

- SZABÓ TAMÁS: A fővárosi agglomeráció szabályozási, közpolitikai és közigazgatási dimenziója a rendszerváltás óta 2. rész
- GERA ANNA: A magyar városi szlogenek vizsgálata
- SULYOK JUDIT - PAPP ZSÓFIA MÁRTA: A Balaton mint turisztikai desztináció imázsa
- LŐRINCZ KATALIN - HARGITAI JUDIT - BANÁSZ ZSUZSANNA: Jásd, ahol jó élni! Gazdasági, társadalmi és környezeti fenntarthatóság értékelése három különböző településtípus esetében
- LUKOVICS MIKLÓS: Összekapcsolt autonóm járművek: kihívások és válaszok a városfejlesztésben
- HARDI TAMÁS: Prof. Dr. Rechnitzer János DSc (1952 – 2023)
- AGG ZOLTÁN: Prof. Dr. Mandel Miklós CSc (1927–2023)
- ILLÉS PÉTER: Könyvismertetés
- ALABÁN PÉTER: Kert és telek az átmeneti térben

COMITATUS
TÁRSADALOMKUTATÓ
EGYESÜLET



SZÉCHENYI
EGYETEM
UNIVERSITY OF GYŐR

33. évfolyam 245. szám – 2023 nyár

COMITATUS
Önkormányzati
szemle

Comitatus Önkormányzati Szemle – A Comitatus Társadalomkutató Egyesület
által alapított folyóirat

„Azokból a kövekből, melyeket utunkba gördítenek, egy kis ügyességgel lépcsőt építhetünk...”

Szerkesztőbizottság:
Elnök: Zongor Gábor

Tagok:
Alabán Péter, Filep Bálint, Fogarasi József, Kaiser Tamás, Kalmár Zoltán, † Mandel Miklós,
Molnárné Barna Katalin, Molnár Tamás, Nagy Éva Mária, Nemes Nagy József,
Novotnik Imre, Pálné Kovács Ilona, Somlyódyné Pfeil Edit, Soós Lőrinc, Szabó Pál Péter,
Szevári Péter,

Főszerkesztő: Agg Zoltán
Főszerkesztő-helyettes: Mezei Katalin

Szerkesztők:
Darida Zsuzsa, Fekete Károly, Hudi József, Lőrincz Katalin, Oláh Miklós, Szilágyi István

Szerkesztőségi titkár:
Pozsgai Andrea
E-mail: pozsgai.andrea@sze.hu

Olvasószerkesztő:
Nemesné Matus Zsanett, Nemes Gábor

Műszaki szerkesztő:
Infoart Média Bt.

Illusztrációk:
Veszeli Lajos (1945) festőművész alkotásai

TARTALOM

TANULMÁNYOK

- 5 SZABÓ TAMÁS: A fővárosi agglomeráció szabályozási, közpolitikai és közigazgatási dimenziója a rendszerváltás óta 2. rész
- 23 GERA ANNA: A magyar városi szlogenek vizsgálata
- 37 SULYOK JUDIT - PAPP ZSÓFIA MÁRTA: A Balaton mint turisztikai desztináció imázsa
- 53 LŐRINCZ KATALIN - HARGITAI JUDIT - BANÁSZ ZSUZSANNA: Jásd, ahol jó élni! Gazdasági, társadalmi és környezeti fenntarthatóság értékelése három különböző településtípus esetében
- 73 LUKOVICS MIKLÓS: Összekapcsolt autonóm járművek: kihívások és válaszok a városfejlesztésben

NEKROLÓG

- 91 HARDI TAMÁS: Prof. Dr. Rechnitzer János DSc (1952–2023)
- 95 AGG ZOLTÁN: Prof. Dr. Mandel Miklós CSc (1927–2023)

RECENZIO

- 101 ILLÉS PÉTER: Könyvismertetés
- 105 ALABÁN PÉTER: Kert és telek az átmeneti térben
- 113 Szerzői útmutató

CONTENT

STUDIES

- 5 TAMÁS SZABÓ: The dimensions of regulation, public administration and public policy of the agglomeration of the capital since regime change Part 2
- 23 ANNA GERA: Analysis of Hungarian urban slogans
- 37 JUDIT SULYOK - ZSÓFIA MÁRTA PAPP: Image of Lake Balaton as a Tourism Destination
- 53 KATALIN LŐRINCZ - JUDIT HARGITAI - ZSUZSANNA BANÁSZ: Jásd, where it's good to live! Assessing economic, social and environmental sustainability in three different types of settlements
- 73 MIKLÓS LUKOVICS: Connected and Autonomous Vehicles: Challenges and Responses in Urban Development

NECROLOGY

- 91 TAMÁS HARDI: Prof. Dr. Rechnitzer János DSc (1952–2023)
- 95 ZOLTÁN AGG: Prof. Dr. Mandel Miklós CSc (1927–2023)

REVIEW

- 101 PÉTER ILLÉS: Book review
- 105 PÉTER ALABÁN: Garden and plot in the transition space
- 113 Author's guide



Veszeli Lajos: Trianon utóélete 02 – ceruzarajz

IMPRESSZUM

- Alapította: Comitatus Társadalomkutató Egyesület
- Felelős kiadó: Universitas-Győr Nonprofit Kft. ügyvezetője
- Terjesztő: Universitas- Győr Nonprofit Kft.
- Levélcím: 9026 Győr, Egyetem tér 1.
- Online szerkesztő | Széchenyi István Egyetem
- Nyomdai munkálatok: Palatia Nyomda
- Felelős vezető: Radek József

- Szerkesztőség: 8200 Veszprém, Tátorján u. 10.
- E-mail: pozsgai.andrea@sze.hu
- Honlap: <https://comitatus.sze.hu/>

- ISSN 1215-315X (Nyomtatott)
- ISSN 2732-1797 (Online)

- DOI: 10.59809/Comitatus.2023.33-245

SZABÓ TAMÁS

A fővárosi agglomeráció szabályozási, közpolitikai és közigazgatási dimenziója a rendszerváltás óta

II. rész

The dimensions of regulation, public administration and public policy of the agglomeration of the capital since regime change

Part 2

•

SZERZŐ:

Szabó Tamás, főiskolai docens, Milton Friedman Egyetem Nemzetközi és Politikatudományi Tanszék, szabo.tamas978@gmail.com

JEL-kód: N90

Kulcsszavak: önkormányzati együttműködés • funkcionális nagyvárosi térség
• helyi közszolgáltatások • város politika

Absztrakt: A budapesti agglomeráció közpolitikai és közigazgatási vonatkozásairól szóló tanulmány második részében felvázolunk a napjainkra kimutatható alapvető gazdasági és társadalmi paramétereket. Az ezekből kirajzolódó közpolitikai konfliktuskonténer átfogó jelleggel kijelöli a legfontosabb tennivalókat. Megfogalmazásra kerülnek különböző közpolitikai ajánlások többek között az építési igazgatás, az egységes várostérségi közlekedési rendszer, a környezet- és klímapolitika, a vízgazdálkodás, szükséges térségi ipari parki stratégia, valamint hatékony várostérségi kapacitástervezés olyan well-being területeken, mint a szociális és egészségügy.

A szerző reménye, hogy a tanulmány érdemi módon tud hozzájárulni a budapesti agglomerációról szóló szakmai dilemmák megvitatásához.

AUTHOR:

Tamás Szabó, college associate professor, Milton Friedman University Department of International and Political Studies, szabo.tamas978@gmail.com

JEL-code: N90

Keywords: inter-municipal coordination • functional urban area • public local services • urban policy • policy recommendations

Abstract: In this second part of the study about public policy and public administration aspects of Budapest's urban areas, we outline the economic and social parameters. The comprehensive public policy container from these parameters may show us the most important tasks. Some policy recommendations are formulated on different policy themes as agglomeration construction administration, unified public transport system in suburban area, environmental and climate policy, water supply and sanitation policies, needing on regional industrial park strategy and efficient capacity planning on well-being (for example social and health care).

The expectation of the author is to add to professional dilemmas about Budapest agglomeration zone in a significant way.

FŐVÁROSI AGGLOMERÁCIÓS KONFLIKTUSKONTÉNER NAPJAINKBAN

A hazai önkormányzati rendszerre és működésükkel kapcsolatban több elismert hazai szerző is használta az elmúlt évtizedekben a nemzetközi szakirodalomból kölcsönzött közpolitikai konfliktuskonténer kifejezést (Ágh, 2005; Vigvári, 2010). Akkor beszélünk önkormányzati konfliktuskonténerről, amikor a felhalmozódott problémák feloldásához és közpolitikai kezeléséhez önmagában már nem elegendő a települési önkormányzatok, mint közvetlen érintettek, hanem felsőbb szintű országos kormányzati, törvényhozási szintű jogalkotási-szabályozási beavatkozás szükséges. Ahhoz, hogy a fővárosi agglomerációs közpolitikai konfliktuskonténert elemeire bonthassuk, érdemes felvázolni azokat az objektív, elsősorban társadalmi-demográfiai és közigazgatási, közpolitikai szabályozási tényeket – s vele különböző anomáliákat –, amelyek immár napi szinten táplálják a diszfunkciókat s vele a konfliktuskonténert.

Mindenekelőtt fontos, hogy rögzítsük a területi kereteket. A jogszabályi lehatárolás szerint Budapesten kívül további 80 település tartozik a hivatalosan meghatározott fővá-

rosi agglomerációhoz – ez a településlista már a 2005-ös budapesti agglomerációs törvényben meghatározásra került.¹ Ezzel kapcsolatban a jelenleg hatályos jogszabály a 2018. évi CXXXIX. törvény Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési terveiről, amely 8. melléklete a Budapesti Agglomeráció területi mérlegéről Budapest mellett továbbra is ugyanazt a 80 települést tartalmazza. Ugyanakkor a 2018. évi CXXXIX. törvény 92. § (1) szerint „Az e törvény hatálybalépése előtt elfogadott településrendezési eszközöket a Budapesti Agglomerációhoz tartozó települések esetében 2021. december 31-ig kell felülvizsgálni és szükség esetén módosítani”.

Jelen pillanatban nem tudunk arról közelebbit, hogy éppen hol tart ez a felülvizsgálat, miközben egyre inkább nyitott kérdés, hogy az egyes ágazatpolitikák, közfeladatok és közszolgáltatások tekintetében mit is tekinthetünk Budapest valódi vonzaskörzetének – legyen az egészségügyi szolgáltatások, közlekedési hálózat és közösségi közlekedés vagy a meghatározó közüzemi infrastruktúrák (hulladékgazdálkodás, vízszolgáltatás stb.).

Egyre inkább látható, hogy Budapest valódi vonzaskörzete esetenként már jóval túlmutat nemcsak az említett agglomerációs települési körön, de magán Pest megyén – érintve akár Kecskemétet, Székesfehérvárt, Gyöngyöst vagy Szolnokot. Eme nyilvánvaló dilemma ellenére jelen tanulmányban az egységes területi értelmezés és elemzés érdekében maradtunk az eredeti településlistánál (Budapest + 80 városkörnyéki település).

Folyamatosan bővülő lakónépesség és szűkülő intézményrendszer

Bálint Lajos és Gödri Irén 2015-ben megjelent, a rendszerváltás utáni demográfiai folyamatokat összegző tanulmányukban mutattak rá, hogy az 1990-es és 2000-es években a hazai belföldi vándorlás döntően a központi régió (a főváros és Pest megye) felé irányult – a csúcsev 2007 volt, amikor a régió egy év alatt 15.000 fős többlettel zárt. Ugyanakkor, amíg a központi régióon belül döntően a várost körbe ölelő agglomerációs települések lakosságának növekedett, addig Budapestet 1990 és 2009 között egyértelműen negatív vándorlási egyenleg jellemezte – minden évben csökkent a fővárosban regisztrált lakosság. A statisztikai-tervezési régiók között messze a közép-magyarországinál volt tapasztalható a leginkább masszív vándorlási többlet, a régióon belül pedig a Budapestre az agglomerációba (annak is elsősorban a belső gyűrűjébe) tartó migráció, kiköltözés.² A főváros népessége 2000-ben csökkent legnagyobb mértékben, 18.000 fővel, az elvándorlók túlnyomó része a közvetlen környező agglomerációs településeken jelent meg.

A két évtizedes csökkenés után a 2010-es évek első felében Budapest mérsékelt népességnövekedése volt megfigyelhető: 2014-ben már 5400 fős migrációs nyereséget mutattak a statisztikák. Ennek legfőbb okai a szakértői vizsgálatok szerint az egyre inkább telítődő agglomerációban érzékelhetővé váló közlekedési nehézségek (a nagyarányú napi szintű ingázás miatti mindennapos közlekedési dugók Budapest bevezető útjain), illetve a budapesti belső kerületekben a 2010-es évekre meglóduló tömbrehabilitációk és lakópark-építkezések álltak. Nemzetközi összehasonlításban napjainkra Budapest Közép-Európa egyik kiemelkedően vonzó kulturális és szórakoztató centrumává vált, amit a különböző belső kerületi városrekonstrukciók, tömbrehabilitációs beruházások nagymértékben erősítettek, így nem meglepő, hogy a fővárosba való visszaköltözés egyre több Budapest környéki

településen élő tizenéves és fiatal felnőtt számára jelenik meg perspektivikus óhajként. Másik oldalról az agglomerációs települések lakosság növekedését a 2010-es években már egyre nagyobb mértékben táplálta a vidéki megyék irányából tapasztalt belső migráció (Bálint – Gödri, 2015).

Közjogi-, területszervezési oldalról ezt a roppant agglomerációs irányú lakosságexpánziót a nagypolitika is „elismerte”, így Pest megyében országos szinten a legjelentősebb térségi várossá nyilvánítási folyamat zajlott le a rendszerváltás óta. A várossá nyilvánítási adatok szerint 1990–2015 között 41 db várossá nyilvánítás történt Pest megyében; közvetlenül a fővárosi agglomerációban pedig 30 olyan település található, amely az elmúlt negyedszázad során szerezte meg a városi címet. A várossá nyilvánítás feltételeinek jelentős jogi szigorítása történt meg ugyanakkor 2015-ben³ (Szabó, 2015). A jogszabályi szigorítás óta mindössze 2 várossá nyilvánítás történt meg az országban, ezek közül az egyik a Pest megyei Kiskunlacházán volt 2021-ben.

A KSH az ezredforduló után több alkalommal is készített önálló statisztikai kiadványt a hazai agglomerációs folyamatokról, legutóbb 2014-ben. A Budapest és agglomerációjára vonatkozó specifikum, hogy bizonyos mutatók terén az országos átlaghoz képest látványosan pozitívabb társadalmi és gazdasági paraméterek jellemzők.⁴ A térségi közúthálózat meghatározó eleme a Budapestet sugarasan körbe ölelő M0 autópályát, amely az autópályákról a főváros irányába érkező átmenő forgalmat „tereli el” Budapestről, ezzel tehermentesítve a fővárost, párhuzamosan viszont egyre nagyobb közlekedési (és környezeti) terhelést rakva az agglomerációra. A közösségi közlekedés várostérségi aspektusát tekintve mindössze 8 olyan agglomerációs település volt, amelyet nem érintett a Budapesti Közlekedési Vállalat valamely járata (KSH, 2014).

Rendkívül látványos Budapest és a környező települések korösszetétele közötti különbség: amíg a fővárosban másfélszer annyi 65 évesnél idősebb lakos volt, mint gyermekkorú; az agglomerációban már magasabb volt a gyermekek aránya az időskorúaknál 2014-ben – igazolva a fiatal gyermekes családok nagyarányú agglomerációs irányú kitelepülésének jelenségét. A lakásépítési hullámoknak köszönhetően az országos átlaghoz képest Budapesten 2001–2011 között mintegy 10%-al, a szuburbán régióban kb. 25%-al bővült a lakásállomány (KSH, 2014 34-39.).

Egyre kiterjedtebbé vált a főváros körüli települések intézmény-, és a helyben biztosított közszolgáltatások rendszere. A 2010-es évekre az agglomerációs települések túlnyomó többségében megtalálható volt óvoda, általános iskola, postai szolgáltatás, egészségügyi alapellátás (házi orvos / gyermek házi orvos / fogászat). Közvetlen banki szolgáltatás már az agglomerációs települések háromnegyedében elérhető volt, illetve több településen működött valamilyen felsőoktatási képzés (Piliscsaba, Vác, Pécel, Gödöllő). Ugyanakkor az agglomerációs települések bővülő intézményhálózata és közösségi szolgáltatási rendszere ellenére továbbra is jelentős maradt a fővárosi intézményi szolgáltatások igénybevétele – mint szolgáltatási „spill-over” – az agglomerációban élők részéről, különösen a budapesti bölcsődék⁵ és középiskolák feladatellátásánál volt ez a leginkább pregnáns (KSH, 2014).

A fővárosi agglomeráció jelene és a jövőbeli kilátások

A budapesti agglomerációt alkotó települések összlakossága folyamatosan növekszik, ez az expanzió idestova négy évtizede az egyik leginkább konstans térbeli és társadalmi folyamattal Magyarországon. A népességnövekedést nemcsak a Budapestről évtizedek óta kiköltözők, hanem immáron az ország más vidéki részeiből való felköltözők (ingatlanvásárlás vagy lakásbérlés révén) is egyre nagyobb mértékben táplálják. A 2010-es évek első felében évtizedek után néhány évig tapasztalható volt a főváros lassú népességyarapodása, de a statisztikák szerint immár fél évtizede ismét csökken Budapest lakossága. A teljes fővárosi agglomeráció (Budapest és a településgyűrűt alkotó 80 település) lakossága már a 2010-es évek közepén meghaladta a 2,5 milliós összlakosságot a KSH 2014-es agglomerációs kiadványa szerint. Az Eurostat 2021. márciusi adatközlésében⁶ pedig már azt láthatjuk, hogy Budapest és agglomerációja (mint egységes funkcionális várostérség – *functional urban area*) elérte a 3 millió lakost a mintegy 9,7 milliós Magyarország népességéből. Eközben az ország teljes lakossága 1980 óta évről-évre folyamatosan csökken elsődlegesen a természetes fogyásnak köszönhetően, a 2020–2021-es koronavírus-járvány egészségügyi hatásai pedig még inkább erősítették a természetes halálozás mértékét (pl. hosszú időszak után először csökken a magyarok várható élettartama).

Az országosan tapasztalt általános népességfogyás, illetve azzal párhuzamban az agglomeráció jelentős népességexpanziós folyamata a különböző előrejelzések szerint megállíthatatlan lesz a következő évtizedekben is. Az elmúlt évtizedben több olyan szakmai-tudományos tanulmány, szimulációs népesség-előrejelzés is született, ami hangsúlyosan látta a főváros és környéke speciális helyzetét az országban belül. Tagai Gergely az MTA Közgazdasági és Regionális Tudományi Kutatóközpont munkatársának 2015-ben napvilágot látott tanulmánya tartalmazott egy 2051-re szóló járási népességelőrejelzést, lakossági szimulációt – ez drámai eshetőségekkel számol már a XXI. század közepére. Az országban folytatódó általános népességfogyás keretében radikálisan felgyorsul a hátrányos helyzetű vidéki járáások népességcsökkenése jó néhány esetben akár a 2011-es lakosság 30-50%-os fogyását prognosztizálva, miközben a leglátványosabb expanzió még inkább a fővárost övező agglomerációs térségre összpontosul. Gyakorlatilag az összes agglomerációs járásban 15-30%-os népességnövekedés várható, miközben Budapest lakossága előreláthatóan stagnálni vagy kismértékben csökkeni fog (Tagai, 2015).

Obádovics Csilla és Tóth G. Csaba 2021-es közös tanulmánya az ország demográfiai állapotáról és kilátásairól még inkább megerősíti Tagai, Bálint-Gödrö, valamint a KSH 2014-es agglomerációs kiadványának téziseit. A KSH adatai szerint a 2001-es népszámlálástól számított két évtized során hazánk lakossága közel félmillióval csökkent (egészen pontosan 470 ezer fővel). Az évenkénti átlagos 35-40 ezres lakosságszám-csökkenés alapvetően a természetes népességfogyással⁷ volt magyarázható, 2020-ban azonban a COVID-19 koronavírus hatására ez elérte a mínusz 50 ezer főt. Területi szempontból az ezredforduló óta a vidéki statisztikai régiókban egységesen jelentős lakosságsökkenést mutatnak a statisztikák – ezek közül a leginkább látványos Észak-Magyarországon, ahol 2001–2021 között 184 ezres a veszteség –, addig a Budapest és Pest megyét magába foglaló Közép-Magyarországon 216 ezer fővel gyarapodott a lakosság száma. A másik nagyon fontos demográfiai trend az

öregedő társadalom: ennek az indikátora a száz aktív korúra jutó időskorúak száma, ami a jelenlegi 30-ról 2050-re 47-re fog növekedni az előrejelzések szerint, ez a legkevésbé éppen Közép-Magyarországon fogja érzékeltetni a hatását, ahol 41 időskorú/100 aktív korú lesz a várható mutató (Obádovics – Tóth, 2021).

A koronavírus-járvány miatt időben elcsúszott országos népszámlálásra 2022 második felében került sor, 2023 tavaszán már közlésre kerültek a fontosabb területi statisztikák a KSH részéről. Tovább folytatódott a megelőző évtizedek demográfiai trendje, az ország összlakossága folyamatosan csökken, a 2011-es népszámlálás adataihoz képest mintegy 333 ezer fővel – ebből a halálozások száma 464 ezerrel haladták meg a legutóbbi népszámlálás óta az elveszületések számát, ez a brutális mértékű csökkenést tompította a 131 ezer fős, többségében a környező országokból érkező bevándorlási többlet.⁸

Ami a legutóbbi népszámlálás területi adatait illeti, Budapesten és 17 megyében csökkent a népesség a megelőző évtized során – legnagyobb mértékben Békés vármegyében,⁹ 13%-al. Mindössze két megyében mutatható csak ki lakosságszám-növekedés, Győr-Moson-Sopron, valamint Pest vármegyében – ez utóbbiban azonban 10%-os volt a növekedés, statisztikailag is igazolva a korábban elmondottakat.¹⁰

A fővárosi agglomerációs konfliktuskonténer elemei

Látható, hogy az elmúlt egy-másfél évtizedben a korábban már megismert agglomerációs nehézségek, diszfunkciók, közpolitikai konfliktusok még koncentráltabban jelentkeztek, mint 2010 előtt. A főváros környéki térség lakosság növekedése fokozódik, ez jelentősen erősítette többek között az átalakított építéshatósági szabályozás miatt még inkább fokozódó ingatlanpiaci- és lakosságexpanziót; az M0-ás körgyűrű mentén folyamatosan burjánzó zöld- és barnamezős vállalati beruházásokat (céges telephelyek, kereskedelmi egységek, logisztikai bővítések). Egyre nyilvánvalóbban láthatóak a lakossági és gazdasági expanzió negatív közgazdasági, intézményi és közpolitikai externáliái, ezek a következők:

1. Az eredetileg jóval kisebb lakosságra tervezett települési közüzemi infrastruktúrák (víz, szennyvíz, hulladék, közutak stb.) egyre kevésbé bírják megfelelni a nagymértékű és folyamatos lakosságbővülésből fakadó kihívásnak.
2. Éleződnek a konfliktusok az intenzív gazdasági (ipari és szolgáltatói) igények, valamint a lakossági érdekek (minél alacsonyabb zaj- és környezeti terhelés, kiszámítható közúti közlekedés) között, ennek eklatáns példája a Göd környéki grandiózus Samsung beruházáshoz köthető környezeti és munkavédelmi problémahalmaz.¹¹
3. A fővárosba történő napi szintű oda-vissza ingázás és az elővárosi közlekedés nehézségei (a forgalmi dugóktól gyakran „beálló” M0; a közösségi közlekedés kapacitáshiánya; P+R és B+R parkolók hiánya; megnövekedett menetidők stb.).
4. A települési önkormányzati fragmentációból („egy település egy önkormányzat” elv) közvetlenül adódó közigazgatási szétaprózottságot hatékonyan és integrált jelleggel kezelni képes intézmények és koordinációk hiánya – pl. nincs egységes, a fővárost és az agglomerációs településeket tömörítő várostérségi közlekedési és fejlesztési intézményi struktúra.

5. A 2010 előtti integrált várostérségi intézményi kísérleteket (Budapesti Közlekedési Szövetség; Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács) 2010 után a kormányzat „elengedte”, a fővárosi régió fejlesztéspolitikáját egyre inkább a központi kormányzati centrumból dominálták, amihez politikai értelemben „asszisztált” a 2010–2019 között regnáló kormánypárti Tarlós-féle városvezetés. A 2019-es őszi önkormányzati választás eredménye (a baloldali ellenzék előretörése a fővárosban és a kerületekben; Karácsony Gergely főpolgármestersége stb.) pedig megnyitott egy korábban nem tapasztalt mértékű kormány-főváros politikai természetű konfliktuskonténert, ez a direkt politikai konfliktus a meghatározó idestova négy éve.
6. Egyre látványosabbak a Budapest környéki agglomerációs településeken a már ott élő lakosság, valamint a térségbe betelepülni szándékozók közötti érdekkonfliktusok. Ezek a látens vagy esetenként már nyílt ellentétek hatnak a Budapest környéki önkormányzatok stratégiai fejlesztési irányaira, s vele a települési szakpolitikákra, ügyekre – pl. önkormányzati tulajdonú telekgazdálkodás; közüzemi infrastruktúra-tervezés; a települési adók a helyi adórendszerben; szociális szolgáltatások és időspolitika alakítása; helyi gazdaságfejlesztés; települési környezetpolitika.
7. A COVID-19 koronavírus-járvány fontos jelzés, hogy a nagyvárosi térségek több szempontból (pl. népegészségügy, katasztrófavédelem) jobban kiszolgáltatottak lehetnek az előre nem látható radikális külső eseményeknek, kríziseknek. A helyi települési és térségi reziliencia a közigazgatásilag fragmentált, de a funkcionális és sokszor morfológiai tekintetben is egységes¹² nagyvárosi térségek esetében szintén felértékelte az egységes várostérségi válságkezelés szükségességét.

JAVASLATOK A FŐVÁROSI AGGLOMERÁCIÓS KONFLIKTUSKONTÉNER KEZELÉSÉRE

Ebben a fejezetben a korábban felvázolt fővárosi agglomerációs konfliktuskonténerhez megfogalmazott szakpolitikai javaslatok olvashatóak. Fontos leszögezni, hogy az általános várostérségi problémák mellett világosan láthatóak az egyes agglomerációs szektorok sajátos speciális problématerképei – pl. Pest megye külső térségeiben, településein tapasztalt jelentősebb mértékű szociális nehézségek (szegénység, munkanélküliség, romák helyzete), mint a közvetlen Budapesttel határos gazdagabb, jobb infrastruktúrájú településeken. Nem erősíti a jövőbeli tervezést a széttartó területi államigazgatási és politikai térszerkezet sem: időnként akár látványos eltéréseket tapasztalhatunk az államigazgatási járások, az országgyűlési egyéni választókerületek, a Pest megyei közoktatási tankerületek és egyéb szakigazgatási területi struktúrák között.¹³ Ezek figyelembevételével 7 olyan konkrét közpolitikai ügy (*policy issue*) és megoldási javaslat született, ami általánosan értelmezhető és reményeink szerint alkalmazható a teljes fővárosi agglomerációra.

Egységes agglomerációs közlekedési rendszer

A Budapesti Közlekedési Szövetség „elhalálózása” után több mint egy évtizeddel az integrált várostérsgégi közlekedésszervezés szükségé aktuálisabb, mint valaha. Az agglomerációs létforma alapja a Budapest és a szuburbán települések közötti napi szintű foglalkoztatási,¹⁴ iskolai, szolgáltatási, szabadidős- és szórakozási célú közlekedési ingázások. Az elmúlt közel négy évtized során a főváros környéki településeken tapasztalt roppant betelepülési expanzióra a térségi és országos közlekedéspolitika csak megkésve tudott reflektálni. Ugyanakkor kétségtelen, hogy az elmúlt 10-15 évben jelentős közúti és vasúti fejlesztések zajlottak a térségben: az M0 nyomvonalának folyamatos bővítése és a meglévő szakaszok felújítása; alsóbbrendű utak építése, rekonstrukciója; az ún. zónázó elővárosi vasútvonalak kialakítása több szakaszon.

A különböző statisztikai előrejelzések alapján – még az esetleges adminisztratív beavatkozások (pl. lakóingatlan építkezési engedélyezési gyakorlat megszigorítása) ellenére is – a fővárosi agglomeráció népessége biztosan növekedni fog belátható időn belül. A további várható népességnövekedés miatt a teljes várostérsgég nemzetgazdasági pozíciója (GDP-hez való hozzájárulás, foglalkoztatottság stb.) szintén erősödni fog, így az agglomerációs közlekedési nehézségek kezelése nemcsak térségi, hanem országos szintű nemzetgazdasági és átfogó társadalmi érdek. Számos közlekedésfejlesztési ötlet, javaslat fogalmazódott meg az elmúlt években, ebben a kormányzat és a politikai pártok mellett aktívak voltak az érintett önkormányzatok, valamint különböző civil, szakmai szervezetek. Így az elővárosi vasúthálózatfejlesztés¹⁵ mellett egyre hangsúlyosabb a forgalmas városkörnyéki települések átmenő autóforgalmának csökkentése forgalomcsillapítás révén; a belső elkerülő, ún. menekülőutak építése különösen az egyes ipari parkkal rendelkező térségekben tűnik égetőnek (pl. Szigetszentmiklós, Fóti); a kerékpáros közlekedés bővítése az agglomerációban. Továbbra sincs egységes forgalomszervezési struktúra a teljes budapesti várostérsgég szintjén – helyette egyszerre van jelen a BKV, a Volán vállalatok, valamint a MÁV-HÉV. A bevezető autópályák mentén továbbra is hiányoznak nagykapacitású P+R parkolók.¹⁶ Lassan két évtizedes elképzelés a dunai hajózás integrálása a városi és agglomerációs közösségi közlekedésbe. A hajózás szerepének növelésével csökkenthető volna a belváros és a rakpartok közötti forgalma. Ezt már megfogalmazta a Főváros Önkormányzat által 2013-as Budapest 2030, illetve a 2021-ben elfogadott Budapest 2027 Integrált Városfejlesztési Stratégia is, de a pandémia miatt érdemi előrelépés, kezdeményezés nem történt ezen a téren sem.

Több nemzetközi, Budapestet érintő vasútberuházás van folyamatban (így a Belgrád-Budapest gyorsvasút vagy a még csak tervezési fázisban lévő Varsó-Budapest nagysebességű vasútvonal)¹⁷, ami jelentősen érint agglomerációs településeket, ezzel kapcsolatban történtek az elmúlt 2-3 év során önkormányzati tiltakozások, helyi lakossági aláírásgyűjtések.

A reggeli és délutáni közlekedési csúcsok, forgalmi dugók, ingázási boom-ok kezelésére lehet alkalmas eszköz az elnyújtott szakaszos munka- és iskolakezdés ösztönzése Budapesten és az agglomerációs településeken (adókedvezmény, pályázati támogatás munkahelyi mobilitás tervezésére és intézkedésekre stb.).

Egységes agglomerációs környezeti és klíma, valamint vízellátási stratégia

A jelentős lakossági expanzió és az agglomerációs települések népességnövekedése látványosan elválik a települési közüzemi infrastruktúrák állapotától, mennyiségi és minőségi paramétereitől. A lakossági betelepülés, illetve a terjeszkedő ipari, szolgáltatási beruházások (ipari parkok; SAMSUNG beruházás stb.) jelentősen megnövekedett környezeti terhelést eredményez a teljes várostérségben, ami csak tetézi a klímaváltozás egyébként is káros hatásait, mint az egyre gyakoribb nyári hőhullámok, az időben egyenlőtlenül eloszló, hirtelen lehulló nagy intenzitású csapadékok (villámárvizek), az emberi beavatkozás (pl. beruházások, illegális hulladéklerakók) miatt csökkenő biodiverzitás. A klímavédelem területén a 2019-ben hivatalba lépett új fővárosi vezetés (Karácsony Gergely főpolgármester) hangsúlyosan igyekszik proaktív lenni – kapcsolódó intézkedés volt a bevezetett klímavédelmi veszélyhelyzet vagy a társadalmi, politikai vitákat is bátran vállaló egyéb kezdeményezések – pl. nagykörúti biciklisávok kialakítása.

Az agglomerációs településeken egyre nagyobb problémát jelent a magas egy főre jutó háztartási vízhasználat, aminek a globális éghajlati változások (nyári hőhullámok) mellett olyan profán emberi, társadalmi okai vannak, mint az új lakóparkokban felállított kerti medencék, jakuzzik jelentős vízigénye. Az elmúlt években egyre több alkalommal került sor vízhasználati, locsolási korlátozásokra a főváros környéki településeken (pl. Pécelen 2021-ben), ezeket polgármesterek rendelik el általában a vízszolgáltatók kérésére. Budapest Főváros Önkormányzata 2021 tavaszán fogadta el Budapest Fenntartható Energia- és Klíma Akciótervét (SECAP),¹⁸ amely több konkrét vállalást is tartalmaz – pl. mitigációs (karbonsemlegességi, ÜHG-kibocsátás csökkentési) célok. A fővárosi SECAP beszél olyan környezeti ártalmakról, amelyek alapvetően Budapesten kívül keletkeznek, de negatív hatásuk eléri a fővárost – pl. a fővárosi pollen tartalmú allergén anyagok 80%-a érkezik az agglomerációs térségből fa- és egyéb szilárd energiahordozóval történő fűtés, avarégetés révén.

A nagymértékű lakossági és gazdasági telephely-expanzióknak köszönhetően az elmúlt évtizedek során látványosan csökkent és romlott a főváros térségében a természetes élőhelyek (flóra és fauna) mennyiségi és minőségi állapota – pl. terület lecsapolások; csökkenő zöldterület felhasználás. A térségben megnövekedett beépített területek és burkolt felületek, valamint a klímaváltozás hatására egyre gyakoribb a nagy intenzitású csapadékok miatti villámárvizek és elöntések, ezek jelentős anyagi károkat, baleseteket és közlekedési, illetve ellátási nehézségeket okoznak. Komoly nehézséget jelent, hogy amíg a 1995. évi LVII. törvény a Vízgazdálkodásról települési önkormányzatok feladatáknak jelöli meg a csapadékvíz gazdálkodást (Budapesten a Fővárosi Önkormányzat), ehhez kapcsolódó finanszírozást az önkormányzatok nem kapnak, másrészt a 2011. évi CCIX. víziközmű szolgáltatásról szóló törvény szerint a víziközmű szolgáltatóknak¹⁹ is csupán másodlagos tevékenysége az elkülönített csapadékvíz-elvezető rendszerek működtetése, a csatorna-használati díjban pedig a csapadékvíz-elvezető hálózat működtetésére nincsen fedezet.

A budapesti várostérségben tapasztalt környezeti és vízgazdálkodási nehézségekhez szintén az integrált (a Kormány, a Főváros, Pest Megyei Önkormányzat és az agglomerációs településeket egyaránt bevonó) közpolitikai kezelés ajánlott, aminek az alapja egy ún. fővárosi agglomerációs környezeti és vízellátási stratégia volna, amely egyszerre tar-

talmazhatna input és megcélzott output indikátorokat, a levegőminőséghez és konkrét klímavédelmi célokhoz kötött együttműködési paktumokat (benne ösztönzőkkel és kötelezettségekkel) az érintett szereplők részvételével. A stratégia külön nevesített alprogramokra épülhetne, mint klíma és levegőminőségi, víz- és csapadékgazdálkodási, biodiverzitási, napenergia, pollenirtási, szén-dioxid elnyelési, zajvédelmi vagy elektromobilitási elnyelési alprogramokra.

Egységes fővárosi agglomerációs ipari park stratégia

Az ipari parkok egyrészt pozitív jelleggel munkahelyeket teremtenek a főváros környéki szuburbán településeken, másrészt erősítik a településközi (pl. éppen a fővárosból kifelé irányuló) foglalkoztatási ingázás jelenségét, ami a városkörnyéki településeken az alapvető magán- és közszolgáltatások iránti lakossági igényt (kereskedelem, egészségügy, szórakozás- és szabadidő) erősíti közvetett módon. A közel 200 magyarországi ipari park közül 5 db található Budapest közigazgatási területén és 19 a fővárosi agglomeráció településein. Kétségtelenül az ipari parkok jelentik a fővárosi agglomeráció gazdasági ütőerét és potenciálját a foglalkoztatottak, illetve az ipari termelés, logisztika területén. A nyilvánvaló pozitív hatások (munkahelyteremtés stb.) mellett az ipari parkok jelentős többletterhet jelentenek a mikrotérégi közúti közlekedés, valamint a környezeti terhelés számára.

Az állam 2015 óta igyekszik erőteljesen jelen lenni az ipari parki szektorban. Az akkor létrehozott Nemzeti Ipari Park Üzemeltető és Fejlesztő Zrt. (NIPÜF) közreműködése, ipari parki területek tulajdonjogának megvásárlása (de esetenként eladása), ipari parki beruházások révén építik az állami tulajdonú ipari parki hálózatot és dominálják egyre nagyobb mértékben a külföldi érdeklődésű megaméretű gazdasági érdeklődések befektetési koordinációját – ehhez a Nemzeti Külgazdasági Hivatal, a HITA is hozzájárul a maga befektetőközvetítő szerepkörében. Az egységes fővárosi agglomerációs ipari parki stratégia szakpolitikai keretet biztosítana a főváros és környékén működő ipari parkokkal kapcsolatos stratégiai, szabályozási és operatív kérdésekben, egyúttal mintául is szolgálna az ország más régióiban, térségeiben követendő ipari parki szakpolitikák számára. Ennek az előkészítésébe be lehetne vonni nemcsak a Fővárost és az agglomerációs települési önkormányzatokat, de az ipari parkokban működő vállalkozások képviselőit is.

Egyre számottevőbb az autóiparhoz kapcsolódóan az elektromos akkumulátorgyári beruházások száma, aránya Magyarországon. Az elmúlt években több mint egytucat távol-keleti (elsősorban Dél-Korea, de jelen van Kína és Japán is) cégekhez kötődő beruházás közül egyre több koncentrálódik fővárosi agglomerációs településekre – így Göd, Gödöllő, Pécel, Monor. Mivel a környezeti terhelésnek különösen kitett ez a fajta termelés, így a már működő vagy még épülő elektromos akkumulátorgyárak esetében az érintett települések lakosságának környezet- és klímavédelmi érdekeit szükséges fokozottan figyelembe venni.²⁰

Egységes fővárosi agglomerációs egészségügyi és köznevelési kapacitástervezés

Demográfiai szempontból a fővárosi agglomeráció az ország legdinamikusabb térsége, ezért nemcsak a közüzemi infrastruktúra, de a lokális társadalompolitikák számára kulcsfontosságú humán közszolgáltatásoknál folyamatos újra tervezésben vannak a Budapest környéki települések (pl. hová kell új iskola, óvoda, bölcsőde, háziorvosi körzet). Mivel az agglomerációs települések korösszetétele és dinamikája is eltérő az országos átlaghoz képest (fiatalabb korfa), így ez speciális nézőpontot igényel.

Persze szükséges tekintettel kell lenni az országra (de gyakorlatilag az egész Európára) általánosan jellemző társadalmi előregedési folyamatra, ami a következő 10-15 év során egyre növekvő igényt fog támasztani a szociális idősellátásokra (pl. intézményesített demens-ellátás; szociális alapú étkeztetés). A kedvezőbb gazdasági pozíciójú – jelentős HIPA-bevételel – agglomerációs településeken célzott jelleggel egyedi a „mintaprojektek” valósíthatók meg a szociális ellátások terén (pl. mobil ellátások).

Amíg a szociálpolitika (segélyezés, települési támogatások, szociális alap- és szakellátások) működtetése továbbra is a települési keretek között a leginkább kézenfekvő, addig az egészségügyi ellátás és a köznevelés (óvodai nevelés és közoktatás) területén tűnik leginkább szükségesnek a rendelkezésre álló kapacitások, valamint a kapcsolódó intézményi fejlesztések térségi (a teljes várostérség vagy az egyes agglomerációs szektorok szintjén kezelt) stratégiai tervezése, koordinációja.

A jelenlegi centralizált (Klebensberg Központ és az állami tankerületek), illetve az egyre nagyobb mértékben „kiszervezett” (*lásd az egyházi fenntartású iskolák növekvő számát!*) közoktatásban a körzeti beiskolázás elve – aminek a kizárólagos alapja a bejelentett lakóhely/lakcímkártya – dönt, hogy kiket vesznek fel tanulónak az iskolába, nem egyszer jelentős aránytalanságot eredményez nemcsak a települések között, de településeken belül az iskolai kapacitásoknál is. A Budapest környéki településeken jellemző a betelepülési expanzióból fakadóan az országos adatokhoz képest jelentősebb születésszámok, ezért nem véletlen, hogy az agglomerációs települések nagy többségében szinte évről-évre folyamatosan szélesedik egyrészt a helyi lakossági igény, másrészt a meglévő óvodai és iskolai intézményi hálózat.²¹

A közneveléshez hasonlóan az egészségügyi ellátórendszer tekintetében is jelentős eltéréseket láthatunk a fővárosi agglomerációban az országos folyamatokhoz képest. A bővülő lakosság oldaláról egyre erősebb az igény a helyben igénybe vehető egészségügyi ellátásokra, bár továbbra is domináns a szolgáltatási „spill-over”, amikor az elővárosok, szuburbán települések lakosai Budapesten vesznek igénybe különböző egészségügyi szolgáltatásokat. A 2012–2014 között lezajlott egészségügyi intézményi recentralizáció²² keretében a térségi egészségügyi szakellátás – a korábban önkormányzati fenntartású kórházak, valamint jó néhány járóbeteg szakrendelő – fenntartói feladatai kerültek át az erre a célra létrehozott állami egészségügyi intézményfenntartóhoz – előbb a GYEMSZI-hez, majd az ÁEEK-hoz, a veszélyhelyzet ideje alatt pedig a belügyminiszter felügyelete alatt létrehozott Országos Kórházi Főigazgatósághoz (OKFŐ). A fővárosi régió egészségügyi ellátási kapacitása – köszönhetően elsősorban az országoshoz képest jelentős túlerheltségnek és a várólistáknak

– elodázhatatlan. Időközben a teljes egészségügyi rendszer átalakítása indult meg az utóbbi hónapokban: a Magyar Országgyűlés 2022. végén módosított több, az ágazatot érintő törvényt. Kilátásba helyezték az egészségügyi és szociális ellátó szektorok „összenyitását” az egészségügyi szakápolás átalakításával, s vele a krónikus kórházi osztályok, ágyak átadásával. Tovább igyekeznek erősíteni az egészségügyi rendszer tekintetében az állam ellátási felelősségét ismételten az önkormányzatok rovására – megtörtént a védőnői szolgálat „átlamosítása”, valamint előkészítés alatt áll az önkormányzati fenntartású járóbeteg szakrendelők államhoz rendelése.²³ Nagy kérdés, hogy az ország legsűrűbben lakott térségében, a főváros térségében milyen hatással lesznek ezek a változások az egészségügyi ellátások mennyiségi és minőségi mutatóira.

Összességében elmondható, hogy mind a köznevelésben, mind az egészségügyben egyre inkább szükségesnek tűnik az ellátási, valamint intézményi kapacitási igények, lehetőségük minél hatékonyabb összehangolása a teljes fővárosi agglomeráció szintjén.

Egységes agglomerációs turisztikai tervezés

A turizmusfejlesztés egyszerre nevesített ágazati kormányzati feladat, valamint települési önkormányzati kompetencia.²⁴ Egyre inkább nyilvánvaló, hogy a jelentős turisztikai potenciállal rendelkező térségeknél – ilyen a fővároshoz közeli Dunakanyar és környéke – meghatározó lesz a térségi szemlélet, így a különböző desztinációk (látványosságok) összehangolása, egységes térségi marketingje. A Pest megyei turisztikai desztinációk hátránya, hogy Budapest közelsége miatt nagyon alacsony a távolról (belföldről és külföldről) érkezők esetében a vendégéjszakák száma, mivel a többség Budapesten száll meg, miközben számtalan természeti és ember által épített látnivaló van a szűken vett agglomeráció, illetve Pest megye településein. Az egységes agglomerációs szintű (Budapest és Pest megye) turisztikai tervezés megvalósítása – és ezáltal a vendégéjszakák számának a növelése – szintén javasolt.

Integrált agglomerációs építésügyi tervezési, engedélyezési gyakorlat

Az építésügyi hatósági szabályozás 2010 utáni változásait [300 nm alatti lakóingatlanok esetében csak bejelentési kötelezettség; 2020-tól az elsőfokú építési hatósági engedélyezés áttelepítése a (vár)megyei kormányhivatalokhoz; 400 nm feletti kereskedelmi építmények engedélyezési gyakorlata elvétele az önkormányzatoktól – plázastop] korábban már számba vettük. Fontos látni, hogy pártállásra való tekintet nélkül a kérdés által különösen érintett agglomerációs önkormányzatok – ha különböző hőfokon is –, de a minél szélesebb engedélyezési kompetenciakör visszaszerzését fogalmazzák meg.

Az engedélyezési hatáskörök visszaadása mellett szükséges megteremteni – lehetőleg jogszabályi feltételekkel megerősítve –, hogy a befektetési célok mellett vagy akár azok helyett jóval erősebb jelleggel érvényesüljenek a környezeti és társadalmi fenntarthatóság szempontjai a településrendezési eszközök kialakításával kapcsolatos döntések és az engedélyezési gyakorlat során, különös tekintettel az energiahatékonyság, megújuló energia-

források, csapadékvízviszartartás és -hasznosítás, takarékos vízhasználat szempontjaira. Hangsúlyos társadalmi szemlélet megteremtése szükséges az építésügy területén a fővárosi agglomerációban – pl. családi közüzemi kedvezmények, támogatások; díjak és fejlesztési költségek közös teherelése, különböző kompenzációk építési szabályok szigorításához kötése.

Szolgáltatási paktumok fővárosi peremkerületek és a városkörnyéki települések között

Az Möt. széleskörű lehetőséget biztosít önkéntes önkormányzati társulások létrehozására, ugyanakkor a rendelkezésre álló legfrissebb adatok (Magyar Államkincstár Önkormányzati Törzsadattár 2021. I. félév)²⁵ szerint a fővárosi kerületek és a városkörnyéki települési önkormányzatok között gyakorlatilag nincsenek működő formális önkormányzati társulások az alapszintű közszolgáltatások területén – egyetlen speciális, egyébiránt 3 kerületet érintő társulás van csak, a Rákosmenti Mezei Őrszolgálatot Fenntartó Társulás.

A tapasztalatok szerint egyre intenzívebb a budapesti peremkerületek intézményei irányába megnyilvánuló magán- és közszolgáltatás iránti igény az agglomerációs települések lakossága részéről, ezt jól mutatják a különböző rendelkezésre álló statisztikák. A peremkerületek és agglomerációs önkormányzatok közötti fejlesztési és/vagy közszolgáltatási koordinációk javaslata már a 2013-as Budapest 2030 programban is megjelent, a gyakorlat azonban ezek szinte teljes hiányát jelzi.

A minél hatékonyabb szolgáltatásszervezés érdekében lehetne célzott támogatásokkal ösztönözni a peremkerületi-agglomerációs települési kapcsolatokat, formalizált együttműködések (önkormányzati társulások, konzorciális együttműködések, feladatellátási szerződések stb.). A peremkerületi-agglomerációs települési önkormányzati koordinációk alkalmasak lehetnek településeken átnyúló térségi szintű problémák integrált kezelésére – pl. telekocsi szolgáltatás; egészségügyi ellátási koordinációk; fizikai infrastrukturális fejlesztések, felújítások.

ÖSSZEGZÉS – EGY ÖNÁLLÓ FŐVÁROSI FÖDERATÍV AGGLOMERÁCIÓS STRUKTÚRA IGÉNYE

A népszámszintű statisztika, demográfiai trendek és a különböző térségi gazdasági tendenciák ismeretében elmondható, hogy a jelenlegi intézményi keret egyre kevésbé alkalmas a közigazgatásilag fragmentált, ám funkcionálisan egyre inkább összetartozó – ezt nevezi a nagyvárosi közigazgatási- és közpolitikai szakirodalom az ún. funkcionális városi térségnek (*functional urban area*) – budapesti agglomeráció jelenének és már rövidtávú jövőjének hatásos kezelésére.

Fontos leszögezni, hogy az agglomerációs településeken érzékelhető társadalmi és gazdasági folyamatok sokszor homlokegyenest ellentétesek az ország más részein tapasztaltakkal. Párhuzamosságot csak néhány vidéki nagyváros (a kiemelkedő regionális hatókörű megyeközpontok – pl. Szeged, Győr, Pécs) környékén, valamint a Balatoni régióban tapasztalhatunk (pl. erőteljes expanzió; lakóingatlanok árának alakulása).

A BAFT ismételt megalakítása mindenképpen üdvözlendő, jelzi, hogy kormányzati szinten is szembesültek azzal, hogy a várostérségi önkormányzatok érdemi bevonása és inklúziója nélkül nem fog működni az átfogó agglomerációs szintű nehézségek hatékony kezelése. Ugyanakkor, ahogy annak idején, így most is a BAFT erősen tervezési, területfejlesztési jellegűnek tűnik, miközben a problémák egy jelentős része már a napi szintű működtetés során jelentkeznek. Talán éppen ezért volna fontos, hogy a politika tágítsa a horizontot, így a fejlesztések mellett megjelenjen az agglomerációs térségi, elővárosi közlekedés – a Budapesti Közlekedési Szövetség feltámasztása révén – illetve egy sor egyéb nem fejlesztési, hanem kifejezetten működtetési (pl. intézményi kapacitástervezés, szakpolitikai stratégiaalkotások) dimenzió. Ehhez már a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Társulás elnevezés sem igazán adekvát, helyette a Budapesti Metropolisz Tanács elnevezés volna helytállóbb, amiben valamilyen delegált – ami egyszerre tesz lehetővé egy hatékony és demokratikus intézményi modellt – jelleggel, de akár a legkisebb agglomerációs község érdekei is megfelelő súllyal legyenek megjelentve. A tanulmány második részében megfogalmazott szakpolitikai javaslatok koncepcionális iránya, hogy a fejlesztéspolitika mellett a teljes közszolgáltatási spektrum áttekintendő, hogy hol, milyen közüzemi és humán közszolgáltatásoknál javasolt a jelenlegi széttagolt helyett egységes – teljes vagy bizonyos agglomerációs szektorokat magába foglaló – fővárosi várostérségi szintű stratégiai közpolitikai, feladatellátási tervezést és döntéshozatalt kialakítani.

JEGYZETEK

- 1 A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény 1/1. számú melléklete.
- 2 2008 a pénzügyi- és gazdasági világválság kirobbanásának az éve is volt, és ez a lakáspiac tekintetében éreztette hatását átmenetileg, de a 2010-es évekre még radikálisabban domináltak az agglomerációs lakóparki építkezések, ami még inkább megdobta az érintett települések lakónépességét.
- 3 61/2015. (III.24.) Korm.rendelet.
- 4 Az iskolázottsági szint, különösen a 25 év feletti felsőfokú végzettségűek (diplomások) tekintetében: országos átlag 19%; fővárosi agglomerációs átlag 24%; Budapest 34%. 2014-ben az országban működő vállalkozások 37%-a koncentrált a főváros és agglomerációs térségére. Az egy adófizetőre jutó, SZJA-alapot képező 2012. évi jövedelem Budapesten 2,5 millió Ft, az agglomerációban átlagosan 2,3 millió Ft volt a vizsgált esztendőben – miközben ez az adat a vidéki nagyvárosi térségeknél átlagosan 1.873.000 Ft/fő volt (KSH, 2014).
- 5 Mivel az egykori vállalati óvodák és bölcsődék túlnyomó többsége a rendszerváltás utáni privatizációval megszűntek, a hirtelen kialakult intézményi kapacitáshiányok évtizedekre konzerválódtak, ez volt a döntő oka a 2010 utáni jelentős mértékű kormányzati bölcsődeépítési programnak. A családokért felelős államtitkár 2022. márciusi nyilatkozata szerint 2010 óta közel a duplájára nőtt Magyarországon a bölcsődei férőhelyek száma és a bölcsődei ellátás mintegy négyszer annyi településen vált elérhetővé – 2010-ben 326 településen 32 ezer bölcsődei férőhely az országban; 2022-ben 919 településen már 55 ezer bölcsődei férőhely. Elérhető: <https://kormany.hu/hirek/2010-hez-kepest-tobb-mint-negyszer-annyi-telepulesen-valik-elherhetove-bolcsodei-ellatas>.
- 6 Eurostat, elérhető: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/urb_lpop1/default/table?lang=en.

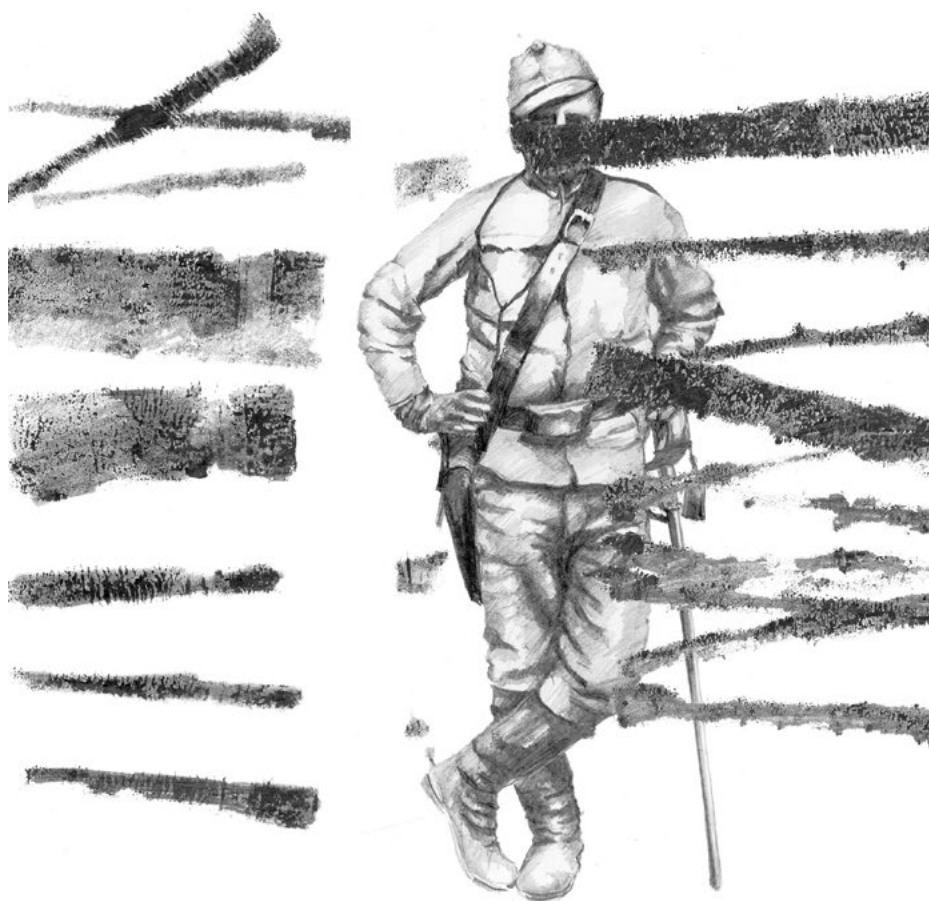
- 7 A halálozások száma meghaladja az élve születések számát.
- 8 Népszámlálás 2022, a népesség számának alakulása, elérhető: https://nepszamlalas2022.ksh.hu/eredmenyek/elozetes_adatok/#/4.
- 9 Az Alaptörvény tizenegyedik módosítása szerint 2023. január 1-től a megye elnevezése hivatalosan vármegyére változott.
- 10 Népszámlálás 2022, a népesség számának alakulása, elérhető: https://nepszamlalas2022.ksh.hu/eredmenyek/elozetes_adatok/#/11.
- 11 A különleges gazdasági övezet mint önálló jogintézmény megteremtése pedig sajátos politikai felhangot nyújt a gödi Samsung gyár esetéhez – *ennek részleteiről lásd a koronavírus időszakát bemutató fejezetet!*
- 12 A 2013-ban a Fővárosi Önkormányzat által elfogadott Budapest 2030 program szerint mintegy 20 olyan városkörnyéki település van Budapest körül, amelyek területe határos, így gyakorlatilag összeér a fővárossal, így alkotva ezeken a részeken egységes morfológiai területet (Budapest 2030, 2013, 84.)
- 13 Jó példa erre Csömör nagyközség, ami államigazgatási szempontból (járás, tankerület) Gödöllőhöz kapcsolódik ugyanakkor a Dunakeszi központú Pest megye 5. számú egyéni országgyűlési választókerület része.
- 14 Ez még a koronavírus miatt a korábbiakhoz képest sokkal inkább elterjedt otthoni, ún. home office munkavégzés mellett is így van.
- 15 A Vitézy Dávid vezette BKF 2020–2022 között leginkább hangsúlyozott térségi közlekedésfejlesztési törekvése egyértelműen az elővárosi vasúthálózatfejlesztése volt.
- 16 Már a Karácsony Gergely vezette Fővárosi Önkormányzat által elfogadott Budapest Integrált Városfejlesztési Stratégiája megfogalmazta, hogy nagykapacitású P+R parkolókat lehetőleg még a főváros közigazgatási határain kívül szükséges kialakítani, ugyanekkor ez éppen szembe megy több városkörnyéki önkormányzat érdekeivel (Budapest 2027 Integrált Városfejlesztési Stratégia).
- 17 A Budapest-Belgrád gyorsvasút 15%-ban magyar állami, 85%-ban kínai hitelből épül, ez különösen a déli agglomerációs szektor több települését (Dunavarsány, Dunaharaszti, Taksony) érinti. A „kínai-szál” miatt a 2022-es választási kampány alatt érkeztek a beruházással kapcsolatban ellenzéki kritikák, de a Fidesz-KDNP 2022-es meggyőző kétharmados parlamenti választási győzelmével ezek lekerültek a napirendről.
- 18 Budapest Fenntartható Energia- és Akció Klímaterve, elérhető: https://budapest.hu/Documents/klimastrategia/BP_klimastrategia_SECAP_egyeztetesi_anyag.pdf.
- 19 A 2013 óta bevezetett rezsicsökkentés miatt a víziközmű cégek jelentős árbevétel-t szenvednek el, amit nem kompenzál számunkra az állam, ezért egyre jelentősebb a közműinfrastruktúrák állagromlása.
- 20 A 2022-2023-ra Európa egyik legjelentősebb elektromosautó akkumulátor gyártási kapacitása épült ki Magyarországon, csak olyan nagy államok előznek meg hazánkat, mint a németek, a britek, a franciák és az olaszok, ugyanakkor a Debrecenbe tervezett kínai CATL cég óriási, a magyar történelem legnagyobb volumenű 3000 milliárd Ft-os beruházásának megvalósulása esetén a világ egyik meghatározó elektromos akkumulátorgyártó központja lesz Magyarország. A nyilvánvaló makrogazdasági előnyök (a GDP-re gyakorolt majdnem pozitív hatások) mellett rendkívül vitatott – különösen zöld szervezetek és ellenzéki politikai erők körében – a beruházások lakossági környezet- és egészségügyi hatásai (pl. vízhasználat). Az elmúlt hónapok hangos belpolitikai vitákkal telt – tiltakozások, helyi népszavazási kísérletek – ezen a téren.

- 21 Ma már nem egyszer olvasunk arról híreket, hogy konténerépületekben folyik az oktatás Budapest környéki településeken, mert a fenntartók csak így tudják biztosítani helyben az oktatást.
- 22 Ennek volt alapja az akkor még Szóccka István egészségügyért felelős államtitkár nevével fémjelzett Semmelweis Terv.
- 23 Egyelőre még csak érdeklődik az OKFŐ az egészségügyi szakrendelőket működtető önkormányzatoknál az intézmények átadásának lehetőségéről, elérhető: <https://telex.hu/belfold/2023/03/22/jarobeteg-szakrendelo-allomasitas-onkormanyzat-sinko-eszter-pasztyeli-zsol>.
- 24 Möt. 13.§ (1) 13.
- 25 Országos Statisztikai Adatfelvételi program, elérhető: <https://kormany.hu/miniszterelnokseg/or-szagos-statisztikai-adatfelveteli-program>.

IRODALOMJEGYZÉK

- Ágh Attila: *Budapest, mint európai regionális főváros*, in: Budapest a Közép-magyarországi régióban: A közös versenyképesség perspektívái, IDEA Budapest Kiadvány, 2005, 5–15.
- Bálint Lajos – Gödri Irén: *Belföldi vándorlás*, in: Demográfiai portré 2015 – Jelentés a magyar népesség helyzetéről, KSH Népeségtudományi kutatóintézet, Budapest, 2015, 171–186. Elérhető: <http://demografia.hu/kiadvanyokonline/index.php/demografiaiportre/issue/view/532>
- Barabás Zoltán – Tiba Zsolt: *A főváros közigazgatásának továbbfejlesztése*, Magyar Közigazgatás, 1995/4, 193–202.
- *Budapest 2027 Integrált Városfejlesztési Stratégia*, Budapest Fővárosi Önkormányzat, 2021. Elérhető: https://budapest.hu/Documents/ITS2027/ITS_2027_III_STRATEGIA_20210306.pdf
- *Budapest Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve*, Budapest Fővárosi Önkormányzat, 2021. Elérhető: https://budapest.hu/Documents/klimastrategia/BP_klimastrategia_SECAP_egyeztetesi_anyag.pdf
- *Budapest 2030 Hosszú Távú Városfejlesztési Konceptió*, BFVT Kft. – Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft., 2013. Elérhető: http://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési_konceptio_bp2030/BP2030.pdf
- Demszky Gábor: *A nagyvárosok közigazgatása, Budapest közigazgatása*, Magyar Közigazgatás, 1993/8, 488–492.
- Déry Attila: *A Fővárosi Közmunkák Tanácsa (1870–1948)*, EPA Budapesti Negyed 9, 1995/3. Elérhető: <http://epa.oszk.hu/00000/00003/00008/dery.htm>
- Hajdú Zoltán: *A település- és településhálózat-fejlesztési politika „nagypolitikai” összefüggései Magyarországon az államszocializmus időszakában*, in: Kovács Csaba – Pál Viktor (szerk.): A társadalmi földrajz világlái, Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged, 2007, 173–180.
- Hencz Aurél: *Terrületrendezési törekvések Magyarországon – Az államigazgatási jogi szabályozás aspektusából*, Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest, 1973.
- Gyergyák Ferenc: *Budapesti Közlekedési Szövetség – Remény és kudarc*, in: Laki Ildikó – Szabó Tamás: Agglomerációs tanulmányok – Nagyvárosi, városi és települési dilemmák a 21. században, Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége – Homo Oecologicus Alapítvány, 2017, 65–83.
- Központi Statisztikai Hivatal: *Magyarország településhálózata 1. – Agglomerációk, településgyűjtések*, Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 2014. Elérhető: http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mo_telepuleshalozata/agglomeracio.pdf.

- Nemzetgazdasági Minisztérium: *A Közép-Magyarországi régió esetleges kettéválasztásának lehetőségéről szóló vizsgálat*, 2015. Elérhető: https://regionalispolitika.kormany.hu/download/c/ad/31000/NUTS_vizsgalati_jelent%C3%A9s_2015nov.pdf
- Nemzeti Fejlesztési Ügynökség: *Hat eredményes év a fejlesztéspolitikában*, Nemzeti Fejlesztési Ügynökség, Budapest, 2010.
- Obádovics Csilla – Tóth G. Csaba: *A népesség szerkezete és jövője*, in: KSH Népeségtudományi Kutatóintézet, Demográfiai portré 2021, 251–275. Elérhető: <https://www.demografia.hu/kiadvanyokon-line/index.php/demografiaiportre/article/view/2836/2726>
- Perger Éva: *A fővárosi közigazgatási reform a regionális kutatások tükrében*, Magyar Közigazgatás, 1994/12, 745–750.
- Perger Éva: *A főváros és „környéke” régióként való értelmezése, a „központi” régió problémája*, in: Horváth M. Tamás (szerk.): *A regionális politika közigazgatási feltételei*, IDEA – Magyar Közigazgatási Intézet, 2004, 213–254.
- *Podmaniczky Program 2005–2013, Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja*, Budapest Főváros Önkormányzata, 2005. Elérhető: http://www.varosrehabilitacio.net/new/pdf/Podmaniczky_Program.pdf
- Szabó Tamás: *A várossá nyilvánítás kérdésköre 2015 után – az elmúlt negyedszázad kapcsolódó folyamatainak értékelése*, Új Magyar Közigazgatás, 2015/december, 28–36.
- Szabó Tamás: *Városkörnyéki önkormányzati kooperációk az agglomerációs térségekben* – PhD értekezés, Budapesti Corvinus Egyetem, 2016. Elérhető: http://phd.lib.uni-corvinus.hu/899/1/Szabo_Tamas.pdf
- Szabó Tamás: *Együttműködések és kistérségi önkormányzati koordinációk – az elmúlt évtized jogalkotásának közpolitikai hatásai*, in: Szabó Tamás – Laki Ildikó: *Kényszerpályák és lehetőségek – A községi igazgatás és feladatellátás dimenziói napjainkban*, Homo Oecologicus Alapítvány – TÖOSZ, Budapest, 2019, 98–133.
- Szabó Tamás – Horváth Anett: *A koronavírus járvány hatása az önkormányzatokra hazánkban és a visegrádi (V4) országokban – Intézkedések és kormányzati közpolitikai kríziskezelés*, Új Magyar Közigazgatás, 2021/június, 1–14.
- Századvég Gazdaságkutató Zrt.: *A 2014–2020-as európai költségvetési ciklus magyar gazdaságra gyakorolt hatása*, 2018. Elérhető: https://www.parlament.hu/documents/126660/1651131/OgyKB_EU_20181217_k%C3%BCld.pdf/242a8c93-cc52-5bee-796d-155a25d90e3c
- Tagai Gergely: *Járási népesség-előreszámítás 2051-ig*, in: Czirfusz Márton – Hoyk Edit – Suvák Andrea (szerk.): *Klímaváltozás – társadalom – gazdaság: hosszú távú területi folyamatok és trendek*, Publikon Kiadó, Pécs, 2015. Elérhető: <https://core.ac.uk/download/pdf/50569912.pdf>
- Vigvári András: *Megtelt-e a konfliktuskonténer? – Néhány pénzügyi szempont a helyzetértékeléshez és a rendszer átalakításához*, Pénzügyi Szemle, 2010/ 3, 465–487. Elérhető: https://www.asz.hu/storage/files/files/Publikacio/Szakmai_cikkek/Vigvari_Andras/psz2010030465.pdf?download=true
- Zongor Gábor: *Új közigazgatási területi egység: a különleges gazdasági övezet*, Új Magyar Közigazgatás, 2020/3, 38–41.



•
Veszeli Lajos: Trianon utóélete 03 – ceruzarajz

GERA ANNA

A magyar városi szlogenek vizsgálata

Analysis of Hungarian urban slogans

•
SZERZŐ:

Gera Anna, PhD hallgató, Eötvös Loránd Tudományegyetem, Természet-tudományi Kar, Földrajz- és Földtudományi Intézet, Regionális Tudományi Tanszék, azannagera@gmail.com

JEL-kód: R58

Kulcsszavak: városmárkázás • városmarketing • városfejlesztés • városzlogen

Absztrakt: A szlogenek mint a városmárkák és a városmarketing egyik leglátványosabb elemei rámutatnak arra, hogy egy város miként definiálja magát, milyen üzenetet akar közvetíteni, továbbá általuk felmérhetjük, hogy a magyar városok milyen arányban használják a városmarketinget mint városfejlesztési eszközt. A kutatás célja összegyűjteni a magyar városok szlogenjeit, ezzel megismerni a városok kommunikációját. A vizsgált városok szlogenjeit tartalmuk alapján különböző csoportokba gyűjtöttem, ezzel láthatóvá váltak a hasonlóságok, illetve a különbségek az egyes városok öndefiniálása során. A tanulmányban a városok honlapjain, internetes, illetve közösségi média felületein feltüntetett szlogenek kerültek csoportosításra. Az eredményeket tekintve elmondható, hogy a városok kisebb hányada használ szlogent, és nagyon különböző módon alkotják meg.

AUTHOR:

Anna Gera, PhD student, Eötvös Loránd University, Faculty of Natural Sciences, Institute of Geography and Earth Sciences, Department of Regional Science, azannagera@gmail.com

JEL-Code: R58

Keywords: *urban branding • urban marketing • urban development • urban slogan*

Abstract: *Slogans as one of the most visible elements of city brands and city marketing. They show how a city defines itself, the message it wants to communicate and the extent to which Hungarian cities use urban marketing as a tool for urban development. The aim of the research is to collect slogans of Hungarian cities and thus to understand how cities communicate. The slogans of the cities under study were collected into different groups according to their content, thus revealing the similarities and differences in the self-definition of each city. In the study, the slogans displayed on the cities' websites, internet and social media platforms were grouped. The results show that a minority of the cities use slogans and that they are created in very different ways.*

BEVEZETÉS

A városvezetők fő célja, hogy a város folyamatosan fejlődjön a helyi társadalom életszínvonalának növekedése érdekében. A városok között ugyanakkor verseny zajlik a lakosokért, a befektetőkért, a forrásokért és a turistákért több szinten. A versenyelőny megszerzésének egyik formája a településfejlesztés egyik eszköze, a településmarketing, illetve a városmárka építés, amelyek segítségével a városok pozitív tulajdonságai feltárára kerülnek, és azokat kommunikálják a kiválasztott célcsoportok felé. Magyarországon azonban a városmárka használata egészen újkeletű, és a településmarketing lehetőségeit sem használják ki igazán a városvezetők. A kutatásom célja, hogy ránézhessünk arra, hogy Magyarországon hogyan definiálják magukat a városok továbbá, hogy megismerhessük azokat a tartalmakat, amivel feltöltik az egyes brandeket. A városi honlapokon és közösségi médiafelületeken a városok igyekeznek kihangsúlyozni a legvonzóbb tulajdonságaikat. Az érdeklődők az internetes keresések alkalmával egy-egy logón, vagy városi mottón, szlogenen keresztül könnyebben bevonhatóak. A városi szlogenek a városmárkák egyik legkézenfekvőbb eszközei. Ebben a tanulmányban összegyűjtöttem az összes magyar város szlogenjét, hogy megismerhessük, és összehasonlíthassuk a városok esetében, hogy használnak-e bármilyen városi szlogent, és amennyiben igen, milyen tartalmat közvetítenek, kinek szólnak, milyen hasonlóságok, különbségek fedezhetők fel. A szlogeneket tartalom szerint csoportokba rendeztem, és a különböző kategóriák mentén elemeztem őket.

VÁROSMARKETING ÉS VÁROSMÁRKÁZÁS

A városfejlesztésben a XXI. században az úgy nevezett „soft” tényezők, mint a közösségépítés, települési identitás erősítés, munkaerő képzés stb. egyre jelentősebbé válnak a „hard” tényezőkkel szemben, mint a nyersanyag, az energia, az egyes infrastrukturális elemek (Bartke, 1989; Garamhegyi, 2000). A „soft” tényezők a városok közötti versenyhelyzetben is kiemelt jelentőségűvé váltak, ezért a városok előnyeinek megfelelő kommunikációja, illetve a városfejlesztés céljainak megfelelő pozicionálása szintén fontossá vált. Ehhez megfelelő eszköz a marketingtudomány egyes elemeinek alkalmazása, és megoldásai-

nak átültetése a városfejlesztés problémakörébe. A településmarketing (és a régiómarketing) mindezek eredményeként külön diszciplínává vált, s a hazai szakemberek pedig az 1990-es évek óta foglalkoznak a témával. A településmarketinget egy stratégiaalkotási folyamatként írhatjuk le, amely egy alapos elemzési, érdekegyeztetési, szintetizáló munkára épül (Piskóti, 2002). A cél, hogy a város sikerességét növeljék, azaz, hogy a város képessé váljon turisták, befektetők, letelepedők, munkaerő, diákok, termelők vonzására, továbbá helyi termékek eladására, rendezvények elnyerésére, hírnév erősítésére, helyi identitás erősítésére (Papp-Váry – Vas). Végső soron azonban a legfőbb feladata az, hogy a helyi lakosság gazdasági, közösségi, kulturális és ökológiai értelemben vett jólétét növelje (Piskóti, 2002). Ezért kiemelten fontos megismerni a település pozitív és negatív tulajdonságait, a helyi társadalom és a megszólítandó célcsoportok igényeit, és ahhoz rugalmasan igazodva megalkotni azt a képet, amit a város önmagáról kialakított.

A városmarketinghez nagyon hasonló, azzal összefüggő, azonban mégis eltérő eszköz a városfejlesztésben a városmárkázás. A márkaelmélet a kereskedelmi gyakorlatból jutott el a városok vezetőihez, a turizmuson és az exportmarketingen keresztül (Anholt, 2010). A városmárkázás az ötletek és koncepciók létrehozásának, fejlesztésének és megvalósításának folyamata, amelynek célja a városok identitásának, meghatározó vonásainak és a hely szellemének felépítése, majd ezt követően a hely érzetének kialakítása (Papp-Váry – Vas). Ez a munka a fejlesztés, a menedzsment, a szakpolitika és az innováció szoros összefonódásával valósítható meg. A városvezetés feladatai közé tartozik, hogy azonosítsa a város legjelentősebb értékeit, felépítse a város „történetét”, és a marketing, valamint a kommunikáció eszközeivel következetesen elmondja a történetet, ezzel kialakítva a város hírnevét. Ez a folyamat minden esetben kétirányú, hiszen nem csak a kifelé, de a befelé történő kommunikáció is fontos, mivel a közösségteremtés elengedhetetlen egy városmárka építésénél.

Összegezve, tehát a városmarketinget a célcsoportokkal összekötő kapocsként írhatjuk le legkönnyebben, míg a városmárka gyakorlatilag azok a megteremtett, illetve kiemelt jellemzők, amelyet kommunikálni akarnak a városról.

Kétségtelen, hogy mindkét tevékenység komoly szakmai munka mellett tud eredményesen működni, azonban ennek a szakmai munkának vannak kevésbé látványos részei, mint a helyzetelemzés, a stratégiai tervezés, a célcsoportok meghatározása stb., továbbá vannak látványos, kreatív elemei, mint az arculattervezés, logó, illetve városi szlogenhasználat. Ezek a kreatív elemek, bár önmagukban nem jelentenek városmárkát, vagy városmarketing tevékenységet, mégis jelzés értékkel bírnak abban a tekintetben, hogy mely városokban kezdődött el a folyamat, hol találkozhatunk a városfejlesztés ezen eszközeivel.

Városi szlogenek

A városi szlogen a városmarketing és a városmárka egyik legszembetűnőbb eleme. A városok kommunikációjának, öndefiníciójának kiemelt eszköze, ezért fontos, hogy igazán megragadja az adott város karakterét, megkülönböztesse más városoktól, a helyi társadalom tudjon vele azonosulni, továbbá, hogy inspirálja a turistákat, a befektetőket, a letelepedni vágyókat. A szlogen eredeti feladata egy termék esetében, hogy egyfajta támpontot adjon a fogyasztónak annak megértéséhez, hogy mit közvetít a márka, és mi teszi egyedivé

(Kotler-Keller, 2006, in: Papp-Váry – Farkas, 2018). A városmarketingben a városra mint különleges termékre tekintünk, amelyet a városi szlogenrel reklámozunk a meghatározott célcsoportok felé. Azonban a szlogenekotás nehéz folyamat az összetettsége miatt, hiszen egy egész város lényegi elemeit kell megfogalmazni egy mondatban (Pike, 2004). Papp-Váry – Farkas (2018) 12 szempontot állított fel, amely egy jó városi szlogen alapját adhatják:

1. A pozicionálás „megragadása”,
2. Egyértelmű üzenete van, átadja a város karakterét,
3. Vonzó, benne van a „fogyasztói” előny,
4. Pozitív konnotációt hordoz,
5. Inspiráló: többet akarjunk megtudni róla,
6. Aránylag rövid (max. 5 szó),
7. Megkülönböztet: egyedi, eredeti, más, mint a versenytársaké,
8. Hosszú távon használható, fenntartható, nem kell cserélni,
9. Könnyű megjegyezni és ismételni,
10. Jól működik együtt a logóval,
11. Blickfangos, frappáns,
12. Tetszik a helyi lakosságnak.

Több márkázással foglalkozó külföldi oldal (pl. <https://brandingstrategyinsider.com>) is jelzi, hogy a városi szlogenek sok esetben semmit mondó frázisok, amelyek nem képviselik megfelelően a várost, nem ragadják meg annak egyediségét. Emellett azonban számos, nem szakmai website létezik, ahol „Catchy City Slogans” (pl. <https://thebrandboy.com/city-and-town-slogans/>), azaz fülbemászó városi szlogeneket találunk, amelyekkel bármely várost könnyen reklámozhatjuk, sőt léteznek szlogengenerátorok (pl. <https://www.best-slogans.com/list-ideas-taglines/city-slogans>), amelyek bármely márkánévhez, városnévhez generálnak szlogeneket másodpercek alatt. Ha azonban a szlogen nem illeszkedik megfelelően a városhoz, vagy annak marketingtervéhez, nem éri el célját. A szakirodalomban éppen ezért gyakran hangsúlyozzák a városi szlogenek irrelevanciáját önmagukban, hiszen azok nem tükrözik megfelelően a városmárkát (Govers, 2013).

A kutatás előzményeként tekinthetünk Papp-Váry – Farkas (2018) gyűjtésére, amelyben 91 magyar város 133 szlogenjének kategóriákba sorolását végezte el. 10 kategóriába csoportosította a városok szlogenjét:

1. A „város” szót tartalmazó szlogenek,
2. A város nevét magukban foglaló szlogenek,
3. Nagyobb földrajzi egységhez köthető szlogenek,
4. Nagyobb vízrajzi tájegységhez köthető szlogenek,
5. A vizet, mint élményt hangsúlyozó szlogenek,
6. Bor- és gasztró (gasztronómiai) szlogenek,
7. Családos szlogenek,
8. Időcentrikus szlogenek (múlt és jövő),
9. Az egészséget központi értéként megjelenítő szlogenek,
10. Nem besorolható szlogenek.

Papp-Váry – Farkas (2018) kutatásában legfontosabb turisztikai régióiban található városokra fókuszált, és nagyon diverzifikált képet kapott. Vizsgálatának eredménye, hogy a városok nagyobb része nem rendelkezik a „jó szlogenhez” szükséges feltételekkel, azonban vannak városok, amelyek szlogenjei kiválóan teljesítik a jelmondatok funkcióit.

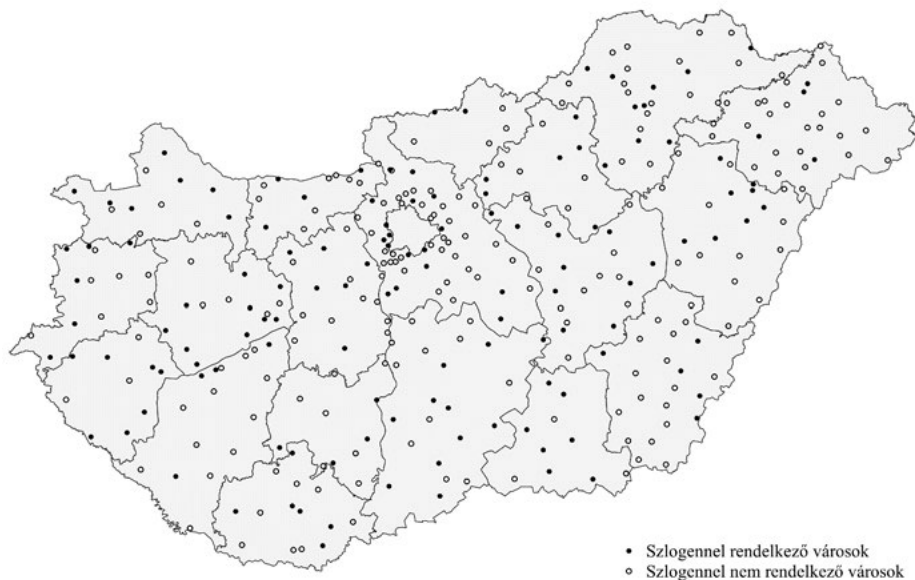
MÓDSZER

A kutatás során a cél az volt, hogy az összes magyar városi jogállású település szlogenjét összegyűjtssem, és megvizsgáljam azok tartalmi jelentését. A szlogenek forrásaként főként a városok hivatalos honlapjai és közösségi média felületei szolgáltak, továbbá egyes városok esetében a turisztikai oldalakon szerepeltek. A gyűjtés 2023. február és március hónapban zajlott a városi honlapok tartalmának áttekintésével, majd a címszavakkal történő internetes kereséssel további honlapokon. Fontos azonban megjegyezni, hogy a szlogenek nem biztos, hogy minden esetben aktuálisak. Előfordulhat, hogy a városok különböző, vagy adott esetben több szlogent is használnak különböző anyagaikon, illetve, hogy rövid időközönként változtatják azokat, vagy csak egy projekt erejéig használták. Ennek fényében a gyűjtés, bár az összes városra kiterjedt, nem biztos, hogy az összes városi szlogent tartalmazza. A leggyűjtött szlogeneket tartalmuk alapján kategóriákba csoportosítottam. Mivel gyakoriak voltak az összetett jelentéstartalmú hívszavak, így egy szlogen akár több kategóriában is szerepelhetett. Ez a döntés megkönnyítette a csoportosítást és teljesebben mutatja a szlogenek tartalmi változatosságát.

EREDMÉNYEK

Magyarországon a 2022. május 1-jei állapot szerint 348 városi jogállású település található a fővárossal együtt. A kutatásban azonban Budapest nem szerepelt, annak speciális helyzete miatt. A vizsgálatban szereplő 347 városból 135 város (38,9%) rendelkezett legalább egy szlogennel, de egyes városok akár több hívszót is használtak. Összesen 155 szlogent gyűjtöttem össze. A megyei jogú városok közül 7 nem rendelkezik szlogennel, azonban a városok nagysága összefügg a szlogenhasználat gyakoriságával. Városnagyság szerinti bontásban: a magyarországi nagyvárosok (100.000 fő feletti lélekszámmal rendelkező városok) mindegyike használ szlogent, a középvárosok (20.000-100.000 fő közötti lélekszámmal rendelkező városok) 60%-a használ szlogent, ezzel szemben a kisvárosoknak (20.000 fő alatti lélekszámmal rendelkező városok) csak a 33%-a használ valamilyen szlogent.

1. ábra: Szlogent használó városok az összes magyar városból
Figure 1. Cities using a slogan from all Hungarian cities



*Forrás: saját szerkesztés.
Source: own editing.*

A városok szlogenhasználatában jelentős területi különbségek nem rajzolódnak ki (1. ábra). A szlogent használó városok aránya a Nyugat-Dunántúli régióban a legmagasabb (57%), ahol a legkevesebb városi ranggal rendelkező település található. A Közép-Magyarországi és az Észak-Alföldi régióban legkisebb a szlogent használó városok aránya (31%). A városi szlogenek nem csoportosulnak turisztikai desztinációk, ipari központok vagy kedvező megítélésű tájegységek köré, ebből következtethetünk, hogy a szlogenek a városi önkormányzatok egyéni szándékával függenek össze.

A 135 magyar város szlogenjeit hat különböző csoportba osztottam be tartalmuk alapján. A csoportosítás szakértői döntés alapján történt. A csoportok megalkotásánál tág kereteket tartottam, és igyekeztem Papp-Váry – Farkas (2018) csoportosítását részben alapul venni, de attól eltérve egy másik csoportosítási lehetőséget bemutatni. A csoportosítás akár önkényesnek is tekinthető, azonban szlogenek gyűjtésénél láthatóvá vált, hogy a tartalmi összetettség okán a végtelenségig tudnánk egyre szűkebb és szűkebb csoportokat alkotni. A csoportok kialakításánál főleg tartalmi szempontokat vettem figyelembe, eltérően Papp-Váry – Farkas (2018) „város” szót tartalmazó csoportjától.

Az első kategória a valamely földrajzi nevet, helyet, tájegységet jelölő szlogenek voltak (1. táblázat). Ezek a szlogenek a földrajzi térben elhelyezik a várost, és nem csak a város, de a térség reklámját is jelenthetik.

1. táblázat: Földrajzi helyneveket tartalmazó városi szlogenek
 Table 1: Urban slogans with geographical place names

Település	Szlogen	Település	Szlogen
1. Abádszalók	Abádszalók, a Tisza-tó élményközpontja	22. Kisköre	A Tisza-tó bölcsője
2. Bácsalmás	Felsőbácska Kapuja	23. Kiskőrös	Élmény a Kunság Szívében
3. Badacsonytomaj	Badacsony, a szőlő és a bor nemzetközi városa	24. Kiskunlacháza	Lacháza, a Kiskunság kapuja
4. Besenyszög	Besenyszög, a Millér-parti város	25. Kistújszállás	A Nagykunság kulturális fővárosa
5. Budakeszi	A főváros zöld kapuja	26. Letenye	Letenye, a Mura városa
6. Cegléd	Az Alföld kapuja	27. Mágocs	Baranya északi kapuja
7. Csákvár	A Vértes fővárosa	28. Mezőkövesd	Matyóföld szíve
8. Csepreg	Egy nyugat-dunántúli történelmi város	29. Nyírbátor	A sárkányok földjén
9. Csongrád	A Dél-Alföld egyik legszebb városa	30. Óriszentpéter	Az Órség fővárosa
10. Devecser	A Somló fővárosa	31. Putnok	Gömör kapuja
11. Esztergom	Magyarország első városa, Esztergom, a Dunakanyar fővárosa	32. Sárbogárd	Sárbogárd, a Mezőföld szíve
12. Fonyód	A Balaton kilátója	33. Sátoraljaújhely	Zemplén Fővárosa
13. Gárdony	A Velencei-tó fővárosa	34. Siófok	Itt kezdődik a Balaton
14. Hódmezővásárhely	Generációk jövője az Alföldön	35. Sümeg	Sümeg, a Pannon táj szíve
15. Jánoshalma	Bácska Gyöngye	36. Szarvas	Békés megye nyugati kapuja
16. Jászberény	A Jászság fővárosa	37. Szolnok	A Tisza fővárosa
17. Jászfényszaru	A Jászság kapuja	38. Tiszaföldvár	A Tiszazug északi kapuja
18. Kapuvár	A Hanság fővárosa	39. Vác	Vác, a Dunakanyar kapuja
19. Karcag	Karcag, a „Nagykunság fővárosa”	40. Zalalövő	A Zala menti borostyánkő
20. Keszthely	Keszthely, a Balaton fővárosa	41. Zirc	A Bakony fővárosa
21. Kisbér	A Bakony kapuja		

*Forrás: saját szerkesztés.
 Source: own editing.*

A kategóriába 41 városi szlogen került. A szlogennel rendelkező városok közel egyharmada (30,3%) választott földrajzi témájú szlogen. Főként valaminek a kapuja, vagy fővárosaként jelennek meg a városok a szlogenekben. Leginkább tájegységekhez, tavakhoz, folyókhoz kapcsolják a városokat, ezért a földrajzi térhez kiemelt jelentőség társul.

A csoportosítás során fontosnak tartottam, hogy külön csoportba gyűjtsem ki azokat a szlogeneket, amelyek valaminek a „fővárosát” jelölik (2. táblázat). A főváros jelölés jelentősége abban rejlik, hogy az adott város valamilyen központi szerepét, kiemelt tulajdonosságát, akár országos jelentőségét kívánja hangsúlyozni. A szlogennel rendelkező városok 12,5%-a használta a főváros kifejezést a szlogenjében. A szlogenek valamely, főleg tájegység, vagy valamilyen termék fővárosaként mutatja be az adott várost. A „fővárosok” jól elkülönülnek egymástól, azonban a Nagykovácsány esetében két „fővárost” is találhatunk. Karcag a Nagykovácsány fővárosaként identifikálja magát szlogenjében, még Kisújszállás a Nagykovácsány kulturális fővárosaként jelenik meg. Mindkét város a Karcagi járáshoz tartozik, amelynek központja Karcag. Karcag város egyben a legnépesebb és a legnagyobb kiterjedésű város a Nagykovácsányon. Karcag központi szerepe Kisújszállással szemben megkérdőjelezhetetlen tehát a felsorolt tényezők mentén. Azonban Kisújszállás a „kulturális” szó közbevetésével részben eltérő szerepkörrel bír, de hasonlóan jelentőségteljes városként mutatja be magát. A földrajzi közelség, és a szlogenek hasonlósága együttesen nem működik jól a városmarketingben. A szlogenek nem tudják beteljesíteni eredeti céljukat, hogy a városokat jól elkülönítsék egymástól, és megmutathassák egyediségüket.

2. táblázat: Főváros megjelölést használó szlogenek

Table 2: Slogans using the capital sign

Település	Szlogen	Település	Szlogen
1. Csákvár	A Vértes fővárosa	10. Szolnok	A Tisza fővárosa
2. Gárdony	A Velencei-tó fővárosa	11. Jászberény	A Jászság fővárosa
3. Esztergom	Magyarország első városa, Esztergom, a Dunakanyar fővárosa	12. Karcag	Karcag, a „Nagykovácsány fővárosa”
4. Devecser	A Somló fővárosa	13. Kisújszállás	A Nagykovácsány kulturális fővárosa
5. Zirc	A Bakony fővárosa	14. Mezőtúr	A kerámia fővárosa
6. Kalocsa	A paprika fővárosa	15. Óriszentpéter	Az Órség fővárosa
7. Soltvadkert	Soltvadkert, a bor és fagyalt fővárosa	16. Keszthely	Keszthely, a Balaton fővárosa
8. Sátoraljaújhely	Zemplén fővárosa	17. Kapuvár	A Hanság fővárosa
9. Hajdúböszörmény	A hajdúk fővárosa		

Forrás: saját szerkesztés.

Source: own editing.

3. táblázat: A szlogenben a város valaminek a városaként jelenik meg
 Table 3: The slogan presents the city as a city of something

Település	Szlogen	Település	Szlogen
1. Abádszalók	Abádszalók, a Tisza-tó élményközpontja	21. Makó	Hagyma városa
2. Badacsonytomaj	Badacsony, a szőlő és a bor nemzetközi városa	22. Martonvásár	A grófnők városa, a kisvárosok grófnője/Beethoven és a halhatatlan kedves városa
3. Balatonfüred	A kultúra városa	23. Mezőtúr	A kerámia fővárosa
4. Békés	A hidak városa	24. Mór	Mór, az Ezerjő városa!
5. Bóly	Bóly a hagyományok bölcsője, a lendület városa	25. Nagyatád	A parkok, szobrok és a fürdők városa/A megújulás városa
6. Bonyhád	A Perczelek városa	26. Paks	Az együttműködés városa
7. Cegléd	Kossuth városa	27. Piliscsaba	A megújulás városa
8. Csongrád	A Dél-Alföld egyik legszebb városa	28. Ráckeve	Ráckeve a vizek városa – ahol érdemes kikötni
9. Devecser	Az összefogás városa/A lehetőségek városa	29. Soltvadkert	Soltvadkert, a bor és fagyalt fővárosa
10. Fertőd	Fertőd a muzsika városa	30. Sopron	A hűség és a szabadság városa
11. Győr	A folyók városa	31. Szeged	A napfény városa
12. Hajdúböszörmény	A hajdúk fővárosa	32. Székesfehérvár	Királyok városa
13. Hajdúhadház	A lehetőségek városa	33. Szentes	Délkelet-Magyarország legizgalmasabb városa
14. Hajdúnánás	Az aranyzalma városa	34. Tapolca	A barlangok és a vizek városa
15. Hajdúszoboszló	Az Alföld legismertebb fürdővárosa	35. Tata	Az élővizek városa
16. Izsák	Sárféher hazája	36. Tiszakécske	A napfény és vizek városa
17. Kalocsa	A paprika fővárosa	37. Verpelét	A bor és a nóta városa
18. Kiskunhalas	A csipke Városa	38. Veszprém	A királynék városa
19. Kisújszállás	A Nagykunság kulturális fővárosa	39. Villány	A bor városa
20. Komárom	Az erődök városa		

Forrás: saját szerkesztés.

Source: own editing.

A harmadik, szintén népesebb csoportot azok a szlogenek alkották, amelyek valaminek a városaként definiálták magukat (3. táblázat). A szlogennel rendelkező városok közel egyharmada (28,8%) használt ebbe a csoportba sorolható szlogent. A csoportba nem kerültek bele azok a városi szlogenek, amelyek valamely konkrét földrajzi helyet jelölnek. A szlogenek tartalma főként vala-

mely terméket, természetföldrajzi, várostörténeti sajátosságot, vagy éppen napjainkban jellemző tulajdonságot jelöl. A szlogenek körében kiemelkedő szerep jut a bornak és a szőlőnek. A csoportba sorolt 39 város közül 6 város tartja magát valamely szőlőfajta, vagy a bor városának (Badacsonytomaj, Izsák, Mór, Soltvadkert, Verpelét, Villány). Magyarország természetföldrajzi adottságainak megfelelően, öt város is a vizek, vagy a folyók városának nevezi magát (Győr, Ráckeve, Tapolca, Tata, Tiszakécske). Ezek mellett megjelennek a fürdővárosok is, mint (Hajdúszoboszló, Nagyatád). Két város használja a lehetőségek városa (Devecser, Hajdúhadház), továbbá szintén két város a megújulás városa (Nagyatád, Piliscsaba) szlogeneket. A gyűjtésből jól látszik, hogy a városok nagyobb része az őket leginkább leíró terméket, eseményt, tulajdonságot jelenít meg a szlogenjeiben, egyszerű, tömör módon (pl. A hajdúk városa). De vannak olyan városok is, amelyek felsorolják ezeket (pl. A parkok, szobrok és a fürdők városa). Több esetben is felfedezhetünk hasonlóságot, vagy éppen teljesen ugyanolyan szlogeneket, amelyek gyengítik annak hatását. Továbbá a honlapokon fellelhető szlogenek nem voltak megfelelően összekötve a város történetével, „sztorijával”, nincsen megmagyarázva, elmesélve, hogy miért lett annak a városa, amiként bemutatja magát. Így a szlogenek üres frázisokként is hathatnak, ha nem találjuk a tartalmi jelentésüket.

4. táblázat: A szlogenben a város „valamilyen” városként jelenik meg
Table 4: The slogan presents the city as a „kind of” city

Település	Szlogen	Település	Szlogen
1. Balassagyarmat	A legbátrabb város – Civitas Fortissima/Tündérváros	12. Komárom	Határtalanul jó
2. Budaörs	Budaörs, az innovatív város	13. Kozármisleny	A fiatal, dinamikus kisváros. Miskenyinek lenni jó!
3. Csepreg	Egy nyugat-dunántúli történelmi város	14. Lébény	Kis város, nagy szívvel.
4. Csongrád	A Dél-Alföld egyik legszebb városa	15. Martonvásár	A trendi kisváros
5. Debrecen	Napba öltözött város	16. Mosonmagyaróvár	Virágzó város, virágzó közösség, Mosonmagyaróvár
6. Felsőzsolca	A fiatal város, az ősi település	17. Nagykőrös	Nagykőrös, a virágzó város
7. Gyál	Gyál, az innovatív kertváros	18. Szécsény	A fejedelmi város
8. Gyula	Gyula nyitva van/ A történelmi fürdőváros	19. Szentes	Nyitott város, nyitott kapuk.../ Délkelet-Magyarország legizgalmasabb városa
9. Kazincbarcika	Kolorcity	20. Szigetvár	A leghősiesebb város
10. Kecskemét	Jövő.Menő.Kecskemét/ Hírös Város	21. Zalaölvő	A Zala menti borostyánkő
11. Keszthely	A magával ragadó város		

Forrás: saját szerkesztés.
Source: own editing.

A negyedik csoportba azok a szlogenek kerültek, amelyek valamilyen tulajdonsággal ruházzák fel magukat (4. táblázat). A szlogennel rendelkező városok 15,5%-a került ebbe a csoportba. Ezek a szlogenek főként történelmi eseményre (pl. A legbátrabb város; A leghősiesebb város), a fejlődésre (pl. Gyál, az innovatív kertváros; A fiatal, dinamikus kisváros. Milyeneknek lenni jó!), vagy a szépségre (pl. A magával ragadó város; A Dél-Alföld egyik legszebb városa) utalnak. A 21 városból két város használja az innovatív jelzőt magára, Gyál és Budaörs. Mindkét város a budapesti agglomerációba tartozik. Szintén két város, Mosonmagyaróvár és Nagykőrös használja a virágzó város elnevezést, bár kissé eltérő formában.

Mivel a városmarketing célja sok esetben a turizmus fellendítése, és a célcsoportok között gyakran jelennek meg a turisták, ezért külön csoportosítottam azokat a szlogeneket, amelyek erre utalnak (5. táblázat). 17 város szlogenje (12,5%) került ebbe a kategóriába, közülük öt balatoni város, folyó melletti városok és fürdővárosok. Öt város szlogenjében az „élmény” szó kapott hangsúlyos szerepet, továbbá több szlogen a városok előnyös adottságait hirdeti.

5. táblázat: Turisztikai városzlogenek
Table 5: Tourism city slogans

Település	Szlogen	Település	Szlogen
1. Abádszalók	Abádszalók, a Tisza-tó élményközpontja	10. Kisvárdra	A város, ahová visszatérsz
2. Abaujszántó	Az élmények velünk kezdődnek	11. Kőszeg	Kőszeg rád vár!
3. Balatonalmádi	Együtt egész évben	12. Nagyatád	A parkok, szobrok és a fürdők városa
4. Balatonboglár	Ahonnán a legszebb a naplemente	13. Ráckeve	Ráckeve a vizek városa – ahol érdemes kikötni
5. Balatonkenese	A pihenés forrása	14. Siófok	Itt kezdődik a Balaton
6. Fonyód	A Balaton kilátója	15. Szekszárd	Szekszárd, több mint jó bor
7. Hajdúszoboszló	A felüdülőhely/Az Alföld legismertebb fürdővárosa	16. Zalaegerszeg	Ami itt élmény nekünk, az élmény lehet neked is!
8. Kiskőrös	Élmény a Kunság Szívében	17. Zalakaros	Fedezd fel az élményt!
9. Kiskunmajsa	Élmény, az egész családnak		

Forrás: saját szerkesztés.

Source: own editing.

A városmarketing másik fő célcsoportja a városok helyi társadalma, ezért nem meglepő, hogy a hatodik csoportba, amely az otthonosságra és a helyi közösségre utaló szlogeneket csoportosítja, került a legtöbb városi szlogen. A szlogennel rendelkező városok 36,2%-a utal az otthonra vagy a közösségre a szlogenjében. A szlogenekben visszatérő motívum a jövő, a nyitottság, a visszatérés, az élıhetőség, az otthonosság, és a közösség.

6. táblázat: Az otthonra, a helyi közösségre utaló városi szlogenek
Table 6: Urban slogans referring to home and local community

Település	Szlogen	Település	Szlogen
1. Ajak	Ajak város mindenkié kell, hogy legyen!	26. Lőrinci	Város az emberért - civitas pro homine
2. Bácsalmás	Együtt vagyunk Bácsalmás	27. Miskolc	Miskolc, a Te helyed!
3. Baja	A város, ahová jó jönni, ahol jó élni!	28. Mosonmagyaróvár	Virágzó város, virágzó közösség, Mosonmagyaróvár
4. Balatonalmádi	Együtt egész évben	29. Nádudvar	Mert együtt vagyunk Nádudvar!
5. Bóly	Bóly a hagyományok bölcsője, a lendület városa	30. Nagykanizsa	Nagy álmok, nagy lehetőségek
6. Diósd	#helloDIÓSD	31. Nyíregyháza	Többet ad
7. Dombóvár	Meglátni és itt maradni	32. Ócsa	Kisvárosi hangulat
8. Dunahaszti	Ahol otthonra lel	33. Pannonhalma	Múlt és ma, Pannonhalma
9. Dunakeszi	A MI városunk	34. Pécs	Pécs, az élhető város
10. Eger	A te történeted	35. Ráckeve	Ráckeve a vizek városa – ahol érdemes kikötni
11. Elek	Az én városom	36. Répcelak	Az élhető kisváros
12. Emőd	Ahol jó élni, ahová jó hazatérni!	37. Sándorfalva	Ahol otthon vagyunk!
13. Felsőzsolca	A fiatal város, az ősi település	38. Székesfehérvár	Élj! Láss! Érez!
14. Győr	Szívügyünk Győr	39. Szentés	Nyitott város, nyitott kapuk
15. Gyula	Gyula nyitva van	40. Szikszó	Erőt ad
16. Hajdúsámson	Értéket teremtünk	41. Szombathely	Érezd Szombathelyt
17. Hatvan	Jövönk öröksége	42. Téglás	Téglás a Mi Városunk!
18. Hódmezővásárhely	Generációk jövője az Alföldön	43. Tiszaújváros	Tiszaújváros, érezd magad otthon!
19. Kalocsa	Ezer éve érték	44. Tolna	Bárka az idő hullámain
20. Kistelek	Kistelek, ahol a családi emlékek születnek	45. Törökbálint	Szeretlek Törökbálint
21. Kisvárda	A város, ahová visszatérsz	46. Várpalota	Nyitva a kapunk
22. Komárom	Határtalanul jó	47. Veresegyház	Fiatalság, hagyomány, lendület
23. Kozármisleny	A fiatal, dinamikus kisváros. Mislenyinek lenni jó!	48. Vésztő	A te városod
24. Körmeny	Körmeny, ahol mindig jó együtt lenni	49. Zalaegerszeg	Ami itt élmény nekünk, az élmény lehet neked is!
25. Lébény	Kis város, nagy szívvel.		

Forrás: saját szerkesztés.
Source: own editing.

A szlogenekben gyakran előfordulnak birtokos szerkezetek, mint például „Az én városom” (Elek). A fiatalság (pl. Fiatalság, hagyomány, lendület), és a kisvárosi jelleg is gyakori eleme ezeknek a szlogeneknek (pl. Kisvárosi hangulat). A kialakított csoportok közül az ebbe tartozó szlogenek azok, amelyek legkevésbé ragadják meg a városok eszenciáját, és az érdeklődők számára a legkevesebb információt adják a városról.

ÖSSZEFOGLALÁS

A kutatás során a fő célom az volt, hogy összevessem a magyar városok szlogenjeit. A szlogenek használata egyfajta jele a városmarketing és a városmárka jelenlétének a városokban. Bár önmagunkban nem jelentik azt, hogy a helyi önkormányzatok városmárkát építenek, vagy a városmarketing eszközzel fejlesztik a várost, mégis feltételezhetjük, hogy a szlogenek városfejlesztési eszközként működnek. A szlogenek továbbá arról is árulkodnak, hogy a városok hogyan definiálják magukat, kiket szeretnének elsősorban megszólítani, milyen szerepük van az adott területen (pl. kapu, főváros), és milyen jellemző tulajdonságokkal bírnak. Magyarországon a városok kevesebb, mint fele használ szlogent, és a szlogenek nagyobb része nem felel meg Papp-Váry – Farkas (2018) által felállított 12 pontnak, ami a „jó” szlogen feltételét jelenti. Bár a szlogenek többnyire egyszerűek, számos város használ összetettebb, kevésbé egyértelmű szlogent. Bizonyos gondolatok, szavak gyakran ismétlődnek (pl. lehetőség, nyitott, innovatív, jövő, érték, megújulás, bor), sőt az említés formája is hasonló módon történik. Ezáltal a szlogenek nem hangsúlyozzák a városok egyediségét, nem jelenik meg a város valódi, egyéni arca, és a szlogen erejét veszti. Fontos szempont továbbá a földrajzi közelség. A földrajzi adottságokból kifolyólag az egymáshoz közel eső városok hasonló tulajdonságokkal rendelkeznek, így érthető, hogy miért használnak hasonló szlogeneket (pl. Gyál és Budaörs). Viszont meg kell jegyezni, hogy ez nem a városok javát szolgálja, és ezért az önkormányzatok részéről kiemelten fontos a kreatív hozzáállás, a helyi erősségek ismerete, a városmarketing célok és célcsoportok, illetve az üzenet, amelyet a város magáról ténylegesen közvetíteni akar, konkrét meghatározása. Ez a munka egy átgondolt folyamat, amely hosszútávon járul hozzá a város fejlődéséhez. A gyűjtés jól mutatja, hogy szlogenek legnépszerűbb témája az otthon és a helyi közösség. A városi önkormányzatok több, mint egyharmada a szlogenjein keresztül is igyekszik megragadni és megszólítani a városi lakosságot. A népszerű témák között a térségi szerep hangsúlyozása, és a kiemelt termék vagy tulajdonság jelenik meg. Érdekes volt látni, hogy ebben a csoportosításban, a turisztikai szlogenek csoportjába kevés szlogen került. Összes szlogen 11,6%-a tekinthető turisztikai szlogennek ebben kategorizálásban. A kutatás folytatásaként érdemes lenne megvizsgálni az egyes szűkebb területi egységek (pl. egyes turisztikai célpontok) településeinek szlogenjeit.

IRODALOMJEGYZÉK

- Anholt, Simon: *Definitions of place branding – Working towards a resolution*, Place Brand Public Dipl 6, 2010, 1–10. <https://doi.org/10.1057/pb.2010.3>
- Bartke István: *A társadalom és gazdaság területi szerkezetének alapvonásai*, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1989.
- BrandBoy. Elérhető: <https://thebrandboy.com/city-and-town-slogans/> (Letöltés ideje: 2023.06.02.)
- Branding Strategy Insider. Elérhető: <https://brandingstrategyinsider.com> (Letöltés ideje: 2023.06.02.)
- Best Slogens. Elérhető: <https://www.bestslogens.com/list-ideas-taglines/city-slogans> (Letöltés ideje: 2023.06.02.)
- Garamhegyi Ábel: *Településmarketing, mint a településfejlesztés eszköze*, PhD dolgozat, Szeged, 2000.
- Govers, Robert: *Why place branding is not about logos and slogans*, Place Brand Public Dipl 9, 2013, 71–75. <https://doi.org/10.1057/pb.2013.11>
- Központi Statisztikai Hivatal: *Területi atlasz – Települések*. Elérhető: https://www.ksh.hu/teruleti-atlasz_telepulesek (Letöltés ideje: 2023.06.02.)
- Papp-Váry Árpád Ferenc – Farkas Máté: *Magyar települések szlogenjei – Egy lehetséges csoportosítás*, Comitatus, 2018/229, 46–55.
- Papp-Váry Árpád – Vas Magdolna: *Helymárkázás vs. Helymarketing – Melyik micsoda?* Elérhető: http://www.papp-vary.hu/varosmarkazas/Helymarkazas_vs_Helymarketing_Melyik_micsoda.pdf (Letöltés ideje: 2023.04.06.)
- Pike, Steven: *Destination brand positioning slogans – towards the development of a set of accountability criteria*, Acta Turistica, 2004/2, 102–124.
- Piskóti István (szerk.): *Régió- és településmarketing*, Budapest, Magyarország: KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., 2002, 389.
- Térport: *A települések osztályozási szempontjai*. Elérhető: <http://www.terport.hu/telepulesek/telepulestipusok.html> (Letöltés ideje: 2023.06.02.)

SULYOK JUDIT – PAPP ZSÓFIA MÁRTA

A Balaton mint turisztikai desztináció imázsa

Image of Lake Balaton as a Tourism Destination•
SZERZŐK:

Sulyok Judit, tudományos főmunkatárs, Pannon Egyetem, Gazdaságtudományi Kar, Balatoni Turisztikai Kutatóintézet, sulyok.judit@gtk.uni-pannon.hu, ORCID: 0000-0003-1807-1897

Papp Zsófia Márta, egyetemi docens, Pannon Egyetem, Gazdaságtudományi Kar, Turizmus Intézet Tanszék, papp.zsofia@gtk.uni-pannon.hu, ORCID: 0000-0003-4081-3981

JEL-kód: R58, Z32

Kulcsszavak: turizmus • imázs • Balaton

Absztrakt: A Balaton és környéke hazánk egyik legnépszerűbb turisztikai úti célja, a térség turizmusában mára dominál a belföldi vendégforgalom. A Balatonról élő képet számos tényező befolyásolja, a folyamatosan változó, komplex turisztikai imázs egyes elemeinek feltárása időről időre szükséges. A tanulmány alapját a magyar lakosság és a balatoni turizmusban érintettek körében végzett megkérdezés adja. Az eredmények alapján a desztinációról egyértelműen pozitív a kép, az imázslemek között dominál a természeti környezet szépsége és a térség biztonsága. Ezzel egyidejűleg a térség imázsában erősen jelen lévő tényező, a drágaság és a zsúfoltság a lakosság és a szakemberek véleménye szerint is problémát jelenthet. A kutatás rávilágít arra is, hogy a Balatonról kialakult kép formálásában számottevő felelőssége van a médiának, ezen belül a közösségi felületeknek.

AUTHORS:

Judit Sulyok, senior research fellow, University of Pannonia, Faculty of Business and Economics, Balaton Tourism Research Centre, sulyok.judit@gtk.uni-pannon.hu, ORCID: 0000-0003-1807-1897

Zsófia Márta Papp, associate professor, University of Pannonia, Faculty of Business and Economics, Department of Tourism, papp.zsofia@gtk.uni-pannon.hu, ORCID: 0000-0003-4081-3981

JEL-code: R58, Z32

Keywords: tourism • image • Lake Balaton

Abstract: Lake Balaton is one of the most popular tourism destinations in Hungary. The area's tourism is dominated by domestic visitors. Image of Lake Balaton is impacted by various factors, so mapping tourism image of the destination is an issue from time to time. The study is based on a quantitative survey among the Hungarian population, and among tourism stakeholders around Lake Balaton. According to the research results, Lake Balaton has a positive image where the beauty of the natural environment, and safety is a cutting-edge and well perceived element. At the same time, high prices and overcrowded areas might be a problem highlighted both by visitors and by tourism professionals. Furthermore, the research points out the responsibility of media, within that social media in forming image of Lake Balaton.

BEVEZETÉS

A Balaton kiemelt szerepet tölt be hazánk turizmusában. A nemzetközi és hazai szinten egyaránt vonzó térség az elmúlt években nem csupán turisztikai úti célként, de lakóhelyként is egyre népszerűbbé vált. A desztinációban végbemenő folyamatok annak imázsát is folyamatosan alakítják. A Balaton imázsának feltérképezése a tanulmány írásakor több szempontból is aktuális. A desztinációban az elmúlt években számos turisztikai fejlesztés történt, megújultak a települések. A 2019-ben kiobbant pandémia a térség turizmusát is számottevően érintette, a Veszprém-Balaton 2023 Európa Kulturális Fővárosa programozatnak pedig egyik célkitűzése a térség imázsának javítása, a térség ismertségének növelése. A Balaton jelenleg is ismert a magyar lakosság körében, a térségről kialakult képben a balatoni élmények, utazások tapasztalatai visszatükröződnek.

Jelen tanulmány alapját egy, a magyar lakosság körében, továbbá egy, a balatoni turizmusban érintett szakemberek körében végzett online kérdőív adatfelvétel adja. A kutatás fókuszában a Balatonról élő kép vizsgálata áll. A keresleti és a kínlati oldal feltérképezése lehetőséget ad arra is, hogy a két célcsoport közötti közös pontokat és eltéréseket azonosítsa.

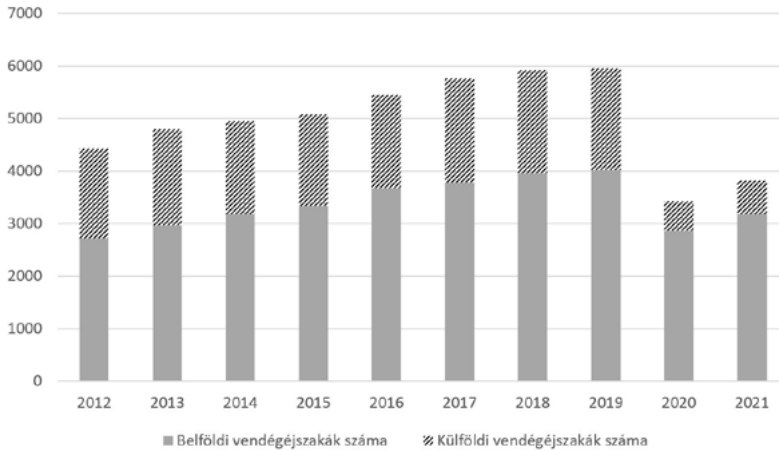
A BALATON MINT TURISZTIKAI DESZTINÁCIÓ

A Balaton és környéke hazánk egyik legnépszerűbb turisztikai desztinációja. A Központi Statisztikai Hivatal (KSH) adatai szerint 2019-ben, a COVID-19 pandémiát megelőző évben a belföldi vendégforgalom tekintetében első (4,0 millió kereskedelmi szálláshelyi vendégéjszaka, az országos forgalom 25,4%-a), a külföldi vendégforgalom tekintetében pedig a – fővárost követően – második helyen (1,9 millió vendégéjszaka, 12,3%-os részesedés) állt. A turisztikai mobilitás egyenlőtlenségét jelzi, hogy a vendégforgalom négytizede a két nyári hónapban (július-augusztus) realizálódik. A Balaton mint turisztikai desztináció fő termékének a vízparti üdülés tekinthető. Emellett a térség fő vonzástényezője a természeti környezet, a kulturális attrakciók és programok, továbbá az egészségturizmus, a bor és gasztronómiai turizmus, valamint az aktív- és ökoturizmus.¹

A térségben az elmúlt években számos fejlesztés történt, aminek eredményeként a turisztikai élménykínálat jelentősen bővült és a szolgáltatásminőség színvonala is emelkedett (MTÜ 2021, BFT 2023). A fejlesztések turisztikai attrakciókra és desztinációkra, településekre egyaránt kiterjedtek. A turisztikai termékek oldaláról nézve, a vízhez közvetlenül kapcsolható termékfejlesztés (például kikötők, vízi sportok) és a víztől független élmények bővülése (például bor és gasztronómia, kulturális turizmus, aktív turizmus) figyelhető meg. A fejlesztések háttérében az állam (például településkép, szálláshelyek, strandok) és a magánszféra (például új élmények, vállalkozások) is szerepet vállalt, az elmúlt években jelentősen nőtt a pályázati tevékenység is a Balaton térségében (BFT 2023). Ehhez társul a turizmusban érintett aktorok marketingkommunikációs tevékenysége (Sulyok, 2023), aminek eredményeként a célterület az év egészében, széles körű célcsoport számára vonzó. Mindezen folyamatok eredményeként a térség imázsa is változáson megy keresztül, ami indokolja annak időről időre történő vizsgálatát.

A 2019. év végén kirobbant COVID-19 pandémia, illetve a jelenleg (2023-ban, a cikk írásakor) is meghatározó globális politikai-gazdasági krízis a Balaton turizmusát is jelentősen befolyásolta. Amellett, hogy a vendégforgalom számottevően visszaesett (1. ábra), megfigyelhető a belföldi turizmus további térnyerése, az egyenlőtlenségek (például nyári időszak terhelése) fokozódása. A térség által kínált turisztikai élmények közül előtérbe kerültek a természeti értékeken alapuló aktivitások (Madarász, 2020).

1. ábra: A balatoni kereskedelmi szálláshelyeken regisztrált vendégéjszakák száma (ezer)
 Figure 1: The number of guest nights registered at commercial accommodations at the Lake Balaton (000s)



*Forrás: Központi Statisztikai Hivatal.
 Sources: Hungarian Central Statistical Office.*

A TURISZTIKAI IMÁZS

A turisztikai desztinációk imázsának tudományos vizsgálata évtizedekre nyúlik vissza. Az imázs számos aspektusára fókuszálnak a szakemberek, így például a fogalmi meghatározáson túl az imázs kialakulásával, az egyes érintettek percepcióival, az imázs és más tényezők közötti kapcsolattal is számos tanulmány foglalkozik. Lőrincz et al. (2019, 5.) összegzőse szerint a turisztikai desztináció imázsának négy fő tulajdonsága az alábbi:

- „a komplexitás, mivel a desztináció imázsra nincs egységes definíció, a számos fogalmi meghatározásban annyi közös, hogy az imázs bizonyos tényezők összhatása.
- az összetettség tehát a desztináció imázs vizsgálatához szükséges megközelítés multidiszciplináris jellege, hiszen az imázst meghatározó tényezők többféle szempontból is vizsgálhatók, valamint ezeket lehet külön-külön elemezni, illetve a köztük lévő kapcsolatok szerint vizsgálni.
- a relativitás, mivel a desztináció megítélése szubjektív, egyénileg változó és viszonylagos. Erre a megítélésre sok tényező van hatással, mint például az egyén korábbi tapasztalatai, személyes attitűdje, előzetesen szerzett információi, neme, kora stb.
- a dinamikusság, mivel a desztináció imázsára folyamatosan hatással vannak trendek, divatok, politikai és gazdasági változások.”

Egy turisztikai célterület imázsának vizsgálata több szempontból is releváns az érintett döntéshozók számára. Az elmúlt években egyre hangsúlyosabbá vált az integrált, komplex megközelítés (Veasna et al., 2013), vagyis az érintettek széles körű bevonása, az eltérő percepciók feltárása vagy összetett kutatási módszerek alkalmazása. Korábbi kutatások rávilágítanak, hogy az imázs fontos elemei közé tartozik az úti cél infrastruktúrája, létesítményei

és szolgáltatások, illetve az erőforrások (Moreno-Gonzalez et al., 2020). Az érzékelt imázst az egyes tényezőkről alkotott kép alakítja, az imázs pedig befolyásolja a látogatók elvárásait (Moreno-Gonzalez et al., 2020). Az utazási folyamatot, illetve a desztinációk komplexitását tekintve, az imázs összefüggésben van az utazási tapasztalatokkal, élményekkel, vagyis hogy valaki járt-e az adott térségben (Li et al., 2021), ami pozitívan befolyásolhatja a látogatók elégedettségét, továbbá hűségét, visszatérési szándékát is (Wu, 2016; Lee – Xue, 2020). A turisztikai desztináció imázsát negatívan befolyásoló faktorok között említhetjük a biztonságot, illetve annak hiányát (Gavurova et al., 2023) vagy a zsúfoltságot, tömegturizmusra utaló jeleket (Moreno-Gonzalez et al., 2020). A jelen tanulmány fókuszát képező Balaton térség vonzerejének alapját adó természeti környezet egyértelműen pozitív imázsselemként értelmezhető.

Az imázsvizsgálatnál további fontos tényező az adott desztináció fejlődési szakasza, kiépítettsége (Yilmaz, 2021), de a potenciális utazók tudatában kialakuló kép formálásában az utazást megelőzően, az utazás alatt és azt követően is más-más erők játszanak szerepet. Imázsformáló tényezőként vizsgálja a turisztikai szakirodalom az eseményeket, rendezvényeket is (Wong et al. 2018).

Az imázsformálást tekintve napjaink technológiai fejlődése is jelentős szerepet kap, számos kutatás világít rá az online, ezen belül a közösségi média szerepére (Dedeoğlu et al. 2019). A kereslet oldaláról közelítve, a desztinációról kialakított képet a generációs különbségek függvényében is értelmezhetjük, az egyes generációk más-más tényezők alapján ítélik meg a célterületet (Seabra et al. 2020).

MÓDSZERTAN

KÉRDŐÍVES ADATFELVÉTEL A MAGYAR LAKOSSÁG KÖRÉBEN

Jelen tanulmány empirikus adatai két adatfelvétel eredményeire támaszkodnak. Az imázskutatások komplex, több célcsoportot bevonó megközelítésével összhangban, a keresleti és a kínálati oldal egyaránt felmérésre került.

A magyar lakosság körében (mint a keresleti oldalon) 2021 januárjában történt adatfelvétel. Az online, önkitöltős kérdőíves felmérést a Pannon Egyetem megbízásából az NRC Marketingkutató és Tanácsadó Kft. végezte. Az 1000 fős minta a kvóta szerinti mintavételi eljárásnak köszönhetően a magyar lakosságra kor, nem és a lakóhely típusának tekintetében reprezentatívnak tekinthető (ez ún. kvótás mintavétel segítségével valósult meg). (A lakóhely esetében a mintavétel során négy kategória került meghatározásra: Budapest, megyeszékhely, vidéki város és falu.) A Balaton mint turisztikai úti cél imázsára vonatkozó kérdésekre mindenki válaszolt, nem szerepelt a kérdőívben erre vonatkozóan szűrőkérdés. A térség imázsára vonatkozóan, jelen tanulmányban az alábbi kérdések eredményeit ismeretjük:

- Balaton jellemzői ellentétpárok mentén,
- Imázsselemek, főbb jellemzők,

- attrakciók és szolgáltatók megítélése.

A mintában közel fele-fele arányban (51-49%) szerepelnek férfiak és nők, a válaszadók átlagéletkora pedig 43,5 év. A kitöltők relatív többsége (42%-a) középiskolai végzettséggel rendelkezik, míg lakóhely tekintetében 22% budapesti lakos. A mintába került válaszadók 17%-a még sosem járt a Balatonnál. Imázsvizsgálatok esetében fontos azon látogatók véleményének megkérdezése is, akik nem rendelkeznek közvetlen személyes tapasztalattal a desztinációval kapcsolatban. A minta ezen része hasonló demográfiai háttérrel bír, mint a minta egésze – véleményüket minden tényezőnél elkülönítetten is vizsgáljuk.

Az adatok elemzésére először leíró statisztikai módszerekkel került sor, majd összefüggés-vizsgálatokat, keresztelemzéseket is végeztünk az eredmények árnyalása céljából.

SZAKMAI KÉRDŐÍVES ADATFELVÉTEL

A Pannon Egyetem Gazdaságtudományi Karán működő Balatoni Turisztikai Kutatóintézet évente három alkalommal végez online kérdőíves adatfelvételt a Balaton turizmusában érintett szakemberek körében. Az önkéntes válaszadáson alapuló adatfelvétel a térség turizmusának értékelése mellett, külön kérdéscsoport segítségével vizsgál egy-egy aktuális témakört. Az eredmények több alkalommal jelentek meg tudományos publikációkban (Hajmásy, 2019; Madarász, 2020; Medarić et al., 2021; Sulyok – Biermann, 2017; Tomej, 2019). A Balatoni Turizmus-barométer 2022. márciusi adatgyűjtésének fókuszában a Balaton imázsa állt. A kutatásban résztvevő, turizmusban érintett szakemberek az alábbi kérdések mentén osztották meg véleményüket a Balaton mint turisztikai úti cél imázsáról:

- Balaton jellemzői ellentétpárok mentén,
- Imázselemek, főbb jellemzők,
- Balaton egyedi vonzereje belföldön,
- A belföldi és a külföldi látogatók számára legfontosabb imázselemek,
- Az imázst formáló szereplők,
- Az imázst formáló kommunikációs csatornák,
- COVID-19 hatása a térség imázsára,
- A térség vonzereje mint egynapos és mint többnapos desztináció.

A kérdőívet összesen 33, a Balaton turizmusában érintett szakember töltötte ki, az alábbi célcsoportok képviselőitében: önkormányzat (8 válaszadó), TDM-szervezet (6 válaszadó), turisztikai szolgáltató és egyéb (19 válaszadó). Földrajzi lefedettséget tekintve, a válaszadók között part menti és nem part menti településeket találunk, a Balaton északi és déli partján egyaránt. Az eredmények elemzése elsősorban leíró jellegű, a minta nagyságából adódóan kvalitatívnak tekinthető. Az adatok értékelése során a fő célcsoportok (önkormányzat, TDM-szervezet, turisztikai szolgáltatók és egyéb szereplők) közötti különbségeket is vizsgáltuk.

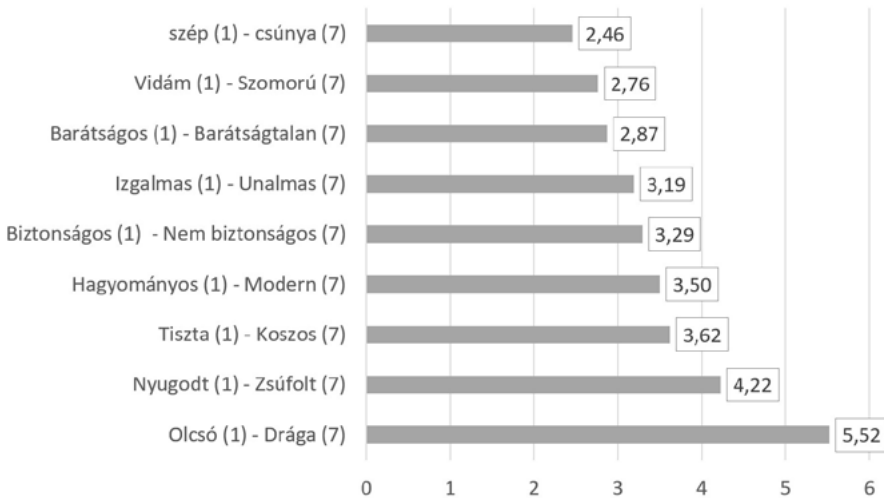
EREDMÉNYEK

A BALATON IMÁZSA A MAGYAR LAKOSSÁG KÖRÉBEN

A lakossági adatfelvétel során a válaszadóknak először előre megadott ellentétpárok mentén kellett értékelniük a Balatont. Később ugyanezeket alkalmaztuk a szakmai panel esetében is, így az eredmények jól összevethetőek. A főbb értékelés tekintetében a két csoport véleménye szinte teljes egészében megegyezik: a lakosság hasonlóképpen tekint a Balatonra, mint a helyi szereplők és szakemberek.

A válaszadók szerint a Balaton egy szép, vidám hely, mely barátságos és inkább a tisztaság jellemző rá. Ugyanakkor összességében jobbra zsúfoltnak érzik a desztinációt, és erősen kiemelkedik az ellentétpárok közül az olcsó-drága páros, ahol a megkérdezettek 35%-a a legmagasabb, 7-es értéket jelölte, annak a véleményének adva hangot így, hogy a Balaton kifejezetten drága (2. ábra). Másfelől ennek az ellentétpárnak az esetében figyelhető meg leginkább a jobbra történő eltolódás az átlag vizsgálatánál: vagyis átlagosan is inkább gondolják a megkérdezettek drágának a desztinációt, mint olcsónak.

2. ábra: A Balaton jellemzői ellentétpárok mentén
Figure 2: The characteristics of Lake Balaton along pairs of opposites



Forrás: lakossági adatfelvétel.
Source: own public survey.

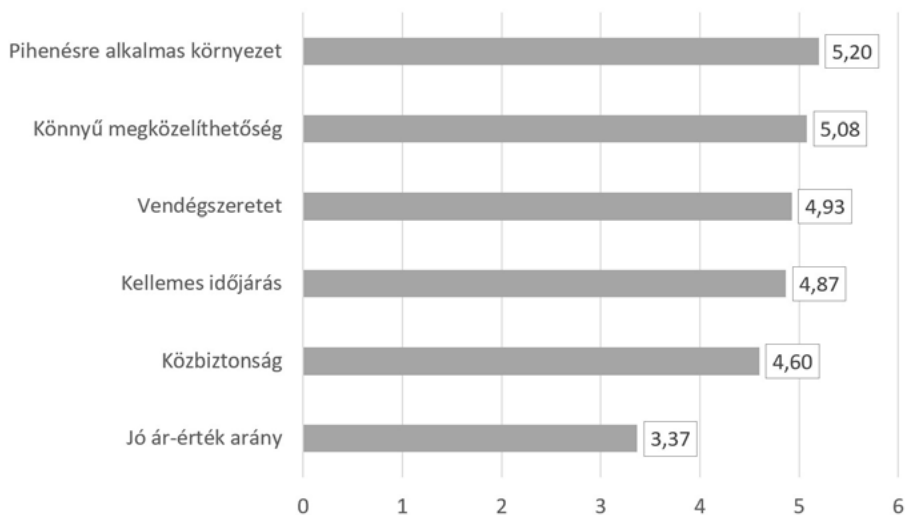
Külön csoportban megvizsgáltuk azoknak a válaszadóknak a véleményét is, akik még sosem jártak a tónál. A várakozásainkkal ellentétben az ő véleményük nagyon hasonlóan alakult azokéhoz képest, akik akár korábban, akár az utóbbi években (2017 óta); akár nyáron, akár a főszezonon kívül meglátogatták a Balaton térségét. A drágaság esetében valamivel nagyobb arány (a válaszadók 41%-a) tartotta a desztinációt kifejezetten drágának.

A zsúfoltság vonatkozásában szintén érzékelhető volt egy kicsi eltolódás; de csak 2 százalékponttal többen értékelték úgy, hogy a Balaton nagyon zsúfolt, és ugyancsak 2 százalékponttal kevesebben gondolták azt, hogy kifejezetten nyugodt hely lenne. A pozitív jellemzők felé való eltolódás ebben a csoportban is a *vidám, izgalmas, szép és barátságos* jelzők esetében fordult elő, a legjellemzőbbnek tartott ezek közül a szépség, melyet a válaszadók közel 30%-a tartott kiemelkedőnek (a legszélső értéket adva).

A kérdőívben külön kérdésben kértük a válaszadókat arra, hogy értékeljék a Balaton térségét, mint úti célt az előre megadott, 18 imázslem mentén. Ezek az eredmények azt mutatják, hogy a hazai lakosság Balatonról alkotott elképzeléseiben legmarkánsabban az él, hogy a desztináció egy pihenésre alkalmas úti cél, melynek jó a megközelíthetősége, és a helyi lakosok részéről tapasztalható a vendégszeretet (3. ábra). Jellemzőnek találják még azt, hogy jók a sportolási lehetőségek, a térség gazdag természeti látnivalókban és jók a vásárlási lehetőségek is. Ezzel egyidejűleg erősen jellemzőnek tartják a válaszadók, hogy a térségben tömegturizmus tapasztalható.

Legkevésbé igaznak a jó ár-érték arányt nevezték meg a válaszadók. Bár a szempont a közepesnél kicsivel jobb értékelést kapott, a válaszadók 53,3%-a értékelte közepesnél rosszabbra az ár-érték arányt. A második legnegatívabb értékelést a helyi tömegközlekedés kapta.

3. ábra: A Balaton imázsa az egyes tényezők mentén (környezeti tényezők)
 Figure 3: Evaluation of image elements in case of Lake Balaton (environmental factors)



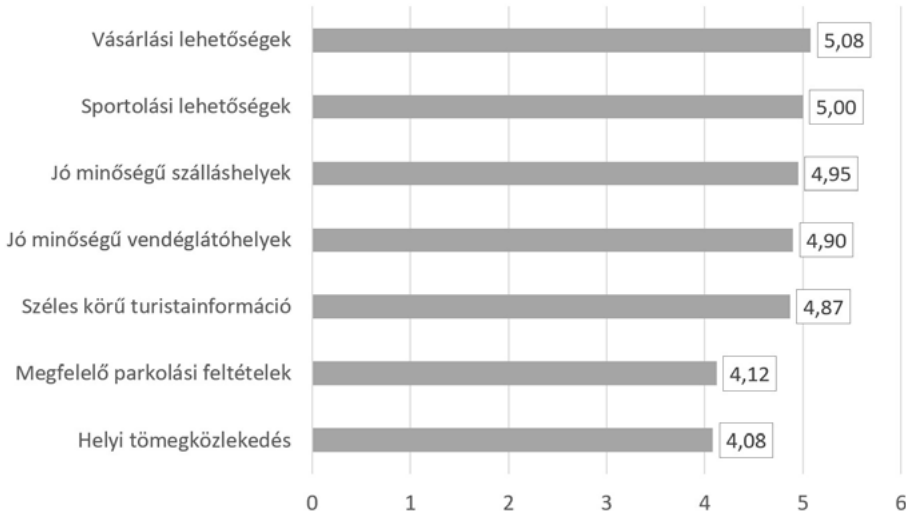
Forrás: lakossági adatfelvétel.
 Source: own public survey.

Az attrakciók értékelésére vonatkozó eredményeket külön vizsgálva az tapasztalható, hogy a megkérdezettek szerint a térség gazdag mind természeti értékekben – ez a legpozitívabb, legmarkánsabb imázslem –, mind szórakozási lehetőségekben és kulturális programokban egyaránt. Azon válaszadók véleménye, akik még nem jártak a térségben, együtt mozog a teljes minta véleményével, annyi különbséggel, hogy ezek a kitöltők „óvatosabban

ítélkeznek”: következetesen mindegyik átlag alacsonyabb, mint a teljes minta átlaga.

A szolgáltatások terén hasonlóan stabil és inkább pozitív a Balatonról kialakult kép. A válaszadók a legjobbra a vásárlási és a sportolási lehetőségeket értékelték, de átlagon felüli átlagértéket mutatott a szálláshelyek és vendéglátóegységek minősége is. A legkevésbé megfelelőnek a helyi tömegközlekedést és a parkolási lehetőségeket/feltételeket ítélték a kutatásba bevontak (4. ábra).

4. ábra: A Balaton imázsa az egyes tényezők mentén (attrakciók, szolgáltatások)
Figure 4: Evaluation of image elements in case of Lake Balaton (attractions, services)

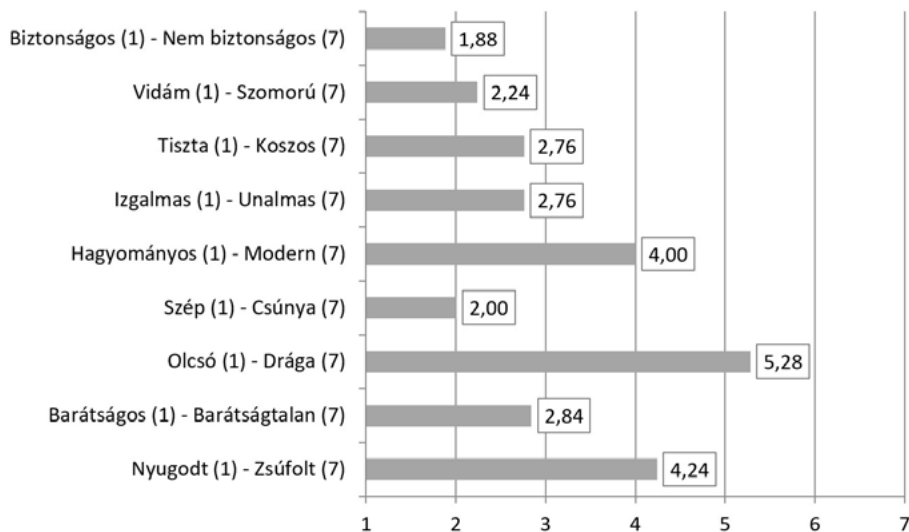


Forrás: lakossági adatfelvétel.
Source: own public survey.

A BALATON IMÁZSA A TURIZMUSBAN ÉRINTETT SZAKEMBEREK KÖRÉBEN

Az ellentétpárok mentén a válaszadó szakemberek a Balatonról egyértelműen azt gondolják, hogy drága, biztonságos, szép és vidám desztináció. Egységesnek tekinthető a térség megtelése abból a szempontból is, hogy inkább tiszta, izgalmas és barátságos úti cél. Ezzel szemben a válaszok heterogének voltak a hagyományos–modern és a nyugodt–zsúfolt ellentétpár mentén. Az önkormányzatok jobban kiemelték a zsúfoltságot és a drágaságot. A zsúfoltság a szolgáltatók szerint is inkább jellemző. A TDM-szervezetek ezzel szemben kevésbé drágának tartják a desztinációt, esetükben még a hagyományos (szemben a modernnel) emelkedett ki (5. ábra).

5. ábra: A Balaton jellemzői ellentétpárok mentén
 Figure 5: The characteristics of Lake Balaton along pairs of opposites



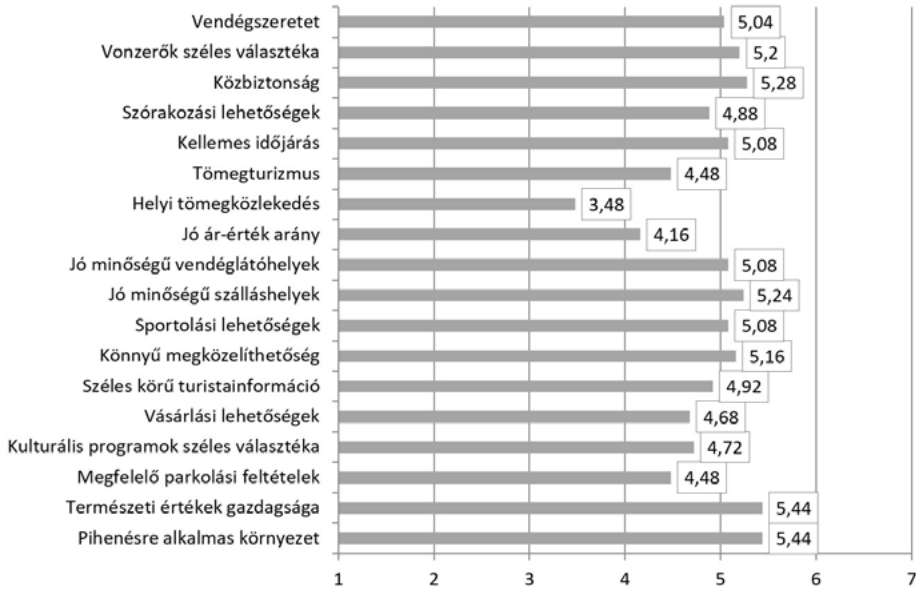
Forrás: szakmai adatfelvétel.

Source: survey of professionals.

Az egyes imázslemek jellemzőit 1-7-ig terjedő skálán vizsgálta a kutatás (1=egyáltalán nem jellemző, 7=teljes mértékben jellemző). A turizmusban érintett szakemberek szerint a Balatonra jellemző (6. ábra):

- *legdominánsabb imázslemek*: pihenésre alkalmas környezet (5,44), természeti értékek gazdagsága (5,44), közbiztonság (5,28), jó minőségű szálláshelyek (5,24), vonzerők széles választéka (5,20) és könnyű megközelíthetőség (5,16);
- *közepesen domináns imázslemek*: sportolási lehetőségek (5,08), jó minőségű vendéglátóhelyek (5,08), kellemes időjárás (5,08), vendégszeretet (5,04), széles körű turistainformáció (4,92), szórakozási lehetőségek (4,88), kulturális programok széles választéka (4,72) és vásárlási lehetőségek (4,68);
- *legkevésbé domináns imázslemek*: megfelelő parkolási feltételek (4,48), tömegturizmus (4,48), jó ár-érték arány (4,16) és helyi tömegközlekedés (3,48).

6. ábra: A Balaton imázsa az egyes tényezők mentén
 Figure 6: Evaluation of image elements in case of Lake Balaton



Forrás: szakmai adatfelvétel.
 Source: survey of professionals.

A kutatásba bevont szakemberek véleménye szerint a Balaton mint turisztikai úti cél egyedisége a belföldi utazóközönség körében elsősorban a tó maga és az azt körülölelő természeti környezet (11 említés) és a komplex turisztikai élménykínálat (7 említés). Ezt a gasztronómiai értékek (3 említés) követi, további tényezőket (családi pihenés, kerékpárút, kulturális programok, egész évben vonzó kínálat, szórakozási lehetőség és magas minőségű szolgáltatások) egy-egy szakember nevezett meg.

A kutatás a Balaton domináns imázselemeit belföldi és külföldi bontásban vizsgálta (1. táblázat). Mind a belföldi, mind a külföldi piacokon a térség kiemelkedő imázselemei közé tartozik a természeti környezet és a gasztronómia. Míg belföldön a tó maga és a fürdőzési lehetőség, valamint a programok, rendezvények meghatározóak, a külföldi látogatók szemében a biztonság fontos tényező a válaszadók véleménye szerint. Szintén nemzetközi viszonylatban olyan, a turisztikai döntéseket befolyásoló tényezők is említésre kerültek, mint például az olcsóbb árak vagy a megközelíthetőség. A magas minőségű szolgáltatások, a pihenési lehetőségek, a kultúra kisebb szerepet töltenek be a desztinációról kialakult képben.

1. táblázat: A Balaton imázslemelei a belföldi és a külföldi vendégek körében
 Table 1: Image elements of Lake Balaton among domestic and international visitors

Belföld	Külföld
Tó, fürdőzés (10 említés)	Természeti értékek (8)
Természeti értékek (7)	Gasztronómia (6)
Gasztronómia (6)	<i>Biztonság (5)</i>
<i>Rendezvények (5)</i>	Szolgáltatások minősége (3)
Pihenés (4)	Pihenés (3)
Szórakozás (3)	Tó, fürdőzés (3)
Szolgáltatások minősége (3)	Olcsóbb árak (2)
Kirándulási lehetőségek (3)	Kultúra (2)
Kultúra (2)	Látnivalók (2)
Szállás (2)	Aktív turizmus (2)
Látnivalók	Rendezvények (2)
Kerékpárút	Szállás
	Megközelíthetőség

Forrás: szakmai adatfelvétel.

Source: survey of professionals.

A kutatásban résztvevő szakemberek véleménye szerint a Balaton imázsának formálásában kiemelkedő szerepet játszanak az attrakciók (21 említés), a szállodák (16 említés) és az éttermek (14 említés). Őket az önkormányzatok és a Tourinform irodák (9-9 említés), valamint a szállodán kívüli szálláshelyek/szállásadók (8 említés) követik. A Balaton imázsának kialakításában jóval kevésbé meghatározó szereplői a helyi lakosok (4 említés) vagy a közlekedési vállalkozások (1 említés). Az egyes szereplői csoportok közötti eltéréseket vizsgálva megfigyelhető, hogy a válaszadók a maguktól eltérő aktorokat fontosabbra értékelik az imázsformálásban (például az önkormányzatok a szolgáltatókat, a szolgáltatók az önkormányzatokat stb.).

Az imázsformálás a Balaton esetében is egyértelműen átveődött az online térbe. A válaszadó szakemberek szerint a térség imázsát jelentősen alakítja a közösségi média, azon belül is a Facebook (22 említés), az online híroldalak és a települési, térségi honlapok (14-14 említés), ezt a televízió (12 említés) és az Instagram, valamint a szolgáltatók honlapjai (11-11 említés) követik. A megkérdezettek kevesebb jelentőséget tulajdonítanak az online magazinok (8 említés), a Tourinform irodák (7 említés), a rádió és a plakátok (6-6 említés) felületein megjelenő információknak. A válaszadó TDM-szervezetek a televíziót és a plakátot egyáltalán nem említették, az önkormányzatok pedig a Tourinform irodákat nem jelölték, mint kommunikációs csatornákat.

Az adatfelvétel időpontjában (2022. év elején) már a COVID-19 pandémia imázsra gyakorolt hatásai is vizsgálhatók voltak. A kutatásban résztvevő szakemberek szerint ennek következtében a desztináció drágább lett, a biztonság, mint imázslem pedig felértékelődött. A természet előtérbe kerülése szintén pozitívan hatott a táji környezetre építő Balaton környékén. Az elmúlt időszakban a térséget új célcsoportok is felkeresték. Ezzel egy időben a desztináción belüli különbségek nem csökkentek, egyes helyek népszerűsége megugrott, más úti célok pedig lemaradtak.

A kérdőív külön kérdés keretében vizsgálta, hogy a Balaton mennyire vonzó az egyes évszakokban, mint egynapos és mint többnapos utazási célterület. Az egynapos kirándulások esetében tavasszal és ősszel a legattraktívabb a térség a válaszadók szerint, a nyári időszakban ennél árnyaltabb a kép (véltetően ekkor más hazai desztinációk vonzereje is számottevő). A téli időszak vonzereje továbbra is a legalacsonyabb. A többnapos utazások esetében a nyári időszak egyértelműen dominál. A térség e mellett tavasszal és ősszel számíthat nagyobb érdeklődésre, a téli hónapok itt is a legkevésbé vonzóak. Fontos ugyanakkor megjegyezni, hogy minden válaszlehetőség esetében inkább vonzó a térség. Az egyes célcsoportok (önkormányzat, TDM-szervezet, turisztikai szolgáltató) között nem rajzolódott ki véleménykülönbség.

KÖVETKEZTETÉSEK, JAVASLATOK

A kutatás turizmuselméleti és gyakorlati implikációkkal egyaránt szolgál. Hazánk egyik legnépszerűbb turisztikai úti célja, a Balaton esetében a magyar lakosság körében egységes, pozitív kép él, a kialakult imázst nem befolyásolja számottevően a személyes tapasztalat. A potenciális utazók és a turizmusban érintett szakemberek véleménye számos ponton egyezik, pozitív (természeti értékek) és negatív (magas árak, zsúfoltság) vonatkozásban egyaránt.

Az a tény, hogy a Balaton mint turisztikai desztináció jelenlegi imázsa főleg pozitív elemekből áll, és mind a hazai lakosságot, mind a helyi érintetteket tekintve erős, egységes kép alakult ki a kínálatról, szolgáltatások színvonaláról és a tó nyújtotta lehetőségekről, az elmúlt évek negatív eseményeit tekintve is fontos. Egy erős és pozitív turisztikai imázssal rendelkező célterület negatív történések (ilyen például a COVID-19 pandémia) esetében is könnyebben éli túl a válságot, hamarabb térnek vissza a turisták.

A kutatás eredményei szerint két tényező esetében szükséges további beavatkozás, ez a drágaság és a zsúfoltság. Mindkettő jellemző korábban is kihívást jelentett a térség számára, a turizmusban érintett szakemberek körében végzett adatfelvétel pedig arra is felhívja a figyelmet, hogy az imázsformálásban a médiának, ezen belül a közösségi felületeknek nagy a felelőssége.

A kutatás fontos következtetése, hogy a Balaton megítélése életkortól, nemtől függetlenül nagyon egységes és kiegyensúlyozott. Azok a hazai válaszadók, akik még sosem jártak a Balatonnál, saját tapasztalatok hiányában is hasonló véleménnyel bírtak azokhoz képest, akik már meglátogatták a tavat. Ezzel egyidejűleg a Balatonnál nem jártak óvatosabban értékelik a térséget – ők minden bizonnyal könnyebben befolyásolhatók, hiszen ez az a célcsoport, amely elsősorban a médiában vagy az ismerősöktől hallottak alapján alkot véleményt, és erre alapozva hozza meg a Balatonnal kapcsolatos utazási döntéseit.

A turisztikai döntéshozók és szakemberek számára fontos implikáció, hogy a marketingkommunikációban a természeti környezet értékeire mint pozitív imázsselemekre a jövőben is érdemes építeni. A kevésbé pozitívan értékelt imázsselemek esetében pedig fontos a pontos kommunikáció, az esetleges tévhitek eloszlata, a szemléletformálás.

A tanulmány alapját képező kutatások a Balaton imázsának az adatfelvétel időpontjában megfigyelhető képét tükrözik. Jövőbeni kutatási irány lehet a külföldi vendégek véle-

ményének megismerése, az információs csatornák imázsformálásban játszott szerepe, illetve az egyes médiumok által közvetített kép feltérképezése.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A magyar lakosság körében végzett kérdőíves felmérés az Európai Unió, Magyarország és az Európai Szociális Alap társfinanszírozása által biztosított forrásból az EFOP-3.6.2-16-2017-00017 azonosítójú „Fenntartható, intelligens és befogadó regionális és városi modellek” című projekt keretében jött létre.

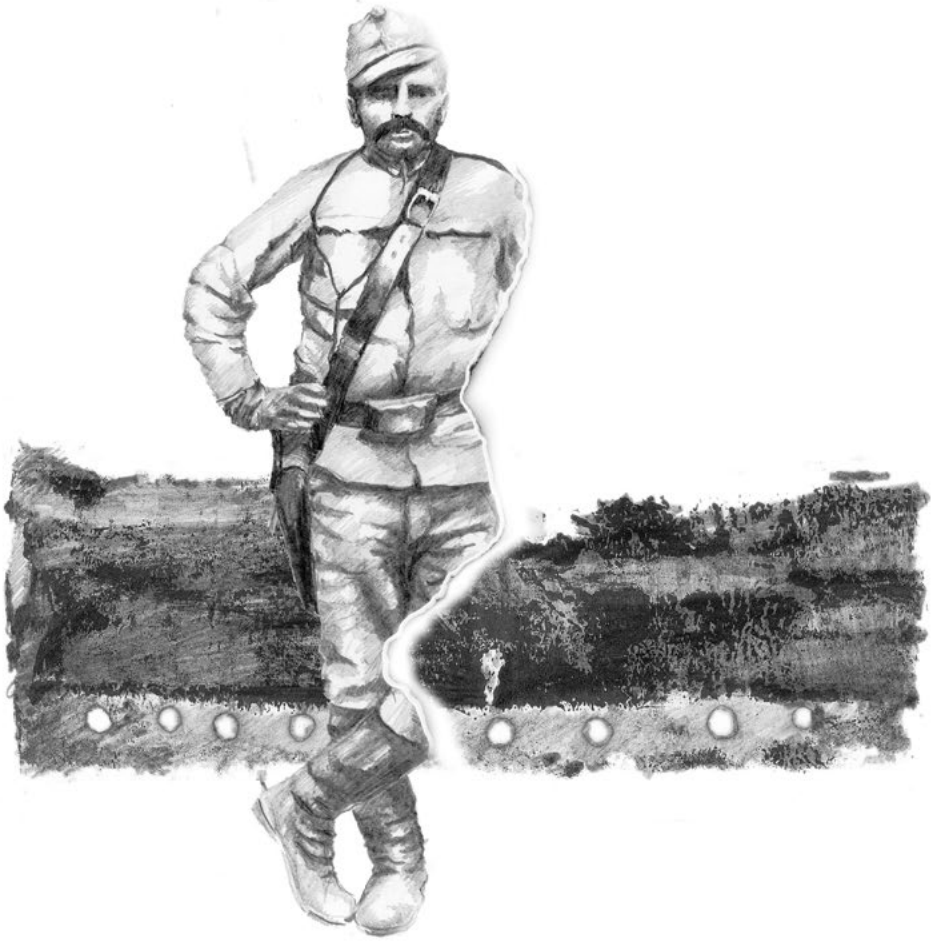
JEGYZETEK

1 Balaton turisztikai térség, elérhető: <https://mtu.gov.hu/cikkek/balaton-turisztikai-terseg-1920/>.

IRODALOMJEGYZÉK

- Balaton Fejlesztési Tanács (BFT): *A Balaton Kiemelt Üdülőkörzet 2022. évre vonatkozó területi monitoring jelentése*, 2023. Elérhető: <https://www.balatonregion.hu/msite/190/bku2022monitoringjelentese0511.pdf> (Letöltés ideje: 2023.05.22.)
- Dedeoğlu, Bekir Bora – Niekerk, Matilda van – Küçükergin, Kemal Gürkan – De Martino, Marcella – Okumuş, Fevzi: *Effect of social media sharing on destination brand awareness and destination quality*, Journal of Vacation Marketing, 2019/1, 33–56. <https://doi.org/10.1177/1356766719858644>
- Gavurova, Beata – Skare, Marinko – Belas, Jaroslav – Rigelsky, Martin – Ivankova, Viera: *The relationship between destination image and destination safety during technological and social changes COVID-19 pandemic*, Technological Forecasting and Social Change, 2023, 191, 122488. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2023.122488>
- Hajmásy Gyöngyi: *Felelős turizmus, felelős döntéshozók, avagy CSR, ahogy a balatoni turizmusból érintett szereplők látják*, Turizmus Bulletin, 2019/1, 25–35. <https://doi.org/10.14267/turbull.2019v19n1.3>
- Lee, Say Wah – Xue, Ke: *A model of destination loyalty: Integrating destination image and sustainable tourism*, Asia Pacific Journal of Tourism Research, 2020/4, 393–408. <https://doi.org/10.1080/10941665.2020.1713185>
- Li, Ting (Tina) – Liu, Fang – Soutar, Geoffrey N.: *Experiences, post-trip destination image, satisfaction and loyalty: A study in an ecotourism context*, Journal of Destination Marketing & Management, 2021, 19, 100547. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2020.100547>
- Lőrincz Katalin – Lang Leticia Anikó – Banász Zsuzsanna: *A Balaton térség imázsa a helyi lakosság szemszögéből – a fiatal népesség véleménye*, Modern Geográfia, 2019/IV, 1–14.
- Madarász Eszter: *A COVID-19 hatása a Balaton turizmusára*, Comitatus Önkormányzati Szemle, 2020, nyár, 86–89.
- Magyar Turisztikai Ügynökség (MTÜ): *Turizmus 2.0*, 2021. https://mtu.gov.hu/dokumentumok/NTS2030_Turizmus2.0-Strategia.pdf?v=0.157 (Letöltés ideje: 2023.05.10.)
- Medarić, Zorana – Sulyok, Judit – Kardos, Szilvia – Gabruč, Janja: *Lake Balaton as an accessible tourism destination – the stakeholders’ perspectives*, Hungarian Geographical Bulletin, 2021/3, 233–247. <https://doi.org/10.15201/hungeobull.70.3.3>

- Moreno-González, Antonio-Angel – León, Carmelo J. – Fernández-Hernández, Carlos: *Health destination image: The influence of public health management and well-being conditions*, Journal of Destination Marketing & Management, 2020, 16, 100430. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2020.100430>
- Seabra, Cláudia – Pereira, Andreia – Silva, Carla – Abrantes, José Abrantes – Reis, Manuel – Paiva, Odete: *Destination image perceived by domestic tourists*, European Journal of Tourism Research, 2020, 25. <https://doi.org/10.54055/ejtr.v25i.421>
- Sulyok Judit: *Balaton turizmus-barométer*, in: Sulyok et al. (szerk.): *A jövő elkezdődött...*, A Balatoni Turisztikai Kutatóintézet tanulmánykötete, Veszprém, 2023.
- Sulyok Judit – Biermann Margit: *A balatoni munkaerőpiac aktualitásai*, Comitatus Önkormányzati Szemle, 2017/274, 31–37.
- Tomej, Kristof: *Sustainable Transport and Mobility in the Balaton Region: The Perspectives of Local Tourism Stakeholders*, Pannon Management Review, 2019/3-4, 25–34.
- Veasna, Sou – Wu, Wann-Yih – Huang, Chu-Hsin: *The impact of destination source credibility on destination satisfaction: The mediating effects of destination attachment and destination image*, Tourism Management, 2013, 36, 511–526. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2012.09.007>
- Wong, IpKin Anthony – Xu, Yueying Hazel – Tan, Xiuchang Sherry – Wen, Huijun: *The boundary condition of travel satisfaction and the mediating role of destination image: The case of event tourism*, Journal of Vacation Marketing, 2019/2, 207–224. <https://doi.org/10.1177/1356766718763691>
- Wu, Chih-Wen: *Destination loyalty modeling of the global tourism*, Journal of Business Research, 2016/6, 2213–2219. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2015.12.032>
- Yilmaz, Yildirim: *How Does Destination Image Evolve? Introducing the Co-creation of the Destination Image Approach*, European Journal of Tourism, Hospitality and Recreation, 2021/1, 11–21. <https://doi.org/10.2478/ejthr-2021-0002>



•
Veszeli Lajos: Trianon utóélete 04 – ceruzarajz

LŐRINCZ KATALIN – HARGITAI JUDIT
– BANÁSZ ZSUZSANNA

Jásd, ahol jó élni!

Gazdasági, társadalmi és környezeti fenntarthatóság értékelése három különböző településtípus esetében

Jásd, where it's good to live!

*Assessing economic, social and environmental
sustainability in three different types of settlements*

SZERZŐK:

Lőrincz Katalin, iASK kutató, egyetemi docens, Pannon Egyetem, Gazdaságtudományi Kar, Üzleti Tudományok Intézete, Turizmus Intézeti Tanszék, lorincz.katalin@gtk.uni-pannon.hu, ORCID 0000-0001-6750-7146

Hargitai Judit, iASK kutató, pénzügyi projekt koordinátor, Európa Kulturális Fővárosa Program, Veszprém-Balaton Régió Kultúrájáért Közalapítvány, judit.t.hargitai@gmail.com, ORCID 0009-0005-4457-3454

Banász Zsuzsanna, egyetemi docens, Pannon Egyetem, Gazdaságtudományi Kar, Közgazdasági Intézet, Közgazdaságtan Intézeti Tanszék, banasz.zsuzsanna@gtk.uni-pannon.hu, ORCID 0000-0003-4609-9504

JEL-kód: I31, O18, Z00

Kulcsszavak: fenntartható fejlődés • fenntartható település •
ENSZ fenntartható fejlődési célok (SDGs) • településfejlesztés • Jásd

Absztrakt: A tanulmány célja, hogy a fenntarthatóság és élıhetőség módszertanára alapozva (Sikos T. – Szendi, 2023), valamint a smart falvak cél- és kritériumrendszerét (Káposzta – Honvári, 2019) alkalmazva primer kutatási eredmények (2022 nyarán végzett terepmunka tapasztalatok, a helyiekkel folytatott strukturált interjúk) alapján elemezze egy bakonyi falu, Jásd pozícióját, majd az eredményeket összehasonlítsa szekunder statisztikákkal. A kutatás egyediségét az adja, hogy egy új modellterületen, pontosan a vármegyeszékhely (Veszprém) – járási központ (Várpalota) – falu (Jásd) hármásának tükrében vizsgálja a fenntarthatósági mutatókat és ezáltal e települések teljesítményét.

AUTHORS:

Katalin Lőrincz, iASK researcher, associate professor, University of Pannonia, Faculty of Business and Economics, Institute of Business Studies, Department of Tourism, lorincz.katalin@gtk.uni-pannon.hu, ORCID 0000-0001-6750-7146

Judit Hargítai, iASK researcher, financial project coordinator, European Capital of Culture Program, Public Foundation for the Culture of the Veszprém-Balaton Region, judit.t.hargitai@gmail.com, ORCID 0009-0005-4457-3454

Zsuzsanna Banász, associate professor, University of Pannonia, Faculty of Business and Economics, Institute of Economics, Department of Economics, banasz.zsuzsanna@gtk.uni-pannon.hu, ORCID 0000-0003-4609-9504

JEL-code: I31, O18, Z00

Keywords: *sustainable development • sustainable community • UN Sustainable Development Goals (SDGs) • settlement development • Jásd*

Abstract: *The aim of the study is to analyse the position of a village in Bakony, Jásd, based on the methodology of sustainability and livability (Sikos T. – Szendi, 2023) and the set of goals and criteria of smart villages (Káposzta – Honvári, 2019). This analysis is using primary research results (fieldwork experiences in the summer of 2022, structured interviews with local people), and compares the results with secondary statistics. The uniqueness of the research lies in the fact that it examines sustainability indicators and thus the performance of these settlements in a new model area, precisely in the light of the triad of the county seat (Veszprém) - district centre (Várpalota) - village (Jásd).*

BEVEZETÉS

A fenntarthatóság, a fenntartható fejlődés területi aspektusaival kapcsolatos tudományos érdeklődés egyre inkább erősödik. A Google Tudós adatbázisa alapján (https://scholar.google.com/) a múlt század utolsó évtizedében – 1991–2000 között – még csak 153.000 tudományos publikáció érintette a fenntartható fejlődés koncepcióját, az ezt követő 10 évben – 2001–2010 között – robbanásszerűen megnőtt, közel nyolcszorozódott a fogalom iránti tudományos érdeklődés. Ebben az időszakban a publikációk száma megközelítette az 1,2 milliót. A 21. század második évtizedében sem állt meg a növekedés, bár annak üteme már lassult: 1,45 millió tudományos anyag született 2011 és 2020 között. E trendbe illeszkedik a jelen tanulmány is, amikor a fenntartható település fogalmát helyezi a figyelem fókuszába.

A fenntartható település koncepciója integrált megközelítést jelent: a környezeti, a gazdasági és a társadalmi fenntarthatóság hármasszögén alapul (Lehtonen, 2004). Ezen elgondolás célja, hogy a településfejlesztésben olyan megoldásokat alkalmazzanak, amelyek elősegítik a hosszú távú objektív jóllétet és szubjektív jóllétet (életminőség), illetve a környezet megővését urbánus (Glied – Barkóczy, 2013; Sodiq et al., 2019; Hetesi, 2020) és vidéki (Szalai – Fabula, 2021; Némediné Kollár, 2022; SRA, 2023) térségeken egyaránt.

A környezeti pillér a fenntartható település koncepciójának alapvető eleme, amely a természeti környezet megővására és védelmére összpontosít, ideértve a biológiai sokszínűség megőrzését, az erőforrás- és hulladékgazdálkodást (Huttmanová – Valentiny, 2019). Továbbá, a település fejlesztésében az energiahatékonyság, az alacsony karbonemisszió (széndioxid kibocsátás) vagy karbonsemlegesség és a zöld infrastruktúra előtérbe helyezését is magában foglalja ezen aspektus.

A második, azaz a gazdasági fenntarthatóság a települések gazdasági versenyképességének és sokszínűségének elősegítésére összpontosít (Toli – Murtagh, 2020). Az okos gazdaság és az okos kormányzás fogalmait alkalmazzák, ahol a fenntartható települések olyan innovatív technológiákat és megoldásokat támogatnak, amelyek hozzájárulnak a helyi gazdaság fejlődéséhez, a munkahelyteremtéshez és az életminőség javításához.

Végül a harmadik, vagyis a társadalmi fenntarthatóság a méltányosság, a lakosság jólléte és az alapvető emberi szükségletek kielégítésének elősegítésére összpontosít (Murphy, 2012; Kulcsár, 2018). A társadalmilag fenntartható megoldások közé tartoznak az oktatás és a képzés, az egészségügyi ellátás, a társadalmi befogadás, a lakhatás és a közösségi részvétel előmozdítása. Ezen elemek kombinációja segít a helyi közösségek erősítésében és a társadalmi egyensúly fenntartásában.

A fenntarthatóság mérésére tett legátfogóbb törekvés az Egyesült Nemzetek Szervezete (ENSZ) 2015-ben New Yorkban rendezett fenntartható fejlődési csúcstalálkozó volt, ahol a résztvevők elfogadták a „Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development” című dokumentumot. A teendőik listája 17 fenntartható fejlődési célt foglal magában (Sustainable Development Goal, SDG), amihez 169 indikátort rendeltek (ENSZ, 2015). E globális célok teljesüléséről évente átfogó jelentések készülnek (OECD, 2022a; ENSZ, 2023) országokra lebontva – így Magyarországra vonatkozóan – is (OECD, 2022b; KSH, 2022), ugyanakkor a lokális, azaz települési szint mérése és elemzése kevésbé kidolgozott és ritkábban kutatott téma.

Üdítő kivételt jelent e tekintetben Sikos T. és Szendi (2023) frissen megjelent hazai kutatása, amelyben a 25 magyar megyei jogú város fenntarthatóságát vizsgálták. A tanulmányban az ENSZ 17 fenntartható fejlődési célja (SDG) közül hármat elemeztek: 8. *tisztességes munka és gazdasági növekedés*; 9. *ipar, innováció és infrastruktúra*, illetve a 11. *fenntartható városok és közösségeket*. Az adatgyűjtés során a 3 SDG-t 27 indikátor mentén vizsgálták a 2020-2021. évek vonatkozásában. A cikk módszertani erénye, hogy nem csupán egyszerű rangsort állítottak fel a megyei jogú városok vonatkozásában, hanem ún. *hő térkép* (heatmap) kialakítására is sor került. „A hő térkép arra mutat rá, hogy az egyes jelzőszámokban/összetevőkben hogyan teljesítenek a vizsgált megyei jogú városok. Egyrészt oszloponként megállapítható, hogy a város pozíciója jónak, vagy rossznak tekinthető-e az adott jelzőszám alapján. Másrészt soronként megmutatkozik, hogy az adott város mely jelzőszámok terén van jobb/kedvezőbb, illetve rosszabb/kedvezőtlenebb helyzetben” (Sikos T. és Szendi, 2023, 100.).

Továbbá kiemelendő, hogy a 17 jelzőszám alapján a városokat homogén csoportokba, ún. *klaszterek*be sorolták. A klaszterstruktúra öt jól értelmezhető csoportot jelenített meg. A klasztereket alkotó városok fejlődési dinamikájukban és élhetőségükben különböznek egymástól: 1.) Az ország legdinamikusabb és legélhetőbb városai, Győr és Veszprém; 2.) Dinamikusan fejlődő és élhető városok, mint például Esztergom, Érd, Sopron, Székesfehérvár; 3.) Lassú növekedési pályán haladó, élhető városok, pl. Szeged, Kecskemét, Hódmezővásárhely, Zalaegerszeg; 4.) Ciklikus fejlődésű, átlagos körülményeket nyújtó városok, mint például Debrecen, Pécs, Miskolc; 5.) Végül a leépülő és nehezen élhető város, amelyet egyetlen vármegyeszékhely, Salgótarján alkot.

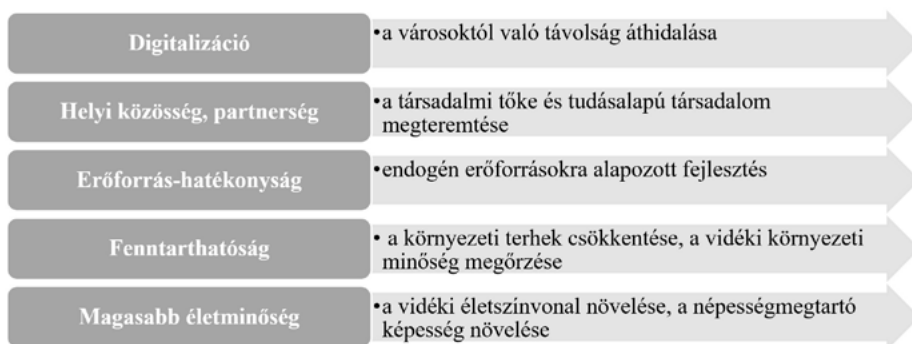
A szerzőpáros a kutatás egyik legfontosabb hozadékát abban látja, hogy „a vizsgálatba bevont jelzőszámok ... lehetővé teszik a módszer alkalmazását más modellterületeken is” (Sikos T. és Szendi, 2023, 114.). Ezen konklúzió empirikus vizsgálatán alapul jelen tanulmány, amelynek elsődleges célkitűzése, hogy 1.) egy új modellterületen, pontosan a vármegyeszékhely – járási központ – falu hármásának tükrében vizsgálja a fenntarthatósági mutatókat és ezáltal a települések teljesítményét (C1). 2.) Másodsorban a kutatás fókuszában álló falu, Jásd vonatkozásában a fenntarthatóság *komplex vizsgálatára* törekedtünk, s ennek érdekében a fenntarthatósági mutatók objektív, kvantitatív adatait kiegészítettük résztvevő megfigyelésen alapuló primer kvalitatív adatokkal (C2).

A fenntarthatóság és élhetőség fogalma a falvak esetén

A *fenntartható fejlődés* általánosságban a környezeti és gazdasági szempontok által meghatározott, azonban vidéki közösségek esetében a fenntartható fejlődésnek foglalkoznia kell a közösség humán erőforrásaival és jóléti rendszerével is (Káposzta – Honvári, 2019). A vidékfejlesztési tervekben, amelyekben a lakosság képzettségét és foglalkoztatottságát fenntarthatósági szempontként veszik figyelembe, az intelligens fejlesztési irányok beépíthetők a stratégiákba. A globalizáció hatására kialakult modern vidéki életben a gazdasági körülmények gyors változásai miatt a fenntarthatóság tervezését dinamikus környezetben kell megvalósítani, ahol a foglalkoztatás formái a gazdasági feltételekkel együtt változhatnak.

A fenntartható és élhető vidéki térségek esetén több kutatás (EC, 2019) foglalkozik az ún. *smart (okos) falu* koncepcióval és célrendszerrel is. A *smart falu fogalma* (1. ábra) építhet a smart város analógiájára is, ahol a fenntartható energiaellátás a modern információs és kommunikációs technológiákkal együttesen generálhat fejlődést, beleértve a kulturális változásokat, a jó minőségű oktatást, a tiszta ivóvízhez való hozzájutást, a vállalkozások számának és versenyképességének növekedését (Holmes – Jones – Heap, 2015).

1. ábra: A smart falu koncepciója és céljai
 Figure 1: The concept and goals of the smart village



Forrás: Káposzta – Honvári, 2019, 90.

Source: Káposzta – Honvári, 2019, 90.

A vidéki életmód megőrzésére és közvetítésére alkalmas falvak a *falusi turizmus* (rural, village vagy agri tourism) kikristályosodási pontjai (Szabó, 2012; Szalók – Hanusz, 2022; Michalkó, 2023).

EMPIRIKUS KUTATÁS

A kutatás tárgya, azaz a vizsgálatba bevont települések bemutatása

Jásd helyi társadalmja jellemzően zárt: a fiatal, munkaképes lakosok túlnyomó többsége (61,7%) a környező városok ipari vállalatainál dolgozik és naponta ingázik, míg egy kisebb részük (2,9%) mezőgazdasági tevékenységet végez. A turizmus és vendéglátás szolgáltatások terén kevés az érintett személy, és kizárólag ebből a tevékenységből nem élnek meg. Bár a turizmus a 2000-es évek óta jelen van a település életében, a falusi turizmus hagyományos kínálata átalakult, a korábbi vendéglátók többsége már nem él. A településen 10 szálláshely működik (Kiss, 2022).

Jelen kutatásban három településtípus, *vármegyeszékhely – járási székhely – falu* vonatkozásában vizsgáljuk a települési fenntarthatóság kérdéskörét. Jelen kutatás modelletterületül a Veszprém-Balaton 2023 Európa Kulturális Fővárosa program (Veszprém 2023 Bid-Book 2018; Lőrincz – Raffay, 2019) három érintett, földrajzilag is kapcsolódó települését

választottuk: Veszprémet, mint vármegyeszékhelyet – Sikos T. és Szendi (2023) első klasztere nyomán – az egyik legdinamikusabban fejlődő és legélhetőbb magyar város egyikét; járási központként Várpalotát vizsgáljuk, míg a kutatásba bevont harmadik település egy kis lélekszámú bakonyi falu, Jásd. A három település rövid bemutatására az 1. számú táblázat formájában kerül sor.

1. táblázat: A vizsgált települések (Veszprém, Várpalota, Jásd) jellemzői, 2021
Table 1: Characteristics of the examined settlements (Veszprém, Várpalota, Jásd), 2021

Település neve	Település közigazgatási besorolása	Lakónépesség* (fő) (KSH, 2023)	Rövid jellemzés
Veszprém	megyei jogú város, Veszprém vármegye székhelye	57 145	Egyetemi város, egyházi központ, a hagyományok szerint a „királynék városa”. 2023-ban a Veszprém-Balaton Európa Kulturális Fővárosa. Főbb látnivalói a veszprémi Vár épületegyüttese (Szent Mihály Székesegyház, Gizella kápolna, Érseki Palota), képzőművészeti galériák, a veszprémi Állatkert. (HTML1, 2023)
Várpalota	Várpalotai járás székhelye	19 308	A rendszerváltás előtt szocialista bányaváros, jelentős nehéziparral. Jelenleg a városlakók közül sokan a közeli nagyvárosokban, Veszprémben vagy Székesfehérváron dolgoznak. Látnivalói közé tartozik a Thury-vár és a Trianon Múzeum. (HTML2, 2023)
Jásd	falu	670	A Bakony északi részén, csodálatos földrajzi környezetben, a Gaja-patak völgyében fekvő település. Klímája, környezete, csendje, az évszázados erdők árnyéka igazi ékszerdobozzá varázsolják. Látnivalói: Országos Kéktúra útvonal, Szent-kút zarándokhely, a Mária szobor öltöztetése mint egyedi szokás, Bodzaház és Tájház, szlovák örökség. (HTML3, 2023)

Forrás: saját szerkesztés (KSH, 2023; HTML1, 2023; HTML2, 2023; HTML3, 2023) alapján.

*: Lakónépesség száma az év végén (a népszámlálás végleges adataiból továbbvezetett adat)

Source: own editing (based on HCSO, 2023; HTML1, 2023; HTML2, 2023; HTML3, 2023).

*: Population at the end of the year (data carried forward from final census data)

AZ ADATGYŰJTÉS MÓDJA

Kutatásunk második célkitűzésének megfelelően a fenntarthatóság kérdéskörét komplex módon, *kvantitatív és kvalitatív adatgyűjtés* útján is vizsgáljuk.

1.) A kvantitatív rész Sikos T. és Szendi (2023) által vizsgált 27 indikátorból indul ki. A mutatók adatait a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) Tájékoztatósi Adatbázisában kerestük, ahol a legfrissebb településstatisztikák a 2021-es településszerkezetben érhetőek el (KSH, 2023). E szekunder forrásban a három SDG mutatót (8., 9., 11.) jelző 27 indikátor közül 12 esetben nem találtunk településsoros adatokat. A célokhoz igazodva a hiányzó adatokat hasonlókkal pótoltuk. Például a 11. fenntartható városok és közösségek célon belül a szállópor-szennyezettség éves átlaga helyett az önkormányzati zöldfelületek nagyságát vettük figyelembe. Végül 18 mutatót számszerűsítettünk a három településtípus – környezeti, társadalmi és gazdasági fenntarthatóságának – vonatkozásában. A 2. táblázatban található e tanulmányban felhasznált szekunder indikátorok.

2. táblázat: A vizsgált (SDG 8., 9., 11. cél elérését mérő) szekunder mutatók
Table 2: Examined secondary indicators (measuring the achievement of SDGs 8, 9 and 11)

indikátorok			forrás
ssz.	neve	mértékegysége	
SDG 8.: a „tisztességes munka és gazdasági növekedés” mutatói:			
1.	180 napon túl nyilvántartott álláskereső	fő / 100 lakos	(KSH, 2023)
2.	Idős népesség eltartottsági rátája (65+ / 15-64 évesek)	%	(KSH, 2023)
3.	Regisztrált vállalkozások száma	db / 100 lakos	(KSH, 2023)
SDG 9.: az „ipar, innováció és infrastruktúra” mutatói:			
4.	Internet-előfizetések száma	db / 100 lakos	(KSH, 2023)
5.	Önkormányzati kiépített út és köztér hossza	km / 100 lakos	(KSH, 2023)
6.	A helyi önkormányzat beruházásai és felújításai	millió Ft / 100 lakos	(KSH, 2023)
7.	Belföldi vándorlási különbözet = odavándorlás - elvándorlás (állandó és ideiglenes)	eset / 100 lakos	(KSH, 2023)
8.	Budapest leggyorsabb elérési ideje közúton	perc	(HTML4, 2023)
SDG 11.: a „fenntartható városok és közösségek” mutatói:			
9.	Önkormányzati tulajdonú zöldterület	m ² / 100 lakos	(KSH, 2023)*
10.	Átlagos ingatlanár **	ezer Ft / m ²	(HTML5, 2023)

11.	Települési támogatásban részesítettek aránya (pénzbeli és természetbeni)	fő / 100 lakos	(KSH, 2023)
12.	Közművelődési intézmények száma	db / 100 fő	(KSH, 2023)
13.	Látnivalók száma	db / 100 fő	(HTML1-3, 2023)
14.	Múzeumok száma	db / 100 fő	(HTML6-8, 2023)
15.	Másodlagos közműolló (víz- és csatornahálózatba kapcsolt lakások arányának eltérése = (Közüzemi ivóvízvezeték-hálózatba bekapcsolt lakások száma – A közüzemi szennyvízgyűjtő-hálózatba (közcsatornahálózatba) bekapcsolt lakások száma / Lakásállomány)	%	(KSH, 2023)
16.	Összes elszállított települési hulladék	tonna / 100 fő	(KSH, 2023)
17.	A lakosságtól elkülönített gyűjtéssel elszállított települési hulladék aránya a lakosságtól elszállított települési hulladékokban	%	(KSH, 2023)
18.	Civil szervezetek száma	db / 100 fő	(KSH, 2023)
19.	Támogatott projektek száma	db / 100 fő	(GOV, 2023)

Forrás: Az utolsó oszlopban jelzett források alapján saját szerkesztés.

** A KSH (2023) hivatkozott adatbázisa nem tartalmazza Jásd adatát az önkormányzati tulajdonú zöldterület nagyságáról (a 2000-2021. évek egyikére sem), ezért a vonatkozó járdi adat Jásd Község Önkormányzatától származik.*

*** Mivel Jásdon csak családi házak találhatók, ezért a másik két település vizsgálata során is figyelmen kívül hagytuk a lakásokra vonatkozó adatokat.*

A kurzívval szedett sorok a hiányzó, ugyanakkor általunk pótoltt új indikátorokat mutatják.

Source: own editing based on the sources indicated in the last column.

** The referenced HCSO (2023) database does not include data on the amount of municipally owned green space in Jásd (for any of the years 2000-2021), therefore the relevant data for Jásd is from the Municipality of Jásd.*

*** As only detached houses are found in Jásd, data on dwellings were also excluded from the analysis of the other two municipalities.*

The rows in italics show the new indicators that are missing but have been filled in by us.

A települések összehasonlíthatósága érdekében – követve a kutatás alapjául szolgáló Sikos T. és Szendi (2023) tanulmányban alkalmazottakat – az alapadatokból fajlagosokat számítottunk: százalékokat, százalékpontokat, a legtöbb esetben a 2021. évi lakónépességre vetített értékeket.

A viszonyszámok bemutatása mellett a korábban már ismertetett hőértékp módszerét is alkalmaztuk. A három vizsgált település vonatkozásában a sötétebb szín a település legkedvezőbb pozíciót mutatja. Egyes mutatók esetén ez a nagyobb értéket jelenti (például minél

több az internet-előfizetések száma, annál jobb a település helyzete), míg más indikátorok esetén a kisebb érték mutatja a település jobb pozícióját (például a 180 napon túl nyilvántartott álláskeresők száma).

2.) A kutatás kvalitatív része primer forrásból származik: résztvevő megfigyelésből, illetve strukturált interjúkon alapult. A primer adatok gyűjtésére kéthetes terepmunka keretén belül 2022 júliusában, Jásdon került sor. A terepmunkát 5 fős csapat végezte, jelen cikk írói közül ketten is (LK és HJ) résztvevő megfigyelőként voltak jelen a falu életében: például helyi szálláson aludtak, használták az internetet, az óvodában felszolgált ételeket fogyasztották, vacsoráztak a falu lakásétermében, vásároltak a helyi boltokban, tesztelték az NFC rendszer (kommunikációs szabványgyűjtemény, mely mobil eszközök közötti közeli rádiós kommunikációt tesz lehetővé, a módszer információ gyors beolvasására alkalmas) működését, helyközi járatokon utaztak. Jásd kulturális életébe is bekapcsolódtak, voltak kiállítás-megnyitón, koncerten, részt vettek a Bodzaház és Tájház Látogatóközpont tárlatvezetésén. Emellett kirándultak a környező túraútvonalakon és szakrális helyeken. Továbbá, meghatározó helyi szereplőkkel (polgármester, képviselő-testület tagjai, iskolaigazgató, a bodzaház alkalmazottai, szállásadók, falugondnok, helyi civil szervezetek képviselői, helyi kereskedők, szolgáltatók, könyvtáros) vettek fel strukturált interjúkat (24 db) a fenntarthatóság, az életminőség és a települési funkciók kérdéskörei mentén.

EREDMÉNYEK

A szekunder adatok kvantitatív vizsgálata (C1)

A tanulmányban vizsgált szekunder források 2021. évi adatait és egyben hőtérképét tartalmazza a 3. táblázat, amelyben indikátoronként kerültek színezésre az egyes települések adatai.

3. táblázat: A települések vizsgált indikátorai és hőtérképe, 2021
Table 3 Examined indicators and heatmap of the municipalities, 2021

indikátorok				település		
ssz.	SDG	neve	mértékegysége	Veszprém	Várpalota	Jásd
A) Jásd pozíciója a legkedvezőbb a vizsgált települések közül:						
1.	8.	180 napon túl nyilvántartott álláskereső	fő / 100 lakos	0,57	1,00	0,30
5.	9.	Önkormányzati kiépített út és köztér hossza	km / 100 lakos	0,30	0,36	1,01

12.	11.	Közművelődési intézmények száma	db / 100 fő	0,05	0,09	0,15
13.	11.	Látnivalók száma	db / 100 fő	0,09	0,15	2,69
14.	11.	Múzeumok száma	db / 100 fő	0,03	0,02	0,15
16.	11.	Összes elszállított települési hulladék	tonna / 100 fő	34,91	32,75	25,19
17.	11.	A lakosságtól elkülönített gyűjtéssel elszállított települési hulladék aránya a lakosságtól elszállított települési hulladékban	%	7,89	5,10	16,70
18.	11.	Civil szervezetek száma	db / 100 fő	0,88	0,50	1,04
B) Jásd pozíciója közepes a vizsgált települések közül:						
3.	8.	Regisztrált vállalkozások száma	db / 100 lakos	19,55	10,73	13,28
9.	11.	Önkormányzati tulajdonú zöldterület	m2 / 100 lakos	1610,20	3922,94	2725,97
19.	11.	Támogatott projektek száma	db / 100 lakos	4,23	1,98	4,18
C) Jásd pozíciója a legkedvezőtlenebb a vizsgált települések közül:						
2.	8.	Idős népesség eltartottsági rátája (65+ / 15-64 évesek)	%	34,66	30,76	36,66
7.	9.	Belföldi vándorlási különbözet = odavándorlás – elvándorlás (állandó és ideiglenes)	eset / 100 lakos	-1,49	0,54	-3,28
8.	9.	Budapest leggyorsabb elérési ideje közúton	perc	74,00	59,00	77,00
4.	9.	Internet-előfizetések száma	db / 100 lakos	41,93	37,46	27,46
6.	9.	A helyi önkormányzat beruházásai és felújításai	millió Ft / 100 lakos	31,86	11,52	8,13
10.	11.	Átlagos ingatlanár	ezer Ft / m2	645,29	372,39	249,50
11.	11.	Települési támogatásban részesítettek aránya (pénzbeli és természetbeni)	fő / 100 lakos	1,07	2,27	4,18

15.	11.	Másodlagos közműellő (víz- és csatornahálózatba kapcsolt lakások arányának eltérése = (Közüzem ivóvízvezeték-hálózatba kapcsolt lakások száma – A közüzem szennyvízgyűjtő-hálózatba (közcsatornahálózatba) kapcsolt lakások száma / Lakásállomány)	%	0,53	14,73	14,78
-----	-----	--	---	------	-------	-------

Forrás: Lásd 2. táblázatnál.

Jelmagyarázat: az utolsó három oszlopban lévő adatok színezése indikátoronként (soronként) történt, ahol a sötétebb szín a kedvezőbb pozíciót jelenti.

Source: See Table 2.

Legend: the data in the last three columns are coloured by indicator (row), where the darker colour indicates the more favourable position.

A 3. táblázat A) részében láthatók azok az indikátorok, amelyekben Jásd teljesít a legjobban, ahol megelőzi Veszprémet és Várpalotát. Ez a vizsgált 18 mutató közel felében (8) figyelhető meg. Jásdon a legalacsonyabb a *180 napon túl nyilvántartott álláskereső száma*. A 100 lakosra jutó önkormányzati kiépített út és köztér Jásdon a leghosszabb. A három település közül itt a legmagasabb a *100 főre jutó közművelődési intézmények, a látnivalók és a múzeumok száma*. Bár a jársdi Bodzaház kiemelt térségi attrakció, mégis a fenti adat értelmezése kapcsán érdemes a (nagyobb) települések vonzáskörzetét is számításba venni. Az összes elszállított települési hulladék mennyisége Jásdon a legkisebb, a lakosságtól *elkülönített gyűjtéssel elszállított települési hulladék aránya* viszont itt a legmagasabb. Emellett a *civil aktivitás* is kiemelkedő.

A 3. táblázat B) részében található az a három indikátor, amelyben Jásd közepesen teljesít Veszprémhez és Várpalotához képest. Ezek a lakosságszámra vetített *regisztrált vállalkozások száma*, az önkormányzati tulajdonú zöldterület nagysága és a támogatott projektek száma. Figyelembe véve az álláskeresők alacsony számát, egyértelmű, hogy a településről ingáznak a dolgozók, ez a magyarázat a regisztrált vállalkozások alacsony számára.

A 3. táblázat C) részében kerültek felsorolásra azok az indikátorok, amelyekben Jásd pozíciója a legkedvezőtlenebb a jársdi központhoz és vármegye székhelyéhez képest. Ez 8 mutató esetében fordult elő a vizsgált 18-ból. Közülük 3 indikátor esetében Várpalota teljesít a legjobban, majd Veszprém, végül Jásd. Jásdon a legmagasabb *az idős népesség eltartottsági rátája*, azaz a legalább 65 évesek aránya a 15-64 évesekhez képest. Itt a legnagyobb a *belföldi vándorlási különbözet*, miszerint Jásdról vándorolnak el a legtöbben, míg Várpalotára költöznek a legtöbben. Továbbá Jásdról a leghosszabb *Budapest elérésének ideje*.

A maradék 5 mutatónál Veszprém van a legkedvezőbb helyzetben, majd Várpalota, végül Jásd. Ezek az *internet-előfizetések*, a *belyi önkormányzat beruházásai és felújításai*, az átlagos ingatlanárak, a *települési támogatásban részesítettek aránya* és a *másodlagos közműellő*.

A fenti adatok tükrében megállapítható, hogy Jásd település a vizsgált 18 indikátorból

8 esetben teljesített a legjobban. Ezen mutatók $\frac{3}{4}$ -e, azaz 75%-a a 11. SDG célhoz kapcsolódik, azaz a „fenntartható városok és közösségek” aspektushoz.

Összefoglalásul megfogalmazható, hogy ezen eredmények alapján elsődleges célkitűzésünk megvalósult, mely szerint Sikos T. és Szendi (2023) módszertana nemcsak a vármegyeszékhelyek, hanem eltérő településtípusok, azaz a vármegyeszékhely – járási központ – falu hármásának tükrében is relevánsan alkalmazható.

Eredmények a fenntarthatóság kvantitatív és kvalitatív mutatói tükrében (C2)

Kutatásunk második célkitűzéseként Jásd vonatkozásában a fenntarthatóság *komplex vizsgálatára* törekedtünk, s ennek érdekében a fent bemutatott objektív, kvantitatív adatokat kiegészítettük résztvevő megfigyelésen alapuló primer kvalitatív adatokkal. Lehetséges kapcsolódási pontokat és esetleges ellentmondásokat kerestünk, ily módon árnyalva a korábban felvázolt képet. Elemzésünk első felében azokat az indikátorokat tekintjük át, amiben *Jásd a legjobban teljesített*.

- Jásdon a legalacsonyabb a *180 napon túl nyilvántartott állásukeresők száma*, így a foglalkoztatottság itt a legnagyobb. E kedvező képet ugyanakkor árnyalja az a jelenség, mely szerint az aktív népesség többsége a közeli városokba (Várpalota, Mór, Székesfehérvár) ingázik. A faluban az önkormányzat a legnagyobb foglalkoztató, illetve az iskolában dolgozó pedagógusok száma említésre méltó. Helyben végezhető munkából (pl. erdőszet, mezőgazdaság, kereskedelem, turizmus) csak kevesen képesek megélni.
- További pozitívum, hogy Jásdon a leghosszabb a 100 lakosra jutó önkormányzati kiépített úthálózat. Ugyanakkor ott tartózkodásunk alatt gyakran szembesültünk azzal, hogy a távolsági buszok, az autósok, a motorosok a megengedettnél nagyobb sebességgel, veszélyesen haladtak végig a falun.
- A három vizsgált település közül Jásdon a legmagasabb a *100 főre jutó közművelődési intézmények, a látnivalók és a múzeumok száma*. A jásdi közművelődési intézmények közé sorolható a felújított, meghitt, valódi közösségi térként is funkcionáló könyvtár, és az iskolai testnevelési óráknak, nagyobb rendezvényeknek helyet adó művelődési ház.
- A primer adatgyűjtés során megtudtuk, hogy 2021. június 5-én nyitotta meg kapuit a jásdi Bodzaház és Tájház Látogatóközpont, mely múzeumként, interaktív kiállító- és közösségi térként egyaránt működik. Ezentúl betölti a turisztikai információs pont szerepét, a falu központjában szervezett kulturális programok helyszíné, illetve egész éves nyitvatartású ajándékbolt is található benne.
- A helyi nevezetességek egyedi *értéktár* táblán kerülnek bemutatásra, melyek nagyon igényesek, ízlésesek, egységesen követik az arculatot. Jásd több különleges turisztikai látnivalóval vonzza a vendégeket. A kulturális attrakciók közül jó példa a falu végén elhelyezkedő *Szűz Mária Világkirálynője Templom*, mely több egységessel is büszkélkedhet. A freskók készítéséhez például szokatlan módon tojást használtak

festéknek, az emberábrázolásoknál pedig a falu lakosai közül is megtalálhatunk néhányat. A templom falán levő, vászonra festett keresztút igazi ritkaság, hiszen filmszerűen ábrázolja a 14 állomásból álló keresztutat. Mindemellett a településen két kiemelkedő túraút is áthalad, az *Országos Kéktúra*, valamint a *Mária-zarándokút*. A Kéktúrára található Bakonyháza-Jásd-Tés útvonalat 2007-ben, valamint 2014-ben a tíz legszebb szakasz közé is beválasztották. A Mária-úton az ország egyik legősibb – 600 évesnél is idősebb – búcsújáró helyére, a Jásdi Szentkútra is el lehet jutni, ahol szabadtéri miséző hely, kápolna, valamint csodás káplvária fogadja a vándort. A *Szentkúti kápolna* oltárán található az öltöztethető, hordozható Szűz Mária kis Jézussal szobor, mely igazi ritkaságnak számít. Végül, a *sibálás* – még ma is élő – hűsvéti népszokása említhető kulturális értékként Jásdon. Ugyanakkor komoly problémát jelent, hogy a Google térkép a látóvalók és a múzeumok tekintetében nem nyújt hiteles információt, s a www.tripadvisor.com adatai csupán a szálláshelyek és az éttermek vonatkozásában relevánsak.

- A három település rangsorában Jásd kiemelkedik a hulladékgazdálkodást illetően is: az összes elszállított települési hulladék mennyisége Jásdon a legkisebb, a lakosságtól *elkülönített gyűjtéssel elszállított települési hulladék aránya* viszont itt a legmagasabb. A szilárd hulladék kezelését a Győr Nagytérségi Hulladékgazdálkodási Önkormányzati Társulás végzi, a község közterületein és a magánházaknál a szelektív hulladékgyűjtés már 2010 óta megoldott. A helyi lakosság környezettudatossága a település tisztaságában, rendezettségében is megmutatkozik. Az önkormányzat épületének tetején működő napkollektor az áramfogyasztás minimálisra való csökkentését segíti.
- Végül, lakosságszám arányosan Jásdon a legmagasabb a *civil szervezetek száma*. A falu életében fontos szerepet játszik a Szlovák Önkormányzat, a Szlovák Pávákör, a Jásdi Sportegyesület, a Jövőnk a falu Jásd Egyesület, a Jásd Turizmusáért Egyesület, a Jásdi Önkéntes Tűzoltó Egyesület, a Bakony-Balaton Gombász Természetvédő és Turisztikai Egyesület és az újonnan alakult nyugdíjas klub is. A helyi szlovák nemzetiségű általános iskola közösségformáló ereje, a falu életében betöltött szerepe, mint például a tehetséggondozás és a felzárkóztatás végzése meghatározó. Mindez jól szemlélteti a közösség fontosságát, amely a magas pályázati aktivitásban is megnyilvánul.
- Közösségkövacsoló erővel bírnak még a szabadban fellelhető *közösségi terek*: játszótérek, sportpálya, felnőtt „játszóter”, kijelölt és fedett tűzrakó helyek.

Az elemzés második részében azokat az indikátorokat tekintjük át a kvalitatív információk alapján, amelyekben Jásd a legrosszabb pozíciót foglalta el. Noha a strukturált interjúk során a jásdi lakosok mindegyike azt vallotta, hogy nagyon szeret a településen élni, a csend, a jó levegő, a család, a természet szavak jutottak először eszükbe a falu nevével kapcsolatban. A fiatal generáció tagjai közül többen is tervezik, hogy tanulmányaik befejezése után visszatérnek, illetve már jelenleg is házat vásároltak vagy felújítottak a településen.

- Mindezek ellenére az *idős népesség eltartottsági rátája* és az *elvándorlás* Jásdon a legmagasabb. Továbbá, az átlagos ingatlanár hiába Jásdon a legalacsonyabb, a népesség megtartásának vagy növelésének azonban komoly akadálya a szabad építési telkek

vagy az eladó családi házak hiánya. Az interjúk során a megkérdezettek közül többen panaszkodtak erre. Az önkormányzat közép-távú fejlesztési tervei között szerepel építési telkek kijelölése és azok közművesítése, amelyet pályázati forrásokból kívánnak megvalósítani.

- Jásd éves önkormányzati költségvetése jelenleg 60 millió forint (2022) körül mozog az önkormányzat pályázati tevékenysége igen jelentős, a település forrásbevonó képessége kiemelkedő, ezzel együtt mégis kisebb a községben a *beruházások és felújítások* lakosságszámra vonatkozó összértéke, mint a nagyobb településeken. A 2022. évi terepmunka idején például éppen járdafelújítás zajlott, amelynél a pályázat csak az építéshez szükséges alapanyagok beszerzését tette lehetővé, a tényleges megvalósítást az önkormányzat alkalmazottai, illetve a közmunkások végezték. A pályázati forrásokból inkább kisebb léptékű közösségfejlesztési programok valósulnak meg, mintsem nagy volumenű beruházások.
- Jásdon a legmagasabb a segélyezéssel összefüggésbe hozható *települési (pénzbeli és természetbeni) támogatásban részesítettek* aránya, ez a településen élők nehéz szociális helyzetére utal, ami összefügghet az idős népesség magas arányával.
- Noha az internethálózat teljes egészében kiépített Jásdon, mégis az *internet-elfizetések* száma lakosságarányosan itt a legalacsonyabb. Ez valószínűleg egyrészt a lakosság elöregedő korfájával, másrészt a lakosság szociális helyzetével magyarázható. Ezzel együtt a bakonyi faluban is jelen vannak már olyan vállalkozások, illetve munkavállalók, akik az internetnek köszönhetően távmunkában dolgoznak.
- Továbbá Jásdról a leglassabb *Budapest elérési ideje közúton*, ugyanakkor ez csupán három perces hátrányt jelent a Budapest-Veszprém menetidőhöz képest.
- Végül, Jásdon a közműhálózat kiépített, a *másodlagos közműöllő* majdnem ugyanakkora, mint Várpalotán. Mindkét településről megállapítható, hogy a közüzemi ivóvízvezeték-hálózatba bekapcsolt lakások aránya körülbelül 15%-kal több, mint a közüzemi szennyvízgyűjtő-hálózatba bekapcsolt lakások aránya.

Összegzésként megállapítható, hogy a kvantitatív és a kvalitatív adatok egymásra vetítése által még árnyaltabb kép körvonalazódik. Az esetek jelentős részében a terepmunka során gyűjtött információk megerősítik a korábban bemutatott statisztikai adatokat, például a hulladékgyűjtés vagy a másodlagos közműöllő tekintetében. Más esetekben a statisztikai adatokat bővítik és színesítik a primer kvalitatív tények, például a konkrét látni-valók, a múzeumok, a civil szervezetek, a közösség ereje vonatkozásában részletgazdagabb képet kapunk. Mindemellett, az idős népesség eltartottsági rátája Jásdon a legmagasabb, amelyhez szorosan kapcsolódik a negatív vándorlási különbözet – alaposabb a helyzetfeltárás akkor, ha kiegészítjük mindezt a strukturált interjúkban megjelenő lakossági panaszszal, mely az eladó családi házak, közművesített építési telkek hiányát fontos okként nevezi meg ennek hátterében a betelepedést gátló tényezőként. Továbbá a helyi beruházások és felújítások volumene és értéke szintén alacsony a térségi összehasonlításban, annak ellenére, hogy az önkormányzat és a civil szervezetek pályázati aktivitása kiemelkedő. Ugyanakkor előfordult az is, hogy a kedvező kvantitatív adatokat beárnyékolja a valós tapasztalat. Ez legpregnansabban a 180 napon túl nyilvántartott álláskereső alacsony voltánál érhető tetten. Jásd e tekintetben kiemelkedik a mezőnyből, lekörözi még Veszprémet is, miközben a terep-

munka során egyértelművé vált, hogy mindez csak a helyi lakosok ingázása árán valósulhat csak meg. Vagy az önkormányzat által kiépített úthálózat pozitívumát rongja a közlekedésbiztonság hiánya. Továbbá, a kétféle adat ellentmondásos volta például az internet kapcsán is szembetűnő: az internethálózat kiépítettsége teljes a faluban, ugyanakkor az előfizetések száma itt a legalacsonyabb a három vizsgált település közül.

ÖSSZEGZÉS

Jelen tanulmány fókuszában a fenntartható település koncepciója áll. Sikos T. és Szendi (2023) kurrens publikációjában a fenntarthatóság kérdéskörét és annak indikátorait a magyar vármegyeszékhelyek vonatkozásában vizsgálják. E tanulmány továbbgondolása nyomán fogalmaztuk meg jelen kutatás két célkitűzését: egy új modellterületen, pontosan a vármegyeszékhely – járási központ – falu hármásának tükrében kívántuk vizsgálni a fenntarthatósági mutatókat; illetve Jásd vonatkozásában a fenntarthatóság *komplex vizsgálatára* törekedtünk, s ennek érdekében a fenntarthatósági mutatók objektív, kvantitatív adatait kiegészítettük résztvevő megfigyelésen alapuló primer kvalitatív adatokkal.

Települési szintű, gazdasági és környezeti szempontú adatelemzésünk során Jásdra fókuszáltunk, pontosan feltártuk e falu másik két településtípushoz viszonyított erősségeit és gyengeségeit. Jásd a közösségfejlesztés, a kultúra és a látnivalók, valamint a környezetvédelemmel összefüggő (zöldfelület, hulladék / szelektív hulladék mennyisége) mutatók esetében érte el a legjobb eredményeket. Jásd tehát a környezetvédelmi és társadalmi értékek terén jól teljesít, míg a lemaradása gazdasági téren a leginkább szembetűnő. Sikos T. és Szendi (2023) hivatkozott kutatása alapján Jásd a középső, azaz a 3. klaszterbe sorolódna az indikátorok alapján, a lassú növekedési pályán haladó, élhető települések sorába illeszkedne, hasonlóan például Szegedhez vagy Zalaegerszeghez. A gazdasági téren való lemaradás állandósulása, esetleg további romlása potenciálisan azonban veszélyforrást jelent a fenntarthatóság szempontjából. Mindez az elvándorlás és az előregedés indikátorait tovább ronthatja, Jásd népességének – évi átlagos 9 fővel való – lassú és folyamatos csökkenését fokozva. A kapott eredmények tükrében megfogalmazható, hogy elsődleges célkitűzésünk megvalósult: Sikos T. és Szendi (2023) módszertana nemcsak a vármegyeszékhelyek, hanem eltérő településtípusok, azaz a vármegyeszékhely – járási központ – falu hármásának tükrében alacsonyabb számú indikátor bevonása mellett is relevánsan alkalmazható.

Második célkitűzésként Jásd vonatkozásában a fenntarthatóság *komplex vizsgálatára* törekedtünk, a fenntarthatósági mutatók objektív, kvantitatív adatait kiegészítettük résztvevő megfigyelésen alapuló primer kvalitatív adatokkal. Ennek eredményeképp pontosabb és részletgazdagabb kép tárult elénk a fenntarthatóság indikátorait illetően, az egymással szorosan illeszkedő adatok mellett az ellentmondásokra is fényt tudtunk deríteni. Ez utóbbit jól illusztrálja például a közlekedés kérdésköre: Jásdon a legmagasabb a vizsgált települések közül az önkormányzati úthálózat hossza, ugyanakkor a közlekedésbiztonság megteremtésével még szükséges foglalkozni. A legjobban és a legrosszabbul teljesítő jelzőszámok esetében részletesen bemutattuk a primer kvalitatív és a szekunder kvantitatív adatok egymáshoz való viszonyát Jásd vonatkozásában.

Az így kapott eredmények *gyakorlati felhasználási lehetősége* is igen széles: a kvantitatív és a kvalitatív adatok tükrében körvonalazható egy fenntartható fejlődésen alapuló komplex településfejlesztési stratégia, amelynek legfontosabb horgonypontjai az alábbiak. A gazdasági ágazaton belül egyértelműen a már most is erős turizmus kínálkozik kitörési pontnak Jásdon. A községnek minden adottsága megvan ahhoz, hogy turizmusa ismert és virágzó legyen. Zsákfalú mivolta, a Bakony természeti csodái, a Kéktúra útvonala, Szentkút zárandokhely és a Bodzaház és Tájház Látogatóközpont kedvező feltételeket biztosítanak az egész éves vendégfogadás számára. Ebben kiemelt szerep juthat a *falusi turizmusnak* (rural, village vagy agri tourism, Szabó, 2012; Szalók – Hanusz, 2022; Michalkó, 2023). Jásd kiválóan alkalmas színtere a vidéki életmód megőrzésének és közvetítésének. Jásd tájképi illeszkedése, élhetősége, a közösség csodált ereje és a természeti környezettel meglévő kulturális (ideértve a gasztronómiát) integráltsága rendkívül vonzó. Ebből a szempontból a túrázók, a zárandokok és a szlovák közösségek jelenthetik az ideális célcsoportot. A falusi turizmus mellett az élményturizmus, mint új trend szintén kiemelkedési pontot jelenthet. Ebben az esetben a stresszel teli hétköznapok testi-, lelki- és szellemi fáradalmait a turisták nem szükségszerűen zsúfolt nagyvárosokban vagy tömegturisztikai célpontokon pihenik ki. Az élménygazdaság kifejezés arra utal, hogy a fogyasztók az élményeknek tulajdonítanak értéket az árukkal és szolgáltatásokkal szemben; másként fogalmazva bekapcsolódnak az élményszerző tevékenységbe, reagálnak arra (maguk a fogyasztók, turisták) (Pine – Gilmore, 1999; Lőrincz – Sulyok, 2017). Az élményközpontú turizmus sokkal inkább az érzésekre, történetekre és kapcsolódási pontokra koncentrál, mintsem önmagára a termékre (Kovács, 2014; Zátori, 2018). Sőt, a látogatók élményalapú bevonásával személyiségük továbbfejlesztéséhez is hozzájárulhat a kulturális örökségelemek újszerű, ugyanakkor hiteles interpretálása révén (Szabó – Józsa, 2021). Jásdon a túrázás, a zárandoklás, a népszokásokba (pl. sibalás) és a helyi hagyományokba való bekapcsolódás (pl. Bodzaház és Tájház látogatóközpont, Mária szobor öltöztetése, csuhéfonás, gombászás, lovaskocsikázás) és a gasztronómia (bodza, bodzás-mákos hosszú kalács, kuglóf) jelentheti az élményturizmus forrását. A fő célcsoportot a középkorúak és idősebbek képezhetik, de megfelelő kínálattal (együttlét, társaság; bor és gasztronómia; kihívás, izgalom, digitális technológia) a falusi turizmus termék a fiatalabb korosztály számára is vonzó lehet Jásdon (Molnár – Remenyik, 2017). Fontos azonban hangsúlyozni, hogy a turizmus fókusza a tömegturizmussal szemben az ún. *alternatív turizmus* legyen, amely a kevésbé zsúfolt helyeket és nem a csúcsezonokat célozza. Ez kiemelten fontos, hiszen a település nincsen felkészülve a tömegturizmusra. Az alternatív turizmusra való fókusz szintén a fenntarthatóságot szolgálja ún. *fenntartható turizmus* formájában.

A specifikus célcsoportok megszólításában kiemelt szerepe lehetne erőforrásként a jásdai civil szervezeteknek, akik más hazai és külföldi egyesületekkel együttműködve valósíthatnák meg a célt. Az internethálózat teljes körű kiépítettsége további erőforrást jelenthet Jásd számára: a falusi turizmus és az élményturizmus mellett a település vonzóvá tehető a *digitális nomádok* számára, akiknél az internet le- és feltöltési sebességének gyorsasága mellett például a megélhetési költségek alacsony volta és az esős napok számának alacsony száma szintén kiemelten fontos szempont. E tekintetben Európában Magyarország a 4. a sorban, Jásd község mutatói talán még ennél a magyar átlagnál is kedvezőbbek. Továbbá, az internethálózat magas minősége további erőforrást jelenthet Jásd számára: a marketing hagyományos,

papíralapú eszközeivel szemben az online marketing adta lehetőségek is kihasználhatóak, a hazai vendégek mellett a külföldi turisták is könnyebben megcélozhatók ezáltal. Ehhez a legelső és legfontosabb lépés a járdi láttnivalók és a múzeumok Google térképen való hiteles megjelenítése és pontos indexálása, majd nyitás a külföldi, elsősorban szlovák vendégek felé.

Végül, mint minden kutatásnak, így jelen vizsgálatnak is vannak *módszertani korlátai*. Ezek közül a legmeghatározóbbak az adatkorlátok, nem minden adat áll rendelkezésre a települések vonatkozásában. Ezek közül kiemelkedik az innovációval, fejlődéssel összefüggő adatok (K+F ráfordítás, szabadalmak, megújuló energiaforrások, helyben foglalkoztatottak) teljes hiánya. A fenntartható fejlődés indikátoraink vármegyeszékhelyeken kívül modellterületeken (vármegyeszékhely – járási központ – falu) való alkalmazásakor érdemes lenne a torzító tényezőket a statisztikai adatfeldolgozás során (a lakosságszámra vetített arányosításon túl) még szigorúbban kontroll alatt tartani. Jelen esetben az eltérő településtípusok sajátosságaiból származó, eleve determinált paramétereket, például a földrajzi méretet vagy a lélekszámot. Enélkül nem állíthatjuk következetesen, hogy a kapott eredmények specifikusan Jásdra mint „bakonyi ékszerdobozra” jellemzők. Előfordulhat, hogy csupán a méretbeli sajátosságból származó fenntarthatósági különbségeket értük tetten. Ennek további vizsgálata érdekében javasolunk egy újabb kutatást, amely a Bakony-Balaton régió négy településének Jásd mellett Bakonynána, Borzavár és Nagyesztergár összehasonlító elemzését tűzi ki célul. Terveink szerint ezen kutatás eredményeit is hamarosan közreadjuk. Ezt követően jelenthetjük ki teljes bizonyossággal, hogy Sikos T. és Szendi (2023) módszertana nemcsak a vármegyeszékhelyek, hanem eltérő településtípusok, azaz a vármegyeszékhely – járási központ – falu hármasának tükrében és falvak összehasonlítása esetén is relevánsan alkalmazható, s a kapott eredmények érvényes és megbízható következtetések levonását teszi lehetővé.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A kutatás a kőszegi Felsőbbfokú Tanulmányok Intézete támogatásával valósult meg a „Semmi különös? A Bakony ékkövei!” Veszprém-Balaton 2023 Európa Kulturális Fővárosa (VEB2023 EKF) Program, Bakony Társadalmi Innovációs Projekt keretében.

IRODALOMJEGYZÉK

- Glied Viktor Imre – Barkóczi Csaba: *A fenntartható fejlődés elemeinek megjelenése a városfejlesztési stratégiákban a Dél-Dunántúlon*, Modern Geográfia, 2013/2, 1–46.
- Hetesi Zsolt: *Élhető települési jövőkép a fenntartható rendszerek szempontjából*, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Budapest, 2020.
- Holmes, John – Jones, Bernie – Heap, Brian: *Smart villages*, Science, 2015/6259, 359. <http://doi.org/c2c5>
- Huttmanová, Emilia – Valentiny, Tomáš: *Assessment of the Economic Pillar and Environmental Pillar of Sustainable Development in the European Union*, European Journal of Sustainable Development, 2019/2, 289. <https://doi.org/10.14207/ejsd.2019.v8n2p289>

- Káposzta József – Honvári Patrícia: *A Smart Falu koncepciójának főbb összefüggései és kapcsolódása a Hazai vidékgazdaság fejlesztési stratégiájához*, Tér és Társadalom, 2019/1, 83–97. <https://doi.org/10.17649/TET.33.1.3091>
- Kiss János Péter: *Nagyesztergár, Bakonyháza, Jásd és Tés: áttekintő helyzetkép és településközi kapcsolatok*, Egyéni kutatási beszámoló a Bakony Ékkövei projektben, 2022.
- Kovács Dezső: *Élmény, élménygazdaság, élménytársadalom és turizmus*, Turizmus Bulletin, 2014, XVI, 3–4, 40–48.
- Kulcsár László: *Vidékfejlesztés és a helyi társadalom*, Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek, 2018/3, 4–13.
- Lehtonen, Markku: *The environmental-social interface of sustainable development: Capabilities, social capital, institutions*, Ecological Economics, 2004/2, 199–214. <http://dx.doi.org/10.1016/j.ecolecon.2004.03.019>
- Lőrincz, Katalin – Sulyok, Judit (szerk.): *Turizmusmarketing*, Budapest, Akadémiai Kiadó, 2017. <https://doi.org/10.1556/9789634540601>
- Lőrincz Katalin – Raffay Ágnes: *„Beyond, azaz túllépni saját magunkon” – a turizmus szerepe a Veszprém 2023 Európai Kulturális Főváros projektben*, Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok, 2019/2, 18–38. <https://doi.org/10.15170/TVT.2019.04.02.02>
- Michalkó Gábor: *A turizmus esszenciája*, Akadémiai Kiadó, Budapest, 2023.
- Molnár Csilla – Remenyik Bulcsú: *A falusi turizmus helyzete és fejlesztési lehetőségei*, Studia Mundi - Economica, 2017/5, 44–59. <https://doi.org/10.18531/Studia.Mundi.2017.04.05.44-59>
- Murphy, Kevin: *The social pillar of sustainable development: a literature review and framework for policy analysis*, Sustainability, Science, Practice and Policy, 2012/1, 15–29. <https://doi.org/10.1080/15487733.2012.11908081>
- Némediné Kollár Kitti: *A hazai okos és autonóm falvak területi összefüggései*, Studia Mundi – Economica, 2022/1, 57–67. <https://doi.org/10.18531/Studia.Mundi.2022.09.01.57-67>
- OECD: *The Short and Winding Road to 2030: Measuring Distance to the SDG Targets*, OECD Publishing, Paris, 2022a. <https://doi.org/10.1787/af4b630d-en>
- OECD: *Measuring distance to the SDG targets – Hungary*, in *The Short and Winding Road to 2030: Measuring Distance to the SDG Targets*, OECD Publishing, Paris, 2022b. <https://doi.org/10.1787/9f0efa7d-en>
- Pine, J. – Gilmore, J. H.: *The Experience Economy. Work Is Theatre & Every Business Is A Stage*, Harvard Business School Press, 1999, Boston, Massachusetts.
- Sikos T. Tamás – Szendi Dóra: *A hazai megyei jogú városok gazdasági és környezeti fenntarthatóságának mérése, 2020-2021*, Területi Statisztika, 2023/1, 88–124. <https://doi.org/10.15196/TS630104>
- Sodiq, Ahmed – Baloch, Ahmer A. – Khan, Shoukat Alim – Sezer, Nurettin – Mahmoud, Seif – Jama, Mohamoud – Abdelaal, Ali: *Towards modern sustainable cities: Review of sustainability principles and trends*, Journal of Cleaner Production, 2019/227, 972–1001. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.04.106>
- Szabó Géza: *A hazai falusi turizmus helyzete és jövőképe*, in: Hanusz Árpád (szerk.): *A turizmus területi dimenziói*, Nyíregyházi Főiskola Természettudományi és Informatikai Kar Turizmus és Földrajztudományi Intézete, Nyíregyháza, 2012, 177–190.
- Szabó, Mariann – Józsa, Viktória: *Cultural Heritage Valorisation for Regional Development*, Köz-gazdaság, 16/3, 155–175. <https://doi.org/10.14267/RETP2021.03.12>
- Szalai Ádám – Fabula Szabolcs: *Az okos vidékfejlesztés lehetőségei és korlátai Magyarországon*, Modern Geográfia, 2021/1, 59–79. <https://doi.org/10.15170/MG.2021.16.01.04>
- Szalók Csilla – Hanusz Árpád: *Funkció vesztett magyar falvak falusi turizmusának újragondolása, a jövő felelőssége*, in: Máté Andrea – Dán Andrea (szerk.): *Vidéki Örökségi Értékek*, Nemzetközi Vidéki Örökség Konferencia: Az elmélet és a jó gyakorlat találkozása, Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar Marketing és Turizmus Intézet, Pécs, 2022–II, 50–57.

- Toli, Angeliki Maria – Murtagh, Niamh: *The concept of sustainability in smart city definitions*, Frontiers in Built Environment, 2020/77. <http://dx.doi.org/10.3389/fbuil.2020.00077>
- Zátori, Anita: *Élménymenedzsment a turizmusban*, Budapest, Akadémiai Kiadó, 2018. <https://doi.org/10.1556/9789634542322>

INTERNETES HIVATKOZÁSOK

- EC: European Network for Rural Development - Smart Villages, 2019: European Commission (EC), 2019. Elérhető: https://ec.europa.eu/enrd/smart-and-competitive-rural-areas/smart-villages/smart-villages-portal_en.html (Letöltés ideje: 2023.04.29.)
- ENSZ: *The sustainable development goals report 2022*, 2023. Elérhető: <https://unstats.un.org/sdgs/report/2022/> (Letöltés ideje: 2023.04.20.)
- ENSZ: *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Resolution adopted by the General Assembly on 25 September 2015. Egyesült Nemzetek Szövetsége, 2015. Elérhető: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N15/291/89/PDF/N1529189.pdf?OpenElement> (Letöltés ideje: 2023.04.20.)
- GOV: *Támogatott projekt kereső*, 2023. Elérhető: https://www.palyazat.gov.hu/tamogatott_projektkereso (Letöltés ideje: 2023.08.01.)
- HTML1: *Veszprém Látnivalók*, 2023. Elérhető: <https://www.veszpreminfo.hu/hu/helyek/latnivalok> (Letöltés ideje: 2023.04.16.)
- HTML2: *Várpalota látnivalók, nevezetességek*, 2023. Elérhető: https://varpalota.utisugo.hu/?t-Path=/latnivalok&hotel_page201=2 (Letöltés ideje: 2023.04.16.)
- HTML3: *Jásd Értéktára*, 2023. Elérhető: <https://www.jasd.hu/index.php?p=ertektar> (Letöltés ideje: 2023.04.16.)
- HTML4: *Google Térkép*, 2023. Elérhető: www.google.hu/maps (Letöltés ideje: 2023.03.17.)
- HTML5: *Ingatlan.com*, 2023. Elérhető: <https://www.ingatlan.com> (Letöltés ideje: 2023.03.17.)
- HTML6: *A Bodzaházról*, 2023. Elérhető: <https://www.bodzahazjasd.hu/> (Letöltés ideje: 2023.03.17.)
- HTML7: *Múzeumok Várpalotán*, 2023. Elérhető: <http://www.fesztivalnaptar.hu/keres/varpalota/latnivalok/muzeumok-p1/> (Letöltés ideje: 2023.03.17.)
- HTML8: *Múzeumok és Galériák*, 2023. Elérhető: <https://www.veszpreminfo.hu/hu/helyek/latnivalok/l:muzeumok-galeriak> (Letöltés ideje: 2023.03.17.)
- Központi Statisztikai Hivatal: *A fenntartható fejlődés indikátorai Magyarországon, 2021*, Központi Statisztikai Hivatal, 2022, https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/fenntartfejl/2021/fenntart-hatos_fejlodes_indikatorai_2021.pdf (Letöltés ideje: 2023.03.28.)
- Központi Statisztikai Hivatal: *Tájékoztatási Adatbázis: Éves településstatisztikai adatok 2021-es települészerkezetben, Magyarország települései (2000-2021)*, Központi Statisztikai Hivatal, 2023, <https://statinfo.ksh.hu/Statinfo/haViewer.jsp> (Letöltés ideje: 2023.03.28.)
- SRA: *Smart Rural Areas (SRA) in the 21st Century*, 2023, <https://www.smartrural21.eu/> (Letöltés ideje: 2023.03.28.)
- Veszprém 2023 BidBook, 2018. Elérhető: http://2023veszprem.hu/app/uploads/2017/09/Bid_book_2018_HU-1.pdf (Letöltés ideje: 2023.02.26.)



•
Veszeli Lajos: Trianon utóélete 06 – ceruzarajz

LUKOVICS MIKLÓS

Összekapcsolt autonóm járművek: kihívások és válaszok a városfejlesztésben

*Connected and Autonomous Vehicles: Challenges
and Responses in Urban Development*

•
SZERZŐ:

Lukovics Miklós, egyetemi docens, Szegedi Tudományegyetem Gazdaság-
tudományi Kar, miki@eco.u-szeged.hu, ORCID: 0000-0003-1765-4660

JEL-kód: O18, P25, R58,

Kulcsszavak: önvezető járművek • összekapcsolt autonóm járművek • városfej-
lesztés

Absztrakt: Az egymással és a városi infrastruktúrával adatkapcsolatban álló au-
tonóm járművek (Connected and Autonomous Vehicles, CAV) valószínűsített
elterjedése bizonyos scénáriók szerint lehetőséget ad a városi mobilitás jelenlegi
problémáinak (dugók, zaj, CO₂ kibocsátás stb.) kezelésére, ugyanakkor jelentős
bizonytalanságokat és tisztázatlan kérdéseket rejt. Mindez olyan rendkívüli előké-
születeket, intézkedéseket és erőforrásokat igényel a városoktól, amelyek jelentősen
túlmutatnak a városfejlesztés jelenleg ismert keretein.

Elméleti feltáró tanulmányunk célja az egymással és a városi infrastruktúrával adat-
kapcsolatban álló autonóm járművek jelenlegi városi „szövetbe” történő integrá-
lásával kapcsolatos legfontosabb városfejlesztési kihívások megismerése, valamint,
hogy új kutatási és diszkussziós lehetőségeket kínáljunk a városfejlesztéssel foglal-
kozó elméleti és gyakorlati szakemberek számára.

AUTHOR:

Miklós Lukovics, associate professor, University of Szeged, Faculty of Economics and Business Administration, miki@eco.u-szeged.hu, ORCID: 0000-0003-1765-4660

JEL-code: O18, P25, R58,

Keywords: *self-driving vehicles • connected and autonomous vehicles • urban development*

Abstract: *The anticipated proliferation of Connected and Autonomous Vehicles (CAV), which establish data connectivity with each other and urban infrastructure, is expected to offer opportunities for addressing current urban mobility issues such as congestion, noise, and CO₂ emissions. However, it also entails significant uncertainties and unresolved questions. This requires extraordinary preparations, measures, and resources from cities that go beyond the existing framework of urban development.*

The aim of our theoretical exploratory study is to understand the key urban development challenges related to the integration of CAVs, which communicate with each other and urban infrastructure, into the current urban fabric. Additionally, we seek to provide new research and discussion opportunities for theoretical and practical professionals engaged in urban development.

BEVEZETÉS

Úgy tűnik, hogy napjainkban már nem az a kérdés, hogy az önműködő jármű-vezérelt városi mobilitás valósággyá válik-e, hanem az, hogy mikor (Grindsted et al., 2022). Az önműködő járművek technológiai háttere egyre kifinomultabb, a fejlesztő cégek egyre meggyőzőbb utcai teszteredményekről számolnak be (Zuti – Lukovics, 2023). Az utcai önműködő jármű-tesztekbe bevont városok és a közúti teszt engedéllyel rendelkező fejlesztő cégek száma dinamikusan növekszik. 2023 augusztusában a világ közel 300 városában¹ zajlottak városi közúti tesztek, és Kalifornia államban már több, mint 50 fejlesztő cég rendelkezik közúti teszt engedéllyel úgy, hogy néhány közülük már biztonsági sofőr nélküli önműködőtaxi-szolgáltatást üzemeltet.² Ezek közül az egyik cég több, mint 600 járművel több, mint 20 millió kilométer balesetmentes városi önműködő tesztelést tudhat maga mögött szerte az USA-ban úgy, hogy ennek felét az elmúlt egy évben teljesítette.³

Nem csupán az utcai tesztekbe bevont városok és a közúti teszt engedéllyel rendelkező cégek száma növekszik dinamikusan, de a városok közútjain megtett tesztkilométerek száma is, miközben csökken a dokumentált emberi beavatkozás: Kaliforniában 2022-ben a járművek a bázis időszakhoz képest 1 millió mérfölddel többet, 5,7 millió mérföldet tettek meg önműködő módon 28%-kal több tesztjárművel úgy, hogy eközben az emberi beavatkozás szükségessége csökkent (DMV, 2023).

Bár az autonóm járművek (autonomous vehicles, AV) alkalmazása felé vezető lépések gyorsan haladnak, az AV-kre való áttérés sikerét nagyban meghatározza a befogadó környezet felkészültsége. Mindez jelentősen túlmutat a nemzetközi szakirodalomban kutatott technológia elfogadáson: azt is tudnunk kell, hogy az emberek mennyire fogadnák el az autonóm járművek okozta megváltozott életteret (közlekedési rendszer, városkép, területhasználat, gazdaság, környezet stb.), valamint, hogy a városok mennyire állnak készen azon városi infrastrukturális, szabályozási feltételek megteremtésére, amelyek a technológia biztonságos működéséhez szükségesek. Különösen igaz ez abban az esetben, ha nem csupán autonóm járművekről, hanem ún. összekapcsolt autonóm járművekről (Connected and Autonomous Vehicles, CAV) beszélünk, melyek képesek kommunikálni egymással és/vagy a környezetükkel (PSC, 2017). *„A CAV-ok két különálló komplex koncepció, nevezetesen az összekapcsolhatóság és az autonómia szintézisének tekinthetők, amelyek egyesítése jelentős szinergiákhoz, de potenciálisan katasztrofális sebezhetőségekhez és korábban nem látott fenyegetésekhez, veszélyekhez is vezet.”* (Nikitas et al., 2022, 1.) Másfajta megvilágításban: *„a hálózatba kapcsolt és autonóm járművek az Internet-of-Things (IoT) eszközök és a környező fizikai és digitális környezettel való kommunikációra alkalmas hálózati képességek kombinációját jelentik.”* (Ivus et al., 2020, 7.) Egy hasonló megközelítés szerint a CAV-ok *„olyan járművek, amelyek vezetésautomatizálási rendszerekkel vannak felszerelve, és képesek kommunikálni a közlekedésben résztvevő szereplőkkel”* (Lee – Hess, 2020, 86.).

Ebből adódóan egyre inkább felértékelődik a CAV-felkészültség fogalma, mely rámutat arra, hogy az összekapcsolt autonóm járművek elterjedésének sikere nemcsak a technológia fejlettségétől függ, hanem a befogadó környezet jellemzőitől is: a városoknak is proaktív lépéseket kell tenniük a CAV-ok biztonságos bevezetése érdekében (Khan et al., 2019). Ebből következik, hogy a CAV-felkészültség a befogadó környezet két különböző szintjén értelmezhető:

1. Kik? Azaz az egyének szintjén: Az innováció diffúziójának egyik legfontosabb faktorát az innovációs döntések jelentik: az innováció elfogadása vagy éppen elutasítása, valamint azok térhódítása az emberek ítéletein, döntésein alapul (Rogers, 2003).
2. Hol? Azaz a városok szintjén: az összekapcsolt autonóm járművek speciális városfejlesztési beavatkozásokat igényelnek a technológia biztonságos működése érdekében. A CAV-specifikus városfejlesztés kulcsfontosságú az autonóm járművektől várt előnyök realizálása és hátrányok elkerülése érdekében. Enélkül az autonóm járművek még növelhetik is azokat a mobilitási problémákat, amelyekkel a közúti hatóságok jelenleg szembesülnek (Duarte – Ratti, 2018).

Kutatásunkban a második ponttal foglalkozunk, azaz arra a kérdésre keressük a választ, hogy milyen városfejlesztési kihívásokat definiálnak a kapcsolódó autonóm járművek, valamint, hogy ezeket milyen módon lehetne kezelni. Rá szeretnénk világítani arra, hogy az összekapcsolt autonóm járművek városokban való tömeges megjelenése addicionális terhet jelent majd a “későn ébredő” városok számára. A tudatosan felkészülő városok számára ezzel szemben segíthet csökkenteni az autók növekvő száma miatti évtizedes urbanizációs hátrányokat.

KIINDULÁS: AZ EMBEREK VÁROSA VS. AZ AUTÓK VÁROSA

Hogy megértsük azt, hogy az autonóm járművek tömeges városi megjelenése miként állítható tudatos tervezéssel a jelenlegi urbanizációs hátrányok csökkentésének szolgálatába, fontos áttekintenünk a járművek térhódításának folyamatát és következményeit városainkban.

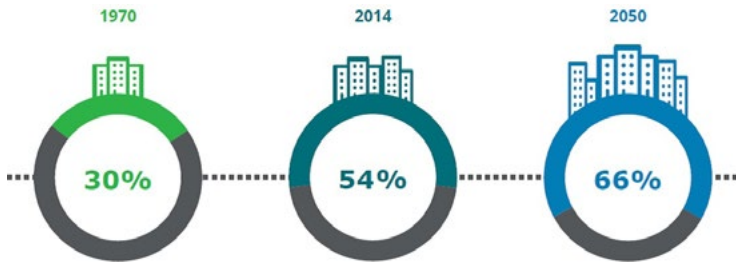
Napjaink modern városai jellemzően autó központúak. Ez a jelenség a II. világháborút követően elindult motorizációs folyamat eredménye. Az autók térhódításával párhuzamosan a települések is változásnak indultak, versenyképességük megőrzése érdekében alkalmazkodni kezdtek az új trendhez és fokozatosan, szinte mindent az autóforgalom kiszolgálásának rendeltek alá. Ez leginkább az új utak építésében, a már meglévők kiszélesítésében és számtalan parkolóhely kialakításában mutatkozott meg.

Napjainkban a városi fejlődés együtt jár az urbanizációs hátrányok, zaj és légszennyezettség, túlszűfolttság stb., mint negatív externáliák megjelenésével (Lengyel, 2021). Ez visszavezethető a nagyobb városokban az autós közlekedés drasztikus megnövekedésére, amely bizonyos előnyei mellett egyre inkább az ott lakók életminőségének romlását is maga után vonja, aminek egyaránt vannak káros következményei a gazdaságra és a társadalomra (Kézy et al., 2018).

Három olyan tendenciát emelünk ki, amelyek ahhoz vezetnek, hogy a városokban egyre kevesebb (és még kevesebb lesz) a lakosok rendelkezésére álló élettér:

1. *Évről évre egyre több ember él városokban:* az 1970-es években a világ lakosságának 30%-a élt városokban, 2014-re ez 54%-ra nőtt, és 2050-re a becslések szerint el fogja érni a 66%-ot (1. ábra). A megnövekedett lakosság statikus és dinamikus elhelyezése, azaz lakhatása és mobilitása egyaránt kihívásokat jelent a városokban, és csökkenti az egy főre jutó városi élettér nagyságát.

1. ábra: Globális urbanizációs tendenciák
Figure 1: Global urbanization trends



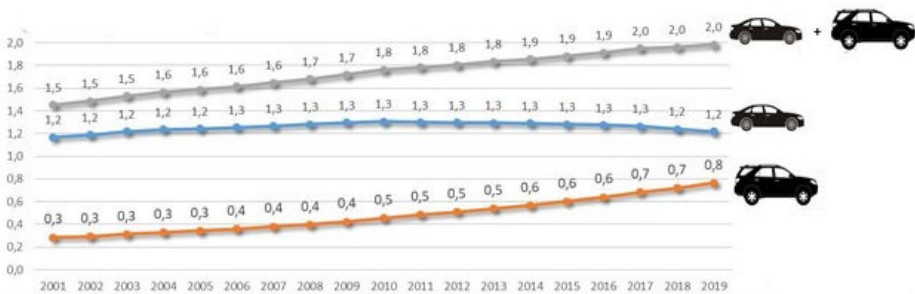
Forrás: Goodall et al., 2017, 116.
Source: Goodall et al., 2017, 116.

2. *A városi népesség egyre több és egyre nagyobb kategóriájú autót vásárol:* nem pusztán az jelent problémát, hogy a városi népesség növekszik, hanem hogy a megnövekedett városi népesség egyre több és nagyobb személygépkocsival jelenik meg a városok útjain. A városok szerkezetét és úthálózatát évszázadokkal ezelőtt sokkal kisebb

terhelésre méretezték, emiatt áteresztő képességük a megnövekedett forgalmat nehezen bírja el, emiatt a közlekedési dugók, torlódások, balesetek mindennaposak a nagyvárosokban.

Közismert, hogy a személygépkocsik száma az Európai Unióban évről évre növekszik (Eurostat, 2021), azonban már az is látszik, ami már önmagában tovább csökkentené a lakosok rendelkezésére álló városi életteret. Az autók növekvő számán túl azok jellege is lényeges: az SAAQ (2021) speciális felmérése szerint az emberek nem csak, hogy több autót vesznek, de egyre nagyobbakat is: a nagyobb méretű egyterűek, városi teherjárók (SUV-k) egyre nagyobb számban találhatóak meg a városi utakon.

2. ábra: Személygépkocsik számának és jellegének alakulása Montreálban (2001–2019)
 Figure 2: Number of passenger cars in Montreal (2001–2019)



Forrás: SAAQ, 2021.

Source: SAAQ, 2021.

3. Ugyanazon autótípus mérete is növekszik új típus változat esetén: a személygépkocsik által elfoglalt városi terek arányát az a tény is növeli, hogy az autógyártók ugyanazon modell újabb verzióinak méretét minden alkalommal néhány centiméterrel megnövelik. Ez az egyes verzióváltások esetén szinte észrevehetetlen méretnövekedés, több évtized távlatában már 30-40 cm növekedést eredményez.

1. táblázat: Néhány azonos típusú személygépkocsi méretének változása
 Table 1: Changes in the size of several identical types of passenger cars

Típus	Korábban		Napjainkban		Változás (%)	
	Hossza, cm (év)	Szélessége, cm (év)	Hossza, cm (év)	Szélessége, cm (év)		
Volkswagen Golf	382 (1974)	163 (1974)	428 (2022)	179 (2022)	112	110
Opel Astra	405 (1991)	169 (1991)	437 (2022)	181 (2022)	108	107
BMW 3	435 (1975)	161 (1975)	471 (2022)	183 (2022)	108	114

Forrás: saját szerkesztés.

Source: own construction.

A fentebbiek eredményeképpen a városi térhasználat fordulóponthoz ért: a városok egyre nehezebben tudják kielégíteni már a jelenlegi mobilitási igényeket is (főleg a nagyobb városokban, de egyre inkább a kis és közepes méretű városokban is), miközben – figyelembe véve a városi népesség várható növekedését – a „közlekedési kereslet” további drasztikus bővülésére számíthatunk (Szűcs et al., 2017). Mindez egyúttal az urbanizációs hátrányok növekedéséhez is vezet (Lengyel – Rechnitzer, 2004; Lengyel, 2010).

Kézy és szerzőtársai (2018) kiemelik, hogy alapvető problémát jelent a városi közlekedés erőteljes autóorientáltsága. A múlt században a városokat oly módon tervezték és alakították át, hogy ideális feltételeket teremtsenek az autók számára, aminek eredményeként az autók mára uralják a városi köztereket. Ennek számos problémája adódik, amelyek hosszú távon negatívan befolyásolják a városlakók egészségi állapotát, a városi környezet minőségét, a helyi gazdaságot és még a társadalmi összetartozást is (Vernez Moudon et al., 2006). A legtöbb városban jelenlegi formájukban a közlekedési rendszerek nem fenntarthatók (Lerner-Lam et al., 1992).

Kézy és szerzőtársai (2018) arra is rávilágítanak, hogy a fenntartható közlekedési rendszerek irányába történő elmozdulás kulcsa a városokban a szemléletváltás: a városfejlesztésnek arra kellene koncentrálnia, hogy az emberek, nem pedig az autók városban belüli gyors és hatékony mozgását biztosítsa. Ehhez szükséges az aktív közlekedési módok (gyalogos közlekedés és kerékpározás) előnyben részesítése és a közösségi közlekedés arányának növelése az egyéni autós utak arányának csökkentésével párhuzamosan (Southworth, 2005).

Napjainkra a nyugati társadalmakban ez a folyamat közelít a tetőpontjához. Ezzel együtt egyre intenzívebben érzékelhetőek a megnövekedett közúti forgalom negatív tulajdonságai a pozitív jellemzők mellett. Ezek a negatív hatások egyre nagyobb területet érintenek, az utóbbi években hazánkban is mindennapos jelenséggé váltak a csúcsforgalomban jelentkező torlódások, dugók. Egyre több embert foglalkoztat a kérdés, hogy milyen hasznos tevékenységre lehetne fordítani a jelenleg munkába járással, ingázással töltött időt. Ezenfelül a forgalomban részt vevő és várakozó, parkoló járművek helyigénye is számottevő. Így a forgalom volumene a települések szempontjából is érzékeny kérdés.

AZ ÖNVEZETŐ TECHNOLÓGIA MINT AZ URBANIZÁCIÓS HÁTRÁNYOK CSÖKKENTÉSÉNEK MEGALAPOZÓJA?

Az elmúlt időszakban jelentős változásnak indult mindaz, amit eddig a városi közlekedésről ismertünk. Az előttünk álló paradigmaváltás középpontjában az önzetű járművek és a mobilitási szolgáltatások állnak. Az ezen a területen bekövetkező átalakulásnak köszönhetően megkérdőjeleződik egy közel százéves motorizációs trend, amely az utóbbi években meghatározta a települések fejlesztési irányát.

Az Európai Bizottság (2019) rámutat arra, hogy hatalmas változások előtt áll a városi közlekedés, amelyet elsősorban a technológia fejlődése és az emberek közlekedési szokásainak változása hoz létre. A városi stratégiákban egyre nagyobb hangsúlyt kap a tömegközlekedés és az aktív közlekedés arányának növelése az autózáshoz képest. Az igényalapú mobilitási szolgáltatások megjelenése a városi közlekedési lehetőségek sokféleségét növeli,

beleértve az autó- és kerékpárkölcsonzést. Az elektromos járművek száma nő, ami „zöldebbé” teheti a hagyományos szennyező közlekedést, feltéve, hogy fenntartható energiaforrásból származó elektromos energiát használnak. Ezen kívül közeleg az önzetű autók forradalma is. A mobilitással kapcsolatos kihívások között felmerül a jogalkotók feladata is, akiknek gondoskodniuk kell arról, hogy az új technológiák a tömegközlekedés működését segítsék elő, és ne veszélyeztessék azt. Fontos figyelni az átalakulás során fellépő társadalmi és gazdasági hatásokra is.

A tudósok és közlekedési szakemberek között egyetértés van abban, hogy a CAV-ok elterjedése átalakítja majd a közlekedési rendszereket, a földhasználatot és a társadalmi-gazdasági hatalmi struktúrát (Shepard et al., 2022). Gavanoş (2019) szerint a várostervezőknek emiatt figyelembe kell venniük az összekapcsolt autonóm járművek városokra gyakorolt lehetséges hatásait és a várostervezés jövőbeli kihívásait.

A nemzeti kormányzatoknak és a helyi önkormányzatoknak értékelniük kell a kapcsolódó stratégiáikat (Thomopoulos–Givoni, 2015), a tervezésnek pedig alkalmazkodnia kell majd a jövő bizonytalanságaihoz (Litman, 2015). A várostervezői vélemények megosztanak arról, hogy a CAV-ok képesek-e hozzájárulni a tervezési célokhoz, illetve a jövő városainak meg kell találniuk a módját annak, hogyan alkalmazkodjanak az autonóm mobilitás elterjedéséhez (Bayer et al., 2010; Chen – Shaheen, 2016).

Az elmúlt évtizedben jelentős mértékben növekedett a járműcsatlakoztatási és automatizálási technológiákba történő beruházások és fejlesztések mértéke (Cohen et al., 2020). A CAV-ok képesek átformálni városainkat és mélyreható változásokat okozni a városi életben. A CAV-ok legfontosabb előnyei az alábbiak szerint foglalhatóak össze (Almeida Correia et al., 2019; Malokin et al., 2019):

- felszabadíthatják a vezetési időt, hogy a hosszú utazások során produktívabb és/vagy élvezetesebb módon használhassuk fel az utazás idejét,
- biztonságosabbá is tehetik útjainkat azáltal, hogy elkerülhetők velük az emberi vezetői hibák, amelyek a legtöbb közlekedési balesethez hozzájárultak (Luttrell et al., 2015),
- olyan mobilitási szolgáltatásokat nyújtanak, amelyek az emberi sofőr költségének kiesése révén olcsóbbak (Bösch et al., 2018), és hozzáférhetőbbek azáltal, hogy kiszolgálják azon felhasználókat, akik nem akarnak vagy nem tudnak vezetni (Harper et al., 2016),
- megoldják az első/utolsó mérföld problémáját, amelynek kiszolgálása a hagyományos városi közlekedési rendszerekkel nem valósítható meg hatékonyan (Moorthy et al., 2017),
- képesek a közlekedési rendszer energiahatékonyságának javítására a közúti torlódások mérséklésével (Stanek et al., 2017), az öko vezetés megvalósításával (Ozkan – Ma, 2021; Zhao et al., 2019) és a járműplatooning lehetővé tételével (Chen et al., 2021; Wadud et al., 2016);

AZ ÖSSZEKAPCSOLT ÖNVEZETŐ JÁRMŰVEK MEGJELENÉSÉNEK VÁRHATÓ HATÁSAI A VÁROSOKBAN

A városokat érintő kihívások közül talán az egyik legtriviálisabb az autonóm járműveknek a városok közlekedési rendszerébe való integrálása (beleértve a MaaS, illetve MOD rendszerek kialakítását is), mely számos új feladat és kihívás elé állítja a várostervezést és annak részterületeit, valamint a városi költségvetés tervezőit (Rouse, 2018). Szintén jól azonosított kihívás az AV-kompatibilis infrastruktúra tervezés, kivitelezés, menedzsment és fenntartás témaköre (Saeed, 2020), melyek nélkül az autonóm járművek tájékozódása bizonytalan lenne. Mares és társai (2018) kiemelik, hogy az autonóm járművek által előidézett változások érzékenyen fogják érinteni a városok költségvetését (pl. parkolási bevételek, különböző díjak adók csökkenése, majd eltűnése). A nem hatékony szabályozási keretrendszer ráadásul a csökkentés helyett inkább növelheti a biztonsági kockázatokat, a megtett távolságot, a kibocsátást, a torlódásokat és a társadalmi egyenlőtlenségeket (WEF, 2020).

Narayanan és társai (2020), DuPuis és társai (2015), Chapin és társai (2016), valamint Fraedrich és társai (2019) megállapították, hogy a városok területhasználata az egyik legjelentősebb tématerület, amelyre önzvető technológia és az életmódbeli tendenciák együttesen számottevő változásokat idéznek elő. Ezek egyik fő irányát az értékes városi területek felszabadulása és újfajta hasznosításának lehetősége (NACTO, 2019), a másikat pedig a város és vidéke közötti kapcsolatok átalakulása jelenti (González-González et al., 2019). Mindkettő igen jelentős tervezési és előkészítési feladatokat ró a városokra.

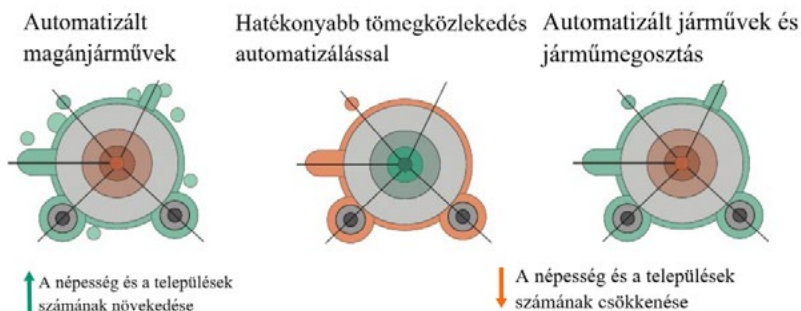
A CAV-ok azonban növelhetik az autófűggőséget is, több autós utazásra és hosszabb ingázásra ösztönözhetnek, ami magasabb összes megtett járműkilométerhez vezet, ez pedig több szennyezést és szén-dioxid-kibocsátást jelenthet (Auld et al., 2017; Kim et al., 2015), valamint a városok külvárosokba terjeszkedését (Guan et al., 2021; Thakur et al., 2016). A nagyobb autófűggőség a fizikai inaktivitást is ösztönözheti, ami a betegségek széles listájával, például a szív- és érrendszeri betegségekkel, a demenciával, a cukorbetegséggel és a rákos megbetegedésekkel való kapcsolat révén rontja a közegészséget (Rojas-Rueda et al., 2020; Sohrabi et al. 2020). Az alábbiakban néhány szempontot részletesebben tárgyalunk:

1. *Közlekedési, parkolási feltételek és területhasználat:* A kapcsolódó autonóm járművek kisebb követési távolságot és sávszélességet igényelnek, mint a hagyományos járművek, ezért a CAV-ok növelhetik a közúti infrastruktúra kapacitását (Metz, 2018). A CAV-ok minimális parkolási igénye értékes területeket szabadíthat fel a városközpontokban több zöldterület és/vagy nagyobb sűrűségű vegyes területhasználat számára (Stead – Vaddadi, 2019; Yigitcanlar et al., 2019). Ezen túlmenően a CAV-ok hatékonyabb területhasználata lehetőséget ad arra, hogy utcáinkat áttervezzük, hogy jobban járhatóak legyenek, és változatosabb tevékenységeknek adjanak helyet, amelyek az utcákat élettel teli városi terekké alakítják át (NACTO, 2019; Riggs et al., 2020). A tervezőknek fel kell mérniük a város parkolási rendszerének átszervezéséből származó előnyöket és a lehetőségeket, többek között a vonzó úti célok körüli területek felszabadításának lehetőségeit (Gavanas, 2019).
2. *Infrastruktúra, zónák:* a CAV-ok széles körű elterjedése várhatóan új követelményeket és szabványokat tesz majd szükségessé az infrastruktúra kialakításával kapcsolatban, hogy

megkönnyítsék a CAV-ok navigációját és biztosítsák a közúton közlekedők biztonságát (Bösch et al., 2018; Albino et al., 2015). A városi infrastruktúra kialakításával kapcsolatos másik követelmény a pick-up és drop-off zónákhoz kapcsolódik. Ezeket a területeket úgy kell kialakítani, hogy egyszerre legyen biztosítva az utasok biztonsága és kényelme. E területek hatékony kialakításánál figyelembe kell venni, hogy az AV-kat a fogyatékkal élők és a veszélyeztetett felhasználók számára is hozzáférhetővé kell tenni.

3. *Utak állapota*: A városok korántsem homogén terek a CAV-ok alkalmazási lehetőségei szempontjából. Mitteregger és szerzőtársai (2022) szerint a CAV-ok térben szelektív telepítése valószínűsíthető a városok utcáinak eltérő alkalmassága miatt. Megfigyelhető, hogy a város autóbarátabb peremterületei általában előnyben vannak a régebbi, összetettebb központi városrészekkel szemben. Míg az előbbi területet a CAV-ok jelentős kiigazítások nélkül és feltehetően viszonylag hamar elérhetnék, addig az utóbbi területen a CAV-ok közlekedése csak akkor lenne elképzelhető, ha az utcaképet, infrastruktúrát jelentősen átalakítanák, a sebességet csökkentenék és a területet digitális infrastruktúrával korszerűsítенék, de az ilyen változtatásokra jelenleg nincsenek szabványok.
4. *Adatok és kiberbiztonság*: az AV-k, főként, ha összekapcsolt autonóm járművekről beszélünk, rengeteg adatot gyűjtenek és kezelnek. Ezt a várostervező hatóságok kihasználhatják jövőbeli tervezési céljaikhoz, feltéve, hogy hozzáféréssel rendelkeznek az autonóm járműflották üzemeltetőinek, a forgalomirányító hatóságoknak és járműgyártóknak az adatbázisaihoz (Eurocities, 2018). Minél automatizáltabbá és összekapcsoltabbá válnak a járműrendszerek, annál érzékenyebbek lesznek a külső támadásokra és hibákra, tehát fontos a megfelelő védelem biztosítása a hackertámadások ellen (Mitteregger et al., 2022). A fokozott összekapcsolhatóság az autonóm vezetési funkciókkal kombinálva tehát jelentős veszélyt jelent, növeli a rendszer sebezhetőségét.
5. *Lakó- és telephelyválasztás*: Mitteregger és szerzőtársai (2022) kiemelik, hogy a magánszemélyek saját tulajdonú automatizált járművei elősegíthetik a népesség növekedését a jól összekapcsolt külvárosi/vidéki területeken, vagyis hozzájárulnak a terjeszkedő városi növekedéshez. Ezzel szemben a jól megszervezett automatizált tömegközlekedés (pl. összekapcsolt és automatizált transzferjáratok az utolsó kilométeren) a városokban tarthatja a népességet, és ezzel ösztönzi az urbanizációs folyamatokat. Az automatizált járművek megosztási szolgáltatásokkal is mérsékelhetik a városi terjeszkedést és a külvárosiasodási folyamatokat, bár látszik, hogy bizonyos demográfiai csoportok azáltal, hogy javul a közlekedési hozzáférés, távolabb költözhetnek a városközponttól (3. ábra).

3.ábra: Az automatizált járművek hatása az egyének lakóhelyválasztására
 Figure 3: The impact of automated vehicles on individuals' location choices



Forrás: Mitteregger et al., 2022, 74.
 Source: Mitteregger et al., 2022, 74.

6. *Városi költségvetés:* Smahó (2021) szerint lényeges bevételkiesés várható a járművekhez kapcsolódó bevételek drasztikus visszaesése miatt, hiszen ezek nagy része a parkolási díjakból és a parkolással kapcsolatos bírságokból származik. A parkolás iránti igények fentebb tárgyalt feltételezett visszaesése értelemszerűen ezen bevételekre is kihat, ami lényeges kihívást jelent.

A számos jól azonosítható kihívás ellenére a célzottan autonóm járművekre irányuló városstervezés a városok döntő többségében még el sem kezdődött, más városokban még korai szakaszban jár (Smahó 2021). Az USA témával foglalkozó szakirodalmára ösztönzi a városokat, hogy mielőbb kezdjék meg a tervezést az autonóm járművek fogadásával kapcsolatban (Narayanan et al., 2020), néhány városban már el is készült az AV-felkészültségi terv (OMT, 2020; COT, 2019; CEK, 2019). Az előre menekülő tengerentúli hozzáállással szemben Európában sokkal inkább a kivárási figyelhető meg (González-González et al., 2019), ami a későbbiekben jelentős hátrányt okozhat.

CAV-FELKÉSZÜLÉS A VÁROSOKBAN – AKCIÓTERVEK

Rebalski és szerzőtársai (2022) szerint az, hogy a városok milyen mértékben és hogyan segítik elő a CAV-ok bevezetését, függ többek között a méretüktől, a politikai hovatartozásuktól és a pénzügyi lehetőségeiktől (Freemark et al., 2019). Mitteregger és szerzőtársai (2022) kiemelik, hogy döntő fontosságú, hogy a CAV-eredetű városi kihívásokat proaktívan kezeljük, és ne várjunk addig, amíg az új technológiák már tömegesen megjelennek az utakon. A lehetséges akcióterveket két pillér mentén rendszerezhetjük (Mitteregger et al., 2022), (1. táblázat):

1. pillér: az utcák mint közösségi terek

- *A1 akcióterv: Városkompatibilis CAV-bevezetés megtervezése:* A CAV-ok bevezetését a meglévő városi szövetbe integráltan kell megtervezni, azaz nem létezik minden városra egységesen alkalmazható lépéssor. A városok különbözőségének az elkészülő tervekben is vissza kell köszönnie, kiemelt megoldásokat nyújtva az adott város sajátosságaira. A városi környezettel összeegyeztethető megközelítés kialakítása döntő fontosságú, és a hatásvizsgálat során kulcsszerepet kell játszania.
- *B1 akcióterv: Közterületek visszaszerzése:* a kevesebb autó a városokban kevesebb parkolóhelyet jelent a közterületeken, amelyek megteremtik a lehetőségét annak, hogy az ily módon felszabadult területeken közösségi tereket (parkok, zöld területek, játszóterek, találkozási pontok stb.) alakítsanak ki a városok. Ezáltal kvázi a városi lakosság „visszaszerezhetné” az autók által hosszú évek során elfoglalt területeket. Ez lehetőséget ad arra, hogy a városok javítsák közterületeik és zöldterületeik minőségét és bővítsék a területhasználat lehetőségeit. Ez azonban csak akkor érhető el, ha a járműtulajdonlást megfelelő arányban váltja fel a járműhasználat.
- *C1 akcióterv: A különleges közúti infrastruktúra létrehozása és az esetleges terület-használati konfliktusok kezelése:* A CAV-ok bizonyos esetekben további sávokat (pl. pick-up és drop-off zóna, K+R (kiss and ride) terület) igényelnek, amiket az utakon és az utak körül meglévő, gyakran korlátozott és már most is erősen igénybe vett szabad területeken kell kialakítani. Ki kell alakítani továbbá a CAV által igényelt infrastruktúra technológiai hátterét (5G, V2V, V2I, V2X). Az egyes útszakaszok helyzetétől függően nemcsak előzetes közlekedési és várostervezési döntéseket kell hozni, hanem ezt további érintettek (vállalkozások és lakástulajdonosok) megfelelő bevonásával kell megtenni. Ez várhatóan nem fog konfliktusmentesen zajlani, különösen akkor nem, ha az átmeneti szakaszban az eredetileg vártnál kevesebb a “visszaszerzett” terület.

2. pillér: Integrált mobilitásfejlesztési koncepciók

- *A2 akcióterv: A multimodális elérhetőség javítása és a CAV integrálása a városrészek-be:* Ahhoz, hogy a CAV-ok növeljék a városi mobilitás hatékonyságát és ne váljanak kontraproduktívvá, kulcskérdés a meglévő tömegközlekedési rendszerbe történő integrálás. A mobilitási csomópontok fokozatosan növekvő fontossággal bírnak majd, mint az összekapcsoló pontok az egyes közlekedési módok között a városrészek, a teljes város és a tágabb városi régió határán, valamint minden releváns részterületükön. Kiemelten fontos és igen bonyolult tervezési feladat lesz a fix menetrend szerinti útvonalak és meghatározott megállók, valamint a térbeli rugalmassággal rendelkező szolgáltatás összehangolása.
- *B2 akcióterv: A rendelkezésre álló területek felhasználása a városrészek fejlesztésére:* A strukturális változások várhatóan hatással lesznek az autóiiparhoz kapcsolódó ágazatokra az egyes városrészekben, például a parkolóházakra, benzinkutakra, autómo-

sókra, autószerelő-műhelyekre és autókereskedésekre, amelyek fokozatosan átalakulhatnak, és a jelenleg általuk elfoglalt épületek vagy terek más célokra is használhatóvá válnak majd. Ahhoz, hogy ezek megszűnése ne negatívan hasson a városrész fejlődésére, tudatos beavatkozásra van szükség. Ezeket a tereket a meglévő célkitűzésekkel összhangban úgy javasolt fejleszteni, hogy mindez a városrész fejlődését szolgálja, például a 15 perces város koncepció által igényelt területigénnyel összehangolva.

- *C2 akcióterv: Gyakorlati kísérletek végrehajtása a városrészekben:* A CAV történelmi európai városokban való bevezetésével járó kihívások fokozatos és reflektív megközelítést igényelnek. Tesztelni és elemezni kell az alternatív mobilitási koncepciókat, azok városrészekbe való beágyazódását és hatásait. Fontos, hogy az érdeklődők megtapasztalhassák és kipróbálhassák az eddig ismeretlen új mobilitási szolgáltatásokat. Ez lehetővé teszi a potenciális fenntartások felismerését és a korai fejlesztési fázisok során szerzett kollektív mindennapi tapasztalatok visszacsatolását az innovációs ciklusba.

2. táblázat: Az összekapcsolt és automatizált járművek fenntartható működtetésére vonatkozó akciótervek és intézkedések

Table 2: Action plans and measures for the sustainable implementation of connected and automated vehicles

Akciók / pillérek	1. Utcák mint közösségi terek	2. Integrált mobilitásfejlesztési koncepciók
A. A CAV integrálása a meglévő közlekedési és mobilitási rendszerekbe	A1: Az automatizált vezethetőség és a CAV-ok városkompatibilis megvalósításának megtervezése	A2: A multimodális elérhetőség javítása és a CAV integrálása a városrészekbe
B. A közterületek megosztásának méltányos megközelítése	B1: A közterületek visszaszerzése	B2: A rendelkezésre álló földterületek felhasználása a városrészek fejlesztésére
C. Részvétel	C1: A különleges közúti infrastruktúra létrehozásának mérlegelése és az esetleges földhasználati konfliktusok kezelése	C2: Gyakorlati kísérletek végrehajtása a városrészekben

Intézkedések	Többszintű sebességrendszer meghatározása különböző útszakaszokra és a sebesség általános szabályozása (a forgalmi áramlások és kibocsátások szabályozása)	A hibrid mobilitási szolgáltatások a városi mobilitás gerincként történő kiterjesztése
	A gépkocsiforgalom mennyiségének csökkentése; a gyalogosok és kerékpárosok számának növelése	A közlekedési módok megoszlásának megváltoztatása az aktív mobilitás és a tömegközlekedés javára
	A városképek minőségének javítása a méltányos közös használat megtervezésével és biztosításával	A közterületek és az aktív mobilitás hálózatának meghatározása
	Parkolóhelyek, mobilitási pontok és töltőállomások helyének kijelölése úgy, hogy tiszteletben tartsák a az utcakép meglévő jellegzetességeit	Az automatizált és összekapcsolt csomópontok horgonypontként történő funkcionális és építészeti integrálása a környékbe
	Az első és utolsó mérföld közlekedésének megszervezése	Regionális koncepciók kifejlesztése az áruszállítás, logisztika és elosztás terén
	Részvételi modell bevezetése a közterek megtervezéséhez	Transzdiszciplináris elképzelések közös kifejlesztése az "új városi mobilitás"-ról

Forrás: Mitteregger et al., 2022.

Source: Mitteregger et al., 2022.

ÖSSZEGZÉS

A CAV-ok tehát lehetőségeket kínálnak városaink hatékonyabbá, biztonságosabbá, fenntarthatóbbá és élhetőbbé alakítására, de egyben potenciális zavarokat és új kihívásokat is okozhatnak, amelyek ellentétes következményekkel járhatnak. A városoknak fel kell készíteniük infrastruktúrájukat, politikáikat, szabályozásaikat és polgáraikat, és fel kell készülniük a CAV-ok tömeges bevezetésére, hogy kiaknázhassák a CAV-ok előnyeit és minimalizálhassák a negatív hatásokat. A felkészülést időben, még a CAV-ok megjelenése előtt el kell kezdeni.

Ezen változásokra való felkészüléshez a várostervezőknek az autonóm mobilitás és a fenntartható városfejlesztés közötti kapcsolat megértésére kell fókuszálniuk, és tisztában kell legyenek a lehetséges negatív hatásokkal is. Csak így lesznek képesek maximálisan kihasználni az önvezető járművekben rejlő lehetőségeket és minimalizálni azok lehetséges hátrányait.

Az önvezető technológiák alkalmazásával teljesen új alapokra helyezhetjük a mindennapi közlekedést és ezzel együtt a városoknak is lehetősége nyílik egy új fejlődési irány kijelölésére. A városok a fejlesztési politikájukba tudják integrálni a megosztott-önvezető járművek

elterjedéséhez nélkülözhetetlen infrastruktúrális beruházásokat és egyéb beavatkozásokat, ezzel elősegítve a járművek adaptációját.

Az önvezető technológiák alkalmazása potenciálisan javíthat a városok közlekedésének helyzetén, csökkentheti a forgalmat, megszüntetheti a parkolóhelyek iránti igényt és az ebből származó előnyöket a város minden lakója élvezheti. Azonban ezek az előnyök nem maguktól értetődőek, a technológiák telepítése nem vonja automatikusan magával ezeket. Éppen ezért a városoknak rendkívül fontos szerepe van a mobilitás átalakulási folyamatainak szabályozásában és irányításában, hiszen a szabályozatlan fejlődés akár ronthat is a közlekedés helyzetén ahelyett, hogy javítana rajta.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Jelen kutatás a Bolyai János Kutatási Ösztöndíj támogatásával készült.

JEGYZETEK

- 1 Aktuálisan nyomon követhető a <https://avsincities.bloomberg.org/> oldalon.
- 2 Aktuálisan nyomon követhető a <https://www.dmv.ca.gov/> oldalon.
- 3 The World's Most Experienced Driver, elérhető: www.waymo.com.

IRODALOMJEGYZÉK

- Albino, Vito – Berardi, Umberto – Dangelico, Rosa Maria: *Smart cities: Definitions, dimensions, performance, and initiatives*, Journal of urban technology, 2015/1, 3–21. <https://doi.org/10.1080/10630732.2014.942092>.
- Auld, Joshua – Sokolov, Vadim – Stephens, Thomas S.: *Analysis of the effects of connected–automated vehicle technologies on travel demand*, Transportation Research Record, 2017/1, 1–8. <https://doi.org/10.3141/2625-01>
- Bayer, Michael – Frank, Nancy – Valerius, Jason: *Becoming an urban planner: A guide to careers in planning and urban design*, John Wiley & Sons, Hoboken, New Jersey, 2010.
- Bösch, Patrick M. – Becker, Felix – Becker, Henrik – Axhausen, Kay W.: *Cost-based analysis of autonomous mobility services*, Transport Policy, 2018/64, 76–91. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.09.005>
- CEK: *Autonomous/Connected Vehicle Readiness Plan*, City of Elk Grove, Elk Grove, 2019.
- Chapin, Tim – Stevens, Lindsay – Crute Jeremy – Crandall, Jordan – Rokyta, Anne – Washington, Alexandria: *Envisioning Florida's Future: Transportation and Land Use in an Automated Vehicle World, Final Report*, Florida State University Department of Urban & Regional Planning, Tallahassee, 2016.
- Cohen, Adam – Shaheen, Susan A.: *Planning for Shared Mobility; American Planning Association*, Chicago, USA, 2016. <https://doi.org/10.7922/G2NV9GDD>
- Chen, Junyan – Chen, Haibo – Gao, Jianbing – Pattinson, Jo-Ann – Quaranta, Romina: *A business model and cost analysis of automated platoon vehicles assisted by the Internet of things*, Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers, Part D: Journal of Automobile Engineering, 2021/2-3, 721–731. <https://doi.org/10.1177/0954407020949726>

- Cohen, Tom – Stilgoe, Jack – Stares, Sally – Akyelken, Nihan – Cavoli, Clemence – Day, Jennie – Dickinson, Janet – Fors, Vaïke – Hopkins, Debbie – Lyons, Glenn – Marres, Noortje – Newman, Jonathan – Reardon, Louise – Sipe, Neil – Tennant, Chris – Wadud, Zia – Wigley, Edward: *A constructive role for social science in the development of automated vehicles*, Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 2020/6, 100133. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100133>
- COT: *Automated Vehicles Readiness Schedule and Budget 2020-22*, City of Toronto, Toronto, 2019.
- Almeida Correia, Goncalo Homem de – Looft, Erwin – Cranenburgh, Sander van – Snelder, Maaïke – Arem, Bart van: *On the impact of vehicle automation on the value of travel time while performing work and leisure activities in a car: Theoretical insights and results from a stated preference survey*, Transportation Research Part A: Policy and Practice, 2019/119, 359–382. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.11.016>
- DMV: *Disengagement Reports*, Department of Motor Vehicles, Los Angeles, 2023.
- Duarte, Fábio – Ratti, Carlo: *The Impact of Autonomous Vehicles on Cities, A Review*, Journal of Urban Technology, 2018/25, 1–16. <https://doi.org/10.1080/10630732.2018.1493883>
- DuPuis, Nicole – Cooper, Martin – Brooks, Rainwater: *City of the Future. Technology & Mobility*, National League of Cities, Center for City Solutions and Applied Research, Washington DC, 2015.
- Eurocities: *Integrating Transport Automation in the Urban System*, 2018. www.eurocities.eu | Integrating transport automation in the urban system.
- Európai Bizottság: *The future of cities; opportunities, challenges and the way forward*. European Commission, Brussels, 2019.
- Eurostat: *Passenger cars in the EU. Eurostat*, Brussels, 2021.
- Fraedrich, Eva – Heinrichs Dirk – Bahamonde-Birke, J. Francisco – Cyganski, Rita: *Autonomous driving, the built environment and policy implications*, Transportation Research Part A: Policy and Practice, 2019/4, 162–172. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.02.018>
- Freemark, Yonah – Hudson, Anne – Zhao, Jinhua (2019): *Are cities prepared for autonomous vehicles? Planning for technological change by US local governments*, Journal of the American Planning Association, 2019/2, 133–151. <https://doi.org/10.1080/01944363.2019.1603760>
- Gavanas, Nikolaos: *Autonomous road vehicles: Challenges for urban planning in European cities*, Urban Science, 2019/2, 61. <https://doi.org/10.3390/urbansci3020061>
- González-González, Esther – Nougés, Soledad – Stead, Dominic: *Automated vehicles and the city of tomorrow: A backcasting approach*, Cities, 2019/11, 153–160. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.05.034>
- Goodall, Warwick – Dovey Fishman, Tiffany – Bornstein, Justine – Bonthron, Brett: *The rise of mobility as a service Reshaping how urbanites get around*. Deloitte, London, 2017.
- Grindsted, Thomas S. – Christensen, Toke Haunstrup – Freudendal-Pedersen, Malene – Friis, Freja – Hartmann-Petersen, Katrine: „*The urban governance of autonomous vehicles – In love with AVs or critical sustainability risks to future mobility transitions*”, Cities 120, 2022, 103504. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103504>.
- Guan, Jinping – Zhang, Shuang – D’Ambrosio, Lisa A. – Zhang, Kai – Coughlin, Joseph F.: *Potential impacts of autonomous vehicles on urban sprawl: A comparison of Chinese and US car-oriented adults*, Sustainability, 2021/14, 7632. <https://doi.org/10.3390/su13147632>
- Harper, Corey D. – Hendrickson, Chris T. – Mangones, Sonia – Samaras, Constantine: *Estimating potential increases in travel with autonomous vehicles for the non-driving, elderly and people with travel-restrictive medical conditions*, Transportation research part C: emerging technologies, 2016/72, 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2016.09.003>
- Ivus, M. – Kirk, B. – Taillon, P. J.: *Advances in connected & autonomous vehicles*, Information and Communications Technology Council and CAVCOE, Canada, 2020.
- Kézy Béla – Szűcs Petra – Lukovics Miklós: *Sétálhatósági tervezés a városfejlesztésben*, in: Lengyel Imre (szerk.): *Térségek növekedése és fejlődése: egészségipari és tudásalapú fejlesztési stratégiák*, JATEP-ress, Szeged, 2018, 261–275.

- Khan, Junaid Ahmed – Wang Lan – Jacobs, Eddie – Talebian, Ahmedraza – Mishra, Sabiasachee – Santo, Charles A. – Golias, Mihalis – Astorne-Figari, Carmen: *Smart Cities Connected and Autonomous Vehicles Readiness Index*, ACM SCC, Portland, OR, United States, 2019. <https://doi.org/10.1145/3357492.3358631>
- Kim, Kyeil – Rousseau, Guy – Freedman, Joel – Nicholson, Jonathan: *The travel impact of autonomous vehicles in metro Atlanta through activity-based modeling*, The 15th TRB National Transportation Planning Applications Conference, Atlantic City NJ, 2015.
- Lee, D. – Hess, J. D.: *Regulations for on-road testing of connected and automated vehicles: Assessing the potential for global safety harmonization*, Transportation Research Part A, 2020/136, 85–98.
- Lengyel Imre: *Regionális és városgazdaságtan*, Szegedi Egyetemi Kiadó, Szeged, 2021.
- Lengyel Imre: *Regionális gazdaságfejlesztés, Versenyképesség, klaszterek és alulról szerveződő stratégiák*, Akadémiai Kiadó, Budapest, 2010.
- Lengyel Imre – Rechnitzer János: *Regionális gazdaságtan*, Dialóg Campus, Budapest-Pécs, 2004.
- Lerner-Lam, Eva – Celniker, Stephen P. – Halbert, Gary W. – Chellman, Chester – Ryan, Sherry: *Neo-Traditional Neighborhood Design and Its Implications for Traffic Engineering*, ITE Journal, 1991, 17–24.
- Litman, Todd: *Autonomous vehicle implementation predictions implications for transport planning*, in: Proceedings of the Transportation Research Board 94th Annual Meeting, USA, Washington DC, 2015.
- Luttrell, Kevin – Weaver, Michael – Harris, Mitchel: *The effect of autonomous vehicles on trauma and health care*, Journal of Trauma and Acute Care Surgery, 2015/4, 678–682. <https://doi.org/10.1097/ta.0000000000000816>
- Malokin, Aliaksandr – Circella, Giovanni – Mokhtarian, Patricia L.: *How do activities conducted while commuting influence mode choice? Using revealed preference models to inform public transportation advantage and autonomous vehicle scenarios*, Transportation Research Part A: Policy and Practice, 2019/124, 82–114. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.12.015>
- Mares, Rafael – Stix, Chris – Dewey, Sara: *How Autonomous Vehicles Will Drive Our Budgets, An Analysis of the Economic and Fiscal Impacts of Self-driving Cars on the Commonwealth of Massachusetts*, Conservation Law Foundation, Boston, 2018.
- Metz, David: *Developing policy for urban autonomous vehicles: Impact on congestion*, Urban Science, 2018/2, 33. <https://doi.org/10.3390/urbansci2020033>.
- Mitteregger, Mathias – Soteropoulos, Aggelos – Bröthaler, Johann – Dorner, Fabian: *Shared, Automated, Electric: the Fiscal Effects of the “Holy Trinity”*, Proceedings of the 24th REAL CORP, International Conference on Urban Planning, Regional Development and Information Society, Karlsruhe, 2019.
- Mitteregger, Mathias – Bruck, Emilia M. – Soteropoulos, Aggelos – Stickler, Andrea – Berger, Martin – Dangschat, Jens S. – Scheuven, Rudolf – Banerjee, Ian: *Avenue 21. Connected and Automated driving: prospects for urban Europe*, 2022, Springer, Berlin. <https://doi.org/10.1007/978-3-662-64140-8>
- Moorthy, Aditi – De Kleine, Robert – Keoleian, Gregory – Good, Jeremy – Lewis, Geoff: *Shared autonomous vehicles as a sustainable solution to the last mile problem: A case study of Ann Arbor-Detroit area*, SAE International Journal of Passenger Cars-Electronic and Electrical Systems, 2017/2. <https://doi.org/10.4271/2017-01-1276>
- NACTO: *Blueprint for autonomous urbanism*, National Association of City Transportation Officials, New York, 2019.
- Narayanan, Santhanakrishnan – Chaniotakis, Emmanouil – Antoniou, Constantinos: *Shared autonomous vehicle services, A comprehensive review*, Transportation Research Part C: Emerging Technologies, 2020/2, 255–293. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2019.12.008>
- Nikitas, A. – Parkinson, S. – Vallati, M.: *The deceitful Connected and Autonomous Vehicle: Defining the concept, contextualising its dimensions and proposing mitigation policies*, Transport Policy, 2022/122, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.04.011>
- OMT: *CAV Readiness Plan*. Ontario Ministry of Transportation, Ontario, 2020.

- Ozkan, Mehmet Fatih – Ma, Yao: *Eco-driving of connected and automated vehicle with preceding driver behavior prediction*, Journal of Dynamic Systems, Measurement, and Control, 2021/1. <https://doi.org/10.1115/1.4048108>
- PSC: *Planning for Connected and Automated Vehicles*, Public Sector Consultants and Center for Automotive Research, Lansing, USA, 2017.
- Rebaliski, Ella – Adelfio, Marco – Sprei, Frances – Johansson, Daniel J. A.: *Too much pressure? Driving and restraining forces and pressures relating to the state of connected and autonomous vehicles in cities*, Transportation research interdisciplinary perspectives, 2022/13, 100507. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100507>
- Riggs, William – Appleyard, Bruce – Johnson, Michael: *A design framework for livable streets in the era of autonomous vehicles*, Urban, Planning and Transport Research, 2020/1, 125–137. <https://doi.org/10.1080/21650020.2020.1749123>
- Rogers, Everett M.: *Diffusion of innovations*, Free Press New York, 2003⁵.
- Rojas-Rueda, David – Nieuwenhuijsen, Mark J. – Khreis, Haneen – Frumkin, Howard: *Autonomous vehicles and public health*, Annual review of public health, 2020/1, 329–345. <https://doi.org/10.1146/annurev-publhealth-040119-094035>
- Rouse, David C.: *How to Plan for Autonomous Vehicles*, in: Rouse, David C.–Henaghan, Jennifer – Coyner, Kelley–Nisenson, Lisa – Jordan, Jason: *Preparing Communities for Autonomous Vehicles*, American Planning Association, Chicago, 2018. 18–34.
- SAAQ: *Augmentation du nombre de véhicules dans le Grand Montréal*, Société de l'assurance automobile du Québec, Montreal, 2021.
- Saeed, Tariq Usman – Alabi, Bortiorakor N. T. – Labi, Samuel: *Preparing road infrastructure to accommodate connected and automated vehicles – system-level perspective*, Journal of Infrastructure Systems, 2020/1, 1–3. [https://doi.org/10.1061/\(asce\)is.1943-555x.0000593](https://doi.org/10.1061/(asce)is.1943-555x.0000593)
- Shepard, Erika – Napoline, Kimberly – Douma, Frank – Lari, Adeel: *Opportunities and Challenges for Deploying Connected and Automated Vehicles to Address Transportation Disparities in Urban Areas*, JL & Mobility, 2022, 1.
- Smahó Melinda: *Autonóm járművek a jövő városában*, in: Csizmadia, Zoltán – Rechnitzer, János (szerk.): *Az övezetű járművek világa: Társadalmi hatások és kihívások*, Akadémiai Kiadó, Budapest, 2021. <https://doi.org/10.1556/9789634546290>
- Sohrabi, Soheil – Khreis, Haneen – Lord, Dominique: *Impacts of autonomous vehicles on public health: a conceptual model and policy recommendations*, Sustainable cities and society, 2020/63, 102457. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2020.102457>
- Southworth, Michael: *Designing the Walkable City*. *Journal of Urban Planning and Development*, 2005/4, 246–257. [https://doi.org/10.1061/\(asce\)0733-9488\(2005\)131:4\(246\)](https://doi.org/10.1061/(asce)0733-9488(2005)131:4(246))
- Stanek, David – Milam, Ronald T. – Huang, Elliot – Wang, Yayun: *Measuring autonomous vehicle impacts on congested networks using simulation*, in: Proc. Of Transportation Research Board, 97th Annual Meeting, 2018. *Measuring Autonomous Vehicle Impacts on Congested Networks Using Simulation* (trb.org)
- Stead, Dominic – Vaddadi, Bhavana: *Automated vehicles and how they may affect urban form: A review of recent scenario studies*, Cities, 2019/92, 125–133. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.03.020>
- Szűcs Petra – Lukovics Miklós – Kézy Béla: *Új irányok a városfejlesztésben: a sétálható városok nyújtotta lehetőségek*, Competitio, 2017/2, 23–42. <https://doi.org/10.21845/comp/2017/2/2>
- Thakur, Praveen – Kinghorn, Robert – Grace, Renan: *Urban form and function in the autonomous era*, Australasian Transport Research Forum (ATRF), 2016/38th.
- Thomopoulos, Nikolas – Givoni, Moshe: *The autonomous car – a blessing or a curse for the future of low carbon mobility?; An exploration of likely vs. desirable outcomes*, European Journal of Futures Research, 2015/1, 1–14. <https://doi.org/10.1007/s40309-015-0071-z>

- Vernez Moudon, Anne- Lee, Chanam – Cheadle, Allen D. – Garvin, Cheza – Johnson, Donna – Schmid, Thomas L. – Weathers, Robert D. – Lin, Lin: *Operational Definitions of Walkable Neighborhood: Theoretical and Empirical Insights*, Journal of Physical Activity and Health, 2006/3, 99–117. <https://doi.org/10.1123/jpah.3.s1.s99>
- Wadud, Zia – MacKenzie, Don – Leiby, Paul: *Help or hindrance? The travel, energy and carbon impacts of highly automated vehicles*, Transportation Research Part A: Policy and Practice, 2016/86, 1–18. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.12.001>
- WEF: *Autonomous Vehicle Policy Framework, Selected National and Jurisdictional Policy Efforts to Guide Safe AV Development*, World Economic Forum, Cologny, 2020.
- Yigitcanlar, Tan – Wilson, Mark – Kamruzzaman, Md: *Disruptive impacts of automated driving systems on the built environment and land use: An urban planner's perspective*, Journal of open innovation: Technology, market, and complexity, 2019/2, 24. <https://doi.org/10.3390/joitmc5020024>
- Zhao, Junfeng – Hu, Yiran – Muldoon, Steve – Chang, Chen-Fang: *InfoRich” eco-driving control strategy for connected and automated vehicles*, 2019 American Control Conference (ACC), IEEE, 2019, 4621–4627. <https://doi.org/10.23919/acc.2019.8814727>
- Zuti Bence – Lukovics Miklós: *Az önvezető járművek elfogadása viselkedés-gazdaságtani szemléletben, A nudge szerepe a fenntartható városi mobilitás kialakításában*, Közgazdasági Szemle, 2023, Február, 149–166. <https://doi.org/10.18414/ksz.2023.2.149>

HARDI TAMÁS

Prof. Dr. Rechnitzer János DSc (1952–2023)

SZERZŐ:

Hardi Tamás, tudományos főmunkatárs, egyetemi tanár, KRTK RKI NYUTO, Széchenyi István Egyetem, hardi.tamas@krtk.hun-ren.hu, ORCID: 0000-0002-9778-2840

AUTHOR:

Tamás Hardi, senior research fellow, head of department, university professor, Centre for Economic and Regional Studies Institute for Regional Studies West Hungarian Research Department, Széchenyi István University Faculty of Agriculture and Food Sciences, hardi.tamas@krtk.hun-ren.hu, ORCID: 0000-0002-9778-2840

2023. június 22-én elhunyt a hazai regionális tudomány alapítóinak, s meghatározó személyiségeinek egyike, Rechnitzer János. Az utóbbi években több nagynevű kollégától kellett búcsút vennünk, s Rechnitzer János halála is mérőöldkő a tudomány történetében. Kutató, alapító igazgató, doktori iskola vezető, egyetemi tanár, főszerkesztő és még sorolhatnánk azokat a posztokat, melyeken, s melyek segítségével építette a társadalomtudomány közösségét. Így ma nagyon sokan emlékeznek rá olyanok, akik hivatásszerűen foglalkoznak a tér kérdéseivel az akadémiai szférában, kutatóintézetekben, egyetemeken, vagy töltenek be pozíciókat a területfejlesztés, településfejlesztés különböző gyakorlati szervezeteiben.

Rechnitzer János 1952. június 5-én született Héderváron. 1975-ben diplomázott Pécsen, a Janus Pannonius Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Karán „Közgazdász, ipari tervező elemző” szakon. Ugyanott nyerte el egyetemi doktori címét 1978-ban, majd 1985-ben lett a közgazdaságtudomány kandidátusa. 1995-ben a Magyar Tudományos Akadémia doktorává avatták (Földrajztudományok). 1999-ben habilitált a Pécsi Tudományegyetemen, s 2000-ben nyerte el az egyetemi tanári kinevezését. Négy alkalommal jelölték az MTA tagjának.

Bár élete során több intézményben is kutatót, tanított, de munkahelyei közül két fő intézmény emelkedik ki: az MTA Regionális Kutatások Központja (ma Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete) és a Széchenyi István Egyetem. Kutatói pályafutását a Regionális Kutatások Központja elődjében, az MTA Dunántúli Tudományos Intézetében kezdte 1978-ban, s nyugdíjazásáig (2020) az RKK/RKI kutatója maradt. A DTI Regionális Kutatások Központjává alakításának folyamatában Enyedi György akadémikus fontos szerepet szánt neki: 1986-ban felkérte egy győri egység megalakítására és vezetésére. Az új intézmény először az Észak-dunántúli Osztály, majd Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet néven működött. A NYUTI, (majd az MTA kutatóintézetek integrációja óta Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály, NYUTO) stabil és meghatározó eleme lett az RKK szervezetének, s a hazai regionális tudománynak.

Kimagasló érdeme volt, hogy a kutatóintézeti működést összekapcsolta az 1990-es évek elejétől formálódó főiskolai, majd egyetemi közgazdász képzéssel. Az Egyetem és az Intézet között szoros együttműködés alakult ki. Tanszéket, szakokat alapított, a Közgazdasági- és Jogi Kar, majd a Gazdaságtudományi Kar első dékánja, 2008-tól 2014-ig a Széchenyi István Egyetem általános és tudományos rektorhelyettese volt. A Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskola alapítója, s nyugdíjazásáig vezetője lett (2004). A doktori iskola ma is kiemelkedő eredményeket ér el, töretlen a hallgatói létszáma. A regionális tudomány általa kidolgozott tantárgyait számos más intézményben, graduális és doktori oktatásban is bevezette, tanította. Így nemcsak Győrben, hanem az ország más városaiban is fontos szerepet játszott a regionális tudomány elterjesztésében.

Bár több folyóiratnak is szerkesztőbizottsági tagja, vezetője volt, de kiemelkedik, hogy a Tér és Társadalom főszerkesztője volt 1994 és 2010 között. Tudományszervező tevékenységei közé tartozik, hogy részt vett a regionális tudomány hazai intézményesítésében, az MTA Regionális Tudományok Bizottsága egyik alapítója, majd elnöke volt 1997 és 2008, valamint 2015 és 2017 között. A Magyar Regionális Tudományi Társaság alapító tagja, majd elnöke volt 2011 és 2017 között. A Veszprémi Akadémiai Bizottság alelnöki (1996–2005) és a Magyar Akkreditációs Bizottság alelnöki (2000–2003) posztját is betöltötte.

Szerteágazó kutatási, oktatási témáit összekötötte, a fő gondolatok a földrajzi, társadalmi-gazdasági tér szerkezetének alakulása, alakftása körül csomósodtak. Az innováció térbeli terjedése, a területi gazdasági-társadalmi különbségek alakulása, a területfejlesztés politikai, intézményi meghatározottságai, a városok és a városhálózat differenciáltsága, fejlődése címszavak adnak ízelítőt az évtizedek kutatási programjaiból. Az elméleti kutatások mellett számos települési és területi fejlesztési terv, stratégia, program született a kutatócsoportja tevékenységéből.

Tudományos munkássága során 23 könyve jelent meg, hat társszerzővel, hét idegen nyelven, 38 könyvet szerkesztett, közleményeinek száma 389 db (ebből idegen nyelven 75 db). Összes publikált munkájára eddig közel négyezer hivatkozást tart nyilván a Magyar Tudományos Művek Tára. Könyvei közül a „Területi politika” című, tankönyvként is használt mű (Rechnitzer–Smahó, Akadémiai Kiadó, Budapest [2011, 2016]) két kiadást is megért.

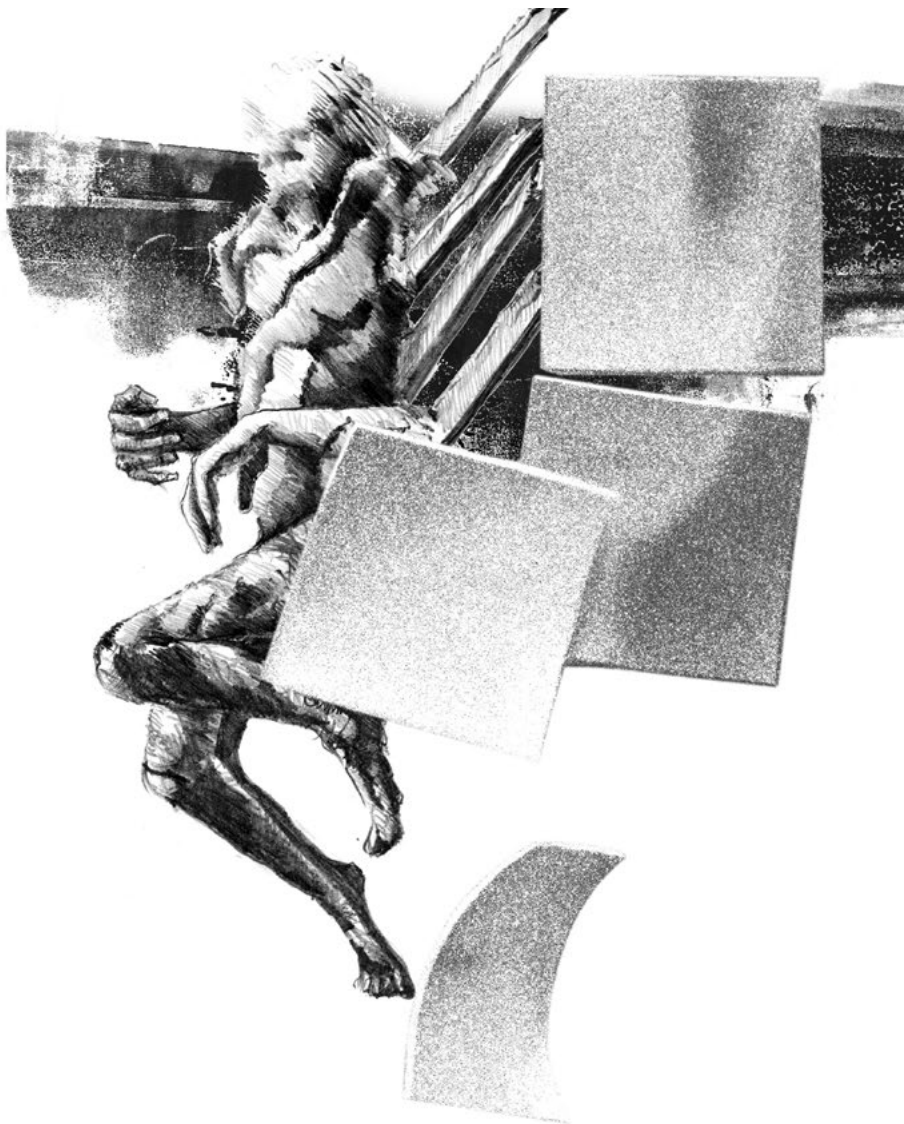
Tudományos munkásságát 1979-ben Akadémia Ifjúsági Díjjal, 2004-ben Pro Régió Díjjal, 2008-ban a Pro Renovanda Cultura Hungariae Alapítvány Deák Ferenc Tudományos Díjával ismerték el. A regionális tudomány formálásáért a Magyar Köztársasági Érdemrend Lovagkeresztje kitüntetéssel jutalmazták 2009-ben. Győr Megyei Jogú Város

Díszpolgára (2014). A Magyar Érdemrend Tisztikeresztjét (polgári tagozat) 2022-ben kapta meg.

A tudományos élet mellett Győr közéletének ismert és sokak által értékelt alakja volt. A „Rechnitzer művek” (értsd: kutatóintézet) fogalommal vált a város határain túl is, különösen az önkormányzatok, fejlesztési ügynökségek körében. Tudományos és oktatói tevékenysége, közéleti megszólalásai ismertté tették. De tudományos tevékenysége mellett életének szinte hasonló súlyú részét képezte a képzőművészet, ami nem egyszerűen műgyűjtői szenvedélyében, hanem a művészetet művelők és kedvelők megszervezésében öltött testet. Az Intézet építészeti adottságait kihasználva, annak körfolyosóján galéria (Akadémia Galéria) alakult, időszaki kiállításokkal, beszélgetésekkel, találkozókka vonzva be az épületbe a képzőművészet képviselőit, összekapcsolva a tudományt a művészettel. Természetesen ezekből a tapasztalataiból is született egy könyv „(Mű)gyűjteni, de hogyan? Egy csodálatos szenvedély anatómiája és technológiája” címmel.

Bár utolsó éveiben, a családi kötődések miatt Budapesten élt, de nem szűnt meg győri-nek lenni. Ez a város volt az, amit mindig otthonának, szeretett városának tekintett. Életének alkotó részét itt töltötte, s nagyon nagy mértékben járult hozzá a győri tudomány és felsőoktatás kialakulásához, fejlődéséhez, jellegzetes képéhez. Nemcsak kutatási témáival, hanem a tudományos élet megszervezésével, a tudományos fokozattal rendelkezők idecsábításával, illetve kiképzésével, oktatással, az országos tudományos szervezetekben képvisellettel járult hozzá a fejlődéshez. Mindezek nélkül a város akadémiai szférája ma nem olyan lenne, amilyenné az elmúlt harminc-negyven évben vált. Ezt nem szabad elfelejteni barát-nak, kollégának, munkatársnak, tanítványnak! Színes egyénisége látható és hosszan létező nyomot hagyott a városban.

Nyugodjék békében!



•
Veszeli Lajos: Trianon utóélete 20 – ceruzarajz

AGG ZOLTÁN

Prof. Dr. Mandel Miklós CSc (1927-2023)

SZERZŐ:

Agg Zoltán, egyetemi docens, Pannon Egyetem Társadalomtudományi Intézet, comitatus91@gmail.com

AUTHOR:

ZOLTÁN AGG, associate professor, University of Pannonia, Institute of Social Sciences, comitatus91@gmail.com

Újabb veszteség érte alkotó közösségünket. Mandel Miklós közgazdász, nyugalmazott egyetemi tanár, a Comitatus Társadalomkutató Egyesület és a Comitatus Önkormányzati Szemle szerkesztőbizottságának alapító tagja, 2023. július 16-án örökre itt hagyott bennünket.

Legutóbb a 90 éves Mandel Miklósról írtunk, ezért a 2017. évi nyári számunkból olvasóink figyelmébe ajánljuk Agg Zoltán (Agg, 2017) és Filep Gyula (Filep, 2017) személyes hangú írásait, melyek megtalálhatók a Comitatus Önkormányzati Szemle új kiadója jóvoltából az sze.hu honlapon Comitatus folyóirat aloldal alatt, de ez a folyóiratszám már régóta fenn van az MRTT honlapján is: comitatus_2017_nyar.pdf (mrtr.hu). Életéről és munkásságáról már korábban is írtunk Varga-Ötvös Bélával együtt a 80. születésnap, majd egyedül a 85. alkalmából. (Lásd Agg, 2007, 2012 és Varga-Ötvös, 2007 cikkeket.) Azóta egy fontos egyetemi eseményen is jelen volt. Vasdiplomát kapott 2007 őszén Simai Mihállyal együtt, aki így emlékezik meg évfolyamtársáról a fejlődésgazdaságtan.hu honlapon ez év július 22-én:

„Mandel Miklóssal közel száz évvel ezelőtt szinte egyidőben léptünk a színpadra (az élet színpadára “ahol mindenkit sok szerep vár” – idézi Shakespeare Ahogy tetszik című drámájában megfogalmazott gondolatokat az 1930-ban született Simai akadémikus), egy olyan világban, amelyik még nem lábalt ki az első világháború tragédiájából és éppen az első hatalmas világgazdasági válság követ-

kezményei szolgáltak „díszletként” a színműhöz. Nemcsak szereplőtársak lettünk, hanem évfolyamtársak, pályatársak, kollégák és barátok is. Mandel Miklós Kaposváron született 1927. július 24-én s pár nappal 96. születésnapja előtt hunyt el. Ezen a színpadon a felvonásokat sajátos rendszerváltásoknak tekintem, amelyek közül szinte mindegyik radikális módon változtatta meg életfeltételeinket. A színpad szereplői számára életpályájuk során többször írták át a forgatókönyvet és a kiosztott szerepek is változtak. Bizonyos fokig a forgatókönyv szerzői között is szerepelhettek.

Az úgynevezett „fordulat évében”, 1948-ban a magyar történelemben döntő átalakuláshoz vezető rendszerváltás kezdeti szakaszában a színpad díszleteit és a szöveggönyv első oldalait az új Közgazdasági Egyetem jelentette. 1948-ban mi voltunk az elsők a felsőoktatásban, akik ezt a szöveggönyvet kézhez kapták. A szereplőtársak sokfelől jöttek e színpadra: voltak köztünk a holokauszt túlélői, szovjet vagy nyugati fogolytáborokból hazatértek, Erdélyből és Csehszlovákiából kitelepültek vagy kitaszítottak, SS-be sorozott sváb bányász fiatalokból vagy Hunyadi páncélgránosokként katonának kényszerítettekől baloldalivá váltak. Felvettek az új egyetemre vagyonuktól megfosztott szülők fizikai munkára kényszerült és az új rendszert magukénak valló gyermekei, voltak a társszereplők között gazdasági cselédek, fizikai munkások. (Vö. Mandel, 2018.)

Ebből a rendkívül vegyes összetételű szereplőgárdából négy évvel később, 1952-ben a számunkra meghatározott szereposztás Mandel Miklósról az egyre nehezebb helyzetben lévő magyar gazdaság központi kérdéseinek elemzését és tervezését határozta meg. Két évig az abban az időszakban igen fontos szerepet játszó Középgépipari Minisztériumban dolgozott közgazdászként. Tapasztalatai és szakmai érdeklődése miatt átirányították a Budapesti Műszaki Egyetemre s onnan vissza a gyakorlati életbe, a Gamma Optikai Művekbe közgazdasági csoportvezetőnek. 1960-ban, tehát abban a szakaszban, amikor már napirenden voltak az ország jövője szempontjából lényegesnek tűnt reformgondolatok, került az Országos Tervhivatal Beruházási Irodájába főmunkatársnak. Később tudományos kutató lett a Magyar Tudományos Akadémia Közgazdaságtudományi Intézetében. Fő témái az ország jövője szempontjából különösen fontos kérdések: a magyar gazdaság ágazati és területi szerkezetének problémái, a beruházások hatékonyságának mérése és növelésének lehetőségei voltak. Ez utóbbi témakörben írta és védte meg a kandidátusi disszertációt 1977-ben. Évtizedeken át sokoldalú szakértői tevékenységet folytatott itthon és külföldön. A nicaraguai kormány például különösen nagyra értékelte az ország gazdasági szervezetének átalakításával kapcsolatos tervezői-szakértői munkásságát. Természetesen folytatta egyetemi oktatói tevékenységét is. Bekapcsolódott és aktív szerepet játszott a közgazdász továbbképzésben. Szerepei között sajátos és érdekes területet jelentett a labdarúgás. Társelnöke volt például a MAFC labdarúgó szakosztályának.

Mandel Miklós végül is a történelem színpadán sok felvonásban, mint a gazdasági fejlődés társadalmi-politikai és intézményi hátterét és a domináló gazdaságpolitikát elemző, gyakran bíráló reformközgazdászként, a gazdaságpolitikai tévelygéseket, hibákat és rossz döntéseket kritizáló tanácsadóként és tanító tudósként írta be nevét pályánk történelmébe. Tanulmányai, fontos forrásai maradnak a kor magyar gazdaságtörténetének is.

A felsőoktatásban betöltött szerepét leginkább tanítványai értékelhetik. Ezért zárom a megemlékezést egy volt hallgatójának Mandel Miklós 80. születésnapjára készült, évekkel ezelőtt közreadott írásával.”

Az írás eredetileg a Comitatusban jelent meg: Varga-Ötvös Béla (2017), de a szerző saját honlapján is elérhető: „Mi mandeliánusok” – Mandel Miklós 80. születésnapjára címmel – ÉrtékTérkép (ertekterkep.hu)

Az írás további részében Mandel Miklós szakmai munkásságáról írt munkákból idézünk néhány bekezdést.

Kereslet-kínálat. A témában etalonnak számít ... Gáspár Lujzával írt cikke A gazdasági folyamatok térben való szintetizálása címmel a Közgazdasági Szemle 1977. májusi számában olvasható. A cikk egyik, a hetvenes évekre vonatkozó, tömör megállapítása ma is aktuális: „A fennálló rendszer tervezésének kétféle aspektusból (területi és ágazati) történő allokációja sajátos kettősséget okoz. A társadalmi közös fogyasztás az eszközszükséglet jelentős részét teszi ki. E szükséglet a népgazdaság meghatározott „területi” egységeiben merülnek fel, míg kielégítésük az ágazati allokáció útján megy végbe. Az ellentmondás így a keresleti struktúra területi és a kínálati struktúra ágazati megközelítésének meg nem feleléséből keletkezik.” (idézett hely 527–528.)

A központosított elvonás-újraelosztás rendszere nem tudta, nem tudja biztosítani a kereslet és a kínálat helyi egyensúlyát, vagyis nem tudja megfelelően biztosítani az értékalkotó képesség megújításának, megújulási szükségletének – akkor: „a munkaerő bővített újratermelésének” – feltételeit. A megújulás eredendő helyszíneivel ab ovo csak alá-fölrendelő viszonyt tud értelmezni, ami a rendszer stratégiai finanszírozási problémája. A felismerés időtálló, hiszen ma, az uniós források elosztása körül, a jövedelmek centralizációja idején, a gazdasági monopóliumok erősödő dominanciája kapcsán hasonló helyzet alakult ki: felszámolódnak a helyi gazdaság (kisipar, kereskedelem, szolgáltatás etc.) és humán infrastruktúra (oktatás, egészségügy, kultúra). A piaci megjelenést, a foglalkoztatást a globális gazdasági tényezők generálják és nem a helyi adottságokból fakadó előnyök. Az egyoldalú gazdasági folyamatok roncsozza a helyi társadalmat, benne a „munkaerőt”. Az emberek, az önkormányzatok a globális megváltót keresik, hogy szolgálhassák, ahelyett, hogy a maguk képességeivel, lokális adottságaival váltanak meg magukat a helyi és azon keresztül a nagyobb piacba integrálódás révén.

Mindebből következően, hogy az aktualizálást lezárjam, a kereslet-kínálati egyensúly helyi-regionális feltételeinek, a helyi piacnak az újratermelését az egyik legfontosabb gazdasági és társadalmi egyensúlyteremtő célnak és eszköznek tartom. Ebben kulcselem az adórendszer decentralizálása, az adóbevételek nagy hányadának garantált helybenhagyása, a forráshelyekre történő visszaforgatása, a helyi vagyontképzés lehetőségének biztosítása. Az egyensúlytalanság tovább élését igazolja Mandel profnak a Comitatusban (2004. nov-dec.) megjelent cikke, melynek már a címe is kerteletlen: A regionalizmus a gazdaságpolitika hátsó udvarában.”

Felgyorsult azóta az idő, sőt tovább gyorsul, mégis most álljunk meg egy pillanatra!

Mintha csak néhány éve lett volna annak, hogy a Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem Gazdaságpolitikai Tanszékén elkészült a 101 oldal című, Mandel Miklós 70. éve alkalmából készült kis kötet. (Veress szerk., 1997.) Abban a megtiszteltetésben volt részem, hogy mint régi tanítvány, egy rövid kis írást publikálhattam ebben a – ma már ritka kincsnek számító – kiadványban. (Abba publikált Andor Lászlótól, Mellár Tamáson át Voszka Éváig a közgazdasági egyetem oktatóinak színe-java. Sajnos a szerzők közül már sokan, így Máriás Antal és Sárközy Tamás professzorok sem élnek, elment egy nagy nemzedék.)

De ugorjunk pár évet! Az interneten böngészve előkerült a veszprem-online is, ahol hírt adnak arról, hogy a 2003. október 2-án, a Megyeház szakkönyvtárában bemutatták a Megyék – Régiók – Európai Unió című tanulmánykötetet, s idézik a kötetben publikáló Mandel Miklós hozzászólását: „Hülyeségnek tartom ezt a megye-régió pártoskodást. Ed-dig minden politikus megbukott, aki hozzányúlt a megyékhez... A másik hülyeség a megyei jogú városok. Akkor jöttek létre, amikor a megyék minden jogukat elveszítették.” A régi-ókról szólva világtörténelmi kitekintést is nyújtott: „A második világháború után Német-országban tartományokat, régiókat, vagyis államszövetséget alakítottak ki, föderalizáltak, decentralizáltak, míg a győztes Szovjetunióban, Moszkvában egy ember kezében volt a teljes irányítás.” Majd kis szünetet követően így folytatta a gondolatmenetét: A decentralizáció (a régiók megélhetésének lényege) az adótól függ. A tudósítás Mandel Miklós véleményét úgy aposztrofálja, hogy a kérdés megoldása egy olyan adóreform, amely mellett a me-gyék maguk gazdálkodhatnak, a náluk elfogyasztott termékek, szolgáltatások adójával. Decentralizálttá téve az országot, térségekre leosztva, nem pedig centralizálttá, mint a rendszerváltás előtti, és sajnos utáni Magyarországon, ahol “minden degenerált minisz-terelnök ragaszkodik az ÁFÁ-hoz”, vagyis a fogyasztáshoz kapcsolódó adók központosít-ásához.

De térjünk vissza a '70-es évek utolsó éveibe. A Mandel Miklós (akkor még) egyete-mi docens és Gáspár Lujza adjunktus által vezetett területfejlesztési szakszemináriumon, a hivatalos állásponttól eltérő véleményekkel is megismerkedhettünk. A néhány fős szem-i-náriumi foglalkozásokra olyan ellenzékinek számító előadók is meghívtak, mint pl. Botos Katalin vagy Tardos Márton. Találkozhattunk felsőbb évesekkel is, így pl. tanúja voltam annak, amikor Bokros Lajos leadta (nem a csomagját, hanem) a frissen bekötött diploma-munkáját, és szabadkozott, hogy még nem tökéletes, de miután sikerült megtanulnia spa-nyolul, bekerült abba az öt főbe, akik a panamai állami egyetemre mehettek el, egy egész évre, vendéghallgatónak.

Mandel tanár úr mindig szípkázott szűkebb körben, ezért igencsak meglepett, hogy amikor az egész évfolyamnak tartott előadást, milyen visszafogott, és halk szavú volt. (Hí-ába, ő ahhoz a nemzedékhez tartozott, akik tudták, hogy nem árt vigyázni a nyilvánosság előtt.) A gazdaságpolitikai kutatócsoport keretein belül, külön munkához is hozzájuthat-tunk, így egy alkalommal, Varga (-Ötvös) Bélával közösen bújhattuk a könyvtárakat, ada-tokat gyűjtve a világ fővárosairól.

Az egyetemhez kapcsolódó, utolsó közös élmény 1980-ból, már végzett hallgatóként, a salgótarjáni Országos Tudományos Diákköri Konferencia Közgazdasági szekciójához kő-tődik, amikor Mandel Miklóssal és Antal Lászlóval, az esti szabad program során töltöt-tünk el egy kellemes estét volt diaktársaimmal, egy kis borocska mellett.

Az egyetemet elvégezve gyakran feljártam a gazdaságpolitikai tanácsokra, és Mandel többször szótá tette, hogy „... mikor hívsz már meg Veszprémbe?” Ami késik, nem múlik – szokták volt mondani –, így 1991. május végén Vörösberényben kápráztatta el a megye-kutatók országos hálózatának rendezvényét. Ekkor alakult meg a COMITATUS Társada-lomkutató Egyesület is.

Felkértük Mandel Miklóst arra is, hogy legyen az egyesület egyik alelnöke, de ezt a megtiszteltetést nem vállalta. Arra viszont örömmel vállalkozott, hogy tagja legyen a COMITATUS Szerkesztőbizottságának, hiszen mint mondta, addig őt soha, sehova,

egyetlen folyóirat szerkesztőbizottságába sem vették be. Ennek valószínűleg az lehetett az oka, hogy a rendszerváltás előtt ellenzékinek tartották, és az is elképzelhető, hogy megfigyelték.

Az internetböngésző programban viszont többször is előkerül a gazdasági reform előkészítésekor végzett munkássága, így a Szabó Kálmánnal közösen írt, 1966-os tanulmánya. (Lásd „Rendszerváltás a közgazdaságtanban” c. kiadványban a „Viták a „terv” és a „piac” viszonyáról” c. fejezetet. Itt hivatkoznak „Az állóeszköz-gazdálkodás helye az új mechanizmusban” c. cikkükre.)

Az egyetemen befutott karrierjéről a gazdaságpolitikai tanszék vezetéséről való lemondásáról aki többet akar tudni, az keresse meg Veress József prof. írói álnéven publikált önéletrajzú ihletésű könyvét (Fiala-Ripper Iván: Lék). Bár az eseményeket Mandel nyilván másképpen élte meg, hiszen csak legyintett egyet, amikor felelevenítettük ezt az epizódot.

A folyóirat szempontjából sokkal jelentősebb, hogy szinte minden évben, egy-egy fontos cikket publikált, amit aztán esetenként kötetbe is beszerkesztettünk (lásd COMITATUS Repertórium, 2002. évi különszám, illetve ennek folytatásaként a 2007. január-februári duplaszám függelékét). Azóta megjelent egy újabb, az előzőeket is magában foglaló Repertórium (Agg szerk., 2018.). Rendszeres előfizetője volt a COMITATUS-nak, bár gyakran elkeverte a befizetési csekket, ezért abban állapotott meg a szerkesztővel, hogy a folyóiratért cserébe minden évben legalább egy tanulmányt ír szerzői díj nélkül. Ma már, amikor más folyóiratokhoz hasonlóan mi sem tudunk szerzői díjat fizetni, telefonon közölte, hogy ezek után újból előfizet, sőt több példányt is megvásárol azokból a számokból, ahol a legutóbbi cikkei megjelentek.

Néhány fontosabb tanulmányát érdemes lenne újból kiadni, hogy Mandel Miklós barátai és tisztelői és akik még nem ismerik műveit, egy kötetben kézbe vehessék. Így gondolatai és szelleme akkor is fennmarad, ha mi már nem leszünk.

IRODALOMJEGYZÉK

- Agg Zoltán (szerk.): *Repertórium 1991–2018*, Comitatus Önkormányzati Szemle, 2018/28, 3–105.
- Agg Zoltán: *Mandel Miklós immár 90 éves lett!*, Comitatus Önkormányzati Szemle, 2017/27, 3–11.
- Agg Zoltán: *Mandel Miklós 85!*, Comitatus Önkormányzati Szemle, 2012/22, 3–7, 5.
- Agg Zoltán: *Mandel Miklós 80 éves*, Comitatus Önkormányzati Szemle, 2007/17, 3–7, 5.
- Filep Gyula: *Mandel Miklós Nyíregyházán: a professzor úr 90. születésnapjára*, Comitatus Önkormányzati Szemle, 2017/27, 12–14.
- Mandel, Miklós: *Visszaemlékezés az 1946-ban útjára indult Magyar, 1948-tól Magyar Marx Károly, a rendszerváltás után Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási, 2004-től Budapesti Corvinus Egyetemre*, Köz-gazdaság, 2018/13.
- Varga-Ötvös Béla: *„Mi mandeliánusok” – Mandel Miklós 80. születésnapjára*, Comitatus Önkormányzati Szemle, 2007. június.
- Veress József (szerk.): *101 oldal: írták Mandel Miklós barátai*, Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem, Budapest, 1997, 101. ISBN: 9635031629



•
Veszeli Lajos: Trianon utóélete 09 – ceruzarajz

ILLÉS PÉTER

Könyvismertetés*Book review*•
SZERZŐ:

Illés Péter PhD, etnológus, főmuzeológus, Savaria Múzeum, Szombathely

AUTHOR:

*PÉTER ILLÉS PhD, ethnologist, chief museologist, Savaria Museum, Szombathely***KABAI GERGELY: A BARI-HEGYI SZENT DONÁT
KÁPOLNA TÖRTÉNETE***Hollád Község Önkormányzata, Hollád, 2022, 104 oldal.*

Szerte a Közép- és Délnyugat-Dunántúl falvainak határában megbújó történeti kisparscellás szőlőhegyeken mára végképp eltűntek a szőlőműveléssel és kapcsolódó borászatkodással, gyümölcsstermesztéssel foglalatzkodó, kiskerteket is művelő hagyományos gazdák és egykor valódi hegybéli közösségeik. A történelmi paraszti, majd a 20. század második felében a mezőgazdaság kollektívizálását követően már csak szociológiai értelemben utó-paraszti, vagyis főleg önellátó, illetve jövedelemkiegészítő családi gazdálkodást végző, az 1989/90-es rendszerváltásig zártkertjeikbe szorított kerttulajdonosok munkája, sokáig hagyományos tájhasználatuk azonban nem múlt el nyomtalanul. Még ha ez a pusztuló, leginkább agrárörökség igencsak töredékes is, és egyre inkább részlegesen és esetlegesen fennmaradó az eredeti tájhasználatához képest. A történetiségében a török hódoltság megszűnését követő 18–19. századokban felvirágzó hagyományos kisparscellás szőlőhegyi bortermelés és az annak mentén tevékeny szőlőhegyi paraszti gazdaközösségek, valamint világi és egyházi földesuraik igen gazdag és

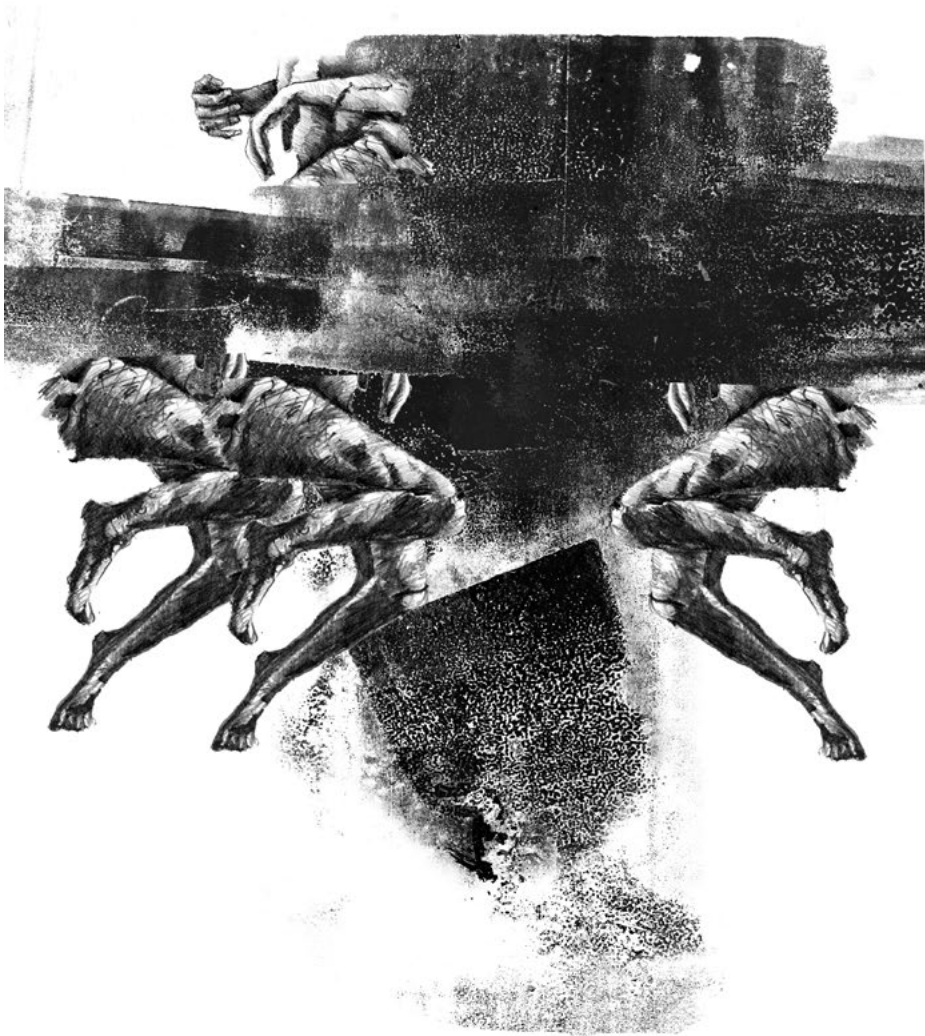
sokféle épített örökséget is hagytak maguk után. Ezek kétségkívül leglátványosabb 21. századi reliktumai, a fennmaradt eredeti prэшázpincéken kívül, a keresztény hitéleti igényeket szolgáló, mai napig különféle állapotokban fennmaradt szőlőhegyi kápolnák. Azonban környezetük és a hagyományos tájszerkezet egyéb, gyakran rejtőzködő sokfélesége (pl. szőlőhegyi keresztetek, mélyutak, kapuk, kutak, gyeptűárok stb.) is figyelmet érdemelnek, még ha a falvak architekturális környezetéhez képest is még periférikusabbak. Egyes térségek turisztikai fejlesztései örvendetes módon tekintettel is vannak rájuk, ami által mintha egy szőlőhegyi reneszánsz kezdene kialakulni a Közép- és Délnyugat-Dunántúli egyes mikrotérsegeiben. Kiemelendő, hogy a táj-élményt karakteresen meghatározó mivoltjuk miatt látványos szőlőhegyi kápolnák, szakrális helyek, mintegy emblematisztikus bizonyosságai is a paraszti gazdálkodás fejlődésével együtt formálódó középkori vagy még régebbi eredetű szőlőhegyi területeknek. Ez még akkor is így van, ha hitéleti szerepük mára jócskán átalakult.

Az is előremutató, hogy egyes dunántúli kiserégiókban a vidéki társadalom és azok helyi vezetői mintha újra kezdenék felfedezni és értékelni a környezetük népi építészeti emlékeit, amely folyamatok persze nem függetleníthetők a 20. század második felének korábbi népi műemlékvédelmi eredményeitől. Továbbá az sem mellékes, hogy még tevékeny módon képes alkotni egy olyan, a népi épületekre érzékeny építészgeneráció, amelyik népi építészeti program megvalósítását tűzte ki célul. Azonban ma már a korábbi műemlékvédelmi igényesség, továbbá a történelmi hitelességre és eredetiségre törekvésre egyre inkább maguk is történetív váló szempontok. Ami akkor lesz igazán érzékelhető, ha az épületek felújításának és finanszírozásának, közösségi funkcióval való felruházásnak igényét övező számos nehézség, az azokhoz való különféle egyéni és civil, közintézményi kötődések, érdekek többszólamúsága válik újra helyi közüggé. Főleg igaz mindez a hagyományos középtípusokra. Ezek egy példája a délnyugati Balaton-part közelében, Somogy megye északi részén fekvő Marcali-hát egyik kivételesen szép természeti környezetben fennmaradt késő barokk szőlőhegyi szakrális építménye, a Hollád község határában fekvő Bari-hegyen álló Szent Donát kápolna. A napjainkban működő értékmentő tevékenységek persze nem függetleníthetők a korábbi, akár évszázados vagy annál is régebbi eredetű helyi közösségi törekvésektől, amelyek akár elvezethetnek egyes igényesen gondolkodó mai szereplők, helyi társadalmi aktorok esetében ezeknek a történeti folyamatoknak a tudományos igényű feltárásához is. Ennek egy igen figyelemre méltó jó gyakorlatát vitte és viszi végbe Kabai Gergely, Hollád polgármestere, aki nem tagadva meg néprajzos-kultúrantropológus végzettségét is, önálló kötetet szentelt a Bari-hegyi kápolna történetének feltárására és eredményeinek közzétételére. A szerző a középkori eredetű szőlőhegy történeti néprajzi összegzését már elvégezte egyetemi szakdolgozatában, sőt az elmúlt évtizedben Hollád község polgármestereként vidékfejlesztői tapasztalatát kiaknázva komoly turisztikai fejlesztésekbe is kezdett a szőlőhegyen (pl. a Futó-pince tájházza alakítása, digitális vándor túraútvonal kialakítása stb.), hovatovább tudományos igényű viszonyulását is megtartotta. Ennek a tudásnak a felhalmozásában, a szőlőhegyi értékek összeírásában azonban nem volt egyedül, többen is segítették munkáját. A különféle meglévő kötődéseket felismerve, vagy akár megteremtve, a még tevékeny hegygazdáktól kezdve egészen a külső szakértőig igyekszik bevonni számos szereplőt a munkájába, ami által egy valódi és működő örökség közösséget (*heritage community*) hozott létre, úgy gondolom, még ha ez így bennük nem is fogalmazódik meg. A kötet kapcsán a legfontosabb munkatársa a Marcali Múzeum történész muzeológusa, Huszár Mihály volt, aki megfelelő helyismerettel és szaktudással szerkesztette

jó minőségű kiadvánnyá a kéziratot. Talán abban nem voltak elég határozottak, hogy eldöntsék, mennyire is legyen tudományos vagy ismeretterjesztő a kiadvány, a végeredmény inkább az előző igényesség felé tendál, miközben a céljuk a szélesebb közönség elérése volt. Mindenesetre, aki a precíz megfogalmazásokra és érvelésekre, forrásközlésekre érzékeny olvasó, biztosan nem fog csalatkozni a könyvben, amihez kiegészítve, fontos módon még hibajegyzéket is mellékeltek.

A kötet tartalma a klasszikus tudományos történeti feldolgozások szerkezetét, kronologikus rendjét követi, ami által könnyen lehet tájékozódni a szövegben, a lábjegyzetekben és a felhasznált irodalomban. A szerkesztői előszót követően Hollád faluról kapunk általános képet, amit a Bari-hegy általános ismertetése követ. Majd a Szent Donát-kultusz rövid összefoglalása után a kápolnaépület építése történetét ismerhetjük meg. Ezután az építménynek a helyi társadalomban betöltött funkcióváltozásainak bemutatása következik, 1945 előtti és utáni kronológikus felosztásban, illetve külön részfejezetet szentelve a ma már történelmi távlatokba kerülő 1980-90-es évek történéseinek, valamint külön összefoglalva a mai helyzetet. A konklúziót „záró gondolatok” című alfejezetként megfogalmazva olvashatjuk, ami szerény címezés alatt valójában sokkal inkább kinyílik az épületet övező mai társadalmi-kulturális kérdések sokszólamúsága, mintsem bezárulna. A felhasznált források, szakirodalmak precíz összeállítását követően mellékeltek és archív fényképes dokumentációk közzétételét találjuk, amelyek nem csupán illusztrálják a kötet mondanivalóját, hanem további elemzések, interpretációk lehetőségét is magukban rejtik. Kiemelendők itt Tőkés László Sándor 1970-es években készített néprajzi fényképfelvételei, amelyek a Marcali Múzeum gyűjteményének részét képezik.

Mindez a létrejött, tudományos igényességgel összeállított írásmű valójában tehát csak egy része annak az elszánt és komplex archiváló, gyűjtő, lokális közösségi részvételen és együttműködésekben alapuló tevékenységnek, aminek fókuszában a szőlőhegyi értékek mentését végzik Holládon. A valós térben létező tájelemekkel, épületekkel, építményekkel együttesen. Lényegében ez a kötet egy helyi társadalmi gyűjtőmunka mérföldköve, aminek szerves része a felgyűjtött / összeírt értékek interpretálása és közzététele, nem csak a helyiek számára, hanem turisztikai értelemben is. Az eddig végzett munkának kétségkívül van egy olyan tanulsága is, hogy az Agrárminisztérium által támogatott Helyi Értéktárak igen különféle minőségű, szakmai tartalmi minőségű kiadványokat tettek közzé az elmúlt években, és csak remélhetjük, hogy minél több olyan kvalitású munka került publikálásra, mint ez a kötet. Persze, ez esetben ez nem véletlen, hiszen magasan képzett alkotók, gondolkodó filozofok vannak a könyv megszületésének hátterében, akik nem csak tudománnyal, de a helyi közösség szervezésével, valamint turizmussal is foglalkoznak.



•
Veszeli Lajos: Trianon utóélete 16 – ceruzarajz

ALABÁN PÉTER

Kert és telek az átmeneti térben

Garden and plot in the transition space

•
SZERZŐ:

Alabán Péter, történész (PhD), igazgató, Ózdi Szakképzési Centrum
Gábor Áron Technikum és Szakképző Iskola, alaban.peter@gmail.com

AUTHOR:

PÉTER ALABÁN, *Historian (PhD), Director, Ózdi Gábor Áron Technical
and Vocational School, alaban.peter@gmail.com*

VIGVÁRI ANDRÁS: ZÁRTKERT-MAGYARORSZÁG, ÁTMENETI TEREK A NAGYVÁROSON PEREMÉN

Helyzet Műhely Könyvek, Napvilág Kiadó, Budapest, 2023, 189 oldal.



„Politika? Kultúra? Csinálják csak a ráérősek, akiknek nincs telkük!” – szölt a korabeli karikatúra a „Telektulajdonosok” című rajznál a Ludas Matyiiban.¹ A Kádár-korszak idején még valóban önellátó, egyben jövedelemkiegészítő, zömében zöldség-, szőlő- és gyümölcs-termesztő tevékenységet jelentő zártkertes mezőgazdasági külterületek többszöri és periodikus szerepváltáson estek át. A „telek” ekkor még pihenő-, illetve üdülési, mindezek által pedig időszakos lakófunkcióval is gazdagodott, azaz a vegyes hasznosítás tehát már ekkor részleges lakhatással párosult, majd utóbbi folyamat fokozatosan felerősödött.

Vígvári András szociológus spontán urbanizációnak, a térbeli polarizáció nyilvánvaló példájának nevezi a külterületek benépesülését Budapest környékén, illetve az agglomeráció peremén, kiemelve: nem szegregátumok és nem is szegénynegyedek kialakulásáról beszélhetünk, hanem egy időben többszakaszos, rétegződésváltozással is bíró társadalmi folyamatról. A most megjelent, közel 190 oldalas kötet igyekszik rávilágítani a vizsgált, nevében megváltoztatott (kitalált) elnevezésű „kelemenszegi Kertek” példáján arra, hogy itt nem a slum (vagy a szlömösödés) terjedéséről van szó. Az utóbbi évek egyik legjelentősebb és legsajátosabb lakásmobilitási formája révén, az átmeneti tereket jelentő agrár-besorolású rurális zártkertek benépesülése összefügg az egyenlőtlen térbeli fejlődéssel, a városi lakhatás dzsentifikációjával és kommodifikációjával, az ezt követő lakáshiánnyal, továbbá a városból történő kiszorulás (displacement) tér- és területbeli folyamataival. E térbeli-társadalmi marginalizációs folyamatok tipikus példái az érintett háztartásokat a formális városi lakáskörülményektől lényegesen rosszabb feltételek közé kényszerítik, így azok ily módon, sokszor mostoha és stigmatizált, egyben informális viszonyok között kénytelenek kielégíteni lakhatási szükségleteiket. Vígvári hangsúlyozza: az informalizáció ebben az esetben a „formális állami szabályozás által megtűrt termelési és túlélési stratégiák összessége”, amelyek hozzájárulnak többek között a társadalmi újratermelés költségsökkentéséhez a szegényes infrastruktúra, illetve a területek alulszabályozottsága folytán saját és közösségi erőforrások bevonására kényszerülő lakóközösségek számára (38–40.). Módszertanában a szakirodalmi kutatáson túl a kvalitatív szociológiai vizsgálatokhoz köthető lakásmobilitási és háztartási interjúkészítésre, többféle adatgyűjtési módszert alkalmazó néprajzi és antropológiai terepmunkára, valamint ahhoz kapcsolódó résztvevő és terepi megfigyelésre támaszkodott (négy hónapos helyszíni tartózkodással), melyek részeredményeit korábban publikálta is.²

Amíg a KSH statisztikái alapján 2011-ben több mint 34 ezer üdülőtérületi és zártkerti lakóépületet tartottak nyilván (közel 90 ezer fővel), addig az Agrárminisztérium szerint egy évtizeddel később, mintegy 200 ezer hektárnyi és mintegy 1,15 millió darab zártkert lehetett Magyarországon, amelyek egy része jelenleg is állandó lakhelyként szolgál. A funkcióváltás és a hasznosítás jellege nem példanélküli nemzetközi vonatkozásban, amit a szerző a centrumtérsegek, valamint hazánk is magában foglaló félperiferiák nagyvárosai mentén vet össze, majd összegezve megállapításait, közli egyértelmű álláspontját: korántsem kizárólag a szuburbanizáció, sokkal inkább az átmeneti terek sajátos formáiról beszélhetünk, amelyek a „Kert-Magyarországtól” elvezettek a „Zártkert-Magyarorszáig”. Utóbbi fogalom definiálása kapcsán az 1967. évi IV. törvényt idézi, amely a zártkertet még földtulajdonosi és földhasználati kategóriaként értelmezte a települések körül elhelyezkedő, nagyüzemi termelésre nem alkalmas földterületként. Ezekre később nyaralók, hétvégi házak épültek, a mezőgazdaságtól való eltávolodás, a megélhetést jelentő menekülőút formálódása pedig egyre inkább nyilvánvalóvá vált. Változott közben a jogi szabályozás is: az említett törvényt

1987-ben hatályon kívül helyezték, 1994-ben pedig a telekkönyvi besorolások megváltozásával a korábbi zártkerteket a külterületi földek, ún. kertes mezőgazdasági területek közé sorolták.

A 2010-es évek közepén végzett kutatások a fenti lakóövezetek egyikeként számon tartott Csepel-Háros esetében egy „mezőgazdasági munkásszállás jellegű lakásmintáról” számolnak be, 2000-3000 fő közötti népességgel. A lefelé tendáló társadalmi mobilitást itt jól mutatják a helyszíni riport megörökített életképei: „Van, aki csekély összegért vásárolt itt egykori vikendházat, de nem ritka az önkényes lakásfoglalás sem. Máskor a tulajdonosok maguk adják bérbé eladhatatlan ingatlanukat. Új jelenség a nagyobb pajták, mezőgazdasági építmények, esetenként fóliasátrak munkásszállóként való üzemeltetése.”²³ Az ingatlanvásárlás célja itt merőben más, mint például a Balaton környékén, ahol a nyaralók mind erőteljesebb áremelkedése miatt a pihenésre vágyók körében, akár – gazdasági építményként feltüntetett – új építésű lakóház felépítése szempontjából is igen vonzóvá vált a zártkert. Ismét más példa lehet a dél-alföldi régió, vagy az egykori iparváros, Ózd környéki telkek funkcióváltásának története. Utóbbi esetében a belterületektől nehezen, csupán földúton megközelíthető Kis-Uraj, vagy a Biben-völgy egykori „hobbitelkein” a kohászat termelése idején még aligha volt elképzelhető életvitelszerű lakhatás az ezeken felhúzott, napjainkra gyakran teljesen elhanyagolt állapotba került faházakban.

A szerző által bemutatott, a főváros környékén elhelyezkedő kisváros, az 1980-ban 9000 lakost számláló Kelemenszeg „Kertek” elnevezésű, átmeneti térrésként funkcionáló külterületének vizsgálatával Vigvári leginkább arra fókuszál, hogy a munkahelyek, egyes boldogulási lehetőségek / stratégiák milyen nagymértékben különböznek, továbbá mennyire egyenlőtlenül oszlanak meg az országban. A jobb életkörülmények reménye okán a periférikus vidékről a főváros felé mozdulók egy része igen hamar szembesülni kényszerül azzal, hogy a talált munkahely önmagában még nem biztosít lakhatást, sőt nincs is elég lakás a jó megélhetést ígérő városokban, körzetekben, régiókban. Egy vele készült interjúban nem véletlenül említi ki: „Budapest is erősen szembesül ezzel, és időről időre kitermel olyan tereket, ahova azok tudnak költözni, akiket bevonz.”²⁴ Hasonló példaként tűnik fel a Deutsche Welle egy 2021. évi helyszíni magyar nyelvű riportjában⁵ a sóskúti Öreghegy (Pest megye). A budapesti Gazdagrétről még 2003-ban ide költözött és megszólataltatott család számára a villany és a vezetékes víz ugyan rendelkezésre áll, ám szennyvíz-hálózat, vagy közvilágítás nincs, a posta, vagy a bolt pedig csak messzebb, autóval érhető el. Újabb sajátos eset mutat rá arra, hogy a helyi önkormányzatokat is felkészületlenül érte a zártkertek ily módon történő, napjainkra felgyorsult benépesülése. Emiatt – növelve a kihívásokat, de erősítve is egyben lokális szinten a társadalmi szolidaritást – átfogó, a szolgáltatások bővítésére irányuló fejlesztések sem zajlottak ezeken a területeken: az úthálózat fejlesztése ily módon „politikai és morális dilemmával” járt az önkormányzat számára, a közművesítés és az infrastruktúra fejlesztésében való érdekeltségüket ugyanakkor jól reprezentálja, hogy kertes-mezőgazdasági területként semmiféle kötelezettségük nem keletkezik (131, 133.). A helyzet megoldását az eltérő, főként egyéni érdekek és – ebből kifolyólag – a mögöttes (még) gyenge érdekképviselő, így aztán a „magárahagyatottság” érzése (136.) nehezíti.

A félperifériás átmeneti térrésként definiált Kelemenszegi Kertek történetében 1945-ig szólobirtokot, majd az államosításokat követően termelőszövetkezeti területet láthatunk. Az

1960-as években a homokos, értéktelen földeken, a háztáji gazdálkodás alapjául szolgáló 8×20 méteres parcellákat osztottak ki fővárosi ipari dolgozók önellátó és kiegészítő jellegű agrártevékenységére (szőlő, kukorica, bab, bor, pálinka). Az első szerszámtárolókat, présházakat, ezzel együtt pedig a lakófunkció első megjelenését, a 80-as években kalákában épített nyaralók jelentették. A felek egyenrangúságán és a kölcsönösségen alapuló „szomszédsági koalíciók” fennmaradtak a későbbiekben is: az oda-vissza működő visszasegítés normaként működik (160–161.). A rendszerváltást követően, az 1990-es évek újabb szakaszhatárként szolgált: a „második otthon” fenntartása egyre több, időközben előregedett telektulajdonos számára nem volt már megoldható, elhalálozásukkal pedig több telek elhagyatottá vált, szabad prédát jelentve a lopásoknak, betöréseknek (76–82.). Új beköltözési hullámot a részben munkáját veszített, részben más okok miatt elszegényedő csoportok „kiköltözése” indított, akiket az ezredfordulót követő első évtized végén, a 2008 környékén kezdődő gazdasági válság egzisztenciálisan megroppant fiatal, gyerekes családjai, a devizahitelesek eladósodott háztartásai követték.

A válság a munkaerő-piaci változások okozta jövedelemcsökkenés, állásvesztés, a megtakarítások felélése, a hitelfelvétel, majd a törlesztési terhek növekedésével járt, s ezeken keresztül hatott a háztartásokra. Ferge Zsuzsa „új szegénységről” beszél, amikor az új évezred első dekádjának végén mintegy 10%-os munkanélküliséggel, a rendszerváltást követően pedig egymillió munkahelyvesztésről beszél. A lakásrezi-kiadásoknak a bérekhez / jövedelmekhez viszonyított rendkívüli és aránytalan növekedéseképpen keletkezett olló tömeges eladósodáshoz, lakásvesztéshez, részben hajléktalansághoz vezetett: „2009 tavaszán 750 ezer családnak volt hitelhátráléka (ők nem mind szegények), 260 ezer családnak díjhátráléka, 41 ezernél már kikapcsolták a villanyt, és a lakásukat veszők, kilakoltatottak száma a korábbi évi néhány százról több ezerre (egyesekek szerint 10 ezer fölé) nőtt”.⁶ Sajátos magyar tendencia figyelhető meg: 2003 és 2015 között az alsó középosztály lakhatási helyzete romlott a leginkább, amely csak erősítette a fenti folyamatokat, illetve az ún. alsó-leszakadó társadalmi csoportok felé nivellálva ezt a réteget (102.). A legutóbbi, harmadik, még zajló beköltözési periódus a 2010-es évek végére esett, amikor már az elszálló lakás- és albérlé-árak kizorító hatása állt a legfőbb magyarázó tényezők között. Egy feladott és közzétett hirdetés alapján, Ürömon ekkor már 800 m² belterület, 30%-os beépíthetőséggel 40 millió Ft-ba került, vagyis egyre kvalifikáltabb háztartások döntöttek / döntenek úgy, hogy első önálló otthonukat a „Kertekben” rendezik be, kezdetben akár egy kis faházban is. Mindez figyelemreméltó abban a tekintetben, hogy a terület mezőgazdasági besorolása miatt állami otthonteremtési támogatás (pl. CSOK) itteni gazdasági épületre nem volt felvehető. Sokan az eladósodástól is tartva hozták meg döntésüket, amely igazolja a jelenkori lakáspolitikai piaci viszonyoknak való átengedését, a lakhatás áruba bocsájtását, számos család kiszolgáltatottságát, egyben a nagyvárosi lakhatásból történő kirekesztődését.

A félezes lélekszám körüli „Kertek” nyújtotta ambivalens átmeneti tér – a fentiek tükrében – érdekes konklúziót hordoz. Vigvári András szerint az ellentmondásokat hordozó szabályozási (jogi) környezet (illetve alulszabályozottság), vagy éppen a spontaneitással együtt járó folytonos migrációs változások ellenére ez a hely a több lábon állás megélhetési stratégiájának pozitív példája, amelyen belül nagyobb és szabadabb mozgásterrel, a kemény és kitartó munkával, (sors)közösségi kapcsolati hálóval, egyéni kreativitással hozzájárul a társadalmi reprodukcióhoz, a kényelmetlenségek ellenére tapasztalt elégedettséghez,

a mindennapok társadalmi hátrányait ellensúlyozni képes élhető közeg fenntartásához. A még csupán dűlőútnévvel és helyrajzi számmal jelölt telkek közben közvilágítást is kaptak, az elmúlt évtizedben pedig a tömegkommunikációs eszközöket, így a kábeltévét és a széles sávú internetet sem kell nélkülözniük az itt élőknek. A többszöri funkcióváltáson átesett, kertes övezetnek számító, vegyes használatú térben / vegyes társadalmi háttérű övezetben egyre nagyobb az autóforgalom is annak ellenére, hogy sem aszfaltozott út, sem járda nincs kiépítve.⁷ Egyértelmű ebben az esetben, hogy „Kelemenszeg” esetében nem az előzőekben (ellen)példaként említett Hároshoz, vagy a miskolci Lyukóvölgyhöz hasonló, a marginalizáció tereire emlékeztető zártkertekről beszélhetünk. Erre utal a lakókban kialakult biztonságérzet sajátos megfogalmazása is: „Szerintem a rendszerváltás után is azok döntöttek jól, akik hozzánk hasonlóan a vidék felé mozdultak. Vidéken mindig könnyebben meg lehetett élni: el lehet járni a kertekbe dolgozni, az ember a kertjében meg tudja termelni azt a kis élelmiszert, amit megeszik. Itt azért kisebb a szegénység, mint a városban, nem véletlen, hogy hajléktalant sem lehet látni.” – vallja egyikük (101.). Korántsem mellékes ez a vélemény az ide érkezők térbeli rekrutációjának ismeretében, hiszen a pionír jellegű átmeneti térben az eltérő származású, státuszú, korosztályú, illetve eltérő lakóhelyről érkezők között sajátos, ám egyéni szükségletekből fakadó kohéziós kapcsolat jön létre a mindennapok gyakorlatában, a közösségi / szomszédsági erőforrásokat felhasználva.

A bevezető és összegző részekkel együtt összesen nyolc fejezetre tagolt könyv lényeges, a nemzetközi és a hazai szakirodalomban egyaránt használt szakkifejezéseket (pl. centrum-térség, félperiféria, periféria, szuburbanizáció, kiszorulás, informalizálódás, prekarizálódás, dzsentrifikáció, kommodifikáció, agglomerálódás, pionír, lakhatási egyenlőtlenség) használva veszi alapul az átmeneti tér / átmeneti társadalom fogalmát, annak létrejöttét, a rekrutációját is számba vevő (három hullámban történő) benépesülését, időszakos újratermelődését, funkcióváltását, szabályozási (jogi) környezetét, a lokális társadalmi közegek szolidaritásalapú „sorsközösségét”, illetve a fenntartás nehézségeit. Az anonim módon kezelt, egy budapesti agglomeráció peremén elhelyezkedő zártkert átalakulásán keresztül azt kívánja bemutatni, hogy milyen strukturális folyamatok járultak hozzá az egykori mezőgazdasági területek benépesüléséhez, egyben esetleges formalizálásának buktatóihoz. A szerző hangsúlyozza: a „Kertek” történetének következő, jövőbeli (4.) szakaszában – az ingatlanpiaci felértékelődés következtében – a jelenleg helyben élő, alacsony státuszú háztartások kiszorulása, a közösségváltás, ezzel párhuzamosan pedig a most még külterület kisvárosba történő betagozódása várható hamarosan. A tranzitjelleg igazolódni látszik: a helyi társadalom mellett a tér- és időbeliség, az egyenlőtlenségek, a lakhatás, valamint a család- és háztartásszerkezet változásai bizonyítják az átmenetiséget, míg az ország több pontján (így a főváros agglomerációjában) értéknövelt ingatlaná válnak kiszoríthatnak itt élő csoportokat. A zártkert így egyszerre hordozza magán a térbeli marginalizáció és a társadalmi kirekesztés kockázatát, de jelentheti a felzárkózás, talpra állás, megkapaszkodás és a biztonságos lakhatás lehetőségét is a beköltöző új generációk és háztartások számára.

JEGYZETEK

- 1 Ludas Matyi, 1974/18, 3.
- 2 Vigvári András: *A külterületi zártkertek benépesülése a lakhatási válság árnyékában. Egy Budapest környéki eset tanulmányai*, Szociológiai Szemle, 2022/32, 145–168.
https://szociologia.hu/uploads/documents/2/145-168_02.pdf (Letöltés: 2023.07.25.)
- 3 Szalai Anna: *Nyomornegyedek a magyar városok körül: Zártkert-Magyarország*, Magyar Narancs Online, 2018. május 30. Elérhető: <https://magyarnarancs.hu/riport/zartkert-magyarorszag-110964> (Letöltés: 2023.07.25.)
- 4 Forgács Iván: *A családi ház középosztálybeli álma sokszor már csak zártkerti övezetekben tud megvalósulni*, Népszava Online. 2023. június 18. Elérhető: https://nepszava.hu/3198658_zartkert-csaladi-haz-lakhatasi-valsag-tarsadalom-magyarorszag-kozeposztaly (Letöltés: 2023.07.25.)
- 5 *Egyre népszerűbbek a zártkerti ingatlanok, „Ha lenne vezetékes víz, nem sétálhatnánk itt nyugodtan.”* Elérhető: *DW Magyar*, 2021. július 10. Elérhető: <https://www.youtube.com/watch?v=B-Sqy4tHpP50> (Letöltés: 2023.07.25.)
- 6 Ferge Zsuzsa: *Társadalmi áramlatok és egyéni szerepek, Adalékok a rendszerstruktúra és a társadalmi struktúra átalakulásának dinamikájához*, E-book, Napvilág Kiadó, Budapest, 2010, 120.
- 7 *A zártkertekben is van tarkaság*, Mobil Népszava, 2023.06.16. Elérhető: <https://www.youtube.com/watch?v=Gfi0TZ3GtnI> (Letöltés: 2023.07.25.). A társadalmi fenntarthatóság kérdése felől közelítve lásd még: zCast: *Egyre többen menekülnek a „telekre” a magas lakhatási költségek miatt*, *hvg.hu* 2023. június 14. Elérhető: https://m.hvg.hu/zhvg/20230614_zCast_podcast_zartkertek_Vigvari_Andras_fenntarthatosag_lakhatas?fbclid=IwAR2U9CuME48_zlk3At4qStQI7-f7t9gWqXoCPfVI2nRstntxI6ps-3Mo2uo (Letöltés: 2023.07.26.).

HELYREIGAZÍTÁS

A COMITATUS Önkormányzati Szemle 33. évfolyam 244. nyomtatott számának (2023 tavasz) tartalomjegyzékében a

- *Goda Pál, Gerencsér Ilona, Vulcz László*: Helyi társadalom és vidéki önkormányzatok kapcsolata a fejlesztési források tükrében című tanulmány helyes címe a „*Vidéki közösségek és uniós fejlesztési források 2007–2013*”
- *Jeneiné Gerő Henriett Emese, Bakonyi Péter*: A garanciaprogramok szerepe a válság kezelésében című tanulmány helyes címe a „*A garanciaprogramok szerepe Magyarországon a válságkezelésében*”



•
Veszeli Lajos: Trianon utóélete 18 – ceruzarajz

Szerzői útmutató

(rövid változat)

Author's guide

A Comitatus Önkormányzati Szemle a Comitatus Társadalomkutató Egyesület tudományos folyóirata. A szerkesztőség elsődlegesen a területi egységeket, településeket, a társadalmat érintő témák valamelyikében íródott kéziratok benyújtását várja.

A benyújtott kéziratok elbírálásának és elfogadásának joga a szerkesztőbizottságot illeti meg. A kéziratok közlési formáját szigorúan ellenőrizzük, és csak a minden tekintetben megfelelőket fogadjuk el. Az előírásnak nem megfelelő anyagokat szerzőinknek visszaadjuk, hogy a hiányosságokat pótolhassák. Nem megfelelően kidolgozott, tematikailag nem idevágó, nem értelmezhető szerkezetű kéziratokat a szerkesztőség nem fogad el és erről értesíti a szerzőt. A szerkesztőség kéziratot nem őriz meg.

KÉZIRAT BENYÚJTÁSA

Az írások ajánlott terjedelme tanulmányok esetén 15–20 000 karakter, kisebb cikkek (recenziók, megemlékezések stb.) esetében 5–10 000 karakter. A kéziratok maximális terjedelme 40 000 karakter lehet (szóközzökkel, irodalomjegyzék nélkül), ennél hosszabb írás csak kivételes esetben, a szerkesztőbizottság engedélyével jelenhet meg.

A kéziratokat elektronikus formában, mellékletként kérjük beküldeni a pozsgai.andrea@sze.hu szerkesztőségi e-mail címre. A kéziratokat .doc vagy .docx, illetve .rtf kiterjesztésben tudjuk elfogadni. Az anonimitás biztosítása érdekében kérjük, hogy a szerzők a tanulmányban ne tüntessék fel személyes adataikat, egy külön fájlban közöljék a következőket (magyarul és angolul): név, tudományos fokozat, beosztás, intézmény/munkahely, e-mail cím, levelezési cím, ORCID-azonosító.

LAPZÁRTÁK HATÁRIDEJE

Kéziratok beérkezési határideje:

Február 15.
Április 15.
Június 15.
Október 15.

A közlés első lehetséges határideje:

első szám
második szám
harmadik szám
negyedik szám

A szerkesztőség fenntartja magának a jogot, hogy az egyes cikkek közlési sorrendjét maga határozza meg.

SZAKMAI BÍRÁLAT

A kézirat benyújtását követően a szerkesztőség ellenőrzi, hogy a kézirat beilleszkedik-e a folyóirat profiljába és megfelel-e a szerzői útmutató alapkövetelményeinek. Amennyiben a kézirat nem felel meg ezeknek a feltételeknek, minden további lektorálás nélkül visszautasítható. A követelményeknek megfelelő kéziratok esetén a főszerkesztő megbízza a szerkesztőséget a kézirat szakmai bírálatának lebonyolításával. A kéziratok bírálata anonim referenci rendszerben működik (kettős vak bírálat), amely során a főszerkesztő, illetve a főszerkesztő-helyettes a szakmai bírálatra olyan személyeket kér fel, akik a bírálendő tanulmány témájában jártasak és a szerzőtől függetlenek. A szaklektorok és a szerző(k) nem ismerhetik egymás kilétét. A szaklektorok mérlegelik a felkérést, figyelembe véve a megküldött tanulmány témájában való jártasságukat, az összeférhetetlenség lehetőségét, valamint a megadott határidőt. Ezután jelzik a főszerkesztőnek/főszerkesztő-helyettesnek, hogy elfogadják vagy elutasítják a szakmai bírálatra való felkérést. Amennyiben nem tudják vállalni a kézirat szakértői véleményezését, lehetőség szerint más szaklektort is javasolhatnak. A szaklektorok egy bírálati lap segítségével véleményezik a kéziratot és javaslatot tesznek annak közlésére. A főszerkesztő és a főszerkesztő-helyettes mérlegeli a visszaküldött véleményeket és a szakértői véleményezés alapján közösen döntenek a kézirat közzétételéről. A kézirat közlésére vonatkozó döntést a szerkesztőségi titkár e-mailben közli a szerzővel.

Az általános formázást tartalmazó **SZERZŐI ÚTMUTATÓ MINTA** elérhető a folyóirat honlapján: <https://comitatus.sze.hu/>

A tanulmánynak tartalmaznia kell a magyar és angol nyelvű címet, absztraktot (körülbelül 500 karakter), 3-5 kulcsszót, illetve a JEL-kódot. Az absztrakt tartalmazza a tanulmány célját, mutassa be a cikk felépítését, valamint a főbb eredményeket.

Ábrák, grafikonok, táblázatok

Az ábrákat, grafikonokat és a táblázatokat a szövegbe építve is küldje be. Az illusztrációk felbontása minimum 2Mpixel (1920x1080) és 3Mpixel (2340x1080) körüli méret legyen. Ábrákat, grafikonokat, táblázatokat számozással, címmel (magyar és angol), forrás-megjelöléssel kell ellátni. Színes ábrákat nem tudunk közölni. Ábrákat, grafikonokat, táblázatokat csak korlátozott számban tudunk közölni. Kérjük, hogy az ábrákat külön fájlban is csatolja a kézírathoz. Az ábrák szerzői jogainak rendezése a kézirat szerzőjének felelőssége.

Szövegközi hivatkozások

A szakirodalmi hivatkozások minden esetben a főszövegben szerepelnek zárójelben, a mondatvégi vagy a mondatközi írásjel előtt, kékkel szedve, a következő hivatkozási formát használva: Szerző, évszám (pl. Csatári, 2008). Több műre való hivatkozás esetén az egyes tételeket pontosvesszővel kell elválasztani (pl. Csatári, 2008; Kovács, 2010, 2013). A szövegtörzsben szereplő közvetlen hivatkozás esetében a zárójelben történő hivatkozásnál az oldalszám is szerepeljen (pl. Kovács, 2016, 3). Többszerzős műre való hivatkozás esetén három szerző fölött az első szerző utáni et al. rövidítést kell használni.

Irodalomjegyzék

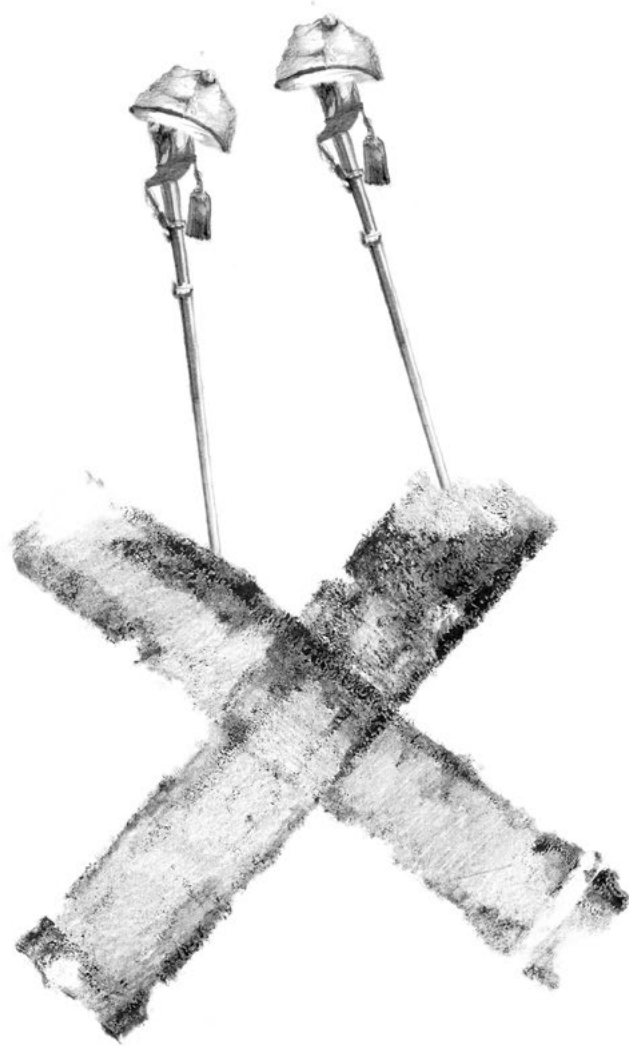
A főszöveget az Irodalomjegyzék követi a szerzők (szerkesztők) neve szerinti betűrendben, a <https://comitatus.sze.hu/> weboldalon elérhető szerzői útmutatóban ismertetett formázási alapelvek alapján.

FONTOS: Minden olyan irodalomtételnél, ahol van **DOI azonosító**, fel kell tüntetni!
Javasolt keresési felület: <https://search.crossref.org/>

A szerkesztő munkájának megkönnyítése érdekében minél kevesebb formázást használjon, követve az általános formázási mintát. A szöveg végén, az irodalomjegyzék előtt helyezze el az esetleges köszönetnyilvánítást, illetve itt nevezze meg a kézirat megjelenését támogató intézményeket, szervezeteket, ösztöndíjakat.

Kéréseink figyelembevételét előre is köszönjük!

A szerkesztőség



•
Veszeli Lajos: Trianon utóélete 12 – ceruzarajz



•
Veszeli Lajos: A tó álma II.

„A főváros környéki térség lakosság növekedése fokozódik, ez jelentősen erősítette többek között az átalakított építéshatósági szabályozás miatt még inkább fokozódó ingatlanpiaci- és lakosságexpenziót; az M0-ás körgyűrű mentén folyamatosan burjánzó zöld- és barnamezős vállalati beruházásokat (céges telephelyek, kereskedelmi egységek, logisztikai bővítések). Egyre nyilvánvalóbban láthatóak a lakossági és gazdasági expanzió negatív közgazdasági, intézményi és közpolitikai externáliái...” (Szabó, 10. o.)

„A városi szlogen a városmarketing és a városmárka egyik legszembetűnőbb eleme. A városok kommunikációjának, öndefiníciójának kiemelt eszköze, ezért fontos, hogy igazán megragadja az adott város karakterét, megkülönböztesse más városoktól, a helyi társadalom tudjon vele azonosulni, továbbá, hogy inspirálja a turistákat, a befektetőket, a letelepedni vágyókat. ... A városok szlogenhasználatában jelentős területi különbségek nem rajzolódnak ki. A szlogent használó városok aránya a Nyugat-Dunántúli régióban a legmagasabb (57%), ahol a legkevesebb városi ranggal rendelkező település található.” (Gera, 28. o.)

„Hazánk egyik legnépszerűbb turisztikai úti célja, a Balaton esetében a magyar lakosság körében egységes, pozitív kép él, a kialakult imázst nem befolyásolja számottevően a személyes tapasztalat. A potenciális utazók és a turizmusbán érintett szakemberek véleménye számos ponton egyezik, pozitív (természeti értékek) és negatív (magas árak, zsúfoltság) vonatkozásban egyaránt. Az a tény, hogy a Balaton mint turisztikai desztináció jelenlegi imázsa főleg pozitív elemekből áll, és mind a hazai lakosságot, mind a helyi érintetteket tekintve erős, egységes kép alakult ki a kínálatról, szolgáltatások színvonaláról és a tó nyújtotta lehetőségekről, az elmúlt évek negatív eseményeit tekintve is fontos.” (Sulyok-Papp, 49. o.)

„Települési szintű, gazdasági és környezeti szempontú adatelemzésünk során Jásdra fókuszáltunk, pontosan feltártuk a falu másik két településtípushoz viszonyított erősségeit és gyengeségeit. Jásd a közösségfejlesztés, a kultúra és a látványosságok, valamint a környezetvédelemmel összefüggő (zöldfelület, hulladék / szelektív hulladék mennyisége) mutatók esetében érte el a legjobb eredményeket. Jásd tehát a környezetvédelmi és társadalmi értékek terén jól teljesít, míg a lemaradása gazdasági téren a leginkább szembetűnő. Sikos T. és Szendi (2023) hivatkozott kutatása alapján Jásd a középső, azaz a 3. klaszterbe sorolódna az indikátorok alapján, a lassú növekedési pályán haladó, élhető települések sorába illeszkedne, hasonlóan például Szegedhez vagy Zalaegerszeghez. (Lőrincz–Hargitai–Banász, 67. o.)

„Az önzetű technológiák alkalmazása potenciálisan javíthat a városok közlekedésének helyzetén, csökkentheti a forgalmat, megszüntetheti a parkolóhelyek iránti igényt és az ebből származó előnyöket a város minden lakója élvezheti. Azonban ezek az előnyök nem maguktól értetődőek, a technológiák telepítése nem vonja automatikusan magával ezeket. Éppen ezért a városoknak rendkívül fontos szerepe van a mobilitás átalakulási folyamatainak szabályozásában és irányításában, hiszen a szabályozatlan fejlődés akár ronthat is a közlekedés helyzetén ahelyett, hogy javítana rajta.” (Lukovics, 86. o.)

