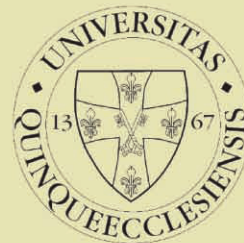


TERÜLETFEJLESZTÉS ÉS INNOVÁCIÓ

A PTE TTK Földrajzi Intézet
Politikai Földrajzi, Fejlődési és Regionális
Tanulmányok Tanszékének, valamint
Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszékének
elektronikus folyóirata



Tartalom

Buzsik Krisztina

*A szuburbanizáció és a rekreációs
funkciók hatása két dunakanyari
kisváros belső szerkezetére* 2

Jóna László

*A közterek és parkok funkcióiról
- Győr példáján keresztül* 11

Kovács Áron

*A Dél-Dunántúl vasúthálózatának
regionális hatása* 20

Pirisi Gábor - Máté Éva

*Zsugorodó kisvárosok - kincstári
optimizmus* 28
*A demográfiai hanyatlás kérdéskörének
megjelenése hazai kisvárosok tervezési
dokumentumaiban*

Főszerkesztő

László Mária

Főszerkesztő-helyettes

Pirisi Gábor

Szerkesztőbizottság tagjai

Pap Norbert (elnök)
Trócsányi András
Sitányi László
Gálosi-Kovács Bernadett
M. Császár Zsuzsanna

Lapszerkesztő

Keczeli Lajos

Szerkesztőség

7624 Pécs, Ifjúság útja 6. Tel: 72/501-531
www.terinno.hu
ISSN 1789 - 0578

Köszöntő

Ez a tavasz jócskán belenyúlik a nyárba... ha az időjárás szempontjából nem is, lapunk számára mindenképpen. Jó egy hónapos csúszásban vagyunk terveinkhez képest, de végül is, ha a nyári forróság közepén is, de sikerült elkészíteni az idei második számunkat, ezúttal négy tanulmánnyal töltve meg az oldalakat.

Buzsik Krisztina arra tesz kísérletet, hogy egy turizmuskutató geográfus szemével vizsgálja azt a Dunakanyart, amely egyszerre vonzó desztináció és pereme a fővárosi agglomerációnak. Jóna László vizsgálatai a városok szerkezetének mikroszövetéről szólnak, elsősorban a használók szemszögéből szükséges funkciók kapcsán elmélkedve. Központi problémája a közterek és a belső udvarok kapcsolata, amelyről már egy újabb kézírata is szerkesztőségünkben várakozik megjelenésre.

Közlekedési témák rendszeresen teret kapnak lapunk hasábjain, ezúttal Kovács Áron foglalta össze azokat a legfontosabb gondolatokat, amelyeket a vasúti közlekedés Dél-Dunántúlt érintő fejlesztő hatásáról tudni érdemes. Végül Pirisi Gábor és Máté Éva szerzőpárosa kisvárosok stratégiáit elemezve keresi a választ arra, hogy vajon miképpen reagálnak az érintett települések a demográfiai hanyatlás támasztotta kihívásokra.

Következő számunk a tervek szerint októberben jelenik meg, az ide szánt kéziratokat a szerkesztőség augusztus 31-ig várja e-mailben a lasmaria@gamma.ttk.pte.hu vagy a pirisig@gamma.ttk.pte.hu címre.

Kellemes olvasást, és hasznos időtöltést kívánnak mindenkinek:
a szerkesztők

Buzsik Krisztina

A szuburbanizáció és a rekreációs funkciók hatása két dunakanyari kisváros belső szerkezetére

Bevezető gondolatok és kérdésfelvetés

Jelen tanulmány a településföldrajz, valamint bizonyos értelemben a turizmusföldrajz határmezsgyéjén kíván haladni. Alapvető kérdésfelvetése, hogy miképpen alakul olyan települések belső térszerkezete, ahol a szuburbanizáció és a rekreációs-idegenforgalmi funkciók kölcsönhatása tekinthető a legfontosabb formáló tényezőnek. Teszi mindezt a Dunakanyar területén vizsgálódva. Budapest és az azt körülvevő - első valódi - szuburán gyűrű viszonylag korán a kutatások célpontjába került (BERÉNYI I. 1985, DÖVÉNYI Z. 1999). A Dunakanyar azonban nem csak Budapest szuburbiájának pereme, hanem markáns rekreációs funkcióval is rendelkezik, melyek ebben az esetben fokozottan hozzájárultak a terület- és tájhasználat fejlődéséhez. Ezáltal a szuburbanizáció, és a vele együtt járó változások népességföldrajzi, gazdaságföldrajzi, idegenforgalmi, tájhasználati kérdéseket is felvetnek.

Mennyire befolyásolja egy terület, turisztikai szempontból: desztináció fejlődését, hogy nem csak a

budapesti népességgkoncentráció pereme, hanem egyben rekreációs térség is? Mennyire változik meg a népességszám és ezzel összefüggésben a beépítettség egy településen? Az, hogy ezekre a kérdésekre milyen válaszokat adnak az érintett önkormányzatok, nagyban befolyásolhatja egy település életpályáját. Úgy vélem, hogy ez a térség különösen alkalmas a turizmus és a településfejlődés kapcsolatának lokális vizsgálatára. Jelen tanulmányban ezt a változást szeretném bemutatni Visegrád és Nagymaros példáján. A fent említett két település eltérő utat járt be a településkép fejlődésében, azonban az idegenforgalom hatása mindkét esetben jelentős változásokat okozott a térszerkezetben.

A budapesti szuburbanizáció sajátosságai és érdekességei

A szuburbanizáció és motivációinak vizsgálata mára népszerű kutatási területté nőtte ki magát, holott maga a jelenség aránylag későn jelent meg hazánkban. Az egyetlen igazi nagyvárosnak tekinthető Budapest körül jelent meg először egyértelműen, majd később a többi nagyváros körül is tanulmányozhatóvá vált.

Budapest esetében „*megjelenik egy olyan folyamat a térségben, ami a szuburbanizáció előfutárának, más megközelítésben pedig helyettesítőjének is tekinthető: ez a fővárosi lakosok nagyarányú hétfégi ház építései az agglomeráció erre alkalmas településeiben. Ezek a víkendházak elsődlegesen ugyan rekreációs célokat szolgáltak, ugyanakkor viszont potenciális lehetőségei is voltak a végleges kitelepedésnek. Ezt a lehetőséget bizonyos értelemben már az 1970-es évek végén is kezdték kihasználni, így szórványszerűen már akkor megkezdődött egyes üdülőterületek szuburbán övezetté váló átalakulása.*” (DÖVÉNYI Z. - KOVÁCS Z. 1999).

Összefüggésben az infrastruktúra fejlődésével megjelent egy olyan réteg, amely túl a klasszikus elővárosi térségeken távolabbi - azonban még így is kellemes távolságban lévő - településeket vett célba. A Dunakanyarban létrejövő szuburbanizáció táplálója ez a fizetőképes kereslet volt. Elsősorban nem a végleges kitelepedést választók voltak a meghatározóak, hanem a második otthonok, a szabadidőlakások terjedtek el, mint a kitelepedés bizonyítékai.

A tömeges kitelepedések lakossági szinten a 20. század második felétől jellemzőek, mikor a szabadidő (a fizetett szabadság megjelenésével) megnövekedésével az emberek igénye megnőtt a városon kívüli kikapcsolódásra és a szabadidő eltöltésére. Megjelenik egyrészt a szabadidőlakás, másrészt a „második otthon zóna” vagy „második lakás” (CSORDÁS L. 2010). A folyamat eredményeképp megjelenik a valódi idegenforgalom is, amikor az itt élők nyaralóikat bérbe adják az év valamely időszakára. Ez a kereslet hívta életre a szálláshelyek építését, melyek közül ebben a térségben főként a panziókat és kempingeket kell kiemelni.

Másik oldalról a városból kiteleplők lakásokat és telkeket vásárolnak a területen és ezzel megkezdődik az állandó lakások számának növekedése, tehát egy szuburbán öv jön létre, ahonnan a lakók a fővárosba vagy a főváros közelébe ingáznak. Tehát a szuburbanizáció egyik számszerűsíthető jelensége a gombamód szaporodó házak, valamint a lakosságszám kiemelkedő növekedése egy adott településen, területen. Azonban kiemelendő, hogy nem csak ezekben az indikátorokban mutatható ki a változás. A rendszerváltás után az olyan települések kerültek versenyelőnybe, melyek szerencsés fekvéssel rendelkeztek (ami az ingázás szempontjából nem elhanyagolható momentum), vagy más hasonlóan kedvező tulajdonságokkal bírtak (TÓZSA I. 2002). Ilyenek lehetnek például a természeti adottságok a Dunakanyarban.

A kiáramló népesség célpontjai egyrészt olyan kisvárosok, amelyek így népes városokká duzzadnak és egy újfajta lehetőséget biztosítanak a városból menekülők számára. Az ilyen típusú városok főként a szuburbán gyűrű déli és délnyugati övében jellegzetesek (Érd, Budaörs). A másik célpont a fővárostól északra található - sokszor történelmi, kulturális hagyományokkal rendelkező - Dunakanyar, ahol az elérhető távolság és a páratlan környezet találkozik. A végeredmény a szuburbanizációs gyűrű kisvárosainak határozott kétszertatúsága, egy szinte minden társadalmi és gazdasági mutató tekintetében kiemelkedő nyugati-északnyugati, és egy valamivel átlagosabb keleti-déli szektorra (PIRISI G. 2009).

Ezek az alvóvárosok vagy jelen esetben üdülővárosok olyan pozitívumokkal rendelkeznek, melyeket a várost elhagyók vidéki miliónek neveznek. Ezen települések előnye a monofunkciós, egyhangú alvótelepülésekkel szemben a történetileg kialakult, esztétikus, örökségi értékekkel rendelkező szerkezetük és városközpontjuk, így vonzóbbá válhatnak a kitelepülést választóknak. Ez a plusz adottság (jelen esetben a helyi és helyzeti energiák kedvező együttállása) teszi a Dunakanyart különösen vonzóvá. A kisvárosokban és vidéki településeken megjelenő városi népességtöbblet természetesen ezzel egy időben a táj átalakulására is hatással lesz. A városkörnyéki multifunkciós terület megjelenhet külterületen létrejövő üdülőterületek kialakulásával, majd ezek spontán benépesülésével, valamint láthatóvá válik a szervezett lakóparképítésekben is (CSURGÓ B. 2009), illetve később az üdülőterületek településszerkezeti átalakító hatása révén érhető tetten.

A Dunakanyar ma - menekülés az álomból?

Napjainkban a Dunakanyar üdülővárosai válságos időszakot élnek meg. Rengeteg eladó ingatlannal találkozhatunk a térségben. Az 1980-as években álomnak számító víkendházak és nyaralók keresik gazdájukat kihasználatlanság, vagy éppen anyagi gondok miatt. A területen lévő ingatlantulajdonosok sok esetben vélik úgy, hogy manapság megterhelő anyagi költségeket jelent egy nyaraló fenntartása saját (az esetek többségében) hitellel megterhelt lakóingatlanuk mellett. A változás jelei megmutatkoznak a népesség számában is, 2007-től Budapest népessége már hatezer fővel gyarapodott a KSH adatai szerint (a bevándorlás és a kivándorlás különbözete +5891 fő volt). Persze nem írhatjuk ezt teljesen a visszaköltözők javára, de tény, hogy a Dunakanyarra egyre inkább a ki, mint bevándorlás jellemző. Ugyan a bevándorlás még mindig pozitív (2011-ben közel 2000 fővel gyarapodott a települések lélekszáma), azonban az adatokból látszik, hogy ez a mutató meredeken csökkent az elmúlt pár év folyamán (2007-ben még ötezer fő volt).

Az Európai Unióhoz való csatlakozás idején, a korábban befektetési szándékkal a területre érkezők így csapdába kerülnek, hiszen nem biztos, hogy az általuk kért összegért el tudják adni ingatlanjaikat. Természetesen a kiemelt helyzettel rendelkező Szentendre vagy Vác még így is jobban tudja magát pozicionálni a piacon, mint egy dunabogdányi eladó ingatlannal rendelkező tulajdonos. Persze a jó pozíció nem feltétlen jelent előnyre váltható javat, ha ezt kihasználni nem tudják és ragaszkodnak a már korántsem reális elképzeléseikhez. A folyamatot és az ingatlanpiacot a 2008-as gazdasági világválság még mélyebben érintette, az elitnek számító szentendrei lakások jócskán veszítettek értékükből (HVG.hu). Hasonlóan Nagymaroson is, ahol a terepi bejárás alkalmával láthatóvá vált, hogy a tulajdonosok nemcsak a klasszikus üdülőrészen próbálnak megszabadulni ingatlanjaiktól, hanem a városközpont kevésbé felújított házai közül is rengeteg helyen van kint az eladó tábla, amelyeket sok esetben így áron alul adnak el.

A Dunakanyarban lévő ingatlanirodák megfigyelései szerint egy új jelenség is megjelent a térségben. Az 1970-80-as évekből megmaradt „sufniházakat” szegényebb rétegek vásárolják meg, és életvitelszerűen élnek a sokszor nem megfelelő komfortú korábbi nyaralókban. Ez olyan esetekben adhat okot aggodalomra, mint a pilismaróti dunai árvíz idején, mikoris az ilyen típusú házakat öntötte el a víz. Azonban még mindig számottevő embertömeg ingázik a Dunakanyarból nap, mint nap a fővárosba, dacára ennek, valamint az emelkedő üzemanyagáraknak.

Felmerül a kérdés a fentiek fényében, hogy az agglomeráció peremén lévő tradicionális kisvárosként, rekreációs vagy üdülőövezeti központként funkcionáló városok milyen módon alakítják át a térszerkezetet és térhasználatot. Ennek bemutatására úgy vélem, Nagymaros és Visegrád szolgálhat példaként.

Nagymaros, az alvó üdülőváros

A tanulmányban, mint említettem két várossal foglalkozunk, ezek közül először Nagymarost vesszük górcső alá. Nagymaros a Duna bal partján, a Dunakanyar szívében elhelyezkedő, 4751 lakost számláló kisváros. Már a 13. századtól kezdődően van írásos feljegyzés a létezéséről, de ekkor még Visegrádhoz tartozott. Történeti várossal van tehát dolgunk, mégis, mai szerepkörében ez a történetiség kevéssé köszön vissza. A nevét elsősorban az itt tervezett vízerőmű tette ismertté, vagy inkább hírhedtté a rendszerváltás egyik szimbolikus fogalmává. Az 1970-es évek végétől tervezett beruházás rövid időre felvillantotta annak a lehetőségét, hogy a város egy más, intenzívebb, iparibb fejlődési pályán indul el. Ennek a lehetősége azonban tovaszállt, és Nagymaros maradt, ami volt: káprázatos táji környezetben fekvő kisváros, amely legalább egy évszázada csábítja a főváros zajától szabadulni vágyókat. Fejlődésében a második otthonok és szabadidő lakások megjelenése meghatározó szerepet játszott. Emellett, számos más dunakanyari településhez hasonlóan Nagymaros sem tekinthető valódi turisztikai központnak - tágabb értelemben vett rekreációs szerepét ugyanakkor nem lehet elvitatni. Az 1. táblázatban ezen rekreációs funkció mérőszámait láthatjuk.

Év	Ker. szh.	Üdülési szh.	Vendégj ker.szh.	Vendégj üdülési szh.
1978	432	186	33456	21672
1979	427	186	26626	21313
1980	559	188	33408	21980
1981	550	191	10622	20995
1982	483	191	13470	21284
1983	505	199	17159	20563
1984	496	215	15470	24632
1985	509	838	16230	20615
1986	498	182	17840	20820
1987	562	na	24316	na
1988	555	na	28568	na
1989	581	na	36454	na
1990	539	na	8478	na

1. táblázat: Kereskedelmi és üdülési szálláshelyek kapacitása és vendégforgalma (1978-1990). Forrás: A KSH adatai alapján a szerző szerkesztése.

tudunk számolni. Azonban, ha a lakás- és üdülőépítéseket vizsgáljuk, akkor elmondható, hogy ezeknek a virágzása éppen az 1980-as évekre esik. Ez elvileg több mindent jelenthet: megújulhatott a település épített környezete anélkül, hogy ez a népességre nézve releváns következményekkel járt volna, vagy pedig a megújulást hozó be- és az elvándorlás kiegyenlítette egymást. Ez utóbbi lehetőséget azonban az adatok nem támasztják alá, azokban az években, ahonnan rendelkezésre állt ki- illetve bevándorlási adat ebből az évtizedből (1981, 1985, 1989), a migráció mindkét irányban 3-5% körül alakult, vagyis 10 év alatt legfeljebb a település népességének 5%-a cserélődhetett ki e módon.

Valószínű tehát, hogy sok olyan eset van, amikor bár a nyaralót vagy második lakást megépítették, nem jelentkeztek be a városba, mint állandó lakosok, így nem jelentkeztek a kitelepülők valódi népességtöbbletként. Hogy valójában életvitelszerűen megjelennek-e a városban, és ha igen, mennyi időre, az kifejezetten nehezen eldönthető kérdés.

Amíg az üdülőépítések az 1980-as évek közepén elérik csúcspontjukat, az 1988-as mélypont után

Infrastruktúráját tekintve a mind közúton (az M2 átadása óta), mind pedig a vasútvonal révén élvezve a bal parti települések kedvezőbb helyzetét, és aránylag kedvező jobb megközelíthetőséggel rendelkezik. Azonban ez nem jár együtt népességszám növekedéssel, vagyis a budapesti szuburbanizáció lényegében alig érintette. Így a területen a vártnál szerényebb mértékű volt a népességnövekedés, sőt, az 1980-as években népessége folyamatosan fogyatkozott és a 2000-es évek végére, a trendek megfordulása után is csak az 1980-as népességszámmal

A szuburbanizáció és a rekreációs funkciók hatása két dunakanyari kisváros belső szerkezetére

1989/90-ben a lakásépítéseknel jelenik meg az üdülőépítés „szokásos” teljesítménye is. Vagyis vagy az építkezők célja, vagy az engedélyeztetés, és ennek nyomán a statisztikai számbavétel változott meg jelentősen. Mivel a migrációs adatokban ekkor sem következik be érdemi változás, feltételezhető, hogy az építkezések mögött a rekreációs funkció még mindig dominánsan jelenik meg.

Nagymaros településkép-átalakulásának szemléltetésére az 1. ábra szolgál. A Duna partján kialakuló, majd a völgyekbe kúszó település kezdetben harmóniában élt együtt a folyóval, és a hegyekkel. A történelmi belváros, amit a helyiek óvárosnak neveznek, a folyóparton alakult ki. A településmagra kisvárosias, zárt sorú, földszintes beépítés jellemző, melyet szűk utcák tagolnak (ld. fehér színnel a térképen). A „külvárosokban”, a hegyoldalra kúszó településrész utcahálózata már az oldalhatáron álló, fésűs, falusias beépítés jellemző. Az 1970-es években, amikor a szuburbanizációval megindult a településre való kiáramlás a fővárosból, megjelent a település északi és déli peremén a kertvárosias beépítés. Ezen településrészek hagyományos beépítettséget mutatnak és rendezett alaprajzúak.

A rekreációs, üdülési célú beépítés is ekkor kezd el kialakulni, így megjelenik a vízparti üdülők egy csoportja, melyekre jellemző, hogy sok, kis területű telket parcelláztak ki és ezekre épültek a kis alapterületű ingatlanok, gyakran nagy beépítési aránnyal. Itt kerültek elhelyezésre az idegenforgalmi létesítmények is, melyeket a kirándulókon és az itt nyaralókon kívül az állandó lakosság is igénybe vett. Ezek a turisztikailag intenzíven hasznosított területek, melyek sok esetben az árvízvédelmi terület nem mentesített oldalára kerültek, a Duna partján találhatók, azonban mára -sokszor nem hivatalosan- lakófunkciót kaptak. Arra az 1992-es rendezési terv is kitért, hogy úgy kell létrehozni az új üdülőlétesítményeket, hogy takarófasítással védve legyenek a főutaktól.

Az 1980-as években, az üdülőépítésekkel kapcsolatos igényekkel indult meg a „zártkertek” kikapcsolása a hegyoldalban, melyekre a hosszú, de keskeny telekméret jellemző. Ezt a folyamatot az akkori tanács is támogatta, hiszen felfedezték, hogy ez lendíthet az ingatlanpiacon, így érdekükben állt, hogy ezeket támogassák.

A település iránti igény kézzel fogható volt, és a zártkertek kialakítása és parcellázása nem igényelt



1. ábra: Nagymaros területhasználati vázlata

Forrás: A GoogleMaps alaptérképének felhasználásával a szerző szerkesztése.

A szuburbanizáció és a rekreációs funkciók hatása két dunakanyari kisváros belső szerkezetére

olyan infrastrukturális beruházásokat, mintha építési telkeket jelöltek volna ki - a közműfejlesztést egyébként Nagymaros topográfiája különösen nehezé és költségessé tette és teszi.

Tervben volt, hogy 1985-ben a „Szamaras” nevű településrészen - ahol a második otthonok és üdülők megjelenése domináns - a közművesítés megtörténik, a telekméreteket szabványosítják és ezeket értékesítik, így homogenizálva a területet, teljesen üdülőkörzetté történő átalakítás révén. Azonban ezek a tervek nem valósultak meg, így megmaradtak a szabálytalan telekméretek és a nehéz megközelíthetőség.

A rendszerváltást követően a rendezési tervben (1992) megjelenik, hogy „...az üdülőterületekre vonatkozó előírások a továbbtervezés során pontosítandók. Ennek oka, hogy az igények differenciálódtak, a vállalkozás e területeken is előtérbe került, s ezért célszerű az övezetek karakteresebb szétválasztása, illetve övezeten belül a nagyobb homogenitási igény megerősítése. A volt zártkerti területekre vonatkozó szabályozásban előzetesen két kategória, illetve területfelhasználási elem alkalmazását javasoljuk.

1. külterületi erdőterület, teljes építési tilalom (nagy részt a jelenleg érvényes ÖRT-nek illetve kialakult állapotnak megfelelő módon.)

2. Külterület az OÉSZ 1/1992. (I.6.) KTM rendelettel történt módosításának megfelelően a min. 720 nm-es földrészleten max. 3%-os beépítettséggel egy gazdasági épület és pince elhelyezésével.” (Dunakanyar menti települések összevont rendezési terve, 1992.)

A határozat megemlíti, hogy a kiterjedt zártkertek miatt új településrészek csak nagy költséggel alakíthatók ki, hiszen ez csak úgy lenne megoldható, ha a zártkerteket és az azon lévő ingatlanokat felvásárolnák. Ebben az értelemben Nagymaros „beszorult” a Duna és a meredek hegyoldalak, a megőrzendő erdők közé, igazi szuburbniává, gyorsan növekvő migrációs célponttá válása csak a már részben beépült, igaz, kevésbé intenzíven hasznosított zártkerti öv funkcionális átalakulásával kerülhetett volna sor. Az 1980-as és az 1990-es évek között lezajlott társadalmi átalakulások azonban sok esetben azt eredményezhették, hogy nem esik egybe a korábbi rekreációs telekvásárló a kiköltözés - a távolság és a hely táji értékei miatt tetemes - költségeit felvállalni képes és hajlandó réteggel. Így a folyamat bizonyos értelemben megrekedt, vannak ugyan példák a rekreációs övezet foltszerű megújulására, de a várakozásokkal ellentétben ez viszonylag kevés ingatlant érintett.

A településen azonban igény volt arra, hogy új lakóövezeteket alakítsanak ki, valamint folytassák a zártkertek parcellázását, melyet az 1992-es ÖRT is említ: „a községi nyilvántartás szerint 182 lakás épült az elmúlt 10 évben és 46 lakás került lebontásra. A kedvezőtlen arányokat mutatja, hogy ezzel egy időben 10 év alatt 166 üdülőépület épült 6 bontás mellett és 483 zártkerti épület, összesen 9 db bontás mellett.”

A rendszerváltás óta eltelt húsz évben a településmag megtartotta eredeti formáját és kialakítását. A zártkertek alkotják a település domináns részét - melyek sok esetben lakófunkciót is kaphatnak -, azonban, ahogy a térképen is látható, a zártkertek mellett mára megjelent egy modern lakópark jellegű beépítés is, melyet amerikai kertváros stílusú lakóházak jellemeznek. A további zártkerti terjeszkedés a település peremén figyelhető meg, a település határa közvetlenül az erdőhatár.

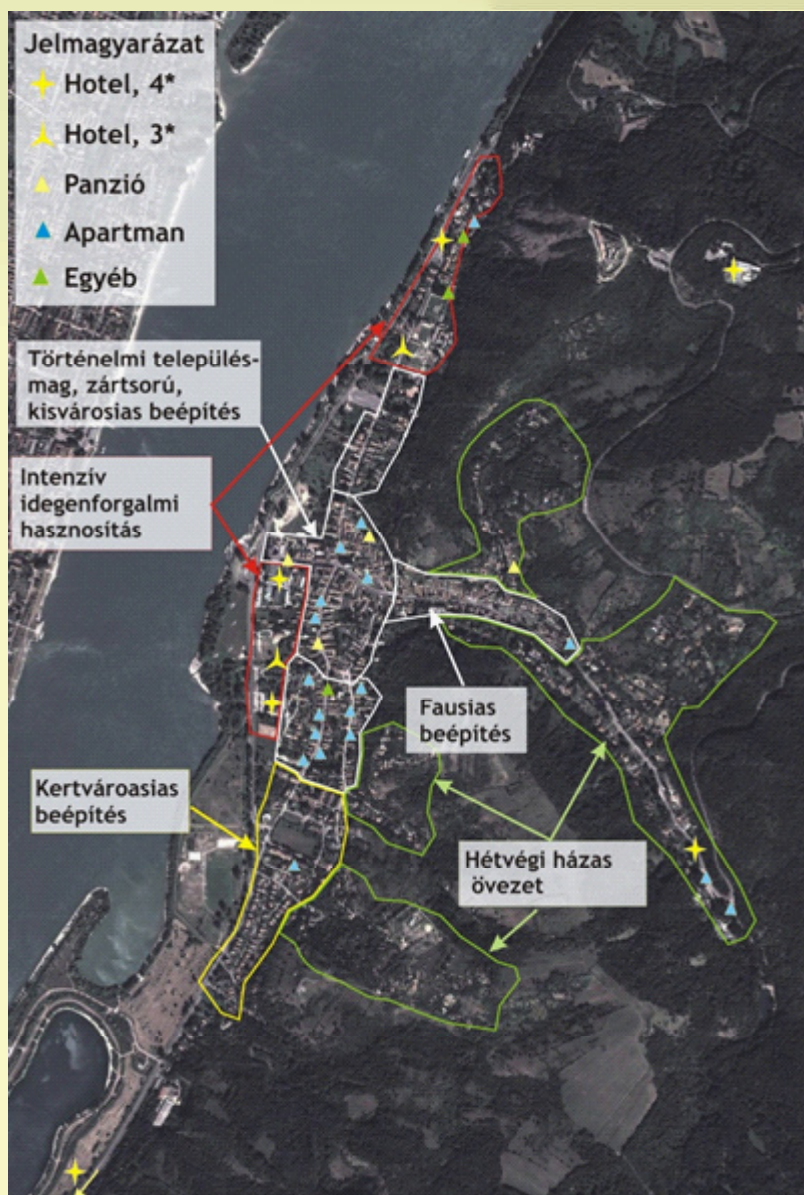
A fenti folyamatokhoz alapvetően tehát a turizmus megjelenése, a hétvégi házas kitelepülés járult hozzá. A helyi önkormányzat a rendezési terveken keresztül próbált hatni a folyamatra.

Az idegenforgalmi funkció és annak települési térformáló szerepe a vártól sokkal csekélyebb jelentőségűnek bizonyult Nagymaroson, a kereskedelmi szálláshelyek és az ehhez kapcsolódó vendégforgalom kevésbé játszott szerepet a település életében.

Visegrád és az intenzív idegenforgalmi hasznosítás

Visegrád a Dunakanyar gyöngyszeme, a kulturális idegenforgalom központja és a megjelenő vendégforgalom kiemelt célpontja is. Nagymaros mellett azért érdekes vizsgálni, mert a térségben egyedül itt jelennek meg koncentráltan a kereskedelmi szálláshelyek, ezen belül főként két típus dominál, a panziók és a hotelek, és ezen létesítmények a település morfológiáját is befolyásolják.

A szuburbanizáció és a rekreációs funkciók hatása két dunakanyari kisváros belső szerkezetére



2. ábra: Visegrád terület-felhasználásának vázlata

Forrás: A GoogleMaps alaptérképének felhasználásával a szerző szerkesztése.

rosias, egyszintes épületek jellemzők és ezeket szűk utcák tagolják, melyek nem szabályosak. A település magja Visegrád szerényebb méretei ellenére is a nagymarosi városmagnál dominánsabb és tekintélyesebb. Hangulatos utcákról van szó, melyekhez hozzájárul, hogy a zöldterületek aránya számottevő. A város növekedésével párhuzamosan megindult a völgy irányába való terjeszkedés is, a beépítés az oldalhatáron, de a topográfia, a völgyi jelleg miatt a telkek nagyon keskenyek, a beépítés sűrűsége aránylag intenzívebb.

Visegrád csak történetének késői szakaszában nyert idegenforgalmi jelentőséget, az intenzívebb rekreációs használatbavétel pedig ennél is később alakult ki. Ennek megfelelően a turisztikai szuprastruktúra létesítményeinek csak a meglehetősen zárt településmagon kívül lehetett helyet találni. Ilyen üres területek a Duna part irányában álltak rendelkezésre. A konkrét idegenforgalmi hasznosítás nem összefüggő területként, zónaként jelenik meg a város esetében, hanem két különálló, ám az óvárossal szoros összefüggésben lévő településrészekről beszélhetünk. Az egyik rész az óvárosba nyúlik be, közel a hajóállomáshoz, és ezen a területen található a nagyobb hotelek, szálláshely-beruházások, míg a másik rész a városmagtól északra helyezkedik el, szintén szállodákkal, azonban ezen a területen már kisebb kereskedelmi szálláshelyek is találhatóak.

Visegrád Budapest központjából még az útvonaltervező szerint is egy óra alatt érhető el, amely a könnyen beduguló, alacsony kapacitású utakon ennek akár duplája is lehet hétköznapiakon, csúcsidőben. Ezzel már valószínűleg kívül esik az ingázás leggyakoribb időbeli határán, izokronján. A fentieknek megfelelően a szuburbanizáció már itt sem igazán lesz meghatározó jelentőségű, sőt, az idegenforgalmi szerepkörök eltérő jellegéből adódóan hosszabb távon sem igen várható ennek megváltozása.

Az épített üdülők, valamint lakások számáról azonban a területi statisztikai évkönyvek adatai szerény mértékű növekedésről adnak számot. Itt érdemes kiemelni azt a tényt - mely a kutatást is sok esetben nehezítette -, hogy a 10 éves népszámlálásoknál leírt és megfigyelt adatok sok esetben ellentmondanak a továbbvezetett adatoknak, az évenkénti statisztika adatainak.

Az 1980-as évekből származó üdülőépítési adatoknál megfigyelhetjük, hogy szinte minden évben több üdülőt építettek, mint amennyi lakást, ami szintén alátámaszthatja a fentebb írottakat. Ez a szám a rendszerváltást követően csökken, majd később szinte teljesen megszűnik, Visegrád átalakul egy kereskedelmi szálláshely-orientált településsé.

A település magja nem közvetlenül a vízparton helyezkedik el, hanem a magasabb, biztosan ármentes térszínen, a főútvonaltól nyugatra, takarófasítással védve (2. ábra).

Az óvárosi rész beépítése zárt sorú és kisvárosias.

A szuburbanizáció és a rekreációs funkciók hatása két dunakanyari kisváros belső szerkezetére

A történelmi településmagban található apartmanok többnyire olyan magánkézben lévő ingatlanok, melyek tulajdonosai kihasználva a település előnyeit, házukat vagy második otthonukat felújították, és idegenforgalmilag az év bizonyos szakában, vagy egész évben kiadják. Ezért is mondható, hogy a településközpont vegyes terület, „mely több önálló rendeltetési egységet magába foglaló, lakó és olyan helyi települési szintű igazgatási-, kereskedelmi-, szolgáltató, vendéglátó-, szálláshely-szolgáltató-, egyházi-, oktatási-, egészségügyi-, szociális épületek, valamint sportlétesítmények elhelyezésére szolgál, amelyek alapvetően nincsenek zavaró hatással a lakófunkcióra.” (ART, Visegrád, 2004.)

A település déli peremén megfigyelhető, hogy itt is kialakul (akárcsak Nagymaros esetében) a kertvárosi beépítés, rendezett alaprajzú utcáival.

A hétvégi házas övezet, mely szintén nem alkot összefüggő zónát a településen belül, négy részre osztható, amely területeken magasabb értékű ingatlanokkal találkozhatunk, mint Nagymaros esetében. Elsőként vélhetően a településmaghoz kapcsolódó zóna jött létre, melyet valószínűleg üdülőházas üdülőterületnek szerettek volna kialakítani. Az üdülők teleknagysága nem szabályos és sokszor vegyes használatúak. A kertvárosi részhez kapcsolódó üdülőövezetnél megfigyelhető a tudatosság, hiszen a rendezési terveken látszik, hogy összefüggő üdülőházas övezetet alakítottak ki és sok helyen törekedtek az azonos teleknagyságra is, ez tekinthető a legújabb hétvégi házas övezetnek. A terjeszkedés lehetősége ebben az esetben is fennállhat, azonban úgy vélem, ez Visegrádnál nem domináns, minden határa természetes.

Visegrád tehát azért érdekes, mert az üdülőházas és hétvégi házas üdülés mellett egy virágzó idegenforgalmi központ is egyben - valamint a turisztikai nagyberuházások központja -, mely a Dunakanyarnak, mint kiemelt üdülőkörzetnek állandó tagja, így fontos a várost ebből a szempontból is görccső alá venni.

Összefoglalás

A Dunakanyar mellett, hogy főként a hazai lakosság rekreációs igényeit elégítette ki, népszerű agglomerációs célpont is volt. Az üdülők mellett megjelentek a második lakások, második otthonok, melyeket szintén frekvenciált helyen építették, gondolva arra, hogy a későbbiekben ezen lakások már átalakult funkcióval, de otthonként, állandó lakhelyként jelenhetnek meg a településeken. Ezekről az épített lakásokról, üdülőkről sok esetben nehéz eldönteni, hogy napjainkban melyik kategóriába tartoznak. Az önkormányzatoknál történő kutatás során, valamint a településrendezési tervek tanulmányozásakor látható volt, hogy az akkori tanácsok szembekerültek azzal a problémával, hogy a megjelenő idegenforgalom számára ki kell jelölni bizonyos részeket a települések kevésbé központi részén a turisták számára. Ez elsősorban a vízparti részeken jelentkezik, aktív idegenforgalmi zóna kialakításával, valamint az építkezések főként az addig zártkerti területeken, a hegyoldalakon indultak meg és terjeszkedtek. A probléma ott jelentkezett, hogy ezek az eddig érintetlen területek közművekkel nem voltak ellátva (van ahol még napjainkban sincsenek), így sok helyen igen költséges volt kiépíteni az alpinfrastruktúrát. Ezen településrészek főleg szabálytalanul kicsoportosított telekmérettel, kis lakóingatlanokkal jellemezhetők, valamint szabálytalan utcaváltozattal rendelkeznek. Később az ide épült lakóépítmények, nyaralók fokozatosan vesztenek szezonálisukból és lakófunkciót kapnak, megjelenik az egész évben itt élő tulajdonos.

A terület fejlődésében és a kitelepülésben a természeti környezet szépsége volt elsősorban meghatározó, így hát nem meglepő, hogy ezek a területek épültek be a leggyorsabban, majd később a településhatár kitolódásával már kevésbé frekvenciált helyek is beépítésre kerültek. A településeknek sok esetben gondot okoz, hogy az üdülőterületeket nem tudják a lakóövezettől szétválasztani és vegyes övezetek jönnek létre. Ezek a rendszerváltás előtti építkezések hibái, melyek most több önkormányzatnál is gondot okoznak. Emellett látható, hogy ezek az ingatlanok többnyire esztétikailag nem illeszkednek a tájba, melynek oka lehet koruk, vagy ami mára jellemzőbb, hogy a felújítás során nem sikerül megtalálni az összhangot az ingatlan és a táj kinézete között.

A szuburbanizáció és a rekreációs funkciók hatása két dunakanyari kisváros belső szerkezetére

A jelenlevő és meghatározó idegenforgalom miatt egyértelmű lenne, hogy ezeken a településeken a szuburbanizáció fellendíti a gazdaságot és városokká, Budapest rekreációs központjaivá válnak. Azonban ez a lépés nem történik meg, hiszen sem a népesség, sem a turizmus mutatószámai nem nőnek olyan mértékben, hogy indokoltta váljon ez a kijelentés. Ezek a városok többnyire tehát megmaradnak azoknak, amik voltak, csendes pihenő-üdülőtelepüléseknek.

Irodalom

- BERÉNYI, I. 1985: Conflicts in land-use in suburbia: the example of Budapest. In: Heinritz, G. - Lichtenberger, E. (eds.): Take-off suburbia and the Crisis of the Central City. Stuttgart. pp. 125-133.
- BERÉNYI I. 1994: Budapest városszerkezetének átalakulási tendenciái. Földrajzi Értesítő XVIII. évf. 3-4. az. pp. 221-233.
- BERÉNYI I. - DÖVÉNYI Z. 1999: A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői Budapest környékén. Földrajzi Értesítő, XLVIII. évf. 1-2. sz. pp. 35-57.
- CSURGÓ B. 2011: Vidéken lakni és vidéken élni - SOCIO.HU 2. sz. pp. 33-45.
- KOVÁCS Z. 1999: A szuburbanizáció jellemzői a budapesti agglomerációban - Földrajzi Értesítő XLVIII. évf. 1-2. sz. pp. 93-125.
- KOVÁCS Z. - SÁGI Zs. - DÖVÉNYI Z. 2001: A gazdasági átalakulás földrajzi jellemzői a budapesti agglomerációban. Földrajzi Értesítő, L. évf. 1-4. sz. pp. 191-217.
- Központi Statisztikai Hivatal éves településstatisztikai kiadványai
- CSORDÁS L. 2007: A második otthonok, mint térformáló tényezők. Földrajzi Közlemények, CXXXI évf. 4. sz. pp. 187-199.
- CSORDÁS L. 2010: A magánüdülők építése és állománya Magyarországon. In: Földrajzi gondolatok határok nélkül II. kötet pp. 183-191.
- PIRISI G. 2009: Differenciálódó kisvárosaink. Földrajzi Közlemények, 133. évf. 3. sz. pp. 313-325.
- PIRISI G. - TRÓCSÁNYI A. 2009: Így készül a magyar város. Területi Statisztika, 12. (49.) évf., 2. sz. pp. 137-148.
- TÍMÁR J. 1999: Elméleti kérdések a szuburbanizációról. Földrajzi Értesítő XLVIII. évf. 1-2. pp. 7-31.
- TÓZSA I. 2002: A káros szuburbanizáció. Tér és Társadalom 16. évf. 1. sz. pp. 1-17.
- VÁRADI Zs. 2012: **Budapest és agglomerációjának kapcsolata - kialakító tényezők és területi konfliktusok.** PhD értekezés, ELTE TTK.

Bevezetés

Egy 1999-es angliai tanulmányban az szerepelt, hogy a jövőben a világ népességének jelentős része városokban fog élni (1999-ben például a világ népességének közel 50%-a élt ott - THOMPSON, C.W. 2002). Tavaly ezt megerősítette az ENSZ World Urbanization Prospects The Revision 2011 című jelentése is, mely szerint 2010-ben már a világ népességének 78%-a élt városokban¹. A jelentésben szereplő előrejelzés szerint 2050-ben ez az arány már 86% lesz. Mindez elsősorban a „globalizáció urbanizációjának” köszönhető. A városnövekedés negyedik szakaszára, a reurbanizációra vonatkozó korábbi megállapítások ugyanis, ha nem is veszítették teljesen érvényüket, mára jelentősen megváltoztak. A klasszikus városnövekedési szakaszok hierarchiája (urbanizáció, szuburbanizáció, dezurbanizáció, reurbanizáció) szintén megbomlóban van, mivel a nagyvárosi régiók már nemcsak a legfejlettebb országokban jelennek meg, hanem a fejlődő, sőt a legkevésbé fejlettebbekben is. Ezért a globalizáció urbanizációja a világon mindenhol megtalálható, illetve van, ahol egyszerre van jelen a különböző városnövekedési szakaszokkal.

A városba való visszaköltözések legfőbb oka már nemcsak a városközpontok rehabilitációja, hanem a nagyvárosi régiók magas szintű gazdasági tevékenysége, és szolgáltatása. A nagyvárosi régiók a világgazdaság legfőbb mozgatórugói, melyek jelentős vonzerővel bírnak a bevándorlók számára. Ugyanis ezek a városok nemcsak szolgáltató és információs csomópontok, hanem sokszínű oktatás és kulturális központok is, melyek adott esetben számtalan lehetőséget nyújtanak foglalkozásváltásra, vagy új szakmák elsajátítására, ami a magasan képzettek számára is vonzó.

A bevándorlók többsége azonban az alacsonyabb végzettségűekhez tartozik, ezért ők elsősorban a városok szegényebb negyedeibe telepednek le. A különböző etnikai kisebbségeknek az egyre növekvő száma ezekben a negyedekben pedig köztudottan számos súlyos konfliktushoz vezetett több európai nagyvárosban (például Párizsban) (ENYEDI GY. 2011).

A jövő városainak jelentős demográfiai és szociológiai problémákkal kell majd szembenézniük az elkövetkező időkben. Ugyanis a városba költöző különböző etnikai és vallási csoportokon kívül, a nyugati országokra jellemző módon, a városi lakosság is öregedő tendenciát mutat. Emellett pedig egyre több a fogyatékkal élő, akiknek a mobilitását még egy zsúfolt nagyvárosban is biztosítani kell. A városok közterületeinek ezért még jelentősebb lesz a szerepük, hiszen ez az a „tér” minden városban, ahol nemtől, életkortól, vallástól, végzettségtől, stb. függetlenül minden társadalmi réteg megtalálható. Különösen igaz ez a közterekre és a parkokra, ahol nemcsak találkoznak egymással a különböző társadalmi csoportok, de párbeszédet is folytathatnak, aktívan vagy passzívan kapcsolódhatnak, szórakozhatnak, stb. Mindez jelentősen hozzájárul(hat) ahhoz, hogy ezek a csoportok megismerhessék egymást (THOMPSON, C.W. 2002).

Felmerül ugyanakkor az a kérdés, hogy a 21. századi ember számára mitől válhat egy köztér, vagy egy park vonzóvá? Melyek azok a funkciók, amiket szívesen látna ott, és tulajdonképpen mit is ért az alatt, hogy köztér? Ezekre a kérdésekre kereste a válaszokat egy 2012-ben Győrött folytatott felmérés. Azért Győrre esett a választás, mivel a város jelentős fejlődésen ment keresztül az utóbbi években a különböző ipari fejlesztéseknek köszönhetően, melyben kiemelkedő szerepe van a járműgyártásnak. Mindemellett Győr

¹ World Urbanization Prospects The 2011 Revision Highlights, United Nations, New York, 2012

földrajzi elhelyezkedésének köszönhetően jelentős vonzáskörzettel rendelkezik a szomszédos országokat illetően, ami különösen igaz Szlovákiára.

A legújabb statisztikákból pedig kiderül, hogy Győr városának népessége csekélymértékben ugyan, de ismét növekedésnek indult 2011-ben². Az állandó népességszám növekedés pedig egyértelműen az egyre több beköltözőnek köszönhető. A bevándorlók ilyen arányú növekedése pedig előbb-utóbb a már említett nagyvárosi régiók problémáihoz vezethet.

A győri közterek vizsgálatának eredményei

A megkérdezettek adatai

Az online felmérést 2012. június 5-től 2012. szeptember 19-ig végeztem, melyben összesen 84 főt sikerült megkérdezni. A megkérdezettek nemét tekintve valamivel több, mint a fele volt nő volt, és nagyjából egynegyede férfi, illetve szintén több mint fele felsőfokú végzettséggel rendelkezett. A szakközépiskola/technikumi, gimnáziumi és a szakmunkás végzettségűek száma jóval elmarad a felsőfokú végzettségűekhez képest, általános, és szakiskolai végzettségűek pedig nem is kerültek bele a mintába.

A foglalkozást tekintve a válaszadók majdnem háromnegyede vallotta magát alkalmazottnak beosztottként, ami meglehetősen magas arány volt. Ettől jóval elmaradt a diákok, az egyetemi/főiskolai hallgatók, és a vállalkozók száma, akik még a negyedét sem tették ki a megkérdezetteknek. Az alkalmazottak vezető beosztásban és a nyugdíjasok szintén csak csekély arányban vettek részt a felmérésben. Ami további érdekességgel szolgált, ismerve a mai gazdasági helyzetet, hogy csupán kettő fő vallotta magát munkanélkülinek.

A korcsoportonkénti megoszlás alapján a 21 és 30 év közöttiek több mint a felét tették ki a megkérdezetteknek, a 31 és 40 év közöttiek valamivel kevesebbet, mint a negyedét, a 41 és 50, az 51 és 60, valamint a 61 és 70 közöttiek pedig még ennél is kevesebben voltak. Sajnos három korcsoportból egyáltalán nem sikerült mintát venni: a 14 év alattiaktól, a 14-20 év közöttiektől, és a 71 év felettiektől. Ennek oka a 71 év felettiek esetében egyértelműen abból adódott, hogy ez a korosztály használja, vagy ismeri arányaiban a legkevesébb az internetet, ami különösen igaz a közösségi oldalakra, ahol elsőként jelent meg az online felmérés elérhetősége. A fiatal generációnak pedig feltehetően nem keltette fel az érdeklődését az online kutatás. Az ő esetükben minden bizonnyal az iskolában való lekérdezés lett volna az egyik legcélravezetőbb módszer, azonban ehhez forrásra, és hosszabb kutatási időre lett volna szükség. Ugyanakkor különösképpen a mai általános iskolások és kamaszok esetében lett volna érdekes megtudni, mi az, amit ők szívesen látnának egy köztéren vagy egy parkban. Hiszen ők azok, akik még használják a közterek minden funkcióját (pl. fociznak rajta, a padon ülve beszélgetnek, sportolnak, stb.).

A közterek funkcióinak, utcabútorainak használata

Az első kérdés, ami a közterekkel kapcsolatos volt, arra keresete a választ, hogy melyek azok az utcabútorok vagy funkciók amiket a megkérdezettek szívesen látnának egy köztéren.

A válaszadók 86,9%-a padokat jelölte be 85,7% pedig a növényeket (1.ábra). Így az eredményekből egyértelműen kiderült, hogy az emberek számára nem csak a kényelem fontos egy köztéren, hanem hogy az rendelkezzen megfelelő zöldterülettel (fák, bokrok, virágok, stb.) is. Az embereknek tehát fontos, hogy a városok „sűrűjében” valamilyen módon közel érezzék magukat a természethez. Ezért nem lehet véletlen az sem, hogy a megkérdezettek 45,2%-a megjelölte a szökőkutat. Ugyanakkor csak 25% írta azt, hogy ivókútra is szüksége lenne. A víznek tehát elsősorban, mint mikroklímát, jó közérzetet javító és „esztétikai élményt” nyújtó funkcióként kell megjelennie a tereken.

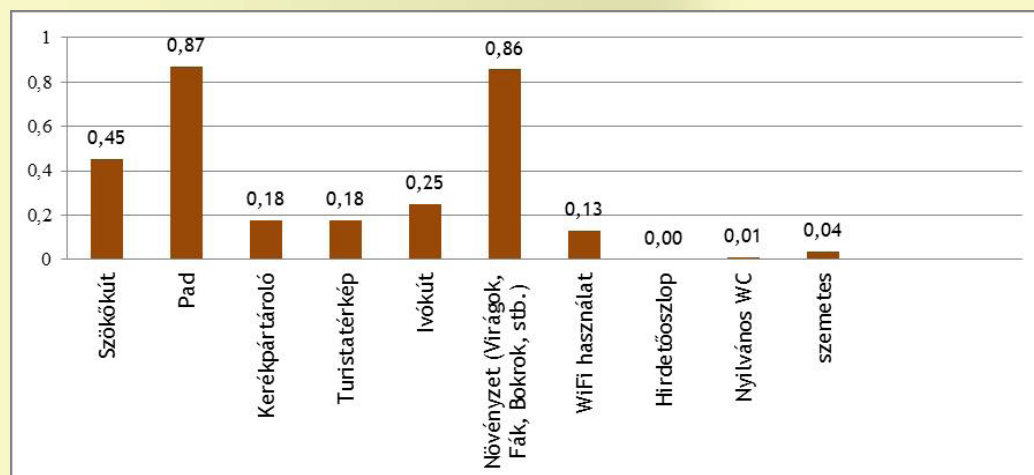
² Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer (TeIR-KSH)

Modern világunkban az internet már teljesen hétköznapi és természetes dologgá vált, így felmerült a kérdés, mennyire érzik szükségesnek az emberek azt, hogy egy köztéren internetezni tudjanak. Hiszen az okostelefonok megjelenésével, a különböző vendéglátóhelyeken és kávézókban kívül ma már több közintézményben, pályaudvarokon, és most már a vonatok egy részén is biztosított a díjmentes vezeték nélküli, úgy nevezett wifi elérhetőség. De ahogyan az az 1. ábrán is látható, csupán 13,1% jelölte be, hogy fontosnak tartaná, ha tudna internetezni is a köztereken.

Felmerült ugyanakkor az a kérdés is, hogy mennyire lehet fontos egy turistatérkép vagy egy hirdetőoszlop. Az interneten kívül ugyanis ez a két utcabútor az, ami információt tud nyújtani nemcsak a turistáknak, de a helyi lakosságnak is a város programjairól, látványosságairól és azok elérhetőségéről a közterületeken. Mégis csak 17,9% gondolta úgy, hogy szükséges lenne turistatérképpel rendelkezniük a tereknek, viszont a hirdetőoszlopot senki sem jelölte meg.

Kerékpártárolót is csupán 17,9% szeretne látni a köztereken. Ez már csak azért is érdekes, mert egyre növekszik a kerékpárt használók száma Győrben, amit jól bizonyít, hogy az egyik legforgalmasabb hídjának, a Baross hídnak az évi átlagos kerékpár forgalma 2007 és 2012 között több mint 25%-kal (387 j/nappal³) nőtt. Ezért például ha a munkába, vagy az iskolába járók találkoznak ismerőseikkel valamelyik köztéren, gondot okozhat a kerékpár elhelyezése. De igaz ez a kerékpáros turistákra is, akik leginkább a tereken szoktak megpihenni.

Sokszor jelent problémát egy tér esetében, amikor nagyobb rendezvényt tartanak rajta, hogy nem található a közelben nyilvános WC. Ez Győr esetében is igaz, mégis csupán egy fő gondolta úgy, hogy szükséges lenne a közterekre nyilvános WC-t is kihelyezni. Az egyéb utcabútorok között pedig összesen hárman írták be hogy az elegendő szemetes is nélkülözhetetlen a köztereken.



Ezt követően a megkérdezetteknek arra kellett válaszolniuk, hogy mi az, az előző kérdésben felsoroltakon kívül, aminek érvényesülnie kell egy köztéren és egy parkban. Itt elentétben az előbb látott, leginkább utcabútorokon kívül, olyan szempontokat is figyelembe kellett venniük a kitöltőknek, hogy például szívesen látnának-e boltokat, éttermet, teraszt, vagy akár buszmegállót a téren, vagy a parkban.

1. ábra: A kiválasztott közterületi funkciók, utcabútorok aránya
Forrás: Saját felmérés adatai alapján a szerző szerkesztése.

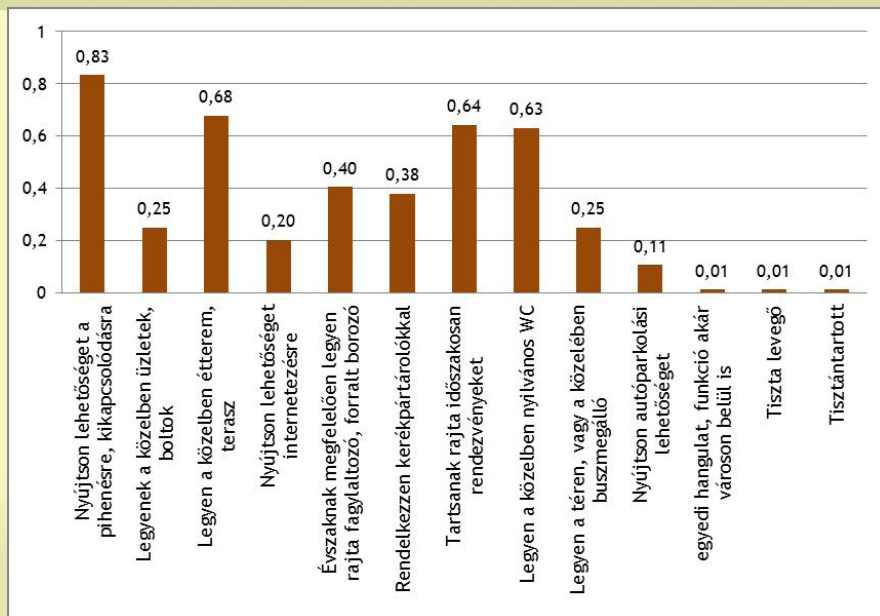
Ami egyértelműen kiderült ennél a kérdésnél is, hogy a tereknek lehetőséget kell nyújtaniuk a pihenésre és a kapcsolódásra is (2. ábra). Mindezt a megkérdezettek több mint 80%-a gondolta így. A kényelemhez kapcsolódóan talán ezért jelölték meg másodikként a legtöbben (67,9%) hogy legyenek éttermek és teraszok a terek közelében.

Az éttermektől nem maradt el sokkal az sem, hogy tartsanak a tereken időszakosan rendezvényeket (64,3%), amivel szoros kapcsolatban állhat, hogy legyen a közelben nyilvános WC is, mivel közel ugyanannyian jelölték meg (63,1%). Ez már csak azért is érdekes, mert ahogyan az a közterületi funkciókra vonatkozó első kérdésnél (1. ábra) látható volt, csupán egy fő jelölte be, hogy szükséges lenne nyilvános WC-t

³ Magyar Közút Nonprofit Zrt. A közúti forgalom figyelemmel kísérése 2007,2012

kihelyezni a közterekre. Ezek szerint az emberek nem szeretnék, ha egy köztéren nyilvános mosdó lenne, de annak közelében mindenképpen lennie kell egynek. Ahogyan fontosnak tartják azt is, hogy a terek „használva” legyenek, a különböző rendezvények és fesztiválok által. Ugyanakkor csupán 40,5% szeretné, ha évszaknak megfelelően, nyáron pl. fagylatozó, télen pedig forralt borozó működne a köztereken.

Az első kérdéssel ellentétben szintén érdekes volt látni, hogy most a megkérdezettek 38,1%-a gondolta úgy, szükséges kerékpártárolót kialakítani a tereken. De ennél is érdekesebb, hogy csupán 25% szeretné, ha a közterek közelében üzletek vagy boltok is lennének. Ugyanekkora arányban szeretnék viszont azt is, hogy egy tér legyen megközelíthető akár busszal is. Amire azonban ennél a kérdésnél is hasonló arányban válaszoltak, az az internet használat, melyet csak a válaszadók ötöde szeretett volna. Egyértelműen kiderült az is, hogy a megkérdezettek 10,7%-a szeretne csak parkolót is a közterek közelében. Az egyéb szempontok kategóriában összesen három fő adott meg további hármát úgymint: a terek tisztántartásának fontosságát, a tiszta levegőt, és az egyedi hangulatot, mint „funkciót a városon belül”.



2. ábra: A közterek használati és funkcionális igényei

Forrás: Saját felmérés adatai alapján a szerző szerkesztése.

2. ábra: A közterek használati és funkcionális igényei
Forrás: Saját felmérés adatai alapján a szerző szerkesztése.

A közterekhez hasonlóan, a megkérdezettek több mint 91,7%-a gondolta úgy, hogy a parkoknak is a pihenésre és a kikapcsolódásra kell lehetőséget nyújtaniuk (3. ábra). Ellentétben azonban a terekkel, a parkok esetében lényegesen nagyobb arányban került bejelölésre a pihenés és kikapcsolódás.

A parkok többségére jellemző, hogy rendelkeznek játszótérrel. Éppen ezért nem meglepő, hogy majdnem 80%-a a válaszadóknak szeretné, ha a játszótér továbbra is a részüket képezné. Ettől nem sokkal maradt el (4,8%-kal) a változatos növényvilág sem. Természetesen a parkok elsősorban a zöldterületet biztosítják az emberek számára a városokban. Mégis érdekes volt látni, hogy hogyan gondolkodnak az emberek a növényvilág fontosságáról a településükön, mekkora arányban kerül bejelölésre, és hanyadik lesz a felsorolt funkciók között a parkok alapvető funkciója.

A közterekhez hasonlóan a megkérdezettek több mint fele (56%) jelölte be, hogy nyilvános WC-vel is kell rendelkezniük a parkoknak. Ugyanakkor a kutya WC-t csak a kérdőívet kitöltők 9,5%-a szeretné. Ami azért is érdekes, mert a városban lakó emberek jelentős része a közeli parkokba viszi le a kutyáját sétáltatni, a gazdák pedig nem mindig tesznek eleget a jogszabályi előírásoknak, és takarítják el a kutya ürülékét onnan. Ez pedig komoly higiéniai problémát jelenthet, hiszen a parkokban elsősorban a kisebb gyerekek szoktak játszani. Mégis, ahogyan az látható volt, alig 10% jelölte meg a kutya WC-t.

Köztudott az is, hogy a parkok nem csak a kikapcsolódásra nyújtanak lehetőséget a városban élők számára, de a sportolásra is. Sok parkban nemcsak játszótér, de kisebb focipálya, kosárpálya, esetleg sportpálya is található. Mégis, ezzel ellentétben a megkérdezetteknek kevesebb, mint a fele (41,7%) szeretné azt, ha sportolni is tudna ott.

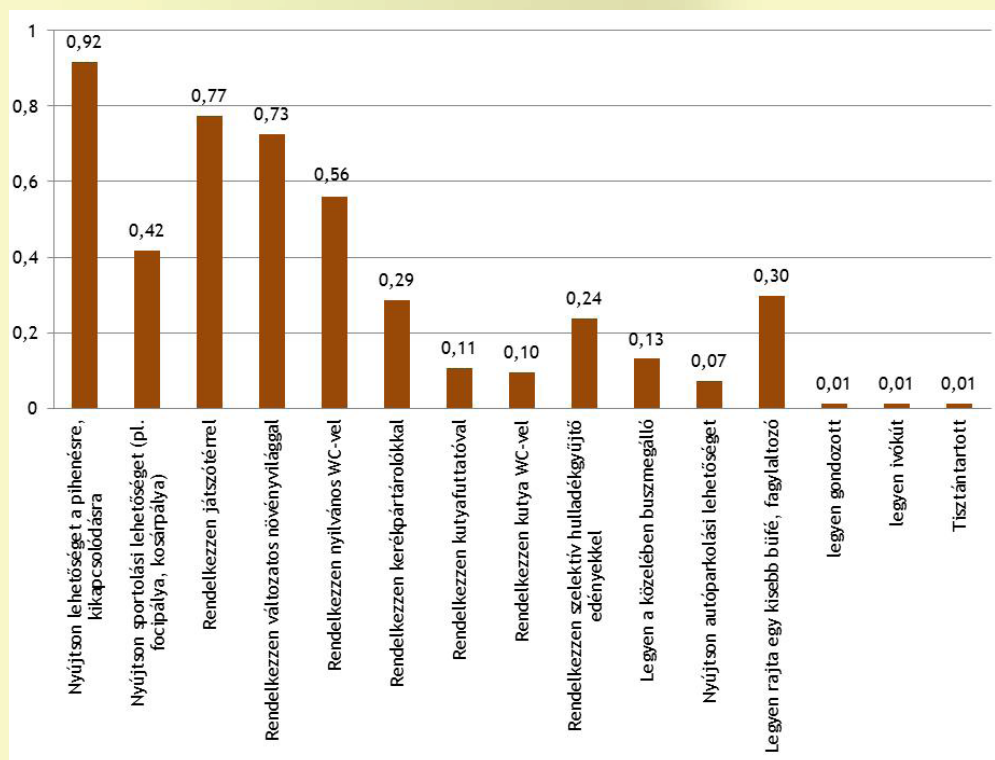
A sportoláson kívül akadnak olyan parkok is, ahol esetleg kisebb büfé, kávézó, vagy fagylatozó található. Viszont ahogyan az a grafikonon is látható, ezt csak a megkérdezettek 29,8%-a szeretné, ha megjelenne, mint funkció. Nagyjából ugyanennyien szeretnék (28,6%) ha rendelkeznének kerékpártárolókkal is.

Ez az arány pedig majdnem 10%-kal alacsonyabb a közterekhez képest, ami azért érdekes, mert nemcsak kerékpárral szokták megközelíteni a parkokat az emberek, hanem léteznek olyan parkok is, ahol kerékpáros tanpályát alakítottak ki a gyerekek számára.

A fenntarthatóság kulcsfontosságú tényezője a környezetvédelem, melynek egyik eleme a hulladékgazdálkodás. A köztereket és a parkokat is érinti a tisztántartás és a hulladéktárolás kérdése. Ma már nélkülözhetetlen minden parkban és téren a hulladékgyűjtő edények kihelyezése. Felmerül azonban a kérdés, hogy mi a helyzet a szelektív hulladékgyűjtő edényekkel? Ugyanis szinte minden településen kihelyezésre kerültek az úgynevezett szelektív hulladékgyűjtő szigetek. Ezek a szigetek közterületeken találhatóak, és sok esetben nemcsak az utak mellett, hanem valamelyik kiemelt parkban vagy köztéren. Így biztosított a parkba járók számára a szelektív hulladékgyűjtés, ezzel együtt pedig a környezetvédelem és a fenntartható fejlődés. Mégis, csupán a válaszadók 23,8%-a gondolja úgy, hogy a parkoknak rendelkezniük kellene szelektív hulladékgyűjtő szigettel.

Ahogy már említésre került a kutyákkal kapcsolatban, csak 9,5% szeretne kutya WC-t látni a parkokban. Ezért talán nem meglepő, hogy összesen 10,7% jelölte meg a kutya-futtatót. A buszmegálló pedig 11%-kal kevesebben jelölték be a parkok esetében (13,1%), mint a közterekenél. Az autók parkolási lehetősége viszont még a 10%-ot sem érte el. A további szempontok között három fő adta meg külön-külön az ivóutat, a parkok rendszeres gondozását, és a tisztaságot.

A közterekre és a parkokra vonatkozó kérdésekből egyértelműen látható, hogy az emberek számára elsősorban mindkettő esetében a pihenés, a kényelem és a növényzet a legfontosabb. Ezt követően viszont jelentős különbség következett a közterek és a parkok között, mert amíg az előző esetében a többség azt szeretné, ha éttermek és teraszok lennének a közelében, az utóbbinál a játszótérek kaptak kiemelt szerepet. A tereknél a harmadik kiemelt szempont pedig a rendezvények tartása volt, míg a parkoknál a változatos növényvilág. Ezt követte a nyilvános WC elhelyezése, mely a közterekenél és a parkoknál is hasonló fontosságú volt.



3. ábra: A parkok használati és funkcionális igényei
Forrás: Saját felmérés adatai alapján a szerző szerkesztése.

A belső udvarok közterületi használata

Ahogy a bevezetőben már említésre került, a jövőben különösen fontos szerepük lesz majd a köztereknek a városok életében. Ugyanakkor a legtöbb városban nincs igazán lehetőség a közterek bővítésére, esetleg új parkok kialakítására. Ez különösen igaz a történelmi belvárosokra, melyek általában műemléki védettséggel is rendelkeznek. Ezért szolgálhat megoldásként ezeken a területeken a belső udvarral rendelkező épületek megnyitása a gyalogosforgalom számára. Hiszen ilyen módon az udvar közterületként funkcionálhatna, ahol nemcsak kisebb

boltok vagy üzletek kerülhetnek kialakításra, de fagyaltozók, kávézók, vagy akár éttermek is. De az udvar méretétől függően akár nagyobb funkciókat is ki lehet alakítani bennük, mint például egy játszóteret. Az sem elképzelhetetlen, hogy az udvar esetleg egy kisebb parkká alakuljon át. A belső udvarok további előnye lehet, hogy magánterület lévén, éjszakára akár be is zárhatják őket. Ezzel az ott lakók nyugalma továbbra is biztosított lenne, és csak napközben, mikor az emberek többsége dolgozik, lenne nyitott az átjárás bárki számára.

A felmérés során ezért vizsgálatra került, hogy mit gondolnak az emberek az átjáró házas belső udvarokról. Tudják-e egyáltalán hogy mi az, és ha igen, mi a véleményük róla?

Az első kérdés ezért arra irányult a belső udvarokkal kapcsolatban, hogy azok a megkérdezettek véleménye szerint magán- vagy közterületek-e. Ugyanis a belső udvarok, ahogyan az a nevükben is benne van, többnyire a négy oldalról zárt társasházak udvarai, melyek értelemszerűen magánterületek. Ilyen társasházak manapság is találhatóak szép számmal, melyek Budapesten leginkább „gangos ház” néven váltak ismertté. A belső udvarok pedig a közfoglalom számára való megnyitás után továbbra is magánterületek maradnak, de közterületi funkciót látnak el.

Az eredmények alapján azonban a kérdőívet kitöltők több mint fele úgy gondolja, hogy a belső udvaros házak terei közterületek, és csak a megkérdezettek 33%-a jelölte meg, hogy nem az, illetve 13%, hogy nem tudja megítélni. Ezért felmerült az a kérdés, hogy mit gondolnak a megkérdezettek a bevásárlóközpontok utcáiról, és tereiről. Ugyanis a bevásárlóközpontok sok mindenben hasonlóságot mutatnak a belső udvarokkal. Hiszen mindkettőben találhatóak üzletek, kávézók, sőt éttermek is, és mindkettőt bezárják éjszakára, illetve mindkettő magánterület, azzal a különbséggel, hogy a bevásárlóközpontok őrzött magánterületek. Lényeges különbség azonban, hogy a bevásárlóközpontok fedett épületek, és nem találhatóak bennük lakások.

A válaszokból az derült ki, hogy a megkérdezetteknek valamivel kevesebb, mint a fele (48%) tudta, hogy a bevásárlóközpontok terei nem közterületek, de 38% éppen ennek az ellenkezőjét állította. Azok pedig, akik azt jelölték be, hogy nem tudják, az előző kérdéshez hasonló arányban (14%) voltak.

Végezetül arra kellett válaszolniuk a kérdőívet kitöltőknek, hogy mi a véleményük a belső udvarok közhasználatú megnyitásáról, illetve, hogy érdemes lenne-e bennük, ahol lehetséges, üzleteket, boltokat vagy éttermeket kialakítani. A megkérdezettek majdnem kétharmada (56%) gondolta úgy, hogy ahol lehetséges érdemes lenne megnyitni a belső udvarokat a gyalogos forgalom számára. Csak 19% nem értett egyet ezzel, ugyanakkor ennél a kérdésnél jelölték be a legtöbben (25%) a nem tudom választ.

Akik támogatták a belső udvarok megnyitását a gyalogos fogalom számára, egyértelműen az udvarok „hangulatát” és „varázsát” emelték ki. A legtöbben megemlézték azt is, hogy ezek az udvarok a turisták számára is vonzóak lehetnek, és hogy ők maguk is szívesen keresnek fel ilyen helyeket. Páran pedig kiemelték a kereskedelmi és vendéglátó funkciók megtelepedési lehetőségét ezekben az udvarokban (üzletek, kávézók).

Láthatóan az emberek számára fontos, hogy egy történelmi belváros utcáin és terein ne csak üzletek, irodák és vendéglátóhelyek álljanak, hanem legyenek benne kisebb, „intimebb” belső terek is. Fontos számukra, hogy a történelmi belváros, ahol élnek, ne csak változatos és színes legyen, de rendelkezzen egyedi hangulattal is.

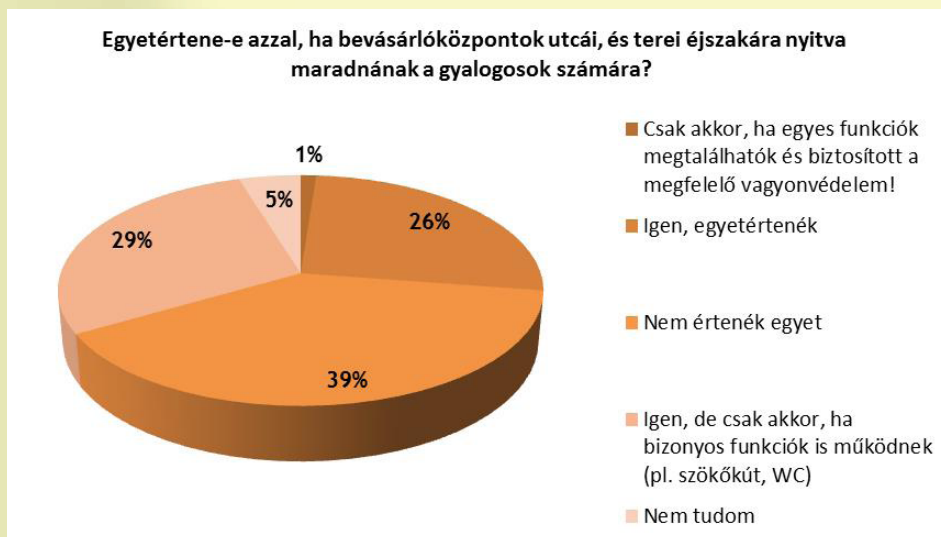
Azok, akik nem támogatták az udvarok megnyitását, szinte mindannyian azt emelték ki, hogy az ott élők nyugalma megzavarná a keletkező forgalom. Páran pedig megemlézték, hogy az ottani üzletek esetleg nem rendelkeznének megfelelő forgalommal, vagy a bérleti díjak lennének túlságosan magasak, ami miatt be kellene zárniuk. Azt azonban mindenképpen meg kell jegyezni, hogy a kérdőív nem tartalmazott arra vonatkozóan információt, hogy ezeket az udvarokat éjszakára bezárnák. Ugyanis így minden bizonnyal jelentősen módosult volna a válaszok aránya. Hiszen ahogy látható volt, az éjszakai bezárás nélkül is, a megkérdezettek majdnem 60%-a támogatta ezt az elképzelést.

Ezért is volt érdekes látni a véleményeket azzal kapcsolatban, hogy mennyire támogatnák a megkérdeszettek, ha a bevásárlóközpontok terei és utcái maradnának nyitva éjszakára. Ennek a kérdésnek ugyanis kettős célja volt: Egyrészt kideríteni, hogy egyáltalán van-e igényük az embereknek arra, hogy éjszakánként ne csak a belvárosban, de akár egy fedett plázában is sétálni, találkozni tudjanak. Másfelől pedig a bevásárlóközpontok az éjszakai nyitva tartás esetén éppen az ellentétei lennének a belső udvaroknak. Hiszen az utóbbi esetében az ott található lakások teszik indokolttá az udvar zárva tartását. A bevásárlóközpontokban azonban csak üzletek, kisebb vendéglátó egységek, illetve mozi vagy más szórakozóhelyek találhatók, amik nem feltétlenül teszik ugyanezt indokolttá. Leginkább azért sem, mert a plázák magánterület lévén még éjszakai zárva tartás mellett is rendelkeznek megfelelő vagyonvédelemmel és biztonsági őrökkel. Kevésbé ismert, de nyugati országokban többek között éppen emiatt már nyitva hagyják éjszakára a bevásárlóközpontokat, a lakosság számára (GEIGER, S. 2007).

Ahogy azonban a válaszokból kiderült, a jelenlegi kérdőívet kitöltők 55%-a is támogatta, hogy maradjanak nyitva éjszakára a bevásárlóközpontok terei és utcái (4. ábra). Ebből 26% egyértelműen ezt támogatta, 29% pedig csak akkor értene ezzel egyet, ha a nyitva tartás mellett bizonyos eszközök vagy szolgáltatások is működnének, mint például a szökőkutak, mosdók, a szórakozóhelyek vagy akár bizonyos vendéglátó egységek. Összesen 39% jelölte csak meg, hogy nem értene egyet az éjszakai nyitva tartással. Az egyéb válaszlehetőségek között pedig egy fő írta azt, hogy egyetért a nyitva tartással, de csakis akkor, „ha egyes funkciók megtalálhatóak, és biztosított a megfelelő vagyonvédelem”. Ahogy pedig az a 4. ábrán is látható, a lekérdezés során ennél a kérdésnél jelölték be a legkevesebbet a nem tudom választ (5%).

A felmérés eredményeiből egyértelműen kiderült, hogy az emberek számára fontosak a közterületek, és ahogy az látható volt, egy olyan magánterületet is szívesen használnának éjszaka közterületként, mint a bevásárlóközpontok utcái és terei. De eddig a kérdések között keveredett a magán- és a közterület fogalma. Többek között ezért is került be közéjük, hogy a megkérdeszettek hogyan definiálnák a köztereket. Amit viszont mindenképpen ki kell emelni, hogy a kérdés nem a közterületekre, hanem ahogyan az látható, a közterekre vonatkozott. Ugyanis maga a felmérés is elsősorban a terekkel és a belső udvarokkal foglalkozott.

A válaszokból ugyanakkor az derült ki, hogy az emberek többsége tisztában van a közterek fogalmával. Ugyanis szinte mindegyik válaszban szerepelt a szabad vagy korlátlan használat, illetve, hogy ezek a terek általában önkormányzati, vagy állami tulajdonban vannak. Ezzel együtt sok válaszban megjelent a kérdőív során felsorolt funkciók közül is néhány, mint például a kereskedelem, vagy a vendéglátás. De többen írták a rendezvényeket, kulturális programokat, és legalább ugyanennyien a pihenést és a kikapcsolódási lehetőségeket is.



4. ábra: A megkérdeszettek véleménye a bevásárlóközpontok tereinek éjszakai nyitva tartásáról

Forrás: Saját felmérés adatai alapján a szerző szerkesztése.

A válaszokból ugyanakkor az derült ki, hogy az emberek többsége tisztában van a közterek fogalmával. Ugyanis szinte mindegyik válaszban szerepelt a szabad vagy korlátlan használat, illetve, hogy ezek a terek általában önkormányzati, vagy állami tulajdonban vannak. Ezzel együtt sok válaszban megjelent a kérdőív során felsorolt funkciók közül is néhány, mint például a kereskedelem, vagy a vendéglátás. De többen írták a rendezvényeket, kulturális programokat, és legalább ugyanennyien a pihenést és a kikapcsolódási lehetőségeket is.

Összegzés

A felmérés eredményeiből biztosan megállapítható, hogy a városban élő emberek számára fontos, hogy a hozzájuk legközelebb található köztér vagy park változatos növényvilággal rendelkezzen. Ez megerősíti azt az angliai tanulmányt (THOMPSON, C.W. 2002), melyben az szerepelt, hogy a városban élők számára fontos, hogy valamilyen módon kapcsolatuk legyen a természettel, hiszen a közparkoknál és köztereknél is szinte egyenlő arányba kerültek bejelölésre a növények. A nagyvárosokban pedig a közterek tudnak helyet biztosítani a jelentősebb számú növényzetnek.

Amit mindenképpen ki kell még emelni a növények mellett a közterek esetében, az a víz. De a víznek is inkább a mikroklima- és közérzet-javító funkcióját, mert ahogyan az látható volt, a megkérdezettek a szökőkutakat részesítették előnyben az ivó kutakkal szemben.

A tereknek és parkoknak pedig mindenekelőtt a pihenésre és kikapcsolódásra kell lehetőséget nyújtaniuk. Mindkettő esetében ezt jelölték meg legnagyobb arányban a megkérdezettek. A további szempontok csak ezek után különültek el egymástól, de szintén hasonló támogatottságot élvezett mindkettő esetében a nyilvános WC elhelyezése. A parkok második leg támogatottabb funkciója a játszótér volt, míg a köztereknél az éttermek és teraszok. Ezek alapján a parkoknak lehetőséget kell nyújtaniuk a családi kikapcsolódásra, és biztosítani a gyerekek szórakozását. Így elmondható, hogy a városban élők elsősorban a parkokat tekintik kikapcsolódásra alkalmas helyeknek az egész család számára. Ezzel ellentétben a közterek elsődleges funkciója a pihenésen kívül a szórakoztatás és a vendéglátás. Hiszen az éttermeken kívül a legtöbben rendezvényeket akarnak látni a tereken. Így elmondható, hogy a parkok és terek alapvető történeti használatában, funkcióiban nem történt változás. Illetve a kérdőívet kitöltők megerősítették ezeket az alapvető funkciókat, és nem adtak meg újabb igényeket. Ezért volt érdekes látni azt, hogy hová fogják sorolni a belső udvarokat, a közterület vagy a magánterület kategóriába.

A kutatás további része így már elsősorban a belső udvarokkal foglalkozott. Ahogy az látható volt, a legtöbben nincsenek tisztában azzal, hogy a belső udvarok magánterületek, de sokan azzal sem, hogy a bevásárlóközpontok terei és utcái is azok. Mégis a legtöbben azt szeretnék, ha a belső udvarok ott, ahol lehetséges, nyílnának meg a gyalogosok számára és rendelkezzenek olyan funkciókkal (üzletek, boltok, vendéglátóhelyek, stb.) mint amilyenek megtalálhatóak bármelyik köztér körül. Mindezt a legtöbben azzal indokolták, hogy ezáltal sokkal hangulatosabb lenne a belváros, ami így a turisták számára is még vonzóbbá válhat. A bevásárló központok esetében pedig az fogalmazódott meg, hogy maradjanak nyitva éjszakára is, és működjenek bizonyos funkciók, mint például a szökőkút, vendéglátóegységek, mosdó stb. Az emberek tehát szívesen használnák a bevásárlóközpontokat éjszaka is, és nem csak a nyitva tartás keretein belül.

A kutatás eredményei alapján a belső udvarok jó lehetőséget nyújthatnak a közterek bővítésére az egyre növekvő népességű városokban. Ugyanis a belső udvarok kisebb terekként szigetszerűen tudnak funkcionálni a (bel)városokban továbbá a terekhez hasonlóan megjelenhet rajtuk a vendéglátás és a kereskedelem is. Igaz, méretükből adódóan nem, vagy csak korlátozottan tudnak lehetőséget biztosítani bizonyos szolgáltatások (pl. rendezvények), vagy utcabútorok (pl. szökőkút) számára, de ezek a területek is alkalmassá tudnak válni arra, hogy a városban élők számára helyet adjanak a találkozásra, párbeszédre, vagy a kikapcsolódásra, ahogyan az a tanulmány elején említésre került. A jövőben ezért érdemes lenne további kutatásokat végezni a belső udvarok kihasználásával és a gyalogos forgalommal kapcsolatban.

Irodalom

- ENYEDI GY. 2011: A városnövekedés szakaszai - újragondolva. Tér és Társadalom 25.évf. 1. sz. pp. 5-19.
- GEIGER S. 2007: Exploring night-time grocery shopping behaviour. Journal of Retailing and Consumer Services 14. pp.24-34.
- MADDEN K. - FAUREST K. - MÓRA V. - HORÁTH D. - FOLTÁNYI Zs. (SZERK.) 2005: Hogyan varázsoljunk újjá egy közteret? Ökotárs alapítvány, Budapest. 140 p.
- THOMPSON C. W. 2002: Urban open space in the 21st century. Landscape and Urban Planning, vol. 60. pp. 59-72.
- WORLD URBANIZATION PROSPECTS:The 2011 Revision Highlights, 2012 - United Nations, New York. p.35

A Dél-Dunántúl vasúthálózatának regionális hatása¹

Bevezetés

Ahhoz, hogy a Dél-Dunántúl vasúthálózatának regionális fejlődését befolyásoló tényezőit kellő mélységben és értelemben vizsgálni tudjuk, vissza kell nyúlni a dualista korszakbéli iparosodási és vasútfejlesztési hullám elindulásáig. A vasúthálózat hosszú ideig a régió egyik meghatározó gazdaságfejlesztő tényezőjévé vált. A korszak technikai és gazdasági újításai által a közlekedési és a kommunikációs ágazat gyors fejlődésnek indult. Ez a fejlődés a régió gazdaságára, és a társadalmi viszonyaira is rányomta bélyegét.

„A Dél-Dunántúlt már a vasúthálózat-fejlesztés legelső koncepciója: „Az ország közjavát és kereskedését gyarapító magános vállalatokról” szóló 1836. évi XXV. törvény is említette. A 13 stratégiai útirány között a térség vasútvonalai is szerepeltek.” (DÉL-DUNÁNTÚL 2006, 30) Az 1890-1910 közötti időszakban a vasútvonalak hossza duplájára, a szállított utasok száma pedig ötszörösére nőtt. Az ezredforduló táján a vasúti közlekedés fejlődésének elengedhetetlen feltétele volt az ipari termelés kiszolgálása. *„Nem túlzás, ha azt állítjuk, hogy kevés olyan találmányunk van, amely az emberi élet és a gépek igazi kapcsolatát, a társadalmi-gazdasági fejlődés és a technika kölcsönhatását jobban példázná, mint a vasút.”* (CZÉRE B. 1989, p.89)

A Dél-dunántúli régió egykori vasúthálózatának társadalmi beágyazódása

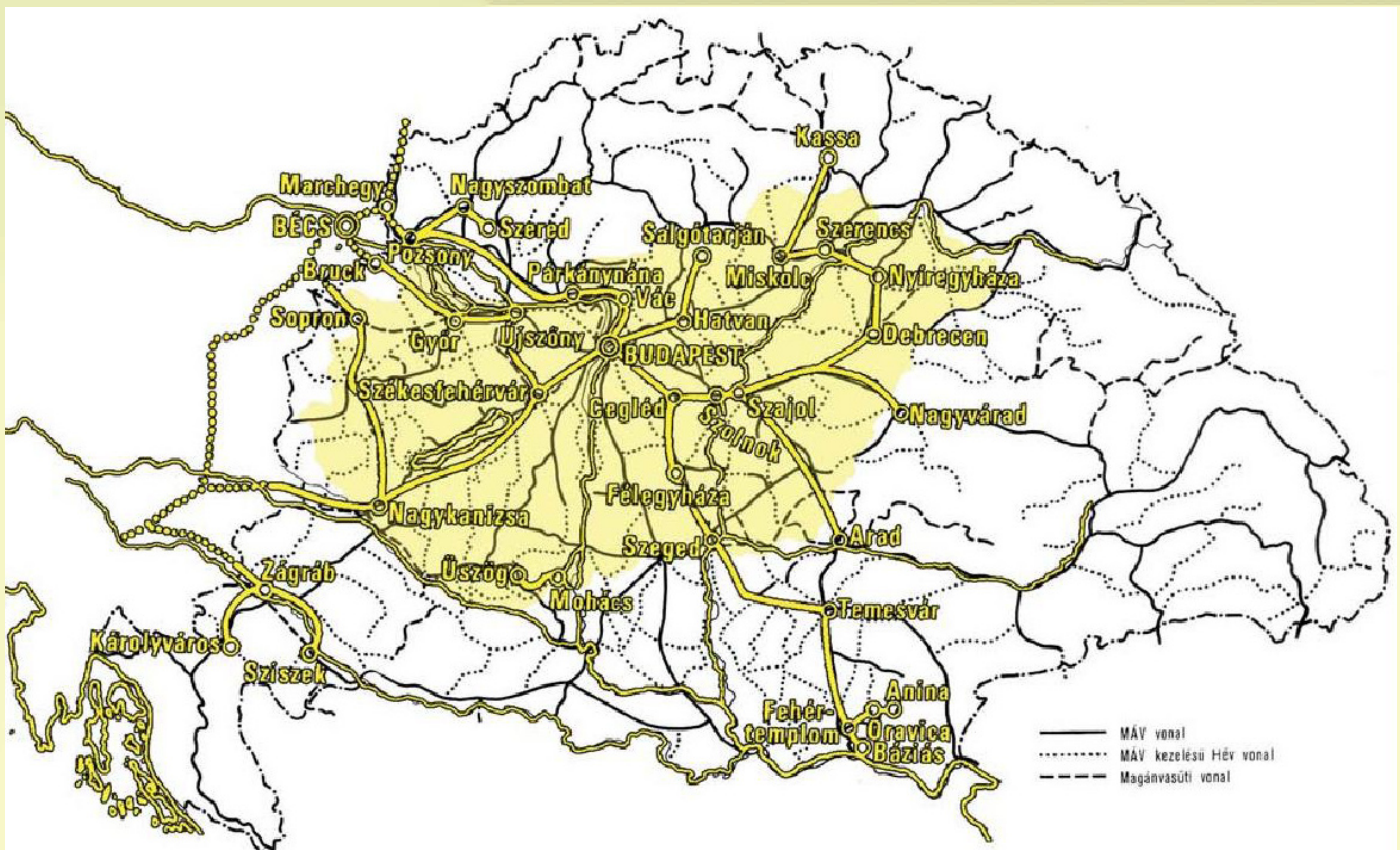
A dualista időszakban nem csak újabbnál-újabb vasútvonalakat terveztek és építettek, hanem létrejöttek a vasutat építő, fenntartó és üzemeltető szervezetek is. Kelet-Európában megtapasztalták, hogy a vasútfejlesztések csak akkor lehetnek kellőképpen hatékonyak, ha az intézményrendszer közvetlenül az állam irányítása alá kerül, és így egyben az egész ország kereskedelmi, gazdasági és politikai célkitűzést is szolgálni tudja.

Baross Gábor (1848-1892) minisztersége alatt felvirágzott az általa alapított MÁV, köszönve a zónatarifának, illetve a kereskedelem és iparfejlesztés érdekében bevezetett teheráru-díjszabásnak is köszönhetően. Ahogy a vasúti járműgyártás és vonalhálózat bővült, úgy a lakosságban az utazás iránti vágy is erősödött, az utazási igény az új közlekedési kínálat hatására meghatszorozódott. (SZEBERÉNYI M. 2007)

Az olcsó teherszállítás által a vasútvonalak mentén elindult az iparosodás, a fő csomópontokban, mint Pécs, Kaposvár, a kereskedelem is fellendült. A nagyobb központok között leegyszerűsödött, megrövidült és hatékonyabbá vált a kereskedelem. A vasút nemcsak egy adott terület vagy ország gazdaságára hatott ki, hanem képes volt népeket és nemzeteket összekötni. A régió a mai határain túlmenő kapcsolathálózattal rendelkezett. A Balkán és adriai kikötők felé irányuló áruforgalom a régión keresztül haladt.

Az információ terjedése felgyorsult, a posta és a hírlapszolgálat kihasználta a vasút adta szállítási infrastruktúra előnyeit. A távol élő emberek közötti érintkezés lehetővé vált, és megnövekedett az egyén mozgástere. Az olcsó utazási lehetőség által az emberek nemcsak hivatali ügyek intézésére vagy kereskedelmi feladatok elvégzésére használták a vasutat, hanem kedvtelésből is. Az utazás lehetősége beszívargott az emberek mindennapjaiba, elősegítve a turizmus fellendülését. A Balaton turisztikai látványosságai már vasúton is elérhetővé váltak, elősegítve az üdülőtelepek fejlődését.

¹ A kutatás a TÁMOP 4.2.4.A/2-11-1-2012-0001 azonosító számú Nemzeti Kiválóság Program - Hazai hallgatói, illetve kutatói személyi támogatást biztosító rendszer kidolgozása és működtetése konvergencia program című kiemelt projekt keretében zajlott.



1. ábra: Magyarország vasúthálózata 1867-ben (sárga) és 1914-ben, a mai határok feltüntetésével
Forrás: Czére B. 1989, p. 90.

A 19. század végétől a vasút jelentős szerephez jutott nemcsak az országközi kapcsolatokban, hanem egy régió belül is. A vasútállomások környezete felértékelődött. A munkások a vasútnak köszönhetően a lakóhelyüktől távolabb is munkát vállalhattak és akár vidékről is bejárhattak dolgozni. Az ingázás felerősödésével Pécs, Kaposvár és később Szekszárd közelében lévő vasútvonalak forgalma erősödött. A vasút a viselkedéskultúrára is kihatott. Új helyzetet teremtett a közös vasúti kocsiban való utazás, mert különböző rangú emberek egymás mellé kerültek, a hölgyek és urak együtt utaztak, de a dohányzókat egy idő után elkülönítették. Az utazó embereknek egyre fontosabbá vált az idő, ezért kar- és zsebórát² kezdtek el használni, hogy a menetrendhez tudjanak alkalmazkodni (CZÉRE B. 1989). A több tízezer vasúti alkalmazott kiváló minőségű munkája a teljes társadalomra kihatott és formálta azt nemzedékről nemzedékre.

A trianoni békekötés után Magyarország vasúthálózatának 61,5%-át elvesztette és ezzel a versenyhelyezete is megromlott. A megrövidült vonalak már nem tudták betölteni a nagyobb térségek közötti összekötő funkciójukat. A további fővonalak forgalma lecsökkent, a mellékvonalak pedig fokozatosan elvesztették szerepük fontosságát (KOVÁCS Á. 2013).

A vasúthálózat villamosítása hamar megindult, de folytatása már vontatottan haladt. Az állam a közlekedési ágazatok közötti versenybe beavatkozott, mégpedig a vasút javára, mert az állam meg akarta óvni tulajdonát. A II. világháború után a szovjet minta alapján a közlekedés állami ellenőrzés alá került. A tervgazdálkodás idején a Dél-Dunántúlon a vasút továbbra is megtartotta kiszolgáló szerepét, mert nagymennyiségű és tömegű áru (szén, építőanyag, stb.) mozgatására kiválóan alkalmas volt. A MÁV nagy vesztese volt az olajár-robbanásnak, ami felgyorsította a villamosítási törekvéseket. Az 1968-as közlekedéspolitikai

² A zsebórák karbantartása és javítása több száz órasmestert látott el munkával.

koncepció a vasút-közút közötti gazdaságos munkamegosztást, a kiskforgalmú vasutak közútra terelését, a vasúti áruforgalom körzetesítését szorgalmazta. A régióban sok vasutat megszüntettek a 1960-1980-as években, legtöbbet a 1970-es években gazdaságtalanságukra hivatkozva (1. táblázat).

Megszüntetett szakasz	Szakasz hossza	Megszűnés ideje
Sellye-Drávasztára-Zaláta	9 km	1970. december 31.
Harkány-Drávaszabolcs	7 km	1971. június 30.
Pécs-Harkány	32 km	1976. augusztus 31.
Kaposvár-Szigetvár vasútvonal	54 km	1976. december 31.
Somogyzomb-Barcs	39 km	1976. december 31.
Kaposmérő-Középrigóc	50 km	1979. december 31.

1. táblázat: Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció nyomán megszűnt vasútvonalak Dél-Dunántúlon

Forrás: Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája 1750-2000.

seknek csak 18%-ában található vasútállomás (vasúti megállóhely). Jelenleg 945 km hosszú vasúti pályán van közlekedés a Dél-Dunántúlon (KSH 2012). Jelentősnek mondható személyszállítási teljesítmény keletkezik a régió nagyobb városai (Pécs, Kaposvár, Szekszárd) és (elsősorban) Budapest viszonylatában. A főváros elérése megyeszékhelyről nagy részben vasúton zajlik (NKS, 2013). A gazdasági válság, a közútforgalom dominanciája, a szállítási árak növekedése, stb. hatására a régióban vasútvonalakat zártak be. Kizárólag mellékvonalak kerültek ki a forgalom alól. A Dél-Dunántúl 2010-ben 2007-hez képest 177 km (Baranyában 59 km, Somogyban 57 km és Tolnában 61 km volt a veszteség) vasútvonallal kevesebbel rendelkezett.

Az érdektelen vasútvonalak már akkor is műszakilag kifogásolhatóak voltak, és jellemzőjük, hogy alacsony volt az utasforgalmuk, ezért gazdaságosságról ezeken a vonalakon nem beszélhetünk. A 2010-es kormányváltás követően a vasút megítélésében nemcsak a gazdasági szempontok kerültek előtérbe, hanem a térségek kiszolgálása, a hátrányos területek újbóli kapcsolatkiépítése is. Így a régióban 2010-hez képest 2011-ben 11 km mellékvonalat nyitottak újra (Baranyában 2 km-t, Somogyban 9 km-t, míg Tolnában változatlan maradt a hálózat)³ (2. táblázat).

	2007	2008	2009	2010	2011
Baranya	346	384	384	287	285
Somogy	532	475	475	475	486
Tolna	235	237	237	174	174
Dél-Dunántúl	1 113	1 096	1 096	936	945

2. táblázat: A Dél-Dunántúl vasúthálózatának hossza 2007-2010 között (km-ben)

Forrás: KSH évkönyvei alapján

kombinált autóbusz/vonat rá- és elhordó forgalom nem jelenik meg (NKS 2013, p. 34). A vonalak önállóan működnek és nem alkotnak több összetevős együttes közösségi közlekedést.

A legmodernebb vasútvonalnak a Budapest-Dombóvár-Pécs (menetrendben a 40. számú) vonal tekinthető, mert a vonal nagy részén 120 km/órás maximális sebességgel lehet közlekedni. Az ezen közlekedő IC menetideje Budapest és Pécs között három és fél óra (MÁV érvényben lévő menetrendje alapján,

Országos jelentőségű vasútvonal korszerűsítések csak a rendszerváltás után, uniós forrásokból történtek, de Dél-Dunántúlon a nagy állami vállalatok megszűnésével ezek a fejlesztések jórészt elmaradtak, és újból elindult a kihasználatlan vonalak megszüntetése.

A régió vasúthálózatának jelenlegi állapota

A régió viszonylag sűrű vasúthálózattal rendelkezik, de a települé-

A pécsi agglomerációt 20 környező település alkotja, amely a térségben a szuburbanizáció jelentős előrehaladottságát mutatja. Közlekedés tekintetében intenzív forgalom a régióban kelet-nyugat irányban Pécsvárad és Szentlőrinc, míg észak-dél irányban Komló és Harkány között jelenik meg, ahol az ingázó forgalom jelentős. A régió egyik kiemelkedő közlekedési problémája, hogy a

3 Ha megnézzük a vasútvonalak hosszának változását 2010-ben az előző évhez képest, akkor a vonalbezárások még szembetűnőbbek, mert Dél-Dunántúlon 160 km-rel kevesebb vasútvonal volt (Baranyában 97 km-rel, Tolnában 63 km-rel, míg Somogyban változatlan volt a helyzet).

ugyannezen a viszonylatban közúton az M6 és M60-as igénybevételével az utazási idő akár egy órával kevesebb is lehet).

A Budapest-Siófok-Nagykanizsa-Murakeresztúr (30. számú) vonal, az Ukrajnát Fiumével (Trieszttel) összekötő nemzetközi fővonal az V/b TEN pálya része. A vonatok a Balaton déli partja mentén maximum 100 km/órás sebességgel közlekedhetnek, de egyes helyeken a sebességet 40-80 km/óra-ra korlátozták. A Balaton déli partját az M7-es autópálya kiszolgálja, és ezért ezen a vonalon IC ma már nem közlekedik, pedig éves szinten a Budapest-Dombóvár-Pécs vonalhoz hasonlóan eléri az 1 millió feletti utasforgalmat (MÁV 2010).

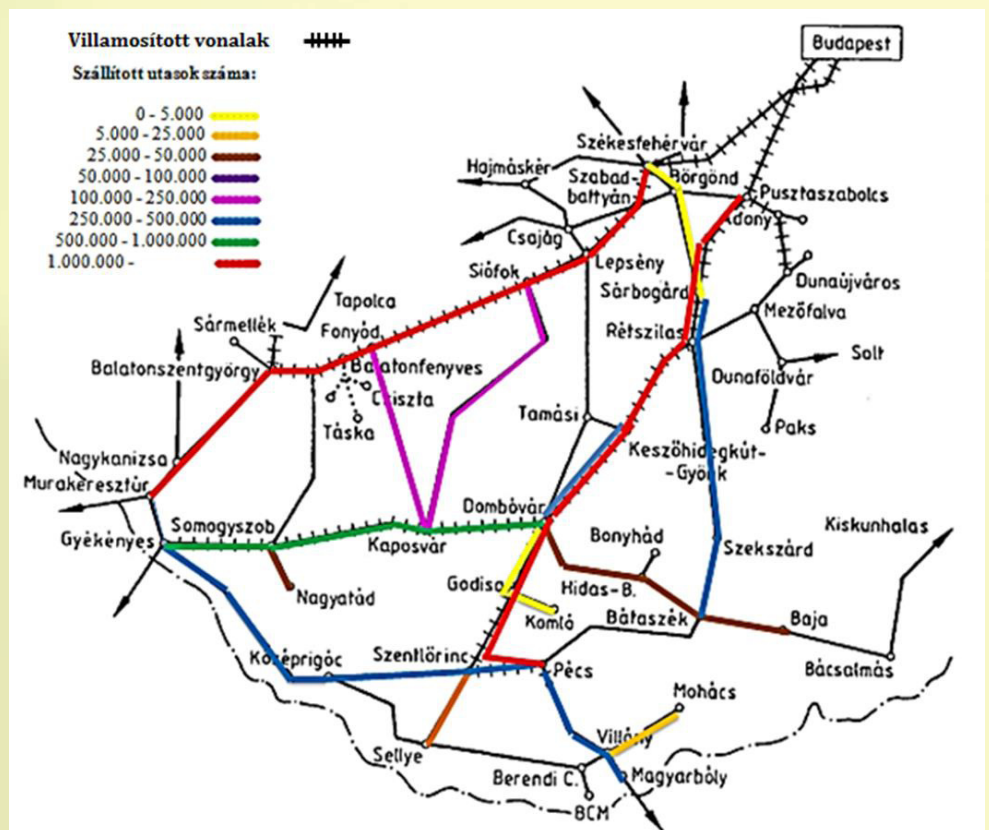
A Dombóvár-Kaposvár-Gyékényes (41. számú) vonal a horvát vasúti hálózathoz kapcsolódik. Ezen a vonalon a személyszállítás mellett főként Horvátország és Szlovénia által jelentős teherszállítás generálódik. Ez a vonal az Adriai-tengerre teremt kijáratot az orosz, ukrán, lengyel és szlovák szállítók számára. A Horvátország irányába tartó vasúti fővonal Pécs és Magyarbóly között még nem villamosított.

A vasúti hálózaton keresztül a régió nagyobb városai közötti viszonylatokból a Pécs-Nagykanizsa, Pécs-Dombóvár-Kaposvár kapcsolat megoldódott, a Kaposvár-Dombóvár szakasz felújítása pedig hamarosan megkezdődik, így elérhető lesz a 100 km/h-s sebesség, de a Pécs-Szekszárd kapcsolat érdemben nem létezik (Pécsről Szekszárdra Szentlőrincen át Dombóvár és Bátaszék érintésével jut el), míg Szeged csak nagy kerülővel érhető el. Jelenleg közvetlen kapcsolat a két dél-magyarországi központ között nincs is.

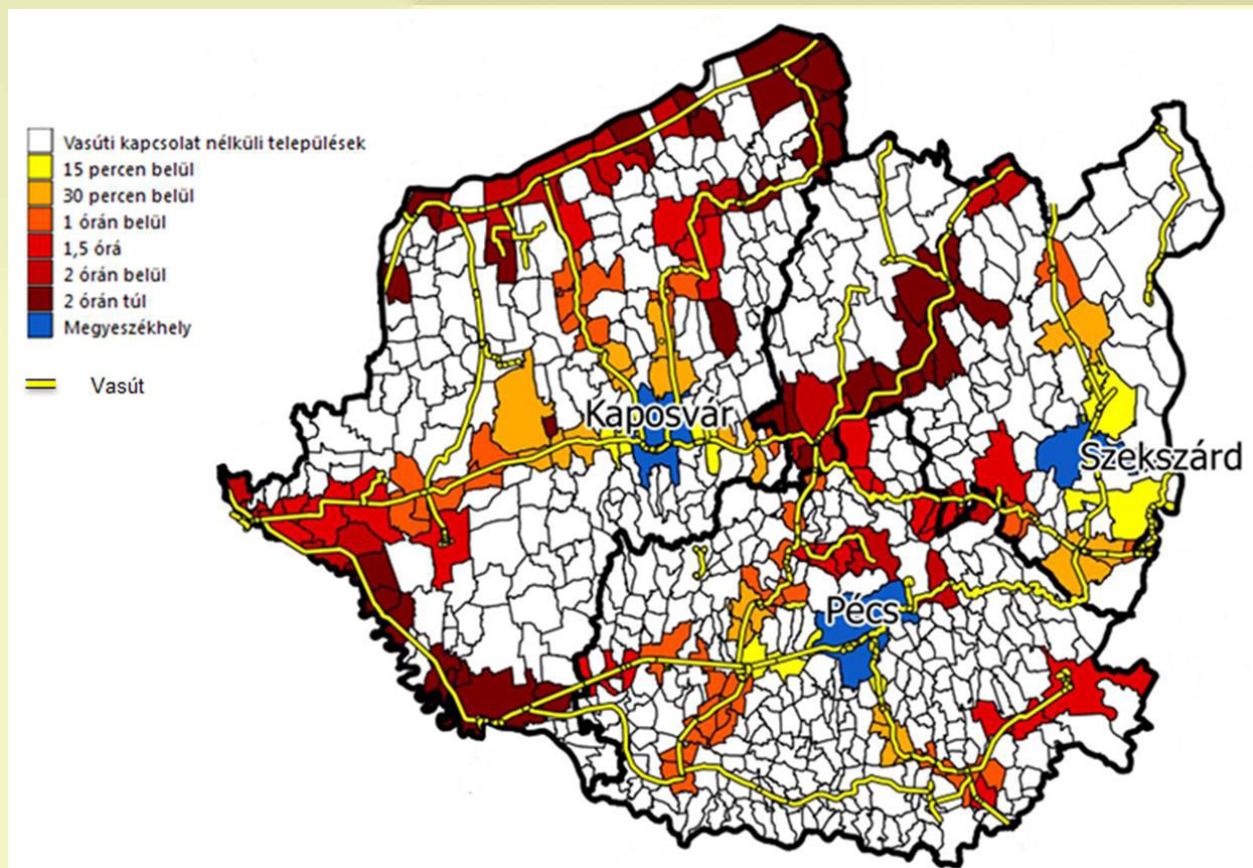
Kedvezőtlen a nyugat-, illetve észak-dunántúli (veszprémi) kapcsolat is, pedig a nyári személyforgalomban jelentős a kereslet, míg a Kaposvár-Fonyód vonal minősége elfogadhatatlanul alacsony színvonalú (Buday-Sántha. 2012).

A vasúti pályák műszaki állapota messze nem kielégítő (Pécs-Keszthely út 4 óra), a mellékvonalakon a maximális forgalmi sebesség 80-30 km/óra! A nyári csúcsforgalom idején főleg a Kaposvár és Balatonszentgyörgy közötti pálya állapota jelent gondot.

A munkahelyek a megyeszékhelyeken összpontosulnak, ezért fontos, hogy a megyeszékhelyek elérhetősége minél jobb legyen, illetve a leszakadó területek hátrányos helyzete az elérhetőség tekintetében ne fokozódjon. A 3. ábrán kirajzolódnak azok a települések (155), amelyek rendelkeznek vasúti megállóhellyel. A régió településeinek zöméből a saját megyeszékhelye sem érhető el, ezért a vasút csak az elővárosi funkciót tudja betölteni, az egész régió számára még mindig a közúton való megközelítés az egyetlen lehetőség.



2. ábra: A Dél-Dunántúl vasúthálózata és utasforgalma (fő) 2011-ben
Forrás: saját szerkesztés a MÁV belső adatai alapján.



3. ábra: Dél-Dunántúl megyeszékhelyeinek elérhetősége menetrendszerű vasúti járatokkal (2013)
Forrás: saját szerkesztés a MÁV-START (Elvira) utazásszervező adatai alapján.

A menetrend vizsgálatából⁴ megállapítható, hogy a reggeli járatok menetideje jóval kedvezőbb, mint az utána következő járatoké. Vannak olyan viszonylatok, ahol a később induló járat a menetideje 1-2 órával is megnövekszik. A vasúti menetrendkészítők ügyeltek arra, hogy a munkába és onnan haza utazó lakosság számára (a vonalak műszaki feltételi által megengedett keretein belül maradván) minél kedvezőbb utazási időt biztosítsanak. A régió megyeszékhelyeinek vasúti elérhetősége ezért nagyban függ a napszaktól, illetve járatától. Nem beszélhetünk kiszámítható és azonos feltétel mellett létrejövő személyszállításról. Az ütemes menetrend (részleges) bevezetése sem jelent valódi megoldást, nem kompenzálja a gyors eljutási lehetőség, a közvetlen eljutás hiányát, és mindennek előtt a mindennaposra vált késéseket, illetve a vasúti közlekedés alapvető strukturális bizonytalanságát. (NKS 2013, p. 37). A régióban a vasúti személyszállításnak jelenleg ez a körülmény az egyik legnagyobb hátráltatója.

A Dél-Dunántúl vasúthálózata életben tartásának egyik lehetősége, a regionális tarifa bevezetése

A vasút részaránya az áru fuvarozásból Európában 9-10%, ezzel szemben Magyarországon 19-20% (Eurostat, UIC), a személyszállításban is az európai átlag feletti a hazai érték.

Már ennek a pusztán ténynek is üzenetértéke van, mert a vasút jelentős szereppel rendelkezik a közlekedés ágazatok közötti versenyben. Semmiképpen sem a vasútvonalak bezárása az az irány, amely racio-

⁴ A menetrend-vizsgálat az MÁV-START Elvira menetrend kereső adatai alapján készül. Az elemzésnél a menetrendben megjelenő délelőtti vonalak menetidejét, illetve közel az azonos menetidővel rendelkező járatok gyakoriságát vettem figyelembe.

nális mederbe terelné a régió vasúthálózatának fenntarthatóságát, hanem ellenkezőleg, a vonalak életben tartása lehet az ésszerű fejlődési irány. A kormány egyik lépése az volt, hogy olyan vonalakat újranyitott, amelyek az előzőekben bezárásra kerültek, mivel úgy gondolta, hogy a regionális vasútvonalak⁵ fenntartásának lehetősége a regionális tarifák bevezetésével javulni fog.

A vasutat az áruforgalom keltette életre és tartotta életben, és az államnak nem kellett beavatkoznia. Magyarországon az 1980-as években évente 140 millió tonna árut fuvaroztak vasúton, most kb. 40 millió tonnát.⁶ Ez biztos hatalmas bevételkiesés is, amely a finanszírozási oldalon megjelenik és kezelni kell. A szállítási díjak emelésében ez a hiány nem jelenhet meg, mert a vasút elveszti versenyképességét. Az sem megoldás, ha vasútvonalakat szüntetnek meg, mert akkor annak a lehetősége is eltűnik, hogy igénybe vegyék, ha majd a fuvarozás árai emelkednek olyan szintre, amikor már a vasút sokkal versenyképesebbé válik más közlekedési módokkal szemben, és akkor már nem rendelkezik megfelelő hálózattal, mert tönkrement. A vonalak újbóli megépítése pedig magas költségekkel jár, ezért a mellékvonalak fenntartását biztosítani kell minimális befektetés mellett. A cél az, hogy e vonalakon a személyszállítás életben maradjon. Ha a személyszállítás szinten marad vagy növekszik, akkor a vonalak műszaki állapota is fenntarthatóvá válik.

A régióban a következő vonalakat érinti a tarifacsökkentés: *Kaposvár - Siófok, Székesfehérvár - Pustaszabolcs, Dunaújváros - Cece/Simontornya, Dombóvár - Bátaszék, Villány - Mohács.*

A regionális vasútvonalak tarifacsökkentésénél a következőket vették figyelembe:⁷

- ahol alacsony a forgalom;
- olyan térségek, ahol a vasút fontos tényező a személyszállítás terén;
- ahol a térség mobilitásának fokozását segíti;
- ahol turisztikai desztinációkhoz vezető nyomvonalak találhatók (bakancsos turisták, osztálykirándulások, stb. számára);

A regionális tarifáknak az a fő üzenete, hogy a szolgáltatásokban színvonalbeli különbségek a vasúti tarifákban is megmutatkozzanak (nem a fővonalakon emelt tarifák által), főképp azokon a vonalakon, ahol a MÁV a közlekedésbiztonság fenntartásán felül nem tervezett további fejlesztéseket. Ezeken a vonalakon nem elég magas a közlekedés szolgáltatás-színvonala, de olyan térségeket kötnek össze, ahol nem jelentős az utasszám, ugyanakkor alacsony az életszínvonal (hátrányos helyzetű térségek), illetve nem különösebben erős a gazdasági aktivitás. Ezen okok miatt a lakosság ingázásra kényszerül a megélhetésért. A cél az, hogy regionális vasúti tarifacsökkentéssel a buszközlekedés mellett a vasút is reális alternatívává váljon. A regionális vasútvonalakon alacsony a vonalakra jutó költségráfordítás, lassabb és alacsonyabb átlagos szolgáltatási színvonalat nyújtó vonatok közlekednek, hosszabb a menetidő, komfortban, kényelemben sem nyújtják ugyanazt, mint a fővonalakon.

A regionális vasútvonalakat a tarifacsökkenés hatására remélhetően több utas fogja igénybe venni. Ha több utas van, akkor valószínűsíthető, hogy ha a mellékvonalak fejlesztésére nem is kerül sor, de szinten tartásuk biztosítottá válik. Ezáltal az érintett vidék közlekedési helyzete a vasút tekintetében javul. Az árakkal hathatósan lehet az utasforgalmat befolyásolni. A magyarországi utas szállítás és a nyugati országok személyszállítása sem működik piaci alapokon. A közösségi közlekedésnek van egy állami pillére, amellyel az állam kipótolja a cégek veszteségét. Ahhoz, hogy az utasok által fizetett összeg és az állami támogatások aránya kedvezőbbé váljon, elengedhetetlen a bevételek növelése, de nem a tarifák emelésé-

⁵ A **regionális vasútvonalaknak** egy régió belül az összes nem fő vasútvonalakat tekintem, a mellékvonalak és egyéb kategóriába sorolt vonalak összességét.

⁶ Forrás: KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., Transorg adatai alapján

⁷ Forrás: **MÁV hivatalos oldala**, letöltve: 2014. március 6.7

vel (a MÁV vonalakon 2010 óta a személyszállításban a tarifák nem emelkedtek), hanem belső tartalékok feltárásával, hatékonyabb munkaszervezéssel, járatsűrűség optimalizálással lehet eredményt elérni. Amíg európai szinten a teljes vasútforgalom csökkenést mutat, addig Magyarországon az elővárosi forgalom növekedett. A regionális vasútvonalak életben tartásának gazdasági, társadalomszervező, esélyegyenlőség megteremtő hatása van (diákok utaztatása, munkahelyre utazás, családlátogatás, stb.).

A vasút üzemeltetésének költsége általában egy állandó összeg az infrastruktúra fenntartásában, és kevésbé függ a forgalom sűrűségétől. A hálózatforgalom célja, hogy a menetrendszerkezethez képest minél több vonat tudja a hálózatot igénybe venni. A fuvarozók pályahasználati díjat fizetnek az infrastruktúra üzemeltetőknek, az állam a személyszállító vonatok után fizeti ez a díjat. A hatékonyság növelésének egyik lehetősége, a vonatok számának növelése a vonalon. Törekedni kell tehát arra, hogy minél több vonat közlekedjen. A vasutat elsősorban az ipari fejlesztések hívták életre. Ha a régió gazdaságilag szegény és kevés az ipari beruházó, akik a helyi vonalak életben tartását szorgalmaznák, akkor további tranzit-lehetőségeket kell feltárni, azaz olyan átmenő vonalak közlekedtetését kell megvizsgálni, amelyek korábban nem Magyarország területén közlekedtek. A tranzitvonalak részére olyan feltételeket kell teremteni, hogy a fuvarozóknak megérje Magyarországon illetve Dél-Dunántúlon keresztül közlekedni. Ez bevételt hozhat az infrastruktúra üzemeltetőnek, és csökkentheti az állam hozzájárulását a személyszállításhoz.

Azt is meg kell jegyezni, hogy vannak olyan regionális vonalak, ahol nincs személyforgalom, de komoly áruforgalom tapasztalható. A mellékvonalak kihasználtsága attól is függ, hogy a régióban hol és milyen ipari létesítmények, bányák, mezőgazdasági tömegáru termelés folyik. Bár a regionális vonalakon jellemzően kevés tranzitlehetőség kínálkozik, mert a mellékvonalakon a tengelyterhelés alacsonyabb, mint a fővonalakon. A tranzit függ az olyan új ipari szállítási áramlatoktól is, amelyek korábban nem Magyarország területét használták (a fuvarozók jellemzően a legolcsóbb és legrövidebb szállítási utat keresik). *A régió számára az esetleges bányanyitások nyújthatnak perspektívát*, mert nemcsak új munkahelyek teremtnének és megélhetőséget nyújtana az egykori és új bányászcsaládok számára, hanem az éves 1,2-2,4 millió tonna szén (Gondox Bt. becslése) kiteremlése a vasúti szállítás felpozícióját is jelentené. A kitermelt szénre a Dunai Vasmű (Dunaújváros) és külföldi szénművek tarthatnak igényt (Dunántúli Napló, 2013). A szén továbbszállítása új tranzit lehetőségeket tárna fel a régió számára. Az Új Széchenyi Terv olyan szállítási láncok kialakítását szorgalmazza, amely a költség és az idő tekintetében leghatékonyabb árutovábbítást tesz lehetővé. A közút további fejlesztése pénzügyi és környezeti okok miatt nem támogatott, eközben a vasút és a belvízi hajózás jelentős kihasználatlan kapacitással rendelkezik (Új Széchenyi Terv, p. 293) Jelentősen javulna a vasút helyzete, ha a logisztikai központok és kereskedelmi cégek a közút helyett a vasút által nyújtott előnyöket kihasználnák.

Összegzés

Dél-Dunántúl vasúthálózatát elsősorban az ipar és a bányászat keltette életre. A vasútvonalak kialakításánál szigorúan gazdasági érdekek domináltak. Ennek következménye az lett, hogy ma már a vonalak csupán Budapest elérhetőségét szolgálják, mintsem a régió központokét és megyeszékhelyek elérhetőségét. A régiót közlekedési zártság jellemzi, mivel három oldalról természeti akadály gátolja a szárazföldi közlekedést (északnyugatról Balaton, keletről a Duna és délnyugatról a Dráva). Az adottság erősen korlátozza a vasútvonalak nemzetközi kapcsolatát is (pl. Szegedet, Szabadkát, Zombort csak nagyobb kerülővel lehet elérni).

A régióban jelenleg 155 település rendelkezik vasúti megállóval. A térség belső területei számára a vasút nem lehet egyedüli közlekedési módzat a személyszállítás terén. A közösségi közlekedés minél szélesebb együttműködésére van szükség ahhoz, hogy a gyengén teljesítő területek (többszörösen hátrányos térségek) számára is megteremtődjön a központokban összpontosuló munkahelyek elérése. A regionális vasútvonalak revitalizációjának egyik lehetősége lehet a regionális tarifarendszer bevezetése. A tarifákban

a fő- és mellékvonalak szolgáltatásbéli különbségei tükröződnek. Ha fejlesztésekre ugyan nem is nyújt lehetőséget, de a térség számára a vasútvonalak fenntartását biztosítja, valamint a további vonalmegszüntetéseket megakadályozhatja. Ezen felül a régióknak új tranzitlehetőségek felé kell nyitnia Horvátország, Bosznia-Hercegovina és (Szerbián belül) a Vajdaság irányába, hogy a térség gazdasági lehetőségei kibontakozzanak, és a régiót körülvevő természeti akadályok jelentősége kisebbedjen.

Irodalom

- BUDAY-SÁNTA A. et al. 2013: Dél-Dunántúli régió fejlesztése. Szerk.: Szűcs Krisztián, Pécsi Tudományegyetem, Pécs.
- CZÉRE B. 1989: A vasút története. Corvina Kiadó, Budapest.
- DUNÁNTÚLI NAPLÓ: [Újra felmerült a bányanyitás](#). Szerk.: Nimmerfroth Ferenc, 2013.03.06.-ai szám. (letöltés ideje: 2013.04.20.)
- FRISNYÁK Zs. 2001: A magyarországi közlekedés krónikája, 1750-2000. História-MTA, Budapest.
- KELLER G. 2006: A Dél-Dunántúli Régió logisztikai helyzete, stratégiai fejlesztésének programja. BME OMIKK, Logisztika 11. k. 5. sz. pp. 7-28.
- KOVÁCS Á. 2013: Vasút szerepe a Dél-dunántúli régió életében. Régiók fejlesztése III. Szerk.: Buday-Sánta Attila, Pécsi Tudományegyetem, Pécs, pp. 328-338
- KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL (2006-2010): Területi Statisztikai Évkönyvei, Központi Statisztikai Hivatal, Budapest.
- NEMZETI KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIA 2013: A közlekedési rendszer funkcionális, térségi áttekintése. Szerk.: Stratégia Konzorcium - Főmterv, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, Budapest.
- SZEBERÉNYI M. 2007: [A Millenniumi Földalatti Vasút vonala és annak története](#). (letöltés ideje: 2013.04.20.)
- ÚJ SZÉCHENYI TERV 2011: A talpra állás, megújulás és felemelkedés fejlesztés politikai programja, Közlekedésfejlesztési program, pp. 292-329.

Zsugorodó kisvárosok - kincstári optimizmus

A demográfiai hanyatlás kérdéskörének megjelenése hazai kisvárosok tervezési dokumentumaiban

Bevezetés és problémafelvetés

A zsugorodás problémája az utóbbi évtizedekben egyre hangsúlyosabban jelenik meg a nyugati városkutatás palettáján. Az érdeklődés első pillantásra is jogosnak tűnik, noha globális léptékben az urbanizáció szintje újabb és újabb csúcsokat hódít, Európában, sőt időnként Észak-Amerikában is - ha nem is feltétlenül a városok relatív szerepének hanyatlásával, de - számos nagy-, közép- és kisváros folyamatos és tartós népességvesztésével kell szembesülnünk.

A zsugorodó városok jelensége nem számít abszolút értelemben újdonságnak. Az 1970-es és 80-as években a településföldrajz és más tudományágak is elemezték azt a problémát, hogy egyes városok funkcióikból is népességükből is veszíteni kezdenek (FRIEDRICHS, J. 1993, HALL, P.- METCALF, D. 1978). A leginkább a hanyatló város (declining city) kifejezéssel leírható jelenségcsoport azonban akkor még sokkal inkább a „rendszerben felbukkanó hibaként”, semmint a „rendszer hibájaként” (GLOCK, B. 2006) értelmezhető, annak ellenére, hogy fontos inspirálója volt az urbanizációt ciklusként leíró elméleteknek (ENYEDI GY. 1988, VAN DEN BERG, L. ET AL. 1982). Az 1980-as évek végén, de különösen az 1990-es években, amikor Németország újraegyesítése nyomán az egykori NDK-s tartományok városainak tartós, és a korábbi tényezőkkel nem magyarázható válsága nyilvánvalóvá vált, került megfogalmazására legtisztábban talán Hartmut Häussermann és Walter Siebel által, hogy *a zsugorodás nem egy fejlődési fázis, sem nem átmeneti alkalmazkodási probléma, hanem olyan strukturális változás eredménye, amely egy új városfejlődési típushoz vezet* (HÄUSSERMANN, H. - SIEBEL, W. 1987). Kiváltó okként leginkább a nagyvárosok eltérő sikerességét, a növekvő polarizációt nevezték meg (GLOCK, B. 2006). Ha ehhez hozzátesszük azt a nem elhanyagolható ténytet, hogy a városfejlődés korábbi motorját jelentő demográfiai tartalékok Európa-szerte jelentősen megcsappantak, valamint, hogy ezek külső pótlása növekvő feszültségekhez vezet, úgy felrémlik előttünk az az értelmezés, hogy a zsugorodó városok egy szűkülő erőforrások között folyó, végső soron zéró összegű játszma tartós vesztesei. Az ezredforduló után a városzsugorodás kérdésköre mindezek mellett belesimult a nyugati civilizáció hanyatlása felett érzett aggodalmak sorába is (OZWAR, A. 2008).

A zsugorodás a kisvárosok kapcsán is nagyon érdekes problémákat vet fel. Ebben a kontextusban azt érdemes megfontolni, hogy ha a nagyvárosok fejlődését a polarizáció jellemzi a szűkülő erőforrások közepette, akkor a kisvárosok számára, amelyek lehetőségei eleve behatároltabbak, e polarizációs és koncentrációs folyamat különösen súlyos kihívást jelenthet. Azt, hogy a kisvárosok helyzete bizonytalanná vált a posztmodern (urbanizációs) átmenet idején, már az 1970-es évek végén érzékelték bizonyos kutatók (COATS, V. T. 1977). A jelenséget kifejezetten kisvárosi szinten vizsgáló Christine Hannemann arra hívja fel a figyelmet, hogy a zsugorodás kivált egy olyan lefelé vezető spirált, amely minden városi folyamatra kihatással van (HANNEMANN, CH. 2004). Az e témakörben született tanulmányok jelentős része kiemelten kezeli a zsugorodás és a társadalmi tőke kapcsolatát, illetve az ebben rejlő kockázatokat (LEETMA, K. ET AL., 2013, BESSER, T. L. 2009, WOODHOUSE, A. 2006), elsősorban a tekintetben, hogy a demográfiai hanyatlás, és az azt jellemző „szelektív demográfiai erózió” képes komolyan veszélyeztetni a kisvárosok fejlődését meghatározó legfontosabb erőforrásként is felfogható társadalmi tőkét (PIRISI G. - MAKKAJ B. 2014). A zsugorodás által

¹ A kutatás a TÁMOP 4.2.4.A/2-11-1-2012-0001 azonosító számú Nemzeti Kiválóság Program - Hazai hallgatói, illetve kutatói személyi támogatást biztosító rendszer kidolgozása és működtetése országos program című kiemelt projekt keretében zajlott. A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósul meg.

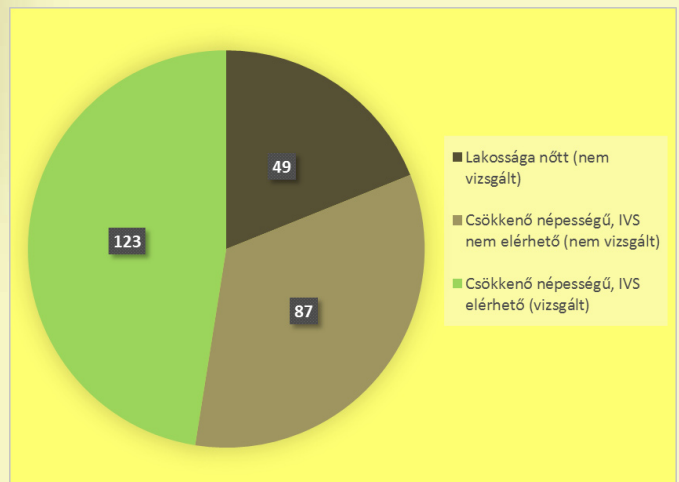
keltett negatív hatásrendszereket, beleértve a kieső adóbevételeket, a csökkenő munkaerőalapokat, az összeomló ingatlanpiacot és a települési imázsra gyakorolt végzetes csapást eddig elsősorban nagyvárosi szinten elemezték (ld. pl. FRITSCHÉ, M. ET AL., 2007). A kisvárosokban jelentkező hatásmechanizmus ugyan részleteiben nem feltárt, de azt korábbi kutatásaink véleményünk szerint meggyőzően alátámasztották, hogy *a kisvárosok igen jelentős része éppen saját városi-központi szerepköreiből „él”,* foglalkoztatási struktúrájukban a közsféra hatása jelentős és növekvő, valamint fejlődésükben mindig is jelentős szerepük volt a külső, a legtöbb esetben központilag újraelosztott, ideirányított forrásoknak (PIRISI G. 2009a). Ebből viszont rögtön két, meglehetősen fenyegető következtetés is levonható korábbi megállapításaink továbbgondolásával. Az egyik, és közvetlenebb, hogy a hazai rendszerben eleve az elsősorban normatív jelleggel finanszírozott intézmények fenntartása egy ponton túl komoly nehézséget okozhat, és ez valószínűleg sokkal nagyobb veszély kisvárosaink esetében, mint a nemzetközileg általában hangoztatott kieső adóbevételek. A másik, hogy amennyiben elfogadjuk a zsugorodás polarizációval, az erőforrások koncentrációjával kapcsolatos állítást (ld. fent), valamint azt, hogy a városok versenye az összességében szűkülő erőforrások miatt is élesedik ki (ami a hazai emberi erőforrások tekintetében mindenképpen igazolható), akkor könnyen felsejlik előttünk az a következtetés, hogy *maga a kisváros, mint településtípus van krízisben,* de legalábbis fenyegetett helyzetben. A kérdés, amit ebben a tanulmányban vizsgálni kívánunk, hogy *maguk a települések, a demográfiai hanyatlás által érintett kisvárosok mit érzékelnek mindebből* - az általunk feltételezett fenyegetésből. Megjelenik-e egyáltalán tervdokumentumaikban a zsugorodás problematikája, és ha igen, reagálnak-e erre valamiféleképpen?

Módszerek

A kutatásban a zsugorodó kisvárosokat vizsgáltuk, kisváros alatt a 2011-es népszámlálás alkalmával 30 000 főnél kisebb lélekszámú, városi jogállású településeket értjük, zsugorodó közülük pedig az, amelyeknek a lakosságszáma a 2001-es és 2011-es népszámlálás közti időszakban csökkenő tendenciát mutatott. Mindkét keretet szándékosan tágra szabtuk, a kisvárosok kapcsán a korábbi munkáinkban (PIRISI G. 2009b) meghatározott lehatárolást alkalmaztuk, annyi megkötéssel, hogy a vizsgált települések köréből kizártuk a teljesen eltérő fejlődési pályák miatt azokat, amelyek valamelyik agglomeráció részét képezik.

A kutatás során a zsugorodás okát kerestük, valamint azt, hogy az érintett önkormányzatok miként kezelik ezt a sok esetben kirívó krízist városaikban. Komplex problémáról lévén szó, erre legalkalmasabb eszköznek az integrált városfejlesztési stratégiák kvalitatív elemzése látszott. Ezeket a dokumentumokat - minden, nyilvánvalóan meglévő hiányosságuk ellenére - számos esetben sikeresen alkalmazták hazai kutatók hasonló vizsgálatuk eszközeként (CZIRFUSZ M. 2011, SUVÁK, A. 2010, VARJÚ V. 2013).

Összesen 259 település felelt meg a fenti kisvárosi kritériumoknak, ebből 210 város mutatott zsugorodó tendenciát, ez a minta 81%-a. Ebből 123 integrált városfejlesztési stratégiát (a továbbiakban: IVS) tudunk elemezni, a többi csökkenő lakosságszámú város IVS-e nem volt nyilvánosan elérhető (1. ábra). Azonban ez a szám nem torzítja a mintát, mivel a vizsgált városok közül minden méretkategóriában találtunk hozzáférhető IVS-t, ebből a szempontból az eloszlás szerencsésnek mondható, bár természetesen a jelentősebb települések tervdokumentumai nagyobb valószínűséggel voltak elérhetők.



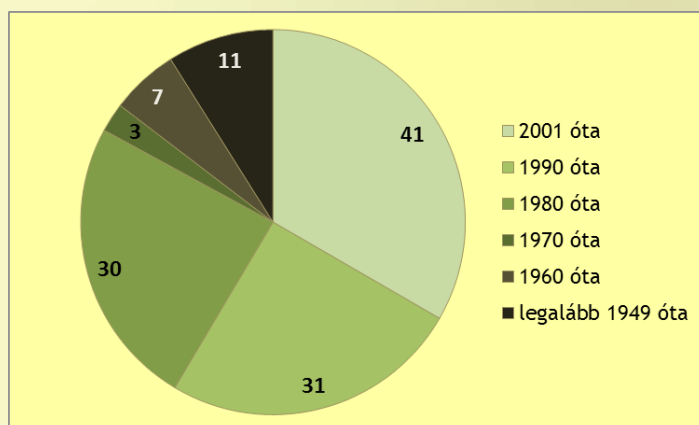
1. ábra: A vizsgált kisvárosok megoszlása az integrált városfejlesztési stratégia elérhetősége szempontjából. Forrás: Saját felmérés adatai alapján szerk.: Máté É.

Az IVS-ek elemzése több lépcsőből állt, és különböző szempontok szerint történt. Először megvizsgáltuk, milyen elemeket tartalmaz a demográfiai helyzetértékelés, szembesült-e a település a problémákkal, illetve mennyire részletesen értékeli a település népességének állapotát, tendenciáit. Az elemzés következő lépcsőfokaként azt kerestük, hogy az IVS tartalmaz-e bizonyos kulcsszavakat, amelyek egyrészt magára a zsugorodásra, mint tényre (demográfiai válság, fogyás/zsugorodás, elnéptelenedés), másrészt ennek okaira utalnak (elvándorlás, elöregedés). Ezt követően a stratégiát értékeltük, az alapján, hogy milyen a város (demográfiai) jövőképe, mennyire látja ezt reálisnak, milyen módszereket igyekszik a jövőkép eléréséhez alkalmazni, és mennyire áll a jövőkép összefüggésben a stratégiával, módszerekkel.

Végül a különböző szempontokat számszerűen is értékeltük, miszerint: a fogyás indikátorai, a jövőképben foglalt scenáriók, valamint a stratégiai módszerek fogalomszerűen melyik IVS-ben jelennek meg, melyekben nem. Az egyszerűség kedvéért 1-gyel jelöltük azt, amit tartalmaz a stratégia, amit nem tartalmaz egyszerűen üresen hagytuk, így 0 értéket vett fel. Ezzel a módszerrel kimutatható számokban is, mennyire átgondolt, mennyire pozitív, avagy negatív egy IVS. A számértékekhez hozzátartozik egy, az IVS egészére vonatkozó koherencia érték is, amely 1, 2 vagy 3 értékű lehet, ez azt mutatja meg, hogy a város IVS-nek jövőképe, intézkedései és a demográfiai helyzetértékelése mennyire koherensek, vannak-e benne összefüggések, építkeznek-e a különböző részek egymásra. Amennyiben nem találtunk összefüggést a különböző fejezetek között, nem épültek egymásra, a koherenciára 1-es értéket adtunk. Amennyiben a jövőkép és a stratégia összefüggtek egymással és mindkettő alapját a demográfiai helyzetértékelés adta, a koherencia 3 volt. 2-es értékkel láttuk el azokat az IVS-eket, amelyekben a jövőkép és a beavatkozások összefüggésben álltak egymással, de egy irreális jövőképpel számoltak.

Néhány alapvető megállapítás a kisvárosi zsugorodásról

A kisvárosok zsugorodásának legfontosabb adatait korábbi publikációnkban (PIRISI G. - MAKKAJ B. 2014) már bemutattuk, itt most csak néhány teljesen alapvető megállapítást teszünk. Ezen településcsoport fejlődése sosem volt kiemelkedően dinamikus, mégis ez a visszafogott növekedési ütem az 1950-es évek végétől nemcsak a kisvárosi népesség számának növekedését, hanem a kisvárosoknak az országos népességen belüli súlygyarapodását is hozta. A demográfiai átmenet ötödik szakaszába lépő Magyarországon talán annyira nem is lenne meglepő egy településcsoport népesség-csökkenése, de nem lehet egyértelműen azt állítani, hogy pusztán az országos folyamatok begyűrűzéséről van szó. A 2. ábrát megvizsgálva, látható, hogy az összes elemzésbe vont városból csak körülbelül minden negyedik demográfiai pályáján hozták meg éppen az 1980-as évek a fordulatot.



2. ábra. A vizsgált kisvárosok zsugorodásának kezdete (a népszámlálások időpontjához kötötten). Forrás: Népszámlálási adatok alapján szerk.: Pirisi G.

Az 1990-es években egészében véve a kisvárosi népesség száma is nőtt (bár számos kisváros indult ekkor zsugorodásnak), és demográfiai részesedésük is gyarapodott. Éppen azért ment meglepetésszámba a 2001-es népszámlálás után kibontakozó fordulat. Nem is pusztán a zsugorodásban érintett városok abszolút száma (az összes kisváros több mint négyötöde!), hanem a probléma növekvő jelentősége miatt: *62%-uk legalább minden huszadik, 27%-uk pedig minden tízedik lakóját elvesztette ebben az időszakban.* Ha ehhez hozzá tesszük, hogy a kisvárosok a fenti időszakban a 2,44 milliós kiinduló-népességük 6,2%-át, közel 170 ezer embert veszítettek el, akkor nyilvánvalóvá válik az is, hogy

nem egyszerűen az országos demográfiai helyzet következményeiről van szó. Ez a veszteség önmagában „magyarázná” az ország népesség-fogyásának 77%-át, vagyis a kisvárosok hanyatlása lényegesen gyorsabb: nem csak abszolút számokban, hanem relatív értelemben is zsugorodnak.

Az okok nyilvánvalóan összetettek, és részletes bemutatásuk nem e tanulmány feladata. Számos korábbi vizsgálat felhívta a figyelmet például a kisvárosok gazdaságának megroppanására (MOLNÁR, E. 2006, PIRISI G. 2009A), amely részben a szocialista feldolgozóipar, részben a hagyományos élelmiszeripar elolvadásával hozható összefüggésbe. A tőkevonzó képesség mindig is viszonylag alacsony, a helyi KKV-szektor tőkekoncentrációja, és ezzel növekedési lehetőségei pedig szerények maradtak. A növekedés külső erőforrásai a rendszerváltozással lényegében megszűntek, az állam nem csak a korábban általa némileg mesterségesen felduzzasztott helyi ipari szférából vonult ki, hanem számos esetben olyan közvetett módon is sújtotta szerepvállalásának csökkentésével a kisvárosokat, mint például a kisvárosi katonai bázisok bezárása, leépítése (OROSZ É. – PIRISI G. 2010). A munkalehetőségek mennyiségi és minőségi beszűkülése vélhetően az egyik kiváltója az elvándorlásnak (amely, előzetes vizsgálataink alapján úgy tűnik, kiemelten sújtja a fiatal korosztályokat), de paradox módon ide vezethet a felsőoktatás expanziója is, amennyiben az leértékelte a kisvárosokban jellemzően megszerezhető legmagasabb végzettséget, az érettségit, és mobilitásra kényszeríti a fiatal korosztályokat. A végső ok talán valahol a tér szerveződési szintjeinek megváltozásában keresendő, amely, úgy tűnik, a lokális termelési kapcsolatok, piacrendszerek felbomlása (ENYEDI GY. 2012), valamint a társadalmi mobilitás növekedése egyaránt abba az irányba mutatnak, hogy a kisvárosokra, mint szerveződési szintre egyre kevésbé támaszkodik a globális világ térbeli rendszere.

A demográfiai kihívás megjelenése a programdokumentumokban

A fentiekből is kitűnik, hogy a kisvárosok az egyébként is kedvezőtlen hazai helyzetnél is súlyosabb kihívásokkal kénytelenek szembenézni népesedésüket illetően. Vizsgálatunk célja az volt, hogy kiderítsük, hogy tervdokumentumaik alapján hol állnak a folyamatokkal történő szembenézésüket tekintve.

Az első lépésben a probléma megjelenését vizsgáltuk a programdokumentumokban. A következő elemek felbukkanását kerestük:

- Megjelenik-e a népességfogyás, mint probléma?
- A népességfogyást központi problémának tekinti-e?
- Felismeri az elvándorlást, mint a népességfogyás tényezőjét?
- Felismeri a hiányzó fiatal korosztályok miatti intézményi problémákat?
- Felismeri a hiányzó fiatal korosztályok miatti mennyiségi munkaerő-problémákat?
- Felismeri a humán erőforrások degradációjából fakadó problémát?
- Felismeri az elöregedés által jelentett kihívásokat az intézményrendszerre nézve?
- Tartalmaz-e népesség-előreszámítást, projekciót ?

Az értékelés során a szempontok megjelenését egyenként pontoztuk. Az „ignorálók” kategóriába soroltuk azokat a településeket, amelyek legfeljebb egy, az „észlelők”-be azokat, amelyek 2-4, míg a „felismerők” közé a négy találat felett teljesítettek kerülhettek. A több szempontból rendezett eredményt az 1. táblázatban foglaltuk össze.

Zsugorodási kategóriák	Észlelési kategóriák	Népességekategóriák (2011)			
		15 ezer fő felett	5-15 ezer fő között	5 ezer fő alatt	a méretkategóriák összesen
súlyos zsugorodás (10% felett)	ignorálók	2	1	0	3
	észlelők	5	12	11	28
	felismerők	2	6	2	10
jelentős zsugorodás (5% és 10% között)	ignorálók	1	1	2	4
	észlelők	9	15	3	27
	felismerők	11	8	1	20
csekély zsugorodás (5%-ot nem éri el)	ignorálók	1	1	3	5
	észlelők	2	11	7	20
	felismerők	2	4	0	6
A zsugorodási kategóriák összesen	ignorálók	4	3	5	12
	észlelők	16	38	21	75
	felismerők	15	18	3	36
	észlelési kategóriák összesen	35	59	29	123

1. táblázat: A demográfiai hanyatlás problémájának felismerése a tervdokumentumokban, méretkategóriák szerint. Forrás: saját adatgyűjtés alapján szerk.: Máté É.

Sajnos, elemzésünk talált nulla pontos stratégiákat is. Ezek ráadásul olyan településekhez kapcsolódnak, amelyek aránylag jelentős, 5% körüli népességvesztést könyvelhetnek el. Ennél sokkal általánosabb ugyanakkor az, hogy a városok többsége az alapvető problémát felismeri, de annak részletes elemzésébe nem bonyolódik. Központi kihívásnak a települések körülbelül negyede tekinti a népességfogyást. Általában látszik, hogy az előregedéssel kapcsolatos aspektusok, amelyek a dokumentumok mintegy 90%-ban megjelennek, sokkal inkább kézzelfoghatók lokális szinten, mint a fiatalok hiányából származó erőforrás (munkaerő-) problémák. Az viszont feltűnő, hogy nagyon ritka az, hogy a helyzetelemzést valaki előreszámítással, a demográfiai pálya felvázolásával bonyolítsa. A települések negyede készített(ett) ilyen, jobbra azok, amelyek központi problémaként kezelik a demográfiai változásokat.

A második értékelt elem a jövőképre vonatkozott. Ezt voltaképpen két dimenzióban értékeltük, egyfelől a népességváltozás jövőbeli tendenciáit (folytatódó-mérséklődő-stabilizálódó/növekvő), valamint ezen belül külön a vándorlási mérleget, illetve az esetleges bevándorlást.

Elsődleges tapasztalatunk, hogy a felvázolt jövőképbe közel sem minden esetben fért bele a demográfiai aspektusok felvázolása. A népesség számának alakulásáról a vizsgált programok 88%-ának, az (el)vándorlás alakulásáról kétharmadának volt valamiféle jövőképe (2. táblázat).

A jövőképekben általában meglehetősen optimista forgatókönyveket (vagy inkább, elnagyolt víziókat) találhatunk. Jellemző, hogy csak öt olyan program akadt, amely a demográfiai hanyatlás (azonos ütemű vagy gyorsuló) folytatódásával kalkulál. Még a meglehetősen súlyos helyzetben lévő települések közül is 12 hosszabb távon stabil, vagy növekvő népességgel számol, amely elképzelés jelenlegi ismereteink szerint teljességgel irreálisnak tűnik. Összességében pedig a programalkotó települések felénél várják a helyzet jelentős jobbra fordulását.

		Eddigi (tényleges) zsugorodási kategóriák	Jövőkép-kategóriák (elvándorlás)			
			nincs elvándorlás	szervezetileg jobb, és/vagy mérsékeltebb elvándorlás	folytatódó elvándorlás	összesen
Jövőkép-kategóriák (népességváltozás)	növekvő vagy stabil népesség	súlyos zsugorodás (10% felett)	9	0	0	12
		jelentős zsugorodás (5% és 15% között)	16	2	0	24
		csekély zsugorodás (5%-ot nem éri el)	9	1	0	11
	mérséklődő hanyatlás	súlyos zsugorodás (10% felett)	5	9	0	15
		jelentős zsugorodás (5% és 15% között)	6	13	1	25
		csekély zsugorodás (5%-ot nem éri el)	2	3	1	7
	folytatódó hanyatlás	súlyos zsugorodás (10% felett)	0	1	1	3
		jelentős zsugorodás (5% és 15% között)	0	0	3	2
		csekély zsugorodás (5%-ot nem éri el)	0	0	0	0
	összesen	súlyos zsugorodás (10% felett)	14	10	1	25
		jelentős zsugorodás (5% és 15% között)	22	15	4	41
		csekély zsugorodás (5%-ot nem éri el)	11	4	1	16
		összesen	47	29	6	82

2. táblázat: A vizsgált stratégiákban felvázolt jövőképek demográfiai aspektusai
 Forrás: Máté É. adatgyűjtése alapján a szerzők szerkesztése.

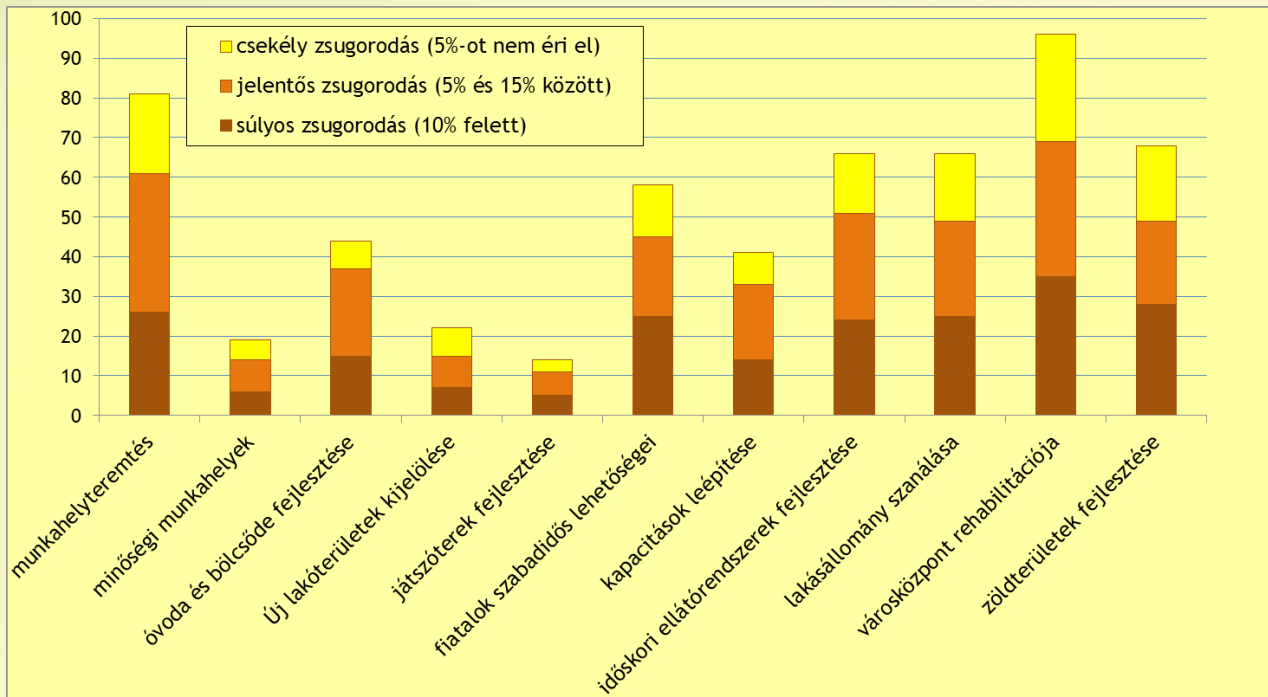
A vándorlás kapcsán talán még derűlátóbbak a tervezők, és vélhetően ez az optimizmusuk vetül ki az általános demográfiai helyzetre is. Az elvándorlás megszűnését az erről a kérdésről egyáltalán említést tevő programok 57%-a vizionálja, olyan települések esetében is (legalább 14 ilyen lehetne megnevezni), ahol ez ma igen jelentős méreteket ölt, vagyis komoly fordulatra lenne szükség. Reálisabbnak tűnnek azok a jövőképek, amelyek a mérséklést, illetve a szerkezeti javulást tűzik ki célul. Az a hat program, amely hosszabb távon is az elvándorlás fennmaradásával számol, lényegében ugyanaz, amely általában véve is a leginkább pesszimista, azaz realista.

A jövőképhez tartozik még, hogy aránylag sok (30) település számol a jövőben bevándorlással. Ennek forrását jellemzően nem mérik fel, az IVS-ek egyikében sem jelenik meg például a kisvárosok vonzáskörzete potenciális demográfiai tartalékainak felmérése. Két település (Enying, Mohács) még külföldi bevándorlással is számol - előbbi esetben ezt egyébként meglehetősen nehéz elképzelni.

A megálmodott demográfiai jövőkép elérése érdekében végrehajtandó beavatkozásokat több csoportra lehet osztani. Az egyik leghangsúlyosabb elem - ezt nem csak mi, hanem maguk a települések is a demográfiai folyamatokhoz kötik - a munkahelyteremtés - praktikusán bármilyen munkahelyé. E mögött csak igen háttérbe szorítottan jelenik meg a munkahelyi kínálat minőségi átstrukturálása.

A munkahelyteremtésen túlmutató markáns célcsoport a fiatal népesség számára fontos, az ő meg-

tartásukat, illetve bevándorlásukat elősegítő intézkedések köre. E tekintetben jelentős visszafogottságra vall, hogy új lakóterületek kijelölése, fejlesztése csak a vizsgált települések ötödénél fogalmazódik meg célként. Az óvodai és bölcsődei ellátás fejlesztése fontos prioritás, de ez csak az esetek kisebb részében kapcsolódik össze kapacitás-bővítéssel. Gyakori azonban a fiatalok számára élhető város kialakításának igénye, a szabadidős lehetőségek javításával.



3. ábra: A zsugorodással összefüggésbe hozható tervezett beavatkozási területek megjelenése a vizsgált stratégiákban

Forrás: Máté É. adatgyűjtése alapján a szerzők szerkesztése.

A harmadik csoport köthető leginkább a demográfiai változásokhoz. Az egyik markáns elem az elsősorban iskolai kapacitások felülvizsgálata, a realitásokhoz igazítása, azaz redukálása. A legközvetlenebbül érzékelhető hatásnak azonban az előregedés tűnik, az időskori ellátórendszer fejlesztése összességében a vizsgált esetek több mint felében jelent valamiféle prioritást.

Utolsó csoportban a települések élhetősége kapcsán tervezett néhány beavatkozást vizsgáltuk. A városközpont rehabilitációja az összes áttekintett elem közül kiemelkedik - közel négyötödös aránnyal. Tekinthetjük úgy ezt a célt, mint a vonzó lakóhely kialakításának, valamint a kiskereskedelem (egyébként máshol alárendelten sem nagyon megjelenő) revitalizációjának keretfeltételei megteremtésére irányuló törekvésnek. Másik oldalról azonban értékelhetjük úgy is, mint látványos, azonnali eredményt hozó és kelő mennyiségű építőipari megrendelést generáló beavatkozásra, amelynek valós stratégiai hatása csekély.

Diszkusszió - mennyire relevánsak a stratégiák?

Az integrált városfejlesztési stratégiák megszületésének körülményei szinte predesztinálják arra, hogy a zsugorodás kezelésének adekvát eszköze legyen. Elvi alapjukat az a 2007. májusi Lipcsei Charta jelenti, amely a fenntartható településfejlesztés fontos alapidokumentumává vált. Az IVS-ek elkészítését szabályozó hazai kézikönyv első verziója 2007 októberében jelent meg, és a szakértők széles körben a stratégikus tervezés elterjedését várták a folyamattól. A tapasztalatok legalábbis vegyesek (talán a kiábrándító kifejezés sem túlzás), több kutató is azon a véleményen van, hogy a tervezési gyakorlat megújításában nem

sikerült áttörést elérni (BARTA Gy. 2011), hogy a társadalmi egyeztetés folyamata gyerekcipőben jár (FÖLDI Zs. 2011), vagy, hogy az önkormányzatoknál a fejlesztési szemléletmód a stratégiai tervezéssel együtt csak alárendelten jelenik meg (DÖBRÖNTE K. 2008). Ezzel együtt, fontos kérdés, vajon nem lehetne-e várni az IVS-ektől realisabb jövőképet és a tényeknek és realitásoknak jobban megfelelő beavatkozásokat? Elfogadjuk, hogy a stratégiákban megfogalmazott jövőképek valamiféle inspirációt is kellene nyújtani, de vajon nem jelent-e problémát, ha nem egyszer teljesen irreális ez a jövőkép?

Ne feledjük: a helyi közösségek zöme egy, a mostani trenddel ellenkező, növekvő lakosságszámú települést képzelt maga elé, ehhez rendelt pedig nagyobb lakosságszámú településhez mért fejlesztések bevezetését javasolta, úgy, mint az iskolák, óvodák bővítése, lakhatási lehetőségek kibővítése, nagyobb lakosságszámot ellátni képes infrastruktúra kiépítése. Sok esetben sajnos azt tapasztaltuk, hogy a város irreális jövőképehez a módszerei sem illeszkednek, hiszen egy bevett séma szerint dolgozták ki a fejlesztési módszereket, amelyek azonban az adott város IVS-ben megfogalmazott problémáira nem jelentenek választ. A településeknek volt olyan csoportja is, melyben egyáltalán nem vett tudomást az IVS írója a lakosságszám csökkenéséről, ehhez mértén irreális jövőképet és alkalmatlan fejlesztési stratégiát dolgozott ki.

A hiányosságok egy része meglehetősen objektív okokkal magyarázható. Az IVS-ek készítése előtt a települési szintű tervezési feladatok alapvetően rendezési-műszaki kérdésként merültek fel, és ilyen végzettségű szakemberek foglalkoztak vele. Az a fajta komplex szemlélet, amelyet a stratégiai tervezés megkíván, illetve a fejlődés „puha”, „nem vonalas” aspektusai iránti érzékenység ezen a szinten hiányzik. Mi több, saját, e települési kör egy részében szerzett empirikus tapasztalataink szerint általában olyan előrehaladott a humán erőforrások szelektív eróziója, hogy a tervezésbe, egyeztetésbe, elfogadásba bevont civil, vagy helyi politikusi kör sem rendelkezik ilyen kompetenciákkal. A motivációik ráadásul eléggé egyszerűek: az IVS tervezését többé-kevésbé költséges nyűgnek tekintik, aminek egyetlen értelme a források maximalizálása. A tervezésbe bevont, megbízott külső szereplők, szakértők persze elvileg függetlenek lehetnének a fenti problémáktól. Anélkül azonban, hogy általánosítanánk a velük kapcsolatos problémákat, megjegyezhető, hogy sokszor ők sem rendelkeznek a kihívásnak megfelelni képes humán erőforrásokkal és kompetenciákkal, illetve nekik is megvan a saját szempontjuk: haszon/ráfordítás arány optimalizálása.

A legnagyobb problémát voltaképpen az jelenti, hogy *a stratégiák jelentős részét inkoherensnek ítéltük*, pontosabban a vizsgált 123 esetből csak 21 olyat találtunk, ahol nem merültek fel véleményünk szerint koherencia-problémák. Ezek leginkább a helyzetértékelés és a jövőkép között jelentkeznek, vagyis a jövőkép demográfiai síkon sokkal pozitívabb, mint ami a helyzetértékelés megállapításaiból következhetne. Ritkábban látjuk problémásnak a jövőkép és a beavatkozások kapcsolatát, vagyis, ez utóbbiak elméletileg alkalmasak lennének az előbbi elérésére. Mindezen tapasztalatot talán úgy foglalhatnánk össze, hogy kisvárosok még akkor sem akarják elfogadni a zsugorodást keretfeltétel-rendszerként, ha történetesen felismerik ennek az egyéb települési folyamatokat meghatározó jelentőségét.

A nemzetközi szakirodalom ismeretében ez voltaképpen nem is annyira meglepő. *A növekedési paradigmán nevelkedett helyi, települési elitnek (nem mellesleg: a kutatóknak is) láthatóan és érthetően nem könnyű elfogadnia a zsugorodást, mint a településfejlődés új szakaszát, állapotát.* Armin Ozwar hívja fel a figyelmet arra, hogy bár a zsugorodás minden történeti korszakban jelen volt a városok életében, azért a nyugati urbanizáció mégis csak sikertörténet, és ebben a hanyatlás jelentette eddig a kivételt. Ennek fényében nem meglepő, hogy az elfogadás nem könnyű, és mai napig sokkal egyszerűbb és gyakoribb a zsugorodást valamilyen átmeneti állapotnak tekinteni, amely addig tart, ameddig valami új, hatékony strukturális politika új impulzust nem ad a fejlődésnek (OZWAR, A. 2008). BIRGIT GLOCK álláspontja szerint a zsugorodással szembesülő városok azzal is kénytelenek - lennének - szembenézni, hogy olyan új utakon járnak, ahol a problémáikra nincs előre kipróbált válasz. Ilyen helyzetben természetesnek tartja, hogy elsődleges reflexként a települések az elvesztett növekedési potenciál visszaszerzésére törekcszenek (GLOCK, B. 2006). Igaz, hogy az utóbbi időben, különösen az ex-NDK-s tartományokat érintő Stadtumbau Ost projektben számos gyakorlati tapasztalat halmozódott fel, mindezek közül azonban aránylag kevés

kutatási eredmény jelent meg magyarul (ld. pl. Kovács T. 2009), vagy vált részévé a szélesebb, a tervezői gyakorlatot is befolyásolni képes hazai diskurzusnak. Mindazonáltal az is nagyon érdekes kérdés, vajon mit lehetne a hazai kisvárosi viszonyok között kezdeni az olyan, jellegzetesen nagyvárosi ajánlásokkal, amelyek például a zsugorodásban rejlő lehetőségeket hangsúlyozzák, például a rendelkezésre álló terek bővülésén, vagy a bérleti díjak csökkenésén keresztül (Oswalt, Ph. et al. 2002).

A zsugorodó városok stratégiai horizontját Karina Pallagst vázolta fel (Pallagst, K. 2010), több korábbi munkára (Danielzyk, R. et al. 2002, Farke, A. 2005) támaszkodva. *Tipizálásában az egyik fő szempont a zsugorodás észlelése, amelyben az ignorálás, az elfogadás nélküli, illetve részleges elfogadással együtt járó tudomásul vétel, valamint az elfogadás szakaszai határozzák meg a választott stratégiákat.* Az első, elutasító, figyelmen kívül hagyó szakaszban lehetséges egy passzív és egy aktív stratégia, előbbiben a zsugorodást ördögi körnek, külső okokban gyökerező elháríthatatlan csapásnak tekintik a települések és bármiféle megoldást is csak és kizárólag kívülről várnak. Az ignoráláshoz kötődő másik, aktív stratégia az expanszió, a növekedési potenciál fentebb már említett visszaszerzésére és a folyamatok megfordítására irányul, fő eszköze a lakóterületek kiterjesztése és ezáltal a bevándorlás generálása. A tudomásul vételi szakaszhoz az ún. fenntartási stratégia párosul, amelynek célja a város térbeli szerkezetének és funkcióinak megőrzése a demográfiai hanyatlás körülményei között is. Míg az elfogadás kulcskifejezése a „hanyatlás tervezése”, egy olyan minőségi fejlesztés előtérbe hozása, amelynek fontos eleme az adaptáció, az infrastrukturális rendszerek redukciója és a rendelkezésre álló helybőség kihasználásával például a rekreációs terek növelése. Tágabb értelemben ez a „kevesebb ember - több és jobb hely” gondolatköre.

Hova sorolhatók be ebben a rendszerben a vizsgált hazai kisvárosok elképzelései? Amint a fentiekből talán kiderült, úgy véljük, hogy önmagában már a folyamatok tudatos észlelésével és analízisével is jelentős problémák vannak helyi szinten. A kevésbé tudatosan felépített stratégiák részben a külső beavatkozásra hárítják a problémák megoldását, de amint láttuk, néha meglehetősen irreális expansziót is célként fogalmaznak meg. Végso soron azonban úgy véljük, hogy a kisvárosok esetében jelenleg a hangsúly az elfogadás nélküli észlelésen, és a szerepkörök fenntartására való igen határozott törekvése van. A stratégiák azt sugallják, hogy a kisvárosi funkciók csökkenő népességszám mellett is megőrizhetők, illetve, hogy a gazdasági fordulattal - amelyre ezen települések többsége a rendszerváltás óta hiába vár - a legsúlyosabb következmények elháríthatók.

Figyelembe kell vennünk néhány sajátos hazai, illetve kisvárosi szempontot is. Egyfelől, *az általunk vizsgált, jellemzően 10-20 ezres lélekszámú települések igen csekély valós mozgástérrel rendelkeznek*, amelyet ráadásul az utóbbi évek önkormányzati rendszert érintő változásai erőteljesen csökkentettek is. A helyzet megoldásában általánosan kulcskérdésnek tekintett gazdaságfejlesztés szempontjából kimondható, hogy szinte teljesen eszköztelenek, illetve, lehetőségeiket nem saját döntéseik, hanem leginkább földrajzi helyzetükből fakadó, iparüzési adóból fakadó esetleges többletbevételeik határozzák meg. Sőt, általában véve a fejlesztéspolitika szinte kizárólag központosított elosztott forrásokra, valamint az esetlegesen megjelenő helyi bevételekre támaszkodik, ezért az önálló stratégia sok tekintetben illuzórikus.

Számos más tényező korlátozza továbbá a hazai kisvárosok előtt álló reális lehetőségek számát. Az expanszív stratégiák fontos elemének számító bevándorlás alapjai nincsenek meg. Amíg egy zsugorodó nagyváros támaszkodhat akár külföldi bevándorlók fogadásának lehetőségére, ez a vizsgálatunkban szereplő települések esetében különböző okokból nem igazán kerülhet szóba. A városok élhetőségét növelő, vonzó lakóhelyet kialakító kezdeményezések buktatója tulajdonképpen abban rejlik, hogy a potenciális lakosok értékválasztásában kényszerűségből, elsősorban anyagi kiszolgáltatottságuk okán vélhetően meglehetősen hátul szerepelnek olyan elemek, mint a megfelelő zöldterületek vagy a pezsgő helyi kulturális élet. *Azt sem szabad elfelejtenünk, hogy a zsugorodás, és ezzel az öregedés elfogadása némileg más dimenzióban értelmezhető a hazai közegben.* Az öregkor ugyanis a poszt szocialista társadalomban a megtakarítások hiánya, a kedvezőtlen egészségi állapot és vélhetően bizonyos szociokulturális elemek miatt egyáltalán nem jelent olyan fajta lehetőségeket egyes gazdasági, főleg szolgáltató tevékenységek számára, mint ahogy azt német példákön leírták (Leick, B. - Ströhl, A. 2011).

Ebben a helyzetben még az sem kizárt, hogy a kisvárosok többsége által - láthatólag nem egészen tudatosan - felvállalt és követett stratégia a lehető legcélravezetőbb. Ez voltaképpen ugyanis *a fejlődést támogató külső (jelen helyzetben mindenekelőtt EU-s eredetű) forrásokat a központi funkciók megújítására és megerősítésére használja fel*. Ez ugyan aligha segíti a városokat az egymással folytatott versenyben, vagy aligha juttatja őket előnyhöz a nagyobb településekkel szemben. Alkalmas lehet ugyanakkor arra, hogy biztosítsa a kisvárosok fölényét a vonzáskörzetükkel szemben. A csökkenő népesség, valamint az állam teherbíró-képességének megroppanása által kikényszerített újragondolás a közszolgáltatások tekintetében könnyen eredményezhet olyan jellegű szolgáltatás-koncentrációt, amelyben immár az alsófokú funkciók jelentős részével is a városok lesznek kénytelenek kiszolgálni az előrehaladott demográfiai és funkcionális erózió miatt lassan sokszor teljesen diszfunkcionálissá váló falvakat. Ebbe a folyamatba az önkormányzati reform, a járási rendszer újraélesztése megítélésünk szerint kiválóan illeszkedik. Mindazonáltal ez jobbára csak a külső szemlélőként működő kutató által felismert, és nem a települések által tudatosan kidolgozott stratégia, de nem teljesen megalapozatlan. Távolról sem kockázat nélküli ugyanakkor, hiszen már közép-távon is elősegíti a háterszágként szolgáló rurális tér további pusztulását.

Összegzés

Figyelmen kívül hagyás, felismerés, elfogadás. A lélektanból jól ismert fázisok ezek, amelyek többek között a gyász és a haldoklás fogalmaihoz is köthetőek. Hogy a kisvárosok zsugorodása voltaképpen már a települési életciklusok végét jelző jelenség, hosszú haldoklás, amely végül majd anakronizmussá változtatja, és teljesen feloldja a térben ezeket a településeket, egyelőre nem ítéltető meg véleményünk szerint. Ebből a szempontból jó hír, hogy a területi struktúrák meglehetősen konzervatívak, már csak az egyes települések magán- és közcélú ingatlanjaiban koncentrálódó jelentős anyagi, valamint a társadalmukhoz és hagyományaikhoz kötődő szellemi tőke okán is. A kisvárosok haldoklásától nem kell tartanunk, de szerepkörük bizonytalanná vált, demográfiai alapjaik megroppantak, és helyzetük újragondolása mindenképpen szükséges. Ehhez azonban sokkal alaposabb, a jelenleginél összetettebb problémákat kezelni képes elemző-tervező munkára van szükség.

Irodalom

- BARTA GY. 2011: Integrált városfejlesztési stratégia: A városfejlesztés megújítása. Tér és Társadalom, 23, pp. 1-12.
- BESSER, T. L. 2009: Changes in small town social capital and civic engagement. Journal of Rural Studies, 25, pp. 185-193.
- COATS, V. T. 1977: The Future of Rural Small Towns: Are They Obsolete in Post-Industrial Society? Habitat, 2, pp. 247-258.
- CZIRFUSZ M. 2011. Ellentmondásban? Központi helyek elmélete és a városok specializációja. Tér és Társadalom, 23, pp. 13-25.
- DANIELZYK, R. - MIELKE, B. - ZIMMER-HEGMANN, R. 2002: Demographische Entwicklung - Schrumpfende Stadt. Bericht für die Sitzung des ILS-Beirates. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen.
- DÖBRÖNTE K. 2008: Beruházási szemlélet és fejlesztési szemlélet ütközése az önkormányzatok gyakorlatában. In: BUDAY-SÁNTA A. - HEGYI J. - RÁCZ S. (ed): Önkormányzatok gazdálkodása - Helyi fejlesztés. PTE KTK, Pécs. pp. 135-141.

- ENYEDI GY. 1988: A városnövekedés szakasza. Akadémiai Kiadó, Budapest, 115 p.
- ENYEDI GY. 2012: Városi világ. Akadémiai Kiadó, Budapest, 186 p.
- FARKE, A. 2005: Salzgitter will und wird nicht schrumpfen - Wahrnehmungs- und Akzeptanzprobleme im Umgang mit Schrumpfung exemplarisch erläutert an einer Pilotstadt des Stadtumbau West. In: Hannemann, C. - Kabiasch, S. - Weiske, C. (eds.): Kommunikative Steuerung des Stadtumbaus. Interessensgegensätze, Koalitionen und Entscheidungsstrukturen in schrumpfenden Städten. Wiesbaden: VS Verl. für Sozialwiss. pp. 185-205.
- FÖLDI Zs. 2011: A társadalmi részvétel szerepe a városfejlesztés gyakorlatában-európai és hazai tapasztalatok. Tér és Társadalom, 23, pp. 27-43.
- FRIEDRICHS, J. 1993: Theory of urban decline - Economy, Demography and Political Elits. Urban Studies, 30, pp. 907-917.
- FRITSCHÉ, M. - LANGNER, M. - KÖHLER, H. - RUCKES, A. - SCHÜLER, D. - ZAKIROVA, B. - APPEL, K. - CONTARDO-JARA, V. - DIERMAYER, E. - HOFMANN, M. 2007: Shrinking cities-a new challenge for research in urban ecology. Shrinking cities: effects on urban ecology and challenges for urban development. Peter Lang Publishing Group in association with GSE Research. pp. 17-34.
- GLOCK, B. 2006: Stadtpolitik in schrumpfenden Städten - Duisburg und Leipzig im Vergleich, Wiesbaden, VS Verlag für Sozialwissenschaften. 236 p.
- HALL, P. - METCALF, D. 1978: The declining metropolis: patterns problems and policies in Britain and mainland Europe. In: Leven, C. L. (ed.): The mature metropolis. Lexington Books, Lexington, pp. 65-90.
- HANNEMANN, CH. 2004: Marginalisierte Städte, Berliner Wissenschafts-Verlag. 381 p.
- HÄUSSERMANN, H. - SIEBEL, W. 1987: Neue Urbanität, Frankfurt a.M., Suhrkamp, 263 p.
- KOVÁCS T. 2009: A városzsugorodás jelensége Magdeburg példáján. Debreceni Szemle, 17, pp. 170-186.
- LEETMA, K. - NUGA, M. - ORG, A. 2013: Entwicklungsstrategien und soziales Kapital in den schrumpfenden Kleinstädten Südestlands. In: Burdack, J. - Kriszán, Á. (eds.): Kleinstädte in Mittel- und Osteuropa: Perspektiven und Strategien lokaler entwicklung. Leipzig: Institut für Länderkunde. pp. 31-52.
- LEICK, B. -STRÖHL, A. 2011: Demograohischer Wandel im ländlichen Raum: Anpassungsdruck und Anpassungskategorien regional orientierter Unternehmer. Europa Regional, 19, pp. 41-54.
- MOLNÁR E. 2006: The role of industry in the economy of small-medium sized towns of the North Great Plain Region. In: Zivkov, M. - Vasilieski, D. - Markoski, B. (eds.) Rural areas in the modern development conditions. Ohrid. pp. 609-621.
- OROSZ É. - PIRISI G. 2010: Demilitarizált városok - A katonai funkciók leépülésének és az örökség hasznosításának településföldrajzi kérdései. In: Csapó, T. - Kocsis, Zs (eds.): A településföldrajz aktuális kérdései. Szombathely: Savaria University Press. pp. 165-182.
- OSWALT, P. - OVERMEYER, K. - PRIGGE, W. 2002: Experiment und Utopie im Stadtumbau Ostdeutschlands. Berliner Debatte Initial, 13, pp. 57-63.
- OZWAR A. 2008: Schrumpfen in der Gegenwart - Schrumpfen in der Geschichte. In: Lamper, A. -Ozwar, A. (eds.): Schrumpfenden Städte - Ein Phänomen zwischen Antike und MOderne. Köln: Böhlau Verlag.
- PALLAGST, K. 2010: Viewpoint: The planning research agenda: shrinking cities-a challenge for planning cultures. Town Planning Review, 81, pp. i-vi.
- PIRISI G. 2009A: Differenciálódó kisvárosaink. Földrajzi Közlemények, 133, pp. 315-325.
- PIRISI G. 2009B: Város vagy nem város? Dilemmák a formális és a funkcionális városfogalom kettőssége kapcsán. Területi Statisztika, 12, pp. 129-136.
- PIRISI G. - MAKKAI B. 2014: Kulturális gazdaság és társadalmi tőke a zsugorodó kisvárosokban. Köztes-Európa, 6, pp. 191-200.

- SUVÁK, A. 2010: Integrated urban development strategies-comparison of European and Hungarian approaches. *Journal of Landscape Studies*, 3, pp. 139-146.
- VAN DEN BERG, L. - DREWETT, R. - KLAASEN, L. H. - ROSSI, A. - VIJVERBERG, C. H. 1982: *Urban Europe: A study of growth and decline*, Oxford, New York, Pergamon Press. 162 p.
- VARJÚ V. 2013: A települési önkormányzatok környezetvédelmi orientáltsága. *Comitatus-Önkormányzati Szemle*, 23. pp. 21-36.
- WOODHOUSE, A. 2006: Social capital and economic development in regional Australia: A case study. *Journal of Rural Studies*, 22, pp. 83-94.

Szerzőink

Buszik Krisztina, MA

Geográfus, a PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola ösztöndíjas hallgatója. Doktori munkájában a rekreációs funkciók térbeli megjelenését vizsgálja, dr. Jónás-Berki Mónika témavezetésével.

Jóna László, MSc

Okleveles településmérnök, az MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete Nyugat-magyarországi Tudományos Osztályának tudományos segédmunkatársa, a győri Széchenyi István Egyetem Multidiszciplináris Műszaki Tudományi Doktori Iskola doktorjelöltje, kutatási témája az „Időben és rendeltetésben korlátozott közterületek problémáinak vizsgálata” címet viseli. Témavezetői dr. Winkler Gábor és dr. Horváth Balázs.

Kovács Áron, MA

Közgazdász, a PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola doktorjelöltje. Kutatási témája a közlekedés regionális hatásának feltárása, dél-dunántúli és vajdasági mintaterületeken, dr. Erdősi Ferenc témavezetésével.

Pirisi Gábor PhD

Geográfus, a PTE TTK Földrajzi Intézetének adjunktusa. Kutatásai között kiemelt szerepet játszanak a kisvárosokkal kapcsolatos vizsgálatok.

Máté Éva, BSc

Geográfus, a PTE TTK geográfus mesterképzésének hallgatója.