pécssett elindított, az országban egyedálló Ökováros–Ökorégió Program környezetfejlesztési, ökoturisztikai szolgáltatások terén vázolt gondolataihoz. Az egészség kínálatához ugyanakkor – bár ez tagadhatatlanul fontos kiinduló pont – nem csak a regenerálódást elősegítő szolgáltatásokat sorolták. A város és a régió „emberi” szolgáltatásait ennél sokkal tágabban, komplexebben értelmezték akkor, amikor a versenyképességi pólusunk üzenetét az „életminőség” fogalmában jelölték meg. A kidolgozók úgy vélték, hogy egy szolgáltató jellegű versenyképességi pólus csak úgy lesz nemzetközi mércével mérve is látható és valóban vonzó, ha komplett és komplex. Ezért emelték ki a fentebb már említett három ipart (egészség, környezet, kultúra) mert ezek összefüggenek, és együtt biztosítják a szükséges kínálatot. A környezetvédelem és egészséges életmód fontosságát 2008-ban, az EKF felvezető éveinek sorába (Környezet- és egészségkultúra éve) is beillesztette a város.

<sup>8</sup> Pécs Integrált Városfejlesztési Stratégia, 58 o.

A versenyképességi pólus a lehetséges saját mozgástér kihasználására – meglévő erősségekre és lehetőségekre épült. Arra alapozott, hogy a 21. század Európájában sajátos társadalmi elvárások vannak jelen és olyan demográfiai változások zajlanak, melyek megértéséhez fontos a fenntartható fejlődést és a környezet-tudatosságot, vagy a tanulás értelmét is látni. A Pólus keretében egy átfogó, közel egy évtized folyamatos munkájával megvalósítható, regionális projekt eredményeképpen létrejövő, egy új életminőséget biztosító, infrastrukturálisan jól felszerelt, elsősorban az „ezüst években” járó korosztály számára vonzó Dél-Dunántúlt képzeltek el (GLIED – TARRÓSY 2011: 50-51).

Az IVS tematikus céljainak kijelölése reális helyzetfelmérés alapján történt, de a kitörési pontokat nem tartalmazzák, főként a turizmus fejlesztése, Pécs népszerűsítése és a társadalmi kohézió erősítése terén láthatunk hiányosságokat, nehezen megvalósítható célokat:

- T1. A „Pécs, az életminőség pólusa” program ágazataiban dinamikus fejlődést mutató város
- T2. Az EKF-program eredményeképpen megerősödött kulturális és kreatív szektor, sokszínű kulturális kínálat
- T3. A város turisztikailag vonzó desztináció, különösen a kulturális turisták körében
- T4. Színvonalas, a gazdaság igényeit kiszolgáló közoktatási hálózat és egyetemi oktatás
- T5. Erősödő társadalmi kohézió az egyes társadalmi csoportok között
- T6. Közösségi helyként működő, rendezett közparkok és városi zöldterületek
- T7. Fejlett közösségi közlekedés mellett a gépjárműforgalom torlódásmentes elvezetése<sup>9</sup>

Az IVS 2012-es felülvizsgálatának tervezetében a tematikus és városrészi célok némiképp változtak, jobban igazodtak az EKF utáni időszak kihívásaihoz, valamint ahhoz a tényhez, hogy Pécs tartósan kikerült Magyarország tíz leglátogatottabb desztinációja közül. Az M6-os autópálya nem csak a városba jutást, de az onnan történő biztonságos eljutást is lehetővé teszi, részben ez eredményezte, hogy a megyeszékhely „egynapos” város lett. Erre a problémára próbál meg reagálni a kulturális kínálat (különbféle fesztiválok, Kodály Központ, Zsolnay negyed stb.) szélesítése.

#### *A 2012-es IVS felülvizsgálat céljai*

Természeti értékek és erőforrások védelme, korábbi környezeti károk helyreállítása, az energiafelhasználás átalakítása az energiahatékonyság növelése és a megújuló energia hasznosítás bővítése révén.

A közösségi és kerékpáros közlekedés fejlesztése, a közúthálózat és a parkolási helyzet javítása. A közösségi közlekedés elérhetőségének javítása, az ingázásból adódó közlekedési terhelés csökkentése a belső városrészekben.

Az egykori bányaterületek rekultivációja, hasznosítása. A zagyelhelyezéssel érintett Tüskésrét, rekultiváció utáni hasznosítása, rekreációs, szabadidős, energetikai célra biogáz erőmű létesítése, a szennyvíz energetikai hasznosítása érdekében.

A lakótelepek felújítása az energiahatékonyság növelése érdekében, kiegészítő szociális és közösségfejlesztő beavatkozásokkal kísérve.

<sup>9</sup> Pécs Integrált Városfejlesztési Stratégia, 64. o.

Társadalmi kohézió terén a hátrányos helyzetű lakossági csoportok és a szociális városrehabilitáció került előtérbe (Keleti városrész, Pécsbánya, Hősök tere, György-telep), a fiatalok számára vonzó városkép, lakhatási, szolgáltatási és rekreációs környezet kialakításával. Az IVS-ben – hasonlóan más településekhez – komoly hangsúlyt kap az anti-szegregációs terv, amely a szociális problémákra, a munkanélküli rétegek és a roma kisebbség helyzetére igyekszik megoldást találni a megjelölt szegregátumok oktatási, egészségügyi és infrastrukturális felzárkóztatásával.

Pécs Megyei Jogú Város Települési Környezetvédelmi Programjának felülvizsgálatára és aktualizálására 2011-ben került sor. Ez alapján Pécs levegőminőségét alapvetően az ipari, a kommunális fűtési és a közlekedési kibocsátások határozzák meg, a város légszennyezettségi mutatói átlagos képet mutatnak, azaz bizonyos gázok (pl. nitrogén-dioxid) és szállópor esetében túllépik a megengedett határt, de összességében nem kirívóan rosszak. A forgalomszámlálási adatokból megállapítható, hogy az M60-as autópálya forgalomtöbbletét a Pécs-nyugati elkerülő út 2006. évben történő megnyitása megoldotta, így ez tekinthető Pécs város levegőminőség javítása érdekében tett leghatékonyabb intézkedésnek.

A felszín alatti vizek monitoring rendszerének vizsgálati adatai szerint a város térségében az ivóvízellátás alapját képező karsztvíz minősége jó, minőségének javításához fel kell gyorsítani és be kell fejezni a felhagyott ipari területek rekultiválását. Ezek végleges rendezéséig meg kell akadályozni a szennyezett víz területről történő elfolyását, a talajba vagy a felszín alatti vízbe kerülését.<sup>10</sup>

A város területén található természeti területek és természeti értékek felmérése megtörtént, a védelmüket helyi rendelet szabályozza, a természetvédelmi területek listázása elkészült. A védett területek és értékek kezelési terve, amely alapján a fenntartás, kezelés és védelem megfelelően biztosított. Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata rendeletben rögzítette a fás szárú növények védelmének a szabályait.

A hulladékok osztályozását, gyűjtését, szállítását, kezelését és feldolgozását a BÍOKOM Kft. végzi, az újrahasznosítás szempontjából fontos szelektív gyűjtés a város nagy részében megoldott, a gyűjtőszigetek száma 180 körülire tehető. Pécs város a környező 313 településsel együtt csatlakozott a Mecsek-Dráva hulladékgazdálkodási programhoz, amelynek keretében egy korszerű regionális hulladékgazdálkodási rendszer kerül kiépítésre a térségben.

Előremutató, hogy a Települési Környezetvédelmi Program 2005-2010 közötti célkitűzései teljesülésének vizsgálata nyíltan szembenéz a hiányosságokkal és precízen vázolja a jövőbeni célterületeket. A távfűtés korszerűsítése és környezetbaráttá tétele megtörtént, a közlekedési emisszió csökkentése kapcsán kevés fejlesztés valósult meg maradéktalanul, ugyanakkor elmondható, hogy a belváros forgalomcsillapítása teljesült. A felszíni vizek vízminőségének javítása és a csapadékvizek ártalommentes elvezetése szintén a nem, vagy csak részben megvalósult fejlesztések közé tartozik. Hiányosság, hogy nem indult átfogó kutatás, vizsgálat a város klimatikus jellemzőinek meghatározására, a volt bányatérsegek átfogó fejlesztésére, valamint a térségi közlekedés fejlesztésére és nem került sor környezetvédelmi fórum kialakítására sem.

Pécs kapcsán még érdemes megemlíteni a 2004-ben indult, majd 2011-ben felülvizsgált Ökóváros-Ökorégió Programot, amely kapcsolatot jelenthet a környezetpolitikai célok, a fenntartható fejlődés

<sup>10</sup> Pécs Megyei Jogú Város Települési Környezetvédelmi Programjának felülvizsgálata 27. o.

elemei és a városfejlesztési politika között. Az Ökováros–Ökorégió Program olyan stratégia, amely a településfejlesztést hosszú távon, a környezettudatosság, a hatékony környezet- és energiagazdálkodás és a fenntartható fejlődés elveinek figyelembevételével képzelel el, a helyi közösség, a helyi szereplők innovációjára, együttműködésére építve. A program Magyarországon egyedülálló kezdeményezés volt a kétezres évek elején és igazodott azokhoz, a Nyugat-Európában már néhány évtizeddel korábban kidolgozott koncepciókhoz, melyek a környezeti paradigma (ökológizmus) mentén tervezték meg egy település jövőképét. Fő célja, hogy a városüzemeltetésben a fenntartható fejlődés elvei érvényesüljenek, úgy, hogy a lehető legtöbb uniós forrást vonják be a fejlesztésekbe, jövőbeni beruházások finanszírozásába. A stratégia három fő célt fogalmaz meg:

1. *Energiagazdálkodás terén:* A program leszögezi, hogy a megújuló energiaforrások felhasználásának üteme nem haladhatja meg az újratermelés ütemét. A nem megújuló energiaforrások felhasználásának üteme nem haladhatja meg azt az ütemet, ahogy az ember megújuló energiaforrást fejleszt ki, és kezdi használni.
2. *Gazdaság terén:* A program olyan „kezdő lökést” kell, hogy adjon a gazdaságfejlesztés számára, mely multiplifikálódik és a környező térségekkel együtt, helyi erőforrások igénybevételével, helyi termékekre alapozva találja meg Pécs és vidéke helyét a világ gazdaságában. A dokumentum kiemeli, hogy a helyi környezeti erőforrások feletti rendelkezés jogát a helyi közösségnek kell gyakorolnia(!), annak érdekében, hogy a térség ne függjön oly mértékben a külső hatásoktól, mint ahogy az jelenleg érzékelhető. Ugyanakkor azt is megjegyzi, hogy a privát tőke megjelenését a közszolgáltatási szektorban (víz, energia, hulladék) lehetővé kell tenni és ösztönözni kell. Ez az előző kijelentés tükrében csak helyi vállalkozások bevonásával teremthető meg. Ezzel lehet biztosítani, hogy hosszú távon a fenntartható fejlődés szempontjai érvényesüljenek, hiszen az erőforrásokat tőkeként és nem jövedelemként értelmezhetjük.
3. *Társadalom terén:* A helyi közösség megújulási lehetőségeit teremtsen meg, helyi erőforrásokra támaszkodva úgy, hogy ne a fogyasztásra alapozott növekedés, hanem inkább egy öko-szociális szemlélet jelenjen meg a helyi társadalom szervező erejeként (GLIED – TARRÓSY 2011: 36).

## Kaposvár

### *A „lakható város”*

Kaposvár Somogy megye központja, 68 ezer fős lakosságával a Dél-Dunántúl második legnagyobb városa Pécs után. Egy olyan differenciált fejlesztési lehetőségekkel rendelkező, aprófalvas megye központja, amely magában foglalja a Balaton déli partját, a balatoni háttértelepülések övezetét, a Dráva-medence barcsi szakaszát, a Kapos-völgy nyugati részét és a Zselicséget. A 2008-ban megalkotott Kaposvári Integrált Városfejlesztési Stratégia hivatott meghatározni Kaposvár, mint a dél-dunántúli régió egyik erőközpontjának fejlődését, egy olyan prosperáló város megteremtését, megőrzését, amely egyaránt vonzó az itt élők, az itt befektetni szándékozók és az idelátogató turisták számára. A stratégia Kaposvárt a Balaton-Horvátország és az M7-es, M6-os autópálya között húzódó tengely alközpontjaként, fejlesztési pólusként tünteti fel, kiterjedt, határon is átnyúló vonzáskörzettel. Versenyképességi szempontból azonban nem határolható körül pontosan meghatározható tényező, amely Kaposvár számára kedvező jövőképet vázolna. Mindennek ellenére az IVS rendkívül őszinte

és reális helyzetképet vázol és a lehetőségekhez mérten a pécsi stratégiánál világosabb ajánlatcsomagot állított össze, amely szerves egységként kezeli a természeti-környezeti és gazdasági adottságokat, azok harmonikus fejlesztését tűzte ki célul.

Mivel ipari tevékenység szinte kizárólag Kaposváron folyik, a megye, ezáltal a megyeközpont fejlesztési lehetőségeit is a turizmus, az agroökológiai és klimatikus viszonyok, a kistérségi gazdasági-társadalmi kapcsolatok szorosabbra fűzése, pályázatképesse válás céljából települési együttműködések kialakítása határozhatja meg. A jövőbeni lehetőségek között kiemelt szerepet kap a mezőgazdaság és az erre épülő feldolgozóipar, mely munkalehetőségeket teremthet és az ipari szektorok újbóli felfedezését hozhatja. Az extenzív állattenyésztés és alternatív gazdálkodási formák – mint programpontok – pedig egyértelműen a fenntartható mezőgazdaság kiemelt céljai. Ezek is segíthetnek a fiatalok elvándorlásának megállításában és a rurális térségek népességmegtartó erejének növelésében.<sup>11</sup>

Kaposvár a településfejlesztési koncepciója kidolgozása során, már 2004-ben, az európai uniós csatlakozás előtt kitűzte azokat a célokat, melyek gazdaságilag, társadalmilag és ökológiailag egyaránt fenntartható (fenntartható fejlődés) emberi léptékű városias települést eredményeznek a jövőben. A város az egyetemmel és a K+F szektorral közösen tudásalapú gazdaság erősítésére törekszik, mely mindenkor kihasználja tradíciójából és térségi helyzetéből adódó lehetőségeket, a meglévő és fejlesztendő területi és infrastruktúra-adottságokat, a rendelkezésre álló humán erőforrásokat. Ennek alapján Kaposvár az idegenforgalom, a konferencia-, gyógy- és termálturizmus, a vendéglátás, a szolgáltatás, az agrár-innovációs ipar és logisztikai központ kialakítása területén látja azokat a lehetőségeket, amelyek kitörési pontokat biztosítanak a város és a térsége számára, mindenkor kihasználva hagyományait, kulturális tradícióit, meglévő és fejlesztendő adottságait, a rendelkezésre álló forrásait.

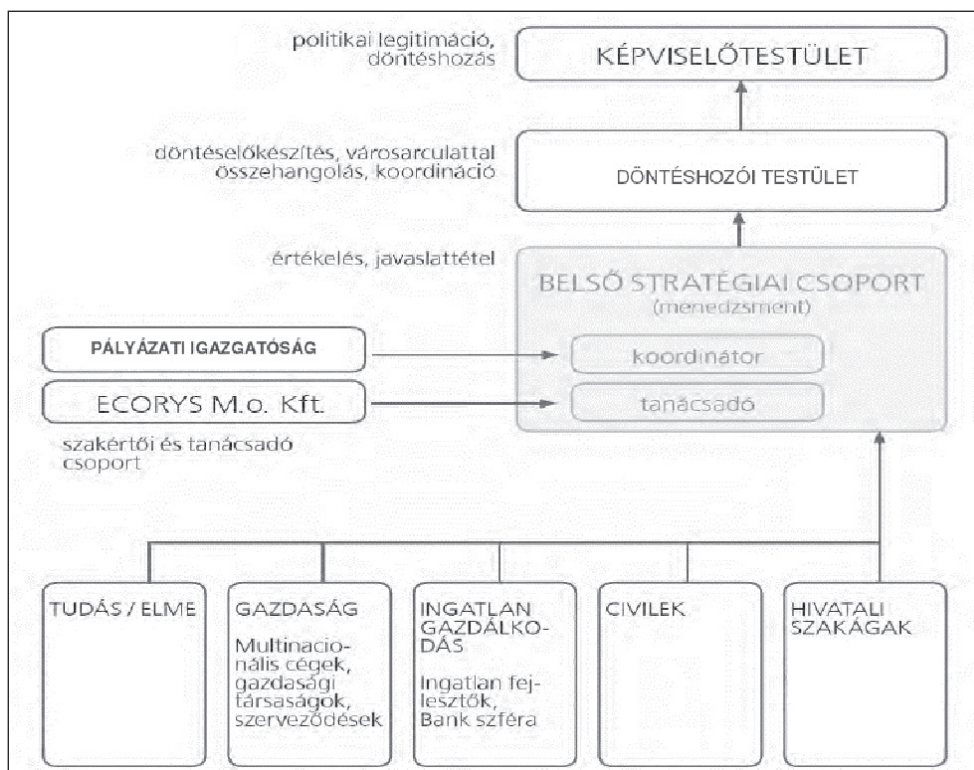
Kaposvár környezeti adottságai jók, a környezet állapota több mutató tekintetében kedvező, a város lakhatósága általában jónak minősíthető, de mindezek mellett már jelenleg is fennállnak a lakosság kisebb-nagyobb részét zavaró, kezelendő környezeti problémák, és a jelenleg valószínűsíthető fejlődési trendek újabb környezeti problémákat generálnak. A közlekedésből származó zaj- és légszennyezettség szempontjából Kaposvár nem kiemelten veszélyeztetett település, bár az átmenő forgalom, főképpen a 67-es út vonatkozásában növekedett a rendszerváltás óta és a forgalmas utak mentén a levegő minősége is értelemszerűen rosszabb. A belváros autómentesítése megtörtént, sétálóutca-övezet kialakítására került sor, a kerékpározás lehetősége megoldott. A város élhetőségének egyik legfontosabb szempontja a köztérek és parkok rehabilitációja, felújítása, zöldterület-fejlesztések és a lakótelepek rehabilitációja.

Az IVS külön fejezetben foglalkozik a megvalósíthatóság kérdéseivel, melyből a partnerség attribútumát emeljük ki. A dokumentum leszögezi, hogy a városvezetésnek a privát szféra (civil és gazdaság) bevonásával meg kell határoznia a város kívánatos jövőjét (a gazdasági, lakhatósági stb. szempontoknak megfelelően), a spontán és a megteremthető keresletet, továbbá a városnak – mint élő szervezetnek – a fejlődési igényét, irányát, hogy tudatosítsa a megvalósítás potenciális résztvevői számára a hosszú távú várostermék programját. A partnerséggel történő tervezés és a kétirányú kom-

<sup>11</sup> Kaposvár Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2008.

munkáció Kaposváron már egy évtizede megkezdett folyamat, melyet mind nagyobb hatékonysággal és szélesebb körre kiterjesztve folytatni kell. Ez biztosíthatja a stratégiában meghatározott célok legitimitását (1. ábra).

1. ábra: Kaposvár IVS partnersége



Forrás: Kaposvár IVS (2008)

Jó kezdeményezésnek és követendő példának tartjuk, hogy Kaposvár Környezetvédelmi Programjának kidolgozásakor a készítők felmérték a lakosság aktivitásának területeit. Ezzel egyrészt információkat nyertek a lakosok által fontosnak tartott környezetvédelmi problémákról, továbbá ismertté tették a polgármester és az önkormányzat aktivitását ezen a területen (környezeti nevelés, környezeti tudatformálás, zöldterületek védelme, szelektív hulladékgyűjtés népszerűsítése stb.). Hasonlóan előremutató Kaposvár Város Egészségterve (2012), amely a város demográfiai helyzetéről, a helyi egyéni és társadalmi szükségletekről (szociális, gazdasági, egészségügyi, környezeti), a lakosság életmódjáról és a civil szervezetek egészségfejlesztésben való részvételéről ad átfogó képet és fogalmaz meg stratégiai ajánlásokat és egészségfejlesztési cselekvési tervet.

## Szekszárd

### *A szőlő és bor városa a Duna mentén*

Szekszárd Tolna megye központja, 33 ezer fős lakosságával Magyarország egyik legkisebb megyeszékhelye. Szekszárd pozíciója a magyarországi térszerkezeti rendszerben nem tekinthető kedvezőtlennek. A város a Duna jobb partján (évezredes római nyomvonalon haladva) fontos inter-regionális összeköttetést biztosít Budapest és a Kárpát-medence déli része között. Helyzetének fontos eleme, hogy itt ágazik el a Pécs útba ejtő, majd Horvátország felé tovább folytatódó nemzetközi

útvonal, és nyugat felé számos intraregionális erővonal indul ki innen. Helyzetének hátrányos vonása ugyanakkor, hogy ezen a fontos térszerkezeti vonalon nem épült ki nagykapacitású vasútvonal, és az is, hogy a Dunának, mint vízi útnak a lehetséges jelentősége Baján és Mohácson csapódik le, illetve a Szent László híd is a várostól 20 km-re ível át a folyón. Amíg az ipar a rendszerváltás utáni időszakban visszafejlődött vagy megszűnt, a Szekszárdon történelmileg is jelentős szőlő- és bortermelés reneszánszát éli. Az uniós és kisebb részben a hazai fejlesztési forrásokra alapozott pincefejlesztések és az M6-os 2010-es átadása teremtette meg a borturizmus fellendülését, melyet minden év szeptemberében a nemzetközileg is jelentős szüreti fesztivál tesz még híresebbé. A városmarketing a helyi borászközösség és politikai vezetés összefogásával, illetve átgondolt stratégiával a kétezres években találta meg a város számára előnyös fejlesztési lépéseket (infrastruktúra, pincék, fogadók, szállók, szolgáltatási szektor fejlesztése), melynek segítségével Szekszárd újra erős pozíciót foglalt el Magyarország borvidékei között.

A megyeszékhely népessége – hasonlóan Pécs, Kaposvár, de az egész Dél-Dunántúl tekintetében – folyamatosan csökken, egyrészt a természetes fogyásnak, a környező településekre való kiköltözésnek és a fiatalok nagyobb városokba (Pécs, Budapest, Győr stb.), vagy külföldre való áramlásának köszönhetően. A népesség megtartásának nem kedveznek a pécsinél és kaposvárinál is magasabb ingatlanárak.

2007-ben az Önkormányzat visszavásárolta a város közzolgáltató cégeinek (Alisca Terra Kft., Szekszárdi Víz- és Csatornamű Kft.) korábban privatizált üzletrészeit. A felmérések szerint a lakosság elégedettsége a két szolgáltatóval azóta növekedett.<sup>12</sup>

Az IVS megvalósíthatósági része a fenntarthatóság kapcsán a környezeti elemet emeli ki, míg a társadalom és gazdaság vonatkozásában a szükségletek (és nem igények) integrálásáról ír. Környezetvédelmi, környezetbiztonsági szempontból három tényezőt emel ki felsorolásszerűen: 1. Az 56-os számú út mentén és a belvárosi övezetben a közlekedés okozta fokozott lég- és zajszennyezés. 2. A vízbázis sérülékenysége, a felszín alatti vizek védelme, a vízminőség biztosítása, szükséges csatornázási munkálatok a peremterületeken. 3. A hulladék- és energiagazdálkodás korszerűsítése. Előremutató, hogy az IVS rögzíti a döntéshozók azon szándékát, hogy a várossal és környékével kapcsolatos település- és területfejlesztés során hozott döntések a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézzék elő, továbbá előzzék meg a környezetszennyezést és érvényesítsék a környezetpolitika egyik fő elvének számító megelőzést.

Közlekedési szempontból Szekszárd nem kiemelten terhelt város, a tranzitforgalom és a bevásárlóközpontok körüli forgalom jelentős. A belváros (Garay tér, sétálóutca, Béla tér) autómentesítésére a kétezres években került sor, a forgalomtechnikai változtatások eredményeként a központ autóval elkerülhető. A kerékpárút-hálózat kialakulóban van, a központ megközelítése kerékpárral a déli városrészek felől többé-kevésbé megoldott, de az északi, történelmi Szekszárd csak közúton érhető el kétkerekűvel.

A Dél-Dunántúl megyeszékhelyei közül egyedül Szekszárd rendelkezik klímastratégiával. Az alkalmazkodás (szélsőséges időjárás, hőség, csapadék, katasztrófahelyzet) és csökkentés (energiafelhasználás, vízhasználat, hulladék) jegyében létrehozott dokumentum átfogó program elindítása

<sup>12</sup> Szekszárd MJV Környezetvédelmi Program felülvizsgálata, 2010.

mellett egy olyan felelős paradigmát fogalmazott meg, amely felhívja a figyelmet a 21. század egyik legnagyobb kihívására, mindazonáltal konkrét megoldásokat is javasol, melyeket egy átlagpolgár is használhat. A város 2009-ben belépett a magyarországi Klímabarát Települések Szövetségébe. A csatlakozással az önkormányzat kinyilvánította azt az álláspontját, hogy a globális klímaváltozással helyi, települési szinten is foglalkozni kell. A Klímabarát Települések Szövetségébe történő belépéssel Szekszárd vállalta, hogy létrehozza a Szekszárdi Klímakört, amely a helyi klímaprogramok kezdeményezője, szervezője (a Klímakör tevékenységének koordinálására Zöldtárs Környezetvédelmi Közhasznú Alapítványt bízta meg), megalkotja a Települési Klímastratégiát, amely kerete és iránya a helyi programoknak. A klímastratégiát az önkormányzat és az alapítvány Éves Cselekvési Terveken keresztül valósítja meg, a klímaprogramok költségeinek részbeni fedezetére Klíma Alapot hoz létre, melyet a város költségvetése évente több millió forinttal támogat. A Klímakör tevékenysége munkacsoportokban (energiagazdálkodási, közlekedési, környezeti nevelési, vízgazdálkodási, hulladékgazdálkodási) zajlik, főként a környezeti és globális nevelésre, illetve lakossági programokra, a helyi társadalom környezeti tudatosságának formálására irányul.<sup>13</sup> Fontos szempont, hogy a klímastratégiában foglaltakat az önkormányzat maga számára is kötelezővé tette és azok a környezetvédelmi programban is előkelő helyet kaptak a környezet-egészségüggyel együtt.

### KIS- ÉS KÖZÉPVÁROSOK

A tanulmány ezen része hat régióbeli kis- és középváros (Paks, Dombóvár, Mohács, Siklós, Nagyatád, Siófok) városfejlesztési terveinek és környezetvédelmi programjainak elemzését tűzi ki célul, melyekben nemcsak megvizsgáljuk, hogy az adott dél-dunántúli városokról fellelhető stratégiák mennyire felelnek meg a fenntarthatóság szempontjainak, hanem kísérletet teszünk ajánlásokat is megfogalmazni annak érdekében, hogy a jövőben még több valódi, meghatározó lépés következhesen be ezen a téren is. A vizsgált hat település mindegyikét eltérő gazdasági, politikai és társadalmi vonások jellemzik, a városok történelmi sajátosságainak tükrében. Míg Siófok a maga közel 25 ezer fős lakosságával már majdnem kiesik a hazai közigazgatásban középvárosnak tekintett településkategóriából, addig Nagyatád és Siklós 10 ezer fő körüli lakosságukkal még éppen beleférnek ebbe a minősítésbe. Az egyaránt 20 ezer főt számláló Mohács, Dombóvár és Paks városok lélekszámukat tekintve középpértéket képeznek a régió középvárosai között. A települések különböző méretén kívül azonban más differenciákat is találhatunk. Földrajzi fekvésük (országhatárhoz való közelségük, Dunával való kapcsolatuk, Balatontól való távolságuk, szőlőtermelő vidékek közelsége, nemzetközi útvonalakhoz mért helyzetük) alapvetően meghatározza gazdasági lehetőségeiket és társadalmi-politikai viszonyaikat.

Mindenek ellenére számos közös vonást és ennek jegyében közös célt vélhetünk felfedezni a városfejlesztési stratégiák összeállításánál. A lakosság megtartásáért folytatott innovációs politika, az épített értékek védelme, a klímaváltozással és a sokszor externáliaként bekövetkező környezeti kihívásokkal való folyamatos versenyfutás, s a leszakadó rétegek felzárkóztatásáért vívott küzdelem egyaránt megtalálható a hat település Integrált Városfejlesztési Stratégiájában, Környezetvédelmi

<sup>13</sup> Lásd részletesen: Szekszárd MJV Települési Klímastratégia és 2011. évi Cselekvési Terv. – <http://zoldtars.hu/sites/default/files/doc/Klimastrategia.pdf>



Programjaiban, speciális jellegű és akcióterületi terveiben. Annak ellenére, hogy Magyarországon a régióknak, mint területi-közigazgatási egységeknek nincs történelmi tradíciója és közös identitása (PÁLNÉ KOVÁCS 2000: 29-56), a Dél-Dunántúl városainak döntéshozó szervei mégis hasonló jellegű kihívásokkal szembesülnek.

A fejlesztésekben komparatív előnyként a következő meghatározó tényezők jelennek meg:

- Pakson az atomerőmű jelenlétéből befolyó önkormányzati többletbevételek, az M6-os autópálya, a Duna közelségéből fakadó előnyök, a létesítendő paksi balneológiai intézet, a magasan képzett nagy létszámú humán erőforrás jelenléte, a védett vagy még felfedezetlen természeti értékek (Imsósi-erdő, Ürgemezei Tájvédelmi Körzet, a földvári Duna-kanyar, Kormorán-sziget), sváb hagyományok;
- Siófokon a Balaton „fővárosa” cím, az ismert üdülőközpont szerep, a kulturális kínálat: koncertek és fesztiválok, a közlekedési csomópont jelleg;
- Nagyatádon a fenntarthatóság meglepően korai beépülése a döntéshozók gondolkodásába, a környezetvédelemben fektetett komoly energiák, a déli országhatár közelsége;
- Dombóváron a város regionálisan központi fekvése, a tervezhetőség, a korábbról megmaradt ipari infrastruktúra, a város külterületén található gunarasi gyógyfürdő centrum;
- Siklóson a történelmi emlékhelyek, a villányi borvidékhez, Pécshez és a harkányi gyógyfürdőhöz való közelsége, és a térségben betöltött kiemelt gazdasági (konkrétabban értékesítőpiaci) szerepe;
- Mohácson a történelmi múlt és az ahhoz kötődő rendezvények (elsősorban a Busójárás), a Duna közelsége, az országhatár közelsége, a horvátországi magyarság felé irányuló összetartó kapocs szerep, a Pécs–Szekszárd–Baja-háromszög gyors elérhetősége.

## Paks

### *Városmenedzsment az atomerőmű árnyékában*

A Tolna megye északi részén, a Duna mellett található középváros, Paks, helyzetét tekintve speciális jelleggel bír, nemcsak a régiót, de az egész országot illetően. E településen található Magyarország első, és eddigi egyetlen atomerőműve. A város ennek jegyében különleges gazdasági helyzettel rendelkezik, a Paksi Atomerőmű Részvénytársaság (továbbiakban: PA Rt.) működésének köszönhetően ugyanis kivételes infrastruktúrát és megélhetést tud biztosítani a város az ott élők számára.

Pakson még 2008-ban, a Dél-Dunántúli Regionális Operatív Program (DDROP) keretében készült el az Integrált Városfejlesztési Stratégia. Maga a terv azokat az elképzeléseket tartalmazza, melyeket hosszú és középtávon kíván megvalósítani a paksi önkormányzat. Az IVS két fő részből áll, melyek hét fejezetre tagolódnak. Az első része (egyedtől negyedik fejezetekig) leírást ad Paksról, végigelemezve a társadalmi, demográfiai és gazdasági mutatóit (ideértve a bevezető fejezetet is), míg a második rész (5-7. fejezetek) a jövőre nézve fogalmaz meg elképzeléseket, tervszerűen összegezve. Tanulmányunkban – éppen a fenntartható fejlődés szempontjai szerinti átfogó elemzés végett – a második rész kap hangsúlyosabb szerepet.

Már a „Stratégiai Fejezet” címet viselő résznél pozitívan könyvelhetjük el, hogy a fenntarthatóság, mint fejlesztési szempont, szerepel például az épületfelújítási célkitűzések kapcsán (az épített és

természeti értékek fenntartható módon való rehabilitálása, fejlesztése).<sup>14</sup> A környezetvédelem kérdése, mint politikai kérdés (issue), Paks esetében mindig fontos szereppel bírt, mivel – talán éppen a Duna közelsége miatt – a természet, mind értéként, mind megélhetésként volt jelen az energiaipar Paksra települése előtt a helyi társadalom életében. Az atomerőmű paksi létesítése – megítélésünk szerint – tovább erősítette ezt a vonalat. Végig szemezgetve a városban működő civil szervezetek sorait tapasztalhatjuk, hogy számos, a természet védelmével, környezetünk megóvásával foglalkozó csoport alakult a rendszerváltozás óta, melyek elsősorban az ifjúságra fókuszálva kívánják a környezettudatos életmódot propagálni (pl. ÖKO Munkacsoport Alapítvány).<sup>15</sup> E csoportosulások és a civil szervezetként működő, de az önkormányzat munkájában politikailag részt vevő Paksi Lokálpatrióták Egyesülete között átfedést vélhetünk felfedezni. (A lokálpatrióták a Magyar Szocialista Párt után harmadik erőként végeztek a legutóbbi helyhatósági választás alkalmával Paks városában, s a támogatásukkal induló polgármesterjelölt 2010. október 3-án a második helyre futott be.<sup>16</sup>)

A stratégiát illetően azonban lényegesen nagyobb hangsúlyt kap a város integrált fejlesztése, mint meghatározó célkitűzés. Ez annak a több évtizedig fennálló törésvonalnak köszönhető, melynek betudhatóan mély gazdasági-politikai szakadék húzódott az atomerőmű építésének munkálatai céljából Paksra érkező telepes társadalom (Lakótelep) és a régi paksi lakosság (Óváros) között.<sup>17</sup> Az integrált városfejlesztés a Kishegy-Újváros (Lakótelep) valamint a Szerűskert-Óváros együttes és egyenes arányú fejlesztését foglalja magába. A terv ezen iránya a két településrészen élők életszínvonalában megmutatkozó különbségek révén esetlegesen kialakuló feszültségek kiküszöbölése érdekében elengedhetetlen.

A stratégia összeállítása kapcsán kiemelhető, hogy a tervezet főbb iránymutatásait illetően támaszkodik a városban az atomerőmű révén halmozottan jelenlévő szellemi erőforrásra (nevezetesen, hogy az energiaipari nagyberuházás okán, a Paks területén élő magasan kvalifikált rétegek aránya meghaladja az országos átlagot).<sup>18</sup> Ennek felismerése már önmagában jelentős, hiszen meglátásunk szerint éppen a szolgáltatásokkal foglalkozó vállalati szektor az, amely a különböző innovációk, ötletek révén gazdasági előrelépést jelenthet majd a jövőben, szemben a különböző – nem mellékesen óriási természeti károkozással járó – extenzív ipari fejlesztéssel és mezőgazdasági termeléssel szemben. (Ez utóbbi egyébként Pakson éppen az atomerőmű jelenlétéből fakadó „sugárveszély” sztereotípiá miatt gazdaságosan aligha lehet megtérülő.<sup>19</sup>) Míg újabb földterületek mezőgazdasági művelés alá helyezése, például a tájvédelem alatt álló Ürgemező lepusztításához vezethetne, addig innovatív (például internetes) szolgáltatások kifejlesztése kevesebb energiafelhasználás mellett is jövedelmet biztosíthat családok sokaságának. Ezt pedig csakis a képzett emberek tömege tudja megvalósítani, illetve igénybe venni.

<sup>14</sup> Paks Integrált Városfejlesztési Stratégia, 76. o. – [http://www.paks.hu/res/IVSPAKS\\_2008-2009.pdf](http://www.paks.hu/res/IVSPAKS_2008-2009.pdf)

<sup>15</sup> Leírás az ÖKO Munkacsoport Alapítványról a város hivatalos honlapján (Paks.hu) <http://paks.hu/varos/civilszervezet.php?mid=144b32f0123a43>

<sup>16</sup> Paks Város választási eredményei, 2010. október 03. – [http://valasztas.hu/hu/onkval2010/471/471\\_0\\_index.html](http://valasztas.hu/hu/onkval2010/471/471_0_index.html)

<sup>17</sup> Barkóczi Csaba: Társadalmi törésvonalak Pakson, TDK dolgozat, 2012. január

<sup>18</sup> Paks IVS, 76. o.

<sup>19</sup> Kernné Magda Irén: Várossá Válni... (Paks 1979-1999), Szekszárd, 2001; Takácsné Tóth Márta: Privatizáció és vagyonvesztés a Paksi Konzervgyárban, 229-250. o.

Ha középtávú célokat nézünk, akkor a stratégia külön ágazati és külön területi célokat fogalmaz meg. Az ágazati célok között a gazdaság fejlesztése, a turizmus erősítése, valamint a társadalmi potenciál fejlesztése szerepel.

A gazdaság fejlesztésére előirányzott tervek teljes összhangot mutatnak az átfogó célként kitűzött vállalásokról szóló megerősítésének elvével, hiszen a gazdaság fejlesztését célzó öt főbb pontból négy a szolgáltatói szektorhoz (Ipari Park fejlesztése, hogy szolgáltatásokkal foglalkozó cégek is igénybe vehessék; kis- és közepes vállalkozások támogatása, üzleti szolgáltatások fejlesztése, a szolgáltató szektor megerősítése), míg egy a mezőgazdasághoz kötődik.

A turisztikai célkitűzéseket illetően a lehetőségekhez mérve megalapozott, ám (megítélésünk szerint) némileg mégis irreális célkitűzésekkel találkozhatunk a stratégiában. A városvezetés itt négyfajta idegenforgalmi vonzóerőt fogalmaz meg: melyek a tudomány (például magas színvonalú fizikusi-mérnöki konferenciák megtartása), a borturizmus, a kulturális jellegű vonzáskörzet kialakítása, valamint a vízi turizmus fellendítése.

Paks, mint hagyományosan agrárjellegű, löszös-, szőlőtermesztésre kiválóan alkalmas domboldallal bíró település, több évszázadra visszanyúló borkultúrát tudhat magáénak.<sup>20</sup> Ugyanakkor a Dél-Dunántúli Fejlesztési Régió területén léteznek más olyan települések, amelyek országosan és nemzetközileg is nevezetesebb borászattal rendelkeznek, s melyekkel Paks, sem rövidebb, sem hosszabb távon egyáltalán nem, vagy nehezen tudja csak felvenni a versenyt a nagy tradíciókkal rendelkező Baranya megyei Villánnal, valamint a Tolna megyei központtal, Szekszárddal. Szélesebb kitekin- tésben pedig nemcsak Paks, hanem az egész dél-dunántúli régió számára a borturizmus tekintetében elszívó erőnek számíthat a Dunántúlon a Balaton-felvidék, mely földrajzi fekvéséből adódóan mind a Budapestről, mind pedig a nyugatról (Ausztria irányából) érkező – esetlegesen Budapest irányába tartó – potenciális vendégeket elvonhatja. Ezen tényezők mellett megítélésem szerint a paksi borászat a jövőben is csak helyben tud erősebb pozíciót biztosítani magának.

A kulturális turizmus tekintetében le kell szögeznünk, hogy Paks mindössze egy darab műemlékkel (Erzsébet Szálló) rendelkezik, mely jelenleg a PA Rt. tulajdonát képezi és szállodaként funkcionál<sup>21</sup> a vállalat vendégei számára, napjainkban kulturális céllal nem látogatható. Ezenkívül több más műemlék jellegű épület található még a városban, de a 19. századi nemesi kúriák közintézményekként (általános iskola, múzeumok) működnek,<sup>22</sup> így az esetleges érdeklődők előtt szintén nem nyitottak. Egyedül az egyházi intézmények közül a templomok (óvárosi katolikus templom, református templom, evangélikus templom, újvárosi Makovecz Templom) várhatnak turistákat, de a régi építésű kápolnák megint csak zártak. Meglátásom szerint turisztikai vonzerőt a történelmi belváros, a maga barokk és klasszicista stílusban épült utcáival, a 19. századot idéző hangulatával adhatja. Sajnálatos, hogy a történelmi főutca nagy részét mára lebontották, a régi építésű házak helyett modern bevásárlóközpontok és bankcenterek épültek. Mindössze a Szent István tér, mint régi városközpont, s a körülötte lévő néhány utca, illetve az úgynevezett Bazársor idézi vissza a hajdani időket, ám ezek is erőteljes restaurációra

<sup>20</sup> Kernné Magda Irén: Várossá Válni... (Paks 1979-1999), Szekszárd, 2001, „[...] Paksi építészeti örökségünk érdekes elemei a préházak [...]”, 167-168. o.

<sup>21</sup> Paksi Hírnök, 2010. december 3., XIX. évfolyam/23. szám – Megnyílt az Erzsébet Nagy Szálloda, 2. o.

<sup>22</sup> Kernné Magda Irén: Várossá Válni... (Paks 1979-1999), 2001, 164. o.

szorulnak. Meg kell említeni, hogy a turisták fogadására a belvárosban nincs kialakítva megfelelő parkolóhely, ahol az esetleges turistabuszok várakozni tudnának. Megítélésünk szerint Paks egyedül abban az esetben számíthat valamekkora kulturális jellegű idegenforgalomra, ha belvárosa átesik egy jelentős restauráción és ezzel párhuzamosan a térségben más települések iránt megnő a hasonló típusú érdeklődés (Kalocsa: érseki központ, Nagydorog: kalapmúzeum, Bikal: középkori élményközpont, Szekszárd: történelmi belváros, Pécs: régióközpont, Ozora: történelmi csatahelyszín, Simontornya: vár). Együttesen már van rá esély, hogy e nevezetességek kulturális vonzerőt jelenthessenek, melyből adott esetben Paks is profitálhatna.

A vízi- és természeti jellegű turizmus terén a Dunára, illetve a körülötte elterülő Imsósi-erdő panorámájára lehet alapozni, ám annak ellenére, hogy a város rendelkezik kompkikötővel, nemzetközi hajókikötő az egész paksi kistérség területén nem található,<sup>23</sup> ami lényegesen megnehezíti bármilyen hajó paksi fogadásának lehetőségét.

Számunkra az energetika-tudományhoz kötődő idegenforgalom, a speciális, tudományos konferenciákra, rendezvényekre építő vendéglátóipar kiépítése tűnik leginkább megvalósíthatónak Paks tekintetében. Az atomerőmű jelenlétéből fakadó magas műszaki-fizikai szakértelemmel bíró értelmiségnek a lakosság arányaiban való felülreprezentáltsága miatt Paks optimális helyszín lehetne az ilyen jellegű rendezvények megtartására, különleges tekintettel arra, hogy az atomerőmű mérnöki gárdájának nagy részét képző egyetemek (Budapesti Műszaki Egyetem, Dunaújvárosi Főiskola, a veszprémi Pannon Egyetem, Pécsi Tudományegyetem PMMK) egyaránt elérhető távolságra fekszenek a várostól, s a rendezvények megtartásához szükséges infrastruktúra is rendelkezésre áll.

E témakörhöz tartozóan megemlítendő a már a 2006-os választási kampányt megelőzően felmerülő balneológiai központ megépítése, melynek alapkövét 2012 áprilisában rakták le.<sup>24</sup> A paksi gyógyfürdő alternatív kikapcsolódási lehetőséget nyújthat a más célból (például a fentebb említett tudományos jellegű rendezvényekre) érkező vendégek számára, de mivel a dél-dunántúli régió területén több, már régebb óta üzemelő gyógyfürdő működik (Tengelic, Tamási, Gunarasfürdő, Igal), melyek között nemzetközi hírűeket is találunk (Harkány), Paks a turizmusnak ezen ágában sem tudja felvenni a versenyt. A gyógyászati központ lokálisan lehet sikeres, illetve kiegészítő turisztikai funkcióval bírhat az egyéb okok miatt Paksra utazók körében.

A társadalmi potenciál szempontjából a stratégia az oktatást emeli ki, mint lehetséges irányvonal, mely előmozdíthatja a jövőben a város gazdaságának fejlettségét, s ezáltal növelheti a társadalmi elégedettséget. A terv az edukációval kapcsolatosan rengeteg, a mai mainstream oktatáspolitikai terén elfogadott módszer meghonosítását irányozza elő (például a sajátos nevelési igényű [SNI] vagy a halmozottan hátrányos helyzetű [HHH] gyermekek nevelésének esetére), mely módszerek jelenleg vita tárgyát képezik a pedagógustársadalomban. A politikatudomány vonalán mozogva nem vállalkozhatunk ezen elképzelések értékelésére. A stratégiában kulcsszerepet foglal el a paksi oktatáspolitikai terén a nyelvoktatás, illetve az informatika oktatásának erősítése, s az ezek minél hatékonyabb oktatását előírányzó technikai és pedagógiai fejlesztések. Megítélésünk szerint ez pozitív hatással

<sup>23</sup> Paks IVS, 9. o.

<sup>24</sup> Alapkövetétel a gyógyászati központnál – <http://paksihirkok.hu/2012/04/05/alapkoletetel-a-gyogyaszati-kozpontnal/>

lehet a paksi alap- és középfokú képzés színvonalára. További nagyon fontos pozitívum, hogy az IVS oktatásra vonatkozó elképzeléseinek részét képezi a diákok környezettudatos nevelése.<sup>25</sup>

Részben az oktatáshoz kapcsolódva azt is ki kell emelnünk, hogy a helyi vezetők a paksi IVS kidolgozásakor jelentős szerepet szántak az anti-szegregációs politikának, mely szintén a fenntarthatóság egyik fontos alappillére (BARKÓCZI 2011). Paks a roma integráció tekintetében, értékelésünk szerint a régió városainak körében élenjáró stratégiát alkotott és kíván megvalósítani, melynek hatékonyságát és sikerességét a jövőben tudjuk majd megítélni.

Szót kell még ejtenünk a stratégiában megfogalmazott partnerségi célokról, melyek keretében a paksi önkormányzat a kistérség más önkormányzatait, a helyi vállalkozásokat és a paksi civil szervezeteket kívánja bevonni a döntéshozatalba. Ez magába foglalná – a tervek szerint - az említett célcsoportok bevonását a fejlesztési irányok meghatározásába, az akcióterületek kijelölésébe, a döntés-előkészítésbe, javaslatokat fogalmaznának meg feléjük, bekapcsolnák őket a döntéshozásba és a megvalósításba is, a társadalmi felelősségvállalás jegyében.<sup>26</sup> A stratégia külön kiemeli négy civil szereplőt; az Együtt a parlagnál Alapítványt, a Paksi Városvédő Egyesületet, a Paks Városért Mozgalom, valamint a Paks és Környéke Mentéséért Közalapítványt. Tény, hogy ezen egyesületek közül egyedül a Paks Városért Mozgalom rendelkezik mérhető támogatottsággal – egy 2012. márciusi közvélemény-kutatás szerint a lakosság mintegy 4 százaléka, a biztos szavazóknak 8,28 százaléka támogatná az egyesületet egy esetleges helyhatósági választáson, mellyel egy kategóriába kerül a másik nagy civil szereplővel, a Paksi Lokálpatrióták Egyesületével. A Paks Városért Mozgalom elnöke, Herczeg József,<sup>27</sup> egyébként az önkormányzati képviselő-testület tagja, harmadik ciklusa óta működik együtt a várost 2002 óta vezető Hajdú János, Fidesz-KDNP támogatású polgármesterrel. A Paks Városért Mozgalommal való sikeres kooperáció ellenére kötelességünk megemlíteni, hogy a legerősebb helyi civil szervezet, a Paksi Lokálpatrióták Egyesületének elnöke, Kovács Sándor, a 2010-es választási kampány során tett egy olyan kijelentést, mely szerint a Fidesz-KDNP-s városvezetés egy szűk köre – képviselő-testületi többségét kihasználva – valós, tartalmi egyeztetés és együttműködés nélkül hoz fontos döntéseket a város életét illetően.<sup>28</sup>

Kijelenthetjük tehát, hogy a város vezetése stratégiai szinten jelesen fogalmaz meg irányokat a fair partnerségi együttműködésre, gyakorlati megvalósítását tekintve azonban megoszlik a civil szereplők véleménye a partnerség értékelésében.

Összességként elmondható, hogy a paksi IVS-ben fellelhető a legtöbb olyan elem, mely a fenntartható fejlődés, s a polgári értelemben vett demokratikus területi irányítás megvalósításához szükséges. Ugyanakkor bőséges terjedelme ellenére a stratégia inkább elképzeléseket tartalmaz, mintsem konkrétumokat, s ezek közül némely cél (pl.: turisztika) irreális elvárásnak minősül. Mégis elmondható, hogy gazdasági irányzatát tekintve a terv a sikeres kivitelezés esetén – melyre jelenleg az atomerőmű jelenléte által biztosított kivételes pénzügyi helyzet jelent garanciát – előre lendítheti

<sup>25</sup> Paks IVS, 79. o.

<sup>26</sup> Paks IVS, 123-124. o.

<sup>27</sup> Barkóczi Csaba eleméz: Paks Városért Mozgalom (2010. szeptember 12.) [http://barkoczicsabaelemez.blog.hu/2010/09/12/az\\_egyes\\_partalakulatok\\_elemezese\\_iii\\_resz\\_paks\\_varosert\\_mozgalom](http://barkoczicsabaelemez.blog.hu/2010/09/12/az_egyes_partalakulatok_elemezese_iii_resz_paks_varosert_mozgalom)

<sup>28</sup> Lokális – a Paksi Lokálpatrióták Egyesületének Hírlevele (Felelős szerkesztő: Szinger Ferenc), 2010. szeptember

mind Paks, mind a környező települések helyzetét és hosszú távon csökkenthet a külső döntéshozók-tól való függőségen, mely Paks számára a jövőben a legnagyobb gazdasági-politikai kihívást jelenti. (Ez az állami szervektől való függés abból ered, hogy a PA Rt., mint országos energiaszolgáltató nem helyi, hanem állami tulajdonban van, ezért működéséről csak és kizárólag az országos tekintetben értelmezett legfelsőbb szinten dönthetnek.)

## Siófok

### *Üdülőparadicsom a Balaton partján*

A Balaton régió Magyarország egyedüli, összefüggő rurális innováció hordozó térsége jelentős strukturális problémákkal küzd. A régió belső területi egyenlőtlenségeivel kapcsolatban mindenki tisztában van azzal, hogy a parthoz egyre közelebb eső területek, települések viszonylagosan egyre fejlettebbek és fordítva. Azt már – megfelelő statisztikai adatszolgáltatás híján – kutatási eredmények mutatják, hogy mindez az előbbi tengelyre merőlegesen is igaz. Az országnak ezen kis „régiójában” csaknem ugyanazok a mikroregionális különbségek tapasztalhatók, mint országos viszonylatban a nyugat-kelet tengely mentén.

Siófok városa Somogy megye területén, a tó délkeleti partjának csücskében található. A település a legnépesebb tó menti városok egyike, országos hírnevet az itt található sétánnyal és a belvárosában lévő szórakoztatóipari centruma által szerzett, úgy is nevezik, hogy a „Balaton fővárosa”. Siófok a tóparti turizmusnak köszönhetően a viszonylag stabilabb anyagi körülmények között álló magyar városok közé tartozik. A siófoki IVS-ben külön fejezet tárgyalja a fenntartható fejlődés helyi programpontjait, de kiemelhető, hogy a település önálló Környezetvédelmi Programmal és Hulladékgazdálkodási Stratégiával rendelkezik. (Ez utóbbiakat a Balatoni Integrációs Közhasznú Nonprofit Kft. készítette.)

Az Integrált Városfejlesztési Stratégiában található fenntartható fejlődési irányelvek hat szegmensre oszthatók: az egészséges életmód biztosítása, a természetvédelem, az éghajlatváltozásra való felkészülés, a vízgazdálkodás és földrajzi értelemben vett mobilitás erősítése. Az egészséges életmód biztosítását a tervezet meglehetősen széleskörűen kezeli, idetartozik a sportlétesítmények és sportolási lehetőségek fejlesztése és a városi kórház színvonalának emelése, a már meglévő kerékpárút hálózat bővítése.<sup>29</sup> Ezzel szemben a természeti érdekek védelmének a program kizárólag a hulladékgazdálkodással foglalkozik, megemlítve más e tárgykörrel külön foglalkozó helyi stratégiákat.<sup>30</sup> A stratégiában legrövidebben kifejtett pont kétségtelenül az éghajlat megváltozásának következményeire fókuszáló fenntarthatósági irányelv leírása, melyben a tervezet összeállítói említést tesznek a megújuló energiaforrásokra való jövőbeni lassú átállás lehetőségéről, illetve hangsúlyozzák az ország energia függetlenségének elérésére való törekvést, mint célt.<sup>31</sup> A vízgazdálkodással kapcsolatosan az IVS a Balaton védelmének érdekében a megfelelő csatorna- és szennyvízhálózat fejlesztését és karbantartását írja elő, valamint kiemelten kezeli a Balaton vizének tisztán tartását az üdülturizmus

<sup>29</sup> Siófok IVS 2009-2015 – Egészségmegőrzés, egészséges életmód kialakítása, 198-199. o.

<sup>30</sup> Siófok IVS 2009-2015 – Természeti értékek védelme, 199-201. o.

<sup>31</sup> Siófok IVS 2009-2015 – Az éghajlatváltozás veszélyét erősítő tevékenységek visszaszorítása és felkészülés az éghajlatváltozásra, 201-202. o.

vége.<sup>32</sup> Utolsó pontként a térségi mobilitás fejlesztését emeli ki célként, mely megítélésünk szerint a környező kistérségi települések gazdasági kohézióját hivatott erősíteni.<sup>33</sup>

Fontos megemlítenünk, hogy a Siófoki IVS is rendelkezik úgynevezett anti-szegregációs tervvel, mely a település területén, egy tömbben élő mélyszegény rétegek felzárkóztatását szorgalmazza, kiemelve a helyi Cigány Kisebbségi Önkormányzattal való hatékonyabb jövőbeni együttműködés célját.<sup>34</sup>

Megismerve a város környezetvédelmi stratégiáját, kiemelhető, hogy Siófok döntéshozói különösen nagy hangsúlyt fektetnek a légszennyezettség kiküszöbölésére. Pontos nyilvántartást vezetnek a különböző helyi légszennyező forrásokról, s az ezek által kibocsátott légszennyező anyagok típusairól.<sup>35</sup> Monitoring figyelik a háztartások fűtési szokásait is. Pozitívumként értékelhető, hogy a levegőre legkárosabb olaj és szén, mint fűtőanyagok kevésbé népszerűek a város területén, sőt a növekvő gázárak következtében egyre elterjedtebb a fatüzelés, mely bár a kibocsátott pernye révén szintén légszennyező jelleggel bír, de ez az anyag nem toxikus.<sup>36</sup> A városvezetés tervei között szerepel a korszerű fűtési technikák meghonosítása és népszerűsítése a lakosság körében.

Komoly gondot jelent továbbá a levegő tisztaságának szempontjából a turizmus, illetve a forgalmi csomópontok révén, a városon keresztül, vagy annak környékén áthaladó gépjárműforgalom, mely közlekedési emissziót okoz.<sup>37</sup> Értelemszerűen az autópálya, illetve az országutak forgalmának környezeti károkozásával a városvezetés nem tud (illetékesség hiányában) megfelelő erővel fellépni, mely típusú károkozás mértéke a városlakók által okozott gépjárművek általi légszennyezés többszörösét teszi ki. Siófokon javarészt megoldott a kerékpáros közlekedés lehetősége (elsősorban a Balaton partján), de a Környezetvédelmi Program összeállítóinak megítélése szerint a helyi lakosság részben a környezettudatos életfelfogás hiánya miatt, hanyagolja a kerékpárral történő környezetbarát közlekedésfajtát.

Siófok számára, éppen turisztikai érdekeltségei okán, kiemelkedő fontosságú, hogy a város élhető, rendezett környezettel bírjon, levegője pedig tiszta, egészséges legyen. Az ennek érdekében megtett sikeres lépések eredményezhetik, hogy a település ismét kedvelt üdülési célpontjává váljon a rendszerváltozás óta hanyatlóban lévő külföldi (elsősorban német) idegenforgalom számára, hiszen ez komoly lökést adhat a környék gazdasági motorjának. Ebben nemcsak a helyi önkormányzat, hanem a Balaton egészét tekintve, mint idegenforgalmi gócpont, a kormányzat is érdekelt. Ennek jegyében született meg 2008-ban az úgynevezett „Balaton törvény”. A Balaton környéki települések, így Siófok környezetvédelmi programjának tárgyalásakor feltétlenül érdemes ismernünk e szabályozás alapvető tételeit, mivel többek között ez a stratégia is egyértelműen a „Balaton törvényre” hivatkozik: *„A stratégiai célok megvalósításához hozzárendelhető intézkedések, továbbá az operatív programok kidolgozásának bázisául a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Területrendezési Tervének elfogadásáról*

<sup>32</sup> Siófok IVS 2009-2015 – Fenntartható vízgazdálkodás kialakítása, 202-203. o.

<sup>33</sup> Siófok IVS 2009-2015 – Fenntartható mobilitás és térszerkezet kialakítása, 203-204. o.

<sup>34</sup> Siófok IVS 2009-2015 – Az anti-szegregációs program, 179-181. o.

<sup>35</sup> Siófok Város Települési Környezetvédelmi Programjának Felülvizsgálata és Aktualizálása 2009-2014. közötti időszakra: Levegőminőségi változások, 4-8. o.

<sup>36</sup> Uo. 16.

<sup>37</sup> Uo. 16.

és *Területrendezési Szabályzatának megállapításáról szóló 2008. évi LVII. számú törvény (a továbbiakban „Balaton törvény”)* szolgál.” A törvény több kitétele Siófokra vonatkozik, vagy a várost is érinti, mely az önkormányzat számára kötelező jelleggel írja elő, hogy mik azok a feladatok, melyeket a Balatonra érkező vendégek végeztetnie kell.

A Siófoki Környezetvédelmi Program a „Balaton törvény” mellett egy átfogóbb rendelkezésre, a 2009-ben meghirdetett, harmadik Nemzeti Környezetvédelmi Programra szintén támaszkodik. A város e fentebbi előírásoknak megfelelően igyekszik a különböző helyi, vagy részlegesen helyi érdekeltségű vállalatokkal egyezményt kötni a környezet tisztaságának megőrzése érdekében. Ezeket táblázatban felsorolva a környezetvédelmi program operatív céljai között találhatjuk.<sup>38</sup> A levegő minőségét leginkább terhelő balatoni személyautó forgalom visszaszorítására tett kísérletként a település mindenkorai vezetése a Volán Zrt.-vel közösen igyekszik feltérképezni a különböző tömegközlekedési igényeket, s ehhez igazítani a helyi járatok menetrendjét és útvonalait, hogy ezáltal is csökkentsék a közlekedési emissziót. A MÁV-val együttműködve célja a stratégiának, hogy a Balaton-partján haladó vasútvonal vonatforgalma által okozott zajterhelést visszaszorítsák. További feladatok a Balaton vizét és a Sió folyót károsító szennyező-források feltárása, a szennyezés megszüntetése, a szennyvíztelep (DRV Zrt.) által okozott bűz megszüntetése, valamint aszfaltozott útburkolat kiépítése a város peremterületein, a porszennyezés (s abból kifolyólag a város levegőjében mérhető magas porkoncentráció) csökkentésének elérése érdekében. Cél még a balatoni hajózás által okozott káros vízszennyező anyagok kibocsátásának megszüntetése, együttműködve a Balatoni Hajózási Részvénytársasággal (BAHART).

A stratégia továbbá előirányozza (közösen az ÁNTSZ-szel) a lakossági fúrt kutak vizének vizsgálatát, egészségügyi céllal, valamint az állami és önkormányzati földterületek erdősítését, illetőleg a magántulajdonosok kezében lévő parcellákon gyümölcsösök, szőlő telepítését, a belvíz lekötésére, valamint a tájlesztés javítása végett.

2004-től kezdődően Siófokon számos projekt indult meg a környezetvédelem és a fenntarthatóság jegyében, noha megítélésünk szerint maga a fogalom csak az ezredfordulót követően mintegy nyolctíz esztendővel vált elfogadottá Magyarországon. A Balaton-parti város tehát megelőzte e tekintetben Somogy megye és a dél-dunántúli régió többi városát. A területi korlátok miatt nem sorolhatjuk fel azon számtalan kezdeményezést, melyet az elmúlt évtizedben sikerrel valósított meg Siófok Város Önkormányzata és annak partnerei, ugyanakkor érdemes megemlítenünk, hogy ezek a fejlesztések a környezettudatos szemléletmód széles spektrumát lefedték. Kiterjedtek többek között a helyi hulladékgazdálkodásra, a vízellátásra, a csatornázottságra, az energiagazdálkodásra, a környezettudatos gondolkodásmód kialakítására, a közlekedésszervezésre, az emberi egészség védelmére, a természet és a talaj védelmére, a zajok és rezgések elleni védekezésre, illetve a környezetbiztonságra.<sup>39</sup>

A város környezetvédelmi profiljába szintúgy beletartozik, hogy különösen nagy hangsúlyt fektetnek a környezetbarát hulladékgazdálkodásra. Csupán néhány adatot emelnénk ki a településen zajló

<sup>38</sup> Siófok Város Települési Környezetvédelmi Programjának Felülvizsgálata és Aktualizálása 2009-2014. közötti időszakra: A környezetvédelmi program operatív intézkedései, 59-61. o.

<sup>39</sup> Siófok Város Települési Környezetvédelmi Programjának Felülvizsgálata és Aktualizálása 2009-2014 közötti időszakra: Megvalósult feladatok – Települési környezet védelme, 71-100. o.



szelektív hulladékgyűjtés kapcsán. A panelházas övezetben összesen 42 db gyűjtősziget található, ahol lehetősége van a lakosságnak elkülönítve lerakni a szemetet, míg további 12 ponton a szelektív gyűjtési lehetőség mellett a fémhulladékot is tárolhatják.<sup>40</sup> Ezeken kívül még 24 helyen lehet csak az üvegeket szelektív módon gyűjteni.<sup>41</sup> Megemlítendő, hogy az önkormányzat hozzájárulásával a zöld hulladék, valamint a veszélyes hulladék elhelyezése is megoldott, míg a családi házaknál külön gyűjtőzsákokat biztosítanak díjmentes pótlással a szelektív hulladékgyűjtés kivitelezéséhez.<sup>42</sup>

A Siófoki Környezetvédelmi Programban a direkt természet- és egészségvédelmi intézkedések mellett helyet kap az épített környezet megóvása, a kulturális, történelmi emlékek ápolása, fenntartása, mint kitűzendő cél.<sup>43</sup> A stratégia itt számos értéket tart nyilván, melyre a városvezetésnek kötelessége odafigyelni, a város arculatának még hangulatosabbá tétele, s ezáltal a turisztikailag még nagyobb vonzerő kölcsönzésének érdekében.

Jól látható, hogy Siófokon tudatos és tervezett szempontok alapján próbálnak megfelelni a fenntartható fejlődés talán legfontosabb elvének: a környezet megkímélésének. Ennek motiváló tényezője lehet az a gazdasági igény, melynek célja a Balatont ismét nemzetközileg népszerű és egyedi üdülőparadicsommá tenni. Ezen a téren a versenyképesség elengedhetetlen feltétele, hogy az itteni települések a környezetvédelem terén is szorosan felzárkózzanak más, Nyugat-Európában méltán népszerű üdültavak vidékéhez [Németország: Bodeni-tó, Szlovénia: Bledi-tó]. A helyi lakosság, a vállalatok és az önkormányzat felismerték közös felelősségüket és megkezdték azokat a fejlesztéseket, melyek során a „magyar tenger” újból kedvelt utazási célpontjává válhat a külföldi és magyar vendégeknek egyaránt.

## Nagyatád

### *Centrumban a fiatalok*

Napjaink legkomolyabb kihívását egy vidéki kis- vagy középváros számára a lakosságának megtartása jelenti. A magyar népességet jellemző elöregedő korfa, a születések és halálozások arányának negatív tendenciája által okozott népességfogyás és az elsősorban gazdasági motivációjú elvándorlás drasztikus népességsökkenést eredményez azokon a településeken, amelyek nem képesek munkát, s így megélhetést biztosítani a fiatalok, pályakezdők számára. Ezt a tendenciát igazolják a 2011-es népszámlálásnak a KSH által 2012 márciusában, előzetesen nyilvánosságra hozott adatsorai is. Míg Baranya megye városainak lélekszáma együttesen 10 ezer fővel, addig Somogy megye városainak népessége 3-4 ezer fővel, s Tolna megye városainak lakossága szintén 10 ezer fővel csökkent.<sup>44</sup> Ez a dél-dunántúli régió városai számára összesen 23-24 ezer fős lélekszám csökkenés elkönyvelését jelenti. E problémával küzd a Somogy megye déli részén, az országhatártól néhány kilométerre fekvő

<sup>40</sup> Siófok Város Hulladékgazdálkodási Tervének Felülvizsgálati Dokumentációja, Hulladékok gyűjtése és szállítása, 47-48. o.

<sup>41</sup> Uo. 21.

<sup>42</sup> Uo. 21.

<sup>43</sup> Siófok Város Települési Környezetvédelmi Programjának Felülvizsgálata és Aktualizálása 2009-2014 közötti időszakra: Az épített környezet állapotának változásai, 41-43. o.

<sup>44</sup> A 2011. évi népszámlálás előzetes adatai; A lakónépességszáma és a népességszám változásának tényezői, 23. oldal – [http://www.nepszamlalas.hu/files/sharedUploads/Anyagok/2012/04\\_ho/nepszelo2011.pdf](http://www.nepszamlalas.hu/files/sharedUploads/Anyagok/2012/04_ho/nepszelo2011.pdf)

kisváros, Nagyatád is. Bár a város Integrált Fejlesztési Stratégiája tanulmányunk készítésének idején online még nem fellelhető, Nagyatád elérhető fejlesztési stratégiáinak elemzését elengedhetetlennek tartjuk, mivel a település vezetése hosszú idő óta különös hangsúlyt fektet a fenntartható fejlődés elveinek lokális támogatására.

Vélhetően az aggasztó népességfogyás leküzdése és a fenntarthatóság jegyében születhetett meg „*A nagyatádi városközpont többcélú fejlesztése a közösségerősítés jegyében*” program, amely elsősorban a városközpont felújítására és annak fiatalosabbá tételére szolgál. Ennek elsődleges célja a nagyatádi Városi Művelődési Központ felújítása, infrastrukturális fejlesztése, közösségerősítő jelleggel. Ide tartozik a színházterem felújítása, internetszoba (kávézó) és közösségi klubhelyiség kialakítása, zenekari próbateremmel.<sup>45</sup> További cél a Vásárcsarnok felújítása. A kiváló mezőgazdasági adottságokkal rendelkező térség piaci kereskedelmét élénkítő gazdasági létesítmény nélkülözhetetlen a Nagyatád környéki östermelők és kiskerekedők számára. Harmadik és negyedik lépésként a város központjában elhelyezkedő sétálóutca korszerűsítésére is sor kerül (új útburkolat és térfigyelő kamerarendszer), valamint egy extrém sportpálya létesítésére.<sup>46</sup> Feltételezésünk szerint mindkét fejlesztés a fiatalok helyben tartását célozza meg. Érdeemes még röviden megemlíteni az ötödik lépésként megvalósuló infrastrukturális fejlesztést, a parkolóhelyek számának növelését.

A somogyi város rákényszerül ugyan az olyan típusú fejlesztések elindítására, melyektől gazdaságélénkítő hatást vár, s a fiatalok helyben maradását, ugyanakkor nagy hangsúlyt fektet a fenntarthatóság szempontrendszerének betartására is. Ennek szellemiségében készült el Nagyatád Város Fenntartható Fejlődésének Helyi Programja 2010-2015, mely egy komplett környezetvédelmi tervet foglal magába.

A program öt főbb célkitűzést fogalmaz meg, melyek közül prioritást élveznek, összhangban az eddig bemutatott városfejlesztési elképzelésekkel, a *kellemes, élhető városkép kialakítása*, illetve a *„magas fokú közösségi aktivitás megteremtése”* (ebből a két pontból már megállapítható, hogy mekkora problémát jelent a fiatalok elvándorlása). További célok *„az ökológiai szempontokat figyelembe vevő környezet kialakítása”*, a *„fenntartható gazdasági szerkezet kialakítása”* és a *„partnerségi kapcsolatok fejlesztése”*.<sup>47</sup>

Az első elképzelés lényegében esztétikai, infrastrukturális és a szociális háló fejlesztésére irányuló megfogalmazásokat tartalmaz, míg a terv második része egyértelműen a városlakók – itt kiemelten a fiatalok – szabadidős tevékenységének biztosítását célozza meg (extrém sportpark, gyógyfürdő, művelődési centrum, játszóterek).

A környezettudatos szemléletmód vizsgálatánál kijelenthetjük, hogy Nagyatád speciálisnak számít a régió azonos vagy hasonló méretű városaihoz viszonyítva. A településen komoly energiákat fordítottak a környezettudatos szemléletmód népszerűsítésére, aminek jele, hogy a várost 2006-ban, a nemzetközi virágosítás mozgalom aranyéremmel jutalmazta, s az *Európa legtisztább városa* címet adományozta

<sup>45</sup> A nagyatádi városközpont többcélú fejlesztése a közösségerősítés jegyében (DDOP-4.1.1/A-2f-2010-0007), Városközpont, Művelődési Központ felújítás, 1-2. o.

<sup>46</sup> Uo. 3-4. o.

<sup>47</sup> Nagyatád fenntartható fejlődésének helyi programja 2010-2015, Stratégiai célok, 20. o.

neki.<sup>48</sup> A városban folyamatosan nagy gondot fordítanak a csatornázás és a szennyvízelvezető rendszer fejlesztésére, a közterületek tisztántartására, s tájvédelem alatt álló területek megóvására, valamint cél egy nyilvános illemhely kialakítása is, a komfortérzet növelésének céljából.<sup>49</sup>

A gazdasági szerkezet fenntarthatósági szempontok alapján történő formálásával kapcsolatban az önkormányzat a már meglévő létesítmények továbbfejlesztését és gazdasági célú felhasználását szorgalmazza. Ilyen lépés a meglévő ipari park fejlesztése, vagy a volt katonai laktanya épületének kereskedelmi célokra történő átalakításának terve. Az elképzelések között szerepel a turizmus fellendítése is, itt megítélésünk szerint az ökoturizmus (növény- és madárvilágra támaszkodva) és a térséget érintő rendezvényturizmus reális célkitűzéseknek tűnhetnek.<sup>50</sup>

A stratégia kiemeli a partnerség intézményét, melynek megfelelően a város vezetése a helyi lakosság (civil szféra) véleményére és javaslataira is kíván támaszkodni (input oldal), s egyben szeretné a városvezetés terveit ismertetni, kommunikálni a helyi közösség felé (output oldal). Megítélésünk szerint azonban hiányként felróható, hogy a tervezet ugyan beszél partnerségről, de évesnél gyakoribb, illetve alkalmi jellegű egyeztető fórumokon kívül nem említ olyan állandó kommunikációs csatornát, mely folyamatosan biztosítaná a városvezetés és a lakosság esetleges kooperációját.

## Dombóvár

### *Város a régió szívében*

Dombóvár város Tolna megye délnyugati csücskében, a Baranya és Somogy megyékkel közös hármashatáron található, éppen a régió centrumában. A település fejlesztésével kapcsolatosan számos program és koncepció született az elmúlt évek során, melyek közül szám szerint tizenöt darab Dombóvár hivatalos honlapján is megtalálható.<sup>51</sup> Ezek közül öt tervezet kapcsolódik közvetlenül a fenntartható fejlődés fogalmköréhez: *Dombóvár Város Integrált Fejlesztési Stratégiája*, a *Dombóvári Kistérség Környezetvédelmi Programja*, a *Dombóvár Város Önkormányzatának Civil Koncepciója 2007-2010*, a *2004-es Demográfiai jelentés*, valamint *Dombóvár Város Helyi Hulladékgazdálkodási Terve*.

A dombóvári IVS-ből elsősorban azokat a pontokat emelnénk ki, amelyekkel a részletes stratégiai elképzelések elemzésekor direktben nem találkoztunk. A városfejlesztési stratégia egyik legkomolyabb fejlesztési irányzata a helyi gyógyfürdőközpont, Gunarasfürdő korszerűsítésének terve, ezzel is erősítve az elsősorban vélhetően regionális jellegű gyógyturizmust.<sup>52</sup> A másik fontos célkitűzés, ahogy arra a későbbiekben ismerttetendő demográfiai jelentés is utal, a helyi szegregátumok (Mászlony, Szigetsor) területén élő hátrányos helyzetű lakosság fokozott integrációja a társadalomba, ezen csoportok visszavezetése a munkaerőpiacra az oktatás-képzés segítségével.<sup>53</sup> Az IVS röviden tárgyalja a fenntarthatóság és környezetvédelem szempontjait, a civil partnerség elvét, valamint a gazdaság fellendítésére teendő kísérleteket, s többször hivatkozik az egyéb kapcsolódó helyi tervezetekre.

<sup>48</sup> Hvg.hu: Nagyatád Európa legtisztább városa - <http://hvg.hu/itthon/20060918vireu>

<sup>49</sup> Nagyatád fenntartható fejlődésének helyi programja 2010-2015, Stratégiai célok, 26-27. o.

<sup>50</sup> Uo. 28-29. o.

<sup>51</sup> Dombóvár Város honlapja: [www.dombovar.hu](http://www.dombovar.hu)

<sup>52</sup> Dombóvár IVS – Gunaras fejlesztése, 140-140. o.

<sup>53</sup> Dombóvár IVS – Anti-szegregációs terv, 144-153. o.

Dombóvár Város Környezetvédelmi Programjának céljai megfelelnek az általános fenntarthatósági trendeknek, tehát úgy ösztönözní a gazdaság növekedését, hogy az ne ártson a természetnek.<sup>54</sup> Ennek érdekében a program a legnagyobb hangsúlyt az oktatásra, a környezettudatos nevelésre helyezi, s az iskolákkal és egyéb oktatási intézményekkel való kooperációt kiemelten kezeli a kérdés szempontjából. A program a fiatalok mellett a felnőttképzést is előtérbe helyezi. Az önkormányzat saját feladataként határozza meg, hogy a városban közalkalmazotti státuszban dolgozóknak a környezettudatos szemléletet ismertető tréningeken és tanfolyamokon részt kelljen venniük. Dombóvár kapcsán feltétlenül meg kell említenünk a fogyasztás tudatosabbá tételének célját, mely a fogyasztói társadalom helyett a tudatosan vásárló egyén, a megfelelő piaci információkkal felvértezett gazdasági ember (homo ökonómikus) megteremtődését segíti elő. Valamint, a többi településtől némileg eltérően, vagy azokhoz képest hangsúlyosabban van jelen a programban a civil szektor (kiemelten kezelve az egyház) és a helyi média bevonása a környezetvédelmi programokba.<sup>55</sup>

A program további részében azok az elvek és intézkedések kapnak teret, melyeket már mások, szintén a dél-dunántúli régió területén található városok (Siófok, Nagyatád) esetében is megismerhettünk. Idetartoznak a levegő tisztaságának megőrzése érdekében tett lépések (tömegközlekedés népszerűsítése, közlekedési emisszió- és porszennyezés csökkentése), környezettudatos vízgazdálkodás, zaj- és rezgésvédelem, tájvédelem, talajvédelem, környezetbiztonság megteremtése, mérgező anyagok/vegyszerek használatának visszaszorítása a mezőgazdaságban és a természetbarát hulladékgazdálkodás. A fentebbi problémákkal kapcsolatos megoldási javaslatokat illetően Dombóvár környezetvédelmi programja sem mutat jelentős eltéréseket a többi város hasonló célzatú koncepcióihoz mérten. Elemzésünknel érdemes azonban megvizsgálni, hogy a program mely kihívásokat miként kezeli prioritásukat tekintve, ebből megállapítható ugyanis, hogy a kistérség mely településeit ténylegesen mennyire jellemzi az adott környezetvédelmi kihívás. A stratégiában I., II., és III. rendű ajánlásokat fogalmaznak meg, a különböző intézkedések fontosságának tekintetében. Ennek értelmében Dombóváron az elsődleges feladatok közé tartozik a közlekedés okozta légszennyező hatások megfékezése,<sup>56</sup> a külterületi építkezések szabályozása,<sup>57</sup> a szennyvízcsatorna-hálózat kiépítése/fejlesztése,<sup>58</sup> a településrendezési tervek folyamatos felülvizsgálata s a felmerülő kihívásoknak megfelelően azok újragondolása,<sup>59</sup> valamint a hulladékgazdálkodás.<sup>60</sup>

Ez utóbbi környezetvédelmi tényezőről külön tervezettel rendelkezik a város. A hulladékgazdálkodásáról szóló program legnagyobb előnye (azon túl, hogy részletekig menően szabályozza a térségben keletkező szennyezőanyagok és szemét újrahasznosításának vagy ártalmatlanításának folyamatait), hogy céljait nem egyénileg, hanem a Mecsek-Dráva Társulás keretében kívánja megoldani,

<sup>54</sup> Dombóvári Kistérség Környezetvédelmi Programja, Településfejlesztés és környezetvédelem – alapelvek, 61. o.

<sup>55</sup> Dombóvári Kistérség Környezetvédelmi Programja, A környezettudatos szemlélet és gondolkodásmód erősítése, 66-68. o.

<sup>56</sup> Dombóvári Kistérség Környezetvédelmi Programja, Levegőtisztaság-védelmi programok, 89-91. o.

<sup>57</sup> Dombóvári Kistérség Környezetvédelmi Programja, Természet- és tájvédelmi programok, 94-95. o.

<sup>58</sup> Dombóvári Kistérség Környezetvédelmi Programja, **A települési és épített környezet védelmének programjai**, 96-100. o.

<sup>59</sup> Uo. 35.

<sup>60</sup> Dombóvári Kistérség Környezetvédelmi Programja, Hulladékgazdálkodási programok, 101-104. o.

közösen más környékbeli településekkel.<sup>61</sup> Mint a fenntartható fejlődés főbb szempontja, külön figyelmet érdemel a partnerség elvének jegyében a város civil koncepciója, melyben arra kapunk választ, hogy milyen típusú közfeladatokban, s a helyi döntéshozatal mely kérdéseiben kapnak szerepet a civil szervezetek. A tervezet szerint a helyi társadalmi szerveződések a döntés-előkészítés során jutnának meghatározó szerephez (Civil Tanács), illetve különböző konzultációs fórumokon (Civil Fórum), ahol véleményt nyilváníthatnának. A különböző kérdésekben különböző civil véleményező testületeket alakítottak ki, mint például a *Helyi Szociálpolitikai Kerekasztal*, vagy környezetvédelmi kérdésekben a *Zöld Kerekasztal*.<sup>62</sup> A civil szektor sikeres működtetése érdekében az önkormányzat *Civil Keretet* alakított ki, melynek összege 2007-ben elérte az ötmillió forint összeget.<sup>63</sup> Ezen kívül infrastrukturális támogatással és indirekt pénzügyi eszközökkel (például civileket támogató vállalkozók iparüzési adója egy részének elengedése).<sup>64</sup> Megállapíthatjuk, hogy a városvezetés 2004 óta valóban komoly energiákat fektet a helyi civil közösségekkel való partnerségi viszony kialakításába.

A 2004-es demográfiai jelentés kapcsán ki kell emelnünk, hogy Dombóvár és környéke hasonló problémákkal küzd, mint Nagyatád, népessége folyamatosan csökken, melynek egy részét a természetes fogyás, másik felét pedig az elvándorlás okozza. Az etnikai viszonyok tekintetében megemlíthető, hogy a térség legnagyobb lélekszámú kisebbsége a cigány etnikum, melynek aránya Gyulaj, Kocsola és Nak községekben a legmagasabb. A jelentés párhuzamot mutat a tekintetben, hogy azokon a településeken, ahol a leszakadó társadalmi-szociális helyzetben lévő etnikai kisebbségek nagyobb arányban képviseltetik magukat, ott magas az alacsony iskolázottak száma is, ami jelentősen növeli a munkanélküliségi rátát az adott helységben.<sup>65</sup> Ennek szellemében a dombóvári önkormányzat célkitűzése kistérségi szinten fejleszteni, nyitottá tenni az oktatást a hátrányos szociális helyzetben lévő etnikai csoportosulások számára, ezzel biztosítva a tanulás és előrelépés lehetőségét.

## Siklós

### *Vásárlóturizmussal a fenntarthatóságért*

Siklós város Baranya megye déli részén található, történelmi kisváros, közel a híres fürdőhelyhez, Harkányhoz és az ismert borvidékhez, Villányhoz. Lakosságát tekintve közel tízezres lélekszámú. Siklós önkormányzata a Dél-dunántúli Regionális Operatív Program keretében dolgozta ki az *Akcióterületi Tervet*, mely a város településfejlesztési stratégiájának tekinthető.<sup>66</sup>

Maga az Akcióterületi Terv gyakorlatilag Siklós belvárosára vonatkozik. A környezetvédelem szempontjából egyedül a Posta-parknak, mint központban fekvő zöld területnek a közösségi célú hasznosítását, gondozását fogalmazza meg. A stratégia túlnyomó többségében turisztikai indíttatású

<sup>61</sup> Dombóvár Város Helyi Hulladékgazdálkodási Tervének összefoglalója, Hulladékgazdálkodási cselekvési program (4./2. táblázat)

<sup>62</sup> Dombóvár Város Önkormányzatának Civil Koncepciója, 2007-2010, A Dombóváron működő civil szervezetek bemutatása, 8-11. o.

<sup>63</sup> Dombóvár Város Önkormányzatának Civil Koncepciója, 2007-2010, A civil szervezeteknek szánt önkormányzati támogatások, 12-15. o.

<sup>64</sup> Uo. 40. o.

<sup>65</sup> A város és a városkörnyék településeinek demográfiai elemzése, 1.4. Nemzetiség, 9-10. o.

<sup>66</sup> Akcióterületi Terv – [www.siklos.hu/onkormanyzat/palyazatok/palyazatok/ddop-4/a/2009-funkciobovito-integralt-varosfejlesztési-akciók-támogatása-megújuló-mediterrán-városközpont-siklóson](http://www.siklos.hu/onkormanyzat/palyazatok/palyazatok/ddop-4/a/2009-funkciobovito-integralt-varosfejlesztési-akciók-támogatása-megújuló-mediterrán-városközpont-siklóson)

ajánlásokat tesz, melyeknek célja, hogy a vár és a történelmi belváros rekonstrukcióját követően a településre vonzzák a szomszédos Villányba vagy Harkányba érkező turistákat. A stratégia hosszasan, képekkel és táblázatokkal tarkított leírás formájában mutatja be, mely épített értékek szorulnak felújításra, amelyek esztétikailag javíthatnak a városképen, s ezáltal növelhetik a városba irányuló – főként a részben már felújított vár miatt érkező – turizmust.

Fenntarthatósági szempontból Siklónál szintén ki kell emelnünk a partnerség intézményét. A stratégia, bár röviden, de megfogalmazza a civil szervezetekkel és a lakossággal való együttműködést, valamint kiemelt szerepet szán a helyi vállalkozásoknak.<sup>67</sup>

Demográfiai szempontból a stratégia kijelenti – hasonlóan Nagyatádhoz és Dombóvárhoz –, hogy a település lakossága rohamosan fogy, amit az Ormánság egyéb, elmaradottabb területeiről való odavándorlás fékez valamelyest. Ez a térségbeli központi szerep, amit a más környező településekről érkező migráció mutat meg leginkább, a város gazdaságának motorját jelenti egyben. Siklós ugyanis bevásárló centrumként is funkcionál a környező, kereskedelmi egységekkel rosszul, vagy egyáltalán nem rendelkező kistelepülések lakosságának. A település bevételeinek jelentős hányada az így keletkező jövedelmekből folyik be. Ennek a szerepnek a megtartása tehát egyértelmű gazdasági stratégiai cél a város számára, mely életben tartja hosszabb távon a helyi vállalkozásokat.

A tervezetből az is kiderül, hogy mind a kulturális jellegű idegenforgalom, mind pedig a vásárló-turizmus növekedését súlyosan gátolja a közbiztonság rossz helyzete, ugyanis a bűnözési statisztikák szerint száz emberből hatot, tehát minden tizenhetedik személyt ér támadás (vagyon- és/vagy személy elleni) Siklós belvárosában.<sup>68</sup> Ez jelentősen meghaladja a pécsi mutatókat is. Megítélésünk szerint a turizmus és ezen keresztül a gazdaság növekedésének eléréséhez szükséges feltárni a bűnözés nagymértékű arányának okait, s ha az társadalmi-szociális okokra vezethető vissza, akkor azt orvosolnia kell a városvezetésnek. Ha a szervezett bűnözés megjelenéséről beszélhetünk, akkor az önkormányzatnak e jelenség megfékezésére ösztönöznie kell az illetékes hatóságokat.

## Mohács

### *Fenntarthatóság a szociális kihívások mentén*

Mohács a Duna mentén, Baranya megye déli részén fekszik, közel az országhatárhoz. A települést történelmi múltja, az 1526-os csatavesztés tette ismertté a magyarság szemében. A város jellegét tekintve eredendően agrártelepülés, húszezer főt meghaladó lakosságszámmal.

Mohács esetében alapvetően két tervezetről kell beszélnünk. Az egyik Mohács Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája (továbbiakban mohácsi IVS), mely elsősorban a várost érintő szociális jellegű kihívások megoldására tesz ajánlásokat. A másik a mohácsi Akcióterületi Terv, mely pedig a busójárára, mint gazdasági [turisztikai] intézményre fókuszál. (A busójárárs egy sokác [katolikus szerb] népszokás, melyet a város török hódoltság alóli felszabadulása után betelepülő délszláv nép-

<sup>67</sup> Bevonandó partnerek a megvalósítás és a fenntartható üzemeltetés érdekében, 91. o. – [www.siklos.hu/onkormanyzat/palyazatok/palyazatok/ddop-4/a/2009-funkciobovito-integralt-varosfejlesztési-akciók-támogatása-megújuló-mediterrán-városközpont-siklóson](http://www.siklos.hu/onkormanyzat/palyazatok/palyazatok/ddop-4/a/2009-funkciobovito-integralt-varosfejlesztési-akciók-támogatása-megújuló-mediterrán-városközpont-siklóson)

<sup>68</sup> Közbiztonság helyzete, 29. o. – [www.siklos.hu/onkormanyzat/palyazatok/palyazatok/ddop-4/a/2009-funkciobovito-integralt-varosfejlesztési-akciók-támogatása-megújuló-mediterrán-városközpont-siklóson](http://www.siklos.hu/onkormanyzat/palyazatok/palyazatok/ddop-4/a/2009-funkciobovito-integralt-varosfejlesztési-akciók-támogatása-megújuló-mediterrán-városközpont-siklóson)

csoportok honosítottak meg. A busójárás rítusa a tél elűzését szolgálja, ezért az esemény általában február második felében kerül megrendezésre.)<sup>69</sup>

A mohácsi IVS a környezetvédelem kapcsán négy konkrét célt fogalmaz meg: a zajterhelés csökkentésének és a levegő tisztaságának megőrzése érdekében a várost elkerülő út megépítését, s ezzel párhuzamosan zöldterületek kialakítását, a hulladékgazdálkodás (szelektív hulladékgyűjtés és újrahasznosítás) ésszerűbbé, környezetvédelmi szempontból hatékonyabbá tételét és a környezettudatos szemléletmód oktatását a helyi iskolákban.<sup>70</sup> A stratégia a gazdaság terén a növekvő belföldi turizmust emeli ki, mint meghatározó tényezőt, amely lökést adhat a helyi kis- és közepes vállalkozásoknak, amelyek sikeresen ki tudják használni a busójárásra érkező idegenforgalmi potenciált.<sup>71</sup> Megítélésünk szerint a stratégia óriási hátránya, hogy a turisztika révén befolyó pénzüsszegek felhasználásával képzelet el a szociális háló fejlesztését, a leszakadó társadalmi csoportok integrációját, s erre a célra alternatívaként máshonnan nem hoz forrásokat, ergo a társadalmi, egészségügyi, szociális szektort az elsősorban belföldről érkező vendégek számával és fogyasztásával hozza függőségi viszonyba. Ez adott esetben komoly kockázatot jelenthet ezen ágazatok sikeres fejlesztését illetően. A szociális háló különösen nagy jelentőséggel bír Mohács esetében, ugyanis a város (hasonlóan Siklóshoz) speciális szívóerővel rendelkezik a térség területén. A demográfiai kimutatások szerint a Dráva menti szegényebb baranyai települések lakossága az ottani problémák (munkanélküliség, szegénység) elől igyekszik betelepülni a közeli településekbe – fékezve ezzel az adott település népességének természetes és migrációból származó fogyását –, így azok a szociális- és társadalmi feszültségek, melyek az Ormánságot jellemzik, átszivárognak a közeli városokba, többek között Mohácsra is.<sup>72</sup>

A fenntarthatóság jegyében a stratégia a fenntartható turizmushoz szükséges lépéseket fogalmazza meg, amelyek között első helyen szerepel a belváros arculatának formálása, s ehhez kapcsolódóan az épített környezeti értékek (műemlékek, műemlék jellegű vagy régies építmények) védelme.<sup>73</sup>

A környezetvédelem szempontjából a tervezetben nagy hangsúlyt kap a tájvédelem, a védett természeti kincsek, értékek, a zöldfelületek megőrzése az idegenforgalom növelése végett.<sup>74</sup> A többi várostól eltérően, Mohácson komoly jelentőséget tulajdonítanak a felszíni vizek, elsősorban a Duna védelmének. Rövid felsorolás keretében helyet kapnak az „általános” környezetvédelmi lépések (szennyvízhálózat fejlesztése, ivóvíz bázis védelme, kerékpárút építése, talajvédelem stb.).

A fentebbiek jegyében meghatározó szerep jut még a stratégiában külön a szociális intézményrendszer (gyermekvédelem, szociális bérlakások felújítása, munkahelyteremtés, romaintegráció) fenntartására és fejlesztésére.<sup>75</sup> Ezen előírások célja vélhetően a társadalmi feszültségek csökkentése és az európai uniós normák betartása.

<sup>69</sup> A busójárás eredete, történelmi és néprajzi áttekintése - <http://www.mohacsibusojaras.hu/?b=2>

<sup>70</sup> Mohács Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája, 71. o.

<sup>71</sup> Uo. 70. o.

<sup>72</sup> Uo. 70-72. o.

<sup>73</sup> Uo. 77-79. o.

<sup>74</sup> Uo. 79. o.

<sup>75</sup> Uo. 81. o.

A mohácsi IVS külön fejezetet szentel a partnerség elvének, mely szintén nem elhanyagolható a fenntartható fejlődés kritériumai közül.<sup>76</sup> A terv az együttműködésnek két irányát fogalmazza meg, külső és belső partnerek tekintetében. Külső partnernek a kistérség más településeit tekinti, akikkel közös projektek kezdeményezése és megvalósítása lenne a város célja. A belső vagy helyi partnerek a civil szféra és a mohácsi vállalkozások. Itt a helyiek igényeinek felmérése, lakossági fórumok vagy társadalmi párbeszéd keretében, és bevonása a döntések előkészítésébe tehetné sikeressé a programot. Az IVS határozott célja a társadalmi nyilvánosság megvalósítása a döntéshozatal terén.

Mohácsot vizsgálva mindenképpen szükséges még megemlítenünk az éves környezeti jelentéseket, melyek a város környezeti állapotának a fenntarthatósági szempontok (energiafelhasználás, gáz-, áram-, vízhasználat) figyelembevételével történő ellenőrzését hivatottak biztosítani.

### KONKLÚZIÓ

Mint láttuk, a fenntartható fejlődés rendszere számtalan, egymástól szerteágazó alapelvvel rendelkezik. Éppen e sokféle összetevő miatt nagyon nehéz reálisan megítélni azt, hogy mely település mennyire követi napjaink e kiemelten fontos tervezési szempontját. Éppen e sokféle összetevő miatt nagyon nehéz reálisan megítélni azt, hogy mely település mennyire követi napjaink e kiemelten fontos tervezési szempontját. A vizsgált városok más-más céllal, eltérő szegmensekre koncentrálnak. Pécssett a „Lépj!” programmal, Szekszárdon a Klímakör jóvoltából, Kaposváron és Pakson is nagy hangsúlyt fektetnek a környezettudatos nevelésre, Siófokon a levegő minőségére, Nagyatádon a zöld felületek kialakítására és a tisztaságra, Kaposváron és Dombóváron a civil partnerségre, Siklóson az épített környezet védelmére, míg Mohácson a szociális háló fejlesztésére helyeznek jelentősebb hangsúlyt. Az irányvonalak kialakulásában nyilvánvalóan szerepet játszanak a helyi adottságok, az eltérő lokális kihívások, gazdasági-társadalmi lehetőségek. Pakson az atomerőmű árnyékában létrehozandó alternatív gazdaság kialakítása, Siófokon a balatoni turizmus fellendítése, Nagyatádon a lakosság megtartása, Dombóváron a város régióbéli szerepének erősítése, Siklóson a turizmus különféle ágazatainak életben tartása, míg Mohácson a társadalmi-szociális feszültségek leküzdése a legfőbb fenntarthatósági cél.

A fenntartható fejlődés elveinek beépítése és használata annak is függvénye, hogy a vizsgált település mekkora összegeket tud befektetni ennek a kérdéskörnek a kezelésébe. Ott ahol léteznek tartalékok, egyéb anyagi források erre, illetve ahol a gazdasági vagy politikai kényszer megköveteli ezt, lényegesebben nagyobb hajlandóság mutatkozik a helyi vezetés részéről ezen alapelvek figyelembevételére. Bizonyos esetekben nehéz, vagy lehetetlen kézzelfogható méréseket végezni azt illetően, hogy egyes fenntarthatósági elvek (például a partnerség, lokalizáció, csökkentés, alkalmazkodás) valóban megvalósulnak-e, hiszen ezek mindig az érintettek szubjektív megítélése alá esnek és a fejlesztés komplexitása miatt sok esetben az objektív szempontok is változó tényezők, gondolunk itt a gazdasági érdekek feltétel nélküli elsődlegességére, vagy a válsághelyzetben alkalmazott kényszerpályákra, melyek beszűkítik a cselekvési teret. A városfejlesztési tervek szóhasználatukat, célkitűzéseiket tekintve e szempontból sokszor tűnnek úgy, mintha a Városfejlesztési Kézikönyv és a releváns jogszabályok által meghatározott sablon alapján kerültek volna összeállításra. Kivétel ez alól a kaposvári IVS, amely túlmutat a narratív leíráson és előremutató lépéseket fogalmaz meg.

<sup>76</sup> Mohács IVS, Partnerség 107-108. o.



### Hasonlóságok és különbségek a vizsgált stratégiákban, koncepciókban

1. Az Integrált Városfejlesztési Stratégia kapcsán nem létezik egységes recept a kidolgozás kapcsán. Léteznek kötelező elemek, de a kidolgozás módszerei nagyon különbözők.
2. A Környezetvédelmi Programok illeszkednek a jogszabályok és a Nemzeti Környezetvédelmi Program adta keretekhez
3. Mindegyik stratégiában megjelenő pontok:
  - A) Közvetlenül a környezetvédelmi szempontok előtérbe helyezésével:
    - Parlagfűtől és egyéb allergén növényektől származó pollenszint csökkentése
    - Zöldterületek védelme
    - Légszennyezés csökkentése (ipari, közlekedés)
    - Vízvédlem, vízgazdálkodás korszerűsítése
    - Hulladékgazdálkodás rendszerének fejlesztése
  - B) A leszakadó, szociálisan nehezebb helyzetben lévő rétegek támogatása, az „elgettósodó” városrészek anti-szegregációs politikával való fejlesztése
  - C) Turizmus (gyógy-, termál-, öko-, vadász-, horgász-, fesztivál-, kultúraturizmus) fejlesztése. Hogy létezik-e valós igény a dél-dunántúli régió városainak turisztikai fejlesztésére, a gazdasági és egyéb mutatók a jövőben majd eldöntik. Megvitatandó kérdés ennek kapcsán, hogy az idegenforgalom révén biztosított gazdasági haszon (profit) mellett mennyiben okoz környezeti ártalmakat például a növekvő gépjárműforgalom által okozott közlekedési emisszió. Illetve komoly dilemmát jelenthet még, hogy megtérülnek-e a környezetvédelem érdekében tett lépések a turisztikai vonzerő bővülése által, vagy ezek az intézkedések érdemben nem befolyásolják a településre érkező vendégek számának növekedését. Ha utóbbi igazolódna be, féltő, hogy egyes települések kevesebb gondot fordíthatnak a jövőben környezeti értékeik védelmére.
4. Általunk ajánlott, fejlesztendő területek
  - A) Környezeti nevelés, környezeti tudatformálás kiemelt fontossága
  - B) Az energiaárak és közszolgáltatások árának folyamatos növekedése – az energiaellátás, a közszolgáltatások lehetőség szerint helyi döntéshozók által irányítottak legyenek; lakossági információs kampány indítása: fogyasztás csökkentése, energiatudatosság, energiatakarékosság (megújuló energiaforrások használata)
  - C) Közlekedés: belváros forgalommentesítése, elkerülő utak, kerékpárút-hálózat fejlesztése, tömegközlekedés fejlesztése
  - D) Helyi termelők, kereskedők támogatása; az élelmiszerbiztonság megteremtése – helyi termelők helyzetbe hozása; helyi piacok létrehozása
  - E) Tömegsport lehetőségek bővítése (lakótelepi sportpályák létrehozása, felújítása, sportlétesítmények felújítása, újak építése)

## 5. Mintaprojektek

Partnerség és egészségterv (Kaposvár)

Klímavédelem és egészséges környezet (Szekszárd)

A manapság divatosnak mondott környezettudatos gondolkodás a dél-dunántúli régió városainak politikai döntéshozóira is egyre nagyobb hatással van. Ennek ellenére nehéz kiemelni, hogy mely városban alkalmazkodnak a gyakorlatban a stratégiák megalkotása során kitűzött célokhoz. A kérdés megválaszolására további kutatások szükségesek.

### FELHASZNÁLT IRODALOM

- ANTAL A. 2010: Környezetpolitikai tervezés és stratégiaalkotás helyi szinten. In. Kákai László (szerk.): *Születésnap, vagy halotti tor. 20 évesek az önkormányzatok*. Publikon Kiadó, Pécs.
- BARANYAI G. – CSAPÓ O. 2009: A településkörnyezet néhány aspektusa a Dél-Dunántúlon. In. Szabó-Kovács Bernadett – Tóth József – Wilhelm Zoltán (szerk.): *Környezetünk természeti társadalmi dimenziói*. Publikon Kiadó, Pécs.
- BARKÓCZI CS. 2011: Roma integrációs kísérletek Paks városában In. *Stratégiák – civilek – politikák a Dél-Dunántúlon*. Pécsi Zöld Kör, Pécs.
- BODORKÓS B. – PATAKI GY. – VÁRI A. 2004: *A társadalmi fenntarthatóság mérése – Módszertani tanulmány* [www.kep.taki.iif.hu/.../Vari\\_Tarsadalmi\\_fenntarthatosag\\_indikatorai](http://www.kep.taki.iif.hu/.../Vari_Tarsadalmi_fenntarthatosag_indikatorai)
- CASTELLS, M. 2006: *A tudás világa*. Napvilág Kiadó, Budapest.
- COMPACT CITY POLICIES – A COMPARATIVE ASSESSMENT. OECD GREEN GROWTH STUDIES. OECD, 2012. [http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/urban-rural-and-regional-development/compact-city-policies\\_9789264167865-en](http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/urban-rural-and-regional-development/compact-city-policies_9789264167865-en)
- CSETE M. 2008: Klímaváltozás és a települések fenntarthatósága. In. Antal Z. László (szerk.): *Klíma barát települések*. Pallas Kiadó, Budapest.
- FODOR I. 2001: *Környezetvédelem és regionalitás Magyarországon*. Dialóg Campus. Budapest-Pécs.
- GLIED V. – TARRÓSY I. 2011: Pólustól a fővárosig: Fejlesztési projektek és civilek Pécssett a kétezres években. In. *Stratégiák – civilek – politikák a Dél-Dunántúlon*. Pécsi Zöld Kör, Pécs.
- HAJDÚ Z. (szerk.) 2006: *Dél-Dunántúl. A Kárpát-medence régiói* 3. MTA RKK – Dialóg Campus, Pécs-Budapest.
- HAJNAL K. 2006: *A fenntartható fejlődés elméleti keretei és alkalmazása a településfejlesztésben*. PTE TTK Földrajzi Intézet, Pécs, 2006. (PhD értekezés)
- KEREKES S. 2009: A boldogság esete a piactudással. In. Kóródi M. (szerk.) 2009: *Az erőszak kultúrája. Fenntartható-e a fejlődés?* Pallas Kiadó, Budapest.
- KERNÉ MAGDA I. 2001: *Várossá Válni... (Paks 1979–1999)*, Szekszárd.
- KOVÁCS T. 2012: *Vidékfejlesztési politika*. Dialóg Campus, Budapest-Pécs.
- KÓRÓDI M. (szerk.) 2009: *Az erőszak kultúrája*. Pallas Kiadó, Budapest.
- LATOUCHE, S. 2011: *A Nemnövekedés diszkrét bája*. Savaria University Press, Szombathely.
- LENGYEL I. 2010: *Regionális gazdaságfejlesztés. Versenyképesség, klaszterek és alulról szerveződő stratégiák*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 2010.

- NEMZETI FEJLESZTÉSI ÉS GAZDASÁGI MINISZTERIUM TERÜLETFEJLESZTÉSÉRT ÉS ÉPÍTÉSÜGYÉRT FELELŐS SZAKÁLLAMTITKÁRSÁG: Városfejlesztési Kézikönyv, 2009. [www.nfu.hu/download/35810/Varos-fejlesztési%20kezikonyv.pdf](http://www.nfu.hu/download/35810/Varos-fejlesztési%20kezikonyv.pdf)
- OLÁH M. 2003: „Egy rendhagyó régió rendhagyó társadalmáról.” In. *Comitatus*, 2003. július-augusztus.
- PÁLNÉ KOVÁCS I. (szerk.) 2009: *A politika új színtere a régió*. Századvég Kiadó, Pécs-Budapest.
- PÁLNÉ KOVÁCS I. 2000: Tervezési stratégiák Magyarországon In. *Területfejlesztés és közigazgatás-szervezés*. MTA, Budapest.
- PAPP S. 2009: Versenyfutás a katasztrófával. In. Kóródi M. (szerk.): *Az erőszak kultúrája. Fenntartható-e a fejlődés?* Pallas Kiadó, Budapest.
- SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. 2011: Az agglomerációk jelentőségének változása az államszervezés és a városi kormányzás szempontjából. In. *Tér és Társadalom*. 3. 27–59., 2011.
- SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. 2012: *Az agglomerációk intézményesítésének sajátos kérdései – A közigazgatáson innen és túl*. Publikon Kiadó, Pécs.
- SUROWIECKI, J. 2007: *A tömegek bölcsessége*. Napvilág Kiadó, Budapest, 2007.
- SUVÁK A. 2012: Az egy térségben való gondolkodás vizsgálata a tervezési gyakorlat és a központi városhoz kötődés néhány szempontján keresztül Magyarország három agglomerációjában In. Somlyódyné Pfeil Edit: *Az agglomerációk intézményesítésének sajátos kérdései – A közigazgatáson innen és túl*. Publikon Kiadó, Pécs.
- SUVÁK A. 2011: Környezeti fenntarthatóság mint az életminőségi stratégia része Európa középvárosokban. In. Páger B. (szerk.) *Évkönyv 2011*. Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kara, Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola, Pécs.
- SZALÓ P. 2011: A településfejlesztés kihívásai a 2014–2020-as programciklusban. In. *Falu Város Régió*, 2011/2.
- TÓTH Z. – HÜBNER M. – GÖMÖRY J. 2003: *Településtervezés I.* PTE, Pécs.
- VARJÚ V. 2011: A fejlesztéspolitikába integrált környezeti politika. In. *Társadalomkutatás*. 2011/29.

### Újságok, kiadványok

- Lokális – a Paksi Lokálpatrióták Egyesületének Hírlevele (Felelős szerkesztő: Szinger Ferenc), 2010. szeptember
- Paksi Hírnök, 2010. december 3., XIX. évfolyam/23. szám

### Online média

- Barkóczi Csaba eleméz: [www.barkoczicsabaelemez.blog.hu](http://www.barkoczicsabaelemez.blog.hu)
- Dombóvár Város honlapja: [www.dombovar.hu](http://www.dombovar.hu)
- HVG online: [www.hvg.hu](http://www.hvg.hu)
- Mohácsi Busójárás: [www.mohacsibusojaras.hu](http://www.mohacsibusojaras.hu)
- Népszámlálás.hu: [www.nepszamlalas.hu](http://www.nepszamlalas.hu)
- Paks.hu: [www.paks.hu](http://www.paks.hu)
- Paksi Hírnök online: [www.paksihironok.hu](http://www.paksihironok.hu)
- Választás.hu: [www.valasztas.hu](http://www.valasztas.hu)

### **Fejlesztési stratégiák**

- Dombóvári Kistérség Környezetvédelmi Program, 2010-2015
- Dombóvár Város és a városkörnyék településeinek demográfiai elemzése, 2004
- Dombóvár Város Helyi Hulladékgazdálkodási Tervének összefoglalója, 2003-2008
- Dombóvár Város Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2007-2013
- Dombóvár Város Önkormányzatának Civil Konceptiója, 2007-2010
- Kaposvár MJV Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2008
- Kaposvár MJV Egészségterve, 2012
- Mohács Város Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2008. április
- Nagyatád fenntartható fejlődés helyi program 2010-2015
- Paks Város Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2008
- Pécs MJV Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2008; IVS felülvizsgálata 2010
- Pécs Megyei Jogú Város Települési Környezetvédelmi Programjának felülvizsgálata, 2011
- Pólusprogram, „Az életminőség pólusa” (Pécs), 2004.
- Siklós Város Akcióterületi Terve, 2010
- Siófok Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2009-2015
- Siófok Város Hulladékgazdálkodási Tervének Felülvizsgálati Dokumentációja, 2009-2014
- Siófok Város Települési Környezetvédelmi Programjának Felülvizsgálata és Aktualizálása 2009-2014
- Szekszárd MJV Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2008
- Szekszárd MJV Környezetvédelmi Program (2001) felülvizsgálata, 2010
- Szekszárd MJV Települési Klímastratégia, 2010



Tánczos-Szabó László

## A határ menti térség Bács-Kiskun megye telekár térképén

### ABSZTRAKT

Az Európai Unióhoz történő csatlakozás után Magyarországon a regionális kutatásokban kiemelt jelentősége lett a határ menti területek vizsgálatának. Támogatott EU programok keretében összehangolt vizsgálatok folynak, melyek a területfejlesztés lehetőségeit, irányait hivatottak kijelölni. Mivel már Szerbia is az Unióhoz való csatlakozás útján halad, intenzív együttműködés tapasztalható a magyar-szerb határ menti térségben. E térség társadalmi-gazdasági sajátosságainak feltárásához kíván hozzájárulni ez a rövid tanulmány is, melyben arra keressük a választ, hogy Bács-Kiskun megye telekár-térképén milyen jellegzetességeket mutat a Szerbia szomszédságában fekvő zóna. A telekárak vizsgálata azt támasztja alá, hogy a vizsgált terület jelentős társadalmi-gazdasági problémákkal küzd. Nem csak fekvését tekintve, hanem funkcionális értelemben is perifériának minősíthető. Kulcsszavak: regionális kutatások, határ menti térség, telekárak, periféria

### 1. BEVEZETÉS

A XX. század elején megszületett tudományos irányzat, a városökológia a területi kutatásokban alkalmazott településföldrajzi és a társadalmi jelenségeket feltáró szociológiai módszereket egyaránt alkalmazta a nagyvárosok szerkezetét kutatva. A Chicagói iskola képviselői azt bizonyították, hogy a piacorientált rendszerekben mind a nagyvárosok területhasznosítási zónái, mind az azok által meghatározott társadalmi rétegződés alapvetően a telekáraktól függ (HAGGETT, P. 2001).

Hazánkban a tervgazdálkodás időszakában, a piaci viszonyok gazdasági kényszerítő ereje híján a telekárak problémája nem merült fel súlyának megfelelően a településfejlődés tényezőjeként. Természetes tehát, hogy a települések kutatása során született megannyi publikáció között nem találhatók ilyen jellegűek. Az ezredforduló időszakában azonban a tulajdonviszonyok megváltozásának hatásaira reagálva már egyre több tanulmány érinti a településfejlődés és a telekárak összefüggésének kérdését (SCHIFFERNÉ KOVÁCS K. 2000, BARTKE I. 2002, LENGYEL I. – MOZSÁR F. 2002, TÁNCZOS-SZABÓ L. 2003)

A településhálózat jelenlegi fejlődésében kulcsszerepe van a térbeli innovációknak és az ezek által kiváltott földrajzi diffúzióknak (CSÉFALVAY Z. 1994). Eszerint zömében a városokhoz kötődő

jelentősebb innovációk egyrészt a települések társadalmi-gazdasági fölértékelődését eredményezik, másrészt kisugárzó, ösztönző hatásuk van a környező területek gazdasági fejlődésére is. Az innovációk megvalósulását azonban befolyásolják a telekárak is, továbbá mint egy öngerjesztő folyamatként a legéletképebb innovációk maguk is a telekárak növekedéséhez vezetnek.

A klasszikus kapitalizmus időszakában elsősorban a nyugati nagyvárosokban mutattak ki szélsőségesen nagy különbségek az innovációgazdag központi üzleti negyed és a peremterületek telekáraiban. Később, az urbanizáció előrehaladott stádiumában megfigyelhető a nagyvárosokat körülvevő rekreációs övezetek kialakulása. Ezzel tehát fölértékelődnek a természethez közeli térségek, ekkor már telekár módosító hatásúnak tekinthetjük a települések természeti környezetének állapotát is. A fejlődés következő stádiumában, a dezurbanizációs fázisban pedig a falusi térségekbe költözés jelensége figyelhető meg, ami a telekár struktúra átalakulásában is megmutatkozik.

A településfejlődéssel egyidejűleg azok belső társadalmi szerkezete is átalakul, új jelenségek jönnek létre. A differenciáltan fejlődő társadalmi-gazdasági térben eltérően alakulnak a társadalmi szerveződés formái, az emberi kapcsolatok. Befolyásolja tehát a telekárakat a társadalmi környezet állapota is. Az eltérő mértékben változó térben egyre erőteljesebben jelentkező szegregáció egyértelműen telekár módosító hatású, amiből adódóan bekövetkezhet egyes területek viszonylag gyors fel- illetve leértékelődése is.

A telekárakat „rejtett” tényezők is alakíthatják. A ma még értéktelennek ítélt területek potenciálisan jelentős spekulációs értéket hordozhatnak. Például még csak szűk körben ismert területrendezési tervről, infrastruktúra átalakító programról, óriás beruházásról stb. szerzett információk terjedésével hirtelen értékváltás állhat be az érintett telkek árában.

A telekárakat tehát a piaci viszonyok között a kereslet-kínálat szabályszerűségei alapján a társadalmi értékítélet hozza létre. Ennek megfelelően ma már a gazdasági megfontolások mellett számos, közvetlenül vagy közvetve a mentális környezethez kapcsolódó tényező befolyásolja alakulásukat.

Bő évtizeddel a politikai rendszer megváltozása, a piaci viszonyok uralkodóvá válása után már hazánkban is kimutatható volt a társadalmi értékítéletet hordozó telekárak kapcsolata a területi jellegzetességekkel (TÁNCZOS-SZABÓ L. 2004). Térszerkezet-formáló szerepük nem csak a nagyvárosi településkörnyezetben volt tetten érhető, hanem már az inhomogén struktúrával rendelkező egységes tér egészében is. Az általunk vizsgált Bács-Kiskun megyében jól láthatóan körvonalazódtak az eltérő telekárakhoz kötődő zónák. Ezt követően további olyan publikációk is születtek (TÁNCZOS-SZABÓ L. 2005, BRINDZA A. – TÁNCZOS-SZABÓ L. 2009), melyek a telekárak térszerkezeti vizsgálatoknál történő hasznosíthatóságát bizonyítják, így kutatási módszer tekintetében is újszerűnek számítanak.

Magyarországon - az Európai Unióhoz történő csatlakozás révén - a regionális kutatásokban kiemelt jelentősége lett a határ menti területek vizsgálatának. Ezeket a projekteket az Európai Unió regionális politikája is ösztönzi. A vizsgálatokba így egyre több intézmény és kutató kapcsolódik be. Támogatott EU programok keretében összehangolt vizsgálatok folynak, melyek a területfejlesztés lehetőségeit, irányait hivatottak kijelölni. Mivel már Szerbia is az Unióhoz csatlakozás útján halad, intenzív együttműködés tapasztalható a magyar-szerb határ menti térségben. Elsősorban a Szeged-Szabadka együttműködés emelhető ki, de figyelmet érdemel Baja központi szerepének határon túli erősítésére irányuló szándék is.

E térség társadalmi-gazdasági sajátosságainak feltárásához kíván hozzájárulni ez a rövid tanulmány is, melyben arra keressük a választ, hogy Bács-Kiskun megye telekár-térképén milyen jellegzeteségeket mutat a Szerbia szomszédságában fekvő terület.

## 2. KUTATÁSI MÓDSZEREK

Az 1990-es évekre részletes telekár adatok nem állnak rendelkezésre. Azokban az években zajlott csak le a földterületek magántulajdonba adása. Ennek igen lassan, vontatottan végrehajtott lebonyolítása is még csak a piaci viszonyok kialakulásának kezdetét jelentette. Reális, piacorientált telekárak tehát csak a 90-es évek második felében alakulhattak ki.

A vizsgálatok kiindulási alapjául a Bács-Kiskun megyei Illetékhivataltól kapott 2000. évi megyei telekár-adatok szolgáltak. Telek alatt egy helyrajzi számon nyilvántartott földterületet értünk. Ennek értékét nyilvánvalóan befolyásolhatja használatának típusa (lakás céljára szolgáló telek, építési telek, termőföld, ipari célra szolgáló, idegenforgalmi hasznosítású telek). Az adatbázis a települések bel-, illetve külterületének átlagos telekárait tartalmazza. Az adatok 2007. évre történő felfrissítése lehetővé tette a telekárak időbeli változásának vizsgálatát is, melyre itt - helyszűke miatt – csak röviden utalunk.

Az adatbázis használhatóvá tétele, szűrése, feldolgozása az SPSS statisztikai adatfeldolgozó programmal, illetve az excel táblázatkezelővel történt. A megye településeit jellemző legfontosabb társadalmi-gazdasági mutatók (50 mutató) és a telekár-értékek kapcsolatát korreláció-számítással igazoltuk. Nem vettük azonban figyelembe az infláció mértékét, mivel elsősorban a telekárak belső struktúrájára voltunk kíváncsiak.

A területi jellegzetességeket bemutató térképek elkészítésénél megválasztott kategóriahatárok nem önkényesen kijelölt értékek, hanem az adatsorokból számított átlagok (megyei, városi, községi), melyek így reálisabb összehasonlítást biztosítanak.

A megye déli területeinek központjait (Baja, Kiskunhalas) nem soroltuk a határ menti térségbe, jóllehet a nemzetközi kapcsolatok fejlesztésében jelentős szerepük lehet. A határvidék településeinek elhatárolásánál a szakirodalomból (SZÓNOKY NÉ ANCSIN G. 1994) ismert legszűkebb településcsoportot (20 település) választottuk.

## 3. EREDMÉNYEK

### 3.1. Bács-Kiskun megye határ menti térségének néhány jellemző adata

Az 1. táblázat adatai zömében a társadalom állapotát jellemzik, de utalnak a területek gazdasági fejlettségére is. A határ menti térség átlagos értékei hátrányos helyzetről tanúskodnak a megye többi részéhez viszonyítva. A népesség mindössze 93,5 százaléka a tíz évvel korábbinak, amiben a jelentős természetes fogyás a meghatározó tényező. Ezen a területen a legalacsonyabb a termékenységi ráta, az időskorúak száma pedig több mint másfélszerese a gyermekekének. A kedvezőtlen népmozgalmi adatok az alacsony népsűrűséget is indokolják.

A társadalom képzettségét, foglalkoztatottságát is szerény értékek jellemzik. Az iskolai végzettség, a gazdasági aktivitás, a foglalkozási szerkezet térbeli sűrűsödési indexe azt mutatja, hogy a határvidéken átlagosan alacsonyabb iskolai végzettséggel rendelkező népesség alacsonyabb gazdasági

aktivitással van jelen, mint a megye többi területén. Ráadásul a keresők körében kisebb a szellemi foglalkozású munkaerő aránya is. A kevés munkalehetőség miatt magas az álláskereső aránya, a dolgozók jelentős része pedig csak más városokban (például Baja, Kiskunhalas) talál magának munkát.

1. táblázat: A térszerkezetre jellemző néhány adat átlaga településcsoportonként

Statistikai mutató	Bács-Kiskun megye	Határ menti terület	A többi terület
Természetes szaporodás (1990-2001)	-6,6	-9,9	-5,9
A népesség növekedési üteme (%)	97,6	93,5	98,5
Termékenységi ráta (gyerek/100 nő)	198	192	199
Öregedési index (öreg/100 gyerek)	137	156	133
Népsűrűség (fő/km <sup>2</sup> )	50	43	52
Iskolai végzettség indexe	0,60	0,56	0,61
A gazdasági aktivitás indexe	0,99	0,68	1,05
Foglalkozási szerkezet indexe	0,64	0,72	0,62
A helyben dolgozók aránya (%)	62	56	64
Álláskereső aránya 2008 (%)	9,3	11,4	8,9
Összkomfortos lakások aránya (%)	29,3	24,7	30,2
Személygépkocsik száma/100 fő	22,8	19,8	23,4
Távolsági autóbusz járatok napi száma	30,5	20,8	32,4
Belterületi telekár 2000 (HUF/m <sup>2</sup> )	653,8	290,1	719,9
Belterületi telekár 2007 (HUF/ m <sup>2</sup> )	913,8	291,4	1027,0
Külterületi telekár 2000 (HUF/ m <sup>2</sup> )	26,17	16,42	28,13
Külterületi telekár 2007 (HUF/ m <sup>2</sup> )	32,70	26,93	33,87
Termőföld minőség (aranykorona)	13,62	19,88	12,36

Forrás: Saját szerkesztés a 2001. évi népszámlálási adatok felhasználásával

Szerényebb életszínvonalra utal az összkomfortos lakások alacsony aránya éppúgy, mint a ritka személygépkocsi állomány. Utóbbi nyilván kihat közlekedési lehetőségekre is, amik messze elmaradnak a megye többi területétől. Utóbbi településeket naponta több mint másfélszer annyi autóbusz járat érinti, mint a határ mentieket.

Az 1. táblázat alapján furcsa ellentmondásnak látszik, hogy a vizsgált terület hátrányos helyzetét hangsúlyozó számok mellett kitűnő termőföld adatokra lelünk. A termőföldek minősítésére szolgáló úgynevezett aranykorona érték átlaga magasan a megye többi területe fölött van. A természet tehát jó lehetőségeket biztosít a mezőgazdálkodáshoz a határ menti térségben.

### 3.2. A határ menti térség Bács-Kiskun megye telekár térképén

#### 3.2.1. Telekárak a települések belterületén

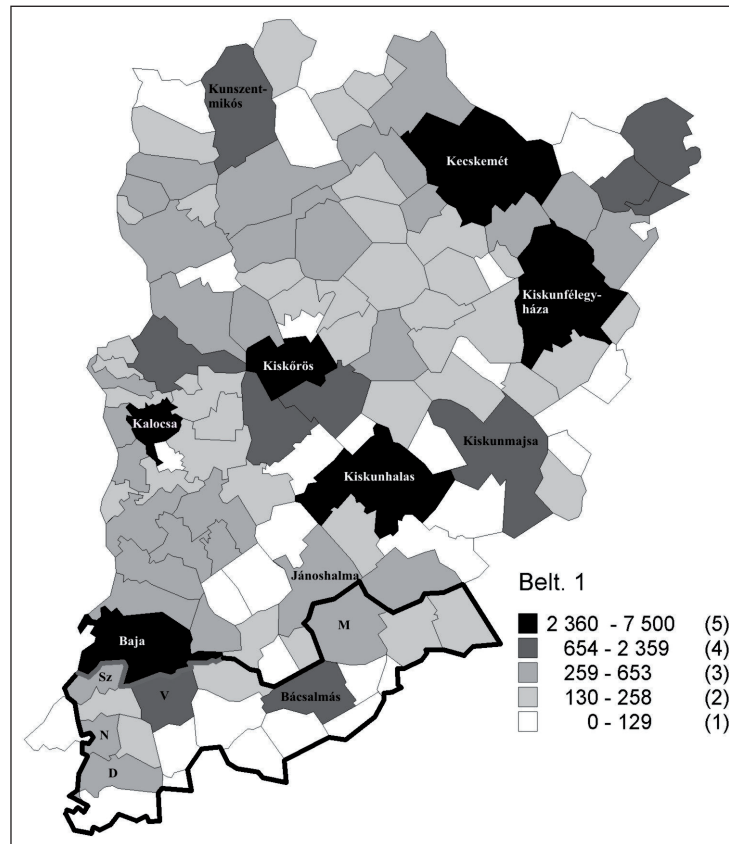
Az ezredfordulón a megye öt legnépesebb városának belterületén a telekárak értéke a városok átlagának kétszeresét is meghaladta (1. ábra). Ezek a térség legrégebbi városai, melyek megfelelő központi szerepkörökkel rendelkezve képesek voltak funkcióikat érvényesíteni. Megvalósult tehát az a piaci automatizmus, hogy a jól hasznosuló, központi elhelyezkedésű telkek magasra nőtt járadéka szelektálja a társadalmi-gazdasági funkciókat és csak azokat az innovációkat fogadja be, amelyek meg tudják fizetni a magas árakat.

Ekkor a megye többi területének átlaga mintegy két és félszerese volt a határ menti térségének (1. táblázat). A határvidék egyetlen településén sem érték el a telekárak a megye városainak átlagát, s a



megyei átlaggal is csak valaha a Felső-Bácska fővárosának számító Bácsalmás (ERDEI F. 1937) város, valamint a szinte már Baja elővárosának mondható Vaskút község rendelkezett.

1. ábra: Átlagos telekárak Bács-Kiskun megye településeinek belterületén 2000-ben (Ft/m<sup>2</sup>)



- (5): A városi átlag fölött, (4): A megyei átlag és a városi átlag között, (3): A községi átlag és a megyei átlag között, (2): A községi átlag fele és a községi átlag között, 1: A községi átlag fele alatt.

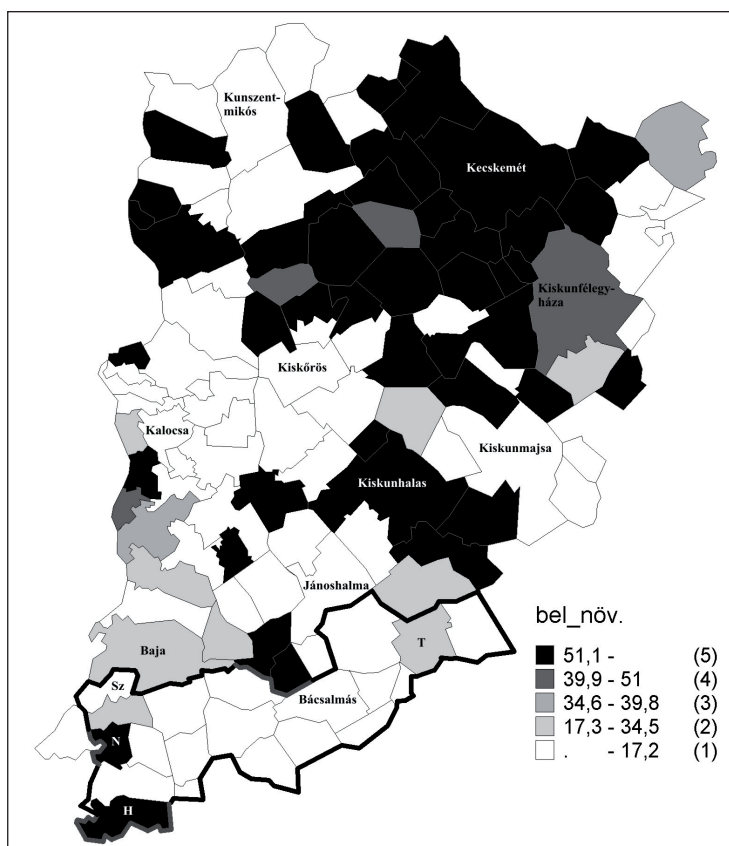
A betűkkel jelzett települések: D – Dávod, M – Mélykút, N - Nagybaracska, Sz – Szeremle, V - Vaskút

Forrás: Saját szerkesztés

A falvak átlagértékét is csupán Mélykút nagyközség, valamint bajai vonzáskörzetben fekvő Dávod, Nagybaracska, Szeremle lépte át. A határ menti zóna településeinek felén a belterületi telkek árai a falvak átlagértékének a felét sem érték el. Ezekre a legrosszabb forgalmi adottságokkal rendelkező, periférikus területekre a központokból a fő forgalmi pályák irányában érvényesülő diffúziós hatás nehezen jut el. Nagyban segítené ezeknek a településeknek gazdasági helyzetén a határ menti együttműködés megerősödése.

2007-re a megye településeinek belterületi telekárjai átlagosan 40 százalékkal emelkedtek. Ennek a jelentős növekedésnek a részleteiben azonban nagyon differenciált változás rejlik. A határ menti térség átlagos növekedése nem érte el az egy százalékot sem (1. táblázat), ami a megye déli részének a területi munkamegosztásban betöltött szerény szerepéről árulkodik. Relatív romlott Bácsalmás város helyzete is. A nem sokkal korábban várossá nyilvánított Tompa átlagára még mindig a községek középpértéke alatt maradt, pozíciója azonban némileg javult az ezredforduló óta. Fejlődését kedvezően befolyásolhatja, hogy itt lép át Szerbiába a jelentős forgalmat lebonyolító Kecskemét – Kiskunhalas – Szabadka közút (2. ábra).

2. ábra: Az átlagos belterületi telekárak növekedése 2000-2007 (%)



(5): A városok átlaga fölött, (4): A megyei és a városi átlag között, (3): A községi és a megyei átlag között, (2): A községi átlag fele és a községi átlag között, (1): A községi átlag fele alatt

A betűkkel jelzett települések: H – Hercegszántó, N - Nagybaracska, Sz – Szeremle, T - Tompa

Forrás: Saját szerkesztés

A tartósan és feltűnően hátrányos helyzetű határ menti térségben a legdinamikusabb telekár-növekedés a másik közúti határátkelő, Hercegszántó esetében tapasztalható. Ez nem csupán a korábban volt igen alacsony árszintnek tulajdonítható, hiszen a Baja felől Szerbiába vezető főút mentén Nagybaracska és Szeremle is lényegesen növelték értékeiket.

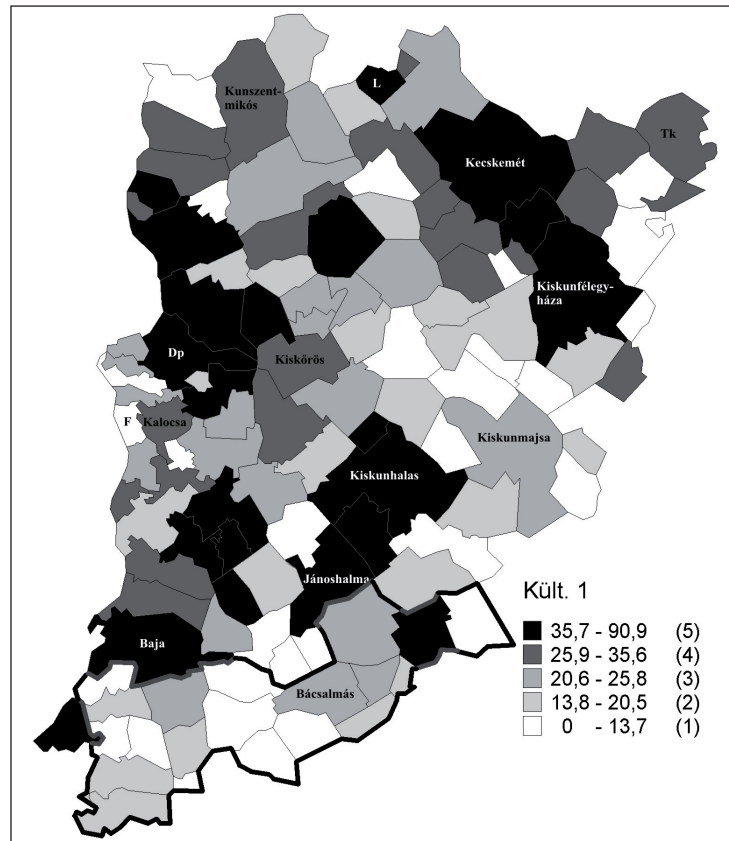
### 3.2.2. Telekárak a települések külterületén

Az ezredfordulón a települések külterületi telekárainak átlagából szerkesztett térkép (3. ábra) a belterületitől lényegesen eltérő képet mutat. A megye nagyobb városainak központi szerepe megmutatkozik külterületük magasabb telekáraiban is. *Táblázatunk* adatai szerint azonban a települések külterületi telekárában átlagosan nem látszik akkora aránytalanság a megye belső térségeinek javára, mint a belterületi árak esetében. A határ menti térség lemaradása viszont ezen a téren is jelentős volt. Számos olyan település található a periférián, melynek mutatója a községek átlagát sem érte el. A megye legjobb adottságú bácskai termőterületeinek ára több esetben nem lépte át a 10 forintot négyzetméterenként.

A külterületi telekárak itt szinte teljesen fordított képet adnak, mint a termőföldek átlagos aránytalanság értékei (1. táblázat). A rendszerváltást megelőző évtizedekben ugyanis a beruházások döntően a mezőgazdasági termeléssel összefüggő ágazatokra és tulajdonformákra korlátozódtak (állami gaz-

daság, termelészövetkezet). Az 1990-es évek gazdasági szerkezetátalakítása pedig a mezőgazdaság válságát, azzal együtt a térség területi munkamegosztásban történő pozícióvesztését eredményezte. A természeti adottságok a megye többi részén sem elsősorban a termőföld minőségében, sokkal inkább a terciér szektor fejlesztését szolgáló erőforrások formájában jelentettek értéknövelő tényezőt (Dunapataj: Szelidi-tó, Foktő: kalocsai üdülőkörzet, Ladánybene: falusi turizmus, Tiszakécske: kerékdombi termálfürdő). Számos külterület esetében játszott a Duna és a Tisza folyó is értéknövelő szerepet.

3. ábra: Átlagos telekárak Bács-Kiskun megye településeinek külterületén 2000-ben (Ft/m<sup>2</sup>)



(5): A városi átlag fölött, (4): A megyei és a városi átlag között, (3): A községi és a megyei átlag között, (2): A községi átlag és a községi átlag fele között, (1): A községi átlag fele alatt.

A betűkkel jelzett települések: Dp – Dunapataj, F – Foktő, L - Ladánybene, Tk - Tiszakécske

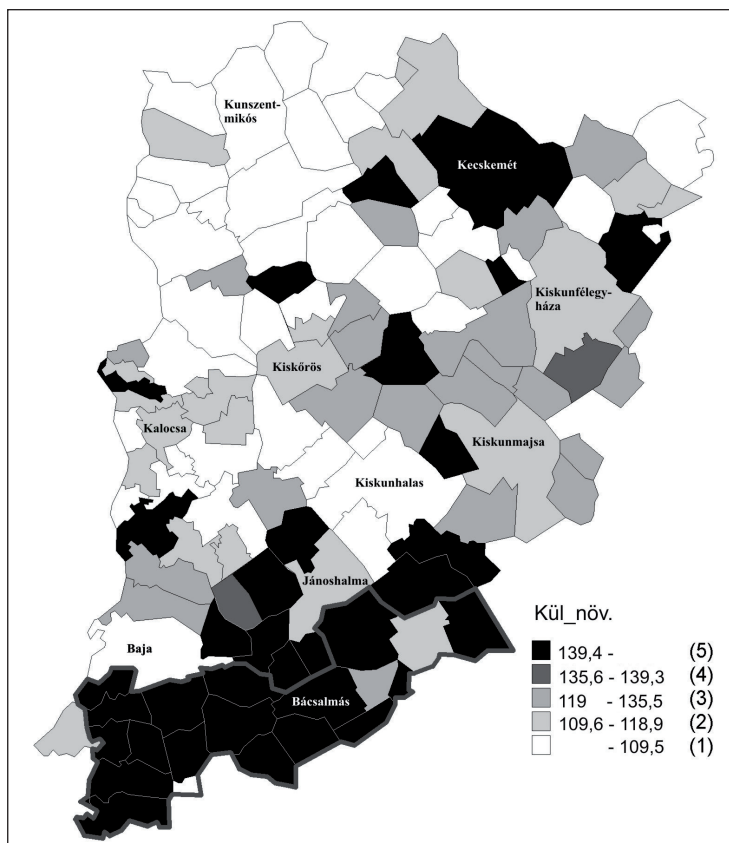
Forrás: Saját szerkesztés

Bár a viszonylag rövid időszak nem hozott döntő változást a külterületi telekárakban (*1. táblázat*), a részletesebb adatok mégis kínálnak lehetőséget néhány megállapítás megtételére. A 2007-es településsértékeket vizsgálva felfedezhető, hogy a határ menti térség számos települése javított megyén belüli korábbi pozícióján. A rendkívül alacsony szintről induló külterületi értékek növekedési ütemének területi képe pedig meglehetősen látványos változást mutat (*4. ábra*).

A határ menti térség csaknem másfélszeres növekedést elérő fejlődése nagyban köszönhető az alacsony kiindulási szintnek. Mégis rendkívül figyelemre méltó ez a változás, ami vélhetően kapcsolatos az Európai Unióba történő belépést követő spekulációs várakozásokkal. A perifériának számító térségben a mezőgazdaság rendszerváltás utáni válsága a megye legjobb minőségű termőföldjeit

is elértéktelenítette. A helyzetüket reménytelennek ítéelő, előregedő gazdák sok esetben szabadulni akartak parlagon hagyott földjeiktől. Az 2004-ben bekövetkezett uniós csatlakozás viszont már a földárak emelkedésével kecsegtetett. Megjelent a térségben a spekulációs tőke is, ami az ingatlanpiacon kínálatcsökkenést, így némi telekár-emelkedést eredményezett. A rendezetlen állapot azonban továbbra is kihat a térség gazdasági pangására.

4. ábra: Az átlagos külterületi telekárak növekedése 2000-2007 (%)



(5): A városok átlaga fölött, (4): A megyei és a városi átlag között, (3): A községi és a megyei átlag között, (2): A községi átlag fele és a községi átlag között, (1): A községi átlag fele alatt.

Forrás: Saját szerkesztés

#### 4. KÖVETKEZTETÉSEK

Röviddel a piaci viszonyok uralkodóvá válása után kimutathatóvá vált a társadalmi értékítéletet hordozó telekárak kapcsolata a térszerkezet jellegzetességeivel. A telekárak megbízhatóan jelzik a települések területi munkamegosztásban betöltött szerepét.

Bács-Kiskun megye határ menti térsége jelentős társadalmi-gazdasági problémákkal küzd, nem csak fekvését tekintve, hanem funkcionális értelemben is perifériának minősíthető.

Ezekre a kedvezőtlen forgalmi adottságokkal rendelkező területekre a központokból a fő forgalmi pályák irányában érvényesülő diffúziós hatás nehezen jut el. Javítana ezeknek a településeknek gazdasági helyzetén a határ menti együttműködés megerősödése.

A térség gazdasági felemelkedése nehezen képzelhető el a mezőgazdaság siralmas helyzetének rendezése nélkül. A jó adottságú termőföldek megfelelő hasznosítása hozzájárulhatna a települések komplex fejlődéséhez, és ösztönzőleg hatna a határ menti együttműködésre is.

## IRODALOM

- BARTKE I. 2002: *A települések fenntartható fejlődésének néhány tényezője*. In: Kovarszki A. – László M. – Tóth J. (szerk.): *Múlt, jelen, jövő – a településügy térben és időben*. Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Kar Földrajzi Intézet. Pécs. pp. 92-96.
- BRINDZA A. – TÁNCZOS-SZABÓ L. 2009.: *A társadalmi értékítélet megjelenése Kecskemét településszerkezetében*. In: Belina K. (szerk.) AGTEDU 2009. Kecskeméti Főiskola. pp. 462-467.
- CSÉFALVAY Z. 1994: *A modern társadalomföldrajz kézikönyve*. IKVA Könyvkiadó Kft. Budapest. 365 p.
- ERDEI F. 1937: *Futóhomok. A Duna-Tiszaköz földje és népe*. Magyarország felfedezése sorozat (Szerk.: Sárközi Gy.). Atheneum Irodalmi és Nyomdai Rt., Budapest. 240 p.
- HAGGETT, P. 2001: *Geography. A global synthesis*. Pearson Education Limited, Harlow. 833 p.
- LENGYEL I. – MOZSÁR F. 2002: *A városi területhasználat monocentrikus modelljéről*. Tér és Társadalom. 2002/3. pp. 1-56.
- SCHIFFERNÉ KOVÁCS K. 2000: *A városok övezeti tagolódásának (térszerkezetének) vizsgálata nemzetközi és hazai példán keresztül*. Társadalom és Gazdaság Közép- és Kelet-Európában. 2000/2. pp. 188-208.
- SZÓNOKYINÉ ANCSIN G. 1994: *A Dél-alföldi határmente lehatárolása és népességprognózisa*. In: Tímár J. (szerk.): *Az „Alföldi út” kérdőjelei – Békéscsaba*. pp. 241-245.
- TÁNCZOS-SZABÓ L. 2003: *Bács-Kiskun megye telekárterképe az ezredfordulón*. Magyar Tudomány Napja Bács-Kiskun megyei Tudományos Fórum. 4. Kecskeméti Főiskola, Kecskemét. pp. 370-377.
- TÁNCZOS-SZABÓ L. 2004: *Bács-Kiskun megye térszerkezete és a telekárak*. In: Tésits R. – Tóth J. (szerk.): *Innovációk a térben – A társadalmi kommunikációtól az intézmények megújulásáig*. PTE FDI, Pécs. pp. 9-27.
- TÁNCZOS-SZABÓ L. – ULCZ GY. 2005: *A városok központi szerepének tükröződése Bács-Kiskun megye telekáraiban*. Földrajzi Értesítő 2006. LV. évf. 1-2. füzet, pp. 109-125.
- TÁNCZOS-SZABÓ L. 2009: *A telekárak és a demográfiai mutatók Bács-Kiskun megye térszerkezetében*. Közép-Európai Közlemények II. évfolyam 4-5. szám, pp. 197-204.





Guth László – Topa Zoltán – Szabó Lajos

## A magyarországi Duna szakasz turizmusának szereplői közötti kapcsolat vizsgálata

### ABSZTRAKT

Egy ágazat, térség, beruházás sikeressége nagyban függ attól, hogy a megvalósításért felelős szervezetek, személyek, intézmények keresik-e a kapcsolatot más, érdekelt szereplőkkel, például önkormányzatokkal, oktatási intézményekkel, civil szervezetekkel, vagy vállalkozásokkal. Az ilyen, formális vagy kevésbé formális kötelek az életképesség, a versenyképesség alapfeltételei.

A hálózatos együttműködés számos külföldi versenytársnál már egy magasabb fejlettségi szintet ért el a magyarországi helyzethez képest, az ottani szereplők gyakran nagyobb összefogási hajlandósággal rendelkeznek. Tekintetbe véve a globális gazdasági, azon belül is a turizmust érintő változásokat, Magyarország kitérségét, a változásokra reagálni kell, méghozzá minél gyorsabban. Ezt együttműködéssel, közös erőforrásokkal, tudással és érdekérvényesítéssel lehet elérni, minden területi szinten, így a hazai Duna-térségben is.

### 1. BEVEZETÉS

*„Concordia parvae res crescunt, discordia maximae dilabuntur”*

*„Egyetértéssel a kicsik is nagygyá lesznek, a széthúzástól a legnagyobbak is elenyésznek.”*

*Lucius Annaeus Seneca*

A Duna menti turizmus vizsgálatokor számos kérdés felmerül: a többi között, hogy *mennyi szereplővel kell számolni* a magyarországi szakaszon, *milyen jelentőséggel bír itt a turizmus*, és az egyik legfontosabb, hogy *meddig terjed a Duna hatóköre*.

Hazánk egészét véve a turizmus még számos kihasználatlan, illetve rosszul kihasznált potenciállal rendelkezik. Ezt a problémát megoldhatja, ha az érdekelttek közötti kooperáció erősödik. Együttműködés létrejöhet az önkormányzatok, a civil szervezetek, oktatási intézmények, vállalatok és magánszemélyek között is.

Lehet kisléptékű, például egy egyszeri szerződés az önkormányzat és egy vállalkozó között, de lehet nagyobb is, például egy Turisztikai Desztináció Menedzsment (TDM) keretén belül. A TDM-ek viszonylag újabb keletű szervezetek Magyarországon. Lényegük, hogy összefogják a turizmus szereplőit, és közös érdekeket szem előtt tartva próbálnak fejleszteni. Legfontosabb jellemzőjük, hogy példamutató módon együttműködést ösztönöznek, így erősítve a kapcsolatokat, a bizalmat, a kommunikációt.

Természetesen nem csak a TDM-ek járulnak hozzá ehhez. Léteznek például tematikus útvonalak is, így borutak, amelyek mentén a vendéglátóhelyeknek nem csak érdemes, hanem erősen ajánlott is együttműködni, hiszen minél inkább elégedett a vendég a borút egészével, annál inkább jellemző lesz, hogy visszajár majd vagy ajánlja az attrakciót másnak. Látható, hogy a szereplők együttműködését segíti, ha van egy *keret, egy közös attrakció, amely mentén tudnak társulni*. Ilyen lehetőség a Duna is. A folyó természeti kincs, amellyel élni kell, csupán az a kérdés, hogy hogyan.

## 2. A FOLYÓ MENTI SZEREPLŐK

A Duna, és annak három mellékfolyójának magyarországi szakaszán 11 megye, 35 kistérség, illetve hozzájuk tartozó 694 település osztozik. Ez a térség az ország területének és népességének jókora hányadát jelenti, ennek megfelelően a térséget formáló szereplők is nagy felelősséggel rendelkeznek. A települési önkormányzatok helyzetét bemutatva érdemes megvizsgálnunk a magyar közigazgatást.

A rendszerváltás előtti időszakhoz képest komoly eltérés, hogy a helyi önkormányzatok önállóbbá váltak. Ennek következtében a törvény keretei között saját tulajdonukkal önállóan rendelkeznek, bevételeikkel önállóan gazdálkodnak, feladataik ellátásáról egységes költségvetéséből gondoskodik (NET.JOGTAR.HU, 2012). Kiemelendő, hogy a települési önkormányzat szabadon társulhat más helyi önkormányzattal.

Az önkormányzatok esetében, de a vállalkozásoknál is növelni kell az *együttműködések* számát, a hálózatoság ugyanis olyan előnyökhöz juttatja a résztvevőket, amely által növelhetik a térség vonzerejét, miközben gazdaságos működési egységet hoznak létre.

Fontos szereplők a települések életében a *civil szervezetek* is. Civil szervezetek (más néven nem kormányzati szervek) olyan, minden kormánytól független, civilekből álló szervezetek, amelyek saját költségvetéssel rendelkeznek. Általában spontán módon, kezdeményezésre, mozgalomból kinőve jönnek létre. Meghatározásuk megengedőbb, mint a nonprofit definíció, általában két alapvető kritérium szerepel minden civil szervezetre vonatkozó meghatározásban. Az egyik, hogy a civil szervezetek magánszemélyek vagy kollektívák által alkotott csoport, a másik, hogy nem haszonszerzési célokat követ. A DIPA Tanácsadók és Fejlesztők Szakmai Egyesülete (2012) alapján az NGO-kat az előző két elemen kívül jellemzi továbbá, hogy függetlenek a kormánytól és állami intézményektől, önkéntes alapon szerveződnek és általában önkéntesek is dolgoznak bennük, és az általuk meghatározott szervezeti keretben működnek. Bizonyos fokú intézményesültségük megkülönbözteti őket az informális társaságoktól.

A civil szervezetek előnyei, hogy önkéntes munkások vesznek részt benne, akik egy adott térség rejtett szükségleteit segítenek a felszínre hozni. Ez azt jelenti, hogy képesek olyan megoldandó feladatokra rávilágítani, amelyeket az állami és helyi önkormányzati szervek nem feltétlenül vesznek



észre. Támogatásuk ezért fontos, a megvalósuló beruházások és fejlesztések legitimitását, elfogadottságát növeli részvételük.

### 2.1. Versengés és együttműködés

A későbbiekben bemutatott kutatásban hangsúlyos elemként jelent meg a térség egyes szereplőinek, így például önkormányzatoknak az együttműködése másik önkormányzattal, civil szervezetekkel, vállalkozókkal, oktatási intézményekkel. Ezek a szereplők részben versenyben állnak egymással, részben együttműködnek közös célok elérése érdekében. Azonban először tisztáznunk kell, mit értünk a verseny és együttműködés alatt, hiszen a két fogalom nem meghatározható feketén és fehéren.

A verseny a piaci koordináció alapvető eszköze, amely megteremti a fogyasztói igényekhez való állandó alkalmazás kényszerét, elvezet a folyamatos innováció szükségességéhez, és azt a gazdaság működése a társadalmi jólét gyors fejlődésének lehetőségére fordítja le (CHIKÁN A. 2002).

Ez egy elméleti megközelítés, amely a versengés pozitív hozadékait hangsúlyozza, és nem említi a valós szituációkban gyakran fellépő negatív eseményeket, így például azt, hogy a versengés közepette egyes vállalatok nem tudják tartani a tempót, csődbe mennek, a dolgozók pedig ideiglenesen munkanélkülivé válnak.

Az sem jelenik meg a fenti leírásban, hogy a gazdasági környezetben folyó versengés javarészt a gazdasági haszonszerzésre irányul, egyéb, például ökológiai vagy szociális tényezőket nem vesz figyelembe.

A vállalatok közötti versenytől több aspektusban is eltér viszont a területi verseny, mint jelenség. A területi verseny egy olyan folyamat, amely a területi egységek között zajlik és célja a régióban, városban élők jólétének növelése a regionális, helyi gazdaság fejlődésének elősegítésével, amely fejlődést bizonyos csoportok a helyi politikákon keresztül más térségekkel versengve, rivalizálva próbálnak befolyásolni explicit vagy gyakran implicit módon (LENGYEL I. –RECHNITZER J. 2000). Lényeges kiemelni, hogy a területi verseny mellé bizonyos fokú koordináció szükséges, azaz az államnak szerepet kell vállalnia benne, hogy a rivalizáló térségek ne essenek áldozatul a versenynek. Nem szabad megengedni, hogy olyan területi egységek, ahol emberek élnek, tönkre menjenek. Pártolni kell azonban a közöttük lévő összhangot, kommunikációt, kooperációt.

Az együttműködés létrejöhet két vagy több önkormányzat között, hivatalos keretek között önkormányzati társulások formájában. Az önkormányzati társulásoknak három típusa lehetséges: a *hatósági igazgatási társulás*, az *intézményi társulás*, valamint a *társult képviselő-testület*. A kistérségekben - kivéve a fővárost és azt a kistérséget, amelyben egy település alkot egy kistérséget - működő települési önkormányzatok képviselő-testületei a kistérségi együttműködés hosszú távú biztosítására írásbeli megállapodással a kistérségben egy többcélú kistérségi társulást alakíthatnak (NET.JOGTAR.HU, 2012). A 2004-es, ide vonatkozó törvény alapján a társulás létrejöhet például helyi közlekedés, helyi közűtfenntartás feladatainak ellátására, területrendezésre, területfejlesztésre, illetve ami jelenlegi témánk miatt a legfontosabb, gazdaság- és *turizmusfejlesztési*, valamint idegenforgalmi célokra is.

Az önkormányzatok és más szereplők *klaszterekbe* is tömörülhetnek. A klaszterekben annak szereplői között az ésszerű, kölcsönös előnyökön nyugvó együttműködés gondolata jelenik meg. A cégek azért működnek szívesen klaszterszerű környezetben, mert előnyökhöz jutnak kihasználva az

erős helyi kapcsolatokat, és a kapcsolatokat a saját iparáguk más piaci vagy nem piaci szereplőivel, így megnövelik az adott régió ipari sűrűségét, a klaszter erejét és maga a klaszter koncepció nagyobb nyilvánosságot kap helyi és regionális szinten.

A klaszter sokszínű szolgáltatásokat nyújt, többek között egyes marketing funkciók – kutatás-elemzés, kínálatfejlesztés, értékesítés, kommunikáció és koordináció – segítése, kiadványok készítése, kiállításokon való megjelenés vagy közösségi értékesítési tevékenység végzése.

Egy másik együttműködési lehetőség a *turisztikai desztináció menedzsment* (TDM) szervezeti egységein keresztül valósulhat meg.

A TDM azon tevékenységek összessége, amelyek egy desztináció számára ahhoz szükségesek, hogy látogatókat vonzzon és számukra az ottani tartózkodás során tökéletes utazási élményt nyújtson úgy, hogy a látogatóforgalom gazdasági és környezeti hatásai a desztináció közössége számára előnyösek legyenek, ma és hosszú távon egyaránt (MAGYAR TURISZTIKAI DESZTINÁCIÓ MENEDZSMENT SZÖVETSÉG 2012). Különbség a turisztikai klaszterhez képest, hogy ennek a turisztikai egyesületnek minden esetben tagjai a helyi önkormányzat és a település turisztikai szolgáltatói, valamint a szakmai és civil szervezetek is. A két szervezeti forma eltér abban is, hogy amíg a klaszterek általában egy adott turisztikai termék mentén szerveződnek, a TDM-ek a desztinációhoz kapcsolódnak, azaz a térségen belül több turisztikai terméket és átfoghatnak adott esetben.

A globális tendenciákat ismerve (fokozódó verseny, egyre növekvő igények stb.) a turisztikai desztináció menedzsment mint tevékenység mindenképp támogatandó. Sajnos hazánk általában csupán követi a nyugati trendeket, nem pedig diktálja azokat. A TDM szervezetek jelenleg még bizonytalan lábakon állnak, de számuk egyre növekszik. Közel 80 szervezet van regisztrálva és nyert el pályázatot, azonban jelenleg még kétséges fennmaradásuk, köszönhetően a bizonytalan pénzügyi helyzetnek (MAGYAR TURISZTIKAI DESZTINÁCIÓ MENEDZSMENT SZÖVETSÉG, 2012).

### 3. PRIMER ÉS SZEKUNDER VIZSGÁLATOK

Kutatásunk két részből, primer és szekunder információszerzésből állt. A primer kutatás során célunk volt minden Duna menti kistérség települési önkormányzatának küldeni kérdőívet e-mail-ben. Különböző nehézségek, például nem megfelelő vagy hiányzó e-mail cím miatt azonban csupán 605 darabot sikerült elküldeni a települési önkormányzatoknak, 205 darabot pedig turisztikai profilú vállalkozásoknak (éttermek, panziók stb.). A kérdőív kérdéseivel egyrészt kiderítettük, hogy az adott települések mennyire kötődnek a Dunához, mivel több program (például a már említett Duna Komplex Program) tervezési területe is a Duna menti kistérségekre vonatkozik. Másrészt megtudtuk, hogy az egyes települések mennyire kapcsolódnak a turizmushoz, így a további kérdésekre adott válaszokat aszerint kezeltük, hogy turisztikai vagy nem turisztikai profilú települések adták-e őket. Harmadrészt felmértük, hogy a települések önkormányzatai mennyire voltak és lesznek hajlamosak az együttműködésre, legyen szó más önkormányzatokról, vállalkozásokról, civil szervezetekről vagy oktatási intézményekről.

Az *1. ábrán* kék színnel jelöltük azon kistérségeket, amelyek települései számára küldtünk kérdőívet.

1. ábra: A kérdőíves felmérés célterülete



Forrás: A Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján saját szerkesztés

A kérdőíves felmérés legfőbb célja az volt, hogy kiemelje, az érintetteket mennyire fontos bevonni a tervezésbe, hiszen válaszaik gyakran eltérőek lehetnek, mint amikre az adott területegységet annyira nem ismerő tervezők számítanak.

A kiküldött kérdőívekre 2012. év júliusa és szeptembere között volt lehetősége reagálni a válaszadóknak, a kiértékelésre szeptember első hetében került sor. A települési önkormányzatok közül 22-en, a vállalkozások közül 18-an válaszoltak.

A szekunder kutatás során összegyűjtöttük a Duna menti termálfürdőket, borvidékeket, TDMSZ szervezeteket, világörökség helyszíneket és nemzeti parkokat.

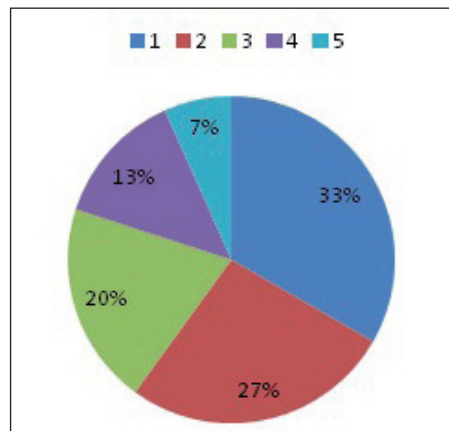
### 3.1. Az önkormányzatoknak elküldött kérdőívek kiértékelése

Az egyik legfontosabb kérdés az volt, hogy a válaszadó település számára mennyire fontos a turizmus. Ennek megítélést a válaszadóra bíztuk, aki általában a település polgármestere, jegyzője vagy önkormányzati képviselője volt. Nekik kellett egy 1-től 5-ig terjedő skálán értékelni, hogy a turizmus milyen szerepet játszik a település életében (2. ábra). Minél nagyobb az érték, annál fontosabb a turizmus a településen.

Látható, hogy csupán a megkérdezettek 7%-a értékelte települését kifejezetten turisztikai profilúnak. 4-es és 3-as osztályzatot azonban további 33% adott, így elmondható, hogy a kutatásba bevont települések legalább 1/3-a viszonylag szorosan kötődik a turizmushoz. Kiderült, hogy bár a települések 60%-a nem, vagy csak gyengén kötődik a turizmushoz, és számos válaszadó jelezte, hogy a jövőben erősíteniék a turizmus szerepét a településen, köszönhetően például a még gyerekcipőben

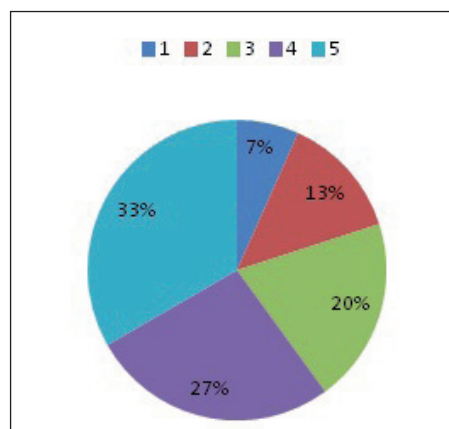
járó TDMSZ szervezetek hazai fejlődésének. A következő kérdés az volt, hogy a település mennyire kötődik a Dunához (3. ábra). Az ábrán minél nagyobb az érték, annál inkább nagyobb a kötődés.

2. ábra: A turizmus fontossága a válaszadó településeken



Forrás: Kérdőíves megkérdezés alapján saját szerkesztés

3. ábra: A válaszadó település Dunához való kötődése



Forrás: Kérdőíves megkérdezés alapján saját szerkesztés

Az előző kérdésez hasonlóan a megkérdezetteknek 1-től 5-ig terjedő skálán kellett meghatározniuk, mennyire fontos a Duna a település életében. Látható, hogy a válaszadók 60%-a erősen kötődik a folyóhoz, több alkalommal meg is fogalmazták, hogy azért, mert vagy a part mentén helyezkedik el a település, vagy pedig azért, mert a településről könnyen megközelíthető a folyó. 33%-uk viszont úgy vélte, hogy bár Duna menti kistérségekben található, az általuk képviselt település csak gyengén, vagy egyáltalán nem kötődik a Dunához. Az eredményből látszik, hogy a hiába a nem számottevő távolság a Dunától, egyes települések nem érzik különösebben a folyó hatásait. Ez arra hívja fel a figyelmet, hogy a területet lefedő programokban (a miénknél nagyobb eszközrendszerrel és ráfordítással) szintén ajánlott lesz felméréseket végezni, hogy mely területegységek azok, amelyek valóban a Dunához kapcsolódnak.

### 3.1.1. Megvalósult és tervezett turisztikai fejlesztések

A következő pontban rákérdeztünk, hogy pályázott-e az önkormányzat Európai Unió pályázatokra. A válaszok alapján az önkormányzatok pontosan 60%-a nem pályázott, míg 40% pedig igen. A nem pályázók között a leggyakoribb ok az önrész hiánya volt (25%), utána következett az, hogy a település nem kifejezetten a turizmusra rendezkedett be (20%).

A pályázati kritériumoknak való meg nem felelést és a megfelelő pályázatok hiányát a települések 10-10 százaléka jelezte. Egy esetben az volt az indok, hogy visszavonták a pályázatot. A többi település nem szolgáltatott választ erre a kérdésre.

A kérelmezett európai uniós turisztikai támogatások között gyakori volt a TDMSZ hálózatépítés, a turisztikai célú rendezvények szervezése, kerékpárút kialakítása, fejlesztése, a kulturális útvonal létrehozása, a közösségi tér létesítése, felújítása, valamint a strandfejlesztés.

Ennek a kérdésnek az volt az egyik fő célja, hogy rámutasson, történtek-e olyan fejlesztések, amelyek nem csak az adott önkormányzathoz, hanem a térség több szereplőjéhez is kötődtek, vagy sem. Többszer megjelentek olyan intézkedések (például a TDMSZ-en belüli hálózatépítés vagy a kulturális útvonal létrehozása), amelyek nem csupán a válaszadó települést érintették, hanem hozzájárultak a térség szereplőinek összekapcsolásához. Pozitív, hogy az önkormányzatoknak általában a jövőre vonatkozóan is vannak konkrét elképzeléseik, valamint több tervezett beruházás és program is kötődik az előző időszakhoz, a már megvalósított lépéseket igyekeznek továbbfűzni a települési döntéshozók. Az önkormányzatok tervei között szerepel például a TDMSZ hálózatfejlesztés, uszodafejlesztés, a kerékpárutak további bővítése és a hozzájuk tartozó szolgáltatások fejlesztése, további túraútvonalak és tanösvények létrehozása, valamint egy helyen megjelent a minigolf pálya kialakítása is a tervek között, a település nyújtotta attrakciók portfóliójának diverzifikálása céljából.

### 3.1.2. Együttműködés

A következő kérdés az volt, hogy működött-e együtt az önkormányzat más önkormányzattal turisztikai beruházás kapcsán. A válaszadóknak csupán 35%-a jelezte, hogy volt a múltban ilyen kooperáció, a maradék 65% esetében nem. Az együttműködések jellegét tekintve leggyakrabban szomszédos településekkel vagy testvérvárossal közösen valósítottak meg beruházásokat, programokat. Elmondásuk szerint fejlesztéseiket megkönnyítette, illetve elősegítette a kistérségi társulás vagy TDMSZ általi kapcsolat megléte. Gyakori volt az együttműködő települések közös megjelenés reklámanyagokon, közös beruházások pedig leginkább konkrét turisztikai tevékenységek, például a vízi turizmus mentén valósultak meg. A válaszadók 75%-a pedig jelezte, hogy a jövőben szívesen együttműködne más önkormányzatokkal.

A tervek szerint az együttműködések leginkább turisztikai attrakciófejlesztésre, vonzerőnövelésre, attrakció kialakítására (például kerékpárút építés) irányulna, illetve továbbra is konkrét turisztikai tevékenységek mentén valósulna meg (például vízi turizmus vagy borturizmus).

A TDM szervezetek szerepének erősségét jelzi, hogy ebben a válaszban is többen megemlézték őket, mint lehetséges, fejlesztéseket összefogó és együttműködésre serkentő szervezeti formát.

Az *oktatási intézményekkel* való együttműködés kérdése a válaszadók 50-50% arányban oszlottak meg olyan tekintetben, hogy terveznek-e ilyen intézményekkel együttműködni. Akik terveztek, azok

azzal egészítették ki válaszukat, hogy leginkább diákok szakmai gyakorlata vagy önkéntes munkája által valósulna meg (és valósult is meg a múltban) együttműködés, de néhányan felvetették az intézmények döntésekbe való bevonását is, szakvélemény kikérése formájában.

*Vállalkozásokkal* az önkormányzatok 85%-a tervez együttműködni a jövőben, de 60%-uk már jelenleg is bevonja őket programjaik megvalósításába. A legjellemzőbb a helyi kisvállalkozókkal való együttműködés, általában panziók, éttermek, vendégházak, vadászházak tulajdonosaival, az együttműködés jellege pedig sokrétű lehet.

A *civil szervezetekkel* való jövőbeni együttműködés is pozitív eredményeket hozott. A válaszadók 80%-a tervezi, hogy felveszi a kapcsolatot és bevonja programjainak végrehajtásába ezeket a szerveződéseket. A megemlített együttműködési lehetőségeket a sokrétűség jellemzi, hiszen maguk a civil szervezetek is különböző jellegűek. Így például megjelentek a hagyományőrző egyesületek, lovas klubok, kulturális szervezetek is a felsorolásban, de a polgárőrség is említésre került.

### 3.1.3. Egyéb javaslatok az önkormányzatok részéről

Az utolsó kérdésben arra ösztönöztük a válaszadókat, hogy válaszaikat egészítsék ki olyan javaslatokkal, amelyeket szívesen megosztanának másokkal, okulás céljából.

Visszatérő elem volt a megjegyzések között a források kérdése. Szeretnék kiemelni két konkrét megjegyzést:

- „Problémát okoz, hogy a szomszédos térségek (járások), illetve a különböző megyék, országok érintkezési, kapcsolódási pontjai fejlesztésének nincs koordináló, finanszírozó bázisa. A fejlesztési stratégiák megyeszékhely központúak, így hiányzik a fejlesztési, pénzügyi bázis a beruházásokhoz.”
- „A Duna Stratégia jó gondolat, forrást kellene teremteni hozzá.”

A kiemelt megjegyzések mellett a kérdőívek többi részén, konkrétan vagy csak a fogalmazásmódból következően kitűnt, hogy a válaszadó önkormányzatok nem elégedettek a számukra rendelkezésre álló pénzforsás mennyiségével, illetve az elosztás formájával.

Ez érthető is, hiszen a felmérés megmutatta, hogy ezeknek a településeknek általában vannak ötleteik és szándékuk a fejlesztésre, valamint többen együttműködésre is hajlamosak, ha a turizmusfejlesztésről van szó térségükben.

Ezt bizonyítja a következő két megjegyzés is, amelyek szintén a kérdőív válaszadóitól származnak:

- „Összefogás kell - a Duna Mosoni-Duna ágában a vízállást megfelelő szinten kellene tartani.”
- „Térségi gondolkodás és összefogás kell!”

Mindkét megjegyzés rávilágít további tényelemekre is. Egyrészt folyamatosan tisztában kell lenni vele, hogy a Duna egy nemzetközileg jelentős térformáló (és sorsformáló) tényező, amely egyrészt egy eszköz lehet az együttműködés ösztönzésére, de eszköz mivolta mellett egy védelmet, figyelmet igénylő érték. Folyóként pedig figyelmet kell fordítani olyan sajátosságaira, mint például a megfelelő vízállás.

Egy helyen megjelent egy igen fontos felvetés, miszerint Pest megye és Budapest helyzetét tisztázni kellene, mivel a Budapest gazdasági fejlettsége miatt a körülötte lévő többi megyei településnek nem jut fejlesztési forrás.

Több önkormányzatnál olyan ambiciózus kijelentések is megjelentek, amelyekben tisztán megmutatik a szándék, hogy településüket magasabb szintre emeljék a Duna nyújtotta lehetőségek által:

- „Városmarketingünk része a Duna bekapcsolása a turisztikai vérkeringésbe.”
- „A város szeretne profitálni a Duna-menti turizmus kialakulásából, fejlesztéséből, ezért kész abban kiegészítő szerepet vállalni.”

### 3.2. A vállalkozóknak elküldött kérdőívek kiértékelése

A vállalkozók által kitöltött kérdőívek az előzőeknél negatívabb eredményt hoztak, és sajnos az alacsony visszaküldési szám (összesen 18), valamint a vállalkozások sokrétősége miatt messzebb menő következtetéseket nem lehet levonni az egész térségre vonatkozóan. Meggyőződésünk azonban, hogy minden egyes hangra érdemes odafigyelni a sokaságból.

Az alacsony válaszadási hajlandóság ellenére néhány dolgot egyértelműen le lehet szűrni a válaszokból. A vállalkozásoknak küldött kérdőívben az egyik kérdés arra irányult, hogy a megkérdezettek szerint mi a legfőbb tényező Magyarországon, ami megakadályozhatja vállalkozók és más gazdasági szereplők együttműködését. Néhány válasz önmagáért beszél:

- „Sajnos ugyanaz [akadályozza az együttműködést], mint ami egész Magyarországra jellemző. A politikusok miért nem tudnak együttműködni, hiszen elvileg mindenkinek az ország felemelkedése lenne a célja? A vállalkozók csak magukra számíthatnak, senki nem foglalkozik azzal, hogy hogyan maradnak életben.”
- „Az eltérő érdekek vezetnek az összefogás hiányához.”

A két megjegyzés is rámutat, hogy nagyobb kooperáció válna valóra a Duna mentén található települések, vállalkozók, vagy más szereplők között, ha bekövetkezne egy bizonyos mértékű szemléletváltás. Visszatérő kritika a Magyarországra látogató külföldiektől, hogy a magyarok túl gyakran tekintenek a múltba, és a múltbéli kudarcok béklyói miatt nem, vagy csak nehezen képesek új kötelékeket kialakítani (HASZON, 2012).

Vannak azonban más problémák is a válaszadók szerint. Többen megemlézték, hogy nem pályáznak, mivel vállalkozásuk jövedelme túlságosan csekély a legtöbb pályázat önrészének finanszírozására, így a profitot inkább visszaforgatják.

A települési önkormányzat felé pedig néhányan egyáltalán nem szeretnék nyitni, mivel szerintük azok minél nagyobb adóterhekkel próbálnak bevételhez jutni, ami természetesen sűrűlódásokhoz vezet a két szféra között.

A civil szervezetek szerepét többen gyengének ítélték, a velük és az oktatási intézményekkel való együttműködés lehetőségeire pedig nem igazán látnak rá. Súlyos problémaként vetődött fel az információhiány és a koordináció hiánya is.

Koordináció nélkül a térséget formáló, a térségben lévő egyes elemek nem tudnak közös irányba haladni, esetleg egymás kárára fejlődnek, ami nem járul hozzá a kapcsolatok erősödéséhez. Információ nélkül nem látnak rá a szereplők a lehetőségekre, nem tudnak továbbfejlődni, az addigi tapasztalataikra fognak korlátozódni ismereteik.

### 3.3. A Duna menti együttműködési formák egyik jó példája: a borutak

A borút egy adott borvidék szervezett, összehangolt turisztikai programkínálatát jelenti (FEHÉR I. – KÓRÓDI M. 2004). Olyan összetett turisztikai termék továbbá, amely

- sajátos egyedi kínálattal rendelkezik,
- szervezett egységben működik (a borúti egyesület irányításával),
- közösségi marketing segítségével jelenik meg a piacon,
- szolgáltatásai minősítettek (FEHÉR I. – KÓRÓDI M. 2004).

Magyarországon hozzávetőlegesen 30 bejegyzett borút egyesület működik, ezek közül húsz döntött úgy, hogy 2003-ban megalakítja a Magyar Borutak Szövetségét, a MABOSZ-t.

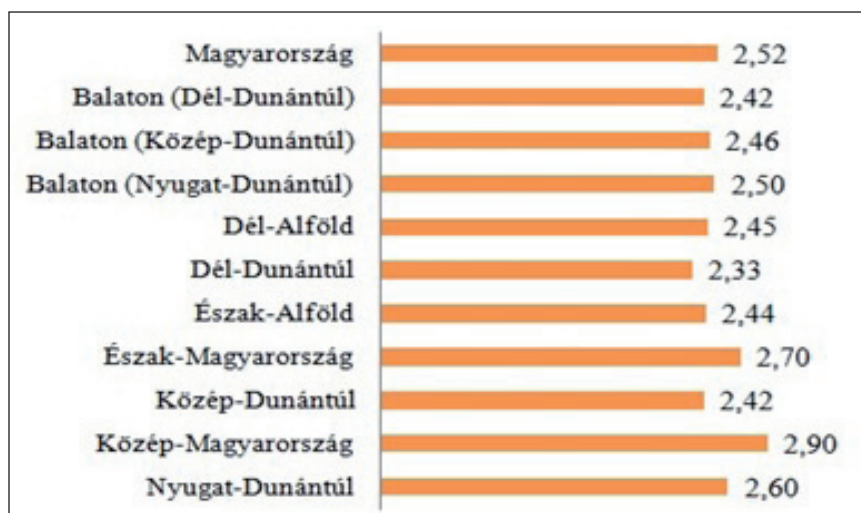
A MABOSZ célja a borturizmus területén tevékenykedők érdekeinek országos szintű képviselete, a magyar borturizmus vonzerejének növelése és a borturizmus területén tevékenykedők szakmai fejlődésének elősegítése, a minőségi szolgáltatások biztosítása érdekében (MAGYAR BORUTAK SZÖVETSÉGE, 2012). A Duna területéhez közel hat szervezet található, amely borutak működtetésével foglalkozik.

Borvidékből hat található a Duna mentén, ezek a Hajós-Baja borvidék, a Kunsági borvidék, az Ászár-Neszmély borvidék, az Etyek-Budai borvidék, a Szekszárdi borvidék és a Tolnai borvidék. A borvidékek sokszínűsége szinte kínálja magát, hogy a területükön élő és dolgozó vállalkozók kihasználják adottságait. A Duna mentén hat borút található, amelyek összesen 86 taggal rendelkeznek.

### 3.4. TDM szervezetek a Duna mentén

A Duna mentén 11 TDM szervezet található (2012. augusztusi adatok). A TDM szervezetek bármilyen előnyököt is rejtnek, a térségi szereplőknek először is tudniuk kell róluk. Kedvezőtlen helyzetet mutat azonban a Magyar Turisztikai Desztináció Menedzsment Szövetség által 2010-ben elvégzett felmérés, amelyben a kitöltő desztinációk 4-es fokozatú skálán értékelték a turizmusban érdekelt szereplők tájékozottságát a TDM-mel kapcsolatban. Az eredményeket a 4. ábra mutatja be.

4. ábra: Tájékozottság a TDMSZ-ekről országos szinten és régióként, 2010



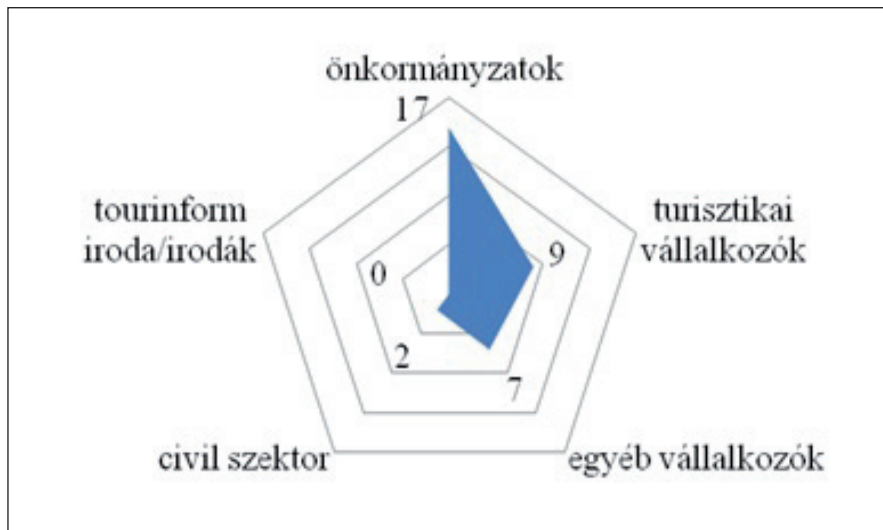
Forrás: Magyar Turisztikai Desztináció Menedzsment Szövetség



Az ábrán minél magasabbak a pontok, annál jobbnak számít az eredmény. De látható, hogy az eredmény egyik régióban sem éri el a négyet, de még a hármat sem.

A felmérés egy későbbi részében szerepel továbbá egy olyan kérdés, amely szorosan kapcsolódik az itt leírt kutatási témához: A TDM szervezetek számára mely szereplőkkel volt a legnehezebb együttműködni? A válaszokat az 5. ábra mutatja be.

5. ábra: Az együttműködés nehézségének mértéke különböző térségi szereplőkkel



Forrás: Magyar Turisztikai Desztináció Menedzsment Szövetség

Erre a kérdésre 44 kitöltő válaszolt. Az itt született válaszok hasonlóak voltak a vállalkozókat megszólító kérdőívünk eredményeihez, amikor is a vállalkozók problematikusként értékelték az önkormányzatokhoz fűződő kapcsolatukat. Látható az is, hogy a civil szektorral és a tourinform irodákkal való együttműködés szinte semmilyen gondot nem okozott. Úgy véljük azonban, hogy a civil szervezetek és a vállalkozások közötti kapcsolat lehetőségei jelenleg még nem elég érettek Magyarországon. A kérdőív válaszaiból is kitűnt, hogy ennek egyrészt az lehet az oka, hogy a vállalkozások nem látnak rá az együttműködés lehetőségeire. Másrészt a vállalkozások megjelenése, de a civil szervezeteké még inkább új keletű Magyarországon. Az együttműködés hiányát pedig még tovább erősíti a már említett mentalitásbeli jellegzetességek, a bizalom hiánya.

### 3.5. Az együttműködések alapjául szolgáló desztinációk a Duna mentén

A magyarországi Duna szakasz a borvidékek és borutak mellett bővelkedik más jellegű látnivalókban is. Igaz, ezek közül csupán kevésre igaz, hogy globálisan nagy tömegek vonzására is alkalmas lenne, azonban turizmusfejlesztési stratégiák alapjául szolgálhatnak.

A Duna mentén négy *nemzeti park* található: a Fertő–Hanság Nemzeti Park, a Duna-Dráva Nemzeti Park, a Duna–Ipoly Nemzeti Park és a Kiskunsági Nemzeti Park. Mindegyik parkra jellemző, hogy a már meglévő természeti értékek mellett különböző időtöltési lehetőségekkel is próbálják a parkok vonzerejét növelni. Ilyenek például a szervezett túraprogramok, kenutúrák, tájházak és nyári táborok (NEMZETIPARK.GOV.HU, 2013).

*Világörökség helyszínekből* három található a Duna közelében: Budapest Duna-parti látképe, Andrassy út és történelmi környezete, a Busójárás helyszíne, Mohács. A Világörökségek eltérő jellegük miatt különböző turisztikai potenciállal rendelkeznek. Az azonban biztos, hogy a hozzájuk kapcsolódó fejlesztéseket úgy kell megvalósítani, hogy jól illeszkedjenek a térség turisztikai adottságaihoz, más fejlesztéseivel. Különösen igaz ez olyan térségek tekintetében, ahol országhatárokon átnyúló (országokat összekötő) területekről van szó, mint például a Szlovákia és Magyarország által közösen világörökségi rangra felterjesztett Komárom/Komarnoi erődrendszer (VILÁGÖRÖKSÉG.HU, 2013).

Kitörési pont lehet hazánk számára a *termálturizmus*. Magyarország rendkívüli termálvíz kincsel rendelkezik, fürdőink száma is magas ország szerete. A külföldi turisztikai kereslet egyes szegmensei is ismerik, elismerik a magyar termálvizek értékét, azonban a nagy mennyiség mellett ők a magas szintű, a fürdőkhöz kötődő minőségi szolgáltatásokat is igénylik. A Duna magyar szakasza mentén is található 22 termálfürdő, amelyekre turisztikai kooperáció épülhet (TERMALFURDO.NET, 2010).

#### 4. KÖVETKEZTETÉSEK, JAVASLATOK

Kutatásunk alapján elmondható, hogy a Duna menti szereplők közötti kapcsolati hálózat:

- nem egyenletes, térségenként eltérő, ezért
- helyenként nem jellemzi megfelelő kommunikáció,
- hiányát szenved a kooperációnak és információnak,
- a szereplők nem eléggé motiváltak, hogy erősödjön a kapcsolat.

A térségenként való eltérést az mutatja meg, hogy különböző területegységeken található települések eltérő mértékben voltak hajlamosak kapcsolatokat kialakítani más Duna menti szereplőkkel. Ennek több oka lehetséges. Egyrészt okozzák földrajzi, az egyes térségek adottságaiból származó különbségek, de okozzák ezt olyan mentalitásbeli különbségek is, amelyekről már volt szó: vállalkozói kedv, bizalom, összetartás – ezek a tulajdonságok nem mondhatók erősnek Magyarországon, de általában megfigyelhető egy nyugat-kelet megosztottság ebben a kérdéskörben (is). Azaz, minél nyugatabbra haladunk az országban, annál inkább nő a vállalkozói kedv vagy az együttműködésre való hajlam a vállalkozások vagy akár magánszemélyek között is.

Összességében megfigyelhető volt, hogy a turisztikai célú együttműködések aránya viszonylag magas volt azoknál a településeknél, amelyek profiljába beletartozik a turizmus is. Azonban különböző helyzet rajzolódott ki a települési önkormányzatok és a vállalkozások szemszögéből. Amíg az önkormányzatok többsége azt válaszolta, hogy jelenleg is együttműködik, illetve a jövőben is tervez helyi vállalkozókkal együttműködni, addig a vállalkozók problematikusnak nevezték az önkormányzatokkal való kooperációt.

Ez részben annak köszönhető, hogy a két szereplő között a viszony hierarchikus (többek között a helyi adók tekintetében), valamint annak az egyfajta kiábrándultságnak is, ami a válaszokban a korrupció kérdéskörében öltött testet.

Mindenképpen pozitív, hogy az önkormányzatok körében megfigyelhető volt a hajlandóság a civil szervezetekkel való együttműködésre.

Az együttműködésnek több formája volt, illetve tervezett a jövőben: rendezvények szervezésében vesznek és vennének részt mint szervezők, vagy mint előadók, és akár a helyszín biztonságossá tételét is vállalnák, ha éppen polgárőrségről van szó.

A vállalkozások esetében azonban probléma, hogy állításuk szerint nem látnak rá, hogy hogyan tudnak együttműködni a civil szervezetekkel, vagy az oktatási intézményekkel.

Pedig ezek helyenként már megvalósultak, például az éttermek gyakornokokat fogadnak turisztikai profilú oktatási intézményektől, vagy vállalkozások non-profit alapon helyet vagy termékeket bocsáthatnak civil szervezetek rendelkezésére.

A vállalkozások kis léptékű együttműködése más vállalkozásokkal vagy egyéb szervezetekkel általában kisebb településeken vagy más területegységeken figyelhető meg, ahol alapvetően jól ismerik egymást a lokális tér szereplői.

Azokon a kistépüléseken, ahol alapvetően nincs megfelelő együttműködés, ott beavatkozásra van szükség, méghozzá oly módon, hogy a helyi társadalmi hálózat megerősödjön. Ehhez *információátadásra* és a *koordináció erősítésére* van szükség.

Az információ és a koordináció hiánya elsősorban a vállalkozásoknál jelent meg mint probléma, a forráshiánnyal együtt.

A koordináció erősítése (amely egyébként a települési önkormányzatokat és a többi szereplőt is érinti) a nehezen megoldható, hiszen kormányzati szinten is olyan más elemeket kell befolyásolni az állami költségvetésben, ami nem tartozik közvetlenül a térségi szereplők hatáskörébe. A kisvállalkozásoknak és kis léptékű szervezeteknek pedig egyáltalán nincs elég lobbijük, hogy hassanak rá.

Az információhiány nem csupán a Duna mentére, és nem csupán a turizmusra vonatkozik Magyarországon, hanem a vállalkozások nagy részére az egész ország területén.

Turisztikai vállalkozások, turisztikai profilú települések szemszögéből az információhiány a különböző hátrányokkal járhat, például nem értesülnek pályázati lehetőségekről, illetve nem tudják felmérni, mely lehetőségek a legkedvezőbbek számukra, vagy nem rendelkeznek megfelelő turisztikai szakmai ismeretekkel, esetleg megfelelő kommunikációs ismeretekkel.

Ezek orvoslására javasolt kormányzati szinten lépéseket tenni. Az egyik legfontosabb lépés a mezőgazdasági szaktanácsadási rendszer mintájára létrehozni egy *turisztikai célú szaktanácsadási rendszert*. A turizmus a rendszerváltás utáni Magyarország egyik legnagyobb kitörési pontjaként tartják számon, szakmai fórumokon és kormányprogramokban egyaránt. Ehhez, ahogy minden más fejlesztésre szoruló területhez, *képzésekre, az ismeretek bővítésére, új módszerek és eszközök megismertetésére* van szükség. Egy ilyen rendszer, akár a TDM-eken keresztül, *decentralizált formában* is létre jöhetne.

Ehhez szükséges, hogy legyenek megfelelő szakemberek is, akik tevékenységükkel lefednék az egyes turisztikai régiókat. Itt kapcsolódhatnak be a rendszerbe az oktatási intézmények.

*Az oktatási intézményekkel való kapcsolat szorosabbra fűzése* is mindenképpen javasolt.

A *klaszteresedés* lenne egy másik olyan elem, amely hozzájárulna az egyes térségek, illetve az egész ország turizmusának felemelkedéséhez. A kérdőívekből kiderült, hogy sok szereplő leginkább a saját boldogulását keresi, míg néhányan térségi összefogást sürgetnek.

A második csoport tagjai számára kell elsősorban utat nyitni az együttműködések erősítése felé, majd pedig az ez által megvalósuló jó példákat kell hirdetni, megosztani az összes szereplő között.

A mindenki érdeklődését felkeltő, *pozitív üzenetű jó gyakorlatok tudják a legjobban meggyőzni a vonakodó turisztikai szereplőket*. Hazánkban alapvetően alacsony az üzleti bizalom szintje, ezt pedig tovább rontja, ha egy együttműködési formáról vagy programról kiderül, hogy a megvalósulás a résztvevők inkompetenciáján vagy más, törvénytelen elemek miatt bukott meg.

Látható volt, hogy mennyiség alapján sok és sokszínű a Duna menti attrakciók kínálata. Az is kiderült, hogy a térségi szereplők hiányolják a koordinációt a beruházásokban, programokban. Következő javaslatunk ennek következtében egy *Duna menti, turisztikai témájú régió* létrehozása. Ez az új turisztikai régió külön forrásokat kapna, és célzott programokkal, marketinggel lépne fel az európai és a globális attrakciókínálat színterén, és akár ez a szervezeti egység *magára vállalhatná a már említett turisztikai szaktanácsadási rendszer irányítását*.

Az új, Duna menti turisztikai régió létrehozása azért is indokolt, mert a turisztikai fejlesztésekre is egyre nagyobb az igény, legalábbis a kérdőívek alapján, valamint országos tendencia is mutatja, hogy a hazai térségek döntéshozói kiutat, a fellendülés útját látják területegységük számára a turizmusban. Ennek bizonyítéka, hogy az eddig megvalósult turisztikai fejlesztéseket általában szeretnék folytatni az önkormányzatok, valamint azok is szeretnék ilyen jellegű beruházásokat megvalósítani, akik eddig nem tették.

Az új régió létrehozásával járó bonyodalmak csökkentése végett *javasolt egy olyan önálló szervezet létrehozását, amely a Duna magyar szakaszát koordinálná*, akár egy regionális fejlesztési tanács vagy regionális idegenforgalmi bizottság formájában. Az új régió törvényi kereteit az Országgyűlés határozná meg az Országgyűlés Sport és Turizmusbizottság segítségével, marketing-tevékenységét a Magyar Turizmus Zrt., illetve egy saját regionális marketing bizottság segíthetné. A térség rendelkezne saját, működő honlappal, amely információt nyújtana a tagoknak (települési önkormányzatoknak, vállalkozóknak, civil szervezeteknek stb.) és a turistáknak is. Az oldal helyet adhatna egy információs rendszernek, amely tartalmazná más térségek jó gyakorlatait, ötleteket, tanácsokat, segítséget pályázáshoz, turisztikai menedzsmenthez, az együttműködés segítéséhez. A régió menedzseléséhez elengedhetetlen továbbá, hogy a helyi szereplők érdekei érvényesüljenek.

Ehhez el kell érni, hogy szervezeti felépítés magasabb pozícióba képviselőket lehessen delegálnia mindegyik szférának (vállalkozások, települési önkormányzatok, civil szféra).

A térség lehatárolása kulcskérdés. Kutatásunk rávilágított, hogy nem minden Duna menti település turisztikai profilú, és önkormányzatuk Dunának a településre való hatását sem értékelik kifejezetten magasnak. Ezért *javasoljuk egy, a miénkhez hasonló, ám bővített kutatás végrehajtását, amely a Duna valós turisztikai vonzásterét célozná meg lehatárolni*.

Ez várhatóan további bonyodalmakkal járna, hiszen a dunai turisztikai régióba tartozás valószínűleg pótlólagos támogatásokat is jelentene, ami több olyan települést is csatlakozásra készítené, amelyek valójában nem kötődnek annyira a Dunához és a turizmushoz. Ezért a Dunához tartozást érdemes lesz összekapcsolni jogok és előnyök mellett kötelezettséggel is. A rendszer *visszamenőleges hatállyal működne, azaz múltbeli adatokra támaszkodva* (például turisztikai indikátorokat vagy korábbi fejlesztési koncepciókat megvizsgálva) megállapítaná, hogy az *adott település turisztikai profilú, vagy sem*.

A régió lehatárolása után ki kell alakítani egy statisztikai nyilvántartást, amelyhez adatokat kell gyűjteni a tagoktól, ezek alapján pedig tendenciákat felállítani és értékelni, ezzel mérve és segítve a

régió további munkáját. A rendszer kiépülése viszonylag magas költségekkel járna, viszont csak rövid távon. Hosszú távon a térség gazdasági mutatói növekedni fognak, mert a releváns és pontos adatokra alapozva megfelelőbb programokat lehet indítani, megfelelőbb lépéseket lehet tenni, mintha csak kistérségi, vagy éppen megyei adatokat kellene összesíteni. Ezek, ahogyan a kérdőív is rámutatott, gyakran hamis képet mutatnak.

Egy új turisztikai régió természetesen nem pusztán koordinátor és információval ellátó, szaktanácsadási hálózatot üzemeltető szervezet lenne. A régió vezetésének mindenkor utat kell mutatnia (kutatásokra, tendenciák vizsgálatára alapozva), a végrehajtandó fejlesztésekre, létrehozandó attrakciókra vonatkozóan.

A térség számára szükséges lépés az attrakciófejlesztés, esetleg új attrakciók létrehozása. Ezeknek mindenképp figyelembe kell venni

- a globális turisztikai trendeket,
- a turizmus iránti kereslet mértékét és minőségét,
- a rendelkezésre álló forrásokat,
- a fejlesztések várható hatásait,
- az egyes területegységek adottságait,
- a területegységek lakónépességének akaratát és jólétét.

A megvalósítandó fejlesztésekre az egyik legjobb példa a már említett borút. Ezekhez hasonló útvonalak létrehozása ajánlott, hiszen ezek mentén a turisztikai szereplők együttműködése erősíthető.

A belső együttműködés erősítése mellett a külső, más térségekkel való együttműködést is ösztönözni kell. A környező térségekkel érdemes egyeztetni, a konfliktusok elkerülése végett, valamint az ottani jó gyakorlatok átvétele is kívánatos. Ugyanez igaz a távolabbi térségekre is, hiszen mindenhol lehet olyan technikát, eljárást tanulni, amely eddig ismeretlen volt számunkra.

## 5. ÖSSZEFOGLALÁS

Jelen kutatás célja többrétű volt. Először is képet akartunk adni a Duna menti szereplőkről, a közöttük lévő kapcsolatról, a kapcsolat erősítését szolgáló esetleges lépésekről, valamint azokról az attrakciókról, amelyekre ezek az együttműködések épülhetnek. Nem minden kezdeti célkitűzést értünk el, viszont az eredmények mégis sokat mondóak. Ez leginkább primer a kutatásnak, azaz a kérdőíves felmérésnek köszönhető, amelyben lehetőség nyílt első kézből információkat nyerni települési önkormányzatoktól és vállalkozásoktól. Az információk egy része objektív jellegű volt, ezek közül pedig néhány elérhető lett volna internetes vagy más adatbázisokban. Azonban a kérdések között voltak olyanok is, amelyek a szubjektív észlelésen alapultak. Ilyenek voltak az önkormányzatok esetében például, hogy a település mennyire kötődik a Dunához, vagy mennyire fontos a turizmus, a vállalkozások esetén pedig az, hogy mi gátolja ma hazánkban az együttműködést. A jövőben szükség van több ilyen kutatásra is, ahol független felmérők vizsgálják meg az adott területegységet, készítenek kérdőívet vagy interjút a térség szereplőivel, és az eredményeket később eljuttatják olyan szakmai fórumokra, ahol a tervezési szakemberek és a döntéshozók elgondolkodhatnak a válaszokon, és a továbbiakban azoknak megfelelően alakítják, formálják a térség sorsát.

A módszerünknek voltak hibái is: a felmérés nem volt teljes, nem terjedt ki mindenre és mindenkire, és ezért nem tudott komplex képet adni a szereplők helyzetéről. Azonban nem is terveztünk teljes bemutatást végezni, kutatásunk inkább afféle kísérlet volt, amely során megvizsgáltuk, hányan és milyen választ adnak a kérdőívre.

Az eredmények, habár nem teljeseek, rámutattak sok mindenre. Ilyen például, hogy nem minden Duna menti kistérség települési önkormányzata érzi, hogy a Duna számottevően befolyásolná a település életét, valamint ezek közül nem mindegyik település profiljában hangsúlyos a turizmus, ez pedig a fejlesztési programok újragondolását vonzhatja magával.

Megfigyelhető volt az is, hogy az együttműködési hajlandóság a Duna térségben területegységenként eltérő volt, azonban a turisztikai célú együttműködés megléte, vagy keresése a jövőben jellemezte a térséget, amit pozitívumként értékelek. Sajnálatos, hogy a vállalkozások nem érezték úgy, hogy szorosabb együttműködést tudnának kialakítani akár a települési önkormányzatokkal, akár más térségi szereplőkkel, hiszen közös vonás volt válaszaikban, hogy negatívan értékelték az összefogás, az együttműködés helyzetét nem csak a vizsgált térségben, hanem az egész országban.

További felmerülő problémák voltak a forráshiány, valamint az információ- és a koordináció hiánya. Az előző pontok orvoslására a következő javaslatokat tettünk:

- egy állandó turisztikai szaktanácsadási rendszer kialakítása,
- egy új, Duna menti turisztikai régió létrehozása (amely akár felvállalná a fent említett szaktanácsadási rendszer koordinálását a térségben),
- a régió lehatárolásához a település profiljára és a Dunához való kötődésére épülő kutatásokat folytatni,
- a régió vezetése koordinálná a megvalósuló programokat a térségben, valamint információval látná el és képzésekkel segítené a térség szereplőit,
- a régió üzemeltessen egy statisztikai információs rendszert a hozzá tartozó települések adatai alapján, valamint más információs rendszereket (amelyek például jó gyakorlatokat tartalmaznak),
- a térségbeli szereplők alulról kezdődő kezdeményezéseit támogatni, például a fentebb felsorolt képzésekkel és a jó gyakorlatokkal való motivációval.

A Duna lehetőségeit már sok helyen felismerték, és el is kezdték kihasználni. Hazánk számára is lehetőség, sőt kötelesség a folyó adottságainak – fenntartható – kihasználása.

A javaslataink között hangsúlyos szerepet kaptak a jó gyakorlatok, mert a jó példákból nagyon sokat lehet tanulni. Egyrészt rávilágítanak hibákra, amelyeket mi már el tudunk kerülni, valamint motiválnak, hiszen sokszor rávilágítanak, hogy nem minden pénz kérdése. Másoktól tanulni pedig sosem szegény, főleg akkor nem, ha az hozzájárul egy területegység felvirágzásához.

## IRODALOM

- CHIKÁN A. 2002: *A gazdaság globalizációja és a civilizációk különbözősége*, Magyar Tudomány, 2002/6, cikkszám: 3 <http://epa.oszk.hu/00700/00775/00043/730-737.html>, [Letöltve: 2012.06.02.]
- FEHÉR I. – KÓRÓDI M. 2004: *A vidéki turizmus fejlesztése*, Szaktudás Kiadó Ház, Budapest, 196 p.
- FONYÓ A. - GERŐ M. 2007: *Jogvédő civil szervezetek kapcsolathálózatainak és együttműködéseinek utánkövetéses vizsgálata*, [http://www.dipaegyesulet.hu/docs/kutatas\\_dipa\\_halozatkutatas.pdf](http://www.dipaegyesulet.hu/docs/kutatas_dipa_halozatkutatas.pdf), [Letöltve: 2012.08.22.]
- HASZON.HU 2012: *A magyar mentalitás nem változott*, <http://www.haszon.hu/archivum/616-%5C>, [Letöltve: 2012.09.21.]
- Központi Statisztikai Hivatal 2013: *Területi Atlasz – A területfejlesztési-statisztikai kistérségek rendszere*, [http://www.ksh.hu/teruleti\\_atlasz\\_kistersegek](http://www.ksh.hu/teruleti_atlasz_kistersegek), [Letöltve: 2013.03.26.]
- 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.
- REYNOLDS, L. D. 1965: *Ad Lucilium Epistulae Morales*. Oxford University Press, New York, 375 p.
- MAGYARBORUTAK.HU 2012: *A MAGYARORSZÁGI BORUTAK*, <http://www.magyarborutak.hu/index.php?al=2&page=borvidekek>, [Letöltve: 2012.09.10.]
- MAGYARBORUTAK.HU 2012: *A Magyar Borutak Szövetsége*, <http://www.magyarborutak.hu/index.php?al=2&page=borvidekek>, [Letöltve: 2012.09.10.]
- MAGYAR TURISZTIKAI DESZTINÁCIÓ MENEDZSMENT SZÖVETSÉG 2012: *TDM felmérés*, [http://www.tdmszovetseg.eu/szakmai\\_anyagok](http://www.tdmszovetseg.eu/szakmai_anyagok), [Letöltve: 2012.08.30.]
- MAGYAR TURISZTIKAI DESZTINÁCIÓ MENEDZSMENT SZÖVETSÉG 2012: *A Magyar TDM Szövetség állásfoglalása a Turizmusról és Vendéglátásról szóló törvény tervezetét illetően*, [http://www.tdmszovetseg.eu/files/\\_tdmsz/download\\_files/44/NGM\\_level\\_turizmus\\_torveny\\_20120406.pdf](http://www.tdmszovetseg.eu/files/_tdmsz/download_files/44/NGM_level_turizmus_torveny_20120406.pdf), [Letöltve: 2012.08.30.]
- NEMZETIPARK.GOV.HU 2013: *A nemzeti park igazgatóságok ökoturisztikai kínálata*, <http://www.nemzetipark.gov.hu/>, [Letöltve: 2013.03.28]
- NET.JOGTAR.HU 2012: *1997. évi CXXXV. törvény a helyi önkormányzatok társulásairól és együttműködéséről*, [http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy\\_doc.cgi?docid=99700135.TV](http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=99700135.TV), [Letöltve: 2012.08.22.]
- TERMALFURDO.NET 2010: *Fürdő kereső*, <http://www.termalfurdo.net/index.php?p=furdokereso> [Letöltve: 2010. 09.10.]
- TOPA Z. 2010: *A Duna magyarországi szakasza idegenforgalma, fejlesztési lehetőségei*, szakdolgozat, Gödöllő, 99 p.
- VILÁGÖRÖKSÉG.HU 2013: *Magyar helyszínek*, <http://www.vilagorokseg.hu/portal/helyszinek.php>, [Letöltve: 2013.03.28]







Sztrunga Erzsébet

## Az Európai Unió légtérátalakítási folyamatának térbeli aspektusai

### ABSZTRAKT

Az európai légtér szétaprózott. A növekvő légi forgalom hatására a kapacitások kihasználása nehézségekbe ütközik. Ez szükségtelen terhelést jelent a légi közlekedés számára légi irányítási, környezetvédelmi és gazdaságossági szempontból is. A légtér szétaprózottsága és túlterheltsége miatt a járatok többsége nem a legrövidebb útvonalon repül. Ezért merült fel az igény az Egységes Európai Égbolt létrehozására, ahol a légi járatok optimális útvonalprofil szerint haladhatnak. Az egységes légtéren belül a légi irányítás megvalósítása a Funkcionális Légtérblokk szintjén lesz lehetséges. A járatok a szabad-útvonalakat használva a legrövidebb útvonalon repülnek majd, amely optimális repülési hatékonyságot eredményez. Példák sokasága bizonyítja, hogy az új koncepció alkalmazása helyi szinten egyértelműen hasznot hajt. A szabad-útvonalak kezdeményezése újabb projektek kidolgozását eredményezi a következő években Finnországban, Norvégiában, a Skandináv Egyesített Légiforgalmi Irányítás területén, Szerbiában és 2013-14 telén Magyarországon is.

### BEVEZETÉS

A légiforgalom növekedése a gazdasági megtorpanások és más negatív tényezők ellenére tartósnak mondható, a hosszú távú előrejelzések szerint a forgalom a 2009-es évhez viszonyítva 2030-ra közel a duplájára fog emelkedni. Az ilyen mértékű növekedést a jelenlegi irányítási rendszer várhatóan nem fogja tudni kielégíteni, így a problémák további késéseket, kapacitás hiányokat fognak eredményezni a járatok útvonalán és a repülőtereken egyaránt. Az elmúlt évtizedek folyamán számos légiközlekedéssel foglalkozó szakmai szervezet foglalkozott azokkal a tényezőkkel, amelyek az elmúlt évtizedekben jelentkező és a jövőben is várható légtér-szervezési és -kezelési problémákhoz vezettek, illetve fognak vezetni.

A légiközlekedés egyik elsődleges szempontja az optimális útvonalak kialakítására való törekvés. Az ettől való eltérés a repülési idő, ezáltal az üzemanyag-felhasználás és így a környezetterhelés, valamint más repülési költségek növekedésével jár. Napjainkban a légtér széttagolása, valamint

zsúfoltsága következtében a nemzetközi repülések során a járatok nem a legrövidebb útvonalon közlekednek. Ennek a kedvezőtlen helyzetnek a javítása céljából jött létre egy nemzetközi egyezmény keretében az Egységes Európai Égbolt tervezete, melynek keretében a jelenleg még államhatárok mentén feldarabolt légteret nagyobb regionális egységekbe, úgynevezett funkcionális légtérblokkokba integrálják, a közforgalmi magaslégtéri repülések számára pedig szabad útvonalakat alakítanak ki.

### **VÁRHATÓ EREDMÉNYEK A KORÁBBI FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK TÜKRÉBEN**

Jelen tanulmány célja az európai útvonalhálózat felvázolásán keresztül a bevezetésre kerülő új légtérstratégia előnyeinek, illetve a stratégia földrajzi aspektusainak bemutatása. Egyrészt áttekinti az útvonalrendszer térbeli fejlődését, másrészt a bevezetés kísérleti stádiumának konkrét példáival igazolja az új stratégia által megvalósítandó útvonal-használati elképzelések helytállóságát, illetve várható eredményeit.

Az Európa feletti légtér egységesítésre vonatkozó elképzelések már számos korábbi szakmai fórumon megjelentek. 1958-ban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet<sup>1</sup> ülésén már felmerültek azok a légiforgalmi irányítási elképzelések, melyek figyelmen kívül hagyják az államhatárokat (BOUSSARD, L. C. 1958). 1960-ban az EUROCONTROL-t is azzal a céllal hozták létre, hogy kialakítsa az európai légiforgalmi szolgálatok harmonizációját és integrációját a biztonság, a költséghatékonyság valamint a környezetvédelem figyelembe vételével. A Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség<sup>2</sup> munkacsoportjának jelentése szerint Európa a légtér telítettsége szempontjából a világ legkedvezőtlenebb helyszíne (LEARMOUNT, D. 1989). A jelentés az európai légtér infrastrukturális hiányosságaira rámutatva kinyilvánítja, hogy alapvető fontosságú lenne az európai légiforgalmi irányítási rendszer központilag történő strukturális átalakítása, összehangolása.

### **A LÉGIÚTVONALAK VIZSGÁLATÁNAK SOKOLDALÚ MEGKÖZELÍTÉSE**

Az útvonalhatékonyság fejlesztésének tudományos megalapozása párhuzamosan haladt annak gyakorlati megvalósításával. A 2000-es évek elején többen foglalkoztak a kérdéssel. STEINER, S. (et al., 2008) a közlekedésfejlesztést megalapozó tényezőket vizsgálta, és ugyanennek a munkacsoportnak a tagjai foglalkoztak az éjszakai útvonalhálózat fejlesztésével (MIHETEC, T. et al. 2011). A kutatások során elengedhetetlen volt a matematikai módszerek alkalmazása is a légiútvonalak tervezésénél (KRÓL, A.–PAMULA, T. 2009).

Az európai légtér átalakításának előkészítése során merült fel a különböző funkciókkal ellátott légtérblokkok kialakításának lehetősége (KERKHOF, G. 2004, HALLGREN, A. 2005).

Tekintettel arra, hogy Magyarország az európai légiirányítás élvonalához tartozik (ezt igazolja többek között a koszovói légtér irányítására kiírt nemzetközi pályázat elnyerése /SZTRUNGA E. 2013/), a hazai szerzők is részt vettek kutatásokban, bár ezek az európai légiirányítási szervezetektől elkülönülten mentek végbe. A kutatások több tudomány felől is megközelítik a kérdést. Ezek egyik része a műszaki területeket érinti (PÉTER T.–SZABÓ K. 2012, KÖVÁRI B. 2001, RENNER P. 2000), mivel itthon a szakma képviselői szinte kizárólag ezt a tudományt tekintik a légiközlekedés tervezéséhez

<sup>1</sup> ICAO – International Civil Aviation Organization

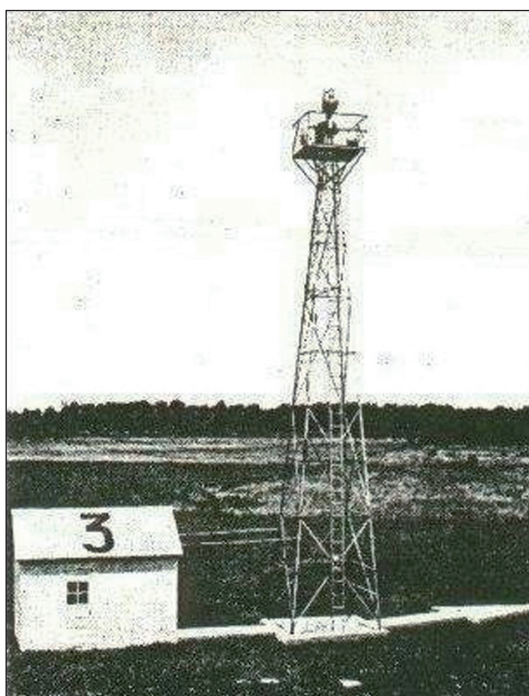
<sup>2</sup> IATA – International Air Transport Association

kapcsolódónak. Jelentős azonban a problematika jogi hátterének irodalma is, ezek közül is említést érdemel ANGYAL Z. (2011) és MOYS P. (2000). A légtér átalakulásának földrajzi kérdéseivel szintén többen foglalkoztak (ERDŐSI F. 2008), gyakran a geográfiától távolabb álló kutatók is (ROHÁCS J. 1994, LEGEZA E.–TÖRÖK Á. 2009).

### A LÉGIKÖZLEKEDÉSI ÚTVONALRENDSZER FEJLŐDÉSE

A repülés hajnalán, a XX. század első pilótái a légiforgalomtól mentes égbolton kötetlenül repülhettek. Különösebb szervezettség és korlátozás nélkül bonyolódott a gyér (túlnyomó részben posta-) forgalom, a légi járművek akár egy tágasabb mezőről felszállva szabadon repültek. A repülések kezdetben kizárólag nappal zajlottak, mivel a biztonságos éjszakai navigáció hiányzott. Navigációs eszközök és légi útvonalak hiányában a „látni és látszani” („see and be seen”) elvét követték, éjszaka és korlátozott látási viszonyok mellett ritkán volt repülés. Kerülték a felhőben történő repüléseket és csak olyan időjárási körülmények között repültek, ahol a vízszintes látástávolság legalább három mérföldes volt. A tájékozódás látás utáni navigáció alapján történt, melynek alapját a földi tereppontok képezték. A repülési útvonalak a folyók vagy vasútvonalak irányát követték, lehetőség szerint a legrövidebb, egyenes útvonal kialakítására törekedve. 1921-ben hajtották végre az első kísérleti jellegű éjszakai repülést, melynek során az útvonal mentén navigációs pontként máglyákat használtak. 1923-ban az amerikai Ohio államban Dayton és Columbus települések között 72 mérföldes útvonalat világítottak ki elektromos és gázlámpák segítségével. Mivel a kísérlet sikeres volt, az elektromos és gázlámpák helyett villanófényes világítótoronyokból (1. ábra) álló útvonal-hálózatot alakítottak ki. A 10 mérföldenként elhelyezett jelzőtoronyuk közül minden harmadik közbenső leszálló helyként is szolgált. A világítótoronyok hálózatának eredményeként az éjszakai repülések rövid időn belül elterjedtek az Amerikai Egyesült Államokban.

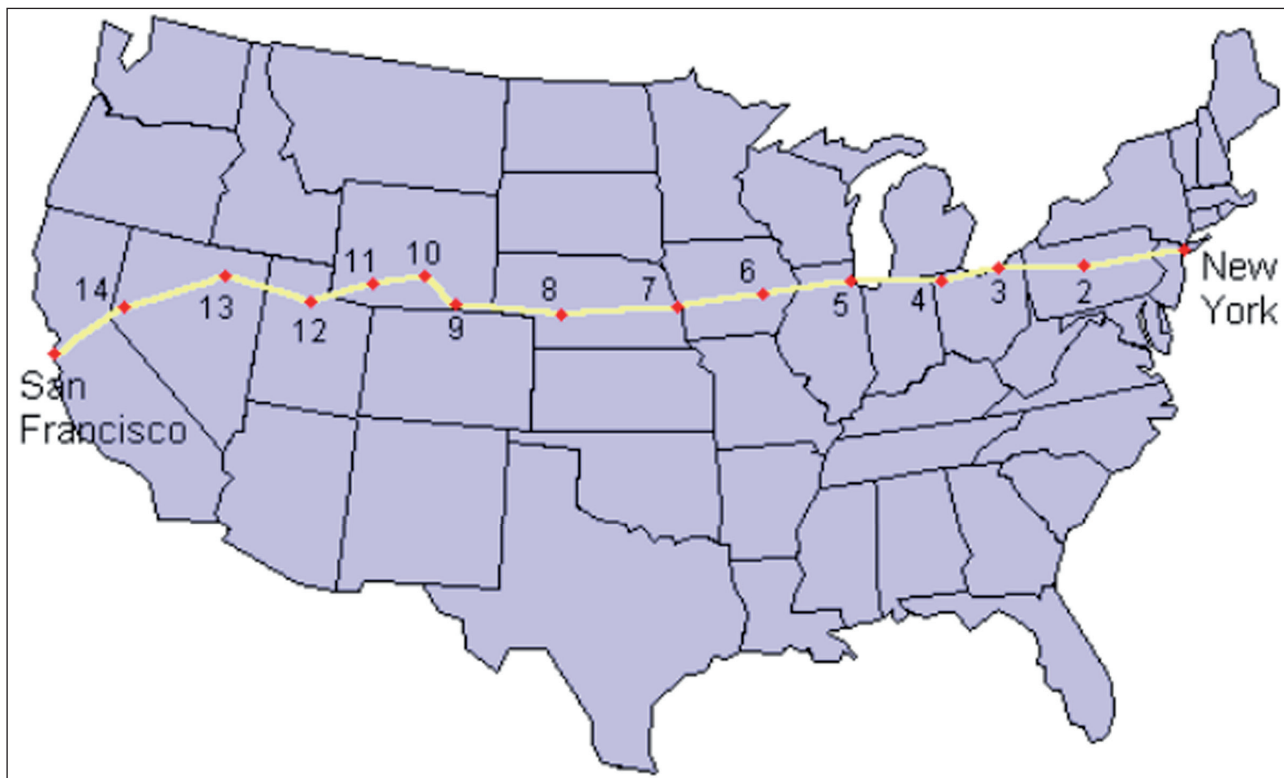
1. ábra: A Cleveland-Albany útvonalon elhelyezkedő 3-as számú jelzőtorony



Forrás: [www.charleslindbergh.com](http://www.charleslindbergh.com)

1924 és 1929 között 14 500 mérföldnyi kivilágított útvonalat hoztak létre a légiforgalom számára, transzkontinentális útvonalakat kialakítva többek között New York és San Francisco között (2. ábra). Felhős időben azonban a világító tornyok sem tudták biztosítani a pontos útvonalkövetést, ezért hamarosan bevezették az alacsonyfrekvenciás navigációs berendezéseket.

2. ábra: Transzkontinentális légi útvonal köztes leszállóhelyekkel



2. Bellefonte, 3. Cleveland, 4. Bryan, 5. Chicago, 6. Iowa City, 7. Omaha, 8. North Platte, 9. Cheyenne, 10. Rawlins, 11. Rock Springs, 12. Salt Lake City, 13. Elko, 14. Reno.

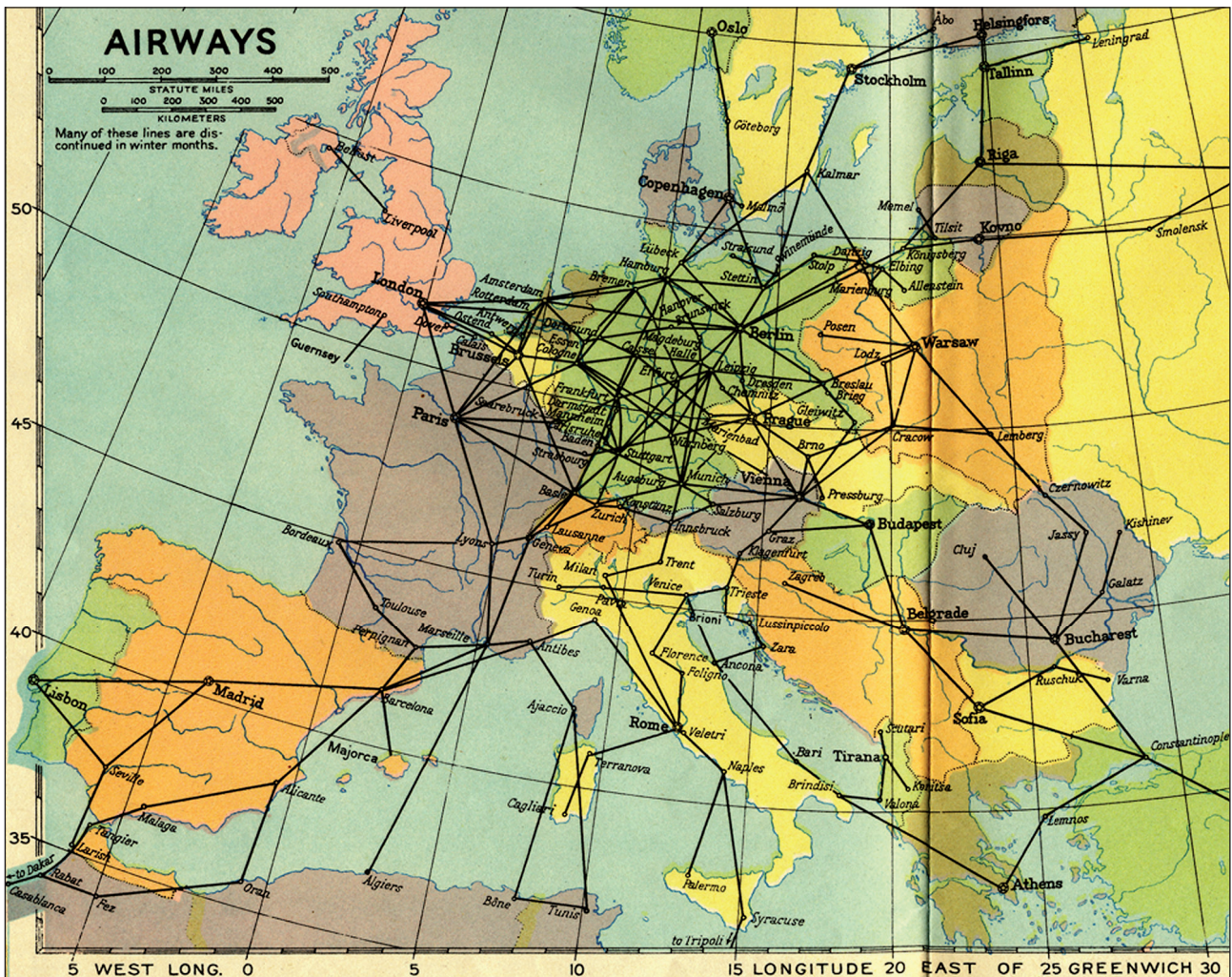
Forrás: Press release 6-7-2008, Pemberton-Tobin-Scott, Transcontinental Air Mail Re-enactment, September 10-15. 2008

A kezdeti útvonalhálózat az egyes repülőtereket összekötő vonalakkól alakult ki (VÖRT E. 1990), mivel a kor technológiai színvonala mellett a repülőgépeknek üzemanyag-felvétel céljából a lerepülendő útvonalon elhelyezkedő szinte minden közbenső repülőtéren (ún. dobbantó repülőtereken) le kellett szállniuk. Nappal a járművek a repülőterek között a térképeken kijelölt útirányokat mágneses iránytű segítségével követték.

A légifolyosó-rendszert az Amerikai Egyesült Államokban és Európában közel azonos időben, az 1920-as évek második felében vezették be (3. ábra). A repülőgépek a folyosók találkozásánál vagy 200 mérföldenként elhelyezett, alacsonyfrekvenciás navigációs berendezés által biztosított irányokat követték. Mivel radar még nem létezett, nem tudták a járművek pontos mozgását ellenőrizni.

A II. világháború után a repülőgépek rádiósugárzással kijelölt légifolyosókban közlekedtek, a járművek mozgását radarokkal ellenőrizték, ami lehetővé tett biztonságos elkülönítésüket is. A légifolyosó a légiforgalom könnyebb ellenőrzését szolgáló, főként az utas- és áruszállító repülőgépek mozgására kijelölt, meghatározott szélességű útvonal volt (UGRÓCZKY L. 1999). A légifolyosók nem a legrövidebb útvonalat jelentették két repülőtér között, hanem a repülés biztonsági követelményeinek figyelembe vételével jelölték ki őket.

3. ábra: Európa légi közlekedési útvonalai a két világháború között



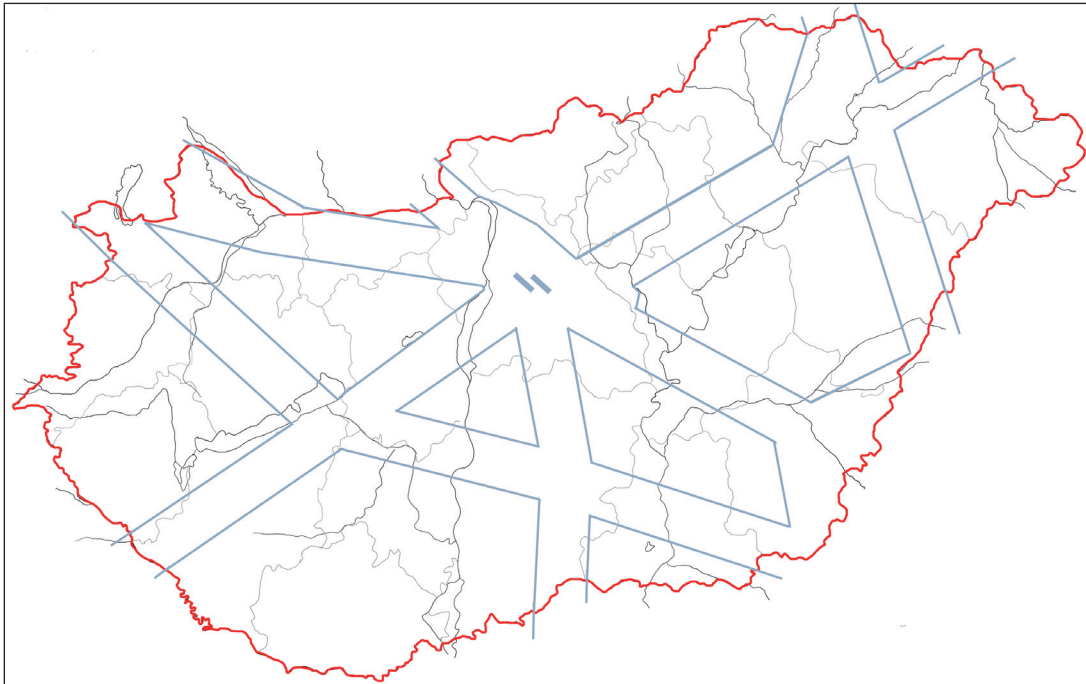
Forrás: National Geographic 1929

A kezdetben 10 km-es, majd a sugárhajtású gépek megjelenésével 20 km-es szélességben kialakított légifolyosók (4. ábra) sokszor párhuzamosan haladtak egymással. Mivel a rádió navigációs berendezések száma alacsony volt, a légifolyosók kialakításánál arra törekedtek, hogy 100 km-nél kisebb szakaszon belül iránytörés lehetőleg ne legyen, ha pedig töréspontot kellett közbeiktatni, annak törésszöge nem lehetett 30 foknál nagyobb. Az útvonalak a repülőtéri körzeteket nem keresztelték. Kerülték a légifolyosók egy csomópontban történő találkozását is, mivel az a légtérkapacitás csökkenését eredményezte volna (VÖIT E. 1990). Különösen a volt szocialista országokban katonapolitikai-védelmi funkciókat is betöltöttek: a légtérket a légifolyosókkal együtt a hadsereg kezelte, a légifolyosókon kívüli repüléseket pedig nem engedélyezték.

A légiforgalom növekedése először a nyugat-európai országokban ért el olyan szintet, melyet a légifolyosó-rendszerben már nem lehetett kezelni. A légiforgalmi irányítás műszaki fejlesztéseinek eredményeként az 1970-es években új útvonal-rendszert vezettek be. Majd a politikai viszonyok kedvező változása eredményeként az 1990-es években a volt szocialista országokban is átalakították a légtér szerkezetét, az európai normákat követve 1991-ben Magyarországon is megjelentek a légi útvonalak (5. ábra). Napjainkban az európai légtér ezek az ún. ATS-útvonalak hálózák be.

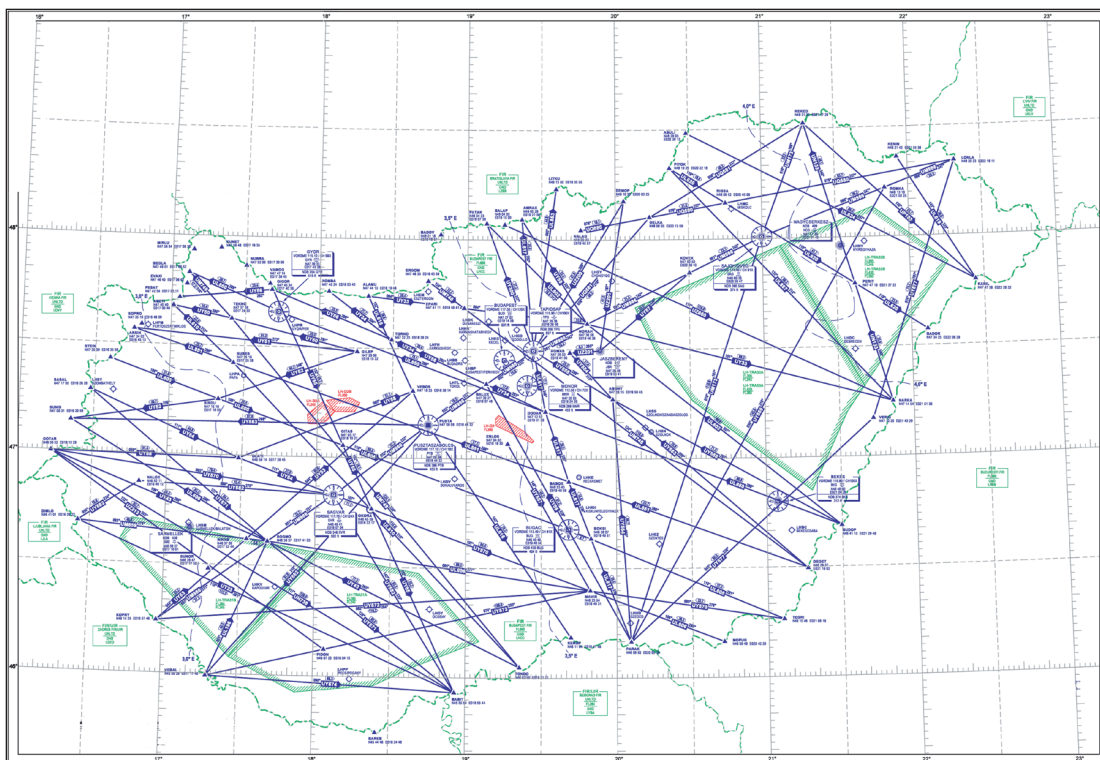
Ezeknek a változtatásoknak az eredményeként a forgalom rendezettebb lett, a gépek meghatározott útvonalat követve repültek két repülőtér között. A légi közlekedés valójában csak ettől az időszaktól tudta kihasználni azt az előnyét, hogy két pont között ténylegesen légvonalban történjen a helyváltoztatás (Kovács F. 2002).

4. ábra: Magyarország légifolyosói az 1980-as években Forrás:



JEREB G. et al. 1984 alapján szerk.: SZTRUNGA E.

5. ábra: Magyarország magaslégtéri útvonalterképe



Forrás: Hungarocontrol, Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány 2011

A légtér használatára a polgári dominancia lett a jellemző Európa teljes területén. Az útvonalak és polgári légterek között katonai légterek húzódnak, ahol a katonai erők előre kijelölt időpontokban végzik gyakorlataikat, ezáltal a légközlekedés számára ideiglenesen elzárt területet, így továbbra is esetlegesen kerülőútvonalat jelenthetnek. Míg korábban a katonai légterek teljesen elzárt területeket voltak az európai légtérben, napjaink légtértervezése egyre inkább arra törekszik, hogy megosztott légtérként (Shared Airspace) hétköznapokon *polgári közlekedésre és katonai tevékenységre felváltva, a hétfégi időszakban pedig teljes mértékben polgári célra használják azokat.*

Egy járat pontos, végső repülési útvonala azonban ettől függetlenül mindig a légiforgalmi irányítás által hozott, a forgalmi és egyéb tényezők kezelésével kapcsolatos döntések függvényében alakul ki. A korlátozó tényezők átmenetiek vagy tartósak lehetnek. A forgalmi torlódás, az időjárás által teremtett helyzetek vagy az említett katonai légterekben zajló gyakorlatok ideiglenesek. Az ipari létesítmények, atomerőművek állandó jelleggel befolyásolják a légi útvonalakat, azonban ezek a létesítmények semmiféle hatással nincsenek a magaslégtéri útvonalakra, kizárólag az emelkedési és süllyedési szakaszokon hátráltathatnák a repülést, azonban a létesítmények és repülőterek tervezésekor azok egymáshoz képest való elhelyezkedését is vizsgálják, hogy elkerüljék ezeknek a tartós korlátozó helyzeteknek a kialakulását.

## A LÉGTÉRBLOKKOK KIALAKÍTÁSÁNAK ALAPJAI

A légiforgalom tartós növekedésének eredményeként mind az útvonalak kapacitás-kihasználtsága, mind pedig a légiforgalmi irányítás teljesítőképességének felső határához közelít. A légiközlekedés liberalizációja és az alacsony költségű légitársaságok megjelenése következtében a légtér telítődött, az ATS-útvonalhálózat is túlterheltté vált, ezért szükségessé vált az európai légiútvonal-hálózat újrastrukturálása.

Bár Európa belső határai az egységes piac bevezetésével, gazdasági határai pedig a monetáris unió bevezetésével megszűntek, a légtér széttagoaltsága a szuverenitás következtében továbbra is megmaradt. A fragmentáció hatással van a légiközlekedés útvonalaira is, hosszabb útvonalakat, késéseket eredményez, korlátozza a kapacitást, növeli a költségeket és a környezetkárosítást. Így szükségessé vált egy olyan egységes európai légtér kialakítása, melyben a légijárművek a legrövidebb útvonalon, optimális útvonalprofillal közlekedhetnek. Az Európa feletti légiközlekedés hatékonyságának növelésére az Európai Unió létrehozta az Egységes Európai Égbolt (Single European Sky) kezdeményezést, amelynek keretében az eddig országhatárok mentén széttagolt légtérszerkezetet Funkcionális Légtérblokkok (FAB, Functional Airspace Blocks)<sup>3</sup> kialakításával egységesítik. A kezdeményezés eredményeként kilenc, Európa határain is túlnyúló Funkcionális Légtérblokk kialakítására került sor (6. ábra).

<sup>3</sup> Funkcionális légtérblokk: a működési követelményeken alapuló, az államhatároktól függetlenül kialakított légtérblokk, ahol a léginavigációs szolgálatok és a kapcsolódó tevékenységek teljesítményalapúak és optimalizáltak, annak érdekében, hogy valamennyi funkcionális légtérblokkban a léginavigációs szolgáltatók között fokozott együttműködés vagy adott esetben egy integrált szolgáltató jöjjön létre (Európai Parlament és Tanács 549/2004/EK Rendelete).

6. ábra: Az európai Funkcionális Légtérblokkok



NEFAB: North European FAB – Észak-európai Légtérblokk, NUAC: Nordic Unified Air Traffic Control – Skandináv Egyesített Légiforgalmi Irányítás, Baltic FAB – Balti Légtérblokk, FAB EC: FAB Europe Central – Európai Központi Légtérblokk, FAB CE: FAB Central Europe – Közép-Európai Légtérblokk, Danube FAB – Duna Légtérblokk, BLUE MED FAB: Blue-Mediterranean FAB – Kék-mediterráneum Légtérblokk, UK-IR FAB: United Kingdom–Ireland FAB – Egyesült Királyság–Írország Légtérblokk, SW FAB: South West FAB – Délnyugati Légtérblokk.

Forrás: Performance Review Commission 2008 alapján szerk.: SZTRUNGA E.



A FAB-ok mérete igen eltérő. A legnagyobb kiterjedésűek a nagyrészt tengeri területekre kiterjedő légtérblokkok, így északon a NEFAB, amely felöleli a Grönland és Észak-Európa közötti területet is, vagy a délnyugati légtérblokk, a fentebb említett szigetvilág és tág környezetének magába foglalásával.

A térképen az is látható, hogy nem kizárólag a jelenlegi légiforgalom sűrűsége volt a meghatározó a légtérblokkok kialakításánál. A legnagyobb forgalmú nyugat-európai területeket nem osztották fel a forgalommal arányosan több részre, így egy légtérblokkba tartozik a benelux–német–francia–svájci légtér (FAB EC) (az európai légiforgalom 55%-a itt bonyolódik le), miközben az ennél lényegesen alacsonyabb forgalommal rendelkező közép-európai légtér sokkal kisebb területet fed le. Ebből látható, hogy nem a leendő forgalom mérete alapján próbálták meg közel azonos méretűvé alakítani a légtérblokkokat. Ennél komplexebb problémát kellett megoldani, melynek része volt az a szempont is, hogy hány tagállam található annak leendő területén, mivel ezeknek az országoknak majd a jelenleginél is jóval szorosabban kell koordinálniuk légiforgalmukat.

Közép-Európa területét a FAB CE fedi le. Hat európai uniós tagállam és egy szomszédos állam strukturált együttműködését fogja jelenteni. A résztvevő országok: Csehország, Szlovákia, Ausztria, Magyarország, Szlovénia, Horvátország, Bosznia–Hercegovina.

A közép-európai légtérblokknak már korábban volt előzménye. 1997-ben Brüsszelben létrejött egy sokoldalú megállapodás a Közép-európai légiforgalmi szolgálatok<sup>4</sup> magas légtéri légiforgalmi irányító központjának létesítéséről és a központban az EUROCONTROL által nyújtott légiforgalmi szolgáltatások körében a szolgálatok és berendezések működtetéséről. A tervezett együttműködés a fenti hét országon kívül Olaszországot is magába foglalta. A közös magas légtér irányító központja Bécs lett volna. A megállapodás azonban számos akadályba ütközött, a végrehajtás lelassult. Ennek több oka volt, például az EUROCONTROL megváltozott szerepe, a munkavállalói érdekek különbözősége, a nemzeti szolgáltatók üzletorientált működési formára történő átállásából következő rendellenességek. Így a tagállamok 2008-ban a megállapodást felmondták, ugyanakkor ezzel egy időben megkezdődött a FAB CE létrehozásának előkészítése, ami tulajdonképpen a CEATS-projekt jogutódja lett. Az új kezdeményezésben Olaszország jelezte, hogy a jövőben a Blue Med FAB-hoz kíván csatlakozni, így hét országgal kezdték meg a funkcionális légtérblokk kialakítását.

A légtérblokkok kialakításakor elsődlegesen az Európai Unió, valamint a polgári légiforgalom igényeit vették figyelembe, miközben a politikaföldrajzi aspektusok háttérbe szorultak. Ennek egyik példája a közép-európai légtérblokk, ahol a résztvevő tagállamok közül négy NATO-tag, három pedig békepartnerségi tag. Ezen a légtérblokkon túl csak a Blue MED rendelkezik hasonlóan sokszínű összetétellel. Tekintve, hogy a projektben országhatárokon átnyúló légterek<sup>5</sup> is kialakításra kerülnek, szükséges a szövetségi érdekek figyelembe vétele, hiszen előfordulhat, hogy a CBA-k eredményeként nem NATO-tagország területén is fognak katonai repüléseket végrehajtani.

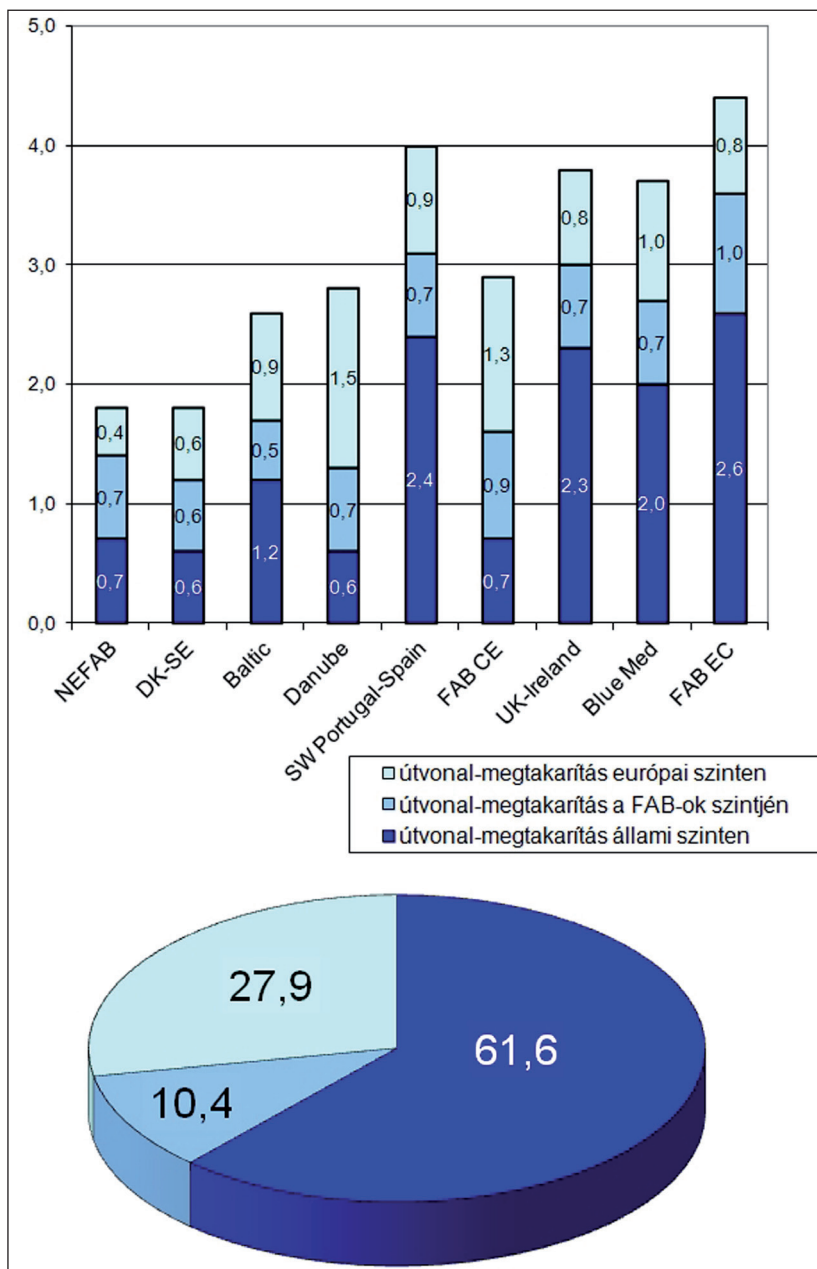
A légtér nagyobb regionális egységekbe történő szervezésével, valamint új irányítási technológiák bevezetésével lehetővé válik az útvonalak optimális alakítása. Mind nemzeti szinten, mind a FAB-ok szintjén, mind pedig európai szinten is jelentős megtakarítások érhetőek el az egységes európai légiirányítással. Az útvonal-többlet 64,6%-kal csökkenthető lenne, ha a járatok közvetlen útvonalon

<sup>4</sup> CEATS (Central European Air Traffic Services) – Közép-európai Légiforgalmi Szolgáltatások

<sup>5</sup> CBA (Cross Border Area)

haladnának valamennyi ország területén, és további 12,5%-os megtakarítás lenne elérhető a légtérblokkokon belüli államok közötti határok összeillesztésével. Az útvonal-többlet jelentős része, mintegy 22,9% azonban csak európai szinten kezelhető (7. ábra).

7. ábra: Az útvonal csökkenések aránya a Légtérblokkokban (%)



Forrás: Performance Review Report, 2012

### A KÍSÉRLETI JELLEGGEL BEVEZETETT SZABAD ÚTVONALAK VIZSGÁLATA

A Funkcionális Légtérblokkokban új útvonal-tervezést fognak alkalmazni a közforgalmi repülések számára a magaslégtérben<sup>6</sup>. Ezek lesznek a szabad-útvonalak (free route), amelyek leginkább a közvetlen útvonalakhoz (direct route) fognak hasonlítani. Három ország egyes útvonalain már alkalmazzák őket, Portugáliában 2009 májusában, Írországban 2009 decemberében, Svédországban

<sup>6</sup> Az ICAO Európai Körzetében a magaslégtér alsó határa FL245 (7450 m STD)

2010 januárjában vezették be. A szabad útvonalú légtér (Free Route Airspace)<sup>7</sup> olyan része a légtérnek, melynek vannak belépő és kilépő pontjai, de ezeket nem kapcsolja össze kijelölt, rögzített útvonalhálózat. Vagyis ezek a járatok útvonalak helyett pontról pontra repülnek. A kilépő és belépő pontok között pedig szabadon tervezhetnek útvonalat a légtérrel használók, figyelmen kívül hagyva az ATS-útvonal-hálózatot. Az indulási eljárást követően tehát a TMA<sup>8</sup> kilépőpontjáról az érkező repülőtér TMA-jának belépőpontjára repülnek a járatok, az ATC pedig a két pont közötti közvetlen útvonalon igyekszik engedélyezni a járat repülését. Ezen légterek működése (mivel bennük több szektor<sup>9</sup> működik) nehezíteni fogja a szektorok közötti összehangolt koordinációt, hiszen a forgalom átadása, illetve átvétele már nem fix pontokon fog történni. Ezt az összehangolt munkát az irányítás csak új technológiai rendszerek, összetevők és eljárások operatív kialakításával tudja megoldani (SESAR közös vállalkozás<sup>10</sup>).

A jelenleg működő három szabad útvonalú légtér az európai kontinens periférikus, viszonylag elszigetelt területén helyezkedik el. Kialakításuk és működtetésük így viszonylag egyszerű volt, feltételezhető, hogy később átmeneti irányítási nehézségek adódhatnak, amikor a növekvő számú, ilyen típusú légterek kezdenek összeérni. A kezdeményezés a következő években folytatódik Finnországban, Norvégiában, a MUAC<sup>11</sup>-országokban és Szerbiában valamint a mediterrán térség egyes részein (Magyarországon 2013-2014 telén tervezik a bevezetését). A tervezett Funkcionális Légtérblokkok közül a FAB EC, Blue MED, FAB CE és Danube légtérblokkok területén egyelőre csak éjszakai időszakban tervezik a szabad útvonalú légterek bevezetését.

A szabad útvonalakat idővel integrálják az ATS-útvonalakba<sup>12</sup>, a cél pedig az, hogy a szabad útvonalú légterek nagyságának és számának növelésével létrehozzanak egy olyan egységes európai légtérrel, amely lehetővé teszi harmonikus alkalmazásukat Európa teljes területén.

<sup>7</sup> Szabad útvonalú légtér: meghatározott légtér, amelyben a felhasználók a légtérbe való belépési és a légtérből való kilépési pontok között szabadon, a légiforgalmi szolgálati útvonalhálózatra való tekintet nélkül tervezhetik útvonalukat (Az Európai Bizottság légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 677/2011/EU rendelete - 2011. július 7.).

<sup>8</sup> Terminal Manoeuvring Area (Terminal Control Area): közelkörzeti irányítói körzet, amelyet egy vagy több nagyobb repülőtér közelében, rendszerint ATS útvonalak találkozásánál létesítettek. A közelkörzeti irányító körzet alsó határa a földrajzi viszonyoknak és a légiforgalomnak megfelelően változik, de sehol sem alacsonyabb 600 lábnál (200 m) a terep felszíne felett (26/2007. (III. 1.) GKM–HM–KvVM együttes rendelet).

<sup>9</sup> Szektorizáció: A repüléstájékoztató körzeteket (FIR), valamint az irányítói körzeteket és a repülőtéri irányító körzeteket – az egyes ATS egységek kapacitásának és a légiforgalmi szolgálatok hatékony ellátásának növelése érdekében – a légiforgalom jellegének megfelelően kisebb légtérszakaszokra osztották, melyekben a működő légi járművek számára a légiforgalmi szolgálatokat ún. „szektorok” látják el. (MUDRA I. 2008).

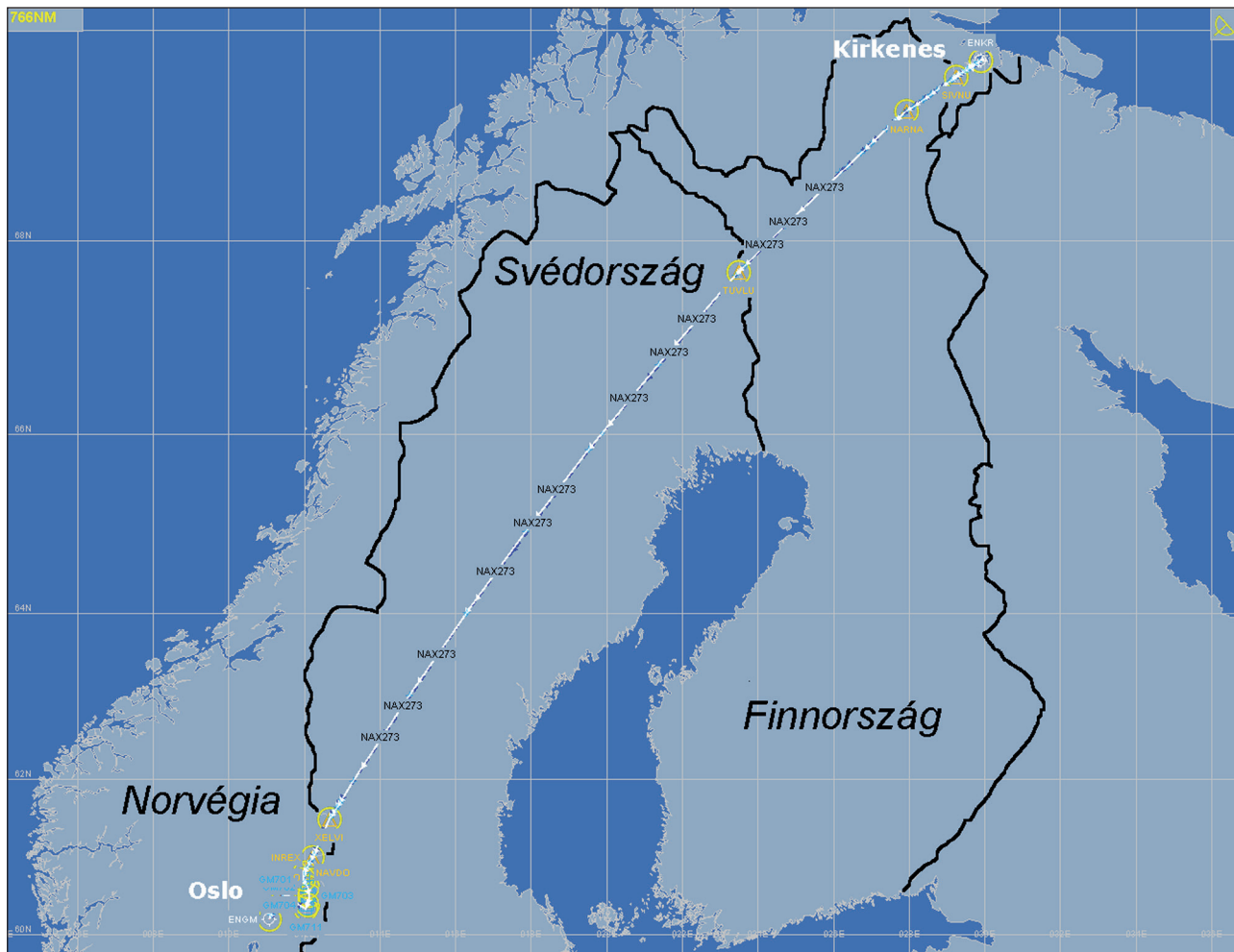
<sup>10</sup> A SESAR projekt az Egységes Európai Égbolt tervezetének technológiai eleme.

<sup>11</sup> Maastricht Upper Area Control Centre, EUROCONTROL: a Maastricht Aachen repülőtérén található irányító központ 24 500 láb felett irányítja a repülőgépeket Belgium, Luxemburg, Hollandia és Északnyugat-Németország felett.

<sup>12</sup> Air Traffic Services: légiforgalmi szolgálat; gyűjtőfogalom, amely jelenthet repüléstájékoztató szolgálatot, repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot, riasztó szolgálatot, légiforgalmi irányító szolgálatot, körzeti irányító szolgálatot, bevezető irányító szolgálatot és repülőtéri irányító szolgálatot (26/2007. (III. 1.) GKM–HM–KvVM együttes rendelet).  
ATS-útvonal: a légiforgalom lebonyolítására kijelölt útvonal, amelyet a légiforgalmi szolgálatok ellátása érdekében határoztak meg. A kifejezés légi folyosó, ellenőrzött vagy nem ellenőrzött útvonal, érkezési vagy indulási útvonal stb. jelzésére egyaránt használható (26/2007. (III. 1.) GKM–HM–KvVM együttes rendelet).

A 8. ábra a norvégiai Kirkenes és Oslo közötti Norwegian Shuttle NAX273. számú járat útvonalát mutatja. A járat az új légtér bevezetésének eredményeként közvetlen útirányon haladt, a legrövidebb távolság lerepülésével, amihez szükség volt az érintett másik két országgal történő együttműködésre is.

8. ábra: A Norwegian Shuttle 2011. július 27-i NAX273. számú Kirkenes–Oslo (Gardermoen) járatának útvonalterképe



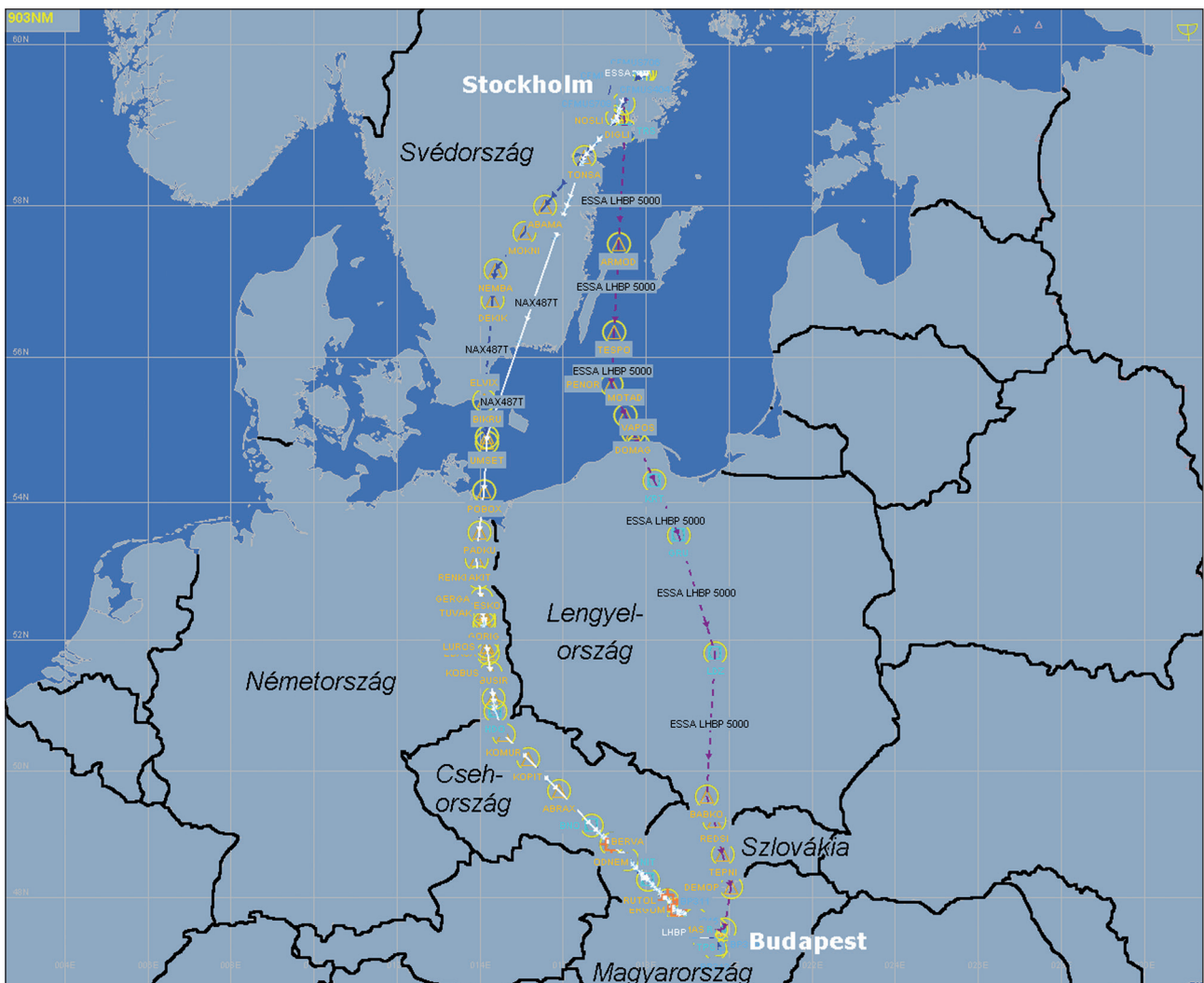
Forrás: EUROCONTROL CFMU-CHMI<sup>13</sup>

A 9. ábrán a Norwegian Shuttle NAX487T. számú járatának útvonala látható, Stockholm és Budapest között. A járat a szabad útvonalú légtérből kilépve – vélhetően a légtér túlterheltsége miatt – nem tudott közvetlen útirányon haladni, amelynek eredményeként jelentős útvonal-többletet produkált. Az ábrán kék színnel van feltüntetve a járat tervezett útvonala, fehér színnel pedig a valós útvonala, ezektől keleti irányban pedig lila színnel látható a harmadik, alternatív útvonal. Az alternatívaként megjelenő útvonallal 78 mérföld (közel 145 km) útvonal-csökkenést lehetett volna elérni abban az esetben, ha az ATC-túlterhelése következtében a járat késve indult volna el. Ahogy ez a példa is mutatja, az útvonalak választásánál sok esetben a légitársaságoknak a hosszabb útvonal és a késés között kell választaniuk. Bár közvetlen többlet-kiadást a hosszabb útvonal választása jelent a légitársaság számára, hosszú távú üzletpolitikájuk figyelembe vételében a késések minimalizálásának ugyanilyen jelentősége van. A kis gépparkkal rendelkező légitársaságoknál komolyabb problémát

<sup>13</sup> Central Flow Management Unit Common Human Machine Interface (Központi Áramlásszervező Egység adatfeldolgozó rendszer).

jelenthetnek a késések, mivel magas a gépek kihasználtsága, így bármilyen késés fennakadást okoz a további járatok indulásánál. A késések akkor jelentenek azonnali többletköltséget, ha azok mértéke az összes Európai Unión belüli, 1500 km-nél hosszabb út esetén meghaladja a három, 1500 km-es vagy annál rövidebb út esetén a két órát. Ebben az esetben ugyanis az ellátáshoz való jog (az Európai Parlament és Tanács 261/2004/EK rendelete) keretén belül biztosítani kell az utasok számára a várakozási idővel arányban álló étkezést és frissítőket, valamint utasonként két díjmentes telefonhívást vagy e-mail küldését. (Öt órát meghaladó késés esetén fel kell ajánlani a jegy árának visszatérítését, vagy amennyiben átfoglalás történik, a következő napra szállodai elhelyezést, valamint a repülőtér és a szálláshely közötti szállítást is kell biztosítani.)

9. ábra: A Norwegian Shuttle 2011. szeptember 2-i NAX487T. számú Stockholm–Budapest járatának útvonalterképe



Forrás: EUROCONTROL CFMU-CHMI

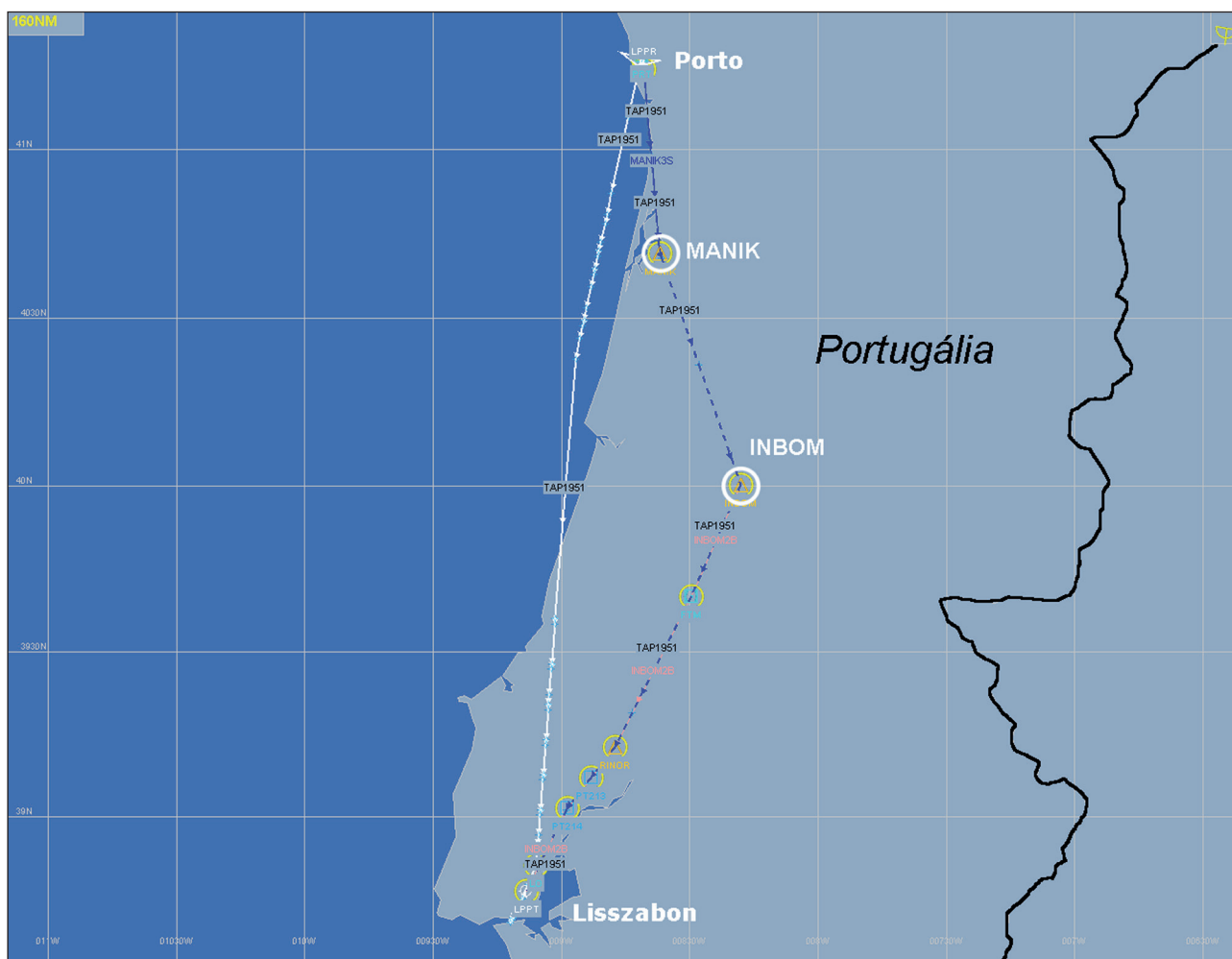
Ritkább esetben megoldást jelenthet a repülés tervezésekor a kisebb forgalommal terhelt repülési szint választása is. A légitársaság üzletpolitikája dönti el, hogy a rövidebb útvonalat vagy a késést választják. A legtöbb esetben, főleg üzleti (azaz a nem közforgalmi) járatok esetén a cél a kiadott SLOT-okhoz<sup>14</sup> való igazodás kényszerének kiküszöbölése, ezáltal az ebből fakadó várható késés

<sup>14</sup> Résidő: a rendelkezésre álló menetrendszerű érkezési vagy indulási idő, vagy az az időpont, amelyet egy légitársaság mozgására meghatározott napra kijelöltek egy koordinált repülőtéren (az Európai Közösségek Tanácsa 95/93/EGK rendelete).

kerülése. Előfordulnak olyan esetek, amikor a járat motorindítás után, de még felszállás előtt (a kigurulás folyamán) kap útvonali SLOT-ot. Ebben az esetben bármennyire is siet, ritkán szokták újratervezni az útvonalat, kerülő útvonalat tervezve, mert ahhoz többletüzemanyagra van szükség, a tankoló-autó kiállása pedig önmagában is magas költséggel jár. A járatok gazdaságos működtetéséhez minden útvonalra vonatkozóan költség-indexet készítenek, amelynek segítségével a járat személyzete könnyebben tud dönteni, ha választásra kerül sor.

Az Air Portugal 2011. július 27-i, TAP1951 járata Porto-ból Lisszabonba szintén szabad útvonalú légtérben haladt, közvetlen útirányon (10. ábra). A tervezett útvonalon (kék szín) található INBOM pont első ránézésre kitérőnek tűnik, de ez a pont a lisszaboni repülőtér TMA-határának egyik belépő pontja. Vagyis a járat tervezett útvonala is megfelelt volna a közvetlen útvonalak követelményének, mert Porto repülőtér TMA-határának kilépőpontjáról, MANIK-ról közvetlenül Lisszabon repülőtér TMA-határának belépőpontjára, INBOM-ra repült volna. Ugyanakkor azt is láthatjuk, hogy aktuális (fehér szín), lerepült útvonala még ennél is rövidebb lett, mivel felszállás után közvetlen útirányt kapott az irányítástól.

10. ábra: Az Air Portugal 2011. július 27-i TAP1951. számú Porto-Lisszabon járatának útvonalterképe



Forrás: EUROCONTROL CFMU-CHMI

A 11. ábra a MALEV Budapest–Varsó közötti, 2011. május 24-i járatának pontos útvonalát mutatja. A térképen látható, hogy a járat nem a legrövidebb (ortodrom), és nem is a közvetlen útirányon haladt. A légitársaság az útvonalak kiosztásakor tradicionálisan ezt az útvonalat kapta meg, így a magyarországi légtérből, Budapest FIR-ből<sup>15</sup> nem a közvetlen útvonalhoz legközelebb eső ponton lépett ki, hanem egy távolabbi kitérő pontot kapott, ezáltal megnövekedett az útvonal hossza. Ha Magyarországon is bevezetésre kerül a szabad útvonalú légtér, akkor ilyen kitérő útvonalak már nem lesznek, mert a járat a budapesti repülőtér TMA-határáról, NALAG-pontról egyenesen a varsói légtér TMA-határára, INSEX-pontra repülhet, ezáltal jelentősen csökkentve a megtett útvonal távolságát.

11. ábra: A Malév 2011. május 24-i MAH840. számú Budapest–Varsó járatának útvonalterképe



Forrás: EUROCONTROL CFMU-CHMI

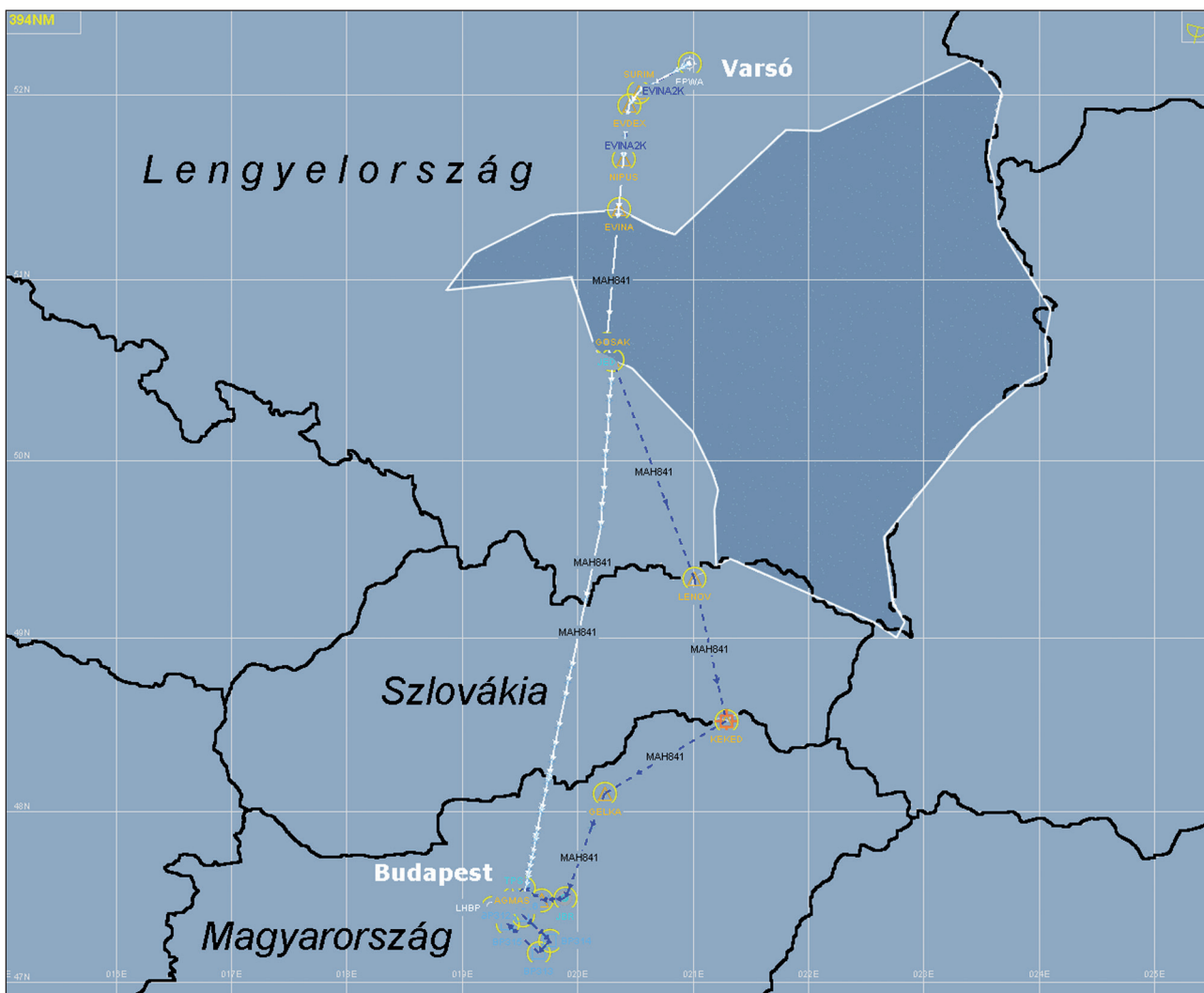
2011. július 21-én ugyanez a járat másik útvonalon haladt (12. ábra). A magyar légtérből a rövidebb útvonalnak sokkal jobban megfelelő ponton lépett ki, ezáltal rövidebb és a közvetlenhez közelebbi útvonalon haladva. A 11. ábrán látható 380 mérföldes útvonal helyett 333 mérföldes úttal érkezett célba. A két eltérő útvonal különbsége (százalékban):

<sup>15</sup> Budapest Repüléstájékoztató Körzet (Budapest Flight Information Region): a Magyar Köztársaság államhatára által körbezárt terület, amelyen belül a légitársaság számára FL660 (20.100 m STD) magasságig légiforgalmi szolgáltatást biztosítanak. (26/2007. (III. 1.) GKM–HM–KvVM együttes rendelet).





13. ábra: A Malév 2011. szeptember 2-i MAH841 számú Varsó-Budapest járatának útvonalterképe



Forrás: EUROCONTROL CFMU-CHMI

## ÖSSZEGZÉS

Jelen tanulmány az európai útvonalrendszer felvázolásán keresztül az európai légtérben bevezetésre kerülő légtérátalakítási stratégiát, illetve az útvonalhálózat térbeli átalakulásának legfőbb elemeit mutatta be. Az Egységes Európai Égbolt kezdeményezés célkitűzése a növekvő forgalmi igényekhez igazodó korszerű és költséghatékony útvonalszerkezet kialakítása, melyben a léggépjárművek optimális útvonalprofillal közlekedhetnek. Az egységes légtérben belül az irányítást ún. Funkcionális Légtér-blokkok keretében tervezik megoldani, a léggépjárművek pedig az ún. szabad útvonalakat használva, a legrövidebb útvonalon repülve a járatok hatékonyságát fogják növelni. Az európai útvonalhálózat kialakításánál az európai légiforgalmi irányítás arra törekszik, hogy az útvonalakat a repülés valameny-i fázisában a „kaputól kapuig” elv szerint optimalizálja, különös tekintettel a repülési hatékonyságra és a környezetvédelmi szempontokra.

## IRODALOM

- 26/2007. (III. 1.) GKM–HM–KvVM együttes rendelet a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről
- ANGYAL Z. 2011: *Az Egységes Európai Égbolt jogi keretei*. In: Section Juridica et Politica, Tomus XXIX/1. pp. 169-190.
- ANGYAL Z. 2011: *Légiközlekedési jog az Európai Unióban*. HVG–ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 332 p.
- A Bizottság 677/2011/EU rendelete (2011. július 7.) a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és a 691/2010/EU rendelet módosításáról. 29 p.
- Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról („keretrendelet”). 14 p.
- ERDŐSI F. 1997: *A légi közlekedés földrajza*. JPTE University Press, Pécs, 371 p.
- ERDŐSI F. 1998: *A légi közlekedés általános és regionális földrajza, légiközlekedés-politika. I-II. kötet*. Malév Rt., Budapest, 425 p., 334 p.
- ERDŐSI F. 2008: *Felzárkózás, lépéstartás vagy leszakadás? A légi közlekedésfejlődésének alapvető problémái és területi különbségei Kelet-Európában*. In: Közlekedéstudományi Szemle, 1. sz., pp. 16-31.
- Evaluation of Functional Airspace Block (FAB) initiatives and their contribution to performance Improvement*, Executive Final Report, EUROCONTROL 2008. Brussels, 36 p.
- HALLGREN, A. 2005: *Resturcting European airspace. Functional airspace blocks*. In: Skyway. vol. 9/38. pp. 20-22.
- Industry Monitor – The EUROCONTROL bulletin on air transport trends*. EUROCONTROL 2005–2011. Brussels, 54 p.
- JEREB G. et al. 1984: *Vitorlázórepülők tankönyve*. Magyar Honvédelmi Szövetség Repülési Osztálya, Budapest, 792 p.
- KERKHOFS, G. 2004: *The future functional airspace block of Central Europe*. In: Skyway, Vol. 7. Nr. 32. p. 41.
- KOVÁCS F. 2002: *Közlekedéstan*. Jegyzet. Széchenyi István Főiskola, Győr, elektronikus tananyag.
- KÖVÁRI B. 2001: *A légtérkapacitás*. In: Közlekedéstudományi Szemle, LI. évfolyam, 12. szám, pp. 465-469.
- KRÓL, A.–PAMULA, T. 2009: *Using a generic algorithm for design of an optimal transport network*. In: Problemy Transportu, Transport Problems International Scientific Journal, Gliwice, Vol. 4. Issue 4. pp. 107-113.
- LEGEZA E.–TÖRÖK Á. 2009: *Európa térképe átalakul a légi közlekedés hatására*. In: Tér és társadalom, XXIII. évf. 2. sz., Budapest, pp. 225-235.
- MEYER D. et al. 2009: *Gyakorlati alapú szektorkapacitás-meghatározás validálása légiforgalmi irányítói terhelésen alapuló módszerrel*. In: Közlekedéstudományi Szemle, Budapest, 5. sz., pp. 19-28.

- MIHETEC, T.–ODIC, D.–STEINER, S. 2011: *Evaluation of night route network on flight efficiency in Europe*. In: International Journal for Traffic and Transport Engineering, 1(3), pp. 132-141.
- MOYS P. 2000: *A légtérfelhasználás és légi felségjog gyakorlásának jogi vonatkozásai hazánk euroatlanti integrációjának tükrében*. In: Rendvédelmi Füzetek, Rendőrtiszti Főiskola, Budapest, 11. sz., 17 p.
- MUDRA I. 1995: *Légtérrendszerek, repülési szabályok, légiforgalmi szolgálatok*. Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság, Budapest, 169 p.
- NOLAN, S. M. 2004: *Fundamentals of air traffic control*. Thomson Learning High Holborn House, London, 560 p.
- Performance Review Commission 2008: *Evaluation of Functional Airspace Block (FAB) Initiatives and their contribution to Performance Improvement*. EUROCONTROL. Brussels. October 2008. 256 p.
- Performance Review Commission 2012: *Performance Review Report 2011*. EUROCONTROL. Brussels. May 2012. 128 p.
- PÉTER T.–SZABÓ K. 2012: *Új hálózati modell, nagyméretű légiforgalmi hálózatok vizsgálatára*. In: Közlekedéstudományi Szemle, LXII. évf., 4. sz. pp. 46-54.
- RENNER P. 2000: *Optimális légiforgalmi áramlás-szervezés*. Kézirat. Budapesti Műszaki Egyetem, Közlekedésmérnöki Kar, Közlekedés-gazdasági Tanszék. Budapest, 74 p.
- ROHÁCS J. 1994: *A légi közlekedés hatása a környezetre*. Országos Műszaki Információs Központ és Könyvtár, Budapest, 38 p.
- STEINER, S.–BOŽIČEVIĆ, A.–MIHETEC, T. 2008: *Determinants of European air traffic development*. In: Problemy Transportu, Transport Problems International Scientific Journal, Gliwice, Tom 3. Zeszyt 4. Część 2. pp. 73-85.
- SZTRUNGA E. 2013: *A szuverenitás szerepe a funkcionális légtérblokkok kialakításában*. In: DÖVÉNYI Z.–DONKA A. (szerk.): *A geográfia változó arcai. Válogatott tanulmányok a Pécsi Tudományegyetem Földrajzi Intézetéből*. Geographia Pannonica Nova 14. Publikon Kiadó, Pécs, pp. 141-150.
- TÓTH J. 2005: *Léginavigáció*. Hungarocontrol Repülési Központ, Budapest, 185 p.
- UGRÓCZKY L.–FÜLÖP G. 1999: *Közlekedési üzemtan I*. Széchenyi István Főiskola, Győr, 243 p.
- VOIT E. 1990: *Légiforgalom irányítás: Légtérszervezés*. Széchenyi István Főiskola, Győr, 384 p.





Csapó János

## **A turizmustervezés fenntartható aspektusainak vizsgálata Béda-Karapanca területén**

### **1. BEVEZETŐ, A KUTATÁS ELŐZMÉNYEI**

Az elmúlt években számos kezdeményezés, civil, szakmai és politikai fórum foglalkozott a Duna (nem csak) turisztikai hasznosításával és annak komplex problematikájával kapcsolatban (EU BIZOTTSÁG EURÓPAI DUNA RÉGIÓ STRATÉGIA 2010, DÖVÉNYI Z. – HAJDÚ Z. (SZERK.) 2002, VÁTI 2010). Szakmai szempontból is szerencsés, hogy a különböző hazai és nemzetközi projektek, dokumentumok, stratégiák a Duna mente turisztikai vonzerejének fejlesztését alapvetően a fenntarthatóság jegyében is értékelték, így az egyes kutatási anyagok rávilágítottak a térség turisztikai fejlesztésének alapvető kettősségére is.

Eszerint jelenleg a Duna menti partszakaszok mintegy 60%-a természetes állapotában található, ahhoz azonban, hogy a tárgyalt térséget bármilyen társadalmi-gazdasági fejlődési pályára lehessen állítani, a természetes közeghez „hozzá kell nyúlni”, azt valamilyen szinten meg kell bolygatni (CSAPÓ J. – MARTON G. – SZABÓ G. 2011, GYENIZSE P. 2010, LÓCZY D. – GYENIZSE P., GYURICZA L. 1998, SZABÓ, G. 2009., SZABÓ, G. – SPIEGLER, P. 2009., DÁVID L. – BUJDOSÓ Z. 2012).

Maga a dunai hajózás fejlesztése sem mentes a problémáktól, a felmerülő természeti-társadalmi-gazdasági konfliktusoktól, hiszen az egyik oldalon – ideális természeti feltételek mellett – a hajózás köztudottan a legkörnyezetkímélőbb teherszállítási forma, a másik oldalon viszont a hajózás fejlesztésének megvalósítási folyamata igen jelentős természeti értékvesztéssel és veszélyeztetéssel jár, így többen úgy vélik, a Duna-völgy jelenlegi állapotának a megtartása a cél, alacsony merülésű hajók használatával (SZABÓ G. – SPIEGLER P. 2008). Fentiek tudatában azt is szeretném kihangsúlyozni, hogy 2014-től az Európai Unió szankcionálni fogja, ha elmarad egy adott – arra alkalmas térségben – a hajózási folyamatok feltételeinek kialakítása, illetve fejlesztése (VÁTI – MTA RKK NYUGAT-MAGYARORSZÁGI TUDOMÁNYOS INTÉZET 2008).

Mivel a tanulmány célja nem a Duna-térség társadalmi-gazdasági fejlesztésének komplex feltárása, hanem egy, a fenntarthatóságot is figyelembe vevő, turisztikai programozási folyamat bemutatása, így jelen munkában nem kívánom tovább elemezni az antropogén hatások természetére és társadalomra

gyakorolt egyéb viszonyait, inkább azt érdemes kiemelni, hogy adott a kérdés, miszerint milyen mértékben és milyen eszközökkel érhető el a hazai Duna menti térségekben a területfejlesztés, azon belül pedig a turizmusfejlesztés folyamata. A tanulmány – esettanulmány jelleggel – egy, az elmúlt években végrehajtott 2 éves projekt szakmai tapasztalatait dolgozza fel a fenti kérdéskör figyelembevételével.

## **2. TERÜLETI EGYÜTTMŰKÖDÉSEK, HATÁRON ÁTNYÚLÓ KAPCSOLATOK – BÉDA-KARAPANCSA PILOT PROJECT**

Jelen munka a Dél-Dunántúli Turisztikai Régió határon átnyúló kapcsolatokon alapuló turizmusfejlesztésének egyik legújabb és egyben talán legrelevánsabb példajaként a nemzetközi együttműködéssel létrejött Datourway program (IPA SEE 2008: Transnational Strategy for the Sustainable Territorial Development of the Danube Area with a Focus on Tourism) egyik pilot projektjét, a Béda-Karapancsa pilot projektet és annak szakmai eredményeit szeretné elemezni.

A projekt pontos megnevezése "Béda-Karapancsa" (HU-SER-CRO) – Economic opportunity (via tourism) in ecological milieu (cca. A turizmusból is adódó gazdasági lehetőségek az ökológiai környezetben). A fenntartható turizmusfejlesztés alapelvein alapuló együttműködés magyar, horvát és szerb partnerekkel épült ki, a kutatások és az előkészítő munkák 2011 nyarára fejeződtek be. A pilot projekt kidolgozása folyamán fejlesztési programokra vonatkozó ajánlásokat, konkrétan nevesített projekteket, valamint a Béda-Karapancsa határon átívelő terület átfogó turisztikai fejlesztési programját dolgoztuk ki a PTE TTK Földrajzi Intézet Turizmus Tanszékének munkacsoportjával. A főbb kiemelt turisztikai termékek a bor és gasztronómia, az aktív turizmus és az ökoturizmus formáit fedik le.

A pilot projekt fő célja tehát egy fenntartható turizmusfejlesztési terv, turizmus stratégia és konkrét akcióterv összeállítása volt a vizsgált területen. A legfontosabb célcsoportok a helyi lakosság és a turisták mellett a helyi önkormányzatok, állami intézmények, gazdasági szervezetek, magánvállalkozók és a helyi non profit szervezetek voltak.

A kutatás során szintén meghatározásra került a terület célpiramisa, melyet annak érdekében állítottunk össze, hogy a turisztikai piacon a régió egy egységes turisztikai desztinációként jelenhessen meg.

## **3. A DÉL-DUNÁNTÚLI TURISZTIKAI RÉGIÓ TURIZMUSÁNAK ÁLTALÁNOS ELEMZÉSE**

Ahhoz, hogy pontos képet kaphassunk a Béda-Karapancsa terület idegenforgalmáról, először a térség tágabb régiójának, a Dél-Dunántúli Turisztikai Régió turisztikai folyamatait is meg kell ismernünk.

A turisztikai kereslet kapcsán mindenképp ki kell emelnünk, hogy míg a Dél-Dunántúli (tervezési-statisztikai) régió a Balaton parttal együttesen az egyik legkedveltebb régió, addig a magyar tenger déli partja nélkül a térség már lényegesen hátrébb csúszik a régiók rangsorában. A Balaton part és a háttértelepülések nélkül számított Dél-Dunántúli Turisztikai Régió vendégforgalma pedig a legutóbbi évek adatai szerint erős visszaesést mutat (AUBERT A. – MARTON G. – SZABÓ G. 2011, SZABÓ G. – CSAPÓ J. 2012).

A 2011-es adatok alapján az idegenforgalmi régió kereskedelmi szálláshelyein az országos vendégforgalom csupán 4,3%-a, míg a vendégéjszakák 3,9%-a bonyolódik. A vendégek közel 80%-a a

belföldiek köréből kerül ki, a régió súlya hazánk belföldi turizmusában mindössze 6,1% a belföldi vendégéjszakák száma alapján, a külföldi forgalomból pedig csak 1,8%-kal részesedik. Sajnálatos tény az is, hogy ezek az értékek folyamatos csökkenést mutatnak még a korábbi statisztikákhoz képest is. A legfőbb küldő országok közé Németország és Ausztria tartozik (MAGYAR TURIZMUS ZRT. 2012, KSH, 2012).

A régió vendég száma a kereskedelmi szálláshelyeken 2010-ről 2011-re 16%-al, a vendégéjszakák száma 18,5%-al csökkent, a kereslet ilyen mértékű zsugorodását egyik régióunkban sem tapasztalták. Baranya, a Balaton part nélküli Somogy, és Tolna kereskedelmi szálláshelyein a 2011-ben eltöltött vendégéjszakák száma alig 692.593 volt, ami a kilenc idegenforgalmi régió összevetésében csak a Tisza-tavi megelőzésére volt elegendő.

A régió kiemelt desztinációi, mint Pécs és Harkány már évek óta nem tudnak bekerülni országosan a tíz legforgalmasabb célterület közé, a legfrissebb statisztikák szerint Pécs az összes vendégforgalom alapján a 16., Harkány pedig a 19. helyen található (KSH, 2012).

A vendégforgalom volumene folyamatos csökkenést mutat, mely leginkább a vendégéjszakák számában és az átlagos tartózkodási időben figyelhető meg. A kedvezőtlen folyamatok hátterében az alábbi okokat azonosíthatjuk:

- Szűkös kereskedelmi szálláshely kínálat, melyből leginkább a minőségi, magasabb kategóriás szállodák hiányoznak.
- Nagy volumenű és jelentős keresletvesztés, melyet a kedvezőtlen nemzetközi és hazai gazdasági környezet is tovább súlyosbít.
- A nemzetközi és hazai szinten legkedveltebb egészségturisztikai központok hiánya, modernizációjának elmaradása (CSAPÓ J. – JÓNÁS-BERKI M. 2011).

Míndeközben azt is fontos kiemelni, hogy a régió 2007 és 2013 közötti időszakra kidolgozott operatív programjában, országos összevetésben is közel a legtöbbet, mintegy 40 milliárd Ft-ot irányzott elő a turizmus fejlesztésére. Az erre szánt összeg időarányos részét fel is használták a pályázati rendszeren keresztül a vonzerőket és szolgáltatásokat, valamint a turizmus menedzsmentet fejlesztő projektek támogatására. Ezek közül a legjelentősebbek a Pécs Európa Kulturális Fővárosa 2010 kulturális évadhoz köthető beruházások voltak, de számos látogatóközpont, minőségi szálláshely és tematikus kínálat, például az országosan egyedülálló Bikali Reneszánsz Élménybirtok jött létre és lépett be a piacra. Elgondolkodtató és nagyon sajnálatos, hogy ezek forgalmi hozadéka eddig még nem mutatkozott meg a regionális összevetésben.

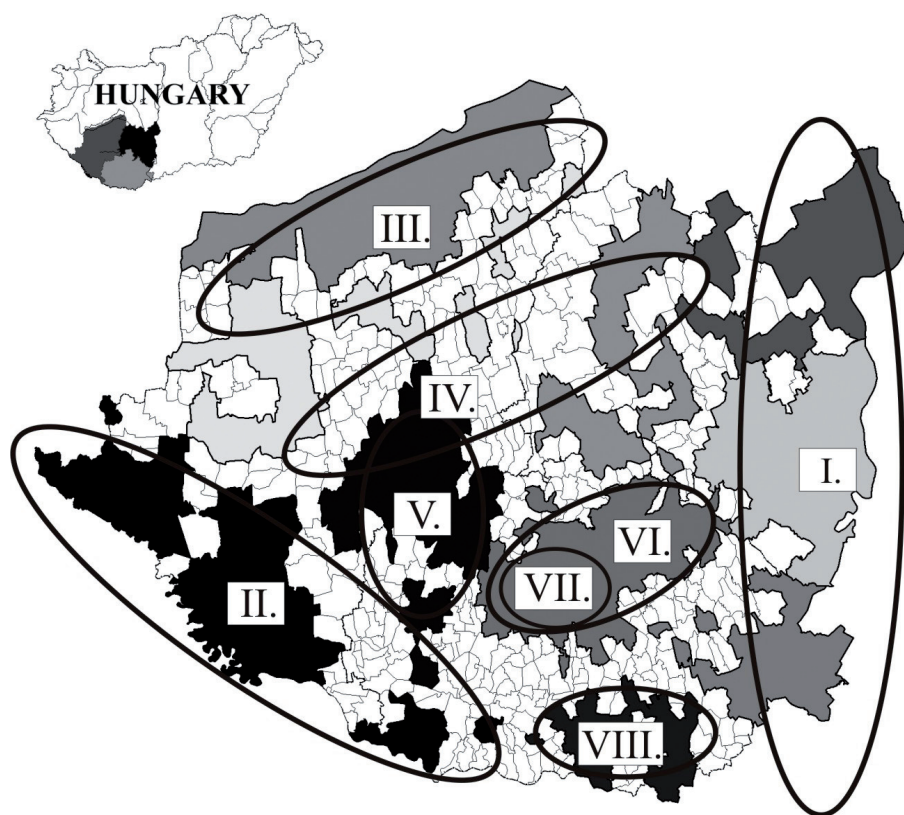
### **3.1. A Dél-Dunántúli Turisztikai Régió desztinációi – a Duna mente desztinációja**

A Dél-Dunántúli Turisztikai Régió desztinációinak lehatárolására már 2007-ben sor került, amikor a Dél-Dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség és a Pécsi Tudományegyetem Földrajzi Intézetének Turizmus Tanszéke között létrejött kutatási megbízás – melynek témája a 2007-13 ROP prioritásokhoz kapcsolódott és a turisztikai magterületek lehatárolását tűzte ki célul – jóvoltából komplex mutatóknak köszönhetően kialakításra kerültek a Dél-Dunántúli Régió turisztikai magterületei, illetve periférikus régiói is (AUBERT A. – SZABÓ G. 2007).

A kutatás megjelölte tehát a turisztikai régió idegenforgalmi központjait, melyek alapvetően két csoportra oszthatóak: egyrészt beszélhetünk a már működő, kialakult magterületekről, melyek már önálló piaci márkaként is megállják a helyüket, másrészt pedig megkülönböztetjük a még formálódó, potenciálisan desztinációvá váló területeket.

A kialakításra került összesen 8 darab desztináció közül megkülönböztetjük tehát az átfogó célterületeket és formálódó gócterületeiket, melyek közül a Dunamente déli része tartozik jelen tanulmány közvetlen kutatási területéhez. További formálódó turisztikai gócok: Drávamente, „Kis-Somogyország”, Kapos-völgy és a Zselic. A Dél-Dunántúli Turisztikai Régió magterületeit a Mecsek, Pécs és Harkány–Siklós–Villány térsége adja (AUBERT A. 2007) (1. ábra).

1. ábra: A Dél-Dunántúl turisztikai desztinációi



I. Dunamente; II. Drávamente; III. „Kis-Somogyország”; IV. Kapos-völgy; V. Zselic; VI. Mecsek; VII. Pécs; VIII. Harkány-Siklós-Villány

Ed: Aubert A. – Szabó G. – Pirkhoffer E., 2007

#### 4. A BÉDA-KARAPANCSA PILOT PROJECT EREDMÉNYEI, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A FENNTARTHATÓSÁGRA

A PiP2: Béda-Karapancsa (HU-SER-CRO) pilot projekt célkitűzései révén a célterületen kivitelezésre került a turizmus multiplikátor hatásainak vizsgálata, a DATOURWAY transznacionális stratégia és a már említett nemzetközi stratégiák helyi kontextusba ültetése, továbbá a 3 vizsgált terület komplex helyzetelemzése és GIS alkalmazások kivitelezése a rendelkezésre álló adatok alapján.

Így a vázolt célkitűzések kapcsán egy komplex akcióttervet készítettünk, melynek fontos eleme volt a megvalósítás eszközeinek és módszereinek pontos leírása és egy stratégiai dokumentum összeál-



lítása, melynek címe: “Béda-Karapancsa” pilot project: The development of sustainable tourism in the Béda-Karapancsa area.

Ez a turizmus fejlesztési program, stratégia és akcióterv a következő főbb fejezeteket tartalmazta:

- Helyzetelemzés
- A turizmus helyzetének a feltárása
- SWOT analízis és stratégiai következtetések
- Célpiramis készítése
- Akcióterv – projekt javaslatok.

#### **4.1. A fenntarthatóság megjelenése a Béda-Karapancsa pilot projekt célpiramisában**

A környezetvédelem és a turizmusfejlesztés szoros stratégiai kapcsolatát bizonyítja a térség elnevezése is; hosszas vita után a pilot projekt a MIDDLE DANUBE GREEN DESTINATION nevet kapta. A név így magában hordozza a földrajzi lehatárolást (a Duna középső szakasza), a zöld elnevezés természetesen a környezetbarát és fenntartható fejlődést sugallja, a desztináció szó pedig jelzi, hogy egy – valamilyen szinten – már működő turisztikai régióról van szó.

A kutatás során szintén meghatározásra került a terület célpiramisa, melyet annak érdekében állítottunk össze, hogy a turisztikai piacon a régió egy egységes turisztikai desztinációként jelenhessen meg. A célpiramis fenntarthatósággal és környezet centrikus szemlélettel összefüggő legfontosabb tételei közé tartozik a Mura-Dráva-Duna UNESCO Bioszféra Rezervátum és a Duna-Dráva Nemzeti Park természetvédelmi értékeken alapuló turisztikai termékfejlesztése, a – különleges és egyedülálló kulturális örökségen és a rendezvényeken, fesztiválokon alapuló – kulturális turizmus fejlesztése, melyet egy közös Dunai kultúra köré lehetne kiépíteni, a turizmus és a kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése, a társadalmi háttér és a transznacionális együttműködés erősítése, illetve a hagyományos helyi mezőgazdasági és kézműves termékek gyártásának elősegítése.

Fentiek mellett komoly hangsúly helyeződött a vendégfogadás helyzetének javítására, a turizmus és a kapcsolódó gazdasági ágak közti koordináció erősítésére, a regionális TDM rendszerek informális hálózatának kialakítására, a regionális marketing és PR rendszer kiépítésére és a regionális kohézió megerősítésére.

#### **4.2. A fenntarthatóság megjelenése a Béda-Karapancsa pilot projekt akciótervében**

A kutatás talán egyik legfontosabb hozadéka az akcióterv kivitelezése volt, ahol projekt szinten határoztunk meg olyan befektetési javaslatokat, ötleteket, melyek esetleges kivitelezésével a közös dunai brand kialakítása mentén valóban jól működő és aktív turisztikai térséggé válhatna a tárgyalt terület. Ezek az ötletek egy megyei befektetői kézikönyv formájában jelentek meg és kerültek el az adott önkormányzatokhoz és reménybeli befektetőkhöz.

Az akcióterv kidolgozása kapcsán megjelöltük a projektek nevét és területi elhelyezkedését, rövid leírást adtunk a tervről és megjelöltük az esetleges résztvevőket, partnereket, illetve a projekt kapcsán kereshető kontaktszemélyeket.

A szigorúan vett fenntarthatóság és a környezetvédelem jegyében készült el a magyar oldalon megadott projektek mintegy harmada, melyek közül a legfontosabbakat az *1. táblázat* tartalmazza.

1. táblázat: A megyei befektetési kézikönyv fenntartható elveket követő mintaprojektjei

Megye	Projekt megnevezés
Győr-Moson-Sopron	Ökoturisztikai fejlesztések a Szigetközben
Pest	A Zebegény-Duna szakasz komplex fejlesztése
Fejér	A Schalbert Sziget déli partjának revitalizációja
Bács-Kiskun	Apostag, a Duna part fejlesztése
Tolna	A Bölskei-ág rehabilitációja; A Zöld Zátony rehabilitációja;
Baranya	Az öko és környezetbarát vendégfogadó helyek kiterjesztése és fejlesztése Baranyában.

## ÖSSZEFOGLALÁS

Jelen tanulmányban – az elemzett DATOURWAY program Béda-Karapanca pilot projektjének ismertetésével – igyekeztem rávilágítani arra a tényre, hogy a Duna, mint lehetséges – eddig kellően ki nem használt – turisztikai desztináció még mindig jelentős idegenforgalmi potenciállal rendelkezik. Az elemzett nemzetközi és regionális (pilot projekt) tervezési dokumentumok legfontosabb célja egy közös, nemzetközi szinten is jegyzett turizmus brand létrehozása a Duna környezeti, történelmi és kulturális örökségére építve, melynek természetesen egyik legalapvetőbb fundamentumát a fenntarthatóság kell, hogy adja.

A tervezési folyamat során egészen a konkrét megvalósítási programokig jutottunk el, mely projekteket kijánlottuk az önkormányzatoknak és a lehetséges befektetőknek is, megyei befektetői kézikönyv formájában. A munka tudományos része, a felmérés, elemzés, rendszerezés, stratégiaalkotás és projekt szintű javaslatok készítése immáron lezajlott, ezek után természetesen a következő évek, évtizedek kihívása a megvalósítás terén lesz érdekes a kutató és leginkább persze a helyi lakosok számára.

## IRODALOM

- AUBERT A. – MARTON G. – SZABÓ G. 2011: A Dél-Dunántúli Turisztikai Régió. In: Dávid L. – Remyenyik B. (szerk.) A Kárpát-Pannon térség turizmusföldrajza. Gyöngyös: Károly Róbert Főiskola, 2011. pp. 137-157. (Regionális Turizmuskutatás Monográfiák)
- CSAPÓ J. – JÓNÁS-BERKI M. 2011: Dél-Dunántúli turisztikai régió. In: Dávid Lóránt (szerk.) Magyarország turisztikai régiói: „Komplex megközelítésű digitális tananyagfejlesztés a közgazdaságtudományi képzési terület turizmus alap- és mesterszakjaihoz” TÁMOP-4.1.2-08/1/A-2009-0051. Pécs: PTE TTK FI, 2011. pp. 1-19.
- CSAPÓ J. – MARTON G. – SZABÓ G. 2011: Connection Points and Scientific Results of the Béda-Karapanca Pilot Project in Relation With the DATOURWAY Programme. NFA FÜZETEK 2011:(2) pp. 31-37.
- DATOURWAY Transnational Strategy for the Sustainable Territorial Development of the Danube Area with special regard to Tourism (IPA SEE 2008): 112 p. [http://www.datourway.eu/documents/88-701-9655-dtw\\_strategy\\_final.pdf](http://www.datourway.eu/documents/88-701-9655-dtw_strategy_final.pdf)

- DÁVID L. – BUJDOSÓ Z. 2012: Tourism ecology: towards a new discipline. Zeszyty Naukowe: Studia I Materialy, 2012:(2) pp. 91-97.
- DÖVÉNYI Z. – HAJDÚ Z. (szerk.) 2002: A magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései I–II. köt. MTA, 2002. 558 p.
- EU BIZOTTSÁG EURÓPAI DUNA RÉGIÓ STRATÉGIA (EDRS) AKCIÓTERV ÖSSZEFOGLALÓ 2010. július: [http://www.hidrologia.hu/mht/letoltes/eu\\_duna\\_regio\\_akcioterv-magyar%20osszefoglalo-1.pdf](http://www.hidrologia.hu/mht/letoltes/eu_duna_regio_akcioterv-magyar%20osszefoglalo-1.pdf)
- GYENIZSE P. 2010: A természeti adottságok szerepe a délkelet-dunántúli települések fejlődésében. Pécs: PTE TTK Földrajzi Intézet, 2010. 348 p.
- LÓCZY D. – GYENIZSE P. 2008: Folyóvízi formarendszerek megőrződése a Duna mentett árterén a Mohácsi-szigeten. In: Csima P, Dublinszki-Boda B. (szerk.) Tájökológiai kutatások: a III. Magyar Tájökológiai Konferencia kiadvány. Konferencia helye, ideje: Budapest, Magyarország, 2008.05.08-2008.05.10. Budapest: Budapesti Corvinus Egyetem, 2008. pp. 49-56.
- GYURICZA L. 1998: Az idegenforgalom jellemzői a Duna-Dráva Nemzeti Park Duna menti szakaszán és közvetlen térségében. In: Duna-Dráva Nemzeti Park kezelési terve. Pécs
- HAZAI ZRT. – VÁTI MAGYAR REGIONÁLIS FEJLESZTÉSI ÉS URBANISZTIKAI NONPROFIT KFT. 2011: The Development of Sustainable Tourism in the Béda-Karapanca Area ("Béda-Karapanca") (HUNGARY - CROATIA) - Economic opportunity (via tourism) in ecological milieu). 2011. Budapest-Pécs, 2011, 156 p.
- KSH, 2012: [www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)
- MAGYAR TURIZMUS ZRT. 2012: Turizmus Magyarországon 2011. 16 p. <http://neta.itthon.hu/szakmai-oldalak/letoltesek/turizmus-magyarorszagon>
- SZABÓ G. – SPIEGLER P. 2008: A tájkímélő szelíd turizmus megoldásai a Dél-Dunántúlon. In: Csorba P., Fazekas I. (szerk.) Tájkutató – tájökológia Debrecen: Meridián Alapítvány, 2008. pp. 479-486. (ISBN:978-963-06-6003-7)
- SZABÓ G. 2006: A környezetbarát vendégfogadói hálózat kiépítésének lehetőségei a Dél-Dunántúlon. In: Majoros Pál (szerk.) BGF Tudományos Évkönyv 2005: A prioritások és a konvergencia kölcsönhatása a magyar gazdaságban. Budapest: Budapesti Gazdasági Főiskola, 2006. pp. 149-161.
- SZABÓ, G. – SPIEGLER, P. 2009: Grenzüberschreitende Zusammenarbeit für die Entwicklung des ruralen Tourismus in den kroatischen-ungarischen „Pannon Region“. In: Lőrincz I. (szerk.): Kultúrák találkozása a turizmusban. Konferencia helye, ideje: Győr, Magyarország, 2009.04.27-2009.04.28. Győr: pp. 128-132.
- SZABÓ, G. 2009: The Hungarian Lower-Danube Valley as tourism destination? In: Dr. Veres Lajos (ed.) Duna-térségi kohézió tanulmánykötet: amely készült a Nemzetközi Tudományos Konferencia – Dunaújvárosi Főiskola 2009. július 1-2 előadásai alapján Szabadka: Dunaújvárosi Főiskola, 2010. pp. 289-297.
- SZABÓ G. – CSAPÓ J. 2012: A vidéki turizmus helyzete és perspektívái a Dél-Dunántúlon. In: Nyári Diána (szerk.) VI. Magyar Földrajzi Konferencia. Szeged: Szegedi Tudományegyetem TTK Természeti Földrajzi Tanszék. pp. 768-777.

VÁTI – MTA RKK NYUGAT-MAGYARORSZÁGI TUDOMÁNYOS INTÉZET 2008: A Duna menti turizmus hazai és nemzetközi dimenziói koncepció. (megrendelő: Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium) 112. p. [http://www.terport.hu/webfm\\_send/143](http://www.terport.hu/webfm_send/143)

VÁTI 2010: Duna Régió – Területfejlesztési és területrendezési szakmai kiadvány. (Megrendelő: Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium) 182 p. [http://www.vati.hu/files/sharedUploads/docs/teruletfejlesztes/DUNA\\_kiadvany\\_2010.pdf](http://www.vati.hu/files/sharedUploads/docs/teruletfejlesztes/DUNA_kiadvany_2010.pdf)



Donka Attila – Gila Csaba

## Kísérlet az Élővíz-csatorna víziturisztikai értékelésére

Magyarország változatos adottságokkal rendelkezik ahhoz, hogy az aktív turizmus célterülete legyen, azonban ennek a turisztikai terméknek a súlya jelenleg még elmarad a lehetőségektől. A helyi lakosság rekreációs célú érdeklődése megteremti azt a keresletet, ami érdekessé teszi a turisztikai infrastruktúra fejlesztését ezen a területen. Ez a tanulmány arra keresi a választ, hogy egy olyan víznek, amelyet korábban nem használtak turisztikai célra, elégségesek-e az adottságai ahhoz, hogy komolyabb vonzerővé váljon egy olyan térségben, ahol más attrakciók (főleg egy gyógyfürdő) révén a turisták nagy számban érkeznek. Kvantitatív módszerrel értékeltük az adottságokat, melyek eredményeként az ország délkeleti részén található élővíz csatorna (amelynek legtöbb szakasza korábban természetes vízfolyás volt) összehasonlítható Magyarország más folyóinak vízitúrázásra való alkalmasságával.

### 1. BEVEZETÉS

Nemzetközi viszonylatban az aktív turizmus az idegenforgalom egy dinamikusan fejlődő ága. Maga a fogalom<sup>1</sup> a nemzetközi szakirodalomban ugyan nem számít elterjedtnek (KNOP, P. 1990), azonban Magyarországon széles körben használják. A turizmus résztvevői a mindennapok egyhangúsága megszakítása céljából kelnek útra, ezért a szabadidő eltöltését egyre inkább az aktív pihenés határozza meg (JANDALA Cs. 1997, MICHALKÓ G. 2005). Az aktív turizmus növekvő kínálata világszerte vezető helyen van a termékek között (TURCO, D. M. et al. 2002), de Magyarországon egyelőre a súlya messze elmarad a lehetőségektől, a külföldi turisták nem azonosítják hazánkat az aktív turizmussal. Ennek ellenére számos beruházás valósul meg (akár önkormányzati, akár vállalkozói vagy civil részről), aktív turisztikai létesítményekbe, infrastruktúrába, többnyire pályázati támogatással (DONKA A. 2013). A beruházások létjogosultságát megalapozza a hazai lakosság érdeklődése is az aktív turiszi-

<sup>1</sup> Az aktív turizmus kifejezést a hazai turizmusban több eltérő értelmezésben alkalmazták, illetve alkalmazzák. A korábbi évtizedekben volt elterjedt a pénzügyi értelmezés, miszerint a passzív turizmussal ellentétben az aktív turizmus a bevételek túlsúlyára utal a turisztikai kiadásokkal szemben. Ehhez hasonló egy másik értelmezés, amely egyszerűen a beutazó turizmust nevezi aktívnek, míg a kiutazó turizmusra alkalmazza a passzív turizmus kifejezést. Az általunk használt termék-szemléletű értelmezéshez közelebb álló negyedik megközelítés egy-egy (általában sport-) eseményen a nézőket tekinti a passzív, míg a résztvevőket az aktív turizmus részeseinek.

kai tevékenységek iránt (Szonda Ipsos 2000). Egy ilyen komplex beruházás-sorozatnak lehetünk tanúi a békés megyei Élővíz-csatorna esetében is.

Jelen tanulmányban egyrészt arra keressük a választ, hogy egy, a korábbiakban turisztikai célokra nem használt vízfelület természeti adottságai jelenthetnek-e olyan alapot, amellyel annak part menti területei víziturisztikai célterületté válnak, másrészt gyakorlati körülmények között kipróbálásra kerül, hogy a víziturizmushoz kapcsolódó vízrajzi adottságok közül melyekre milyen hangsúlyt érdemes fektetni az egyes folyó menti térségekben a helyzetfeltárás során. A felmérés jelentőségét az adja, hogy a hazai folyók víziturizmusa hosszú időn keresztül a spontán fejlődés jeleit mutatta, így csak jelentős késéssel indultak olyan infrastrukturális fejlesztések, amelyek az általunk vizsgált vízfolyás mentén már rendelkezésre állnak.

## 2. A VIZSGÁLAT CÉLJA

Miközben a Körösökön a víziturizmus több szempontból is hagyományokkal rendelkezik, a szolgáltatási háttere még elmarad a kívánatostól (TÓTH Cs.–DÁVID L. 2006). Az Élővíz-csatorna esetében azonban az a ritka helyzet alakult ki, hogy egy turisztikai attrakciónak szánt terület infrastruktúrája hamarabb épült ki, mint ahogy az ismertté és népszerűvé vált volna a turisták körében. Az Élővíz-csatorna – valószínűleg egyedülállóan az országban – teljes mértékben rendelkezik a vízitúrázásához szükséges infrastruktúrával, így az alapvető feltételek rendelkezésre állnak a vonzerővé váláshoz.

A feltáró jellegű vizsgálat középpontjában az attrakció kidolgozásához szükséges első lépéseken, a potenciális vonzerő és annak jellege, valamint a hatóerő meghatározásán túl (SZABÓ G. 2006), a vonzerő állapotának, ezen belül is a természeti (GYURICZA L. 2009), vízrajzi adottságok vízitúrázásra való alkalmasságának vizsgálata áll. Az aktív turizmus termékként való értelmezéséhez azt kell kiindulópontnak tekinteni, hogy a vizsgált termék, esetünkben az aktív turizmus részét képező vízitúrázás több vonzerőre (a vízfolyás mellett a térség más attrakciói is nélkülözhetetlenek) alapozott, és a vendég minden igényét kielégítő szolgáltatáshalmazt foglaljon magában (MICHALKÓ G. 2005).

Az Élővíz-csatorna napjainkig nem kapcsolódott be a turizmusba, annak ellenére, hogy minden adottsága megvan ahhoz, hogy turisztikai attrakcióvá váljon. Jelen vizsgálatunk célja, hogy – részben más hazai folyókkal összehasonlítva – kiderüljön, az Élővíz-csatorna milyen mértékben alkalmas arra, hogy valódi turisztikai attrakcióvá váljon. Továbbá egy mintát kívánunk bemutatni arra vonatkozóan, hogy egyes, vízitúrázásra alkalmas folyók természeti adottságait hogyan lehet kvantitatív módszerekkel értékelni.

## 3. AZ AKTÍV TURISZTIKAI TERMÉKEK KUTATÁSA

### 3.1. A vízitúrázás feltárására tett kísérletek

Az egyes aktív turisztikai tevékenységek (mint megvalósult vagy reménybeli turisztikai termékek) tudományos vizsgálatok tárgyaként történő megjelenése és a tevékenységnek a turizmusban betöltött szerepe között (akár a vendégszámok, akár a jövedelemtermelő képesség tekintetében) szoros összefüggés áll fenn. Így a természetjárás viszonylag ritkán jelenik meg kutatásokban, miközben például a lovas- és vadászturizmussal jóval gyakrabban foglalkoznak.

A vízitúrázás – bár nagy forgalmat bonyolít le (köszönhetően a célterületek, az alkalmas folyópartok nagy kiterjedésének), – infrastrukturális feltételei országsszerte alacsony szinten vannak (DONKA A. 2012), így gazdasági szerepe is csekély. A tevékenységgel foglalkozó tanulmányok száma ugyan folyamatosan bővül (DÁVID L.–TOMOR T. 2001, BUJDOSÓ Z. et al. 2002, FALUSI TURIZMUS SZABOLCS–SZATMÁR–BEREG MEGYEI SZERVEZETE 2006, DÁVID L. 2007, REMENYIK B. 2011, BARNA GY. et al. 2012), ám ezek olyan folyókkal foglalkoznak, amelyekben már markánsan jelen van a vízitúrázás, mint turisztikai tevékenység (Tisza, Bodrog, Dráva, Rába, Ipoly).

Míg általában a rekreációs szempontú tájértékeléssel több szerző is foglalkozott (BERÉNYI I. 1979, KERTÉSZ Á. 1988, RÉTVÁRI L. 1990, TÓZSA I. 1992, SZILASSI P. 2003, DREXLER SZ. et al. 2003), a komplex idegenforgalmi potenciál (SOMOGYI S. et al. 1968) feltárására a vízitúrázás vonatkozásában még nem került sor. A tanulmányok eltérő megközelítései mellett a fejlesztési koncepciókban is más-más módon kezelik a kérdést. A Rába-mente fejlesztési koncepciója (BOKÁNYINÉ BODA GY. 2003) például projekt-szinten kezeli az elképzeléseket, míg a Tisza-tavi stratégiában (Aquaprofit Rt. 2006) a programozási szintet alkalmazták.

### 3.2. Nemzetközi példák

Egyes országokban, ahol az adottságok hasonlóképpen rendelkezésre állnak, de már felismerték az aktív turizmusban rejlő gazdasági potenciált is, az elméleti megalapozó tanulmányok mellett hasonlóan jelentős szerepük van a gyakorlati megvalósítás irányában tett lépéseknek.

Ausztria Európa egyik legjelentősebb turisztikai desztinációja, ahol a kulturális célú látogatások mellett fő attrakciónak az aktív turizmus számít (BÁNHIDI M.–LEBER, R. 2011), az ország természeti adottságaiból következően ezen belül is a síturizmus.

Új-Zélandon az 1980-as évektől kezdték el felismerni az ország adottságaiban rejlő további lehetőségeket. A természeti környezetben végezhető aktív sportolási lehetőségeket jelentős mértékben kibővítették, amellyel a vendégek száma viszonylag rövid időszak alatt megduplázódott (HIGHAM, J. E. S. et al. 2001).

Németországban 40 ezer km a víziturizmusra alkalmas hajózható vizek hossza, és a fejlett infrastruktúra és jelentős vendégforgalom ellenére számos tanulmány készül a vizek további turisztikai hasznosítására. A tanulmányok egyenrangúan közelítik meg a vízitúrázás feltételeit, így a turisztikai kínálat mellett (amelyet a hazai tanulmányok gyakran kizárólagosan vizsgálnak) az infrastruktúrát és az értékesítési lehetőségeket is azonos mélységben tárják fel (Grundlagenuntersuchung Wassertourismus in Deutschland 2003). Németországban a vízitúrázóktól származó bevételek összege 845 millió euró, miközben a tevékenység közel 18 ezer munkahelyet tart fenn. Az 1,3 millió túrázó közül (BRÄMER, R. 2002) 985 ezer rendszeresen vesz részt a túrákon, melyből 533 ezer fő a turisztikai szolgáltatók szolgáltatásait veszi igénybe (a többi résztvevő egyesületi szinten vagy saját járművel túrázik). Az adatok megfelelő támpontot adnak ahhoz, hogy amennyiben az adottságok alapos értékelését követően ki akarjuk használni a természetjárás különböző formáiban rejlő gazdasági lehetőségeket, a valódi, megalapozott fejlesztések is meginduljanak.

Magyarország adottságai általános értelemben kedvezőek a vízitúrázáshoz. Közel 4300 km azoknak a folyószakaszoknak a hossza, amelyek természeti adottságai megfelelnek ennek a tevéke-

nységnek (DONKA A. 2012). A kedvező adottságokat hangsúlyozó megállapítások azonban többnyire figyelmen kívül hagyják egyrészt a közbiztonság kérdését, másrészt a versenytársakat, azokat az országokat, amelyek egyrészt a hazainál is sűrűbb folyó- és csatorna-hálózattal, másrészt pedig fejlett aktív turisztikai infrastruktúrával rendelkeznek.

#### 4. A TEREPI VIZSGÁLAT MÓDSZEREI

Több szerző (MAROSI S. 1985, KERÉNYI A. 2004) megállapítja, hogy a turizmus folyamataival párhuzamosan, a táj is folyamatosan formálódik, részben a természeti, részben pedig az emberi tevékenység (köztük a turizmus) hatására (BÁNHIDI M. 1999), azonban a turizmus fellendülésének elvárt időigényéhez viszonyítva a jelen tanulmányban vizsgált vízrajzi és egyéb tényezők kevésbé módosulnak.

Míg SOMOGYI S. (1987) egyenként vizsgálta a turizmus egyes fajtáinak a természeti környezettel kapcsolatos elvárásait, a rekreációs célú tájértékelésben az egyes tényezők értékének összehasonlíthatósága érdekében gyakorlattá vált belső arányok, súlyozások alkalmazása (SZABÓ G. 2006). Az elsők közé tartozott ezek közül KERTÉSZ Á. (1988) és GALAMBOS J. (1988), illetve megemlíti GYURICZA L. (2008) kutatását, amelyben kísérletet tett a turizmus természeti adottságainak kvantitatív értékelésére. Egy későbbi tanulmány (DONKA A. 2012) pedig – részben az előbbi tanulmányra alapozva – megvizsgálta Magyarország folyóit és osztályozta azokat a víztúrázás szempontjából, megvizsgálva bizonyos társadalmi feltételek mellett a különböző természeti, elsősorban vízrajzi tényezőket, amelyek hatással lehetnek egy-egy folyó víztúrázásába való bekapcsolódására (1. táblázat).

1. táblázat: A természeti adottságok víztúrázásra gyakorolt hatásainak összesítő értékelése

	vízsebesség	áramlások	növényzet	látványérték	kanyargósság	a szakasz hossza	védett értékek	szélesség	mélység	ÖSSZESEN
súly-érték	0,20	0,18	0,18	0,15	0,08	0,07	0,06	0,06	0,02	<b>1,00</b>
Túr	10	10	9	8	10	7	8	5	8	<b>8,85</b>
Felső-Tisza	10	9	5	10	8	10	6	10	10	<b>8,52</b>
Alsó-Tisza	10	10	5	8	5	10	8	9	10	<b>8,22</b>
Szigetköz	8	5	8	10	10	8	10	10	9	<b>8,18</b>
Közép-Tisza	10	9	5	8	6	10	8	9	10	<b>8,12</b>
Bodrog	10	10	5	10	5	3	8	10	10	<b>8,09</b>
Mosoni-Duna	10	5	6	9	9	9	8	10	10	<b>7,96</b>
<b>Körös*</b>	7	10	5	4	2	10	10	10	10	<b>6,96</b>
Lajta	9	10	6	6	6	1	3	6	8	<b>6,83</b>
Ipoly	7	4	6	8	7	9	10	4	4	<b>6,51</b>
Dráva	3	3	9	7	7	9	10	10	8	<b>6,36</b>
Hernád	6	5	3	9	9	9	4	10	3	<b>6,24</b>
<b>Duna**</b>	7	4	6	7	5	10	6	4	10	<b>6,15</b>
<b>Rába***</b>	5	1	6	9	10	10	6	8	7	<b>6,09</b>
Marcal	10	9	2	5	4	3	5	4	5	<b>5,90</b>
Sió	8	7	8	2	2	4	2	7	8	<b>5,74</b>



Répcse	9	9	2	5	4	3	2	2	4	<b>5,38</b>
Zala	8	9	2	6	3	3	3	3	4	<b>5,37</b>
Sajó	5	5	3	5	7	9	2	10	5	<b>5,20</b>
Keleti-főcsatorna	4	10	5	1	1	4	3	5	8	<b>4,65</b>
Bódva	5	5	2	5	6	7	4	3	4	<b>4,48</b>
Maros	3	4	5	6	3	1	5	8	9	<b>4,39</b>
Szamos	3	4	5	5	2	2	3	10	10	<b>4,25</b>
Kraszna	4	10	1	1	1	3	1	3	8	<b>3,62</b>
Kapos	5	5	3	2	3	3	2	3	4	<b>3,57</b>
Zagyva	3	8	1	3	2	5	2	2	3	<b>3,48</b>

\* A Fehér-, Fekete-, Sebes-, Kettős- és Hármaskörös a közel azonos tulajdonságok miatt egyben került értékelésre.

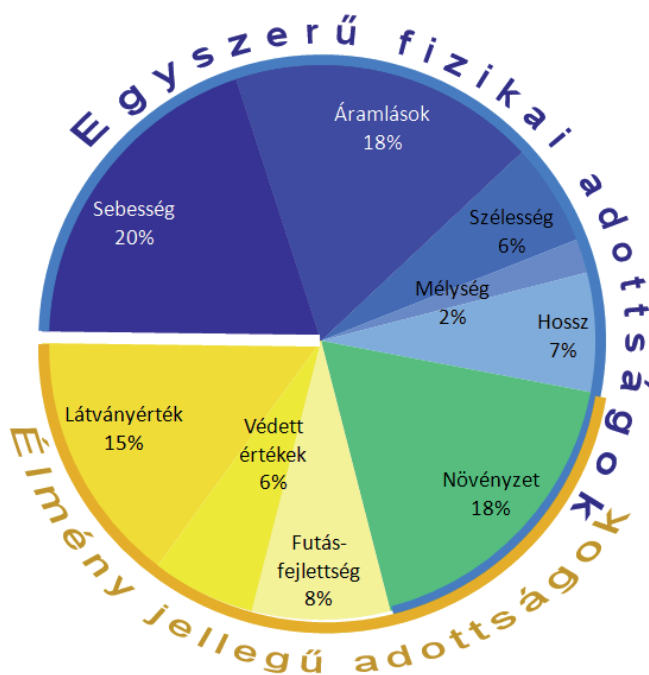
\*\* A Duna szintén homogén egységként került a vizsgálatba, bár egyes rövidebb szakaszainak tulajdonságai eltérőek.

\*\*\* A Rába felső és alsó szakasza eltérő jellemzőkkel rendelkezik: az alsó szakasz kisebb sebességű, a meder pedig jóval szélesebb, de ezek a különbségek érdemben nem befolyásolják a túrázást, mivel a túrázók többsége az egész folyót végigevezi.

Forrás: DONKA A. 2012.

A hivatkozott tanulmány arra a megállapításra jutott, hogy a víztúrázás jellege miatt elsősorban a természeti tényezők határozzák meg egy-egy folyó vízturizmusba való bekapcsolódását. A tanulmányban számos magyar vízfolyás került összehasonlításra, a folyókra jellemző természeti (vízrajzi) tényezők vizsgálata alapján. A felmérésben nem szerepelt az Élővíz-csatorna, érthető okból, hisz nem tartozik a bejáratott túracélok közé. Jelen tanulmány a fenti vizsgálatok metodikájának segítségével, azt néhol továbbgondolva értékeli az Élővíz-csatorna adottságait. A kvantitatív, súlyozásos módszerrel történt értékelésben a két szélső érték (a lehető legkedvezőbb és a legkedvezőtlenebb) között 1-től 10-ig kaphattak pontot a vizsgált természeti jellemzők. A különböző tényezők nem azonos mértékben befolyásolhatják a víztúrázást, így hatásuk alapján súlyozásra kerültek (1. ábra).

1. ábra: A folyókhoz kapcsolódó természeti adottságok súlyaránya a víztúrázás értékelésében



DONKA A. 2012 alapján

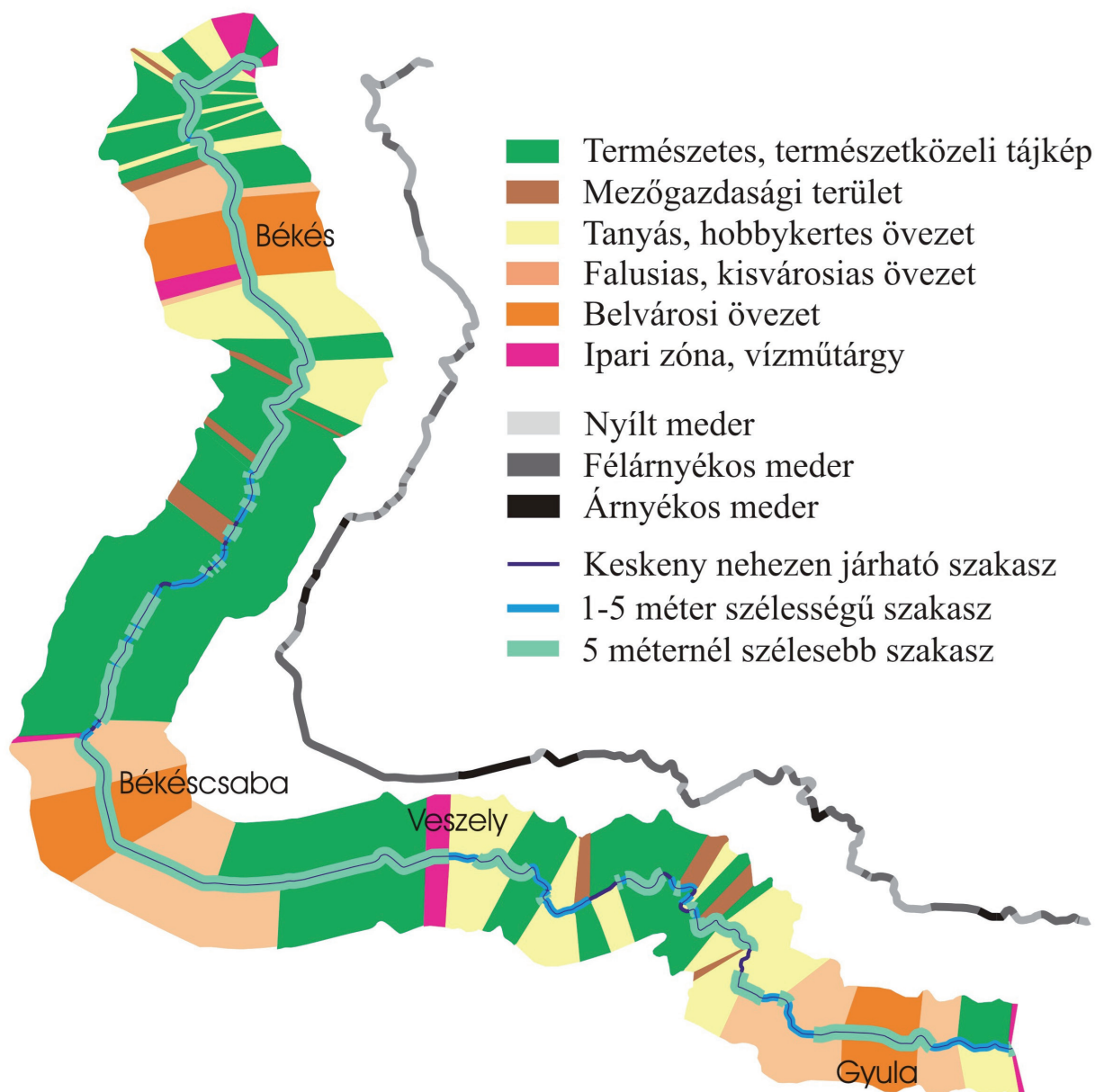
A módszert jelen tanulmányban egy új elemmel bővítettük, a vízfolyás változatosságának mértékével. A turisták egyik legfontosabb motivációja a változatosság iránti igény. Ez alapvetően a megszokott, hétköznapi környezetből való kimozdulást jelenti, de a végső utazási döntéseket – különösen, ha a természeti attrakciók túlsúlyáról van szó – elsődlegesen a táj látványértéke (HORVÁTH G.–KISS G. 2002), ezen belül is egyedisége és változatossága alapján hozzák meg. A vízitúrák csak ritkán szólnak a teljesítményről, mind mennyiségi (minél nagyobb táv megtétele), mind minőségi (minél nehezebb folyószakasz teljesítése) értelemben. A túrázás során az elsődleges szempont többnyire az élmény, amelyet nagyrészt a folyó látványértéke, változatossága biztosít. A legnagyobb élményt pedig a természetes vagy természet közeli partok jelentik, minél dúsabb és minél változatosabb növényzettel. Úgy véljük azonban – és az Élővíz-csatornán ezt is tapasztaltuk, – hogy másfajta partképek is lehetnek látványosak. Még fontosabbnak érezzük a különböző természeti, látképi, hidrológiai adottságok változékonyságát. Ebből a megfontolásból mértük fel terepi vizsgálattal a vizet övező partfajtáknak, az árnyékoltság mértékének, a víz szélességének, és a mederszegély anyagának és minőségének a csatorna teljes hosszán belüli változékonyságát.

A különböző paraméterek egy része térképi mérésekből, míg más része a Körös-vidéki Vízügyi Igazgatóság (KÖVIZIG, 2008) műszaki leírásaiból volt beszerezhető. A változatosság mérésére terepi bejárást alkalmaztunk. A bejárást célja a módszer használhatóságának bizonyításában ki is merült, így nem volt szükség mérnöki pontosságra a méréseket illetően. Két szakaszban, egy háromszemélyes túrakenúval történt bejárást során négy szempontból osztályoztuk a vízfolyás jellemzőit:

- a part jellegét 6 kategóriába,
- a csatorna szélességét 3 kategóriába,
- a vízfelület árnyékoltságát szintén 3 kategóriába, és
- a partszegély fajtáját 4 kategóriába soroltuk.

A felmérés során GPS-készüléket alkalmaztunk a változások rögzítésére. Menet közben, valahányszor kategóriaváltozás történt, egy útvonalpont került rögzítésre a készülékbe. Ezzel párhuzamosan egy útvonalnaplóba a pont száma mellé kerültek a különböző kategóriák kódjai. Az útvonalpontokat és a szintén mért nyomvonalat a MapSource szoftverbe illesztettük, ahol a pontok közötti távolságot mértük meg. A kapott távolságadatok és a napló kódjaiból kiolvasott osztálykategóriák alapján tagoltuk a teljes csatornát (2. ábra). Az adatok alkalmasak a különböző kategóriák arányainak bemutatására is. A felmérés során 179 útvonalpontot vettünk fel. Ebből 144 esetben valamelyik vizsgált jellemző változott: 81 pontnál csak egy paraméter, 18 pontnál kettő, 44 pontnál pedig egyszerre három is változott. A fennmaradó útvonalpontok hidakat, mélységmérési helyeket, vagy egyéb okból említésre méltó objektumokat jelölnek.

2. ábra: Az egyes mért paraméterek változásának térképi ábrázolása



Szerk.: GILA Cs.

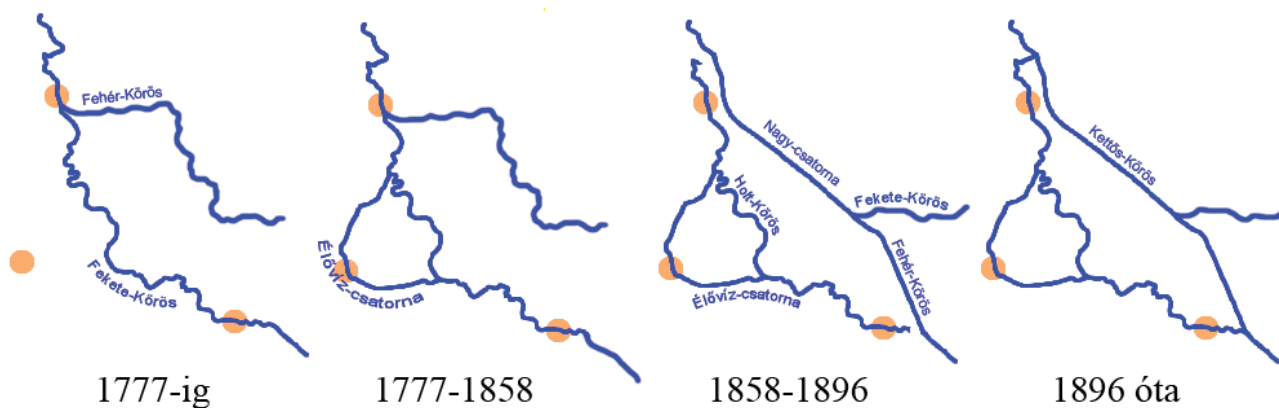
## 5. A VIZSGÁLAT EREDMÉNYEI

### 5.1. A csatorna története

Az Élővíz-csatornát 1777-re ásták ki a csabai polgárok településük számára (3. ábra). Ez volt az első nagyobb műszaki alkotás a városban (ÁDÁM G. 1930). A csatorna az akkor még élő Fehér-Körösből ágazott ki, majd valamivel több, mint 14 km után tért vissza. Fő funkciója a vízellátás és az Erdélyben kivágott fák településre úsztatása volt. A mai csatorna holtági szakasza 1858-ban vesztette el folyóját, amikor elkészült a Gyulát Békéssel összekötő ún. Nagy-csatorna. Ezután az egykori Körös meder és a csatorna is csak időszakosan kapott vizet. Az 1888-ban bekövetkezett árvizet követően megerősítették a töltéseket, majd többféle próbálkozás után 1896-ban a gyulai duzzasztó felépítése és egy tápcsatorna kiásása oldotta meg a vízutánpótlás kérdését (BAK S. 2007).

Az Élővíz-csatorna az érintett három település városképének szerves részévé vált az idők során. Vízhozama kiegyensúlyozott, mivel elsősorban mezőgazdasági célokat szolgál (BAKONYI P. et al., 2009). Az 1960-as évekig fürdőzésre is alkalmas tisztaságú vize volt (GODA P.–KÖTELES L. 1984). A kommunális és ipari szennyvizek bevezetése miatt vízminősége a későbbiek folyamán – elsősorban az alsó szakaszon – drasztikusan romlott. Mára a települések önkormányzatai, a Vízügyi Igazgatóság és a civilek erőfeszítéseinek hatására ismét elfogadható a vízminőség.

3. ábra: Az Élővíz-csatorna fejlődése



Szerk.: DONKA A.

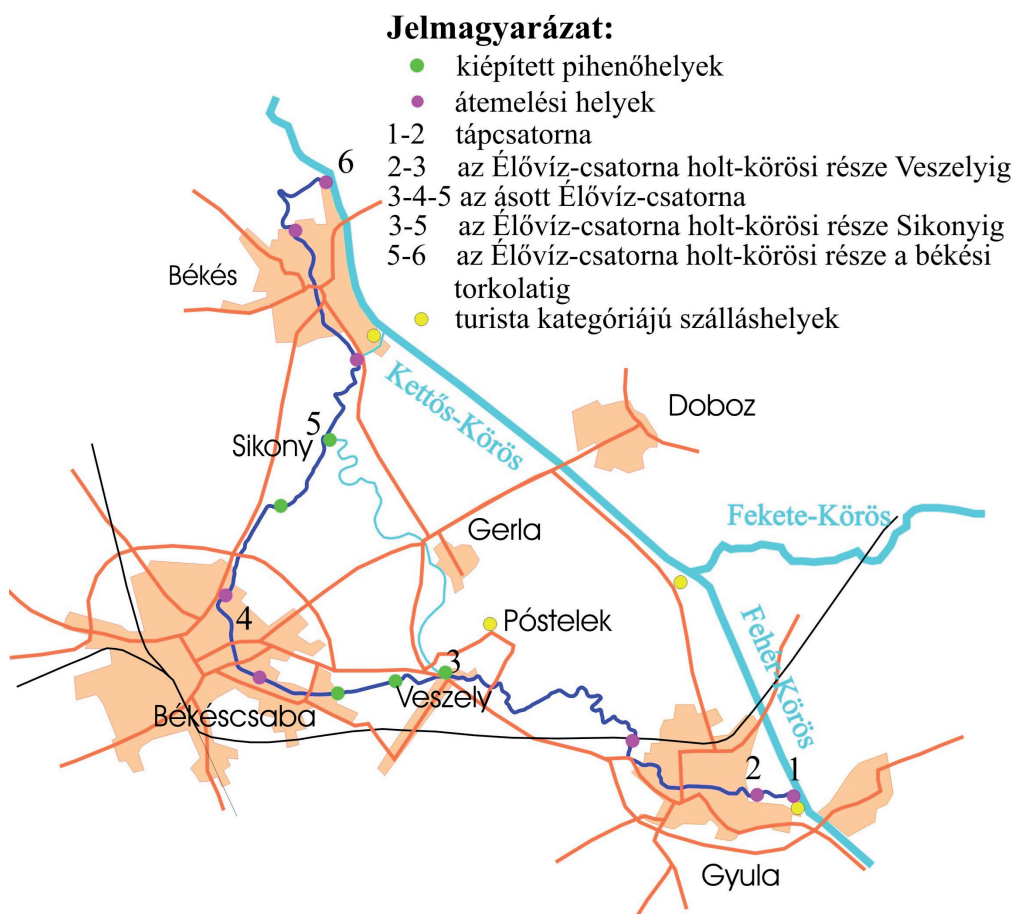
## 5.2. A vízfolyás jellemzői

Az Élővíz-csatorna (amit a helyi lakosság – tekintettel a történeti előzményekre – a mai napig Körösnek nevez) a Fehér-Körös 7,3 folyamkilométerénél (a Körös torkolatától 135,9 fkm-re) épült gyulai duzzasztótól a Kettős-Körös 22 folyamkilométeréig (a torkolattól 113,3 fkm-re) (BOKODY J. 1985), a Békési-kifolyózsilipig tartó vízfolyás. Teljes hosszúsága 38,2 km, melyet három szakaszra bonthatunk (4. ábra).

1. Gyulai tápcsatorna, amely a Fehér-Körössel köti össze annak holtágát. Feladata a vízellátás biztosítása.
2. A Holt-Fehér-Körös, amely Gyulától Békésig kanyarog, érintve Gerla települést (1. kép).
3. A valódi Élővíz-csatorna, amely Veszelytől indulva félkörívet ír le és keresztülhalad Békéscsabán, majd Sikonynál tér vissza a Holt-Fehér-Körösbe.

Az Élővíz-csatorna víziturizmusba való bekapcsolódása a 2000-es évek elejére tehető. Eleinte felfedező-jelleggel, vagy egyes kisebb rendezvényekhez kapcsolódva, megismerési és népszerűsítési céllal eveztek végig a csatorna egyes szakaszain (CZAKÓNÉ CZÉDLI J. 2004). Ezt megelőzően szervezett túrázás lényegében nem zajlott rajta. Nagyobb tömegek ma is elsősorban csupán különböző rendezvények alkalmával eveznek itt. (Három Város Teljesítménytúra, Indián Kenu Túlélő Verseny, Határtalan Vándortúra, a Körösök völgye Natúrpark különböző rendezvényei). 2008-ban pályázati forrásból, a csatorna rehabilitációjával egyidejűleg valamennyi átemelési helyre, beleértve a Fehér- és a Kettős-Körösre való kapcsolódást is, csónakkiemelő stégek (2. kép) és szállító rámpák készültek. A csatorna partján pihenőhelyek és egy tanösvény található. Kezdeténél és végénél vízitúrázók számára ideális szálláshely van. Így az Élővíz-csatorna teljes mértékben rendelkezik a vízi túrázáshoz szükséges infrastruktúrával.

4. ábra: Az Élővíz-csatorna szakaszai



Szerk.: GILA CS.

1. kép: A Gerlai-holtág részlete



Légifotó: SZTRUNGA E., 2011. október 2.

2. kép: Átemelőhely sportcélú vízijárművek számára Gyulán



Fotó: GILA Cs., 2012. július 6.

### 5.3. A mérések eredménye

A víziturizmus szempontjából az Élővíz-csatorna leglényegesebb, főleg vízrajzi adottságai az alábbiak.

#### 1.

A víz *sebessége* 0 és 1,7 km/óra között változik (KÖVIZIG, 2008). A sebesség a szabályzó zsilipek között eltérő lehet, amit elsősorban a Fehér-Körösből beáramló víz mennyisége határoz meg. Ezért inkább a csatorna felső szakaszán lehet a túrát segítő vízmozgással számolni. A csatorna további szakaszai állóvíznek tekinthetők. A hivatkozott tanulmány módszertana szerinti kvantitatív értékelést követve az Élővíz-csatorna vízsebességre vonatkozó jellemző értéke: 4.

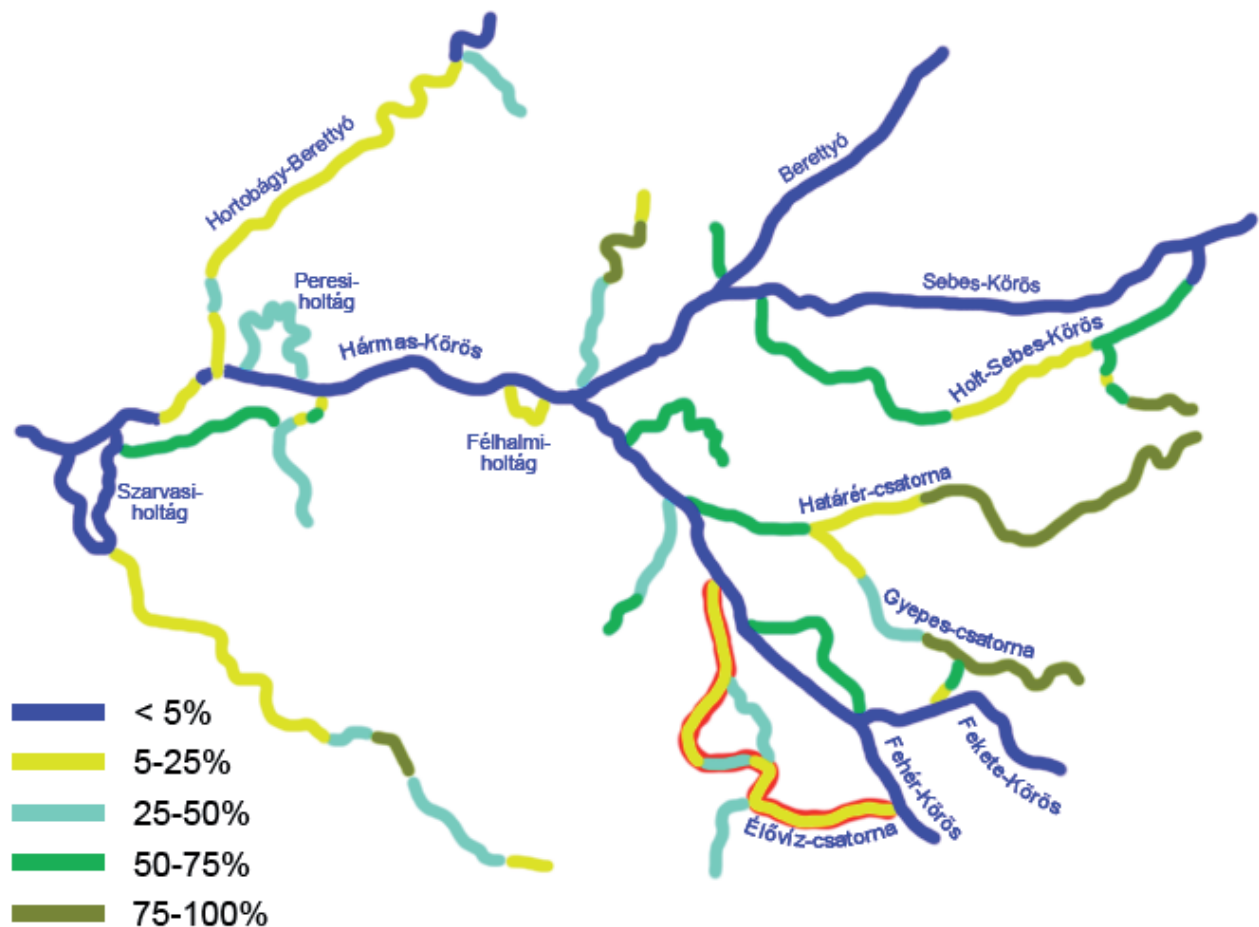
#### 2.

Az alig mozgó vízben veszélyes *áramlásokkal* nem kell számolni, csupán a zsilipek környékén van szükség körültekintésre. A jellemző értéke: 10.

#### 3.

A terepi vizsgálatok és a Vízügyi Igazgatóság térképe (5. ábra) alapján is kijelenthetjük, hogy a vízfolyás a jellege (alacsony sebesség, kis mélység) ellenére rendelkezik elég szabad vízfelülettel és csak néhol zavarja az evezést a *vízi növényzet*. A jellemző értéke: 8.

5. ábra: A Körös-vidéki Vízügyi Igazgatóság területén lévő jelentősebb felszíni vizek vízínövényzettel való borítottsága



Forrás: Körös-vidéki Vízügyi Igazgatóság, [www.kovizig.hu/05-vizminosegvedelem/07-vizinoveny-boritottsag/vizinoveny-boritottsag.php](http://www.kovizig.hu/05-vizminosegvedelem/07-vizinoveny-boritottsag/vizinoveny-boritottsag.php), letöltés: 2013. január 6., szerk.: DONKA A.).

#### 4.

A hivatkozott tanulmány úgy találta, hogy olyan vízfolyásokra, amelyek *hosszúsága* csak egy-két napos túrázást tesz lehetővé, a vízitúraszervező szolgáltatók jellemzően nem, vagy nem rendszeresen szerveznek programot. Az Élővíz-csatorna kényelmesen két nap alatt teljesíthető. A vízitúrázásba, mint a Körös-túrák alternatív kitérő szakasza kapcsolódhat be a Gyula–Békés közötti egyenes, nyíltvízű, meglehetősen egyhangú Fehér-Körös–Kettős-Körös szakasz alternatívájaként. Terepe lehet ezen felül az egyre elterjedtebbé váló short break nyaralásoknak is. Egynapos programként szolgálhat a más turisztikai célból a régióba érkező turistáknak. A jellemző értéke: 2.

#### 5.

A túrázás, természetjárás egyik legnagyobb vonzereje, hogy saját erővel haladva az út során újabb és újabb látnivalók tárulnak elénk. A vízitúrázás ebből a szempontból speciális helyzetben van, mert általában csak a folyót, a partokat és csak a partközeli magasabb objektumokat láthatjuk a vízről. Egyenes folyású vizeken akár több kilométerre előre láthatjuk az útvonalat, így a felfedezés, az új megismerésének öröme jóval csekélyebb a turista számára. Változatos *futásvonalú* folyókon minden kanyarulat valami újat, mást ígér a túrázóknak. Kijelenthetjük, hogy a folyók rövid távon mérhető kanyargóssága egyenes arányban van a folyóvíz turisztikai értékével. A földrajz által alkalmazott

futásfejlettség vizsgálata, mint azt az említett tanulmány is jelzi, nem ad megfelelő támpontot a kanyargósság mérésére, illetve a különböző vízfolyások objektív összehasonlítására kisebb folyószakaszok esetén.

A turizmus szempontjából, a változatosságot értékelve többnyire eredményesebb az egy kilométerre jutó kanyarok száma szerinti mutatót használni. Az Élővíz-csatorna 38,2 kilométerére 45 kanyar jut, amely kilométerenként 1,18. Az adat ugyan elmarad több, kevésbé kanalizált folyó értékeitől (2. táblázat), de magasabb, mint az Alföld legtöbb folyójának értékei. Ennek az az oka, hogy a vízfolyás hosszának több mint fele a Fehér-Körös egykor szabályozatlan mederét követi. Összehasonlítást végeztünk egy, a víziturizmusban már jól ismert, bejáratott, hasonló jellegű vízfolyással, a Vajás-fokkal.<sup>2</sup> A Vajás-fok futásfejlettsége 1,15 kanyar/kilométer. Ez a vízfolyás a Duna egykori ága, így az ívek itt nagyobbak, és végeredményben kisebb a kanyargás mértéke, másrészt a kanyarok jóval fejlettebbek, mert ha a két túraútvonalat a 90 foknál nagyobb szögű kanyarok alapján hasonlítjuk össze, akkor egyértelműen a Vajás-fok esetén kedvezőbb az érték turisztikai szempontból (Vajás-fok 0,63 kanyar/km, Élővíz-csatorna 0,34 kanyar/km).

2. táblázat: Az Élővíz-csatorna és egyes hazai folyószakaszok kanyargóssága.

Folyó(szakasz)	A szakasz végpontjai		Futás-vonal (km)	Futás-fejlettség	Kanyarok száma kilométerenként
Felső-Tisza	Tiszamogyorós	– Tuzsér	36,0	3,24	0,47
Túr	Kölese	– Túrístvándi	13,1	2,62	2,98
Rába	Rábagyarmat	– Csákánydoroszló	13,0	1,94	3,23
Hernád	Vizsoly	– Pere	21,7	1,56	2,17
Élővíz-csatorna	Gyula	– Békés	38,2	1,70	1,18
Felső-Tisza	Tiszabecs	– Szatmárcseke	23,0	1,48	0,74
Körös	Gyula	– Békés	18,3	1,20	0,05
Szamos	Cégénydányád	– Szamoskér	14,6	1,07	0,27
Keleti-főcsatorna	Tiszalök	– Hajdúnánás	21,1	1,02	0,14

Forrás: DONKA A. 2012 és a szerzők saját mérése

Megállapíthatjuk, hogy a kanyarulatokból fakadó változatosság szempontjából az Élővíz-csatorna a hazai folyók között a középmezőnybe tartozik. Ehhez hozzájárul az is, hogy ilyen keskeny, sokszor dús növényzettel szegélyezett, illetve fedett folyó esetén, már a felmérésben nem jelölt kisebb törések utáni részek is takarásban lehetnek. A legkevesebb kanyar a valódi Élővíz-csatorna 14 km-es szakaszára jut (8 db), de ha megnézzük, akkor látható, hogy ez a rész szinte csak félárnyékos, illetve árnyékos minősítést kapott, amely dús part menti növényzetet, a víz fölé hajló lombokat jelent, melyek a kanyarokhoz hasonló hatást eredményeznek. A jellemző értéke: 6.

## 6.

A látványérték vizsgálatába építettük be – a hivatkozott tanulmányhoz képest új elemként – a változatossági faktort. A felmérés során a csatorna turisztikai értékének a part változatossága szerinti vizsgálatához négy tényezőt vizsgáltunk:

<sup>2</sup> A Vajás-fok részben a Duna egykori medre helyén halad, illetve a Szelidi-tó vizét vezeti a Dunába, érintve Kalocsát és több községet.



1. a vízről látható partképi fajta,
2. a víziút árnyékoltságának fás lombos növényekkel való szegélyezettsége, fedettsége,
3. a partszegély fajtája,
4. vízi műtárgyak, hidak.

### 6.1. A vízről látható partkép

A bejárás során csak azt vizsgáltuk, hogy a vízről tekintve milyen kép tárul a vízen haladó túrázó elé, a környezet területhasznosítására nem tértünk ki. Így ha a csatornát akár csak pár méter sűrű természetes növényzet övezte, akkor is ezt a besorolást kapta, ha egyébként mögötte termőföld, kert, házsor helyezkedett el. A kategóriák megalkotása viszonylag egyszerű volt, a terepi értékelés már kevésbé, ott már erősebben kellett koncentrálni a szubjektív elemek minél teljesebb körű kizárására. A partkép meghatározásánál a következő kategóriákat alkottuk meg:

1. természetes, természetközeli partkép (ahol semmilyen antropogén elem nem látható a parton),
2. mezőgazdasági terület (ahol a kultúrnövény egészen a vízpartig lehúzódik vagy rögtön a töltés, magaspart után kezdődik),
3. tanyás, hobbikertes földhasználatforma (ahol a kert leér a vízig, de nincs összefüggő épületsor, ritka a beépítettség),
4. falusias–kisvárosias tájképi jelleg (ahol a csatornát családi házak sora kíséri, utca fut párhuzamosan, a víz közvetlen partját az itt lakók tartják karban),
5. belvárosi övezet (ahol több szintes épületek, közintézmények, városi parkok, strandfürdők, önkormányzati kezelésű közterületek övezik a partot),
6. ipari, vízügyi terület (ipari létesítmények, vízátemelők, zsilipek és más műtárgyak).

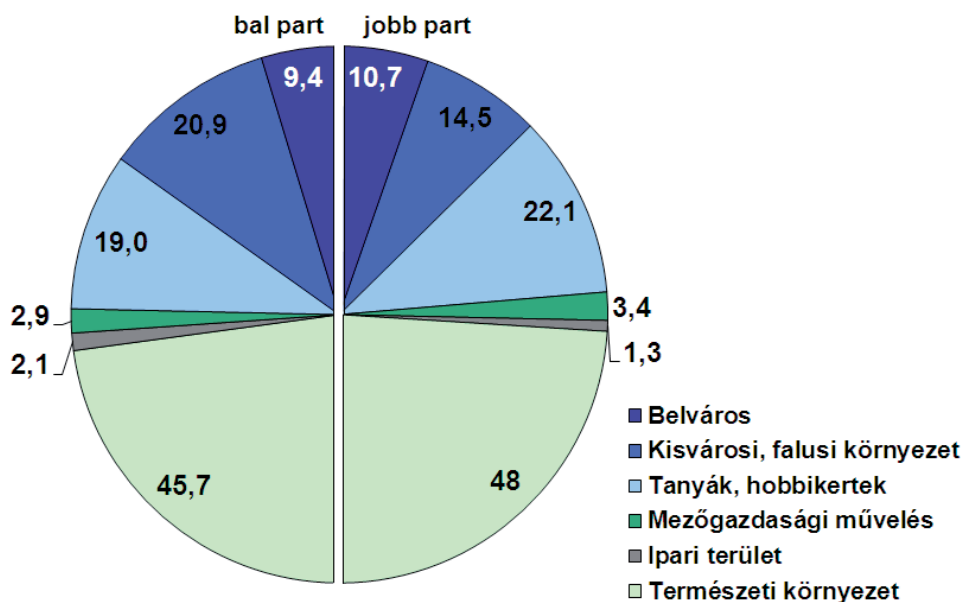
A csatorna két partját, még ha sokszor elég szimmetrikus is, külön-külön vizsgáltuk. A bal parton 37 esetben, míg a jobb parton 42 esetben tudtunk bejelölni különböző kategóriát. Ez azt jelenti, hogy mindkét oldalt átlagosan kilométerenként történt változás. A kategóriák váltakozása nagyon komoly eltéréseket mutat a csatorna egyes szakaszain. Előfordul, hogy pár tíz méterenként változás történik, de találunk 7 km-nél hosszabb egyforma szakaszt is. A túrázás szempontjából legértékesebb természetes környezet mindkét oldalon közel 50%-os arányt képvisel (bal part: 45,6%; jobb part: 47,9%) (6. ábra).

Unikális jellege miatt, a természetes jellegű partszakaszok helyett a turisták számára akár még érdekesebb is lehet a belvárosi szakaszokon evezni. Az élmény, hogy egy nyüzsgő város közepén evezhetünk, szintén ritka.<sup>3</sup> A városbeli szakaszok hossza a bal parton 9,4%, a jobb parton 10,7%. A csatorna partja mindhárom városban gondosan karbantartott, sokszor értékes épületekkel, védett növényekkel szegélyezett. A falusias kisvárosi partszegélyeknél (20,9%, illetve 14,5%) szinte mindenhol rendezettséget tapasztaltunk, a változatos kép viszont azt jelzi, hogy elsősorban az itt élő lakosság gondozza a partokat. Előzetesen leginkább a hobbikertes övezetnél (19%; 22,1%) tartottunk attól, hogy rendezetlen, kommunális hulladékkal szennyezett, a túraélményt zavaró képpel találkozunk.

<sup>3</sup> Kevés hasonló, városparti, belvárosi folyószakasszal lehet találkozni az országban. Ezek – Győr, Budapest, illetve Szolnok és Szeged – azonban nagy vízhozamú, kevésbé hangulatos folyók partján helyezkednek el. Jászberény rendelkezik hasonló adottságokkal, ott azonban a folyó környező szakaszai kevésbé alkalmasak vízitúrázásra.

Ezzel ellentétben azonban szerencsére azt állapíthattuk meg, hogy a helyi lakosság ügyel a környezetre, és csak ritkán fordult elő szennyezettség. A partvédő létesítmények és a stégek ugyan eléggé eklektikus összképet eredményeznek, de ennek mértéke nem befolyásolja érdemben a vízről látható összképet, tehát az élményt.

6. ábra: A part menti területek megoszlása a területhasznosítás módja szerint (%).



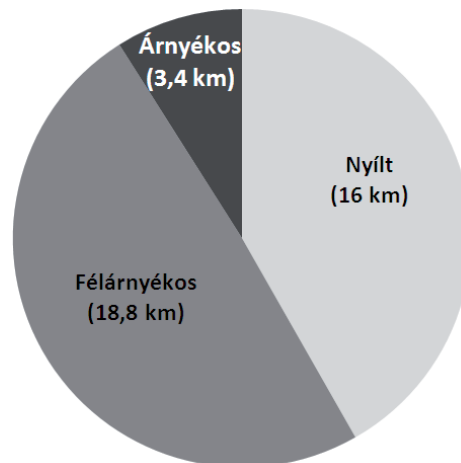
A mezőgazdasági hasznosítás (2,9%; 3,4%) a korábban említett okok miatt ilyen kis arányú. Valójában a csatorna töltésén túl, tehát 5–10 méterre a vízparttól általában külterületi mezőgazdasági művelés folyik. Mivel nem látszik, ezért csak a vízig néhol leérő, gabonával bevetett földek, illetve gyümölcsösök vagy kaszálók színesítik a képet.

Valódi ipari terület nem szegélyezi a csatornát, a mégis ide sorolt szakaszok (2,1%; 1,3%) külső képük miatt kapták ezt a besorolást: ebbe a kategóriába került a vízügyi műtárgyak környezete.

## 6.2. A víziút árnyékoltságának fás lombos növényekkel való szegélyezettsége, fedettsége

Az Élővíz-csatorna elég keskeny ahhoz, hogy a vízitúrázók által kedvelt zárt lombos sátor is kialakulhasson felette. A fákkal zárt partoldal, a belógó ágak, lombok nemcsak hűs árnyékot adnak, hanem a korábban bemutatott előre be nem láthatóság (változatosság) elemet is fokozzák. Az árnyékoltságnak három fokozatát különböztettük meg: nyílt (41,8%); félarányos (49,3%) és teljesen árnyékos (9%) szakasz (7. ábra). Váltakozást 65 esetben jegyeztünk fel a térképre. Legkevésbé ezt az elemet sikerült objektíven mérni, mert a napsütés erőssége, a napszak, illetve az egyéni hőérzet is befolyásolta – különösen az árnyékos és a félarányos – kategóriák elkülönítését. Az eredmény alapján elmondhatjuk, hogy a vízitúrázók a csatorna hosszának felén számíthatnak kellemes árnyékra.

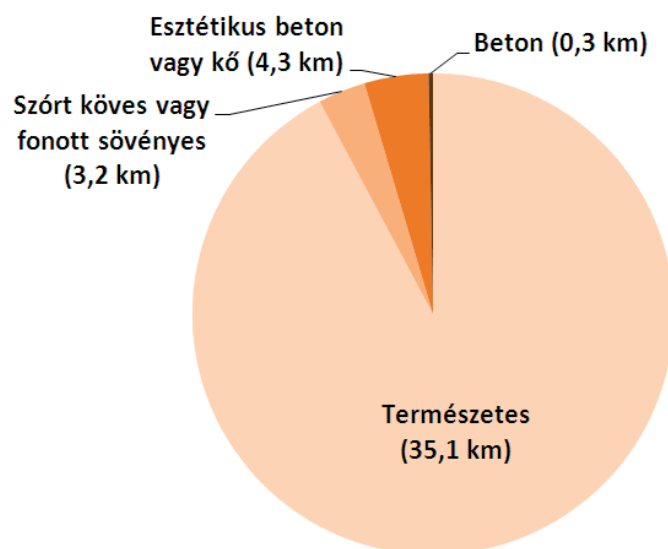
7. ábra: A csatorna teljes hosszának megoszlása az árnyékoltság mértéke szerint.



### 6.3. A partszegély fajtája

A folyók természetes szegélyét a társadalom különböző okok miatt (mederszabályozás, árvízvédelem) művi elemekkel átalakíthatja. Ez lehet betonfal, kőszórás, sövényfonat stb. Ilyen mesterséges partok nagyban ronthatják a turisztikai élményt. Az Élővíz-csatorna szerencsés ebben a tekintetben, mert 92,1%-án természetes vízpartot találunk. 4,3% a fonott sövényvel és a szórt kővel biztosított a partszakasz. A három város belső területein a víz szintjéből alig kiemelkedő betonszegély fut (3,2%). Anyaga ellenére a kivitelezés módja miatt ezt a betonszegélyt nyugodtan nevezhetjük esztétikusnak, bár sok helyen már javításra szorul. Magas beton oldalfalat csak a vízügyi létesítményeknél, ott is csak minimális hosszban (0,3%) találunk (8. ábra).

8. ábra: A csatorna teljes hosszának megoszlása a partszegély fajtája szerint.



### 6.4. Hidak, műtárgyak

A hidak alatti átkelés mindig izgalmas része az evezésnek. A víziút oldalról és felülről beszűkül, a vízfolyás begyorsul, az áthaladás egyes esetekben veszélyessé is válik. Esetünkben ez utóbbival nem kell számolni. A csatornát 53 kisebb vagy nagyobb híd íveli át. Vizsgáltuk a hidak esztétikai értékét, illetve a vízszint és a hidak alja közötti távolságot. Esztétikus látványnak a régi téglaboltozatos és a

különböző fa- (3. kép) és acélszerkezet kombinációjából álló gyaloghidakat találtuk. Összesen kilenc hidat minősítettünk különlegesnek, ebből négy híd Gyulán, három Békésen, egy Békéscsaba és Békés között, egy (magántulajdonban lévő) híd pedig Gyula és Békéscsaba között található. 41 híd átlagos vasbeton szerkezetű közúti vagy gyalogos híd. Látnivalót még ezeknél is találhatunk, például a beton átszivárgó vízből létrejövő cseppköveket. A Veszely környéki kiskertes övezetben találhatjuk a 3 összetákolt gyalogbürüt, melyek – különlegességük ellenére – semmiképpen nem értékes részei a környezetüknek. A hidak magassága is befolyással lehet a túrázásra. Kenuval egy átlagos ember problémamentes áthaladásához minimum 100 centiméter hídmagasságra van szükség. A hidak közül 5 nem teljesíti ezt a feltételt (a legkisebb 70 centiméter), itt csak kisebb rutinnal és odafigyeléssel lehet áthaladni. Leküzdésük az élményfaktort növeli.

3. kép: Gyalogos híd a csatorna békési szakaszán



Fotó: GILA Cs., 2012. július 6.

A túrázást megszakító átemelések ugyan lassítják a haladást, másrészt viszont változatosságot visznek az evezés monotonitásába. A csatornán végighaladva 6 esetben kell zsilipeknél a hajókat átemelni. Mindegyik átemelésnél acél és fa szerkezetű stég és kövezett lejáró segíti az átemelést, és az átemelés távolsága egyik esetben sem haladja meg a 100 métert. Hasonló műtárgyak segítik a Fehér- és a Kettős-Körösre való átjutást is. A látványérték jellemző értéke: 10.

## 7. Védett értékek a vízfolyás mentén

A csatorna medre sehol sem áll védettség alatt, bár ezt az érintett önkormányzatok többször kezdeményezték. A vízügyi szereplők ellenérdekelték a védetté nyilvántartásban, tevékenységüknek köszönhetően. A csatorna partján viszont 12 helyen találunk helyi védettségű részt, ebből négy pont-jellegű, mérete és kora miatt védett fa (pl. Bandikafa, Cimborafa). Négy esetben a csatorna mellett található park áll védettség alatt (Békéscsaba: Széchenyi-liget, Árpád-liget; Gyula: az egykori

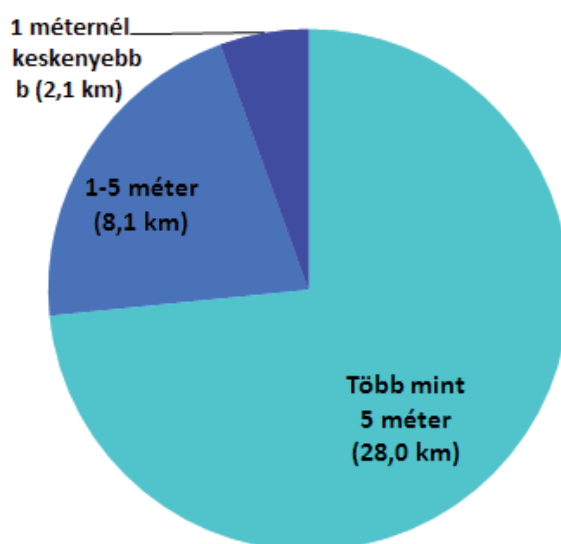
kastélypark részeként a Várfürdő, továbbá a Csigakert; Békés: a Csatárkert). Négy helyi védettség pedig a csatorna egy hosszabb szakasza mindkét oldalának élővilágára vonatkozik (Gyula belterületi szakasza, a teljes Élővíz-csatorna Veszelytől Sikonyig; Békés belvárosának egy része). A védettség szinte minden esetben a növényvilág, elsősorban a különböző értékes, koros fák (botoló fűz, tölgy, nyár) érdekében jött létre. Kijelenthetjük, hogy az Élővíz-csatorna vonalán kimagasló a védett területek száma, melyek biztosítékot jelentenek a természeti környezet további fennmaradáshoz (illetve vonzerővé történő fejlesztésükkel a turisták számára is további élményelemekkel gazdagíthatják a túrázást). A jellemző értéke: 10.

## 8. Szélesség

Egy folyó szélessége a víziturázás szempontjából egy alsó korláttal rendelkezik, amely lényegében a hajó haladását, manőverezést biztosító parttávolság. Általában a kisebb vagy közepes szélességű folyók a vízitúrák kedvelt célterületei. Ott, ahol mindkét part közel van, jól belátható, és fák adnak árnyékot, élményekben gazdagabb a túrázás. Úgy véljük, ha a szélesség a túra folyamán változik, az szintén a változatosságot növeli. A csatorna felmérésekor a meder szélességét is mintáztuk. Három, viszonylag könnyen mérhető kategóriát alkottunk:

1. az öt méternél, egy négyszemélyes kenu forduláshoz szükséges szélességnél nagyobb szélesség, könnyen járható,
2. öt méter és egy méter közötti, még jól járható, de kanyarokban technikásabb és csak nehezen, vagy egyáltalán nem lehet megfordulni,
3. egy méternél szűkebb, éppen elfér és tovább tud haladni a hajó, a belógó ágak a sűrű vízínövényzet nehezíti ugyan a haladást, de eközben élményt is jelent.

9. ábra: A csatorna hosszának megoszlása a szélesség szerint.



Természetesen a hosszabb szakaszon igen kis szélesség kizárhatná a csatorna víziturisztikai hasznosítását, de mint az a 9. ábrából látszik, nem túl gyakori és csak nagyon rövid szakaszokra jellemző. A csatorna teljes szakaszán összesen 66 alkalommal változik a három kategória között a szélesség. Ez átlagosan 1,7 szakaszváltás kilométerenként. Természetesen a váltakozás valójában nem

ilyen egyenletes, két szakaszon figyelhető meg a sűrűbb váltakozás, a Gyula és Békéscsaba utáni részeken. Míg a belterületeken belüli, valamint torkolati (békési) szakaszokon szinte teljesen homogén (1-es kategória) a mederszélesség. Összefoglalva a víziút szélessége mindenhol lehetővé teszi a továbbhaladást, mindemellett megfelelően változékony is – ha nem is egyenletes eloszlásban – ahhoz, hogy növelje az evezés élményét. A jellemző értéke: 7.

### 9. Vízmélység

A vízítúrázás szempontjából a vízmélységnek is van alsó korlátja. Ez a vízijármű típusától függően 20–30 centiméter. A csatornán 18 helyen mértünk vízmélységet, mindig az adott szelvény legmélyebb pontján. Az értékek 100 és 220 centiméter között voltak, az átlag 159 centiméter. Megállapítható, hogy a vízmélység nem képezi akadályát a túrázásnak, ami érthető is, hiszen mesterséges, ásott vízfolyásról van szó. A vízszint a teljes szakaszon átlagos volt. Nagyobb vízszintingadozás (30–40 cm) a meder szabályozott jellege miatt ritkán, rövid időre és általában a turisztikai szezonon kívül fordul elő. A jellemző értéke: 10.

### 10. Vízminőség

A víztest az EU VKI besorolása alapján „alföldi típus, természetes, erősen módosított víztest” kategóriába tartozik. Egy 2008-as felmérés (KÖVIZIG, 2008) alapján a szervesanyag- és tápanyagterhelés szempontjából is kockázatos minősítést kapott, mindkét esetben a pontszerű szennyezésekre visszavezethető okok miatt. A csatorna vizének minőségét nagymértékben meghatározza táplálójának, a Fehér-Körösnek a vize. A Körös vize átlagosan mind a négy vizsgálati csoportban III. („tűrhető víz”) osztályú. Ezt a vízminőséget a csatorna lényegében Békéscsabáig megőrzi (KOVÁCSNÉ OLTYÁN E. et al., 2008). A megyeszékhelytől, elsősorban annak belevezetett szennyvizétől, a víz oxigénháztartása megromlik, illetve szervesanyag-tartalma megugrik, ezért különösen nyári, vízutánpótlás nélküli időszakokban kritikus helyzet is előállhat. A város után és a békési torkolati szakaszon sajnos többször fordult elő tömeges halpusztulás. A víz minőségét a megfelelő mennyiségű vízhozam, illetve a szennyvíztisztító hatásfokának javítása tudná segíteni (KÖVIZIG, 2008). A vízhozamot a kritikus nyári időszakban sajnos lényegében képtelenség biztosítani, akkor, amikor a Fehér-Körös is vízhiánnyal küzd. Javulást csak a szennyvíztisztító várható korszerűsítése eredményezhet.<sup>4</sup> Problémát okoz továbbá a meder feliszapolódása is, illetve a vízínövények túlzott burjánzása. Ez utóbbi problémát megoldotta egy uniós forrásból beszerzett, néhány éve üzemelő úszó nádvágó hajó.<sup>5</sup> A feliszapolódás csökkentése nagyobb vízsebességgel, vízhozammal lenne elérhető, de ehhez a csatorna műtárgyainak a keresztmetszete több helyen túl szűk (BAKONYI P. et al., 2009).

A fenti tények nem festenek túl jó képet a csatorna vízminőségéről, de érdemes figyelembe venni, hogy többi folyónk is általában III. osztályú besorolással rendelkeznek. A vízítúrázók számára pedig elsősorban az érzékszervekkel észlelhető (látható, illetve szagolható) szennyezés okoz problémát. Így vizsgálva, a csatorna vize a békéscsabai alsó körgáti zsilipig kifejezetten tisztának (átlátszónak) minősül. A vízromlás az alsó szakaszon elsősorban nyáron, a vízutánpótlás nélküli időszakban, a

<sup>4</sup> Forrás: [www.bekesvizmu.hu](http://www.bekesvizmu.hu)

<sup>5</sup> A Békési Települések Vízvédelmi Egyesülete szóbeli tájékoztatása.

felmelegedő víz miatt következik be, amikor akár halpusztulás is bekövetkezhet. Ez éppen a turisztikai szezonnal esik egybe.

## 6. KÖVETKEZETÉSEK

A helyzeti előnnyel rendelkező folyók – ahol egyúttal nagyobb hagyománya is van a túrázásnak – nincsenek olyan helyzeti előnyben, amit eddigi forgalmuk indokolna, ugyanis a spontán fejlődésnek a hátrányai is erőteljesek (pl. a környezetszennyezés különféle eredményei) és a fejlesztések sincsenek mindig összhangban, illetve nem minden esetben igazodnak a valódi turisztikai kereslet igényeihez.

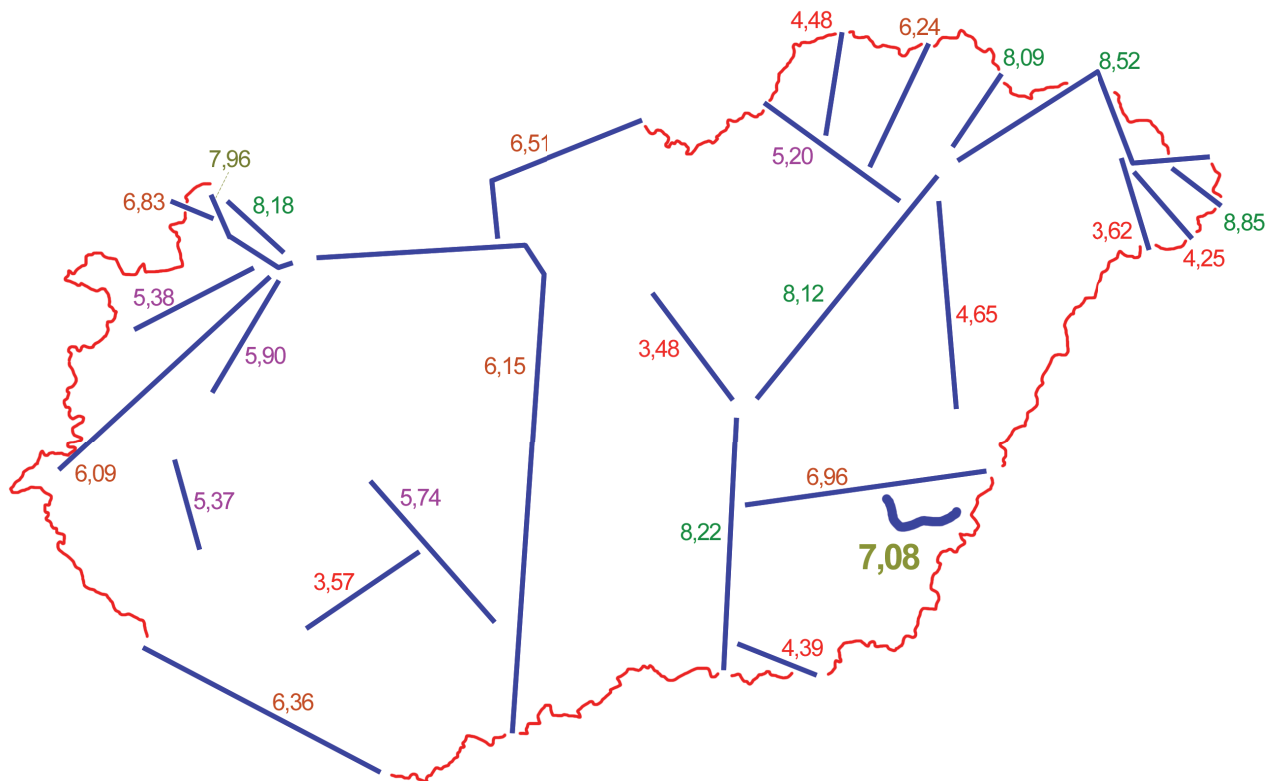
A kisebb, kevésbé feltárt felszíni vízfolyások számos olyan értéket hordoznak, amelyek az alapvető feltételek mellett élményt is jelentenek a turisták számára. A felmérés igazolta, hogy az Élővíz-csatorna bevonható a víziturázás rendszerébe: a kedvező természeti, ezen belül főleg vízrajzi adottságok révén a kiépített infrastruktúrára érdemes jelentős vonzerőt kifejleszteni. A vizsgált 9 paraméterből csak két tényező kapott 6 pont alatti besorolást (3. táblázat), a többi eredmény kifejezetten jónak mondható, éppúgy, mint a súlyozott átlaguk (7,08). A 10. ábrán látható, hogy a csatorna meglepően jó helyen van a folyóink rangsorában.

3. táblázat: Az Élővíz-csatorna adottságainak összesítő kvantitatív értékelése.

Jellemző	A vizsgált jellemző pont-értéke	A jellemző súlyértéke
Vízsebesség	4	0,20
Áramlások	10	0,18
Növényzet	8	0,18
Látványérték	8	0,15
Kanyargósság	6	0,08
A szakasz hossza	2	0,07
Védett értékek	10	0,06
Szélesség	7	0,06
Mélység	10	0,02
Súlyozott pontérték	7,08	

A más folyók jellemzőivel történő összehasonlítás rávilágított azonban arra is, hogy vizsgálati módszerünk, a vízfolyások egyediségei miatt további pontosítást, fejlesztést igényel. A bemutatott módszer hasznosságát újabb felmérések adataival lehet alátámasztani, kiegészítve azokat a kínálati további elemeinek és a keresletnek a vizsgálatával (például a túrázók megkérdezése). Az Élővíz-csatornán alkalmazott metodikát elsősorban hasonló, kis méretű és lassú folyású vizeken érdemes tovább alkalmazni.

10. ábra: A vízitúrázásra alkalmas hazai folyók, folyószakaszok vízrajzi adottságainak a vízitúrázásra gyakorolt hatása alapján végzett kvantitatív értékelés eredménye



DONKA A. 2012 alapján.

## 7. ÖSSZEGZÉS

Az Élővíz-csatorna példája azt mutatja, hogy a kínálat fejlesztése több oldalról készítheti elő a kereslet növekedését. A természeti adottságok feltárását követően a turisztikai infrastruktúra megteremtésére kell törekedni és ezekhez kell igazítani a termékfejlesztés folyamatát. Az adottságok feltárása általában megelőzi ugyan a fejlesztéseket, azonban a ritka fordított helyzet ugyanúgy kedvező lehetőséget teremt a turizmus számára.

A turisztikai céllal korábban nem hasznosított vízfolyás mentén terepi mérésekkel értékeltünk azokat a természeti adottságokat, amelyek közvetlenül hatnak a vízitúrázásra. Arra kerestük a választ, hogy megalapozottak-e a természeti adottságok oldaláról az eddigi fejlesztések, illetve objektív, összehasonlítható módon hol helyezkedik el a vízfolyás a hazai folyók között. A kvantitatív értékelés eredményeként megállapítható, hogy az Élővíz-csatorna minden vizsgált szempontból kedvező adottságokkal rendelkezik a vízitúrázás számára. A már megvalósult turisztikai infrastruktúra (4. kép) és az általunk bemutatott természeti adottságok ugyan nem vehetik fel a versenyt a környezetükben található vonzerőkkel (elsősorban a legjelentősebb vendégforgalmat lebonyolító gyulai gyógyfürdővel), azonban jól kiegészíthetik az érkező vendégek számára nyújtott kínálatot, illetve más piaci szegmensek számára is vonzóvá tehetik a térséget.



4. kép: Vendéglátó egység és vízre települt terasza Békéscsabán



Fotó: GILA Cs., 2012. július 6.

## 8. IRODALOM

- ÁDÁM G. 1930: *Békéscsaba műszaki vonatkozású alkotásai*. Békés Megyei Elektronikus Könyvtár, 62 p. <http://ek.bmk.hu/jetspeed/portal/browser.psml?docID=613&secID=4391> (letöltés: 2013. január 20.)
- Aquaprofit Rt. 2006: *Tisza-tavi Régió Turizmus Fejlesztési Stratégiája 2007-2013*. Magyar Turizmus Rt., 106 p.
- BAK S. 2007: *A Fehér-Körös szerepe Gyula város fejlődésében*. Körös-vidéki Hírlevél XVII. évf. 5. sz. pp. 1–2.
- BAKONYI P.–KLING Z.–CZAKÓ A. 2009: *Az Élővíz-csatorna optimális vízhozamának meghatározása HEC-RAS modellezéssel*. A Magyar Hidrológiai Társaság XXVII. Országos Vándorgyűlése, Baja, 12 p. [www.hidrologia.hu/vandorgyules/27/dolgozatok/10bakonyi-kling-czako.htm](http://www.hidrologia.hu/vandorgyules/27/dolgozatok/10bakonyi-kling-czako.htm) (letöltés: 2012. december 21.)
- BÁNHIDI M. 1999: *A természeti környezet szerepe a sportéletben*. Közlemények a Pécsi Tudományegyetem Földrajzi Intézetének Természetföldrajz Tanszékéről 12. szám. Pécs, 14 p.
- BÁNHIDI M.–LEBER, R. 2011: *Ausztria sportturizmusának adottságai*. In: BÁNHIDI M.–LEBER, R. (szerk.): *Sport – Turizmus – Környezet magyar–osztrák kontextusban*. Nyugat-magyarországi Egyetem Kiadó, Győr, pp. 43–48.
- BARNA GY.–GYÖRI F.–KISS G. 2012: *A víziturizmus megjelenése és jelenlegi helyzete a Felső-Rába vidék idegenforgalmában*. Magyar Sporttudományi Szemle 13. évf. 2. sz. „Sporttudomány az egészség és a teljesítmény szolgálatában”. A IX. Országos Sporttudományi Kongresszus előadás-kivonatai. pp. 21–22.

- BERÉNYI I. 1979: *Jósvafő földrajzi adottságainak értékelése, különös tekintettel az idegenforgalomra.* Földrajzi Közlemények CIII. (XXVII). évf. pp. 91-105.
- BOKÁNYINÉ BODA GY. 2003: *A Rába víziturizmusának stratégiája.* Kőszeg. 61 p.
- BOKODY J. 1985: *Magyarország vízitúra útvonalai.* Sport Kiadó. 260 p.
- BRÄMER, R. 2002: *Megatrend Wandern – Problem oder Chance?* In: Deutscher Olympischer Sportbund (Hrsg.): Sport und Tourismus. Dokumentation des 10. Symposiums zur nachhaltigen Entwicklung des Sports vom 28-29. November in Bodenheim/Rhein, Frankfurt a. M., pp. 62–79.
- BUJDOSÓ Z.–DÁVID L.–TOMOR T. 2002: *Víziturizmus, avagy evezés a Túron.* In: DÁVID L. (szerk.): Aktív turizmus. Didakt Kiadó, Debrecen, pp. 51–53.
- CZAKÓNÉ CZÉDLI J. 2004: *Csónakos bejárás az Élővíz-csatornán.* Körös-vidéki Hírlevél, XIV. évf. 6. sz. pp. 4–6.
- DÁVID L.–TOMOR T. 2001: *Víziturizmus a Bodrogon.* Ökógazdaság, I. évf. 6. sz., pp. 42–43. (ISSN 1416-5538)
- DÁVID L. 2007: „Köldökszinórok” a magyar-szlovák határ keleti szakaszán: határon átnyúló víziturizmus fejlesztés a Bodrog, Hernád, Ipoly folyókon. In: Tanár úrnak tisztelettel! 56 tanulmány Dr. Korompai Gábor 70. születésnapjára. Kossuth Egyetemi Kiadó, pp. 79–84.
- DONKA A. 2012: *A vízitúrázás célterületeinek természeti szempontú értékelése.* Közlemények a Pécsi Tudományegyetem Földrajzi Intézetének Természetföldrajz Tanszékéről 31. szám. Pécs, 31 p.
- DONKA A. 2013: *Felvetések a turizmusfejlesztési célok és a turisztikai támogatások területi különbségei közötti összefüggésekről.* In: SZALÓK CS.–REMENYIK B. (szerk.): Múlt a jövőben – Tradíció és megújulás a turizmusban és vendéglátásban. Tudományos kötet Csizmadia László 75. születésnapjára. BGF KVIK, Budapest, pp. 101–115.
- A Dráva menti víziturizmus fejlesztése.* Esettanulmány. WaterTour – Innovatív stratégiák és technológiák a KKV-k és Víziturisztikai régiók versenyképességének fejlesztéséért. INTERREG IIIC, 2005-2007.
- DREXLER SZ.–HORVÁTH G.–KARANCSI Z. 2003: *Turizmus, természetvédelem és tájhasznosítás kapcsolata egy nógrádi kistájrézlet példáján.* Földrajzi Közlemények CXXVII. (LI.) évf. 1-4. sz. pp. 45–61.
- A felső tiszá–bodrogi vízi turizmus környezeti állapotának és lehetőségeinek felmérése.* Falusi Turizmus Szabolcs–Szatmár–Bereg Megyei Szervezete, 2006. Vízi- és falusi turizmus határok nélkül-projekt. 195 p.
- GALAMBOS J. 1988: *Üdülési célú dinamikus tájértékelés.* Műhely, 1. sz. MTA FKI Budapest, 17 p.
- GODA P.–KÖTELES L. (szerk.) 1984: *Körös-Sárréti útikalauz.* Békés megyei természetvédelmi és Idegenforgalmi Gazdasági Társaság, Kondoros. 419 p.
- Grundlagenuntersuchung Wassertourismus in Deutschland. Ist-Zustand und Entwicklungsmöglichkeiten.* Berlin, 2003 Mai. Hamburg Messe und Congress GmbH, Deutscher Tourismusverband e. V. 102 p.
- GYURICZA L. 2008: *Kísérlet a turizmus természeti adottságainak kvantitatív értékelésére.* In: SZABÓ V. et al. (szerk.): IV. Magyar Földrajzi Konferencia, Debrecen, 2008. november 14–15. Debreceni

- Egyetem Tájvédelmi és Környezetvédelmi Tanszék, Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék, Természetföldrajzi és Geoinformatikai Tanszék. pp. 468–473.
- GYURICZA L. 2009: *A természeti adottságok meghatározó szerepe a turizmusban*. In: AUBERT A.–BERKI M. (szerk.): Örökség és turizmus. PTE TTK FI, Pécs, pp. 87–95.
- HIGHAM, J. E. S.–KEARSLEY, G. W.–KLISKEY, A. D. 2001.: *Multiple wilderness recreation management: Sustaining wilderness values – maximising wilderness experiences*. In The State of Wilderness in New Zealand. Special Issue edited by G. Cessford. Science Publications, Science and Research Unit. Department of Conservation. Wellington, New Zealand, pp. 81–93.
- HORVÁTH G.–KISS G. 2002: *Kísérletek táji értékek meghatározására*. In: FÜLEKY GY. (szerk.): A táj változásai a Kárpát-medencében. Az épített környezet változása. Szent István Egyetem, Gödöllő, pp. 189–197.
- JANDALA CS. 1997: *Az európai utazási szokások alakulása*. Turizmus Bulletin, 1. évf. 2. sz. pp. 10–15.
- KERÉNYI A. 2004: *Gondolatok a rendszerszemléletű táj kutatásról és az általános tájvédelemről Marosi Sándor kutatási eredményei tükrében*. In: DÖVÉNYI Z.–SCHWEITZER F. (szerk.): Táj és környezet: tiszteletkötet a 75 éves Marosi Sándornak. MTA FKI, Budapest. pp. 243–254.
- KERTÉSZ Á. 1988: *A Dunakanyar-hegyvidék természeti környezetpotenciáljának mezőgazdasági és idegenforgalmi szempontú értékelése*. MTA FKI, Budapest. 186 p.
- KNOP, P. 1990: *Sport for all and active tourism*. World-Leisure and Recreation. 32. 3. pp. 30–36.
- Körös-vidéki Vízügyi Igazgatóság, 2008: *Műszaki leírás az Élővíz-csatorna vízjogi üzemelési engedélyes tervéhez*. Gyula
- KOVÁCSNÉ O. E. et al. 2008: *Az Élővíz-csatorna jó ökológiai potenciáljának meghatározása*. A Magyar Hidrológiai Társaság XXVII. Országos Vándorgyűlése, Baja, 8 p. [www.hidrologia.hu/vandorgyules/26/1szekcio/Kovacsne\\_Oltyan\\_EszterOK.htm](http://www.hidrologia.hu/vandorgyules/26/1szekcio/Kovacsne_Oltyan_EszterOK.htm) (letöltés: 2013. január 7.)
- MAROSI S. 1985: *Táj kutatási irányzatok, tájértékelés, tájtipológiai eredmények*. Elmélet–módszer-gyakorlat, MTA FKI Közleményei, 35. sz., Budapest. 119 p.
- MICHALKÓ G. 2005: *Turizmusföldrajz és humánökológia*. Kodolányi János Főiskola – MTA Földrajz-tudományi Kutatóintézet, Budapest–Székesfehérvár, 215 p.
- REMENYIK B. 2011: *A Dráva szabályozása és a folyó menti területek turizmus- és területfejlesztése*. Szent István Egyetemi Kiadó, Gödöllő, 200 p.
- RÉTVÁRI L. (szerk.) 1990: *Az Alcsi Holt-Tisza táj jellemzői: a vízi környezet rekreációs célú minősítése*. Kutatási jelentés. MTA FKI, Budapest, 40 p.
- SOMOGYI S.–KÓRÓDI J.–KULCSÁR V. 1968: *Idegenforgalmi földrajz 1–2*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest. 619 p.
- SOMOGYI S. 1987: *Magyarország természeti adottságainak idegenforgalmi szempontú értékelése*. Elmélet, módszertan, gyakorlat. MTA FKI, Budapest, 151 p.
- SZABÓ G. 2006: *Turizmus és földrajz: kapcsolatok az elméletben és a gyakorlatban, a kutatásokban és a tervezésben*. In: CSORBA P. (szerk.): Egy szakmai életút eredményei és színhelyei. Tiszteletkötet Martonné Erdős Katalinnak. Debreceni Egyetem, pp. 227–255.
- SZILASSI P. 2003: *A rekreációs szempontú tájértékelés elmélete és módszertana a hazai és a külföldi szakirodalom alapján*. Földrajzi Értesítő, LII. évf. 3–4. sz. pp. 301–315.

- Szonda Ipsos, 2000: *Az aktív üdülési és kulturális tevékenységről a felnőtt lakosság körében*. Kutatási jelentés. Magyar Turizmus Rt., Budapest, 157 p.
- TÓTH Cs.–DÁVID L. 2006: *A Tisza hullámterén tervezett tájhasználat-váltás természetvédelmi és turisztikai szempontú értékelése*. ÖKO, XIV. évf., 3–4. sz., pp. 69–81.
- TÓZSA I. 1992: *A Tisza-tó természeti földrajzi viszonyai az idegenforgalmi potenciál szempontjából*. MTA FKI, Budapest. 20 p.
- TURCO, D. M.–RILEY, R.–SWART, K. 2002: *Sport Tourism*. Morgantown. 279 p.