

## TANULMÁNYOK /ARTICLES

### **Európai trendek – hazai átalakulás a tervezésben. A magyarországi területi és településtervezés és változásainak értékelése az európai típusok és trendek fényében**

#### ***European trends – domestic transformation in planning. Evaluation of spatial planning and its changes in Hungary in light of European models and trends***

**SALAMIN GÉZA**

**SALAMIN Géza:** egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem, Fenntartható Fejlődés Intézet, Gazdaságföldrajz és Városfejlesztési Tanszék; 1093 Budapest, Fővám tér 8.; [geza.salamin@uni-corvinus.hu](mailto:geza.salamin@uni-corvinus.hu); <https://orcid.org/0000-0003-0617-3175>

**KULCSSZAVAK:** területi tervezés; településtervezés; területfejlesztés; európaizálódás, Magyarország, Európai Unió

**ABSZTRAKT:** A tanulmány a rendszerváltozás után létrejött hazai területi és településtervezési rendszert és annak az utolsó évtizedben történt változásait elemzi nemzetközi perspektívában. A tervezés formáira fókuszáló kutatás a jogszabályok által meghatározott formális tervi rendszer változásainak elemzésével azt vizsgálta, hogy hol helyezhető el a magyar rendszer az európai tipológiában és a változások milyen összefüggést mutatnak az európai trendekkel, különös tekintettel az EU hatásaira. Az európai trendeket a tervezési szakirodalom fókusz témái, a területi tervezésre ható uniós irányelvek és szakpolitikai dokumentumok, ill. az ESPON-program legutóbbi a tervezési rendszereket vizsgáló felmérése alapján azonosítottuk. Ezek elsősorban egy átfogó, integráló természetű, tágabb társadalmi-környezeti célok elérését segítő koordináló tervezési forma felé mutatnak. A legtöbb kelet-közép-európai országhoz hasonlóan Magyarország is a kilencvenes évek második felében építette fel új tervezési rendszerét, jelentős részben az európai integrációtól inspirálva. A hazai területi tervezés csak nagyon széttagolt formában jött létre, elsősorban a szabályozó rendezési és az elsősorban a külső támogatásokra célzó területfejlesztés erőteljes szétválásával. A szabályozás alapú és a települési szintű tervezésben a tervi eszközkészlet módosítása, pl. az integrált stratégia megszüntetése és ágazati pozicionálása révén a legutóbbi időszakban a tervezés technikai-műszaki karaktere erősödött, az integrált településtervezés háttérbe szorult és mindinkább az építési-építészeti ágazat részévé válik. A nemzetközi trendekkel ellentétben Magyarországon a területi tervezés jellemzően nem szakpolitikák megvalósítási eszközeként, hanem fejlesztések bürokratikus akadályaként tűnik fel, ezért bővülnek a helyi-területi szintű szabályozási tervek megkerülésének lehetőségei, míg a terület- és településfejlesztési tervek kevésbé épít a hazai fejlesztéspolitika, így érvényesítő hatása csökkent a szakpolitika ígéretes ambíciói ellenére. A tervezés formáját tekintve a legutóbbi időszakban több területen a korábbi trendekhez és az európaizálódás elvi modelljéhez képest visszarendeződés figyelhető meg a tervi eszközök karakterét, a tervezés hatókörét, kiadatását illetően, míg a tervezési terek változásai erősebb összefüggést mutatnak az európai trendekkel.



**Géza SALAMIN:** associate professor, Department of Geography and Planning, Institute of Sustainable Development, Corvinus University of Budapest; Fővám tér 8., H- 1093 Budapest, Hungary; geza.salamin@uni-corvinus.hu; <https://orcid.org/0000-0003-0617-3175>

**KEYWORDS:** spatial planning; urban planning; Europeanisation; Hungary; European Union

**ABSTRACT:** The paper analyses the spatial planning system in Hungary that developed after the political change in 1990 and examines its transformations over the last decade from an international comparative perspective. It reveals how the Hungarian spatial planning system changed its Europeanisation process in the last decade, stepping back from the developing integrated planning system. The study focuses on the various forms of planning and assesses changes in the formal planning framework defined by legislation. The research explores how the Hungarian system can be placed in European typologies and how these changes relate to broader European trends, particularly the impact of the European Union (EU). The European trends were identified through key themes in planning literature, as well as EU directives and policy documents that influence spatial planning, alongside findings from the European Spatial Planning Observation Network (ESPON 2018) survey on planning systems. These trends predominantly indicate a move towards a coordinating form of planning that is comprehensive and integrative, aimed at achieving broader socio-environmental objectives.

Hungary, like many other Central and Eastern European countries, established its new planning system in the second half of the 1990s, largely inspired by European integration. However, spatial planning in Hungary has developed in a fragmented manner, with a distinct separation between the policies on local and supralocal planning, the regulative zoning and the spatial development, primarily focused on garnering external support. The technical aspect of planning has recently gained prominence in land use and urban planning, while integrated settlement planning has been marginalized, increasingly falling under the purview of the construction and architectural sector. The importance of spatial development planning is declining. In Hungary, spatial planning is frequently viewed not as a tool for policy implementation but rather as a bureaucratic impediment to development. This perception has led to planning reform and a greater tendency to bypass local regulatory plans at the spatial level, resulting in a decreased utilization of spatial and settlement development plans within domestic development policy. Additionally, in several areas, there has been a noticeable regression in the nature of planning instruments, their scope, and the mission of planning when compared to previous trends and the theoretical models of Europeanization. However, changes in planning spaces exhibit a stronger correlation with overarching European trends. Among the various European planning models, Hungary is distinctly shifting from the comprehensive-integrated approach toward the model of urbanism, while the regional economic planning model, which is still also strong, is primarily dependent on EU cohesion policy funding and has no real connection with private actors and developers. While there was a robust wave of Europeanization until the mid-2010s, recent developments have steered the Hungarian system away from common European practices. This shift can be attributed not only to ongoing political tensions between the EU and the Hungarian government but also to the absence of an independent profession and policy framework for spatial planning in Hungary.

## Bevezetés

A kelet-közép-európai országok rendszerváltozásuk után a kilencvenes években új területi tervezési rendszereket hoztak létre. Magyarországon az 1996-os és 1997-es év törvényei a területfejlesztésről és területrendezésről (Tftv) és az épített környezet alakításáról és védelméről (Étv.) fektették le a területi ill. a telepü-

lési szintű tervezés, sok módosításuk ellenére nagyrészt máig létező rendszereit. 2023-ban mindkét terület új törvénybe került. Bár az új törvények a bennük rögzített tervi rendszerek szempontjából elsőre inkább kisebb reformnak tűnnek, mégis az elmúlt 5-10 év változásainak irányában egyfajta trendfordulót is felfedezhetünk. A hazai tudományos irodalom tartósan termékeny a területfejlesztési kérdések vizsgálatában, azonban kifejezetten a tervezési rendszer elemzéséről a kilencvenes évek végi – kétezres évek eleji fellángolás után (Faragó 2000, 2003; Lados 2001; Lux 2005; Nyikos, Horkay, Péti 2006; Péti 2011; Pfeil 1999, 2000; Rechnitzer 1995, 1997, 1998) kevés új elemzés (Salamin, Péti 2019, 2023; Buzási, Beszedics-Jäger 2025; Gere, Kocsis 2022) született. Önmagában is érdekes, hogy a hazai tudományos szakma lelkes érdeklődése a tervezés iránt hogyan „párolgott el” a kétezres évek során.

Eközben azt láthatjuk, hogy a térbeli dimenziójú tervezés irodalma – egy önálló „planning” tudományos területként – virágzik az európai szinten a társadalmi, gazdasági és egyre inkább fenntarthatósági (pl. klímaváltozással összefüggő) kihívások felértékelődő kezelési területeként, nagy hangsúlyt helyezve az EU-politikák tagállami hatásaira (európaizálódás) és az országok közötti összehasonlításokra is. A magyar tervezés viszonylag szerényen jelenik meg e vizsgálatokban, a területi tervezés európai tájképét felmérő két ESPON-projekt (2007, 2018<sup>1</sup>) elemzési egységeként és részben néhány, kelet-közép európai régiót érintő munkában (Nowak 2025, 2023; Altrock, Günter 2017). Helyzetünk értékeléséhez és a nemzetközi diskurzushoz való hozzájárulásunk elősegítéséhez is fontosnak véljük a hazai folyamatok nemzetközi kontextusban való értelmezését, amit EU-tagságunk és a fokozódó globalizációs tendenciák mellett a nemzetközi gyakorlatból való tanulás lehetősége is alátámaszt. Ebben kihívást jelent, hogy a hazai területi, és főleg a települési tervezés fogalmi rendszere erősen „nemzeti” jellegű, alacsony nemzetközi kompatibilitással. E problematikáról és a nemzetközi kapcsolódás lehetőségeiről a *Tér és Társadalom* 2019-es számában írtunk (Salamin, Péti 2019). Jelen tanulmány a rendszerváltozás után kialakult tervezési rendszerünket és annak az elmúlt évtizedben végbemenő változásait kíséri meg az európai kontextusban pozicionálni a tervezés formai dimenziójára helyezve a hangsúlyt. Kutatásunk kérdése, hogy hol helyezhető el a magyar területi (és település-) tervezés az európai tervezési rendszer tipológiában és az elmúlt időszak változásai milyen összefüggést mutatnak a korszak domináns európai változási trendjeivel.

Viszonyítási keretként a legelterjedtebb európai tipológiát, a területi tervezési rendszerek ideáltípusainak négyes osztályozását (CEC 1997; ESPON 2007; Nadin, Stead 2013) és a releváns uniós agendák és karták iránymutatásai alapján korábbi munkánkban kirajzolt ún. Területi Tervezési Európai Modell (TEM) (Salamin 2024) használjuk, módszertani eszközként pedig az ún. Tervezési Térképet (Salamin 2023), amely négy dimenzió mentén tesz összehasonlíthatóvá eltérő tervezési formákat. Bár a tervezés maga sokkal többet jelent a tervek készítésé-

nél<sup>2</sup> (1. ábra) vizsgálatunkban a hazai tervi eszközök<sup>3</sup> jogszabályok által kijelölt formális rendszerére helyezük a hangsúlyt, miközben a tervezés témakörében született eddigi tanulmányokra és a szerző hazai és nemzetközi gyakorlati és kutatási tapasztalataira építve tágabban interpretáljuk azok jelentőségét. A dolgozat a tervezést formai szempontból (Salamin 2023) vizsgálja, és nem vállalkozik annak teljesítményének (valóságformáló képesség, területi kormányzási minőség) vagy témáinak értékelésére, viszont a jellemzés röviden kitér a tervezés hazai szakmai-diszciplináris helyzetére (beleértve a jogosultság kérdését) is, amely szoros összefüggésben áll a tervezés vizsgált karakterével.

Célunkból következően a tanulmányban a hazai fogalomhasználatától eltérően az európai integrációs szakpolitikai és tudományos diskurzusban fogant, és a tervezéstudományban általánossá vált „*spatial planning*” (térbeli/területi tervezés) kellően tág ernyőfogalmát használjuk, amelybe ez európai országok egészen eltérő tervezésfogalmai beleférnek (Faludi 2011) és a leginkább semlegesen fejezi ki a térbeli fejlődés tudatos alakítására (ill. a fejlődés térbeli alakítására) irányuló közpolitikai koordinációs mechanizmusokat. Az eredeti definíció szerint „a térbeli tervezés a tevékenységek jövőbeli térbeli eloszlásának befolyásolására a közsféra által alkalmazott módszerekkel azonosítható. [...] A térbeli tervezés magába foglalja az ágazati politikák térbeli hatásainak koordinálását, annak érdekében, hogy a gazdasági fejlődés a régiók között kiegyenlítettebb legyen annál, mint ahogyan az a piaci mechanizmusok által alakulna, és szabályozza a terület- és ingatlanhasználat változtatását” (CEC 1997, 24.). A térbeli tervezés (magába foglalva regionális és várostervezést is) egy széles körű elméleti és gyakorlati terület, amelynek átfogó célja az emberek jólétéhez szükséges helyek minőségének és környezeti feltételeinek javítása. A térbeli tervezési tevékenységek és folyamatok jogilag meghatározott célok, eszközök és eljárások keretein belül zajlanak. Az intézményesült tervezési rendszerek szabályozzák és irányítják a társadalmi élet térbeli szerveződését érintő többszörös és összetett vertikális (a szakpolitikai szintek közötti) és horizontális (a szakpolitikai szektorok, valamint az állami és magánszereplők közötti) interakciós folyamatokat (Janin Rivolin 2012, 63.).

Hazai beágyazottsága miatt a spatial planning tartalom kifejezésére a dolgozatban a területi tervezés fogalmat használjuk a pontosabb fordítást jelentő térbeli tervezés helyett. Ez az egységes területi tervezés – összhangban a globális nézőpontot megjelenítő ENSZ HABITAT (2018) területi- és várostervezés fogalmával<sup>4</sup> is – egyaránt magába foglalja a különböző területi szinteken zajló (települési, térségi, országos), a szabályozás alapú (rendezési) és a fejlesztésorientált (terület- és településfejlesztés) tervezést, sőt az ágazati politikák területi összehangolását, és egyéb hely alapú, ill. térorientált és integrált természetű tervezési folyamatokat is. Magyar nyelvű munkánkban az általunk használt tervezés (planning) fogalmat el kell különítenünk a konkrét fizikai formákra, objektumokra irányuló (építészeti, mérnöki ill. forma-) tervezéstől (design), mellyel dolgozatunk nem foglalkozik (a fogalmakról ld. Salamin, Péti 2019).



## Tervezési rendszerek nemzetközi összehasonlítása – európai tipológia

A térdimenzióban zajló tervezési politikák és ezek gyakorlatai országonként meglehetősen eltérőek (fogalmak, szintek, eszközök, szakmák) még az Európai Unió (EU) belül is. Ez az országok alkotmányos és intézményi berendezkedésének, politikai, valamint földrajzi és kulturális jellemzőinek eltéréseire vezethető vissza, amelyekbe mélyen beágyazódik a tervezés (Stead, Cotella 2011; Faludi 2011; Getimis 2012). A területi tervezés az európai integrációban tagállami kompetencia maradt, bár számos uniós szakpolitika és a tagállamok közötti együttműködések széles köre hatékonyan befolyásolják az országok tervezési gyakorlatait (Dallhammer et al. 2018), amit a területi tervezés európaizálódásaként ismer a szakirodalom. Az elmúlt huszonöt évben jelentős számban születtek az egyes országok tervezési rendszereit összehasonlító módon bemutatató és tipizáló munkák (Alterman 2001; Larsson 2006; Healy, Williams 1993; Reimer, Getimis, Blotvogel 2014; Nowak 2023; Nadin, Stead 2008; Berisha et al. 2021 stb.). A területi tervezés nemzetközi összehasonlításában komoly kihívást jelentenek az alapvető fogalmi, értelmezési és diszciplináris különbségek, a szabályozás és a gyakorlatok eltérései és ezek gyors változásai, és mindenekelőtt az, hogy e rendszerek csak többféle dimenzió mentén jellemezhetők érvényesen (Salamín 2023). Ezzel összefüggésben Nadin és Stead (2013) elutasítja az országok elkülönülő kategóriákba történő besorolásának leegyszerűsítő módját, helyette az ún. „ideáltípusok” alkalmazása mellett érvel. Ezek olyan elvi tervezési formákat írnak körül, amelyekhez képest az egyes tervezési rendszerek és gyakorlatok távolsága azonosítható. Ilyen ideálmodell az európai területi tervezési rendszerek máig legelfogadottabb négyes tipizálása, melyet először az Európai Bizottság publikált 1997-ben a tagországi tervezési rendszerek első felmérése alapján (CEC 1997), és ilyen az EU orientációit megragadó ún. Területi Tervezés Európai Modellje (TEM) is (1. ábra).

Az 1997-ben született tipológia az alábbi négy ún. tervezési hagyományt (modellt), jelöli ki, amelyek vizsgálatára azóta több felmérés és kutatás is készült (ESPON 2007; Nadin 2012; Reimer, Getimis, Blotvogel 2014; Salamín 2018, 2024):

1. A *területhasználat menedzsment*, mely a földhasználat változásainak szabályozására összpontosít;
2. A *területi gazdasági tervezés*, mely a társadalmi-gazdasági célok széles körének megvalósítására irányul, a fejlesztési folyamatok és a közberuházások irányítására összpontosítva;
3. Az *urbanizmus* hagyománya jobban építészeti kapcsolódású, és az „urban design”, városkép és az építés szabályozás kérdéseire fókuszál;
4. Az *átfogó integrált* hagyomány (teljes tervezés), melyben a tervek rendszerszintű és formális hierarchiája a különböző ágazatok összehangolására, területi koordinációra összpontosít (bővebben lásd Függelék; Nadin, Stead 2013; CEC 1997).

1. ábra: A területi tervezés négy ideáltípusa (hagyománya) és az országok besorolása 2007-ben  
*The four ideal types (traditions) of spatial planning and the classification of countries in 2007*

|                                                                                                                     |                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Urbanizmus</b><br><b>(Urbanism)</b><br>Városépítéset, városkép- és építésszabályozás övezetekkel és előírásokkal | <b>Területhasználat menedzsment</b><br><b>(Land-use management)</b><br>A területhasználat-változás szabályozása stratégiai és helyi tervekkel | <b>Területi gazdasági</b><br><b>(Regional economic planning)</b><br>Gazdasági-társadalmi viszonyok, egyenlőtlenségek kezelése köz- fejlesztési és infrastruktúra-programokkal | <b>Átfogó integrált</b><br><b>(Comprehensive integrated)</b><br>A politikák térbeli hatásainak és szereplők, szektorok koordinációja, összehangolás, tervek egységes rendszere |
| GR, IT, ES, CY, PT, MT, HU*                                                                                         | BE, IE, LU, UK, ES, CZ, MT, HU*                                                                                                               | FR, PT, DE, HU, IE, LT, LV, NO, SE, SK, UK,                                                                                                                                   | AT, DK, FI, NL, SE, DE, NO, BG, UK, BE, CH, FR, IE, LU, EE, LV, LT, HU, PL, RO, SL, SK                                                                                         |

Jelmagyarázat: vastagított: az 1997-es, első besorolásnál már abban a kategóriában szerepelt;

\*A szerző kiegészítése

Forrás: CEC 1997, ESPON 2006, Dühr et al. 2010 alapján a szerző szerkesztése

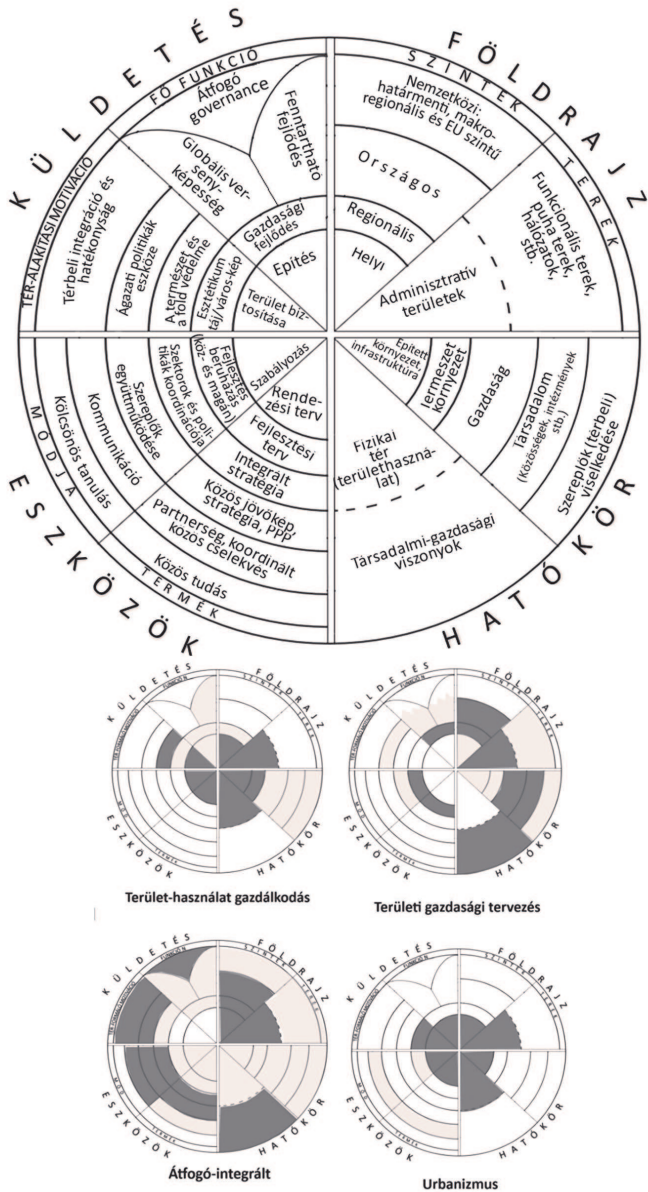
Az európai rendszerekben az első és harmadik modell az alacsonyabb, a második és negyedik pedig inkább magasabb területi szinteken jellemzőbb (ESPON 2007, ill. Függelék).

A tipológia szerint (Nadin, Stead 2013) a valóság alakításában a kemény szabályozást alkalmazó (minden szereplőre kötelező) területhasználati és a legszélesebb eszközkörre irányuló átfogó integrált tervezés a leghatékonyabb (lásd Függelék). Az átfogó integrált tervezési modell egyben a különböző típusú területi tervezési tevékenységek integrálását, az adott tér, ill. helyek fejlődését célzó, a helyi hatóságok és különböző területi politikák, sőt a közszférán kívüli szereplők különböző eszközeinek (szabályozási, beruházás, partnerség, koordináció stb.) együttes tervezését jelenti. Az országok tervezési rendszerei valamilyen mértékben mindegyik modellhez kapcsolódhatnak, de egyesekhez szorosabban, mint másokhoz (Nadin, Stead 2013; 1. ábra)

Az ESPON (2007) felmérése szerint a változási dinamikák abszolút „nyerte-se” az átfogó integrált modell volt, hiszen az eredeti 15 tagállamból hat valamiféle elmozdulást mutatott e forma irányába 1997 és 2006 között. A területi gazdasági modell felé négy, a területhasználatihoz kettő ilyen elmozdulást detektáltak, míg az urbanizmus irányába egyet sem. Az összehasonlítási nehézségek kezelésére fejlesztett, különböző tervezési folyamatok eltérő formáinak megjelenítésére alkalmazható eszköz az ún. tervezési térkép (Salamin 2023). Ez a négydimenziós összehasonlító keret alkalmas a különböző tervezéscéltervezések, fogalmak és gyakorlatok áthidalására, a területi tervezés (akár szintenként, tervezési folyamatokként) eltérő formáinak összevetésére. Az eszköz segítségével tervezési rendszerek, konkrét tervek és tervezési folyamatok formái azonosíthatók négy dimenzió: (1) a motiváció, (2) a földrajz (tervezés terei), (3) a tematikai hatókör és (4) a tervezési eszközök mentén. Vizuális megjelenítéssel különböző formák összehasonlíthatóvá válnak. A 2. ábrán látható modellben az egyes dimenziókon belül a középponthoz közel ábrázolt opciók jelzik a hagyományosabb, keményebb<sup>5</sup>, míg a perem felé a puhább formákat (részletesen Salamin 2023).

2. ábra: A területi tervezési térképe: A tervezés formáinak négy dimenziója és az európai területi tervezési ideálmodellek jellemző formáinak ábrázolása

The Map of Spatial Planning: The four dimensions of planning forms and the representation of the typical forms of European spatial planning traditions



Forrás: Salamin 2023 alapján

Munkánkban a tervezés formája alatt a tervezés ezen négy dimenzióban való megjelenését értjük. A négy európai tervezési ideálmodell (hagyomány) formáját a tervezési térképen szemlélteti a 2. ábra második fele.

### Európai trendek

A területi tervezés országonként eltérő, ezért az azokban zajló változások sem azonosak. Mégis megragadhatóak az EU-ban az elmúlt két-három évtizedben dominánsnak tekinthető változási trendek három forrás alapján: a tervezéstudomány bőséges európai irodalma (elmélet), az EU-szintű szakpolitikai irányelvek releváns tartalmai (az EU-üzenet) és az európai tervezési rendszerek legutóbbi átfogó elemzésének (ESPON 2018) eredményei (empirikus vizsgálat) alapján.

Korábbi munkánk (Salamin 2024,147.) az európai *tervezési szakirodalom* vizsgálata alapján négy olyan európai trendet emelt ki, amelyek a tervezési szakirodalomban különálló, vissza-visszatérő témaként jelennek meg:

1. Az ún. *governance fordulat*: a hierarchikusabb és szabályozottabb kormányzással szemben a rugalmasabb és többszereplős koordinációs kormányzás (governance) előtérbe kerülését jelenti, melynek eredményeként a területi tervezés lényegi szerepet tölt be a vertikális és horizontális koordináció, az állampolgári részvétel megteremtésében (Getimis 2012; Van Well, Schmitt 2016; Schmitt, Wiechmann 2018; Knickel et al. 2021; Berisha et al. 2021; Stead, Pálné Kovács 2016; Nadin et al. 2021);
2. A tervezés olyan új, gyakran „puha” és funkcionális tereinek megjelenése, amelyek átléphetik az adminisztratív határokat, valamint a tervezési rendszerek egyre inkább többszintűvé válása, léptékeinek változása (Faludi 2013; Gänzle, Kern 2016; Purkarthofer, Granqvist 2021; Zimmerbauer, Paasi, 2020).
3. Az EU fokozódó hatása, a területi tervezés európaizálódása (Faludi 2014, 2019; Stead 2013; Evers, Tennekes 2016; Purkarthofer 2024; Salamin 2024, 2021b; Berisha, Cotella 2024).
4. Mindezek a folyamatok egy negyedik trenddel hozhatók összefüggésbe: a *posztmodern, posztstrukturális* filozófia térnyerésével, amely a többféle valóságértelmezés és jövőformálás egyidejű elismerését, a relációs térfelfogást, a tervezés kommunikatív és narratíva alapú jellegét hozta előtérbe a tervezésben (Allmendinger 2000, 2016; Haughton et al. 2010; Garde 2018; Faragó 2003).

A fentiekhez kapcsolódik, hogy az ún. stratégiai tervezés vált dominánssá, felértékelődik az adaptációs képesség erősítése (Nadin et al. 2021), és a tervező szakember szerepe is lényegében változik meg, a szakracionális tervalkotótól a folyamatot facilitáló, szereplőket bevonó és mozgató, alternatívákat és célokhoz megoldásokat kidolgozó szakember felé (ECTP 2013, 2017). Faludi (2011) az ún.

európai területi tervezés „felnőtté válását” a kohézió, kooperáció és koherencia kulcsszavakkal emblematizálja, szorosan összefüggésben a területi kohézió céljának 2009-es bevezetésével, amely közvetetten bizonyos alapot adott egyfajta EU szintű kvázi területi tervezési politikára.

A területi tervezés, városfejlesztés szempontjából releváns *EU-szintű szakpolitikai irányelvek* és *agendák* tartalmát korábbi munkánkban (2024) elemeztük azaz a céllal, hogy megragadjuk az európaizálódásban az EU üzenetét a tagországok területi tervezési rendszerei felé. Az ennek eredményeként létrejött TEM modell öt ilyen európaizálódási változási irányt (pillért) azonosít: 1. a *tervek tartalmára* gyakorolt hatás: az EU-szakpolitikákban és diskurzusokban megjelenő célkitűzések és témák, ill. fogalmak terjedése; 2. a *tervezés „földrajzára”* gyakorolt hatás: határokat átlépő új terek, új szintek megjelenése („rugalmas és funkcionális földrajz”); 3. a *folyamatra és a szerepekre* gyakorolt hatásként jelentkezik a fent jellemzett governance fordulat következménye; 4. a *szakpolitikai logikára* gyakorolt hatás: a saját ágazatként értelmezett területi (és város-) tervezési szakpolitika helyett az átfogó-koordináló karakter erősödik; 5. a *tervezési eszközökre* gyakorolt hatás, mely során bővül az eszközök köre, és a puha és integráló eszközök kerülnek előtérbe.<sup>6</sup>

Az elméleti irodalomban és a szakpolitikai dokumentumokban megjelenő irányok egyaránt a hagyományos formáktól való elmozdulást szorgalmazzák a tervezési térkép mind a négy dimenziójában a közepétől a peremei felé (Salamin 2024), azaz bővítik és „puhítják” a tervezés természetét (5. ábra A része). Az új területi governance-formációk és új tervezési terek kialakulásának legfőbb motiválója Nyugat-Európában elsősorban a gazdasági és társadalmi aktorok fokozódó szerepvállalása az állam mellett (Stead, Pálné Kovács 2016), míg a kohéziós politika forrásaiból leginkább részesülő – azoktól jobban függő – országokban az EU hatásai vezetnek leginkább ebbe az irányba (Salamin, Péti 2023). Az EU kohéziós politikája közvetlenül is szorgalmazza az új integrált terekben létrejövő tervezési-fejlesztési formákat (LEADER-ek, integrált területi beruházások [ITB], határon átnyúló programok, makroregionális stratégiák, CLLD stb.).

Az ESPON COMPASS (2018) projekt volt az európai országok *területi tervezési rendszereinek legutóbbi átfogó felmérése*. Ez a tanulmány szintézisében az alábbi eredményeket emeli ki a 2000-2017 közötti tendenciáikról: a kormányzati szintek közötti jelentős hatáskörmegosztási változások zajlottak, *decentralizációs és centralizációs tendenciák* egyaránt érvényesültek, és gyakori a tervezési hatáskörök „funkcionális tervezési régiókban” történő telepítése. A tervezési *eszközök köre egyre bővül* (251 féle tervezési eszköztípust azonosított Európában), leginkább helyi szinten. A jövőképalkotás és a stratégiaalkotás egyre fontosabbá válik, miközben a hagyományos szabályozó (kemény) formák is megmaradnak. A tervezési reformok és a gyakorlat innovációi leginkább az *eljárások egyszerűsítését és/vagy racionalizálását*, a nagyobb rugalmasságot, a digitális technológiához való alkalmazkodást és a polgárok fokozottabb bevonását, az *ágazati politikák integrációját*,

valamint a tervek tematikus *hatókörének kiterjesztését* célozzák (Nadin, Fernandez 2023). Az országos és helyi szintű területi tervezés több szakpolitikával hatékonyan integrálódik, míg a regionális kevésbé. Innovációk tapasztalhatók a gyakorlatban az átláthatóság és az *alkalmazkodóképesség* erősítésére, *rugalmasabb eszközök* létrehozására is. A gyakran puhább formák felé való elmozdulás azonban nem jelenti a formalizált tervezési rendszerek leépítését egyfajta dereguláció jegyében. Az *EU kohéziós politikája* azon országokban hatott erősen a tervezésre, amelyek abból jelentős finanszírozást kaptak. Az újabb tagállamok a területi tervezésről és a területi kormányzásról szóló általános diskurzusban fogékonyabbak voltak az uniós koncepciókra és elképzelésekre (ESPON 2018, VII-X.).

A fentiekből látható, hogy az elméleti irodalom, a szakpolitikai dokumentumok üzenetei és jelentős részben az empirikus vizsgálat is sok tekintetben azonos irányba mutatnak. Bár a tervezési rendszerek és gyakorlatok országok közötti homogenizálódását a kutatók rendre cáfolják (Stead 2013; Purkarthofer 2024; Cotella 2020), a változások irányait illetően a szakpolitikai-tudományos diskurzusokban egyfajta konszenzus sejlik fel. Ennek megfelelően a területi tervezés szerepe immár a *beruházások ösztönzőjeként*, valamint az erőforrások elosztásának *stratégiai kereteként* kerül előtérbe, összekapcsolja és *integrálja a köz- és a magánszektor, összehangolja az ágazati politikákat*. Ez az átalakulás egy olyan szakpolitikai pozíció felé vezet, amelyben a területi tervezés-fejlesztés egyre kevésbé egy elkülönült, önálló politikai ágazatként van jelen, hanem inkább egyfajta eszközzé válik más szakpolitikák számára – elsősorban sajátos integrált beavatkozási és összehangoló koordinációs képességével.

Láthatóan az átfogó-integrált tervezési modell kerül előtérbe, amit az empirikus elemzések is igazolnak (ESPON 2007, 2018; Salamin 2018). E felméréseket azonban a módszerükből adódó szubjektivitás miatt (Nadin 2021) kritikával kell kezelni,<sup>7</sup> különösen a kelet-közép-európai országok esetében (1. ábra). A kelet-közép-európai térség területi tervezéseinek európaizálódásában több szerző hangsúlyozza a retorika és a valóság (Maier 2012; Dąbrowski, Piskorek 2018), az uniós szabályok formális elfogadása és tényleges megvalósítása közötti eltérést (Altrock, Günter 2017).

A magyar tervezés pozicionálásához röviden célszerű a területi tervezés diszciplináris és szakterületi pozíciójára is kitérnünk az EU-ban. Az eredetileg inkább technikai feladatnak tekintett várostervezésben a hatvanas-hetvenes évektől a nyugati világban társadalmi vonatkozások jelentősége felértékelődött, és ma már elmondható, hogy a legtöbb országban a térbeli tervezés gazdasági és társadalmi vonatkozásai vannak előtérben, (Davoudi 2009). Ezt jelzi, hogy a tudományos folyóiratok nyilvántartásaiban (SCImago, Google Scholar) a társadalomtudományok között jelenik meg a tervezés (planning). (A terület szakmai karakterének európai mintázatairól, jogosultsági rendszereiről ld. Salamin 2021a.) Frank és szerzőtársai (2014) átfogó európai felméréséből tudjuk, hogy felsőoktatási pozíciójukat tekintve a területi (és város-) tervezés képzései egyes, főleg dél-



európai országokban az *építészeti-mérnöki területek*hez kapcsolódnak, máshol (több észak-nyugat-európai országban) egyes *társadalomtudományok*hoz (beleértve a földrajzot is), míg mind több helyen (UK, CH, AT, SK) *önálló tudomány- és szakterület*ként jelenik meg. Az első két diszciplináris kötődés esetén is jellemzően új tervezési szakok jöttek létre.<sup>8</sup> Az önálló – bár interdiszciplináris alapú – tervezési szakma térnyerését e szerzők az átfogó integrált tervezési modellhez is kapcsolják (Frank et al. 2014). A hasonló múltú kelet-közép-európai országok e szempontból korántsem egységesek, a tervezés önálló szakterületté válása és a társadalomtudományi karakter relatív előtérbe kerülése itt is több országban érzékelhető.<sup>9</sup> A szakma egyfajta „bottom up” európaizálódását és a hagyományos szakmáktól való leválását mozdítja elő a területi tervezés két európai szakmai ernyőszerkezete: Az Európai Területi Tervezési /Urbanisztikai/ Tanács (ECTP), egységes európai tervezési standardokat, kulcskompetenciákat jelöl ki a szakmagyakorlás számára (2017), míg a tervezési képzőhely egyetemek szövetségeként az AESOP10 a „planning” szakokat akkreditálja. (Ezek utóbbiak között ma egyetlen magyar képzőhely sincsen.)<sup>11</sup>

### A magyar tervezési rendszer létrejötte és stílusjegyei

A többi tagállamhoz hasonlóan Magyarországra is érvényes, hogy mivel a területi-és településtervezés nem vált EU-kompetenciává, a tagállamok saját hatáskörben alakíthatják azokat, azzal, hogy ha bizonyos EU-politikák érintik, akkor azoknak meg kell felelniük. A területi tervezés európaizálódása éppen ezért inkább egy önkéntes folyamat, amelyben a top-down hatások (EU-tól való tagországi átvétel) mellett a szakirodalom (pl. Cotella, Janin Rivolin 2025) a bottom-up hatásokat (tagország bevisz valamit az EU-keretrendszerbe) és a kölcsönös tanulás fontosságát is hangsúlyozza (pl. Purkarthofer 2024; Faludi 2014). Ugyanakkor mára az is közzismert, hogy azok az országok, amelyek jelentős támogatást kapnak az EU kohéziós politikája keretében, sokkal inkább átveszik az EU-mintákat, különösen a területi tervezésbe, amely erőteljesen a közforrások felhasználására irányul (ESPON 2018; Cotella, Janin Rivolin 2025; Salamin 2018). A legtöbb régióbeli országgal együtt a magyar tervezési rendszerre is különösen jelentős hatással volt az EU. Ezt azonban a hazai kormányzati politikának az EU-hoz való viszonya is befolyásolja.

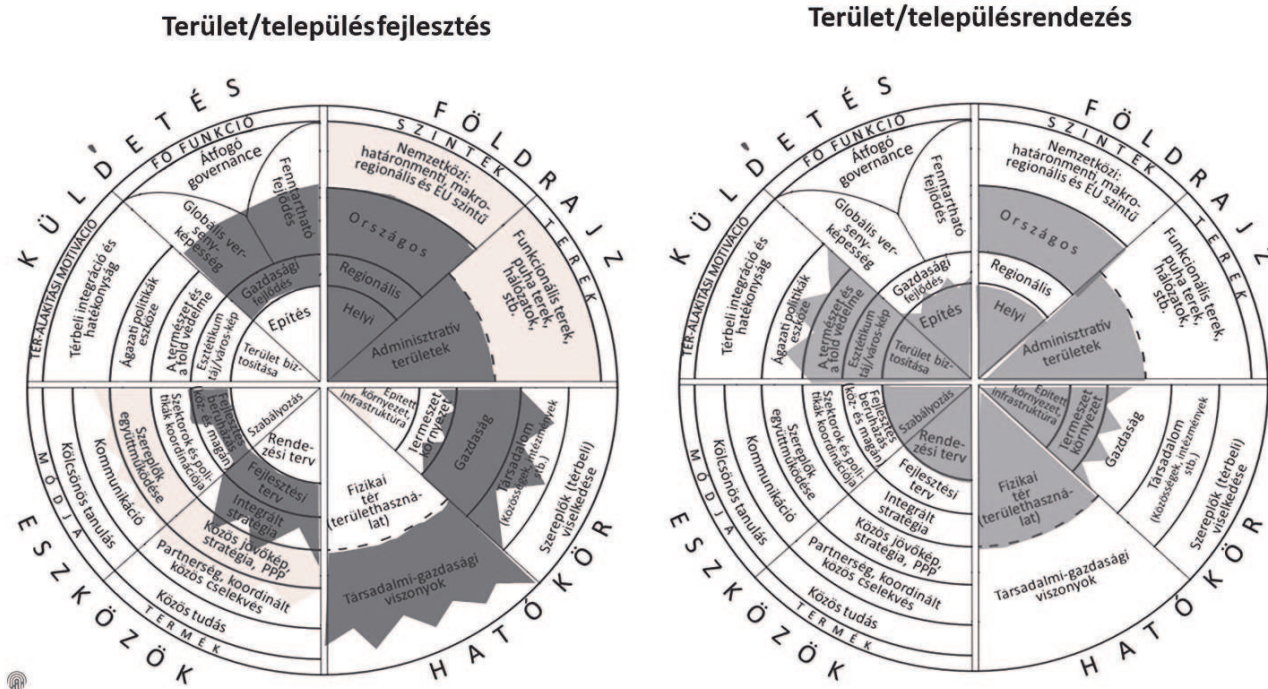
*Kelet-Közép-Európában* az államszocialista korszak lezárulta után a köz-tervezésnek nagyon negatív megítélése volt. A piacokonform és demokratikus tervezési képességek hiányoztak, és először egy olyan liberális álláspont vált általánossá, amely a települések fejlesztését a piaci erőkre kívánta hagyni (Frank et al. 2014; Altrock, Günter 2017; Munteanu, Servillo 2014; Nowak et al. 2025). Mindez akadályozta az új tervezési rendszerek létrehozását a régióban (Dąbrowski-Piskorek 2018; Nowak et al 2025; Rechnitzer 1997; Stead, Nadin 2012; Altrock 2017; Benedek



2023). Ehhez az 1990-es évek végén az uniós csatlakozáshoz szükséges alkalmazkodási szükséglet, leginkább a strukturális források fogadására való felkészülés adott nagyobb lendületet (Altrock, Günter 2017). Ugyanakkor a régió országai a hasonló dinamikák ellenére egymástól eltérő területi tervezési rendszereket hoztak létre, melyeket a legtöbb szerző (Nowak et al. 2023; ESPON 2007; Altrock, Günter 2017) szerint nem lehet egy családba sorolni.

A korábbi gyakorlatot „sutba dobva” 1990 után a magyar politika is lemondott a területi szintű tervezésről (Rechnitzer 1997; Rechnitzer, Smahó 2011), míg települési szinten a nagyfokú önállóságához jutott önkormányzatok és a piaci szereplők kontrollálására egy központilag szigorú keretek közé szorított területhasználat- és építés-szabályozási településrendezési rendszer került bevezetésre. A területhasználat szabályozás (rendezési) tervi eszközként logikus volt a piacgazdaság bevezetésekor, hiszen ennek révén lehet, nem csak a közforrásokból megvalósított beruházásokat, hanem minden szereplőt térben befolyásolni. Egészen új, ambiciózus rendszerként született meg a kilencvenes évek közepén a magyar területfejlesztés, melynek eszmei-politikai gyökerei a szocialista területi tervezés részleges kritikájából eredtek (Lux 2005). Az 1996-ban elfogadott törvényt a területfejlesztésről és területrendezésről (Tftv) nagyrészt az EU tagságra való felkészülés motiválta (Pámer 2021; Pálné Kovács 2022). A Tftv magyar sajátosságként a *területi tervezés két „ágazatát”* hozta létre, melyet csak a törvényben rögzített közös „puha” területpolitikai célok kapcsoltak össze. Bevezette a (remélt) közberuházásokra fókuszáló, elsősorban gazdasági-társadalmi fejlődést célzó területfejlesztési és a területhasználati szabályozással operáló területrendezési tervek rendszerét. E kettő – egységes tervezés kétféle eszköze helyett – egymástól elkülönülő tervezésekként definiálódott, és részben más intézmények hatáskörébe is került. E két „ágazat” eltérő funkcióértelmezéssel, szakmai-diszciplináris megközelítéssel bírt – ezzel eltérő szakmáknak kínálva „kényelmes”, saját mozgásteret – elvárás nélkül a közös célokra, stratégiára vagy akár csak közös nyelvre vonatkozóan (3. ábra), csupán némi puha egymásnak való megfelelést fogalmazott meg a jogszabály. A két ágazat eltérő tervezési szerepfelfogáson alapult, amit a Faragó (2005) által bevezetett tervezéstipizálással lehet jól megragadni. Míg a rendezési tervezést (és annak szakmáját) az allokatív (vagy funkcionális) tervezésbe sorolhatjuk, funkcionális racionalitással, a célokat kívülről kapottnak és megkérdőjelezhetetlennek tekintő karakterrel, addig a területfejlesztési tervezést akkori ambíciói szerint az innovatív tervezési típus hazai kísérletének tekinthettük, amit a cselekvésorientáció, erőforrásmobilizálás, helyzetértékelésen alapuló célkijelölés alkalmazása jellemez (Faragó 2005; Rechnitzer, Smahó 2016). A rendezés megkapta a „műszaki-fizikai” jelzőt, végzését jogosultsághoz kötötték, a fejlesztési tervezés pedig megvalósítási eszközként erőteljesen csak a külső (állami) támogatások lehívására irányult. A rendezés és fejlesztés elkülönítésének visszasságaira kezdettől többen felhívták a figyelmet (Pfeil 2000; Faragó 2005; Salamin, Péti 2006; Salamin 2006; Péti 2011).

3. ábra: A hazai területi tervezési rendszer két ágának formái a tervezési térképen  
Forms of the two regimes of Hungarian spatial planning on the „Planning Map”



Megjegyzés: Az ábra baloldalán a sötétebb szín az elsődleges formát (fősdruj tervi eszközök) míg a világos színezés másodlagosan jelenlévő formákat jelöli. A "fogazott" színezés a forma részleges lefedését jelzi.

Forrás: A tervezési térkép (Salamin 2023) felhasználásával, a vonatkozó jogszabályok alapján a szerző szerkesztése

A területfejlesztési rendszerben a stratégiai tervezés szemléletét tükröző elvárásokkal, az ágazatoknak is üzenő *területfejlesztési koncepció*<sup>12</sup> és a külső támogatási forrásokra célzó *területfejlesztési program* lett a területfejlesztés két alapvető tervi eszköze, amelyek megyékre, egy ideig a NUTS 2 szintű régiókra és kistérségekre is és változó számú kiemelt térségre egyaránt készültek. Koncepció az ország egészére is készült előre meghatározott tervezési-értékelési-felülvizsgálati ciklusokban (1998, 2005 és 2014 években.) A két tervi rezsim sajátos párhuzamoságát eredményezte, hogy *területrendezési terv* a megyékre, két kiemelt térségre (Balaton Kiemelt Üdülőkörzet [BKÜ] és a Budapesti Agglomeráció [BA]<sup>13</sup>) és az ország egésze szintjén (4. ábra) is bevezetésre került, melyeket a megyei önkormányzat, ill. az Országgyűlés (Ogy) fogad el. A rendezési tervek területhasználati szabályokat (korlátokat) megjelenítő övezetek és infrastruktúrák nyomvonalának térképi rögzítésére szorítkoztak a társadalmi-környezeti fejlődési célok terület-specifikus rögzítése nélkül, a fejlesztési tervek pedig gyakran valódi térbeli tartalom nélkül, ágazati jelleggel készültek (1. táblázat). Az Országos Területrendezési Terv (OTrT) léte igazi „hungarikum”, ugyanis országos szintű, ilyen mélységű területhasználat szabályozó tervdokumentum máshol nincsen az ESPON által lefedett 33 európai országban<sup>14</sup> (vö. ESPON 2018). A rendezési tervek esetében fennálló szigorú tervhierarchia miatt, és mivel a hazai jogrendben a megyei önkormányzat nem feleltes szerve a településinek, a megyei területrendezési tervek mozgástere valójában rendkívül szűk volt.

*Funkcionális tervezési terek*ként elsősorban az ún. kiemelt térségek jelentek meg. Ezek közül legtartósabban a BA és a BKÜ térsége van jelen, de térségi szereplők és a kormányzat kezdeményezésére további térségek is létrejöttek saját fejlesztési tanácsokkal. Ugyanakkor különböző kormányzati programok egyéb, speciális szerepű vagy pozíciójú térségek fejlesztését célzó, jellemzően rövidebb távú tervezési folyamatokat is indítottak időről időre.<sup>15</sup> Az EU INTERREG programjaihoz is területalapú fejlesztési stratégiák készülnek a határ menti kooperáló régiókra is minden hétéves ciklusra.

A *településtervezés rendszere* az Étv 1997-es elfogadásával, a területfejlesztéstől elválva, részben az építésügy rendszerébe ékelve jött létre, bár a törvény – és annak felhatalmazása alapján készült, részleteket szabályozó OTÉK (1997) – szövegében viszonylag jól elkülönült önálló blokkban. Települési szinten is létrejött a kétféle tervi forma. Egyrészt a gyakorlatban sokáig, csak „mellékes” kiegészítő szerepű településfejlesztési koncepció, másrészt a településrendezés kétféle tervi eszköze: a település egészének nagysztruktúráját kijelölő (de szintén szabályozó) településszerkezeti terv és a helyi építési szabályzatban megtestesülő településrendezési terv formájában (1. táblázat). A településtervezési jogosultsági szabályozás kezdetben csak a rendezési eszközökhöz jött létre, melynek kezelését – a területrendezésével együtt – a Magyar Építész Kamara feladatkörébe telepítették.

Míg a rendezési megközelítés egyfajta technikai-műszaki szabályozó és szakracionális feladatnak tekintette a tervezést (ld. allokatív tervezés fentebb) ezzel egyfajta kontinuitást is mutatva az 1990 előtti világgal, addig a másik oldalon a területfejlesztési törvény és az EU-csatlakozási felkészülés lendülete kezdetben igen ígéretes, rendszerszerű stratégiai jellegű tervezési világot vízionált. Erre már a törvényt megelőző években is előgyakorlatot adtak az előcsatlakozási alapok finanszírozásai, különösen az osztrák-magyar határon átnyúló együttműködési programokban. A Tftv létrejöttéhez kapcsolódóan a kilencvenes évek végétől egy *tervkészítési boom* indult. Különbőféle léptékekben születtek területi alapú tervek, stratégiák – még a területfejlesztés rendszerén kívül is, pl. vidékfejlesztési témakörben – (Lados 2001; Nyikos, Horkay, Péti 2006; Péti et al. 2012), bár tematikai, felelősségi és eszközrendszer világos meghatározása nélkül. A területfejlesztési tervezés és programozás elsajátítását fontos csatlakozási felkészülési és egyben tanulási folyamatként fogta fel az intézményrendszer és a szakma is (Lados 2001). A szakterület felfutását szakmai-tudományos események, kutatások és az 1994-től a szakterület folyóiratának, a *Falu Város Régió*nak az elindulása is jelezte, de fontos megemlítenünk az akadémia Regionális Kutatások Központjának élénkülő szerepvállalását is a tudományos diskurzus mellett a szakpolitika támogatásában is. E felfutó időszakot az a szakmai remény hatotta át, hogy a tervek rendszere mögé felelős területi-települési intézmények is létrejönnek megfelelő kompetenciákkal, valamint eszközrendszer is rendelkezésre áll egy stabilizálódó tervalapú rendszerben.

Ugyanakkor az EU-motivált rendszerépítési folyamat nem bizonyult elégnék érdemi tervezési rendszer építéséhez. Miként Faragó (2000) felhívta rá a figyelmet, ezt a folyamatot – EU-útmutatók és -irányelvek adaptálatlan fordításait használva – jobban jellemezte az eurokonformizmus, mint a nemzeti sajátosságok érvényre jutása, mert szerves fejlődés helyett döntő mértékben külső „szakértői segítségnyújtások” orientáltak (527). A direkt EU-hatás mellett a „nyugati világban” jelen lévő területi/várostervezés (saját) szakmája és tudománya egyáltalán nem jelent meg a hazai rendszerépítés orientációi között. A sokféle hazai tervezési folyamat ellenére, a bevezetésben jelzett egységes területi tervezés nem jött létre, csak egymástól elváló részrendszerek, amit az is súlyosbított, hogy a csatlakozáskor a strukturális alapok fogadásának tervi és intézményi rendszerét nagyrészt a Tftv-n alapuló területfejlesztési struktúrán kívül hozta létre a kormány (Szaló 2006). 2006-ban a VÁTI koordinálásában készült egy új tervrendszert megalapozó tanulmány (Salamin, Péti et al. 2006), melynek helyzetértékelése ezt úgy fogalmazta meg, hogy a hazai rendszer négy dimenzió mentén volt szétesett: a rendezés vs. fejlesztés; a települési vs. területi, EU-források vs. hazai források, valamint az elkülönülő szakmai alapok és megközelítések tekintetében. A rendszer-változás óta felállt hazai területi tervezési rendszer szembeötlő sajátossága lett, hogy az ország kis mérete ellenére sok szinten (település, kerület, főváros, kistérség, megye, régió, kiemelt térség, ország) jött létre formalizált tervi struktúra,

igaz világos tartalmi hatókör és főleg a szinthez telepített erős kompetencia és eszközrendszer meghatározása nélkül. Mint a továbbiakban bemutatásra kerül, e szintek és tervezési téregységek még ma is rendszeresen változnak, bővülnek (4. ábra). (A hazai területi tervezés téregységeinek változásairól bővebben Salamin, Péti 2023.)

A településszintű tervezésben lényeges innováció volt, amikor 2012-ben, az először csak a városrehabilitációs támogatások lehívásához „előírt” tervi műfaj, az integrált településfejlesztési stratégia (ITS) beépült az Étv-be, immár négyre bővítve a formális települési tervi eszközök körét. A Lipcsei Chartában (2007) megfogalmazott integrált városfejlesztés érvényesítéseként módszertanilag elsőként Magyarországon jelent meg ez a tervezési forma, amely a különböző ágazatok kérdéseit is integrálta, és területalapú beavatkozásokhoz városon belüli akcióterületekre helyalapú integrált fejlesztéseket formált (Horváth 2022). Ez akkor reményt adott arra, hogy egy átfogóbb stratégiai tervezés bevezetésével a településtervezésben is kiépül a technikai szemléletű tervezés mellett egy új szakmai világ, lehetőséget adva arra, hogy a területi tervezés tágabb társadalmi-gazdasági funkciója erősödjön, és a szakembereknek egy tágabb köre is bekapcsolódhasson. A kétezres évtizedről elmondható, hogy a hazai szakpolitika erőteljesen EU-orientált volt, pl. úttörő kezdeményezéseket indított a területi kohézió uniós céljának a tervezési-fejlesztési rendszerben való érvényesítésében is.<sup>16</sup>

A köztervezési kapacitások egyes más, régióbéli országokkal együtt (Belof, Kryczka 2025) a rendszerváltozással Magyarországon leépültek – a VÁTI kivételével, amely országos szinten, csökkenő mértékben bár, de ilyen feladatokat is ellátott háttérintézményként. Ellentétben a legtöbb nyugat-európai országgal, a tervkészítés maga is piacosításra került, azaz, a tervek készítése a „piacon” beszerzendő terméké vált. Magyarország a rendszerváltozás után 1992-től létrehozta, a hatvanas években már létrejött mintát követve, az idővel egyre bővülő szerepű főépítési rendszert, amelyhez hozzárendelte a területrendezéssel, településrendezéssel és településfejlesztéssel kapcsolatos feladatok irányítását és kontrollját is (OFK 2019; Kormány 2009). Az önkormányzati (települési) és állami (regionális, majd megyei) főépítési pozíciókban lévők sok esetben egyedüli szereplőkként „küzdenek” meg a településfejlesztési, de gyakran a területfejlesztési, tervezési feladatokkal is (OFK 2019). Ugyanakkor miközben a területi tervezési feladat a jogosultsági szabályozás révén is erőteljesen az építész szakmához került telepítésre, az építészképzésben érdemi területi és településtervezési ismeretátadás követelménye mindez idáig nem jelent meg (ld. KKK 2025<sup>17</sup>). A területfejlesztési ágazat felívelése kezdetben egy külön szakma ígéretét hordozta, amelyre az egyetemek különböző új szakokat hoztak létre (geográfus képzés terület-és településfejlesztés szakiránnyal, regionális és környezeti gazdaságtan, vidékfejlesztési képzések és többféle szak specializációi, stb.). Ezek piaci helyzetét azonban jogosultsági szabályozás nem erősítette meg. Fontos innováció volt műszaki területen a települési kérdésekre célzott településmérnök szak létrehozása 2003-ban, amely a jogosultsági rendszerbe is bekerült.

1. táblázat: A területi tervezés tervi eszközei jelenleg és változásai az elmúlt 10 évben  
Planning instruments of the planning system today, and its changes in the last 10 years

|            |            | Koncepcionális/stratégiai                                                                                                                                                                                                       | Fejlesztési terv/program és integrált stratégiák                                                                                                                                                                                          | Rendezési (szabályozási)                                                                                                                                                              |
|------------|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nemzetközi |            | (EU Területi Agenda, Új Lipcsei Karta, EU Duna Régió Stratégia)                                                                                                                                                                 | (INTERREG B: Duna Régió Program, Közép-Európa Program)<br>(INTERREG A programok minden határszakaszon)                                                                                                                                    | –                                                                                                                                                                                     |
| Országos   |            | <b>Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK)*</b>                                                                                                                                                             | (Partnerségi Megállapodás)                                                                                                                                                                                                                | <b>Országos Területrendezési Terv (OTRT)**</b>                                                                                                                                        |
|            |            | <b>Kiemelt térség területfejlesztési koncepciója*** (Balaton KÜ kormány)</b>                                                                                                                                                    | <b>Kiemelt térség területfejlesztési program*** (Balaton KÜ)</b>                                                                                                                                                                          | <b>Balatoni KÜK Rendezési Terve**, Budapesti Agglomeráció területrendezési Terve**</b>                                                                                                |
| Regionális |            | <b>Megyei és fővárosi területfejlesztési koncepció</b><br><b><u>Nagytérégi területfejlesztési stratégia***</u></b>                                                                                                              | <b>Megyei és fővárosi területfejlesztési program, Integrált területi program (vármegye és főváros)</b><br><b><u>Együtt kezelendő térség fejlesztési program***</u></b><br>LEADER-programok, önkéntes és központi célprogramok (LHH, SZVZ) | <b>Megyei területrendezési terv</b><br><br>(elvi lehetőség közös rt-re)                                                                                                               |
| Helyi      | 2021 előtt | <b>Településfejlesztési Konceptió</b>                                                                                                                                                                                           | <b>Integrált településfejlesztési stratégia</b>                                                                                                                                                                                           | <b>Településszerkezeti terv</b>                                                                                                                                                       |
|            | 2021 után  | <b><u>Településfejlesztési terv</u></b><br><br>Tematikus stratégiák, programok és egyéb tervek (pl. városi mobilitás, klímaadaptációs stratégiák).<br>Városrészi stratégiák, programok, tervek (pl. CLLD, Akcióterületi tervek) |                                                                                                                                                                                                                                           | <b>Településrendezési terv/helyi építési szabályzat</b><br><b>Településrendezési terv/helyi építési szabályzat</b><br><b><u>Településarculati eszközök (kézikönyv+szabályzat)</u></b> |

Vastagbetűs: A település-és területi tervezés hazai törvényi jogszabályaiban rögzített formális tervek; Dőlt betűs: A település- és területfejlesztés törvényi jogszabályaiban nem rögzített, legjellemzőbb forrásszerzéshez kapcsolódó és opcionális tematikus területi-települési tervek (nem teljeskörűen) ill. tervi értékű iránymutatások; Áthúzott: Az elmúlt 10 évben megszűnt vagy a közeljövőben megszűnő tertípus; Aláhúzott: az elmúlt 10 évben létrejött tervi eszköz; \* Gy. fogadja el határozattal; \*\*OGy. fogadja el törvénnyel, 2018 óta egy törvényben szerepelnek; \*\*\*Kormányhatározat fogadja el; \*\*\*\*A főváros és kerületei esetében jelen lévő sajátos településrendezési eszközök altípusait a táblázat nem tartalmazza; Forrás: A jogszabályok alapján a szerző szerkesztése



A nagyobb városok önkormányzatai főépítész-településrendezési csoportjaik mellett esetenként külön városfejlesztési kapacitásokat is létrehoztak. Másik oldalon az EU-s forrásközvetítő, programvégrehajtó intézményrendszer jött létre, melyben leginkább a regionális fejlesztési ügynökségek hoztak létre bizonyos tervezési jellegű szakmai kapacitásokat is.

Ha a 2014-ig kialakult rendszerünket a négyes európai modell tipológiában pozicionáljuk, akkor azt mondhatjuk, hogy a hazai terület- és településfejlesztési tervezés a területi gazdasági tervezési modellhez tartozik, bár meg kell jegyeznünk, hogy a hazai tervek szinte kizárólag a külső, közösségi forrásokat célozzák, a magánforrások orientálása nemigen jelenik meg bennük. A terület- és településrendezési tervezés a területhasználat menedzsment modellnek feleltethető meg, azzal a sajátossággal, hogy nálunk ez a terület az építésügybe ékelődik és nem egyfajta átfogóbb területi-stratégiai tervezés tervi eszközeként van jelen, továbbá hogy magasabb területi szinteken is jelen van. Magyar sajátosság, hogy a két típus minden szinten párhuzamosan jelen van, nincsen szintenkénti „munkamegosztás”. A 2007-es ESPON-projekt azon besorolását, amely szerint a magyar tervezési rendszer részben az átfogó-integrált hagyományhoz tartozik, alapvetően cáfolnunk kell. A létrejött rendszerben érzékelhető volt – főképp EU-hatásra – a tervezés formáinak bővülése, pl. az integrált stratégiák vagy a funkcionális (kiemelt) térségek megjelenésével (4. ábra).

1996, ill. 1997 és 2023 közötti pályafutása során a Tftv 62-szer, az Étv 119-szer módosult összesen.

## Változások az elmúlt évtizedben

### *Települési szint*

Az elmúlt évtizedben és különösen az utolsó három évben számottevő változások zajlottak a hazai tervi rendszer mindegyik ágában. Leginkább a települési szinten, ahol az Étv 2021-es változtatása teljesen átszabta a tervek rendszerét. E változtatás deklarált motivációja az egyszerűsítés, az építési folyamatok, beruházások akadályainak lebontása volt, amit az érvényesítő kormányrendelet neve is tükrözött (Kormány 2021a). Az átalakításkor a kezdeti egyszerűsítési célkitűzés az „egy település egy terv” jelszóra épült, amiből végül mégis kettő lett: településfejlesztési terv és településrendezési terv (helyi építési szabályzat).<sup>18</sup> A településszerkezeti terv, a településfejlesztési koncepció és az ITS önálló formaként megszűnt, míg az új EU támogatási periódusban megjelent (ld. TOP<sup>19</sup>), az ITS-éhez hasonló szerepű fenntartható városfejlesztési stratégia (FVS) (Heerenden et al. 2020) nem jelent meg az új települési tervi rendszerben (1. táblázat). Ez utóbbi tény azt is üzente, hogy a települési tervezés nem kíván erősebb kapcsolatot fenntartani a fejlesztéspolitikával és a többi ágazattal. A meghirdetett egyszerűsítési törekvésnek ellentmond, hogy 2016-ban a településkép védelméről szóló törvény olyan új

kötelező műfajt vezetett be a településtervezésbe, amely előírt eszközrendszerrel meghatározza a hazai települések sajátos védendő elemeit és a településképi alakításának érvényesülését építmények tervezése és átalakítása esetén. Minden településnek 2017 év végéig viharos gyorsasággal el kellett készítenie településképi arculati kézikönyvét és a településképi rendeletét (Teremy 2021).

A terület aztán 2023-ban az Étv megszűnésével a Magyar Építészetről szóló törvénybe (Méptv) került beépítésre. Bár ez már érdemben nem módosította újra a tervi rendszert, mégis jelentősége van annak, hogy ezzel egy olyan szakpolitikai ágazat részévé vált a terület, amelynek az első számú alapelve a „polgári jó ízlés és az építészeti minőség”. Az, hogy a terület egy szakmapolitikának a részévé vált, a Magyar Urbanisztikai Társaság (MUT) állásfoglalása szerint kifejezetten nehezíti azt, hogy a településtervezés társadalmi és környezeti stratégiai célok megvalósítását, kihívások kezelését segítse (MUT 2023). Az új törvény nyomán a hazai településtervezés részletszabályainak többségét kijelölő kormányhatározat (OTÉK 2017) is TÉKA néven (Kormány 2024a) született újjá 2024-ben. Jelzésértékkű, hogy a Méptv és a TÉKA belső struktúrájában egyaránt eltűnt a korábbi egyértelműbb elhatárolás a településrendezési tartalmak és az építészeti tartalmak között. A MUT állásfoglalása szerint a TÉKA ellentmondásos a fenntartható fejlődés támogatása terén, és „túl sok mindent kíván országos szabállyal megkötni, ezzel kevés mozgásteret hagy a helyi érdek önkormányzati megformálásának és a szakemberek szaktudásának és helyi közösségek kezdeményezéseinek”, miközben a települési tervektől való eltérések lehetőségét is tágra nyitja, lehetővé téve az önkormányzati tervek kikerülését (MUT 2024b). Jelen változásokban a településtervezés formális eszközeinek köre és tematikus hatókörük is szűkül – az építéssel jobban összefüggő területekre –, távolodva a társadalmi-gazdasági kihívásoktól. E tematikai szűkülést kissé ellensúlyozza, hogy olyan nemzetközileg kurrens fogalmak, mint a zöldinfrastruktúra, az okos település megjelent a tervek elvárt tartalmi elemei között, és hogy a tervek tartalmát meghatározó rendelet (2021b) a településfejlesztési tervbe az ITS több elemét (pl. az antiszegregációs program) átvette.

### *Térségi és országos szint*

A Tftv 2012-es módosításával megszűnt a kistérségi és a – valójában sosem szerveült – regionális tervezési szint. A régióktól a közvetlenül választott megyei önkormányzatokhoz, ill. a fővárosi önkormányzathoz került a területfejlesztés területi feladatköre egyfajta decentralizációs lépésként. Ezzel a megyei területfejlesztési tervek fontosabb szerephez jutottak. A több operatív program forrásait területileg egyben kezelő integrált területi beruházások (ITB) (EU 2013) a szakminisztérium kezdeti ezirányú tervei ellenére nem kerültek 2014-től bevezetésre Magyarországon. Ugyanakkor ehhez mégis hasonló elven, az uniós programozás keretében a megyék és a megyei jogú városok a 2014-ben kezdődő ciklustól kezdődően ún. integrált területi programokat (ITP) készítettek, melyek – az ún. terü-

leti kiválasztási rendszer keretében – a TOP, ill. a 2021 után a TOP Plusz források felhasználásának a gerincét adták és adják a jelenlegi periódusban is. Ezek első-sorban a TOP-ra benyújtandó projektlisták – és korlátozottan területi tervek –, de a formális megyei területfejlesztési dokumentumokkal összhangban kell állniuk.

A tervi rendszer egyszerűsítését és egyben centralizálását is jelezte, hogy 2018-ban a három, Ogy. által elfogadásra kerülő területrendezési tervet (OTrT, BA, BKÜ) egy törvénybe vonták össze.

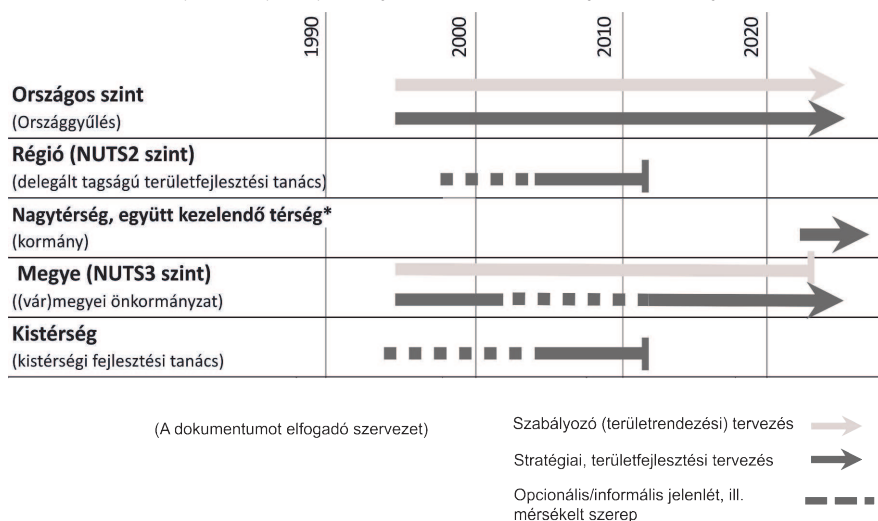
2023 végén fogadta el az Ogy. az új területfejlesztési törvényt (Ttv), amely bár nagyrészt a Tftv rendszerét viszi tovább, látványos szakpolitikai ambíciókat is tükröz, pl. az új szakmai kapacitások lehetőségét ígérő Területfejlesztési Szolgálat és a területfejlesztési alap (újbóli) megjelenítésével, valamint a területfejlesztés feladatainak bővítésével, és pl. olyan ambiciózus célok megfogalmazásával, mint az erőforrások területi koordinálása. Ez azonban még inkább csak az ígéretek törvénye, hiszen sem a szolgálat, sem az új alap, sem az abban bevezetett új térségi tervek (ld. alább) valóra váltása nem kezdődött el azóta. Bár a tervrendszer eddigi gerince a Ttv-ben is megmaradt, figyelemre méltó változások is megjelennek e téren. A sajátos, ill. kiemelt térségek létrehozása és terveik elfogadása centralizálásra kerül. Az EU Kohéziós politikai programozáshoz (főként a TOP-hoz) kapcsolódó egyes céldokumentumok (pl. ITP, partnerségi megállapodás, akcióterv) beépültek a Ttv-be – közelítve egymáshoz a formális hazai tervi rendszert és az EU-források programozását –, bár tartalmukra vonatkozó rendelet híján jelentésük és tartalmuk nincs még meghatározva. Az FVS azonban a Ttv-be sem épült be.

Az új törvény két jelenleg még ismeretlen lehatárolású területi egységre, ill. szintre vezet be új tervet. Területfejlesztési stratégia az ún. *nagytérségre* (definíció szerint: több vármegyét magába foglaló, összefüggő országrész, amely önálló fejlesztési stratégiával rendelkezik), fejlesztési program pedig az ún. *együtt kezelendő térségre* (területfejlesztési szempontból egységet képező, a nagytérségnél kisebb kiterjedésű térség, amelynek egységes tervezéséhez és fejlesztéséhez országos érdekek vagy más, jogszabályban meghatározott cél fűződik) készül (4. ábra). Mindkét típust a kormány fogadja el központilag, de nem ismert e tervek funkciója, tematikai és kompetencia hatásköre és az érintett szereplők, önkormányzatok bennük betöltött szerepe. Az együtt kezelendő térségek programjaival a szakminisztérium kommunikációja funkcionális térségekként a várostérségek együtt kezelésének megoldását ígéri (Mayer 2023), amely régóta megoldandó feladat. Ugyanakkor a megyei önkormányzatok hatáskörébe tartozó megyei területrendezési tervek megszűnnek. Az új törvényben a területfejlesztési tervezési rendszer még jobban elkülönül a területrendezési rendszertől, hiszen eltűnt a Tftv-ben megjelent közös tervhierarchia, és immár nincsenek definiált közös céljaik és feladataik sem a két területnek.

A tervek és tervezés jelentőségével kapcsolatban fontos megemlíteni, hogy a kormány saját, településeket támogató programjai esetében – ellentétben az uniós támogatási rendszerrel – nem támaszt érdemi igényt a fejlesztések térségi-telepü-

lési tervezésben való megalapozására. Jelenleg a versenyképes járáások programja (Kormány 2025), korábban a modern városok program és magyar falu program (Faragó 2019) sem kötötte támogatásait a települési vagy térségi tervezéshez.

4. ábra: A szupralokális területi tervezési szintek változása a rendszerváltozás óta  
*Supra-local spatial planning on different levels since systematic change*



\*Földrajzi tartalmuk még nem ismert.

Megjegyzés: Az ábra a tervezés országosan jelen lévő szintjeit jelöli, ezért a kiemelt térségek nem szerepelnek rajta.

Forrás: a szerző szerkesztése

## Szakmai kapacitások

A 2021-es módosítások nyomán a településfejlesztési tervek készítése is immár bekerült a tervezői jogosultságot igénylő tevékenységek közé, a rendezésével azonos feltételekkel<sup>20</sup> (Kormány 2013). Ezzel az a korábbi implicit egyensúly borult fel, amely az egyéb szakmáknak lehetőséget hagyott a településfejlesztési tervdokumentumok készítésében. A Ttv újdotsága, hogy felhatalmazást ad a miniszternek a területfejlesztési tervezés jogosultsági szabályozására, amelyre azonban eddig nem került sor. A Méptv kibővítette a főépítészek, tervtanácsok rendszerét, új elemként immár megyei és balatoni főmérnöki és országos főtájépisz pozíció is létrejött.<sup>21</sup>

A tervezési kapacitások terén az elmúlt évtized jelentős regressziót eredményezett. A regionális fejlesztési ügynökségek a 2007-2014-es periódus végén lényegében megszüntetésre kerültek, miközben a megyei önkormányzatok csak szerény mértékben tudtak kapacitásokat építeni e feladatokra. 2014-re országos szinten is megszűnt a VÁTI és a rövid időre abból „kisarjadt” Nemzetgazdasági Tervezési Hivatal is. A Lechner Tudásközpont csak a VÁTI szűkebb, főképp adat-

szolgáltató és nyilvántartási funkcióit vitte tovább. A főépítési kapacitásokon kívül csak a nagyobb városi önkormányzatok önként fenntartott kisebb csapatait és néhány alternatív formában túlélő korábbi fejlesztési ügynökséget (Prorégió, Westpannon ügynökség) lehet említenünk. A *Falu Város Régió* folyóirat 2018 óta nem jelenik meg. A tervezési (köz)kapacitások megszüntetése a régió több országában is jelentkezett, bár jellemzően nem olyan mértékben mint Magyarországon. Lengyelországban is megszüntették a köztervező intézményeket a várostervezésben és piacósították azt, amivel kapcsolatban a szakemberek komoly átláthatósági, elszámoltathatósági kihívásokat azonosítanak, és a részvételiség sérülését is említik (Belof, Kryczka 2025). Regionális szinten viszont jelentős területi tervezési intézmények maradtak Lengyelországban, míg pl. Szerbiában máig létezik a területi és várostervezés intézményeinek országos hálózata.

### **Toporgás vagy trendforduló? Értékelés és következtetések az európaizálódás fényében**

Az alábbiakban megkíséreljük a hazai rendszer változásait az európaizálódási trendekhez (ld. TEM) és a területi tervezés négy ideáltípusához viszonyítani.

Az európai trendek közül a *tervezés "földrajzának"* a (TEM2) átalakulásával kapcsolatban érzékelhető a legszorosabban valamifajta összefüggés a hazai trendekkel. Ehhez kapcsolhatók a tervezés téregységeinek jelentős változásai, legutóbb az együtt kezelendő térségek fejlesztési terveinek elvi megjelenése, amely az ígéretek szerint a funkcionális várostérségek fejlődéskoordinációját valósíthatja majd meg, ami EU-szerte a leggyakoribb új tervezési tér (Salamin 2018; 4. ábra). Korábbi vizsgálatunk szerint (Salamin, Péti 2023) Magyarországon e terek megsokszorozódását és kifejezetten gyors változásait tapasztaljuk az elmúlt évtizedekben, bár ezek nálunk kizárólag a központi kormányzat törekvéseihez – ill. azok változásaihoz – és az uniós támogatások innovációhoz kötődnek. A magyarországi tervezési terek gyakran szűkebb tematikára, ill. funkcióra jönnek létre és rövidebb életűek, ami hozzájárul a területi tervezés relatíve alacsony teljesítményéhez (Salamin, Péti 2023). Magyarországon sajátosságosan a képlékeny terek együtt járnak a centralizálódó kormányzással (Pálné Kovács 2024).

A *tervezési folyamat és a betöltött szerepek* tekintetében (TEM3) a tervi rendszer jelen vizsgálata korlátozottabban tud információt adni. Ugyanakkor ebből is látszik, hogy egyre több a központilag, a kormány által elfogadott terv, a központosított kompetencia (pl. tervtanácsok, állami főépítések révén is), csökken a megyei – és részben a helyi – önkormányzatok szerepe, miközben a magánbefektetői szférát vagy helyi partnerségeket mozgató tervi eszközök nem jelentek meg. A tervi rendszer átalakítása a tervezés technikai karakterét erősíti és nem a többszereplős kooperáló és koordináló jelleget. Az ágazatok koordi-

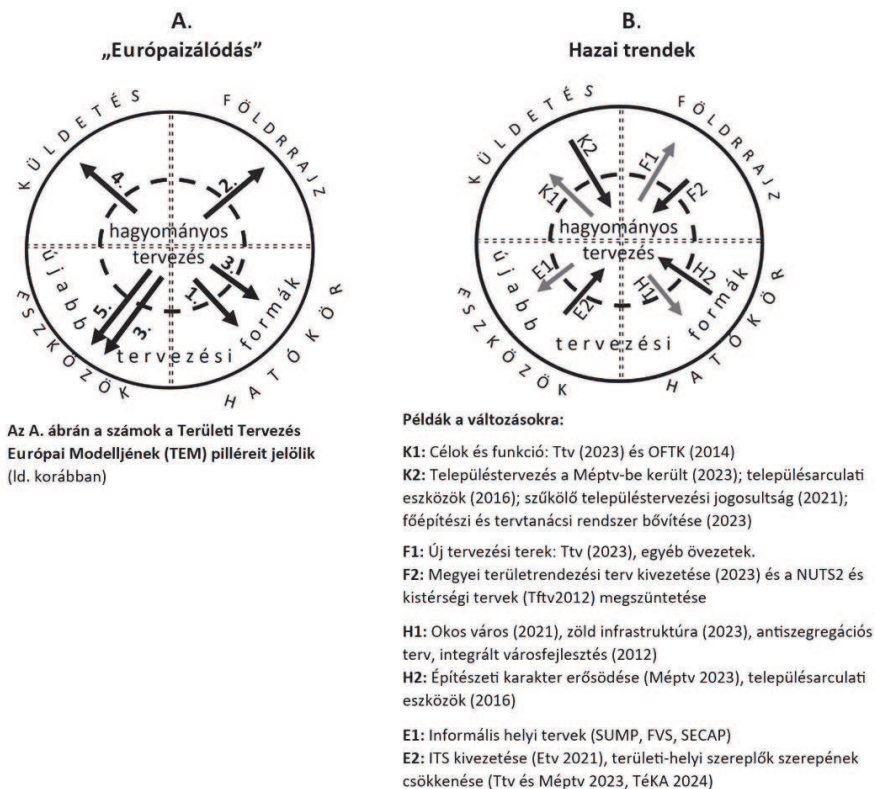
nálását és a többszereplős karaktert erősebben hordozó ITS megszüntetése is voltaképpen azt jelzi, hogy e területen a változások inkább ellentétesek az európaizálódási iránnyal. Mindez a területi-helyi governance Pálné Kovács Ilona által leírt hazai elakadásával (Pálné Kovács 2019, 2021, 2022; Kákai, Pálné Kovács 2023) is összefügg.

A tervi eszközök körének bővülésével és integráltabbá válásával kapcsolatban (TEM5) ellentmondásos a hazai dinamika. Míg a településfejlesztési rendszerben csökkent a tervek száma és azok tematikai hatóköre, addig a Ttv hatályában a megyei rendezési tervek megszűnésén kívül kifejezetten bővült a tervi eszközök köre, bár az új tervek sajátossága, hogy top-down jellegűek központi hatáskörben, ill. gyakran az EU-s forráslelővőhöz kapcsolódnak, vagyis valójában nagyon is „hard” jellegűek. Az európai tapasztalatokban jellemző rugalmasabb eszközök megjelenéséről nem beszélhetünk. Elvben integrált karakterűek az ITP-k, de funkciójuk miatt hatókörük nagyon szűk marad, és mérsékelten tekinthetők tervezési eszköznek. Bár a területfejlesztési dokumentumokban kezdettől kötelező elem a jövőkép és a stratégiai célrendszer – ami Európa-szerte felértékelődik –, ám éppen e tervek érvényesítésének fokozódó bizonytalansága miatt ezek mindinkább súlytalanná válnak. Fontos azonban megemlítenünk, hogy a jogszabályokkal kijelölt tervi rendszertől függetlenül a gyakorlatban sokféle funkciójú terv születik, leginkább olyan nagyobb városokban, ahol a helyi döntéshozók közvetlenebbül élik meg „gazdaszerépüket” és felismerik a tervezés szükségességét, másrészt erőforrásokkal is rendelkeznek ehhez. A fenntartható városi mobilitási terveket (SUMP) vagy a klímaadaptációt, fenntartható energiahasználatot célzó terveket (pl. SECAP), városrészi stratégiákat, különféle közösségi tervezési folyamatokat érdemes kiemelni (1. táblázat). A formális tervszabályozás azonban érdemi kapcsolódást nem kínál az ilyen önkéntes (bottom-up) tervek felé.

Annak, hogy a területi tervezés ágazatokat koordináló és az egyéb szakpolitikáknak helyi-területi eszközt kínáló szakpolitikai pozícióba kerüljön (TEM4), Magyarországon láthatóan több lényeges akadálya is van. Más szakpolitikákat térben aktívan koordinálni képes közpolitikai terület helyett a területi tervezés maga is inkább ágazatosodik. A formális tervezés elsősorban vagy támogatási forrásokra irányul vagy az építésszabályozásra. Az országos rendszerben nem (legfeljebb egyes helyi gyakorlatokban) jött létre olyan tervezés – és ennek felelősségét hordozó intézmény –, amelynek a feladata a bevezetőben és az új trendek kapcsán is leírt módon az adott terület/település fejlődésfolyamatai egészének tudatos alakítására irányul, különböző külső és belső erőforrásokat, eszközöket koordinálva. Természetesen ez összefüggésben áll a szakterület gyenge kormányzati pozíciójával is. Némiképp optimizmusra adhat okot a céljaiban ambiciózusabb Ttv mellett, hogy hosszú idő után, 2024-től ismét van miniszter a területfejlesztésnek, bár sem a településfejlesztés, sem a területrendezés nem tartozik immár a portfóliójába.



5. ábra: A területi tervezés formáinak változása az európaizálódás irányai szerint (A.) és a magyarországi folyamatokban az elmúlt évtizedben (B)  
*The changes in forms of spatial planning according to the directions of Europeanisation (A.) and in the Hungarian dynamics of the last decade*



*Forrás: a Területi Tervezés Európai Modellje (Salamin 2024) (A) és jelen tanulmányban elemzett hazai folyamatok (B) alapján a tervezési térkép (Salamin 2023) felhasználásával*

Magyarország esetében nem elmondható, hogy a hazai szakpolitikák céljaik érvényesítési eszközeiként tekintenének a területi és településtervezésre-fejlesztésre. Míg a területfejlesztési dimenzió leginkább annyiban tűnik csak érdekessé, hogy ki (melyik település, megye, járás, ágazat) mennyi pénzt kap, addig a rendezési tervek előírásait és általában a tervezési kötelmeket a döntéshozók inkább bürokratikus akadályoknak tekintik. Ez tükröződött a 2021-es reform jelszávaiban (az egyszerűsítés egyébként több országban is fontos motivációja a tervi reformoknak; vö. ESPON 2018), és abban is, ahogy a 2024-es változások kibővítették a települési tervek megkerülésének lehetőségeit (MUT 2024a), de még inkább a nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházások kijelölési lehetőségének radikális kibővítésében, amellyel tulajdonképpen adott térség és település tervi előírásai és céljai egészében figyelmen kívül hagyhatók.<sup>22</sup>

Éppen ezért ma a hazai rendszer valójában az európai modellek közül – az 1. ábrában jelzett besorolással ellenétben – éppen az *átfogó integrált típustól* áll a legtávolabb. Az ehhez a modellhez vezető korábbi törekvések – pl. az ITS-ek bevezetése, a Tftv korábbi és a Ttv egyes jelenlegi céljai, a két legutóbbi országos területfejlesztési koncepció ambíciói az átfogóbb területi tervezésre (Salamin 2019) – ellenére a legutóbbi változások, a két tervezési „ágazat”, ill. a települési és a területi szintű tervezést egymástól tovább távolítják. Ezen felül a területi szereplők szerepcsökkenésével, a tervek érvényesítésének mellőzésével is távolodik az amúgy is széttagolt hazai szakterület a nemzetközi diskurzusban leginkább preferált átfogó integrált tervezési modelltől. A *területi gazdasági tervezési* modell a külső támogatási forrásokra célzó területfejlesztési programokban és az ITP-kben kétségtelenül jelen van. Ugyanakkor sajátossága, hogy ez nem komplexen finanszírozott közberuházási programokra irányul – mint a francia gyökerű tervszerződéses vagy a nálunk végül nem bevezetett integrált területi beruházások (ITB) esetében – hanem egy-egy szűkebb program, jelen esetben elsősorban a TOP Plusz keretében elérhető célzott forrásokra, miközben a hazai finanszírozású fejlesztési programok érdemben nem építenek rá. Mivel ez a tervezés jellemzően nálunk konkrét források felhasználására irányul, elmondható, hogy a kezdeti reményekkel ellentétben az innovatív (fejlesztésorientált) tervezési szerepvállalás (Faragó 2005) egyre kevésbé érvényesül benne, inkább az allokatív tervezési típushoz közelít ez is, amennyiben megadott forráskeretek „letervezéséről” szól megadott szűk keretek között. Megjegyzendő, hogy e tervezési forma jelentősége számottevően lecsökkenhet külső (pl. EU-s) támogatások szerepének mérséklésével. Emellett a településarculati eszközök bevezetésével, az építészeti törvénybe való beépüléssel és a szűkülő tervezési jogosultsági lehetőségekkel, az integrált stratégia eltűnésével valójában az *urbanizmus modelljéhez* közeledik a hazai településtervezési rendszer. Elmondható tehát, hogy a hazai területi tervezési rendszer változásai az európai tervezési modelltípusok közötti pozícióban éppen a TEM-ben is megfogalmazódó európaizálódási dinamikákkal ellentétes irányú elmozdulásokat jeleznek. A hazai területi tervezés formájában a kétirányú mozgások mellett az elmúlt években a hagyományosabb formák felé való visszarendeződés tűnik erősebbnek (5. ábra).

A kilencvenes évek második felétől voltak jelei annak, hogy az új rendszerrel a *területi tervezés új szakmája* is – saját öndefinícióval, tudásbázissal és szakmai közösséggel rendelkezve – létrejön Magyarországon, ami megítélésünk szerint egy erőteljesebb tervezésnek fontos kelléke lenne. A rendezési szakterület mesterséges leválasztása ezt már eleve nehezíti. A területi tervezéshez kapcsolódó új képzések mára egyre inkább légüres térbe kerülnek. A kezdeti területfejlesztési lendület után azt látjuk, hogy az állam nem támaszt keresletet (az önkormányzati szektor pedig korlátozottan) erre az integrált tudáskörre, hiszen nincsenek tervező-fejlesztő intézményei, jellemzően nincsenek területi tervezési (települési/területfejlesztési) munkakörök sem, a területfejlesztésben felmerülő feladatokra

pedig bármilyen végzettséggel be lehet lépni, mivel nincsen rá jogosultsági szabály. Sőt még csak e szakterület létének megfogalmazása is hiányzik. Mindez összefüggésbe hozható a regionális tudományi képzésekre irányuló érdeklődés drámai visszaesésével, amelyre Lengyel Imre (2025) hívja fel a figyelmet. A területfejlesztésről mára az derült ki, hogy az inkább egy támogatáspolitikai és támogatásközvetítési adminisztrációs rendszer, semmint önálló szakma. (Nem véletlen, hogy a legtöbb európai országban területfejlesztő szakma megnevezés nincs is, helyette a planner az elfogadottabb.) Bízhatóbbak a lehetőségek a városfejlesztés területén, amelyre nyilvánvalóan akkor is szükség van, ha nincsen éppen allokalható központi/EU-s fejlesztési forrás.

Műszaki képzési területen fontos innováció volt a településmérnök-képzés 2003-as elindítása, amely bekerült a településtervezői jogosultsági körbe – sőt, megengedően még főépítések is lehetnek e diplomával –, de e szakok alacsony jelentkezési számai alapján (ld. felvi adatok) úgy tűnik, inkább csak megtúrt végzettség maradt az építészdominanciájú területen. A hazai településtervezői, területrendezői jogosultsági szabályozás szükséges kompetenciák helyett diplomákat nevesít, ami nem készítet a gyakorlat igényeire reflektáló változtatásra-fejlődésre azokon a szakokon, melyek „szerencséseként” bekerültek e körbe (az erre jogosult építések képzése nem egészült ki területi és településtervezési-menedzselési ismeretekkel). Sok releváns tudást e korlát kirekeszt a gyakorlatból (MUT 2024b), veszni hagyva az állam ebbe fektetett erőforrásait és sok szakember innovatív értékteremtő munkáját, sok hallgatónak e területbe fektetett tanulmányait. Ez nagy luxusnak tűnik egy erőforrásszegény és innovációs deficittel rendelkező ország esetében. A legutóbbi évek változtatásai azt üzenik, hogy az állam a tervezési területet sokkal inkább egy műszaki-technikai feladatnak kívánja láttatni, semmint olyan – az európai trendekben előtérbe kerülő – társadalmi jövőformáló funkciónak, amelynek szakmai eljárási logikáiban is feladat a társadalmi közjó megragadása, a kooperáció, a részvétel vagy akár a fenntarthatósági átmenet erősítése különböző térbeli léptékekben (vö. a HABITAT definíciója 2018). A fenti kihívásokra válaszul a MUT (2024b) több éves előkészítő munka és felmérés után az egységes európai irányelvek (ECTP 2017) adaptálásával elkészítette és állásfoglalásként közreadta az átfogó területi tervezési szakterület kompetenciáira vonatkozó irányelveit, mint első lépést egy egységesebb szakma hazai megteremtésére.

Nemzetközi, európai perspektívából tehát azt mondhatjuk, hogy a magyar tervezési rendszer inkább irányt váltott. Nem csak a TEM-ben megragadott uniós szakpolitikai orientációktól, de az európai szakmai (ECTP 2013) és a globális (HABITAT 2018) iránymutatásoktól is inkább távolabb visz a hazai változtatások többsége.

Az EU-integráció kilencvenes évek közepétől tapasztalt tervezési rendszerünkre gyakorolt inspiráló hatása tehát mára kifulladásra látszik. Míg a stratégiai tervezés szemléletét bevonó tervezési rendszerünk kialakításában lényegi volt az Unió hatása, és még a 2002-2017 közötti periódusban is azon országok között vol-

tunk, amelyeknek a tervezési rendszer változásai a leginkább vették át (formálisan) az európaizálódás jegyeit (ESPON 2018; Salamin 2018), a legutóbbi változások inkább ennek ellenkezőjét jelzik (5. ábra). Ennek persze az is az oka, hogy mára világossá váltak a top-down redisztribúció alapú fejlesztéspolitika – mint külső erőforrás-alapú fejlődési modell – korlátai (Faragó 2016). A tervezés–programozás–értékelés elvárt rutinjai nem épültek át az EU-forrás letervezéséből egy a települést, térségeket átfogóan kezelő (teljes) tervezési rendszerbe, de még a hasonló szerepű hazai állami támogatásokéba sem. Ennek a szerző megítélése szerint van köze a magyar kormányzat és az EU-intézmények közötti konfliktusokhoz is, de ennél lényegesebb a hazai tervezési rendszerépítés és szakmaépítés elmaradása, a hazai centralizáció és ezzel a területi-települési dimenzió általános társadalmi fontossága elismerésének a hiánya. A tervezési rendszerekre gyakorolt EU-hatások hazai kimerülésének felismerése részben megerősíti Dąbrowski és Piskorek (2018) kifejezetten borús értékelését. Szerintük Lengyelországban, Csehországban és Magyarországon az eltérő európaizálódási pályák ellenére a kommunista korszak és az átmeneti időszak örökségei – pl. az alacsony adminisztratív kapacitás, a klientelizmus és a helyi vezetők passzivitása – az uniós források stratégiai és helyalapú felhasználására vonatkozó uniós követelményeknek való felületes és formális megfeleléshez vezettek, és az EU-t a kormányok nagyrészt „fejőstehénnek” tekintették, így a területi és helyi stratégiai tervezés általában üres „kirakatgyakorlat” maradt (Dąbrowski, Piskorek 2018).

Ugyanakkor fontos hangsúlyozni ezúttal is, hogy az európai tervezési ideál elméleti modelljében megragadott, EU által sugalmazott változásokkal szembemenő változások sok más európai országban is tapasztalhatóak, az urbanizmus szemléletének reneszánsza, a regionális szintű tervezés leépítése (Nagy-Britannia, Dánia), egyes funkcionális tervezési terek megszüntetése (Hollandia) és a centralizációs tendenciák megjelennek máshol is, bár kisebb mértékben (ESPON 2018).

Az a kérdés persze joggal felvethető, hogy kell-e egyáltalán a fentiekben elméleti alapon európaizálódásként azonosított irányokba alakulnia a hazai a területi tervezésnek. Ki kell emelnünk, hogy a fenti elemzés alapján az TEM-ben összegzett elméleti modellt önmagában (a tervezés teljesítményéről, hatékonyságáról való empirikus eredmények híján) nem lehet azonosítani a „jó” tervezéssel. Az EU szerepét és az általa – pl. kohéziós eszközökkel – ösztönzött változásokat a területi tervezésben több európai kontextussal foglalkozó szerző is kritikával illeti (Luukkonnén 2015; Galland 2012; Faludi 2013), pl. a governance fordulathoz és a tervezési terek átalakulásához kötődően többszereplős karakter legitimitási deficitét, ill. a jóléti állam leépülését, vagy akár azt, hogy az EU implicit hatásaival a területi tervezésre-fejlesztésre olyan területekbe avatkozik bele, amelyekben nincs is hatásköre (Luukkonnén 2015). Helyes értékeléshez biztosan szükség lenne a területi tervezés valós teljesítményét mérő vizsgálatokra.

Annyi viszont már a most is megfogalmazható, hogy Magyarországon a területi tervezésnek csak egy eszközvezérelt országos rendszere alakult ki, és ez

mostanában tovább erősödik: a jogszabályi kötelezettségen túl leginkább azért készülnek tervek, hogy támogatási forrásokat lehívjunk/elköltünk, vagy építési szabályokat érvényesítsünk, ill. alkossunk az állami kontroll érvényesítésére, azaz nem a helyek és térségek menedzselése áll a tervezési rendszer fókuszában. Ez persze a vizsgálatunk tárgyát képező országos keretrendszerre vonatkozó megállapítás. Ettől természetesen jó helyi gyakorlatok el tudnak térni.

## Jegyzetek

1. Az COMPASS-projekt (2018) esetében a hazai tervi fogalmak és tervtípusok interpretációja pontatlan (pl. a spatial planning szakmai magyar megfelelőjét forrásorientált tervezésnek, jogi fogalmát területi tervezésnek jelölik, OTRT pedig nem jelenik meg).
2. Peter Hall az európai alpműnek számító *Urban and Regional Planning* című munkájában megfogalmazta: a részletes mestertervek és a tervrajzok kora már a hatvanas években lejárt, a tervezés konkrét térbeli rendszer kontrollálására és vezetésére vonatkozik. Egy folyamatos tevékenység ez, amely egyrészt keresi a rendszer irányításának megfelelő módjait, másrészt monitorozza a hatásokat annak érdekében, hogy lássa az irányítás mennyire eredményes vagy esetleg módosításra szorul (Hall 2007, 211–213.).
3. A "területi tervezési eszköz" kifejezés a térbeli fejlődés mediálására és szabályozására használt tervek és egyéb eszközöket jelöli, melyek a területi tervezési célok meghatározásának és megvalósításának fő eszközei. Ezek az eszközök általában – de nem kizárólagosan – jogszabályokban gyökereznek (ESPON 2018, 21.).
4. Az ENSZ kézikönyve az egységes városi és területi tervezést olyan döntéshozatali folyamatként határozza meg, amelynek célja a gazdasági, társadalmi, kulturális és környezeti célok megvalósítása területi elképzelések, stratégiák és tervek kidolgozása, valamint politikai elvek, eszközök, intézményi és részvételi mechanizmusok és szabályozási eljárások alkalmazása révén. Versengő igények és érdekek, versengő értékek egyensúlyozása a térben. Többszintű, többszereplős és ciklusokba rendeződő folyamat (HABITAT 2018).
5. Farinós Dasi (ESPON 2007) értelmezését átvéve „kemény” és „puha” kifejezések a tervezési formák kapcsán arra utalnak, hogy a területi tervezés eszközei és szabályai jogalkotási vagy jogi szempontból inkább („kemény”) vagy kevésbé („puhán”) formálisak és egyértelműen (zártan) meghatározottak. Magyarország esetében ez egyaránt jelenti a tervi eszközök jogszabályi meghatározottságát és jogilag kötelező erejét, valamint azt, ha konkrét fejlesztési források felhasználásához (program, projekt) kapcsolódik.
6. Fontos hangsúlyozni, hogy mivel az EU nem kompetens a területi tervezésben és városfejlesztésben, ezért a TEM-ben összegzett üzenetek is csak ajánlásként értelmezhetők, még akkor is, ha az alapját biztosító dokumentumokat a tagországok is elfogadták.
7. A tervezési rendszerek eddig megvalósult fontosabb felméréseinek eredményeit érdemes némi kritikával kezelni. A szakértői megkérdezéseken alapuló felmérésekben a szubjektivitás torzító szerepével számolni kell (Nadin 2021). A tagországi válaszokat adó szakértők ugyanis jellemzően valamennyire kapcsolatban vannak az EU-szintű diskurzusokkal, és ezáltal valamennyire öntudatlanul is elkötelezettek az EU-paradigma irányába.
8. Az európai területi tervező szakokról ld. az AESOP nyilvántartását.
9. Lengyelországban pl. ma már több gazdasági-földrajztudományi képzési intézmény kínál területi tervezési képzést, mint építészeti, Szlovákia esetében is önálló új szakterületként jelent meg a területi tervezés 2002-től, míg Csehországban az építészeti képzés rendszereiben biztosítják a tervezésben jogosultsággal résztvevő szakembereket (bár ezek képzési tartalmaiban is megjelennek az olyan társadalomtudományok, mint a térgazdaságtan, társadalom- és természeti földrajz, szociológia). Szerbiában a települési szintű tervezőket az építészeti, a területi szintűeket a földrajzos

- műhelyekben képezik, Lettorszában és Litvániában a műszaki képzésben, Észtországban a földrajzi képzésekhez kötődően van jelen tervezési képzés (Frank et al. 2014).
10. AESOP (Association of European Schools of Planning): 1987-ben létrejött az Európai Tervezési Iskolák Szövetségének (AESOP), amely mára közel negyven ország másfélszáz egyetemét tömöríti, minősítve azok tervezési képzéseit. A szövetségbe olyan egyetemek csatlakozhatnak, amelyek rendelkeznek a szervezet által felállított európai képzési standardoknak megfelelő, akkreditálható képzési programmal a térbeli tervezés területén.
  11. Korábban a BCE regionális és környezeti gazdaságtan szakjával volt társult státuszú tagja a szervezetnek, amely urbanisztikai specializációt kínált. 2024 óta az egyetem ezt a szakot nem indítja.
  12. A területfejlesztési koncepció eredetileg szándékolt funkciója volt, hogy a fejlesztési programok kidolgozásához szükséges irányelveket, információkat biztosítson az ágazati és a kapcsolódó területi tervezés és a területfejlesztés szereplői számára (Tftv 1996).
  13. A Budapesti Agglomeráció területfejlesztési tanácsát és területfejlesztési tervi dokumentumait 2011-ben a Tftv módosítása megszüntette. A Tanács 2022-ben ismét létrejött.
  14. Az ESPON COMPASS (2018, Annex2.) projekt 33 országot lefedő felmérése szerint nincsen sehol országos terv szabályozási karakterrel – tévesen még Magyarország esetében sem jelzi ezt.
  15. A teljesség igénye nélkül a vállalalkozási övezeteket, 2012-től szabad vállalalkozási zónákat, a leg hátrányosabb helyzetű térségeket, vidékfejlesztési programok térségeit, gazdasági övezeteket/zónákat lehet említenünk.
  16. A kétezres évekre jellemző, hogy a hazai tervezési rendszer más területeken is megkísérelt az EU által bevezetett koncepciók mentén úttörő jelleggel lépni, sőt adaptálni is. Ilyen volt, amikor a 2007–2013-as periódusban a területi kohéziót a hazai uniós forrásfelhasználásban horizontális projekt kiválasztásban is érvényesített elvként bevezette (még a Lisszaboni Szerződés ratifikációja előtt, vagyis, amikor ez még nem is volt hivatalos EU-cél), amelyre a VÁTI közreműködésével horizontális útmutató készült, ami aztán kibővítve magyarul és angolul is publikálásra került (Péti et al. 2009). A hazai rendszer hasonló EU-orientált elköteleződését és a kreatív adaptációt jelezte, amikor az EU Területi Agendájának érvényesítéséhez kézikönyv készült szintén kétfelvétel publikálásban (Riczy, Salamin 2010).
  17. Az építész képzés képzési kimeneti követelményei mindössze annyit rögzítenek a tárgykörben, hogy „Isméri a települések fejlődésének történetét, összefüggéseit, átlátja a településfejlesztés elveit, eszközeit.” Ettől függetlenül a képzőhelyek opcionálisan kínálhatnak ennél több ismeretet e területen, de pl. a képzést záró diplomamunkák építészeti (épület-) tervek kellenek, hogy legyenek és nem lehetnek települési vagy területi tervezési feladatok (KKK 2025).
  18. A gyakorlatban azonban még többnyire a korábbi települési tervi típusok vannak hatályban, ugyanis a 2021-ben bevezetett új tervi típusok elkészítésére több év haladékat kaptak a települések.
  19. TOP: Terület és településfejlesztési operatív program a 2014–2020 programidőszakban, TOP Plusz a 2021–2027 időszakban.
  20. Az Építész Kamaránál településtervezési jogosultsággal rendelkező vezető tervezők egyéb szakembereket is bevonhatnak a tervezésbe.
  21. A MÉPTV a tervtanácsok esetében is háromszintű (országos, megyei, települési) rendszert hozott létre. Az országos főépítész mellett immár balatoni főépítész, fővárosi és a vármegyei kormányhivatalban is működik állami főépítész (a megyei önkormányzatoknál viszont megszüntette ezt a tisztséget), és települési szinten immár kötelezővé vált önkormányzati főépítész alkalmazása, melyet községek együtt is biztosíthatnak, miközben a megyei főmérnökök rendszere is létrejött, sőt országos tájépítész és balatoni fő főmérnök pozíció is lett.
  22. A nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházások intézményét még 2006. évi LIII. törvény hozta létre, azonban az elmúlt évtizedben alkalmazhatósága nagymértékben kibővült, pl. a közfejlesztések mellett magánberuházásokra is alkalmazható.



## Irodalom

- Allmendinger, P. (2000): *Planning in Postmodern Times*. Routledge, London
- Allmendinger, P. (2016): 'Towards a Post-Positivist Typology of Planning', *Theory. Planning Theory*, 1., 77–99. <https://doi.org/cgtnfc>
- Alterman, R. (ed.) (2001): *National-Level Planning in Democratic Countries: An International Comparison of City and Regional Policy-Making*. Vol. 4. Liverpool University Press <https://doi.org/c87z>
- Altrock, U., Günter, S. (2017): *Spatial Planning and Urban Development in the New EU Member States –Between Adjustment and Reinvention*. Routledge, London <https://doi.org/qddx>
- Belof, M., Kryczka, P. (2025): Challenges in outsourcing local spatial planning in Poland: Is legal procedure the last remaining safeguard in the democratic decision-making process? *Planning Practice & Research*, 1–27. <https://doi.org/qddz>
- Benedek, J. (2023): The spatial planning system and practice in post-socialist Romania: Between the heritage of “systematization” and Europeanization. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 4., 17–29. <https://doi.org/qdd2>
- Berisha, E., Cotella, G. (2024): Europeanisation of spatial planning. The Western Balkans between innovation and resistance. *Southeast European and Black Sea Studies*, 3., 1–22. <https://doi.org/qdd3>
- Berisha, E., Cotella, G., Janin Rivolin, U., Solly, A. (2021): Spatial governance and planning systems in the public control of spatial development: A European typology. *European Planning Studies*, 1., 181–200. <https://doi.org/gmbwtg>
- Buzási A., Beszedics-Jäger B. S. (2025): Kényszerpályák a hazai nagyvárosok fejlesztési stratégiáiban. *Tér és Társadalom*, 2., 57–70. <https://doi.org/qdd4>
- CEC (1997): (Commission of the European Communities) *The EU Compendium of Spatial Planning Systems and Policies*. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg
- Cotella, G. (2020): How Europe hits home? The impact of European Union policies on territorial governance and spatial planning. *Géocarrefour*, 3. <https://doi.org/gphq69>
- Cotella, G., Janin Rivolin, U. (2025): The Europeanization of territorial governance. Towards a typology. *Planning Practice & Research*, 2., 263–284. <https://doi.org/qdd5>
- Dąbrowski, M., Piskorek, K. (2018): The development of strategic spatial planning in Central and Eastern Europe: Between path dependence, European influence, and domestic politics. *Planning Perspectives*, 4., 571–589. <https://doi.org/gjgk6k>
- Dallhammer, E., Gaugitsch, R., Neugebauer, W., Böhme, K. (2018): *Spatial Planning and Governance Within EU Policies and Legislation and Their Relevance to the New Urban Agenda*. European Committee of the Regions, Bruxelles
- Davoudi, S. (2009): Asymmetric development in spatial planning: Positivist content and post-modernist processes? In: Davoudi, S., Strange, I. (eds.): *Conceptions of Space and Place in Strategic Spatial Planning*. Routledge, London, 207–243.
- Dühr, S., Colomb, C., Nadin, V. (2010): *European Spatial Planning and Territorial -Cooperation*. Routledge, London and New York
- ECTP (2013): *The Charter of European Planning*. European Council of Spatial Planners, Brussels <http://www.ectp-ceu.eu/index.php/en/publications-8/the-charter-of-european-planning-213> (Letöltés: 2025.06.20.)
- ECTP (2017): *Guidelines on professional competences in Spatial Planning*. Adopted by the European Council of Spatial Planners (ECTP) General Assembly, Brussels
- ESPON (2007): *ESPON project 2.3.2 Governance of Territorial and Urban Policies from EU to Local Level*. ESPON, Luxembourg
- ESPON (2018): *COMPASS – Comparative Analysis of Territorial Governance and Spatial Planning Systems in Europe*, Final Report. ESPON, Luxembourg
- Evers, D., Tennekes, J. (2016): *The Europeanisation of Spatial Planning in the Netherlands*. PBL Netherlands Environmental Agency, The Hague
- Faludi, A. (2011): *Cohesion, Coherence, Cooperation: European Spatial Planning Coming of Age?* Routledge, Oxon (RTPI Library Series)

- Faludi, A. (2013): Territorial cohesion, territorialism, territoriality, and soft planning: A critical review. *Environment and Planning A*, 6., 1302–1317. <https://doi.org/c875>
- Faludi, A. (2014): Europeanisation or Europeanisation of spatial planning? *Planning Theory & Practice*, 2., 155–169. <https://doi.org/f22p5j>
- Faludi, A. (2019): Perspectives on the Europeanisation and Europeanisation of Planning. In: Salvatori, F. (ed.): *L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano*, A.Ge.I., 2533–2539.
- Faragó L. (2000): A (terület)fejlesztés irányítási algoritmusa a programozás. In: Rechnitzer J., Horváth Gy. (szerk.) *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 527–540.
- Faragó L. (2003): A tér kép egy olvasata és a „területi” tervezés. *Tér és Társadalom*, 1., 19–40. <https://doi.org/qdd7>
- Faragó L. (2005): *A jövőalkotás társadalomtechnikája*. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest–Pécs
- Faragó L. (2016): Az EU területi politikájának a változásai közép-kelet-európai nézőpontból. *Tér és Társadalom*, 2., 3–22. <https://doi.org/bsnm>
- Faragó L. (2019): A Modern Városok Program, mint fejlesztéspolitikai rezsim helye a magyar területfejlesztési politikában. *Tér-Gazdaság-Ember*, 2–3., 181–203.
- Frank, A. et al. (2014): Educating planners in Europe: A review of 21st century study programmes. *Progress in Planning*, 91., 30–94. <https://doi.org/f5745z>
- Gänzle, S., Kern, K. (eds.) (2016): *A'Macro-regional' Europe in the Making: Theoretical Approaches and Empirical Evidence*. Palgrave Macmillan, Houndmills <https://doi.org/qdd8>
- Garde, A. (2018): Value of postmodernism for urban planning and design. *Journal of Architectural and Planning Research*, 4., 291–302. <https://www.jstor.org/stable/26893774>
- Gere L., Kocsis J. B. (2022): Az okosváros-tervezés fejlődéstörténete kritikai megközelítésben. *Tér és Társadalom*, 4., 108–129. <https://doi.org/10.17649/TET.36.4.3398>
- Getimis, P. (2012): Comparing spatial planning systems and planning cultures in Europe. The need for a multi-scalar approach. *Planning Practice and Research*, 1., 25–40. <https://doi.org/gc92f6>
- HABITAT (2018): *International Guidelines on Urban and Territorial Planning. Handbook*. United Nations Human Settlements Programme, Nairobi
- Hall, P. (2007): *Urban and regional planning*. Penguin Books, London
- Haughton, G., Allmendinger, P., Counsell, D., Vigar, G. (2010): *The New Spatial Planning. Territorial Management with Soft Spaces and Fuzzy Boundaries*. Routledge, London <https://doi.org/gp7hss>
- Healey, P., Williams, R. (1993): European urban planning systems: Diversity and convergence. *Urban Studies*, 4–5., 701–720.
- Heerden, S. et al. (eds.) (2020): *Handbook of Sustainable Urban Development Strategies*. Publications Office, Brussels <https://doi.org/qdd9>
- Horváth Cs. (2022): A stratégiai várostervezés hazai fejlődése. *Comitatus: Önkormányzati Szemle*, 241., 96–105.
- Janin Rivolin, U. (2012): Planning systems as institutional technologies: A proposed conceptualization and the implications for comparison. *Planning Practice and Research*, 27., 63–85. <https://doi.org/c878>
- Kákai, L., Pálné Kovács, I. (2023): Cui prodest? Why local governance came to a deadlock in Hungary. *Politics in Central Europe*, 1., 21–42. <https://doi.org/qdfc>
- Knickel, K. et al. (2021): Towards more balanced territorial relations – The role (and limitations) of spatial planning as a governance approach. *Sustainability*, 9., 5308. <https://doi.org/gwdfv2>
- Lados M. (2001): A területi tervezés kihívásai a kilencvenes években Magyarországon: A területfejlesztési stratégiák kialakításáról a programozásig és az értékelésig. *Tér és Társadalom*, 2., 25–69. <https://doi.org/qdfd>
- Larsson, G. (2006): *Spatial Planning Systems in Western Europe*. IOS Press, Amsterdam
- Leipzig Charter (2007): *Leipzig Charter on sustainable European cities, adopted at the Informal Council Meeting of Ministers on urban development of 24–25 May 2007 in Leipzig*. (Letöltés: 2025.06.20.)
- Lengyel I. (2025): A regionális tudományhoz kapcsolódó mesterszakokról. *MTA Regionális Tudományok Bizottsága Hírlevél*, Március, 1–9.

- Luukkonen, J. (2015): Planning in Europe for 'EU'rope: Spatial planning as a political technology of territory. *Planning Theory*, 2., 174–194. <https://doi.org/gftrpm>
- Lux G. (2005): A magyar fejlesztési politika térszemlélete és a második generációs programozás területi vetületei. *Tér és Társadalom*, 3–4., 81–93. <https://doi.org/dvtr>
- Maier, K. (2012): Europeanization and changing planning in East-Central Europe: An easterner's view. *Planning Practice & Research*, 1., 137–154. <https://doi.org/gjgk6t>
- Mayer G. (2023): A területfejlesztés aktuális kérdései. (Konferencia előadás) *Országos Urbanisztikai Konferencia 2023*. november 21. Magyar Urbanisztikai Társaság, Budapest
- Munteanu, M., Servillo, L. (2014): Romanian spatial planning system: Post-communist dynamics of change and europeanization processes. *European Planning Studies*, 11., 2248–2267. <https://doi.org/qdff>
- MUT (2023): A MUT elnökségének véleménye a magyar építészetről szóló törvény koncepciójáról. [www.mut.hu](http://www.mut.hu) <https://www.mut.hu/post/a-mut-eln%C3%B6ks%C3%A9g%C3%A9nek-v%C3%A9lem%C3%A9nye-a-magyar-%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9szetr%C5%91l-sz%C3%B3l%C3%B3t%C3%B6rv%C3%A9ny-koncepci%C3%B3j%C3%A1r%C3%B3l> (Letöltés: 2025.06.20.)
- MUT (2024a): A Magyar Urbanisztikai Társaság véleménye a településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról szóló kormányrendelet tervezetéről. <https://www.mut.hu/post/t%C3%A1rsas%C3%A1gunk-v%C3%A9lem%C3%A9nye-a-telep%C3%BCl%C3%A9srendez%C3%A9si-%C3%A9s-%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9si-k%C3%B6vetelm%C3%A9nyek-alapszab%C3%A1lat%C3%A1r%C3%B3l-sz%C3%B3l%C3%B3-korm%C3%A1ny> (Letöltés: 2025.06.20.)
- MUT (2024b): A MUT irányelvei a területi és településtervezés-fejlesztés szakmai kompetenciarendszerére. <https://mut.hu/portfolio/a-mut-iranyelvei-a-területi-es-telepulestervezes-fejleszt-es-zakmai-kompetenciarendszerere/> (Letöltés: 2025.06.20.)
- Nadin, V., Stead, D. (2008): European spatial planning systems, social models and learning. *disP - The Planning Review*, 172., 35–47. <https://doi.org/c88g>
- Nadin, V., Stead, D. (2013): 'Opening up the Compendium': An evaluation of international comparative planning research methodologies. *European Planning Studies*, 10., 1542–1561. <https://doi.org/gm93f6>
- Nadin, V., Stead, D., Dabrowski, M., Fernandez-Maldonado, A. M. (2021): Integrated, adaptive and participatory spatial planning: Trends across Europe. *Regional Studies*, 5., 791–803. <https://doi.org/ghhv4v>
- Nadin, V., Fernández-Maldonado, A. M. (2023): Spatial planning systems in Europe: Multiple trajectories. *Planning Practice & Research*, 5., 625–638. <https://doi.org/qdfg>
- Nowak, M. J., et al. (2023): *Spatial Planning Systems in Central and Eastern European Countries Review and Comparison of Selected Issues*. Springer, Cham <https://doi.org/qdfh>
- Nowak, M. J., et al. (2025): Directions of change in spatial planning systems in Central and Eastern Europe after 1989. *Planning Practice & Research*, 1., 41–64. <https://doi.org/qdfj>
- Nyikos Gy., Horkay N., Péti M. (2006): Területfejlesztés és kistérségi tervezés In: Németh Jenő (szerk.): *Kistérségi tervezési módszertan*. Mackensen Kft., Budapest, 119–146.
- OFK (2019): *Az állami/területi főépítési rendszer 25 év története és dokumentumai*. Országos Főépítési Kollégium, Budapest
- Pámer Z. (2021): A területi kormányzás és a területi integráció vizsgálata Baranya megye fejlesztési dokumentumaiban az uniós csatlakozástól napjainkig. *Tér és Társadalom*, 3., 108–130. <https://doi.org/kkd2>
- Pálné Kovács I. (2019): A magyar önkormányzatok korlátai a helyi gazdaságfejlesztésben. *Tér és Társadalom*, 2., 3–19. <https://doi.org/c8tb>
- Pálné Kovács I. (2021): A centralizáció és a perifériák fejlődési esélyei. *Tér és Társadalom*, 4., 215–240. <https://doi.org/kmpv>
- Pálné Kovács I. (2022): Területfejlesztés és közigazgatás: A területfejlesztési törvény és a közigazgatás változásai 1996–2021. *Comitatus: Önkormányzati Szemle*, 241., 3–10.
- Pálné Kovács, I. (2024): Centralized Governance and Fuzzy Spaces – The Case of Hungary In: *RSAI: Abstracts – 14th World Congress of the RSAI: Sustainable Regional Economic growth: Global challenges and new regional development trajectories*, 42–43.

- Pfeil E. (1999): Vázlat a területi tervezés és a közigazgatás kapcsolatáról, avagy a regionalizálás a területi tervezés szemszögéből. *Tér és Társadalom*, 3., 79–99. <https://doi.org/qdfm>
- Pfeil E. (2000): Rendezőelvek és intézmények a területi tervezés legújabb kori történetéből. In: Rechnitzer J, Horváth Gy. (szerk.): *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 542–555.
- Péti M. (2011): *A területi tervezés és fejlesztés a fenntarthatóság jegyében & stratégiai környezeti vizsgálatok földrajzi szemlélettel*. JATEPress Kiadó, Szeged
- Péti M., Botka M., Szilágyi G., Salamin G., Radvánszki Á. (2009): *Kézikönyv a területi kohézióról: Területi megközelítés alkalmazása a közsféra által támogatott fejlesztésekben*. VÁTI, Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium, Budapest
- Péti M. et al. (2012): Helyi gazdaságfejlesztési perspektívák a fejlesztéspolitikában. *Falu Város Régió*. 1–2., 87–91.
- Purkarthofer, E. (2024): *Spatial Planning and the European Union: Europeanisation from Within*. Routledge, London <https://doi.org/qdfn>
- Purkarthofer, E., Granqvist, K. (2021): Soft spaces as a traveling planning idea: Uncovering the origin and development of an academic concept on the rise. *Journal of Planning Literature*, 3., 312–327. <https://doi.org/qdfp>
- Rechnitzer J. (1995): Töprengések a területi szintű stratégiai tervezésről. *Tér és Társadalom*, 3–4., 91–109. <https://doi.org/qdfq>
- Rechnitzer J. (1997): Jegyzetek a területi tervezés új, régi kihívásaihoz. *Tér és Társadalom*, 3., 57–65. <https://doi.org/qdfr>
- Rechnitzer J. (1998): *Területfejlesztési stratégiák*. Dialóg Campus, Budapest–Pécs
- Rechnitzer J., Smahó M. (2011): *Területi politika*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- Reimer, M., Getimis, P., Blotevogel, H. H. (2014): Multiple trends of continuity and change. In: Reimer, M. et al. (eds.): *Spatial Planning Systems and Practices in Europe: A Comparative Perspective on Continuity and Changes*. Routledge, London, 278–305.
- Ricz J., Salamin G. (szerk.) (2010): *Kézikönyv az Európai Unió Területi Agendájának hazai érvényesítéséhez*. VÁTI, Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium, Budapest
- Salamin G. (2006): A területi tervezés funkciójáról és aktuális feladatairól. *Területi Statisztika*, 4., 366–378.
- Salamin G. (2018): *A földrajzi tér alakításának európaizálódása: Az Európai Unió térbeli stratégiáinak, tervezésének és kohéziós politikájának hatása az európai országok térbeli tervezési rendszereinek transzformációjára*. (doktori értekezés) Szent István Egyetem Enyedi György Regionális Tudományok Doktori Iskola, Gödöllő
- Salamin, G. (2019): Hungarian efforts to mainstream territorial cohesion in development policy: Signs of Europeanisation of domestic spatial planning. *Corvinus Regional Studies*, 1–2., 5–27.
- Salamin G. (2021a): Ki a tervező? A területi és várostervezés (térbeli tervezés) mint szakma és diszciplína Európában. In: Salamin G., Tóth B. (szerk.): *Városok – tervezés – ingatlanpiac: Az urbanisztika aktuális kérdései*. Magyar Urbanisztikai Társaság, Budapest, 13–28.
- Salamin, G. (2021b): Approaches and Forms of Europeanisation Affecting Domestic Spatial Planning Systems. *Corvinus Regional Studies*, 1–2., 41–69.
- Salamin, G. (2023): The mapping of forms of spatial planning: An instrument-oriented tool for the international comparison of spatial planning activities. *European Spatial Research and Policy*, 1., 55–78. <https://doi.org/qdfw>
- Salamin, G. (2024): Towards a European model of spatial planning: An attempt to grasp the intellectual content of Europeanisation as reflected in European spatial planning documents. *DETUROPE: The Central European Journal of Regional Development and Tourism*, 3., 145–171. <https://doi.org/qdfx>
- Salamin G., Péti M. (Szerk.) (2006): *Egységes tervezési rendszer szakértői előkészítése: A tervezési gyakorlat értékelése, egy egységes tervezési rendszer lehetőségeinek feltárása és javaslat egy új szabályozásra*. VÁTI Magyar Regionális Fejlesztési és Urbanisztikai Kht., Budapest
- Salamin G., Péti M. (2019): Tervkészítéstől a governance-ig: A térbeli tervezés európai fogalma, jelentései és lehetséges hazai kapcsolódásai. *Tér és Társadalom*, 3., 7–28. <https://doi.org/qdfs>

- Salamin G., Péti M. (2023): Rugalmas földrajz vagy instabilitás? Változó terek a magyar területi tervezésben. *Comitatus: Önkormányzati Szemle*, 246., 81–92. <https://doi.org/qdfv>
- Schmitt, P., Wiechmann, T. (2018): Unpacking spatial planning as the governance of place: Extracting potentials for future advancements in planning research. *disP – The Planning Review*, 4., 21–33. <https://doi.org/gjcvsk>
- Stead, D. (2013): Convergence, divergence, or constancy of spatial planning? Connecting theoretical concepts with empirical evidence from Europe. *Journal of Planning Literature*, 1., 19–31. <https://doi.org/g4w96s>
- Stead, D. (2014): The rise of territorial governance in European Policy. *European Planning Studies*, 7., 1368–1383. <https://doi.org/g5gfvx>
- Stead, D., Cotella, G. (2011): Differential Europe: Domestic actors and their role in shaping spatial planning systems. *disP-The Planning Review*, 186., 13–21. <https://doi.org/c88h>
- Stead, D., Nadin, V. (2012): Shifts in territorial governance and the Europeanization of spatial planning in Central and Eastern Europe. In: Adams, N., Cotella, G., Nunes, R. (eds.): *Territorial development, cohesion and spatial planning: Building on EU enlargement*. Routledge, London, 182–205.
- Stead, D., Pálné Kovács, I. (2016): Shifts in governance and government across Europe. In: Schmitt, P., Van Well, L. (eds.): *Territorial Governance Across Europe. Pathways Practices and Prospects*. Routledge, London (Routledge research in planning and urban design).
- Szaló P. (2006): Az alap mellé épült ház. Az EU kohéziós politikájának hatása a hazai eszköz- és intézményrendszerre. *Falu Város Régió*, 1., 7–11.
- Teremy V. (2021): A településképi arculati kézikönyvek szerepe a falu- és vidékfejlesztésben. In: Salamin G., Tóth B. (szerk.): *Városok – tervezés – ingatlanpiac : Az urbanisztika aktuális kérdései*. Magyar Urbanisztikai Társaság (MUT), Budapest, 29–38.
- Van Well, L., Schmitt, P. (2016): Territorial governance across Europe. In: Schmitt, P., Van Well, L. (eds.): *Territorial governance across Europe. Pathways, practices and prospects*. Routledge, London (Routledge research in planning and urban design)
- Zimmerbauer, K., Paasi, A. (2020): Hard work with soft spaces (and vice versa): Problematising the transforming planning spaces. *European Planning Studies*, 4., 771–789. <https://doi.org/qdfz>

## Jogszabályok

1996. XXI. törvény a területfejlesztésről és területrendezésről (Tftv)
1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről (Étv)
2006. évi LIII. törvény a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről
2016. évi LXXIV. törvény a településképi védelméről
2023. évi C. törvény a magyar építészetéről (Méptv)
2023. évi CII. Törvény a területfejlesztésről. (Ttv)
- EU (2013). Regulation (EU) No 1303/2013 – common rules on the European Regional Development Fund, the European Social Fund, the Cohesion Fund, the European Agricultural Fund for Rural Development and the European Maritime and Fisheries Fund
- KKK (2025) A felsőoktatási szakképzések, az alap- és mesterképzések 2025/26-os tanévtől alkalmazandó képzési és kimeneti követelményei. A felsőoktatásért felelős miniszter közleménye. <https://kormany.hu/dokumentumtar/kepzesi-es-kimeneti-kovetelmenyek-2>
- KTM (1992) 21/1992.(XII.4.) KTM rendelet a területi főépítészekről
- Kormány (1997) OTÉK. 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről
- Kormány (2009a) 218/2009. (X. 6.) Korm. rendelet a területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól
- Kormány (2009b) 90/2009. (IX. 15.) Korm. rendelet a főépítési tevékenységről

- Kormány (2010) 77/2010. (III. 25.) Korm. rendelet a területrendezési tervezési jogosultságról és a területrendezési tervezési tevékenység felügyeletét ellátó hatóság kijelöléséről.
- Kormány (2012) 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről
- Kormány (2013) 266/2013. (VII. 11.) Korm. rendelet az építésügyi és az építésüggyel összefüggő szakmagyakorlási tevékenységekről
- Kormány (2021a) 420/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet egyes kormányrendeleteknek a településtervezés egyszerűsítésével összefüggő módosításáról.
- Kormány (2021b) A 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről hatálya
- Kormány (2024a) TÉKA 280/2024. (IX. 30.) Korm. rendelet a településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról
- Kormány (2024b) 282/2024. (IX. 30.) Korm. rendelet a települési zöldinfrastruktúráról, a zöldfelületi tanúsítványról és a zöld védjegyről.
- Kormány (2025) 2/2025. (II. 28.) KTM rendelet a Versenyképes Járások Program végrehajtási rendszéről.



1. Függelék: Az EU-Kompendiumban kialakított négy európai területi tervezési hagyomány (modell) természetének leírására használt dimenziók és alkalmazott kategóriák  
*The dimensions and applied categories used to describe the nature of the four European spatial planning traditions (models) established in the EU Compendium*

|                                    | <i>Jogi "család"</i> | <i>Tematikai hatóköre</i> | <i>Jellemző területi szint</i> | <i>A hatalom helye</i> | <i>Köz- vagy magánszektor szerepe</i> | <i>Érettsége</i> | <i>Valóságformáló képesség (terv és a megvalósuló valóság közötti távolság)</i> |
|------------------------------------|----------------------|---------------------------|--------------------------------|------------------------|---------------------------------------|------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| Területi gazdasági tervezés        | Vegyes               | Tág                       | Országos                       | Központi és helyi      | Köz                                   | Érett            | Vegyes                                                                          |
| Átfogó integrált (teljes) tervezés | Vegyes               | Tág                       | Sok szintű                     | Vegyes                 | Köz                                   | Érett            | Szűk                                                                            |
| Területhasználat gazdálkodás       | Diszkreionális       | Szűk                      | Helyi                          | Központi               | Vegyes                                | Érett            | Szűk                                                                            |
| Urbanizmus                         | Előírás              | Szűk                      | Helyi                          | Helyi                  | Vegyes                                | Éretlen          | Tág                                                                             |

Forrás: Nadin, Stead (2013, 1553.)

## Területi koncentráció és specializáció a digitalizáció korában: az IKT-ágazat térbeli mintázatai a visegrádi országok térsegeiben

### *Territorial concentration and specialization in the age of digitalization: Spatial patterns of the ICT sector in the Visegrad countries*

VAS ZSÓFIA, SZAKÁLNÉ KANÓ IZABELLA, VIDA GYÖRGY

**VAS Zsófia:** egyetemi docens, Szegedi Tudományegyetem, Gazdaságtudományi Kar, Közgazdaságtani és Gazdaságfejlesztési Intézet; 6722 Szeged, Kálvária sgt. 1.; [vas.zsofia@eco.u-szeged.hu](mailto:vas.zsofia@eco.u-szeged.hu); <https://orcid.org/0000-0001-9798-8374>

**SZAKÁLNÉ KANÓ Izabella:** egyetemi docens, Szegedi Tudományegyetem, Gazdaságtudományi Kar, Közgazdaságtani és Gazdaságfejlesztési Intézet; 6722 Szeged, Kálvária sgt. 1.; [kano.izabella@eco.u-szeged.hu](mailto:kano.izabella@eco.u-szeged.hu); <https://orcid.org/0000-0002-4149-1243>

**VIDA György:** adjunktus, Szegedi Tudományegyetem, Gazdaságtudományi Kar, Közgazdaságtani és Gazdaságfejlesztési Intézet; 6722 Szeged, Kálvária sgt. 1.; [vida.gyorgy@szte.hu](mailto:vida.gyorgy@szte.hu); <https://orcid.org/0000-0003-0526-1384>

**KULCSSZAVAK:** területi koncentráció; specializáció; visegrádi országok; NUTS3-as térségek; IKT (információs és kommunikációs technológiák)

**ABSZTRAKT:** A digitalizáció alapvető szerepet játszik a gazdasági növekedésben. A földrajzi közelség ugyanakkor a gazdaságok digitális átalakulása során is döntő fontosságú marad, és a technológiai fejlődés ellenére az agglomeráltság nő. Ez különösen igaz a tudásintenzív gazdasági tevékenységekre, így a katalizátor szerepet betöltő IKT-ágazatra.

Az IKT-ágazat területi koncentrációjára és a térségek IKT-tevékenységekre való specializációjára vonatkozó átfogó vizsgálat a visegrádi országokban eddig nem készült. Ebből az okból kifolyólag tanulmányunk 11 ágazat és ágazatcsoport összehasonlításában vizsgálja az IKT-ágazat területi koncentrációját és a térségek specializációját a visegrádi országok NUTS3-as szintű térségeiben. A város-vidék megosztottság feltérképezése érdekében a NUTS3-as területi egységeket négy típusba soroljuk: fővárosi, köztes nagyvárosi és nem-nagyvárosi, valamint túlnyomóan vidéki térségek. Az IKT-ágazat térbeli mintázatainak változásait 2010 és 2020 között foglalkoztatási adatok alapján elemezzük.

Eredményeink rámutatnak arra, hogy a digitalizáció ellenére az agglomeráció mértéke nő. Az IKT-ágazat dinamikusan fejlődik, és a modern üzleti szolgáltatásokkal együtt elsősorban a fővárosi, illetve néhány köztes nagyvárosi térségekben koncentrálódik. A kutatás igazolja a városi és vidéki térségek közötti munkamegosztás meglétét, valamint a helyspecifikus fejlesztéspolitika szükségességét is. Míg a fővárosi és túlnyomóan vidéki térségek gazdasága erősen specializálódott, addig a köztes nagyvárosi és nem nagyvárosi térségek gazdasága általában sokszínűbb.

**Zsófia VAS:** associate professor, Institute of Economics and Economic Development, Faculty of Economics and Business Administration, University of Szeged; Kálvária sgt. 1., H-6722 Szeged, Hungary; [vas.zsofia@eco.u-szeged.hu](mailto:vas.zsofia@eco.u-szeged.hu) <https://orcid.org/0000-0001-9798-8374>

**Izabella SZAKÁLNÉ KANÓ:** associate professor, Institute of Economics and Economic Development, Faculty of Economics and Business Administration, University of Szeged; Kálvária sgt. 1., H-6722 Szeged, Hungary; [kano.izabella@eco.u-szeged.hu](mailto:kano.izabella@eco.u-szeged.hu); <https://orcid.org/0000-0002-4149-1243>



**György VIDA:** assistant professor, Institute of Economics and Economic Development, Faculty of Economics and Business Administration, University of Szeged; Kálvária sgt. 1., H-6722 Szeged, Hungary; [vida.gyorgy@szte.hu](mailto:vida.gyorgy@szte.hu); <https://orcid.org/0000-0003-0526-1384>

**KEYWORDS:** spatial concentration; specialization; Visegrad countries; NUTS 3 regions; ICT (information and communication technologies)

**ABSTRACT:** As digital technologies continue to transform economies worldwide, understanding the spatial dimensions and the role of agglomeration economies has become increasingly important, particularly within the ICT sector. With its strong capacity for innovation and its ability to complement a wide range of industries, the ICT sector plays a key role in driving digital transformation and supporting balanced economic development.

Recognising the strategic importance of digitalisation and the ICT sector for economic growth, especially in the catching-up regions of the Visegrad countries, this study investigates the spatial dynamics and role of the ICT sector across urban and rural areas. The analysis examines the spatial concentration of the ICT sector in comparison with 11 other sectors or sector groups and explores regional specialisation at the NUTS 3 level. It distinguishes four regional types: capital, intermediate metropolitan, intermediate non-metropolitan, and rural areas, based on employment data from the period 2010–2020.

The findings underscore that digitalisation, rather than reducing the importance of proximity, reinforces the benefits of agglomeration economies in today's evolving economic landscape. The ICT sector continues to grow dynamically and remains spatially concentrated—particularly in capital regions and certain intermediate metropolitan areas—mirroring the growing importance of modern business services in such environments.

This spatial concentration in the Visegrad countries is shaped by multiple interrelated factors. Capital regions often emerge as ICT hubs due to urbanisation advantages, especially the availability of highly skilled labour supported by quality higher education institutions. Urban areas also benefit from more advanced infrastructure suited to knowledge-intensive activities. Targeted policies, investments in education and infrastructure, business incentives, and the presence of complementary services further enhance these regions' attractiveness to ICT firms. The high concentration of the ICT sector in capital regions highlights both the enduring relevance of agglomeration benefits and the sector's resilience. Consequently, policy interventions should continue to prioritise digital infrastructure development, support for ICT start-ups, and the creation of an innovation-oriented business environment. Moreover, the findings indicate that regions must cultivate their own specialised economic trajectories and reinforce their competitive advantages, an approach aligned with the place-based principles of smart specialisation strategies.

Finally, the study confirms a clear division of labour between different regional types. While capital and predominantly rural areas in Visegrad countries tend to exhibit strong sectoral specialisation, intermediate regions are characterised by a more diverse economic structure. This division reflects the distinct economic roles and contributions of different types of regions to national development processes.

## Bevezetés

A digitalizáció alapvető szerepet játszik a gazdasági növekedésben, és ez a 4. ipari forradalom megjelenésével csak fokozódott. Ma már nincs olyan gazdaság, amely ne függene a digitalizációtól (Khan, Kahn, Aftab 2015; Overby, Audestad 2021). Az Európai Unió Digitális Évtized 2030 programja is a digitális teljesítmény növelését és a gazdaságok digitális átalakulása előtti akadályok leküzdését tűzte ki célul.

A földrajzi közelség ugyanakkor a gazdaságok digitális átalakulása során is döntő fontosságú marad (Balland, Boschma 2021). A digitalizáció hozzájárul a kiegyensúlyozott gazdasági fejlődéshez, és egyre nagyobb szerepet játszik a területi egyenlőtlenségek csökkentésében, a város és vidék közötti szakadék áthidalásában (Van Leeuwen 2015). A technológiai fejlődés ellenére azonban úgy tűnik, hogy az agglomeráció mértéke nő, és nem csökken (Capello 2016). Még ha a gazdasági szereplők a digitalizáció révén képesek is a globális hálózatokba bekapcsolódni, továbbra is kihasználják a területi koncentráció nyújtotta előnyöket.

A digitalizáció során az IKT (információs és kommunikációs technológiák) ágazat központi szerepet játszik a versenyképesség fokozásában, és jelentősége a szolgáltató szektor fejlődésével egyre nő (Capello, Lenzi, Panzera 2024). Innovativitása és növekedési potenciálja miatt kiemelkedik a többi gazdasági tevékenység közül, tovagyűrűző hatásai révén hozzájárul a különböző iparágak és régiók növekedéséhez (Karlsson et al. 2010; Maggi, Maliciani, Cerdoni 2007; Strohmaier, Rainer 2016). Az IKT-ágazat hozzájárulását a gazdasági növekedéshez számos országban megfigyelték (Iammarino, Jona-Lasinio 2015; Bertschek, Polder, Schulte 2019), és ennek elemzése a visegrádi országokban különösen érdekes, mivel ezek az átmeneti gazdaságok aktívan részt vesznek a globalizációs folyamatokban, miközben még a gazdasági felzárkózás fázisában tartanak.

Figyelembe véve a visegrádi négyekben egyrészt a digitalizáció alapvető szerepét a kiegyensúlyozott gazdasági fejlődés előmozdításában, másrészt a digitalizációnak a hatását a városi és vidéki területek közötti egyenlőtlenségek csökkentésében, és különösen tekintettel az IKT-ágazat katalizátor szerepére, szükséges az IKT-ágazat területi eloszlásának és az IKT-tevékenységekre való specializáció mértékének átfogó vizsgálata.

Jelen tanulmány célja az agglomeráció mértékének feltárása a digitalizáció korában, a visegrádi országok szubnacionális térségeinek példáján keresztül, különös tekintettel a digitalizáció korában meghatározó IKT-ágazatra. Kutatásunk arra keresi a választ, hogy milyen területi koncentrációs és regionális specializációs mintázatok figyelhetők meg a visegrádi országok NUTS3-as térségeiben, különösen az IKT-ágazat esetében. Vizsgálatunkkal Capello (2016) és Moretti (2021) azon megállapítására reagálunk, hogy a tudásintenzív ágazatokban, így az IKT esetében is, a technológiai fejlődés ellenére az agglomeráltság magas fokú. Ezt a tendenciát a visegrádi országok példáján keresztül szemléltetjük, mivel ilyen típusú elemzés korábban még nem készült a térség egészére vonatkozóan. A tanulmány az IKT-ágazat területi koncentrációját 11 ágazat (ágazatcsoport) összehasonlításában és a NUTS3-as szintű térségek specializációját a négy visegrádi országban vizsgálja. A város-vidék megosztottság feltérképezése érdekében a NUTS3-as területi egységeket négy típusba soroljuk: fővárosi, köztes nagyvárosi és nem-nagyvárosi, valamint túlnyomóan vidéki térségek. Az IKT-ágazat térbeli mintázatainak változásait 2010 és 2020 között elemezzük foglalkoztatási adatok felhasználásával.

## Területi koncentráció és digitalizáció

A digitalizáció ellenére a földrajzi közelség szerepe nem szűnik meg. A földrajzi közelség elősegíti az információ és a tudás áramlását, az együttműködések létrejöttét, megkönnyíti az erőforrások megosztását, és ezek együttesen pozitív hatással vannak a gazdaságra (Boschma 2005; Balland, Boschma, Frenken 2022). Az Európai Unióban az intelligens szakosodás stratégiája is kiemeli a földrajzi közelség jelentőségét (Foray 2015).

A földrajzi közelség a gazdasági tevékenységek területi koncentrációja során lehetővé teszi a gazdasági szereplők számára, hogy kihasználják az agglomerációk nyújtotta előnyöket, amelyek növelik hatékonyságukat és innovációs képességüket, valamint hozzájárulnak a költségek csökkentéséhez (Glaeser 2010; Capello, Lenzi 2021).

A gazdasági tevékenységek területi koncentrációjából eredő agglomerációs előnyök létezésére Alfred Weber munkássága hívta fel a figyelmet (McCann 2013), és Isard alapján az agglomerációs előnyök három típusát különböztetjük meg: nagyvállalati előnyök, lokalizációs és urbanizációs agglomerációs előnyök (Capello 2016; Lengyel 2021). Az agglomerációs előnyök a munkaerőpiac méretéből és a tudásteremtő szereplők jelenlétéből adódnak, aminek köszönhetően olyan tudásbázis jön létre, amely vonzó a fiatal munkavállalók és az innovatív vállalkozói tevékenységek számára. Ezek a tényezők különösen fontosak az olyan magas hozzáadott értékű tevékenységek esetében, mint az IKT.

A területi koncentráció elősegíti a specializációt, a specializáció pedig növeli a területi koncentráció mértékét. A régiók fejlődési pályáját elsősorban az határozza meg, hogy gazdaságaik milyen erősen specializálódnak (Lengyel et al. 2017). A gazdasági szerkezet által befolyásolja a térségek versenyképességét, hogy alakítja a megfelelő készségekkel rendelkező munkaerőállományt, növeli a kapcsolódó iparágak körét, intenzív tudásáramlást generál a technológiailag egymáshoz közeli vállalatok között (Fritsch, Slavtchev 2010), és elősegíti a helyi kollektív tanulási folyamatokat (Malmberg, Maskell 2006).

A digitalizáció átalakítja a gazdaságot, innovatív technológiák segítségével új értéket teremt, hozzájárul a termelékenység növeléséhez és a költségek csökkentéséhez, és befolyásolja a munkavégzés módját (Overby, Audestad 2021). A digitalizáció megkönnyítette a globális összekapcsolódást; a digitális technológiák gyors elterjedése ellenére azonban a digitalizáció nem egységesen zajlik a térben. A digitalizációnak a vélt határtalanságát befolyásolja a digitális hálózatok kiterjedése és térbelisége (mint a közlekedési hálózatok esetében), és hatással vannak rá olyan sokkok, mint a COVID-19, vagy az a tény, hogy a földrajzi közelség továbbra is szükséges az innovációs tevékenységek során, különösen az olyan tudásintenzív tevékenységekben, mint az IKT (Autio, Mudambi, Yoo 2021)

A digitális technológiák és szolgáltatások elterjedtsége térségenként igen eltérő, ami a városi és vidéki területek közötti tartós gazdasági különbségekhez

vezet (Capello, Lenzi 2021; Capello, Lenzi, Panzera 2024). Ez részben a digitális szolgáltató szektor fejlődésének is köszönhető, amely elmosza a termékek és szolgáltatások közötti határokat (Gebauer et al. 2021; Capello, Lenzi, Panzera 2024). A szolgáltatások integrálódtak a gyártásba, de önálló tevékenységként is meghatározók maradtak (Cieslik 2022), különösen üzleti, informatikai, telekommunikációs és digitális tartalomszolgáltatások területén. Ennek köszönhetően az IKT-ágazat jelentősége növekszik, különösen a nagyvárosi térségekben.

A modern gazdaságok finanszírozása miatt a pénzügyi és biztosítási ágazat is területi egyenlőtlenségeket generál a régiók között, különösen a kelet-közép-európai országokban (Wallusch, Wozniak-Jechorek, Kuzmar 2020). Mindez befolyásolja az IKT-ágazat térbeliségét is, mivel a magasan fejlett pénzügyi ágazat megköveteli az IKT-tevékenységek bevonását (Belitski, Desai 2016).

Összességében a digitális technológiák elterjedése ellenére a gazdasági szereplők – különösen az olyan tudásintenzív ágazatokban, mint az IKT – napjainkban térben magasabban koncentrálnak, mint régen (Moretti 2021). A későbbiekben bemutatott, visegrádi térségekben végzett esettanulmányok sora is azt mutatja, hogy az IKT-ágazatban az agglomerációs gazdaságok jelentősége inkább növekedni, mint csökkenni látszik. Az agglomerációk területi mintázatai azonban a digitalizáció következtében változásokon mentek keresztül (Moriset, Malecki 2009).

### Az IKT-ágazat területi és ágazati jellemzői

A digitalizáció és az ipar 4.0 időszakában az IKT-ágazat szerepe jelentősen megnőtt (Capello, Lenzi 2021), és számos iparág és régió fejlődéséhez járul hozzá a to-vagyűrűző hatásai révén (Karlsson et al. 2010; Bertschek, Polder, Schulte 2019). Az IKT-ágazat általános célú technológiai (*general purpose technology, GPT*) jellege miatt az egyik legkiemelkedőbb az összes közül (Maggi, Meliciani, Cardoni 2007). Az ágazatot a „Gondolkodj globálisan, cselekedj lokálisan!” mentalitás jellemzi. Az IKT-vállalkozások tevékenységét általában a komplex és magas hozzáadott értékű fejlesztési tevékenységeken alapuló termelés, a magasan képzett munkaerő, a tanulás, valamint az egyetemekkel és kutatóintézetekkel való együttműködés formálja (Bullinger, Lenter, Scholtz 2000). Ezek a jellemzők együttesen határozzák meg az ágazat innovációs tevékenységének jellegét és térbeliségét.

Az IKT-ágazat gazdasági növekedésre gyakorolt hatását számos európai és OECD-országban kimutatták (Iammarino, Jona-Lasinio 2015). Az intelligens specializáció folyamata során is az IKT innovációra gyakorolt hatása meghatározó (Dziembala, Talar 2021). Eltérő nézetek vannak ugyanakkor arról, hogy ez a hatás mennyiben köszönhető az infokommunikációs technológiákat intenzíven használó iparágaknak, és mennyiben az IKT-szolgáltatások nyújtásának. Egyetértés van azonban abban, hogy mind a szolgáltatások nyújtása, mind az IKT használata



kiemelkedő jelentőségű a termelékenység növekedése (Acconcia, Del Monte 2003; Piatkowski 2006; Iammarino, Jona-Lasinio 2015) és a gazdasági reziliencia szempontjából (Bertschek, Polder, Schulte 2019), de elterjedése nagy hatással van a területi egyenlőtlenségekre is.

Az IKT-ágazat jelenléte ugyanis pozitív externáliákat generál (Acconcia, Del Monte 2003). Azokban a térségekben, ahol az IKT-ágazat meghatározó szerepet tölt be, a kapcsolódó iparágak profitálhatnak a szakképzett munkaerő jelenlétéből, miközben e technológiák elterjedése jelentős szerkezeti átalakulásokat idézhet elő (Karlsson et al. 2010). Ezen túlmenően az IKT-ágazat ösztönzi az új gazdasági szereplők megjelenését és az innovációt, ami hozzájárul a helyi gazdasági növekedéshez, növelve a jövedelmet és a termelékenységet. Emellett a vállalatok és a kormányzatok fokozott IKT-beruházásai tovább erősítik a gazdasági fejlődést.

A csúcstechnológiai klaszterek, különösen az IKT-ágazatban, évtizedek óta bizonyítottan pozitív hatást gyakorolnak mind a nemzeti, mind a helyi gazdaságokra (Tödtling, Lengauer, Höglinger 2011; Belitski, Desai 2016), az ágazat területi eloszlását azonban számos tényező befolyásolja, többek között a nemzeti keretfeltételek vagy a helyi üzleti környezet (Iammarino, Jona-Lasinio 2015; Acconcia, Del Monte 2003).

### **Az IKT-ágazat területi mintázatai a visegrádi országokban**

A visegrádi országokban az IKT-ágazat jelentősége akkor kezdett erősödni, amikor a rendszerváltást követően a kereskedelem liberalizációja és a deregulációs intézkedések lehetőséget teremtettek az IKT-vállalatok számára új piacokra való belépésre. Ennek eredményeként az országcsoport Európa egyik fő kiszervezési célpontjává vált az IKT területén (Cieslik 2022). Ez megváltoztatta az országok helyzetét a globális értékláncokban és jelentős hatással volt a gazdasági átmenetre (Hudec, Sebova 2012; Kubiela, Olender-Skorek 2014). Ennek eredményeként a hazai IKT-szolgáltatások felhasználása a gyártásban megnőtt, de a külföldi IKT-szolgáltatások aránya is jelentős volt. A visegrádi országok egyre inkább specializálódtak az IKT területén, amelynek eredményeként megjelentek a nemzetközi IKT-vállalatok helyi irodái, valamint létrejöttek az IKT-hoz kapcsolódó szolgáltató központok (SSC-k) (Ślusarczyk 2017), amelyek a régióban koncentráltan nyújtanak informatikai és üzleti szolgáltatásokat. Ennek következtében számottevő nemzetgazdasági súlyra tett szert az IKT-ágazat a visegrádi országokban. A rutinszerű IKT-tevékenységek mellett ugyanakkor számos regionális klaszter is kialakult, erősítve az ágazat területi koncentrációját (Kowalski, Kuberska, Mackiewicz 2023).

Számos kutatás rávilágít, hogy az IKT-ágazat térben erőteljesen koncentrálódik (Acconcia, Del Monte 2003; Deza, Lopez 2014). Az IKT-ágazat területi koncentrációjával kapcsolatos bizonyítékokat keresve a visegrádi országokban,

szisztematikus irodalomkutatást végeztünk a Web of Science-en, a következő angol nyelvű kulcsszavakra keresve: IKT, területi koncentráció vagy agglomeráció vagy regionális klaszter, és az adott ország vagy a visegrádi országcsoporthoz neve az absztraktban vagy a publikációk címében. Az eredmények mind folyóiratcikket, mind konferenciatanulmányokat tartalmaznak, és néhány további publikációt is találtunk a hivatkozási listák vagy a szerző neve alapján. Az IKT-ágazat területi koncentrációjával kapcsolatban a visegrádi országokban a következők állapíthatók meg a fellelt 10 publikáció alapján.

Turecková (2016) bizonyítja, hogy az IKT-tevékenységek valamennyi visegrádi országban elsősorban a fővárosi térségekben koncentrálnak. Az IKT-ágazat városi térségekben betöltött szerepére már két évtizede rámutatott Döry és Ponácz (2003) Magyarországon; területi koncentrációját Szakálné Kanó és Vas (2013) Magyarország, Kowalski és Marcinkowski (2014) Lengyelország példáján keresztül bizonyította. Belitski és Desai (2016) Európa viszonylatában mutat rá, hogy Magyarországon és Szlovákiában magasabb az IKT termékgyártó klaszterek aránya. A tanulmány arra is rávilágít, hogy helyi szinten a gazdasági tevékenységek sokfélesége is számít az IKT-klaszterek kialakulásában. Különösen a pénzügyi szektor és a kereskedelmi tevékenységek jelenléte van pozitív hatással az IKT-tevékenységek klaszteresedésére.

Szlovákiában az IKT-ágazat gazdasági növekedésre gyakorolt pozitív hatása szintén bizonyított, de itt is jelentősek a regionális egyenlőtlenségek (Madudova 2016). Az ágazat elsősorban a fővárosban, Pozsonyban és a kassai térségben virágzik (Madudova 2016; Rehák, Hudec, Buček 2013). Kassa példája azt mutatja, hogy a korábban a nehéziparra specializálódó térség mára az ország második legnagyobb IKT-tevékenységekre szakosodott városává vált, megállítva többek között a munkaerő elvándorlását (Hudec, Sebová 2012). E két térség esete jól mutatja, hogy az új IKT-klaszterek kialakulását jelentősen alakítja az a tudásbázis, amely már jóval az IKT-ágazat megjelenése előtt felhalmozódott.

A visegrádi négyek közül Csehország az egyik leginkább külföldi befektetések által vezérelt ország az IKT-ágazatban, és az IKT-ágazat kialakulását nagyban befolyásolta az egyetemek jelenléte Ostrava és Brno városrégióiban (Ministr, Pitner 2014). Az IKT-ágazat térbeliségét a centrum-periféria kontextusában is vizsgálták, NUTS3-as szinten Ostrava és Brno térségében. A városokat centrumtérségként, a centrumtérségen kívüli területeket pedig perifériaként elemezték (Turecková 2018). A kutatás megerősítette, hogy a centrumtérségben koncentrálnak az IKT-vállalatok tisztában vannak az agglomeráció előnyeivel, és ki is használják azokat.

Megállapítható ezek alapján, hogy az IKT-ágazat térben magasan koncentrálnak a V4-fővárosokban és a városi térségekben. Az IKT-ágazat területi dinamikáját még a visegrádi országokban is a tényezők összetett kölcsönhatása befolyásolja, beleértve a térség városias jellegét, a regionális egyenlőtlenségeket, az egyetemek szerepét, vagy az egyetem és ipar közötti együttműködéseket. Ezek a dinamikák különböző hatással vannak a helyi gazdaságokra, és hozzájárulnak az IKT-ágazat növekedéséhez és fejlődéséhez.

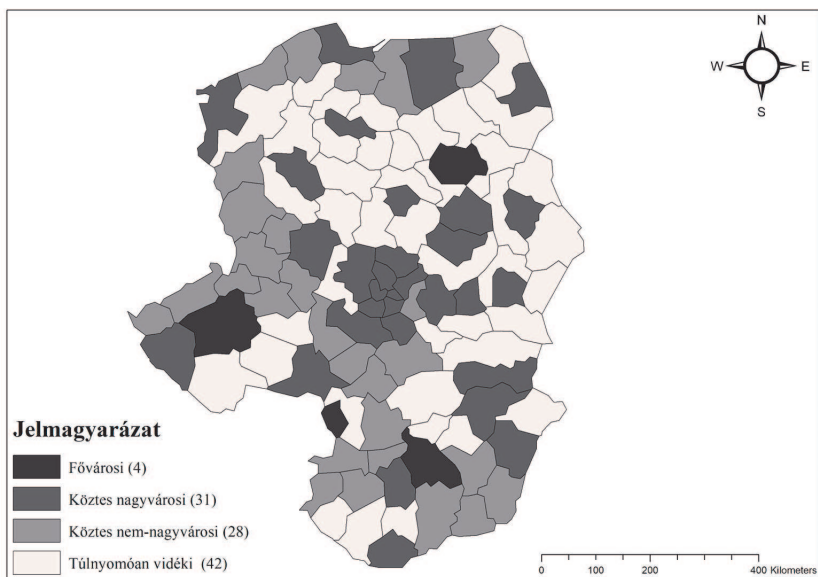
## Kutatási módszertan

A tanulmányban az IKT-ágazat területi mintázatait a visegrádi országcsoporthoz tartozó Csehországban, Lengyelországban, Magyarországon és Szlovákiában elemezzük 105 NUTS3-as szintű térség adatai alapján 2010 és 2020 között. A NUTS3-as szintű egységek kategorizálása az OECD (2020) és az Eurostat (2018) szerint történik, a népesség területi eloszlását és a reálgazdasági folyamatokat figyelembe véve. Az OECD (OECD 2020; Lengyel, Szakálné Kanó, Vida 2023) a népesség nagysága, a népsűrűség és a beépített területek alapján megkülönbözteti a nagyvárosokat (*cities*), a városokat és közepes népsűrűségű területeket (*towns and semi-dense areas*), valamint a vidéki területeket (*rural areas*). Az Eurostat (2018) a lakosság mérete és aránya alapján megkülönbözteti a túlnyomórészt városi (*predominantly urban region*), a köztes (*intermediate region*) és a túlnyomórészt vidéki régiókat (*predominantly rural region*). Az Eurostat (2018) a nagyvárosi (*metropolitan region*) és a nem-nagyvárosi régiók (*non-metropolitan region*) között is különbséget tesz a NUTS3-as szinten, figyelembe véve a funkcionális városi területeket (*Functional Urban Areas, FUA*). Lengyel, Szakálné Kanó és Vida (2023) lehatárolási logikáját követve Csehország, Magyarország és Lengyelország fővárosait a városok mérete és az ingázás magas szintje miatt összevontuk a NUTS3-as szintű, vonzaskörzetüket alkotó megyékkel, kivéve Pozsonyt, amelynek szomszédságában nincsen köztes nagyvárosi térség. Lengyelország főbb második szintű (*second-tier*) városait szintén összevontuk a városok mérete (meghatározott lélekszám 400 ezer lakos), a lengyelországi lehatárolási módszer (városrégiók külvárosok nélkül) és az ingázás mértéke miatt (Smetkowski 2018; Lengyel, Szakálné Kanó, Vida 2023).

A NUTS3-as szintű térségeket így négy kategóriába soroltuk a bemutatott lehatárolások együttes figyelembevételével: fővárosi térségek (*capital*), a köztes térségek, amelyek között megkülönböztetjük a nagyvárosi (*intermediate metropolitan*) és nem-nagyvárosi (*intermediate non-metropolitan*) térségeket, valamint a túlnyomóan vidéki (*rural*) térségeket. A négy országban a térségek közül 4 fővárosi, 31 köztes nagyvárosi, 28 köztes nem-nagyvárosi és 42 túlnyomóan vidéki (1. ábra).

Az IKT-ágazat területi koncentrációját és a térségek NUTS3-as szintű specializációját az Eurostat (2008) által meghatározott 11 ágazat/ágazatcsoport összehasonlításával vizsgáljuk, foglalkoztatási adatok (foglalkoztatottak száma) alapján (1. táblázat). A tanulmány megállapításait alátámasztó adatok az Eurostat adatbázisában<sup>1</sup> nyíltan hozzáférhetők. Kutatásunkban a két nagy világgazdasági válság közötti időszakra fókuszálunk. 2010-től kezdődően már megfigyelhetők a 2008-as pénzügyi válságot követő kilábalás jelei, míg 2021-től inkább a gazdasági reziliencia kerül előtérbe (pandémia, energiasokk, háborús helyzet hatásai miatt). A vizsgált időszak meghatározását az adatelérhetőség is befolyásolta: mivel a lengyelországi J ágazatra vonatkozó adatok 2010 előtt nem álltak rendelkezésre, az elemzés ettől az évtől indul.

1. ábra: A NUTS 3 területi egységek régiótípusai a visegrádi országokban  
Regional types of NUTS 3 territorial units in the Visegrád countries



Forrás: a szerzők szerkesztése

1. táblázat: Ágazatok és ágazatcsoportok  
Sectors and sector groups

| Kód   | Ágazat(csoportok)                                                                                                                                               |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A     | Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat                                                                                                                         |
| B-D-E | Bányászat, kőfejtés; Villamosenergia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás; Vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmérséklés |
| C     | Feldolgozóipar                                                                                                                                                  |
| F     | Építőipar                                                                                                                                                       |
| G-H-I | Kereskedelem, gépjárműjavítás; Szállítás, raktározás; Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás                                                                     |
| J     | Információ, kommunikáció                                                                                                                                        |
| K     | Pénzügyi, biztosítási tevékenység                                                                                                                               |
| L     | Ingatlanügyletek                                                                                                                                                |
| M-N   | Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység                                                                                                                        |
| O-P-Q | Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység; Közigazgatás, védelem, kötelező társadalombiztosítás; Oktatás; Humán-egészségügyi, szociális ellátás      |
| R-S-T | Művészet, szórakoztatás, szabadidő; Egyéb szolgáltatás; Háztartások tevékenysége                                                                                |

Forrás: Eurostat (2008)

Számos mutató méri a gazdasági tevékenységek területi koncentrációját és a térségek specializációját, jellemzően megkülönböztetve abszolút és relatív mutatókat (McCann 2013; Dusek, Kotosz 2016). Tanulmányunkban a Thissen és szerzőtársai (2013, 63–64.) által az Európai Unió régióinak intelligens szakosodásának vizsgálatára kidolgozott elemzési keretet vettük át. E megközelítés szerint egy ágazat esetében akkor figyelhető meg területi koncentráció, ha az ágazatban működő vállalatok jellemzően néhány területi egységben koncentrálnak, és az ágazat területi eloszlása eltér attól, ami a gazdaság egészének területi eloszlása alapján várható lenne. A koncentráció ellenpontjaként az ágazatra vonatkozóan a térbeli szétszórtság fogalmát használják. Ezzel szemben egy területi egységben akkor figyelhető meg a specializáció, ha egyes ágazatok kiemelkedően, míg mások csak kis mértékben vannak jelen, és az ágazati összetétel eltér az ország ágazati összetételétől. E fogalom ellenpontjaként a sokszínűség, diverzitás kifejezést használják.

Thissen és szerzőtársai (2013) a normalizált<sup>2</sup> Theil-indexet használták az ágazatok területi koncentrációjának és a régiók specializációjának mérésére. A normalizált Theil-index az entrópia fogalmán alapul, és a vizsgált ismerv rendezetlenségét méri (Lengyel, Leydesdorff 2011; Dusek, Kotosz 2016). Mind a gazdasági tevékenységek területi koncentrációjának, mind a régiók specializációjának mérésére a normalizált Theil-indexben a lokációs hányadost (LQ-index) használják:

$$LQ_{ij} = \frac{e_{ij}/\sum_i e_{ij}}{\sum_j e_{ij}/\sum_{i,j} e_{ij}} = \frac{s_{ij}}{x_i} = \frac{e_{ij}/E_j}{E_i/E_j}$$

ahol

- $e_{ij}$  az  $i$ -edik térségben a  $j$ -edik ágazatban (csoportban) foglalkoztatottak száma;
- $E_j = \sum_i e_{ij}$  a  $j$  ágazatban (csoportban) foglalkoztatottak száma összesen;
- $E_i = \sum_j e_{ij}$  az  $i$ -edik térségben foglalkoztatottak száma összesen;
- $s_{ij}$  az  $i$ -edik régió részesedése a  $j$ -edik ágazatban (csoportban) foglalkoztatottak számából;
- $x_i$  az  $i$ -edik régió részesedése az országban foglalkoztatottak számából.

A kiszámított LQ-értékek alapján 2010 és 2020 között minden egyes évre két különböző Theil-indexet számolnak ki (Thissen et al. 2013, 63–64; Lengyel, Szakálné Kanó, Vida 2023):

az egyes ágazat(csoport)ok területi koncentrációs mutatója ( $I=105$ ):

$$Conc_j = \left[ \frac{1}{I} \frac{1}{\ln(I)} \right] \sum_{i=1}^I \left[ \left( \frac{LQ_{ij}}{\frac{1}{I} \sum_{i=1}^I LQ_{ij}} \right) \cdot \ln \left( \frac{LQ_{ij}}{\frac{1}{I} \sum_{i=1}^I LQ_{ij}} \right) \right]$$

a specializációs mutató minden egyes régiótípusra ( $J=11$ )

$$Spec_i = \left[ \frac{1}{J} \frac{1}{\ln(J)} \right] \sum_{j=1}^J \left[ \left( \frac{LQ_{ij}}{\frac{1}{J} \sum_{j=1}^J LQ_{ij}} \right) \cdot \ln \left( \frac{LQ_{ij}}{\frac{1}{J} \sum_{j=1}^J LQ_{ij}} \right) \right]$$

E mutatók magasabb, 1-hez közeli értékei az ágazat/ágazatcsoport területi koncentrációját, illetve a régió gazdaságának szakosodását jelzik, míg a 0-hoz közeli értékek a szétszórtságot (a területi koncentrációs mutató esetében), illetve a sokszínűséget (a specializációs mutató esetében) jelzik.

Az LQ-alapú (normalizált) Theil-index használata azért előnyös, mert az ágazatok és régiók egyenlő súlyozását biztosítja, és a foglalkoztatási adatokon alapuló, súlyozatlan számítást tesz lehetővé. Ez a módszer biztosítja, hogy egyetlen ágazat vagy régió sem befolyásolja aránytalanul az eredményeket. A (normalizált) Theil-index régiótípuson belüli és típusok közötti (országon belüli és országok közötti) összetevőkre bonthatósága pedig lehetővé teszi a területi egyenlőtlenségek részletebb elemzését, ami segítheti a célzott szakpolitikai beavatkozásokat is.

### **A visegrádi országok gazdasági szerkezete 2010 és 2020 között**

Az IKT-ágazat gazdasági jelentőségének és területi dinamikájának vizsgálatához fontos megérteni a gazdasági szerkezet földrajzi jellemzőit a visegrádi országok nemzetgazdaságában. A V4 országaiban foglalkoztatottak összlétszáma egy évtized alatt jelentősen változott (2010-ben 26,5 millió fő, 2019-ben csaknem 29 millió fő, ami 2020-ra 28,8 millió főre csökken). A foglalkoztatottak ágazatok közötti megoszlása is jelentős változásokon ment keresztül. A mezőgazdaság, az erdészet és a halászat (A) esetében a foglalkoztatás csökkenése tapasztalható (2010-ben 2,4 millió fő, 2020-ban 1,97 millió fő). A feldolgozóipar (C) és a lakossági szolgáltatások (G-H-I) jelentős foglalkoztatók, de 2018-at követően a feldolgozóiparban csökkent (2010-ben 5,4 millió fő, 2018-ban 6,3 millió fő, 2020-ban 6 millió fő), míg a lakossági szolgáltatások területén némileg nőtt (2010-ben 6,3 millió fő, 2020-ban 6,6 millió fő) a foglalkoztatottak száma. A foglalkoztatási szerkezetet a szakmai és műszaki tevékenységek (M-N) irányába történő elmozdulás jellemzi (2010-ben 1,8 millió fő, 2020-ban 2,4 millió fő). A közigazgatás, a védelem, az oktatás és az egészségügy (O-P-Q) stabilan tartja a foglalkoztatási szintet (2010-ben 5,3 millió fő, 2020-ban 5,8 millió fő). Az összes ágazat közül kiemelkedik az IKT-ágazat (J), ahol a foglalkoztatás 2010 és 2020 között másfélszeresére nőtt, a 2010-es 582 ezer főről 2020-ra 866 ezer főre. Egyetlen más ágazatban sem nőtt ennél nagyobb mértékben a foglalkoztatás. Az IKT-ágazatban foglalkoztatottak aránya az összfoglalkoztatottakon belül szintén növekszik: míg 2010-ben a foglalkoztatottak 2,2 százalékát tette ki, addig 2020-ban már 3,0 százalékát.

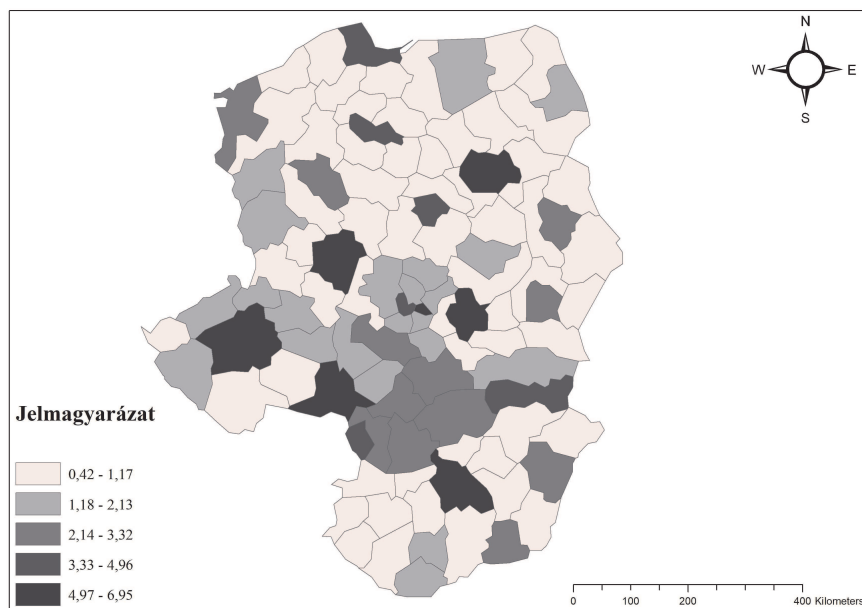
Az országok összehasonlításában megállapítható, hogy az IKT-ágazat részesedése a teljes foglalkoztatáson belül mindenhol nőtt, de visegrádi országok közül Magyarországon a legnagyobb az ágazatban foglalkoztatottak aránya (Magyarországon 2010-ben 2,6%, 2020-ban 3,5%; Csehországban és Szlovákiában 2010-ben 2,6% és 2,3%, 2020-ban mindkét országban 2,9%, Lengyelországban 2010-ben 1,9%, 2020-ban 2,6%).



A visegrádi országok NUTS3-as térségeiben a foglalkoztatási helyzet régiótípusok szerint is eltérő mintázatokat mutat. A vidéki térségekben túlnyomórészt a feldolgozóipar (C), a kereskedelemmel kapcsolatos tevékenységek (G-H-I), a közszolgáltatások és adminisztratív tevékenységek (O-P-Q) és a mezőgazdaság, erdőgazdálkodás és halászat (A) foglalkoztatja a munkavállalókat. Érdeemes megjegyezni, hogy a fővárosi térségekben a feldolgozóipar a foglalkoztatottak mintegy 12,4 százalékát (721 ezer főt) teszi ki 2020-ban; az összes többi régiótípusban csaknem kétszer ennyit.

Ezzel szemben az IKT-ágazat (J) a fővárosi térségekben 2010-ben a foglalkoztatottak 5,3 százalékát (268 ezer fő), 2020-ban pedig 6 százalékát (352 ezer fő) adta, míg a többi régiótípusban ez az arány a foglalkoztatás növekedése ellenére sokkal alacsonyabb (2020-ban is csupán 3,5% a köztes nagyvárosi, 1,4% a köztes nem-nagyvárosi és 0,94% a túlnyomóan vidéki térségekben). Ezek a megállapítások országoként megfigyelve is (2. ábra) kiemelik a különböző típusú térségek eltérő gazdasági profilját a visegrádi országokon belül, igaz az eredményeket árnyalja, hogy a fővárosokon kívül néhány köztes nagyvárosi térségben is megfigyelhető, hogy a foglalkoztatottak több mint 4,95 százaléka az IKT-ágazatban van.

2. ábra: Információ, kommunikáció (J) ágazat foglalkoztatottjainak aránya a térség összes foglalkoztatottjain belül, 2020, %  
Share of employment in the Information and Communication (J) sector as a percentage of total regional employment, 2020, %



Forrás: a szerzők szerkesztése

Összességében a visegrádi országok gazdasági szerkezetének elemzése azt mutatja, hogy az IKT-ágazat (J) gazdasági súlya és foglalkoztatottsága dinamikusan növekszik. Az ágazatban a foglalkoztatás egy évtized alatt több mint harmadával bővült. A régiótípusok szerint az ágazatban foglalkoztatottak többsége a fővárosi régiókban található.

### **Az IKT-ágazat területi koncentrációja és a specializáció mértéke a visegrádi országokban**

A Theil-index számításainkat a visegrádi országok 105 vizsgált területi egységének együttesére végeztük el, nem téve különbséget a területi egységek között az országhoz való tartozás tekintetében.

A foglalkoztatottak száma alapján számított Theil-indexek alapján a V4 országokban 2020-ban a térben leginkább koncentrált ágazat az IKT-ágazat (J) volt, és a koncentráció mértéke a megelőző 10 éves időtávon nőtt (3. ábra). Lengyel, Szakálné Kanó és Vida (2023) elemzéséből is ismert, hogy az ágazat területi koncentrációja különösen a 2008-as globális válságot követően nőtt. Ennek oka, hogy a válság okozta pénzügyi nehézségek ellenére a feltörekvő IKT-technológiák iránti kereslet jelentős maradt, és az IKT-szolgáltatások iránti igény is erős volt. Továbbá, ezek a szolgáltatások nélkülözhetetlenek más, szintén a városi területeken koncentrált gazdasági tevékenységek számára (Bertschek, Polder, Schulte 2019). Az IKT-vállalatok a válságot úgy élték túl, hogy új termékeket és/vagy szolgáltatásokat vezettek be a piacra. Bár más ágazatokhoz hasonlóan költségcsökkentéseket és elbocsátásokat is hajtottak végre, az új piacok keresése és a hatékonyság javítása lehetővé tette az IKT-ágazat növekedését. Ezzel szemben áll például a G-H-I és az O-P-Q ágazat, valamint az építőipar (F), amelyek nagyszámú embert foglalkoztatnak, és térben szétszórtnak, sőt lényegében teljesen kiegyenlítően helyezkednek el.

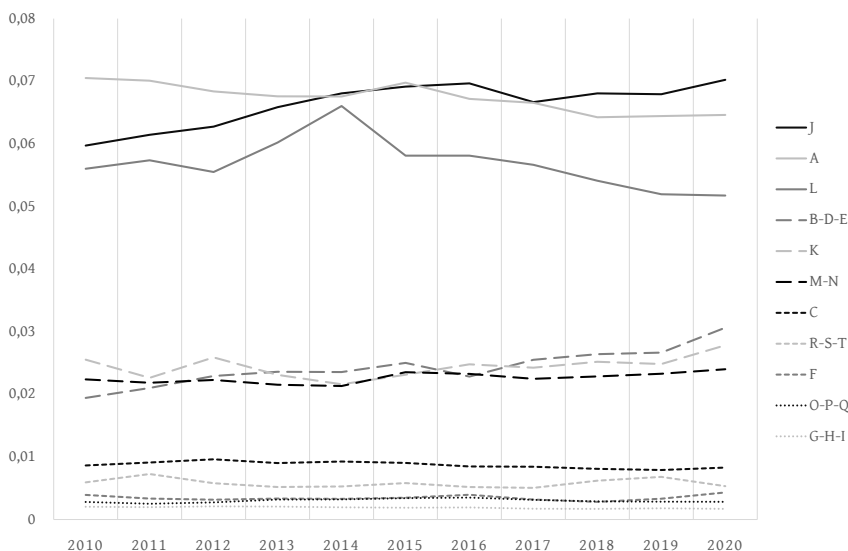
Az IKT-ágazat (J) térbeliségével kapcsolatos megállapításokat tovább árnyalja az ágazat területi koncentrációjának országonként elkülönült elemzése. Kétségtelen, hogy a visegrádi csoport valamennyi országában (Szlovákia kivételével) az IKT-ágazat a leginkább térben koncentrált, ami megerősíti a V4 országok együttes elemzéséből származó korábbiakat. Bár a koncentráció mértéke évről évre változik, de összességében minden országban nőtt az idők folyamán.

Szlovákia egyedülálló, mivel az IKT-ágazat ott a térben kevésbé koncentrált ágazatok közé tartozik. Ugyan az LQ-értékek relatíve magas koncentrációt mutatnak Pozsonyban (LQ=1,57), Nagyszombaton (LQ=1,03) és Kassán (LQ=1,07), de a többi térségben is 1-hez közeli LQ-értékek figyelhetők meg. A kapott eredményeknek több oka van. Egyrészt a NUTS3-as térségek mérete befolyásolja a koncentráció mérését, és Pozsony a legkisebb főváros a többihez képest (Klamár

2016). Másrészt olyan tényezők is szerepet játszanak mint a piac mérete, Bécs közelsége vagy az ország járműiparra és gépiparra való erősebb specializációja, amely kevésbé IKT-vezérelt, szemben például a szolgáltató szektorral.

3. ábra: Az ágazat(csoportok) területi koncentrációjának alakulása a visegrádi országokban, normalizált Theil-index (2010–2020)

*Change of the spatial concentration of sector (groups) in V4 countries, Theil index (2010–2020)*



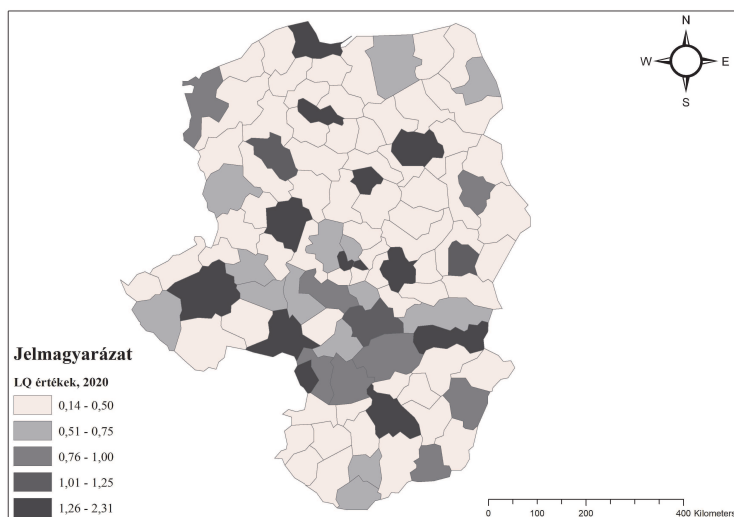
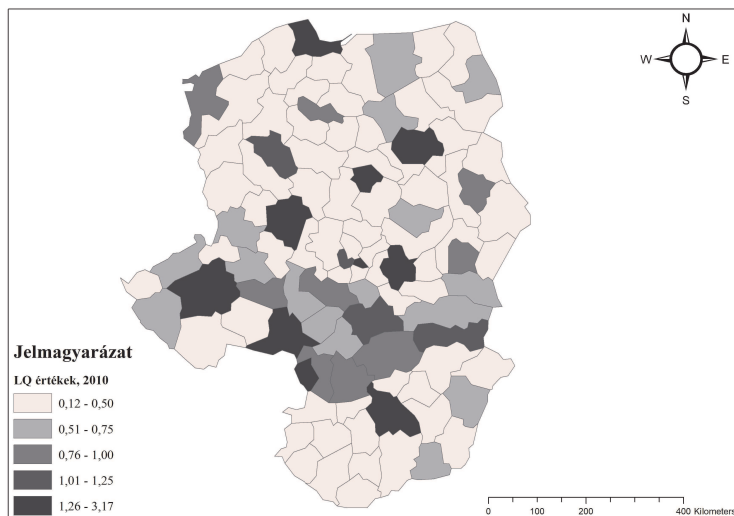
Forrás: a szerzők számítása és szerkesztése az Eurostat adatai ([https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama\\_10r\\_3empers/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10r_3empers/default/table?lang=en)) alapján

Más országokban az IKT-ágazat bizonyos térségekben erősen koncentrálódik, míg máshol alig van jelen. Csehországban különösen Prágában és a közép-csehországi térségben ( $LQ=1,86$ ), valamint a Dél-Morvaországban, beleértve Brnot ( $LQ=1,34$ ), a többi térségben viszont az  $LQ$  értéke 0,7 alatt van. Lengyelországban Varsó nyugati részén a legmagasabb az  $LQ$  (3,56), és hét másik térség (Gliwicki, Katowicki, Krakkó, Łódź, Poznań, Boroszló és Gdańsk) szintén magas  $LQ$  értékeket mutat. Magyarország IKT-ágazata Budapesten és Pest megyében koncentrálódik ( $LQ=1,86$ ), míg a többi térség  $LQ$ -értékei 0,6 alatt vannak. A visegrádi országokban a magas értékek többek között a betelepült SSC-k nagy számának tudhatók be. Magyarországon ehhez hozzájárul az IKT-beruházások és a start-up tevékenységek viszonylag magas aránya. Lengyelországban a főváros mellett önálló gazdasági és tudásközpontként működő köztes nagyvárosi térségek meghatározók erős felsőoktatási és infrastrukturális háttérüknek, valamint a multinacionális cégek (pl. IBM, Nokia) IT-fejlesztési és szolgáltató központjainak

letelepülése miatt. Csehországban nemcsak Prága rendelkezik fejlett technológiai infrastruktúrával, hanem Brno is kiemelkedik mint IT-képzési központ.

Ezek az eredmények azt mutatják, hogy az IKT-ágazat térben a fővárosi és néhány köztes városi térségben koncentrálódik (4. ábra), ahol a sokszínű gazdasági bázis elősegíti az iparágak közötti tudás terjedését, az innovációt és a gazdasági növekedést.

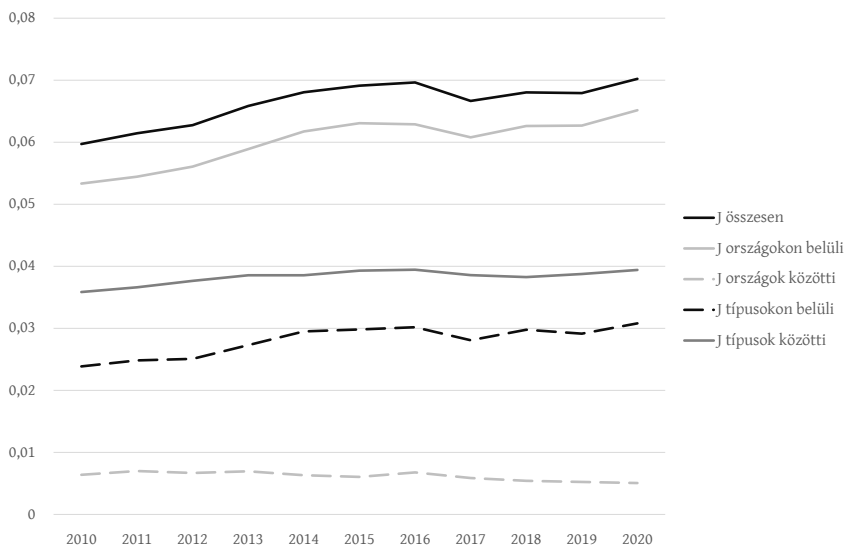
4. ábra: Az IKT-ágazat lokációs hányados (LQ) értékei a visegrádi országokban 2010-ben és 2020-ban  
Location quotient (LQ) values of ICT sector on Visegrad countries (in 2010 and 2020)



Forrás: a szerzők számítása és szerkesztése

Az 5. ábra az IKT-ágazat koncentrációját és annak a Theil-index alapján történő lebontását mutatja be, két csoportosítási kritériumra, az országokra és a négy térségtípusra összpontosítva; az országon belüli és az országok közötti, valamint a típuson belüli és a típusok közötti koncentrációt ábrázolva. Az országon belüli koncentráció jelentősen hozzájárult az IKT- ágazat általános koncentrációjához, ami azt jelzi, hogy az IKT-ágazat az egyes országok NUTS3-as térségei között az adott ország teljes gazdaságának eloszlásához képest eltérő módon oszlott meg. Eközben az országok közötti koncentrációnak minimális hatása volt, ami arra utal, hogy egyetlen ország sem foglalkoztatott sokkal több vagy kevesebb személyt az IKT- ágazatban, mint amennyit a munkavállalók országok közötti megoszlása alapján várni lehetne. Ezzel szemben a régiótípusok esetében nyilvánvaló, hogy a típusok közötti koncentráció nagyobb volt, mint a típuson belüli koncentráció (körülbelül 60%-40%), ami azt jelzi, hogy az IKT-ágazat országokon belüli koncentrációja részben a különböző régiótípusok közötti munkamegosztásnak tulajdonítható.

5. ábra: Az IKT-ágazat koncentrációja a visegrádi országokban, a normalizált Theil-index régiótípusok és országok szerint felbontása alapján (2010–2020)  
Concentration of ICT sector in V4 countries, Theil index decomposition based on types and countries (2010–2020)



Forrás: a szerzők számítása és szerkesztése az Eurostat adatai ([https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama\\_10r\\_3empers/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10r_3empers/default/table?lang=en)) alapján

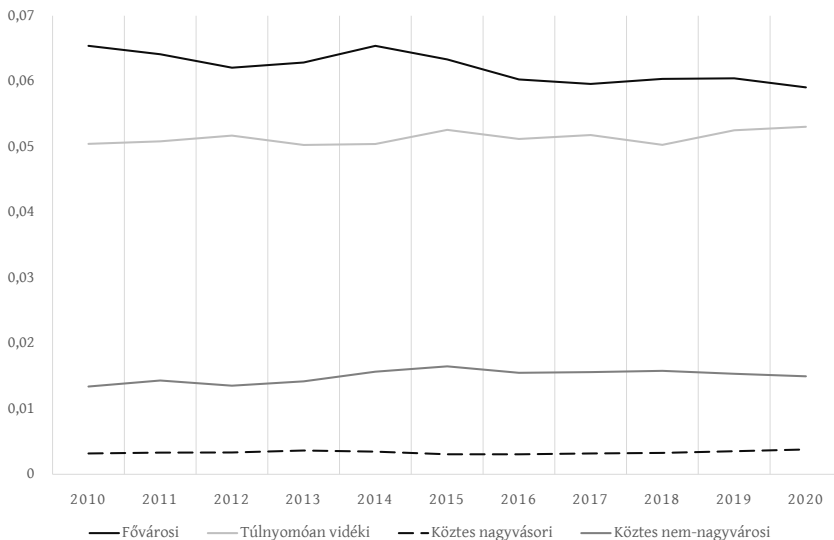
Ha az országokat tekintjük csoportosítási kritériumnak, akkor az IKT-ágazatban nincs jelentős elmozdulás vagy koncentráció az országok között, de az országokon belül jelentős koncentráció figyelhető meg. Ezzel szemben, ha a régiótípusokat tekintjük csoportosítási kritériumnak, a típusokon belüli koncentráció sokkal kisebb, és a régiótípusok között jelentősebb egyenlőtlenség figyelhető meg.

E mutatók közül az általános koncentráció növekvő tendenciát mutatott. Ezt az országon belüli koncentráció növekedése kísérte. A régiótípusok közötti és a típuson belüli koncentráció is enyhén növekedett. Az országok közötti koncentráció azonban nem mutatott jelentős növekedést.

Az országok és NUTS3-as térségek specializációjának mérésére a foglalkoztatottak számán alapuló Theil-indexet ugyancsak használjuk. Az eredmények azt mutatják, hogy a régiótípusok közül a fővárosi térségek mutatják a legmagasabb fokú specializációt, és a vidékiek is hasonlóan specializáltak (6. ábra). A köztes térségeket a gazdasági tevékenységek nagyobb változatossága jellemzi, mint a fővárosi és a vidéki térségeket, és kisebb mértékben specializálódnak.

6. ábra: A négy régiótípus specializációjának változása a normalizált Theil-index értékei alapján (2010–2020)

*The change in specialisation of the four region types based on normalized Theil index values (2010–2020)*



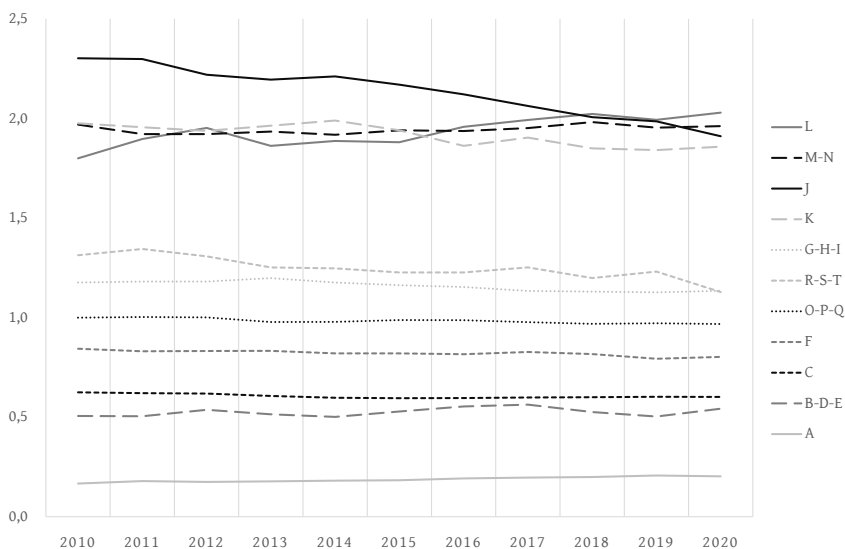
Forrás: a szerzők számítása és szerkesztése az Eurostat adatai ([https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama\\_10r\\_3empers/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10r_3empers/default/table?lang=en)) alapján



Arra a kérdésre, hogy az egyes régiótípusok gazdasága milyen gazdasági tevékenységre specializálódik, a lokációs hányados átlagos értékeinek vizsgálatával lehet választ adni. A fővárosi térségekben a modern üzleti szolgáltatások, például az ingatlanügyletek (L) (2010-ben az  $LQ=1,79$ ; 2020-ban  $LQ=2,03$ ) és a szakmai, tudományos és műszaki tevékenységek, valamint az adminisztratív és támogató szolgáltatási tevékenységek (M-N) (2010-ben az  $LQ=1,97$ ; 2020-ban  $LQ=1,96$ ) rendelkeztek a legmagasabb átlagos  $LQ$ -értékekkel a vizsgált évek során (7. ábra).

7. ábra: A lokációs hányados ( $LQ$ ) átlagértékei a visegrádi országok fővárosi térségeiben (2010–2020)

Average location quotient ( $LQ$ ) values in capital regions of V4 countries (2010–2020)



Forrás: a szerzők számítása és szerkesztése az Eurostat adatai ([https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama\\_10r\\_3empers/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10r_3empers/default/table?lang=en)) alapján

Az ezen tevékenységekhez szorosan kapcsolódó IKT ágazati szereplők hasonlóan relatíve magasban koncentrálódnak a fővárosi térségekben (2010-ben az  $LQ=2,3$ ; 2020-ban  $LQ=1,9$ ), ahogyan a pénzügyi és biztosítási tevékenységek (K) is (2010-ben az  $LQ=1,97$ ; 2020-ban  $LQ=1,86$ ), még ha egyes ágazatokban a relatív koncentráció mértéke minimálisan csökkent is az évek során.

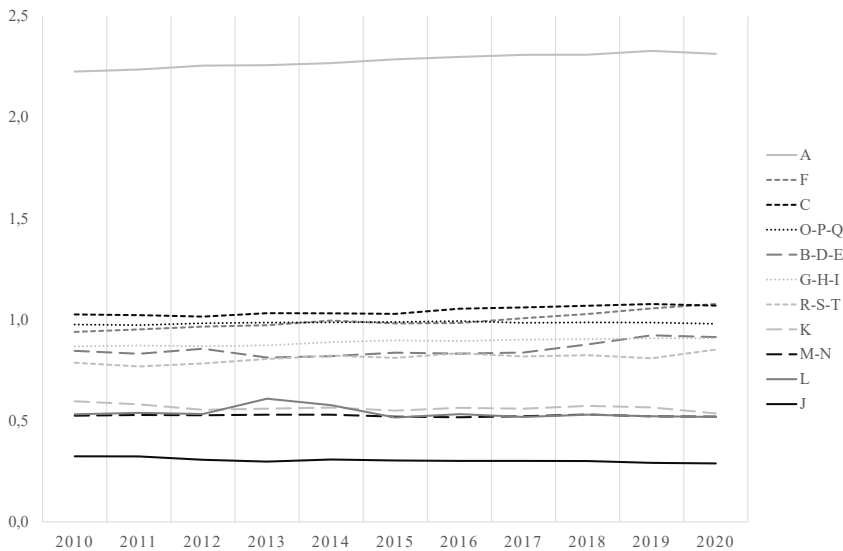
Összességében az eredmények elsősorban a magasabb hozzáadott értékű, tudásintenzív üzleti szolgáltatások területi polarizációjára utalnak a fővárosokban és azok agglomerációiban, a másik három régiótípussal szemben.

Az ágazatok területi koncentrációjának és a térségek specializációjának elemzése világosan feltárja a régiók típusai közötti munkamegosztást is. Míg a fővárosokban és agglomerációikban a gazdaság a modern üzleti szolgáltatásokra

szakosodott, addig a vidéki térségekben a legmagasabb átlagos területi koncentráció a mezőgazdaság, erdőgazdálkodás és halászat (A) ágazatban van (2010-ben az  $LQ=2,23$ ; 2020-ban  $LQ=2,31$ ) (8. ábra). Az összes többi ágazat az országos átlaghoz képest nem mutat relatíve magas koncentrációt a vidéki térségekben, és az IKT ágazat koncentrálódik a legkevésbé a vidéki térségekben (2010-ben az  $LQ=0,32$ ; 2020-ban  $LQ=0,29$ ).

8. ábra: A lokációs hányados (LQ) átlagértékei a visegrádi országok túlnyomórán vidéki térségeiben (2010–2020)

*Average location quotient (LQ) values in rural regions of V4 countries (2010–2020)*



Forrás: a szerzők számítása és szerkesztése az Eurostat adatai ([https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama\\_10r\\_3empers/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10r_3empers/default/table?lang=en)) alapján

A köztes nagyvárosi (INT-M) és a köztes nem-nagyvárosi (INT-N) térségek gazdasága sokszínűbb és kevésbé specializálódott, de megfigyelhető, hogy ezekben a régiótípusokban a bányászat, kőfejtés, villamosenergia-, gáz- és gőzellátás, valamint légkondicionálás, vízellátás, csatornázás, hulladékgazdálkodás és kármentesítés (B-D-E) és a feldolgozóipar (C) koncentrálódik a legnagyobb mértékben. Az IKT ágazat (J) átlagos LQ-értékei 2020-ban a köztes nagyvárosi térségekben 0,94, a köztes nem nagyvárosiakban 0,42.

Összességében az ágazatok területi koncentrációjának és a régiók specializációjának elemzése a városi és vidéki területek közötti munkamegosztást, valamint a centrum-periféria kapcsolatok meglétét és erősödését mutatja. Míg az olyan ágazatok, mint a feldolgozóipar egyenletesebben oszlanak el és dominálnak a

köztes városias területeken, addig a modern üzleti szolgáltatások, köztük az IKT-ágazat erősen koncentrálnak a fővárosi térségekben, ahol az urbanizációs előnyök érvényesülnek.

## Összefoglalás

Eredményeink rávilágítanak a területi koncentráció jelentőségére a digitalizáció által befolyásolt változó gazdasági környezetben. A digitalizáció korában az agglomerációs gazdaságok jelentősége – különösen az IKT-ágazatban – több okból is nő. Miközben a digitalizáció lehetővé teszi az információ- és tudásmegosztást, a személyes interakciók, a tudáscsere és az innováció iránti igény továbbra is erős marad, továbbá a technológiai változások gyors üteme folyamatos tanulást és alkalmazkodást igényel. A szakképzett munkaerő, az egyetemek és a kutatóintézetek agglomerációkban való koncentrációja lehetővé teszi a gyorsabb tudásáramlást és az új technológiák megismerését. Az agglomerációk a gazdasági szereplők sokszínű ökoszisztémáját, tudásbázist és kiterjedt piacok lehetőségét kínálják, ami elősegíti az együttműködést és megkönnyíti az innovációhoz szükséges erőforrásokhoz való hozzáférést.

Az IKT-ágazat területi koncentrációját a visegrádi országokban is különböző tényezők kombinációja alakítja, és ezek egyszerre járulnak hozzá a kihívásokhoz és a lehetőségekhez, befolyásolva az IKT-ágazat dinamikus növekedését elsősorban a fővárosokban és néhány köztes nagyvárosi térségekben. A fővárosi térségek az ágazat központjai az urbanizációs előnyök miatt, s különösen a szakképzett munkaerő rendelkezésre állásának köszönhetően, amely a helyi felsőoktatási intézmények által nyújtott szakmai képzésben részesült. A városi területek fejlettebb, a tudásintenzív tevékenységek támogatására szabott infrastruktúrával is rendelkeznek (Capello 2016). A célzott szakpolitikák, az infrastrukturális és oktatási háttér, az üzleti szolgáltatások jelenléte mind-mind az urbanizációs előnyökből hasznót húzó térségekbe vonzzák az IKT-vállalkozásokat. Az ágazat magas földrajzi koncentrációja a fővárosi térségekben kiemeli az agglomerációs előnyök fontosságát, és az eredmények alátámasztják az ágazat ellenálló-képességét és jelentőségét a digitalizáció korában, valamint kulcsszerepét a gazdasági fellendülésben, ahogy arra Bertschek és szerzőtársai (2019) már rámutattak. Ezért a szakpolitikának továbbra is a digitális infrastruktúra fejlesztését és az innováció-vezérelt üzleti környezet fejlesztését kell szolgálnia. Az IKT-ágazat területi koncentrációja azt is alátámasztja, hogy a régiók gazdaságának specializálódniuk kell, és fokozniuk kell versenyelőnyeiket, ahogyan azt az intelligens szakosodás helyalapú stratégiája is hangsúlyozza (Foray 2015).

Tekintettel arra, hogy visegrádi országokban az IKT-ágazat, különösen annak szolgáltató szegmense a gazdasági növekedés egyik hajtóereje, de nem önmagában, hanem részben kapcsolódó tevékenységként, fontos az ágazatok

közötti együttműködés és az IKT-használat ösztönzése a termelékenység növelése érdekében. Ahogy Leocádio és szerzőtársai (2024) megállapítják, a szervitizáció sikeresen megvalósítható és kiemelendő fejlesztési stratégia. Az infokommunikációs technológiákat használó ágazatok termelékenyebbek és ellenállóbbak.

Van még egy további, specifikus ok, amely magyarázza az IKT-ágazat relatíve magas földrajzi koncentrációját a V4 országokban. A rendszerváltást követően a V4-országok mint átmeneti gazdaságok gyorsabb gazdasági növekedést és modernizációt tapasztaltak, és ez a közvetlen külföldi befektetések jelentős beáramlásával párosult (Smetkowski 2018; Gál, Lux 2022). A közvetlen külföldi tőkebefektetések a fejlettebb régiókban koncentráálódtak, és ez meghatározta az IKT-ágazat növekedését, valamint az IKT-szolgáltatások exportját is.

Az IKT-ágazat területi koncentrációjának elemzésén túl a tanulmány feltárja, hogy a nemzetgazdaságokon belül a különböző típusú régiók között munkamegosztás van. A visegrádi országokban a fővárosi és a túlnyomóan vidéki térségek nagyfokú specializálódást mutatnak. Ezzel szemben a köztes térségek gazdasági tevékenységei általában sokszínűbbek. Ez rávilágít arra, hogy a különböző típusú térségek milyen eltérő gazdasági szerepet és funkciókat töltenek be a nemzetgazdasági fejlődéshez való hozzájárulásban. Mindebben az iparágak szerepe sem elhanyagolható, hiszen kimutatható, hogy a feldolgozóipar területi koncentrációja hatással van a digitalizáció területi mintázataira is (Kiss, Páger 2024). Véleményünk szerint, figyelembe véve az IKT-ágazat térbeli és gazdasági szerepét, valamint azt, hogy a köztes nagyvárosi térségek megfelelő funkciókat tudnak biztosítani (Cardoso, Meijers 2016), érdemes az IKT-ágazat bizonyos szegmenseit (például az SSC-ket) a poszt szocialista országok régióiban a köztes nagyvárosokban támogatni. Ha a fővárosokon kívül ezekben a városokban is megerősödne az IKT-ágazat szerepe, akkor az már önmagában csökkentené valamelyest az IKT-ágazat területi koncentrációját, és gyorsíthatja a köztes nagyvárosi térségek többi ágazatának és a nemzetgazdaságnak a növekedését is, ahogyan erre Parkinson és szerzőtársai (2015) is kitérnek. Ez a megközelítés segíthet a regionális egyenlőtlenségek mérséklésében. A fővárosi térségek esetében azonban az ágazati szintű fejlesztésekre és a munkamegosztásban betöltött szerepük újragondolására, az innováció, az induló vállalkozások és a spin-offok támogatására kell összpontosítani, hogy a jövőben dinamizálják a régiót.

## Köszönetnyilvánítás

Vida György közreműködését a kutatásban és a tanulmány megírásában a Kulturális és Innovációs Minisztérium Egyetemi Kutatói Ösztöndíj Programjának a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Alapból finanszírozott szakmai támogatása biztosította.

## Jegyzetek

- 1 [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama\\_10r\\_3empers/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10r_3empers/default/table?lang=en)
- 2 Normalizált, mert értéke 0 és 1 közötti lehet, a Theil-indexből annak elméleti maximumával ( $\ln(1)$ ) való osztással származtatható.

## Irodalom

- Acconcia, A., Del Monte, A. (2003): *ICT Spatial Concentration and Growth Among European Regions*. ECIS 2003 Proceedings, 36. <https://aisel.aisnet.org/ecis2003/36>
- Autio, E., Mudambi, R., Yoo, Y. (2021): Digitalization and globalization in a turbulent world: Centrifugal and centripetal forces. *Global Strategy Journal*, 11., 3–16. <https://doi.org/gh264f>
- Balland, P., Boschma, R. (2021): Mapping the potentials of regions in Europe to contribute to new knowledge production in Industry 4.0 technologies. *Regional Studies*, 10–11., 1652–1666. <https://doi.org/gmmdmj>
- Balland, P., Boschma, R., Frenken, K. (2022): Proximity, innovation and networks. A concise review and some next steps. In: Torre, A., Gallaud, D. (Eds.): *Handbook of Proximity Relations*. Edward Elgar, Cheltenham, 70–80. <https://doi.org/qdkp>
- Belitski, M., Desai, S. (2016): What drives ICT clustering in European cities? *The Journal of Technology Transfer*, 41., 430–450. <https://doi.org/f8mxt9>
- Boschma, R. (2005): Proximity and innovation: A critical assesment. *Regional Studies*, 1., 61–74. <https://doi.org/dbmh2k>
- Bertschek, I., Polder, M., Schulte, P. (2019): ICT and resilience in times of crisis: Evidence from cross-country micro moments data. *Economics of Innovation and New Technology*, 8., 759–774. <https://doi.org/gqk93d>
- Bullinger, H. J., Lenter, H. P., Scholtz, O. H. (2000): Challenges and chances for innovative companies in a global information society. *International Journal of Production Research*, 7., 1469–1500. <https://doi.org/bdd2hm>
- Capello, R. (2016): *Regional Economics*. Routledge, London and New York <https://doi.org/qdkq>
- Capello, R., Lenzi, C. (2021): *The regional economics on technological transformations. Industry 4.0 and servitisation in European regions*. Routledge, London and New York <https://doi.org/qdks>
- Capello, R., Lenzi, C., Panzera, E. (2024): The nexus between the digital service economy and intraregional wage inequalities. *Economic Geography*, 3., 246–273. <https://doi.org/qdkt>
- Cardoso, R. V., Meijers, E. J. (2016): Contrasts between first-tier and second-tier cities in Europe: A functional perspective. *European Planning Studies*, 5., 996–1015. <https://doi.org/gddwrz>
- Cieslik, E. (2022): A new era is beginning in Central and Eastern Europe: Information and communication technology services exceed manufacturing in the Global Production Chain. *Journal of Knowledge Economy*, 13., 2607–2639. <https://doi.org/g94c2s>
- Deza, X. V., López, M. G. (2014): Regional concentration of knowledge-intensive business services in Europe. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 6., 1036–1058. <https://doi.org/f6rzrg>
- Dőry, T., Ponácz Gy. M. (2003): Az infokommunikációs ágazatok szerepe és súlya a magyar város-hálózatban. *Tér és Társadalom*, 3., 165–181. <https://doi.org/qdkw>
- Dusek T., Kotosz B. (2016): *Területi statisztika*. Akadémia Kiadó, Budapest
- Dziembala, M., Talar, S. (2021): The role of ICT in smart specialisation of EU regions. *Journal of Business Economics and Management*, 6., 1512–1530. <https://doi.org/qdkz>
- Eurostat (2008): *NACE Rev. 2: “Statistical classification of economic activities in the European Community*. European Commission, Brussels <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/5902521/KS-RA-07-015-EN-PDF>

- Eurostat (2018): *Methodological manual on territorial typologies*. European Commission, Brussels <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/9507230/KS-GQ-18-008-EN-N.pdf>
- Foray, D. (2015): *Smart Specialisation: Opportunities and Challenges for Regional Innovation Policy*. Routledge, London and New York
- Fritsch, M., V. Slavtchev. (2010): How does industry specialisation affect the efficiency of Regional Innovation Systems? *The Annals of Regional Science*, 45., 87–108. <https://doi.org/c8bvvgf>
- Gál, Z., Lux, G. (2022): FDI-based regional development in Central and Eastern Europe: A review and an agenda. *Tér és Társadalom*, 3., 68–98. <https://doi.org/k52q>
- Gebauer, H., Paiola, M., Sacconi, N., Rapaccini, M. (2021): Digital servitization: Crossing the perspectives of digitization and servitization. *Industrial Marketing Management*, 2., 382–388. <https://doi.org/gjm9rr>
- Glaeser, E. L. (Ed.) (2010): *Agglomeration Economics*. University of Chicago Press, Chicago
- Hudec, O., Sebova, M. (2012): The ICT sector evolution in an industrial region of Slovakia. *Journal of Economics*, 1., 65–82.
- Iammarino, S., Jona-Lasinio, C. (2015): ICT production and labour productivity in the Italian regions. *European Urban and Regional Studies*, 2., 218–237. <https://doi.org/qdk5>
- Karlsson, C., Maier, G., Trippl, M., Siedschlag, I., Owen, R., Murphy, G. (2010): *ICT and Regional Economic Dynamics: A Literature Review*. European Commission, Joint Research Centers, Seville. Scientific and Technical Reports. <https://doi.org/f228bm>
- Khan, S., Khan, S., Aftab, M. (2015): Digitization and its impact on economy. *International Journal of Digital Library Services*, 2., 138–149. [http://www.ijodls.in/uploads/3/6/0/3/3603729/vol-5\\_issue-2.138-149.pdf](http://www.ijodls.in/uploads/3/6/0/3/3603729/vol-5_issue-2.138-149.pdf)
- Kiss, E., Páger, B. (2024): Spatial patterns of manufacturing sectors and digitalisation in Hungary in the age of Industry 4.0. *European Planning Studies*, 3., 668–693. <https://doi.org/nspv>
- Klamár, R. (2016): Development tendencies of regional disparities in the Slovak Republic. *Geographica Pannonica*, 3., 136–151. <https://doi.org/qdk9>
- Kowalski, A. M., Marcinkowski, Á. (2014): Clusters versus cluster initiatives, with focus on the ICT sector in Poland. *European Planning Studies*, 1., 20–45. <https://doi.org/gh37pt>
- Kowalski, A. M., Kuberska, D., Mackiewicz, M. (2023): The role of cluster organisations in stimulating cooperation between business and science. Experience from the Visegrad Group countries. *Argumenta Oeconomica*, 2., 197–212. <https://doi.org/qdmc>
- Kubielas, S., Olender-Skorek, M. (2014): ICT modernization in Central and Eastern Europe: A Schumpeterian catching up perspective. *International Economics and Economic Policy*, 11., 115–136. <https://doi.org/qdmf>
- KSH (2019): *Az infokommunikációs szektor helyzete*. Központi Statisztika Hivatal, Budapest
- Lengyel I. (2021): *Regionális és városgazdaságtan*. Szegedi Egyetemi Kiadó, Szeged
- Lengyel, B., Leydesdorff, L. (2011): Regional Innovation Systems in Hungary: The failing synergy at the national level. *Regional Studies*, 5., 677–693. <https://doi.org/b24mp4>
- Lengyel, I., Szakálné Kanó, I., Vas, Zs., Lengyel, B. (2017): Spatial differences of reindustrialization in a post-socialist economy: Manufacturing in the Hungarian counties. *European Planning Studies*, 8., 1416–1434. <https://doi.org/hkpd>
- Lengyel I., Szakálné Kanó I., Vida Gy. (2023): A gazdasági szerkezetváltás térbeli jellemzői Kelet-Közép-Európában. In: Szanyi M., Szunomár Á., Török Á. (szerk.): *Trendek és töréspontok IV*, Akadémiai Kiadó, Budapest, 65–72.
- Leocádio, D., Guedes, L., Oliveira, J., Reis, J., Melão, N. (2024): Servitization in digital age: A systematic literature review. *Procedia Computer Science*, 232., 2531–2539. <https://doi.org/qdmg>
- Madudova, E. (2016): Toward the spatiality of the ICT sector: Case study from the Slovak Republic. *Business and Economic Horizons*, 1., 29–41. <https://doi.org/qdmh>
- Maggi, B., Melicani, V., Cardoni, A. (2007): ICT as a general purpose technology. In: Guerrieri, P., Padoan, P. C. (Eds.): *Modelling ICT as a General Purpose Technology*. Collegium – College of Europe, Bruges, 22–39.
- Malmberg, A., Maskel, P. (2006): Localized learning revisited. *Growth and Change*, 1., 1–18. <https://doi.org/cm9n7h>

- McCann, P. (2013): *Modern Urban and Regional Economics*. Oxford University Press, Oxford
- Ministr, J., Pitner, T. (2014): Academic-industrial cooperation in ICT in a transition economy – Two cases from the Czech Republic. *Information Technology for Development*, 3., 480–491. <https://doi.org/qdmj>
- Moriset, B., Malecki, E. J. (2009): Organization versus space: The paradoxical geographies of the digital economy. *Geography Compass*, 1., 256–274. <https://doi.org/cmqzmj>
- Moretti, E. (2021): The effect of high-tech clusters on the productivity of top inventors. *American Economic Review*, 10., 3328–3375. <https://doi.org/gmx74m>
- OECD (2020): *Cities in the World - A New Perspective on Urbanisation*. OECD, Paris <https://doi.org/gqs2wd>
- Overby, H., Audestad, J. A. (2021): *Introduction to Digital Economies. Foundations, Business Models and Case Studies*. Springer, Cham <https://doi.org/qdmk>
- Parkinson, M., Meegan, R., Karecha, J. (2015): City size and economic performance: Is bigger better, small more beautiful or middling marvellous? *European Planning Studies*, 6., 1054–1068. <https://doi.org/qdmn>
- Piatkowski, M. (2006): Can information and communication technologies make a difference in the development of transition economies? *Information Technologies and International Development* 1., 39–53. <https://doi.org/qdmq>
- Rehák, Š., Hudec, O., Buček, M. (2013): Path dependency and path plasticity in emerging industries: Two cases from Slovakia. *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*, 1–2., 52–66. <https://doi.org/qdms>
- Ślusarczyk, B. (2017): Shared services centres in Central and Eastern Europe: The examples of Poland and Slovakia. *Economics & Sociology*, 3., 46–58. <https://doi.org/qdmt>
- Smetkowski, M. (2018): The role of exogenous and endogenous factors in the growth of regions in Central and Eastern Europe: The metropolitan/nonmetropolitan divide in the pre- and postcrisis era. *European Planning Studies*, 2., 256–278. <https://doi.org/gs7bgw>
- Strohmaier, R., Rainer, A. (2016): Studying general purpose technologies in a multi-sector framework: The case of ICT in Denmark. *Structural Change and Economic Dynamics*, 36., 34–49. <https://doi.org/f78gb2>
- Szakálné Kanó, I., Vas, Zs. (2013): Spatial distribution of knowledge-intensive industries in Hungary. *Transition Studies Review*, 19., 431–444. <https://doi.org/cwxx>
- Thissen, M., Van Oort, F., Diodato, D., Ruijs, A. (2013): *Regional Competitiveness and Smart Specialisation in Europe: Place-based Development in International Economic Networks*. Edward Elgar, Cheltenham <https://doi.org/bss4>
- Tödtling, F., Lengauer, L., Höglinger, C. (2011): Knowledge sourcing and innovation in “thick” and “thin” regional innovation systems—comparing ict firms in two Austrian regions. *European Planning Studies*, 7., 1245–1276. <https://doi.org/fk87dc>
- Turecková, K. (2016): ICT sectoral specialisation and concentration in V4-countries on regional level (NUTS2). In: Bratianu, C., Zbucea, A., Pinzaru, F., Leon, R-D., Vatamanescu, E-M. (Eds.): *Opportunities and Risks in the Contemporary Business Environment, Strategica*, 42–53.
- Turecková, K. (2018): Localization theory of regional development and agglomeration effects: A case study of the ICT sector in the Czech Republic. *Geographia Technica*, 1., 119–129. <https://doi.org/qdm4>
- Van Leeuwen, E. (2015): Urban-rural synergies: An explorative study at the NUTS3 level. *Applied Spatial Analysis and Policy*, 8., 273–289. <https://doi.org/g7wsrh>
- Wallusch, J., Wozniak-Jechorek, B., Kuzmar, S. (2020): Aggregate and regional effects of financialisation in CEE countries. *Post-Communist Economies*, 7., 860–876. <https://doi.org/qdm5>



## Harmadik misszió és (versus) egyetemi közösségi szerepvállalás (EKSZ): az EKSZ, mint a térbeli igazságosságot és fenntarthatóságot támogató egyetemi gyakorlat

### *Third mission and (versus) university community engagement (UCE): UCE as a university practice for spatial justice and sustainability*

MÁLOVICS GYÖRGY

**MÁLOVICS György:** egyetemi tanár, Szegedi Tudományegyetem, Gazdaságtudományi Kar, Ökológiai Közgazdaságtan Intézet; 6722 Szeged, Kálvária sgt. 1.; malovics.gyorgy@eco.u-szeged.hu; <https://orcid.org/0000-0002-6539-8588>

**KULCSSZAVAK:** harmadik misszió; egyetemi közösségi szerepvállalás; térbeli igazságosság; környezeti igazságosság; fenntarthatóság; kritikai földrajz

**ABSZTRAKT:** Napjainkban már közhely, hogy az egyetemeknek is szerepet kell vállalniuk a környezeti és társadalmi problémák megoldásában. Ennek ellenére az egyetemi közösségi szerepvállalás (EKSZ) koncepciója, valamint szerepe az egyetemek társadalmi, térbeli és környezeti igazságossághoz és regionális fenntarthatósághoz való hozzájárulásában gyakorlatilag hiányzik a hazai és nemzetközi regionális kutatások szakirodalmából. Mindez annak ellenére van így, hogy az EKSZ kifejezetten a fenti társadalmi célok megvalósítását tűzi ki célul, és az egyetekem ebben betöltött szerepét hangsúlyozza. E hiány még szembeötlőbb (és ellentmondásosabb), ha figyelembe vesszük, hogy az EKSZ-szel annak együttműködő és gyakorlatorientált irányultságában párhuzamokat mutató harmadik misszió koncepciója érdemi tudományos elemzések tárgya mind a nemzetközi, mind a hazai regionális kutatásokban.

Tanulmányomban a fenti szakirodalmi hiányból és ellentmondásból kiindulva az a célom, hogy elhelyezzem az EKSZ-t a regionális kutatások rendszerében. Elméleti jellegű tanulmányom következtetése, hogy míg az EKSZ annak együttműködő, gyakorlat- és társadalmihatás-orientált jellegének vonatkozásában a harmadik misszió koncepciójával mutat rokon vonásokat, irányultságában (a kijelölt célokat és elérni kívánt hatásokat illetően) attól eltérően a társadalmi, térbeli és környezeti igazságosság, illetve környezeti fenntarthatóság céljait helyezi fókuszba. E különbség pedig lényegi, napjaink egyes tudományos fenntarthatósági megközelítései felől közelítve egyenesen antagonisztikus jellegű, lévén e megközelítések (az EKSZ-hez hasonlóan) a transzformatív jellegű változások szükségességét hangsúlyozzák az igazságosság és fenntarthatóság érdekében. Így az EKSZ koncepciója elsősorban azon kutatók számára lehet érdekes, akik szkeptikusak a tekintetben, hogy napjaink domináns struktúrái képesek előmozdítani az igazságosság és fenntarthatóság ügyét, és e társadalmi célokért kívánnak egyszerre tudást termelni és társadalmi hatást elérni.

**György MÁLOVICS:** professor, Institute of Ecological Economics, Faculty of Economics and Business Administration, University of Szeged; Kálvária sgt. 1., H-6722 Szeged, Hungary; malovics.gyorgy@eco.u-szeged.hu; <https://orcid.org/0000-0002-6539-8588>



**KEYWORDS:** *third mission; university engagement; spatial justice; environmental justice; critical geography*

**ABSTRACT:** *Today, we live in a world of serious environmental and social problems, and the academic world must play its part in solving them. One of the means of contributing to the solution is the practical implementation of the concept of university community engagement (UCE). This concept is about universities working (collaborating) with non-university actors (stakeholders) (implementing joint activities) in a way that is mutually beneficial to all parties, albeit in different ways, and that enriches (from a university perspective) the core activities of universities. For UCE, external university linkages are a means to fight social exclusion and injustice; to empower marginalized and peripheral groups in society; and to support global responsibility and environmental (sustainability) initiatives.*

*As a consequence of the above, UCE necessarily has spatial implications, since spatiality is a determining factor in environmental and social processes. Nevertheless, the spatial implications of UCE are not/rarely explicitly analyzed in the UCE literature. Likewise, the concept of UCE and the potential and actual role of UCE as a set of practical activities in the contribution of universities to social justice and sustainability, as well as the analysis of the spatial aspects of this contribution, are virtually absent from the Hungarian and international literature of regional research. Exceptions to this are (1) some studies in the critical geography literature that recommend the use of certain UCE tools for critical geography; and (2) an analysis of the applicability of certain UCE tools in geography education and spatial research.*

*This gap in the literature is even more striking (and controversial) if we consider that the concept of the third mission, which is in some ways related to UCE in its cooperative and practical orientation, but also different from it in terms of its objectives and social impact, has been the subject of substantial academic analysis within regional research.*

*In response to this gap in the literature, this paper attempts to situate the concept of UCE in the context of regional research. My conclusion is that the UCE as a set of activities is on one hand related to the third mission concept in its practical (cooperative, action-oriented) orientation. On the other hand, UCE is also radically different from the third mission because of its transformative social and sustainability orientation, being antagonistic to third mission objectives according to certain sustainability theories. As such, within regional research, UCE is (1) thematically most closely related to issues of spatial justice, environmental justice and regional sustainability; and (2) methodologically/approach-wise directly related to critical geography.*

## Bevezetés

Közhely, hogy napjainkban súlyos környezeti és társadalmi problémák középette élünk, amelyek megoldásából minden társadalmi szektornak/szereplőnek ki kell(ene) vennie a részét, beleértve ebbe az egyetemi/akadémiai szférát is. A megoldásban való részvétel egyik eszköze az egyetemi közösségi szerepvállalás (EKSZ)<sup>1</sup> koncepciójának gyakorlati megvalósítása. E koncepció lényege, hogy az egyetemek egyetemen kívüli szereplőkkel (érintettekkel) dolgoznak (működnek) együtt (valósítanak meg közös tevékenységeket) olyan módon, hogy az, ha eltérő módon is, de mindegyik félnek kölcsönösen hasznos, és ami (egyetemi szempontból nézve) gazdagítja az egyetemek főtevékenységeit (Benneworth et al. 2018). Az EKSZ számára az egyetemi külső kapcsolódások a társadalmi kirekesztés- és igazságtalanságellenes küzdelemnek; a társadalom marginalizált, periferizált csoportjai ké-

pessé tételének; illetve a globális felelősségvállalás és a környezeti (fenntarthatósági) kezdeményezések támogatásának az eszközei (Hazelkorn 2016a).

A fenti jellegből (cselekvés és társadalmiváltozás-orientáció, társadalmi igazságossági és környezeti fenntarthatósági fókusz) fakadóan az EKSZ-nek szűkszerűen térbeli vonatkozásai is vannak, lévén a térbeliség meghatározó (elsődleges) tényező a környezeti-társadalmi (igazságossági-fenntarthatósági) folyamatok vonatkozásában (Soja 2010). Kijelenthető tehát, hogy az EKSZ szűkszerűen a térrel/területiséggel folyamatos kölcsönhatásban álló folyamatokat takar, amelyre hatnak a térbeli-társadalmi folyamatok, s amely hat a térbeli-társadalmi folyamatokra.

Mindemellett az EKSZ térbeli vonatkozásai nem vagy csak elvétve képezik explicit elemzés tárgyát az EKSZ szakirodalmában. Ugyanígy, az EKSZ koncepciója, valamint az EKSZ mint gyakorlati tevékenység-halmaz potenciális és valós szerepe az egyetemek társadalmi igazságossági és fenntarthatósági hozzájárulásában, valamint e hozzájárulás térbeli aspektusainak az elemzése gyakorlatilag hiányzik a hazai és nemzetközi regionális kutatások szakirodalmából. Kivételt képez ez alól (1) néhány, a kritikai földrajz irodalmában megjelenő tanulmány, amelyek bizonyos EKSZ-eszközök alkalmazását ajánlják a kritikai földrajz figyelmébe (Hay 2001; Blomley 2008; Jarvis 2024), valamint (2) egyes, az EKSZ körébe tartozó eszközök földrajztudatásban és területi kutatásban való alkalmazhatóságának az elemzése (McEwen 2013; Kondon, Pain, Kesby 2007).

E szakirodalmi hiány még szembeötlőbb (és ellentmondásosabb), ha figyelembe vesszük, hogy az EKSZ-szel annak együttműködő jellegében és gyakorlatias irányultságában bizonyos értelemben rokon, ám a kitűzött célok és társadalmi hatások vonatkozásában az EKSZ-től eltérő harmadik misszió koncepciója érdemi tudományos elemzések tárgya a regionális kutatásokon belül.

Jelen tanulmány e szakirodalmi hiányra válaszul kísérletet tesz az EKSZ koncepciójának „elhelyezésére” a regionális kutatások területén. Következtetésem szerint az EKSZ nem más, mint olyan, a harmadik misszióval annak gyakorlati (együttműködő, cselekvésorientált) irányultságával rokon, ám e rokonság ellenére attól gyökeresen eltérő – egyes fenntarthatósági elméletek szerint antagonisztikusan ellentétes – társadalmi célokat támogató tevékenység-halmaz, amely közvetlenül kapcsolódik a regionális tudományi kutatásokon belül (1) tematikusan leginkább a térbeli és környezeti igazságosság, valamint regionális fenntarthatóság kérdéseihöz, míg (2) módszertani/megközelítésbeli értelemben a kritikai földrajz irányzatához.

Tanulmányom első részében az EKSZ koncepcióját mutatom be a (hazai) regionális kutatásokban extenzívebben tárgyalt és így feltehetően a jelen folyóirat olvasóközönsége számára is ismertebb harmadik misszióval összevetésben, külön kitérve a két koncepció közti párhuzamokra és a köztük feszülő ellentétekre. Ezután bemutatom, miért és milyen módon kapcsolódik inherensen az EKSZ a térbeli igazságossági, környezeti igazságossági és regionális fenntarthatósági kutatásokhoz, illetve a kritikai földrajz irányzatához. Tanulmányomat következtetéseimmel zárom.

## Társadalmi igazságosság, fenntarthatóság, harmadik misszió, EKSZ

### *Harmadik misszió és EKSZ – hasonlóságok és különbségek*

Amennyiben a harmadik misszió és az EKSZ koncepcióinak tartalmát azok definícióiból kiindulva közelítjük meg, akkor azt gondolhatjuk, hogy a két koncepció rokon jellegű. A *harmadik misszió* egy sűrűn idézett definíció szerint „azon tevékenységek összessége, amelyek az egyetemi tudás, erőforrások és képességek akadémiai szférán kívüli létrehozásával (generálásával), felhasználásával, alkalmazásával és kihasználásával foglalkoznak” (Compagnucci, Spigarelli 2020, 5.). Ehhez képest az EKSZ egy friss definíció szerint nem más, mint hogy „az egyetemek egyetemen kívüli szereplőkkel (érintettekkel) dolgoznak (működnek) együtt (valósítanak meg közös tevékenységeket) olyan módon, hogy az, ha eltérő módon is, de mindegyik félnek kölcsönösen hasznos, és ami (egyetemi szempontból nézve) gazdagítja az egyetemek főtevékenységeit” (Benneworth et al. 2018, 17.).

A két koncepció hasonlított abban, hogy mindkettő az egyetemek és az egyetemen kívüli társadalmi szereplők kapcsolódását hangsúlyozza, mégpedig olyan módon, hogy e kapcsolatból mindegyik szereplő profitál. Ha azonban a két koncepció szakirodalmi operacionalizációját (azt, hogy konkrétan mit/milyen tevékenységeket és kapcsolódásokat értenek egyes szerzők bele az adott koncepcióba), illetve gyakorlati megvalósulást nézzük, akkor e párhuzam mellett lényegi eltéréseket (különbségeket) is találunk.

A *harmadik misszió* mind gyakorlati megvalósulását, mind szakirodalmát (a tudományos kutatás fókuszát) tekintve elsősorban, sőt, szinte kizárólag az *egyetem gazdaság-/piac-/üzletorientált tevékenységeit* jelenti (Knudsen, Frederiksen, Goduscheit 2021; Salomaa 2019). Az egyetemek mint „érdekelt szervezetek” (Bleiklie, Kogan 2007) számára ugyanis a nagy hatalommal rendelkező érintettek irányából érkező elvárások következtében egyre inkább követelményként jelenik meg a gazdasági fejlődéshez való érdemi hozzájárulás (Etzkowitz et al. 2000), és ez ad keretet a harmadik misszió gyakorlati megvalósulásnak is. Ebből fakadóan az egyetemek harmadikmisszió-jellegű társadalmi szerepvállalása leginkább az üzleti és kormányzati kapcsolódásokra fókuszál. Ez akkor is így van, ha bizonyos koncepciók, mint maga a harmadik misszió (Laredo 2007), a (regionálisan) elkötelezett egyetem (Gál, Zsibók 2011) vagy az egyetem mint érdekelt szervezet (Bleiklie, Kogan 2007) elméletileg más kapcsolódásoknak is teret adhatnának, például a napjaink „nagy kihívásaival” (*grand challenges*) való foglalkozásra (Knudsen, Frederiksen, Goduscheit 2021) vagy a technikai innovációk mellett a társadalmi innovációra irányuló fókuszra (Menter 2024).

E megközelítések összhangban állnak a Quadruple Helix modellel is, amely az egyetemek, az üzleti szféra, a kormányzat és a civil társadalom szereplőinek együttműködését hangsúlyozza, s amelyben az EKSZ különösen a civil szféra és helyi közösségek bevonásán keresztül jelenik meg mint a társadalmi innováció

egyik kulcsterülete (Carayannis, Campbell 2009). Ugyanakkor az EKSZ túlmutat a Quadruple Helix normatív keretén, mivel míg a Quadruple Helix modell az együttműködést alapvetően harmonikus és kölcsönös érdekeken nyugvó viszonyként írja le, és nem problematizálja a hatalmi aszimmetriákat vagy az erőforrásokhoz való hozzáférés egyenlőtlenségeit, addig az EKSZ tudatosan reflektál ezekre (Himmelman 2001; Benneworth et al. 2018). Ugyanez a „kritika” (de legalábbis az EKSZ-szel való összehasonlítást illetően fennálló különbség) fogalmazható meg a környezeti/fenntarthatósági szempontokat is beemelő Quintuple Helix modell (Carayannis, Barth, Campbell 2012) vonatkozásában. Így e koncepciók, szemben az EKSZ társadalmi igazságosság alapú, domináns szakirodalmi értelmezésével (mely jelen tanulmány EKSZ-értelmezése is egyben), az EKSZ közjószág-megközelítéséhez állnak közel.

Mégis, a gyakorlatban ezek a(z ernyő-)konceptciók az egyetemek közösségi kapcsolódásának üzleti dimenzióját hangsúlyozzák. Ennek oka például a fogyasztók, a média és általában a közvélemény megnövekedett érdeklődése az egyetemek innovációs folyamatban betöltött szerepe iránt [lásd például a Quadruple Helix modellt (Carayannis, Campbell 2009)], vagy a harmadik misszió esetében az egyetemek gyakorlati fókuszálása a nemzeti (regionális) versenyképességre és vállalkozó egyetemre (Laredo 2007). Tény, hogy a gyakorlatban az egyetemek külső kapcsolatai ténylegesen ezen (üzleti, kormányzati) irányokban a legerősebbek és a domináns fejlődési (versenyképességi, innovációalapú gazdasági növekedési) narratívához kapcsolódnak. Míg a harmadik misszió gazdasági lába sok egyetem esetében intézményesül és professzionizálódik (például a technológiatranszfert szolgáló központi egységek révén), addig a hasonló technológiatranszfer-egységek a nem piaci (nem fizetőképes) szereplők felé jellemzően hiányoznak (Cinar, Benneworth 2021). A közösségi szerepvállalás a legtöbb esetben az egyetemeken mint szervezeteken belül sporadikus, egy-egy személyhez, kisebb szervezeti egységhez kapcsolódik, és jellemzően önkéntes (pénzügyileg/teljesítményértékelésben nem ellentételezett) módon valósul meg (Benneworth, Osborne 2014). Ennek egyik nyilvánvaló oka, hogy az egyetemi közösségi szerepvállalás is a fenti domináns társadalmi és intézményi logikába ágyazva működik és elemezhető/értékelhető (elemzendő/értékelendő) (Cinar, Benneworth 2021).

Összességében tehát elmondható, hogy a harmadik misszió irodalmában (tudományos igényű konceptualizációja során) csupán marginálisan jelenik meg, egyes szerzőknél mintegy normatív követelményként az az igény, hogy erőteljesebben kellene foglalkozni az üzleti kapcsolódások és technikai innováció-orientáció mellett a társadalmi problémákkal (Compagnucci, Spigarelli 2020; Menter 2024), és ugyanez jellemző a vonatkozó egyetemi gyakorlatra is (Cinar, Benneworth 2021).

Ezzel szemben az EKSZ szakirodalmában jelennek meg érdemben/hangsúlyosan azok az egyetemi gyakorlatok és tudományos megközelítések, amelyek szerint az egyetemeknek nemcsak/elsősorban a piaci (hatalommal bíró) szereplők, ha-

*nem egyéb társadalmi csoportok, illetve a szélesebb értelemben vett közjó kapcsán is szerepet kell(ene) vállalniuk a közösségben, társadalomban* (GUNI 2013).

Az EKSZ szakirodalmának áttekintése alapján Hazelkorn (2016a) az egyetemek közösségi szerepvállalásának három értelmezési lehetőségét azonosítja. Az elméleti spektrum egyik szélén a *társadalmi igazságosság alapján történő megközelítés* (*social justice perspective*) áll. E megközelítés a közösségi szerepvállalás szerepét társadalmi kirekesztés- és igazságtalanság-ellenes küzdelemként, a társadalom marginalizált, periferizált csoportjainak képessé tételét támogató tevékenységként fogja fel. E megközelítés inkorporálhatja továbbá a globális felelősségvállalást, ezen belül a környezeti (fenntarthatósági) kezdeményezéseket is. Az egyetem külső kapcsolatait e célok érdekében szervezi, e szempontok, valamint ezek mentén az együttműködés a nem-akadémiai, jellemzően marginalizált, periferizált, hatalom nélküli társadalmi szereplőkkel egyaránt beépülnek az oktatásba és kutatásba. A szakirodalom általában e megközelítést érti EKSZ alatt (ez az EKSZ domináns szakirodalmi értelmezése), anélkül, hogy erre az EKSZ társadalmi igazságosság alapján történő megközelítéseként utalna (Koekkoek, van Ham, Kleinhans 2021; Benneworth et al. 2018; GUNI 2013), így jelen tanulmányban a továbbiakban én is ebben az értelemben használom (konceptualizálom) az EKSZ fogalmát.

Az elméleti spektrum másik végén a *gazdaságifejlődés-megközelítés* (*economic development perspective*) áll. Itt az egyetem a „társadalmi és gazdasági növekedés” (Hazelkorn 2016a) egyik záloga, szerepe is az ezzel kapcsolatos tudás termelése: így az egyetem(i tudás) a nemzeti sikert, versenyképességet támogatja. A fókusz a szellemi tulajdonon, innováción, technológiatranszferen, valamint a piacosítási (értékesítési) és vállalkozói tevékenységeken van. A közösségi szerepvállalás megközelítései közül nyilvánvalóan ez az, amelyik a harmadik misszió konvencionális megközelítéséhez áll közel (gyakorlatilag megfeleltethető annak).

Végül a fenti két álláspont közt helyezkedik el a *közjóságmegközelítés* (*public good perspective*). E szerint a felsőoktatásra gyakran (oszthatatlan és nem versengő) közjósággként tekintünk, ezért is létezik annak közösségi (állami) finanszírozása. Mindez még akkor is igaz, ha manapság, a neoliberális globalizáció korában e közjósággjelletet egyre nehezebb fenntartani (például az egyetemi kutatási eredmények piacosítása vagy a képzések munkaerőpiaci fókusza következtében). Sőt, éppen e folyamatok miatt lenne fontos, hogy az egyetemek közösségi szerepvállalásukkal e közjósággjellegüket erősítsék, amibe a gazdasági fejlődés (növekedés) támogatása és a társadalmi igazságosság és fenntarthatóság elősegítése, azaz az előző két megközelítés, a periferizált közösségekkel és vállalkozásokkal történő érdemi együttműködés potenciálisan egyaránt (párhuzamosan, „kéz-a-kézben”) beletartozik. E megközelítés leginkább a Quadruple Helix (Carayannis, Campbell 2009) és Quintuple Helix (Carayannis, Barth, Campbell 2012) modellekkel állítható párhuzamba.



### ***Harmadik misszió, EKSZ, társadalmi igazságosság és fenntarthatóság***

A regionális kutatásokban az egyetemek harmadik misszióhoz kötődő tevékenységeit: gazdasági kapcsolódásait, az egyetem-vállalat kapcsolatokat (Lengyel, Lukács, Solymári 2006; Inzelt 2004; Erdős, Varga 2016), az egyetemek innovációs folyamatban (Lengyel, Leydesdorff 2011; Gál 2022), regionális gazdasági fejlődésben (Hardi, Rechnitzer 2004) vagy versenyképességben betöltött szerepét (Lukovics, Zuti 2014) a hazai szakirodalom is részletesen tárgyalja. Ehhez képest a hazai és nemzetközi regionális kutatások szakirodalmából, egy-két kivételtől eltekintve (Málovics et al. 2024), hiányoznak az EKSZ, sőt, a szélesebb értelemben használt egyetemi társadalmi felelősségvállalás területi vonatkozásaival foglalkozó tanulmányok is (Reisinger, Dános 2021).

Mindez annak ellenére van így, hogy *egyáltalán nem evidens: a harmadik misszió elősegíti az egyetemek hozzájárulását a napjaink "nagy kihívásainak"* (Knudsen, Frederiksen, Goduscheit 2021) kezeléséhez, azaz a társadalmi igazságosság és fenntarthatóság kérdéseihöz.

Míg egyesek szerint az EKSZ és a harmadik misszió rokon koncepciók, addig mások szerint ezek komoly *konfliktusban állnak egymással* (Trencher et al. 2014). Egy példával élve: nem evidens az, hogy azonos keretrendszerben kell kezelni egy olajipari céggel való, hatékonyabb olajkitermelést célzó egyetem-vállalat kutatási együttműködést és mondjuk a klímaváltozás (és így az olajkitermelés) ellen küzdő társadalmi mozgalmakkal való kooperációt. Nem bizonyított, hogy az üzleti fókuszú, vállalkozói-egyetemjellegű tevékenységeknek pozitív hatása lenne a társadalmi igazságosságra és/vagy fenntarthatóságra (Fini et al. 2018). Azaz, még ha a harmadik misszió feltehetően pozitív gazdasági (például növekedésre/versenyképességre gyakorolt) hatással bír is, ez nem jelent automatikusan pozitív társadalmi/fenntarthatósági hatást.

Sőt, ha összevetjük a harmadik misszió és az EKSZ koncepcióit a tudományban és társadalomban fellelhető fenntarthatósági megközelítésekkel (gondolkodásmódokkal) (Hopwood, Mellor, O'Brien 2005), amelyek a társadalmi igazságosság és fenntarthatóság témáit, illetve az az ezekhez szükséges társadalmi-gazdasági változások jellegét helyezik vizsgálatuk fókuszába, akkor azt tapasztaljuk, hogy a harmadik misszió és az EKSZ egymással antagonisztikus üzeneteket kódoló fenntarthatósági paradigmákat tükröznek vissza. *A harmadik misszió leginkább a fenntarthatóság status quo-megközelítésének* (Hopwood, Mellor, O'Brien 2005) *feleltethető meg*. A „fejlődés” e megközelítésben gyakorlatilag azonos a gazdasági növekedéssel, a „szabad piac” pedig hatékony a fenntarthatósági problémák megoldásában is. A fenntartható fejlődés e keretek közt az emberek egyéni döntésein, életstílusán múlik – azaz a makroszintű folyamatok levezethetők a mikroszintű cselekvők értékeiből és cselekedeteiből (módszertani individualizmus). Az egyetem-vállalat kapcsolatok támogatják a gazdasági növekedést szolgáló innovációt, így járulva hozzá a gazdasági növekedésként értelmezett fejlődéshez és fenntarthatósághoz.



Ehhez képest az EKSZ a transzformációs fenntarthatósági nézőponthoz (Hopwood, Mellor, O'Brien 2005) áll közel. E szerint a társadalmi és környezeti problémák okai a társadalom alapvető berendezkedésébe, hatalmi viszonyaiba kódoltak, mivel jelenleg a társadalmi/gazdasági/intézményi fókusz nem az emberi jólétre és fenntarthatóságra, hanem a gazdaságra, növekedésre, produktivitásra, versenyképességre irányul. Az ember és a természet viszonyáról alkotott elképzelések, a gazdasági és a társadalmi struktúrák teljes átalakításra szorulnak annak érdekében, hogy elkerüljük az összeomlást. A társadalmi és a természeti krízis (az emberek és a természet kizsákmányolása), és így az inter- és intragenerációs igazságosság kérdései szorosan összefüggnek.

1. táblázat: EKSZ, harmadik misszió és fenntarthatósági nézetek – a koncepciók viszonya  
*University community engagement, third mission and views on sustainability – relationship among the concepts*

|                                 | <i>Harmadik misszió által támogatott status quo fenntarthatósági megközelítés</i>                                                          | <i>EKSZ által támogatott transzformációs fenntarthatósági megközelítés</i>                                                                                                         |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Problémaérzékelés               | Nincs probléma a gazdaság-társadalom-természet viszonytal                                                                                  | Fundamentális probléma a gazdaság-társadalom-természet viszonytal                                                                                                                  |
| Szükséges változások forrása    | Nincs szükség változásra                                                                                                                   | Marginalizált, periferizált, hatalom nélküli csoportok (akik érdekeltek a változásban)                                                                                             |
| Hatalom és változás viszonya    | Hatalommal rendelkező társadalmi aktorok viselkedésével nincs különösebb probléma a fenntarthatóság és társadalmi igazságosság felől nézve | Nyomást kell gyakorolni a hatalommal rendelkezőkre, kontrollálni kell őket a változás érdekében (alapvetően konfliktusos viszony a gazdasági-társadalmi túlhatalom vonatkozásában) |
| Változások jellege              | Nem szükséges intézményi jellegű változás                                                                                                  | Változás szükséges az alapvető társadalmi-gazdasági intézmények és bizonyos domináns kulturális normák vonatkozásában (kapitalizmus, képviseleti demokrácia, fogyasztói kultúra)   |
| Konkrét változtatási javaslatok | Nincs ilyen                                                                                                                                | Gazdasági globalizáció helyett helyi közösségek és hatalom nélküli társadalmi csoportok megerősítése, autonómiája; képviseleti helyett deliberatív és részvételi demokrácia.       |

Forrás: Hopwood, Mellor, O'Brien (2005), Compagnucci, Spigarelli (2020), Hazelkorn (2016a) alapján saját szerkesztés

E két fenntarthatósági nézőpont (paradigma) számos ponton antagonisztikus üzeneteket kódol a fenntarthatósági átmenet vonatkozásában (1. táblázat), legyen szó a problémaérzékelésről (változások szükségességéről), a szükséges változások forrásáról (a változásban érdekeltokról), valamint ezek jellegéről és konkrét formáiról.

Kijelenthető tehát, hogy a harmadik misszió és az EKSZ közti hasonlóság a társadalmi-fenntarthatósági hatás vonatkozásában nem érvényes, sőt, a problémaérzékelésében és a megoldások keresésében az EKSZ-szel párhuzamokat mutató transzformatív fenntarthatósági megközelítés felől értékelve a harmadik missziós tevékenységek révén az egyetemek éppen azon struktúrákat erősítik, amelyeket fundamentálisan meg kellene változtatni a fenntarthatóság és társadalmi igazság irányába történő elmozdulás érdekében.

### **Az EKSZ elhelyezése a regionális kutatásokban**

*Az EKSZ szakirodalmában explicit módon kevésbé jelennek meg a térbeli vonatkozások.* Annyi kijelenthető, hogy (1) konceptuálisan az EKSZ-be a lokális – lásd a helyalapú (*place-based*) EKSZ koncepcióját (Kuttner et al. 2019; Yamamura, Koth 2023) – és a globális kapcsolódások és problémák megoldásában való részvétel (Hazelkorn 2016 a,b) egyaránt belefér; (2) az EKSZ a gyakorlatban jellemzően lokális jelleggel (adott egyetem lokalitásában) valósul meg (Koekkoek, van Ham, Kleinhans 2021); illetve (3) az EKSZ nagyfokú térbeli változatosságot mutat (GUNI 2013).

A területiség elemzésének hiánya az EKSZ szakirodalmában annak ellenére létező jelenség, hogy az EKSZ által támogatni kívánt környezeti-társadalmi (igazságossági-fenntarthatósági) folyamatok szükségszerűen a térben képződnek le (történnek), azaz a térbeliség meghatározó (elsődleges) tényező a társadalmi folyamatok vonatkozásában (Soja 2010). Ilyen értelemben az EKSZ felfogható/értelmezhető „*place-making*”-ként (Thakrar 2018). Kijelenthető tehát, hogy az EKSZ szükségszerűen a térrel/területiséggel folyamatos kölcsönhatásban álló folyamat, amelyre a térbeli folyamatok hatnak, s amely hat a térbeli folyamatokra, még ha e térbeli vonatkozások nem/elvétve is jelennek meg expliciten a szakirodalomban (nem/elvétve képezik explicit elemzés tárgyát). Az alábbiakban e kapcsolódásokat mutatom be, röviden utalva azon hazai EKSZ-gyakorlatokra is, amelyek rámutatnak, hogy az EKSZ hogyan kapcsolódhat a térbeli igazságosság és fenntarthatóság kérdéseire.<sup>2</sup>

## EKSZ és regionális kutatások – tematikus kapcsolódás

### *EKSZ és térbeli igazságosság*

A térbeliségre való reflexió hiánya feltehetően abból fakad, hogy az EKSZ-szerzők nem feltétlenül vannak tisztában azzal/nem koncentrálnak, fókuszálnak arra, hogy tevékenységük milyen mértékben térbeli is. Ahogyan egy Soja (2010) által hozott példa mutatja, az aktivisták sokszor társadalmi igazságosságként, nem térbeli igazságosságként gondolnak tevékenységükre, és azt így is keretezik (még ha el is ismerik, hogy az egyúttal a térbeli igazságosságért folytatott küzdelem). E keretezés oka, hogy a társadalmi igazságossági keretezés, vagy éppen a Lefebvre-i, jogosultságokra fókuszáló „*right to the city*” (Purcell 2002, 2014) keret jobban rezonál napjaink társadalmában, és így hatásosabb aktivizmust (például igazságtalanságok elleni küzdelmet) tesz lehetővé, mint az absztrakt és a közvélemény számára nehezen értelmezhető „térbeli igazságosság” kifejezés.

Az EKSZ tehát szorosan kapcsolódik a térbeli igazságosság koncepciójához/kérdéséhez. A térbeli igazságosság hazai szakirodalomban meglehetősen alultárgyalt fogalmát David Harvey (2006) tette ismertté, a társadalmi igazságosság (mint igazságosan elért igazságos elosztás) földrajzi változataként (Timár et al. 2021). A térbeli igazságosság koncepciója, a környezeti igazságosság koncepciójához hasonlóan „a társadalmi igazságtalanságot egy olyan relacionális térfelfogásba ágyazva tárgyalja, amelyen keresztül (amely által) a társadalmi viszonyok (újra)termelődnek” (Timár et al. 2021, 6.), azaz a térbeli elrendeződéseket az őket létrehozó és újratermelő társadalmi folyamatokkal együtt elemzi. Soja (2009) szerint a térbeli igazságosság koncepciójának lényege, hogy az az igazságosság és igazságtalanság térbeli aspektusára, azaz (kiindulásként/első meghatározásban) a társadalmilag értékes erőforrások és ezek használati lehetőségeinek méltányos és egyenlő elosztására fókuszál, célzott (szándékos) figyelemmel. A térbeli igazságosság így nem egyéb „igazságosságok”/”igazságtalanságok” helyettesítője/alternatívája, hanem ezek elemzése kritikai, térbeli perspektívából, felismerve, hogy az igazságosságnak mindig van releváns térbeli dimenziója és fordítva, minden térbeli elrendezés kódol igazságosságot/igazságtalanságot.

Az EKSZ és a térbeli igazságossági koncepció kapcsolódása egyfelől nyilvánvalóvá válik, ha megnézzük, hogy az EKSZ explicit módon társadalmi igazságosság- (és részben fenntarthatóság-) fókuszú és együttműködő jellegű, aminek következtében a tipikus nem-akadémiai partnerek az EKSZ-folyamatokban a kirekesztett társadalmi csoportok (Málóvics et al. 2022), akik/amelyek társadalmi ki-rekesztésében meghatározó a térbeli dimenzió, miként azt hazai kutatások is alátámasztják (Nagy et al. 2015; Tóth et al. 2017).

Már csak a fentiekből fakadóan is, az EKSZ-re a társadalmi folyamatok mellett szükségszerűen hatással vannak a térbeli folyamatok is, illetve az EKSZ hatásai társadalmiak és egyben térbeliek is. Így az EKSZ vonatkozásában is érvényes

(Soja 2009) felvetése, miszerint adott jelenség (jelen esetben az EKSZ) bármilyen aspektusának elemzése során egy „kritikai térbeli perspektíva” bevonása az elemzésbe mélyíti, gazdagítja azt (lehetőséget ad a jelenség új oldalról/szempontról történő megvizsgálására).

Másfelől, mind az EKSZ, mind a térbeli igazságossági megközelítés a korábban bemutatott transzformatív fenntarthatósági megközelítésre jellemző látásmódot képviseli. Komoly vita van a térbeli igazságossággal foglalkozó kritikai földrajzi gondolkodók közt a tekintetben például, hogy mi és milyen mértékben magyarázza a társadalmi és területi igazságtalanságokat, s hogyan lehet ezek ellen hatékonyan fellépni (Soja 2010). A (1) marxista megközelítés a kapitalista piacgazdaság meghatározó szerepét hangsúlyozza az igazságtalanságok kialakulásában, és a megoldást jellemzően a termelési mód teljes átalakításában látja. Ehhez képest a (2) poszt-strukturalista megközelítés a gazdasági rendszerek mellett az elnyomás további forrásait – marginalizáció, hatalomnélküliség, kulturális imperializmus és erőszak – azonosítja, a megoldást pedig a deliberatív demokráciában és a képessé tételben látja. Egységes azonban a két megközelítés a tekintetben, hogy mindkettő az elnyomás és hatalom szerepét hangsúlyozza az igazságtalanságok kialakulásában, illetve a rendszerszintű politikai-gazdasági változások szükségességét hangsúlyozza a megoldásban (Timár et al. 2021). E szemléletet tükrözik a térbeli igazságossággal foglalkozó hazai kutatások is (Velkey, Mihály, Gál 2021; Tagai 2021; Kovai, Szőke 2021; Keller, Virág 2021), csakúgy, mint a hatalomnélküli, marginalizált társadalmi csoportok képessé tételére koncentráló EKSZ, illetve a rendszerszintű változások szükségességét hangsúlyozó transzformatív fenntarthatósági megközelítés.

A hazai EKSZ-folyamatokat illetően kijelenthető, hogy ezek közt számos kapcsolódik a térbeli igazságossághoz, ezen belül leginkább a települési szinthez (köszönhetően a hazai EKSZ-gyakorlatok jellemzően lokális karakterének, lásd Málovics 2024c), illetve annak (1) folyamat-igazságossági, (2) diverzitási és (3) térbeli igazságossági aspektusához (Fainstein 2014). A folyamatigazságosság vonatkozásában ilyen példa a településtervezési folyamatok során az egyébként e szempontból hatalommal nem bíró lakosok részvételének a támogatása, legyen szó köztértervezési folyamatokról,<sup>3</sup> a lakhatási szegénységben élők<sup>4</sup> (Csécsei et al. 2017), fogyatékkal élők<sup>5</sup> vagy a szegregátumokban élő mélyszegény roma lakosok érdekeiről (Málovics, Méreiné Berki, Mihály 2021). E folyamatok, amennyiben sikeresek, konkrét térformáló erővel (térbeli aspektussal) bírnak. Ilyenek lehetnek a köztértervezés demokratizálásának a közterek átalakítására és funkcióira gyakorolt konkrét hatásai; a közlekedés vagy közterek hozzáférhetősége (akadálymentesítése) vagy a deszegregációs folyamatok alakulása, társadalmi-térbeli kimenete. Emellett találunk EKSZ-gyakorlatokat, amelyek kifejezetten adott tereket alakítanak át, legyen szó szegregátumokról (Kemes 2020), fogyatékos lakóotthonokról,<sup>6</sup> hajléktalanellátó intézményekről<sup>7</sup> vagy magukról az egyetemekről (Sándor et al. 2023). Mindezt a marginalizált/periferizált lakókkal/használókkal együttműködésben, az ő szempontjaik és érdekeik mentén.

Amellett, hogy számos EKSZ-folyamat közvetlenül kapcsolódik a térbeli igazságosság kérdéséhez, a térbeli aspektus beemelése az EKSZ „jelenségének” elemzésébe ténylegesen lehetőséget ad az EKSZ új oldalról/szempontból történő megvizsgálására, ahogyan azt például az EKSZ és a közelség viszonyának elemzése megmutatja (Málóvics, Vas 2025).

Végül, a transzformatív szemléletmód vonatkozásában kijelenthető, hogy a gyakorlatban a transzformatív jellegű szándékok nem feltétlenül eredményeznek transzformatív jellegű hatást, főként nagyobb léptékben. Ennek oka egyfelől, hogy az EKSZ- kezdeményezések – hazánkban, de nemzetközi viszonylatban is – jellemzően meglehetősen kisléptékűek (Málóvics 2024a), és így nemigen képesek sem nagyléptékű hatásokat kifejteni (Málóvics 2024c), sem hatékonyan megváltoztatni domináns struktúrákat, így hatásuk a transzformatív szándékok ellenére is inkább „reform”-jellegű maradhat (Málóvics, Méreiné Berki, Mihály 2021).

### *EKSZ és regionális fenntarthatóság*

A társadalmi és térbeli igazsági érdeklődés mellett az EKSZ másik fókuszja a környezeti fenntarthatóság – így maga az EKSZ közvetlenül kapcsolódik a területi/regionális fenntarthatóság kérdéseire.

A regionális fenntarthatóság kérdéseit a hazai szakirodalomban is extenzíven tárgyalták. Csak jelen folyóiratra fókuszálva, a hazai kutatók foglalkoznak a vidéki térségek fenntarthatósági kérdéseivel (Szörényiné Kukorelli 2005; Kis, Szekeresné Köteles 2010); a települési önkormányzatok fenntarthatósági szerepvállalásának különböző aspektusaival (Mezei 2024; Kiss, Girán 2004); a körforgásos gazdaság különböző kérdéseivel (Kozma, Molnár, Molnárné Barna 2022; Németh et al. 2023); a megújuló energiaforrások tematikájával (Németh et al. 2024; Horváth, Dr. Tóth, Somossy 2021); a fenntarthatóság és a kormányzás (*governance*) kérdéseinek összefüggéseivel (Varjú 2006); a fenntarthatóság és a területi tervezés lehetséges módszereivel és összefüggéseivel (Varjú 2009; Dombi, 2012); illetve a klímaváltozás és az ahhoz való adaptáció egyre hangsúlyosabbá váló kérdéseivel (Rácz, Hamza 2025; Buzási, Csizovszky 2021; Lennert et al. 2024; Koós et al. 2025; Farkas, Rakonczi, Hoyk 2015; Földi et al. 2014; Jankó 2015; Óvári, Farkas, Kovács 2024; Muth 2022; Erdősi 2010).

Bár az említett témák mindegyike releváns az EKSZ számára (az EKSZ potenciálisan bármelyik témához kapcsolódhat), összevetve az EKSZ-ben, illetve a fenti hazai fenntarthatósági kutatásokban (implicit módon) tetten érhető fenntarthatósági megközelítést, lényeges különbségeket is találunk. Nevezetesen azt, hogy a kutatások zöme – explicit módon legalábbis – nem tükrözi vissza az EKSZ transzformatív, a fenntarthatósági (fenntarthatatlansági) problémák vonatkozásában a hatalmi viszonyok és szélesebb struktúrák szerepére explicit és kritikai módon reflektáló megközelítését. Sőt, egyes megközelítések – tipikusan ilyen a körforgásos gazdaságot kritikai reflexió nélkül érdemi fenntarthatósági eszközként kezelő

szemlélet – egyértelműen a transzformatív fenntarthatósági paradigma által erősen kritizált piac- és kapitalizmuskonform, a jelenlegi társadalmi-politikai-gazdasági hatalmi berendezkedést nemhogy megkérdőjelező, de sokkal inkább megerősítő reform-fenntarthatósági álláspontot erősítik (Corvellec, Stowell, Johansson 2022; Genovese, Pansera 2021; Millar, McLaughlin, Börger 2019).

Bár aligha van olyan, a fenntarthatóság ügye iránt elkötelezett, transzformatív szemléletű kutató, aki a körforgásos gazdaság egyes elemeinek – például a megújuló energiaforrások terjedésének – megvalósulását/terjedését ne tartaná üdözlendő folyamatnak, lévén hogy a fenntarthatósági változás – például a fenntarthatóságot célzó és támogató társadalmi innováció (Pel et al. 2020) – nem pusztán a fennálló domináns merev struktúrák ellenében, hanem ezeken keresztül is zajlik, és a meglévő struktúrák, intézmények és hatalmi viszonyok szükségszerűen strukturálják e változást. Mégis, az EKSZ számára elsősorban azok a fenntarthatósági kutatások/megközelítések érdekesek, amelyek transzformatív nézőpontból, a hatalmi viszonyok és szélesebb struktúrák szerepét explicit és kritikai módon tematizálva közelítik a fenntarthatóság, illetve természeti környezet kérdéseit.

Hazai kutatások esetében ilyennek tekinthetők Nagy, Mihály és Tagai (2024), illetve Mihály (2024) munkái. Nemzetközi szinten pedig a kritikai földrajzban megjelenő azon kutatások, ahol a fenntarthatóság kérdései transzformatív megközelítésben jelennek meg, például a rendszerkonform reformmegoldások kritikája, illetve a gazdasági és politikai érdekek, hatalom és képesség tétel szerepének explicit tematizálása a fenntarthatósági változásban (Hartwick 2000; Silvey, Rankin 2011; Tornaghi 2014; Sultana 2018; Hammelman, Reynolds, Levkoe 2020; Huckle 2020).

A hazai EKSZ-kezdeményezések vonatkozásában az látszik, hogy ezek sokkal kevésbé kapcsolódnak a környezeti fenntarthatósági, mint a társadalmi kérdésekhez/problémákhoz (Málovics 2024a). Jó példa ugyanakkor a fenntarthatósági fókuszú, transzformatív jellegű fenntarthatósági EKSZ-kezdeményezésre az ún. kisközösségi program (Takács-Sánta 2020), amely megkérdi a „fenntartható fejlődés” nagyléptékű, növekedésfókuszú, techno-optimista módját, de ugyanerre szolgáltatnak példát a Corvinus Science Shop<sup>8</sup> fenntarthatósági tematikájú együttműködései civil szervezetekkel, közösségekkel, társadalmi vállalkozásokkal.

### *EKSZ és környezeti igazságosság*

Végül tematikusan potenciálisan szorosan kapcsolódik az EKSZ a – területi igazságossághoz szorosan kapcsolódó (Timár et al. 2021) – környezeti igazságosság koncepciójához, olyannyira, hogy az egyetem-közösség együttműködések gyakori célkitűzése a környezeti igazságosság gyakorlati megvalósításának elősegítése (Loh 2016).

A környezeti igazságosság klasszikusnak számító bullarri definíciója értelmében „minden embernek és közösségnek joga van a környezetvédelmi és közegészségügyi jogszabályok és szabályozás általi egyenlő védelemre” (idézi Brulle, Pellow 2006, 3.2.). E definíció azonban mára igencsak beszűkítő jellegűnek tekinthető, tekintettel arra, hogy a környezeti igazságossági mozgalom (KIM) tevékenysége, illetve a vonatkozó kutatások nem korlátozódnak a környezeti (és közegészségügyi) szabályozás hatásainak elemzésére. A környezeti igazságosság koncepciója a *környezet fogalmát* annak hagyományos környezetvédelmi jelentéséhez képest igencsak kiterjeszti, hiszen a koncepció értelmében a környezet mindazon helyek összessége, ahol dolgozunk, élünk és játszunk (Taylor 2000). A koncepció igen szélesen értelmezi a környezethez kapcsolódó igazságtalanságok körét. Környezeti igazságossági kérdésként határozza meg a „konvencionálisabb” környezetvédelmi jellegű problémák (klímaváltozás, hulladékkezelés, energiapolitika, természeti erőforrásokhoz vagy egészséges lakókörnyezethez való hozzáférés) mellett az élelmiszerfogyasztás, a közlekedés, a menekült/bevándorló emberek társadalmi helyzete, az iskolai környezet, a városi területekhez, parkokhoz, rekreációs területekhez való hozzáférés vagy a lakhatás igazságossági kérdéseit is (UCC 2007).

Mindez azt is jelenti, hogy a környezeti igazságosság koncepciója a „környezetvédelmet” a főáramú környezetvédőktől eltérően értelmezi: nagyobb hangsúlyt (egyáltalán hangsúlyt) kapnak az autonómia, demokrácia és igazságosság szempontjai. Márpedig a szélesebb (de akár a szűkebb, elsősorban a természetre fókuszáló) értelemben vett környezettel kapcsolatos igazságtalansági kérdések szükségszerűen társadalmi kérdések is egyben, lévén hogy az embertől részben vagy egészben független környezeti tényezők (például árvizek) is „különböző módon érintik az egyének és csoportok mindennapjait, életét, s ennek eredményeként környezeti igazságtalanságok keletkeznek” (Nagy 2021, 77.).

Ilyen értelemben a környezeti igazságosság nem konvencionális környezetvédelmi gondolkodásmód, sőt, éppen azzal szembeesíti a főáramú környezeti mozgalmat, hogy az pusztán a középosztálybeli fehér természetvédők igényeivel és így az életminőséget érintő kérdések szűk körével törődik, amelyek elkülönülnek a marginalizált csoportok környezetrombolásból fakadó életminőségi problémáitól. Azaz a főáramú környezetvédők sokkal inkább törődnek a természeti környezettel, mint azon emberekkel, akik leginkább megszenvedik a leromlott környezetből fakadó jóléti hátrányokat. Ennek következtében is meglehetősen ellentmondásos, hogy a főáramú nagy civil szervezetek vállalati finanszírozásból (is) tartják fenn magukat (Egan 2002; UCC 2007).

A fentiek alapján kijelenthető, hogy a környezeti igazságossági gondolkodásmód bizonyos értelemben nem más, mint a területi igazságossági és fenntartathatósági megközelítés összekapcsolása, egyetlen keretben történő kezelése. A környezeti igazságosság egy olyan gondolkodási keret, amely mind a jelenbeli/generáción belüli (elosztási és folyamat-) igazságtalanságok, illetve jövőbeli (ge-



nerációk közötti) elosztás kérdéseinek egy bizonyos (és messze nem csak a konvencionális értelemben vett „természet”-fogalomhoz kapcsolódó) körét próbálja egyben kezelni. Mindezen folyamatok megértéséhez és elemzéséhez pedig az értelmezési keretrendszer a térbeliség biztosítja (Nagy 2021).

Mindezt pedig transzformatív fenntarthatósági megközelítésben (Hopwood, Mellor, O'Brien 2005) teszi, hiszen megkérdőjelezi a fejlődés hagyományos, nagyléptékű módját, a környezeti és társadalmi problémák vonatkozásában fennálló technooptimista látásmódot, a kapitalista gazdasági berendezkedés fenntarthatóvá tételének tézisé, valamint a képvisleti demokrácia jelenlegi politikai struktúrájának fenntarthatóságát, és így kritikusan szemléli a legnagyobb hatalommal rendelkező társadalmi-gazdasági szereplőkkel fennálló szoros kapcsolatokat. Hangsúlyozza továbbá a kapitalizmus átalakításának és a társadalmi részvételnek a szerepét a fenntarthatósági átmenetben (átalakulásban) (Taylor 2000), lévén hogy az átöröklött hatalmi és az aktuális társadalmi-gazdasági struktúrák alapvetően befolyásolják a kialakult igazságtalanságokat (Nagy 2021).

### ***Az EKSZ és a regionális kutatások módszertani/megközelítésbeli kapcsolódása – EKSZ és kritikai földrajz***

A fenti tematikus kapcsolódások mellett az EKSZ egyértelműen a kritikai földrajz irányzatával mutat rokon vonásokat napjaink kutatásra érdemes, releváns társadalmi problémáinak azonosításában és abban, hogy e problémákkal kutatóként kell-e s hogyan érdemes foglalkozni.

#### ***Értéksemleges kutatás és kutató?***

Sem az EKSZ, sem a kritikai földrajz nem hisz a tudományos kutatás/tudás objektív mivoltában, sem a tudomány értéksemlegességében. Egyfelől a két megközelítés problémaérzékelése, azaz a súlyos társadalmi igazságtalanságok létezése – lásd az EKSZ esetében erről Málovics et al. (2022), míg a kritikai földrajz esetében Timár (2003) – már önmagában is nyílt értékelköteleződés, amely meghatározza, hogy milyen jelenségek kapcsán érdemes egyáltalán tudást termelni, és így azt, hogy a tudástermelésnek potenciálisan milyen problémahalmaz megoldásához hozzájárulnia.

Ahogy a tudomány nem értéksemleges, a kutató sem objektív (Timár 2003; Málovics 2019), és nem csak a témaválasztás szükségszerűen szubjektív mivolta miatt. Az EKSZ egyik kulcsmegközelítésének számító részvételi akciókutatásban (RAK) például evidencia, hogy a kutató által (is) generált megismerési folyamatot szükségszerűen befolyásolja a kutató nézőpontja, horizontja (Málovics 2019): tudásunk szükségszerűen magán hordozza nézőpontunk (horizontunk) hatását, aminek tudatában vagyunk, és ezt kifelé is kommunikáljuk. Így a jó minőségű tudás előállításához szükséges a nézőpont(ok)ra történő (csoportos) (ön)kritikai

reflexió és a transzparencia nézőpontunkkal és annak megismerési folyamatot potenciálisan befolyásoló hatásaival kapcsolatban. Tulajdonképpen ugyanez a szemlélet érhető tetten a kritikai földrajz esetében is, hiszen ahogyan Timár (2003) fogalmaz, a megközelítés képviselői nem hisznek az „objektív” tudásban, és sokan emiatt nagy jelentőséget tulajdonítanak a különböző társadalmi közegeknek, amelyekben a kutatók élnek és dolgoznak, és gyakran közreadják, hogy ők maguk pontosan „honnan” nézik a világot, milyen társadalmi közegben szereztek tapasztalataikat.

Mindez nem azt jelenti, hogy az EKSZ vagy a kritikai földrajz képviselői (mint társadalomkutatók) szerint ne lenne fontos a tudástermelés során betartani annak minőségbiztosítási szempontjait (Babbie 2020). Azt viszont igen, hogy le kell számolni az objektivitás konvencionális értelmezésének (Greenwood 2015) hamis ígéretével, és hogy a felfedezett kutatói beavatkozás és elköteleződés nem problematikusabb, mint amikor az értéksemlegesség (objektivitás) álarca mögé bújva hozunk meg szintén komoly értékítéleteket hordozó, a kutatási eredményeket szükségszerűen befolyásoló („paradigmatikus jellegű”) döntéseket egy kutatási folyamattal (a vizsgált problémával, konceptualizálással, operacionalizálással, módszertannal stb.) kapcsolatban.

### *Kutató és/vagy aktivista?*

Végül az EKSZ és a kritikai földrajz hasonló – és főáramú társadalomkutatástól megint csak eltérő (Blomley 2008) – normatív viszonyulást alakít ki a társadalomkutatás és társadalomkutató társadalomban betöltött szerepével kapcsolatban. A megfigyelés (tudástermelés) mellett mindkét megközelítésről elmondható, hogy a társadalmi beavatkozás nem „bűn” vagy „módszertani hiba”, hanem egyenesen [egyes megközelítésekben, mint például az EKSZ egyik elemét képező RAK esetében praktikus, azaz a megismerési célokat is segítő (Málóvics 2019)] követelmény.

Az EKSZ esetében ez evidencia, hiszen az egész koncepció lényege, hogy az akadémiai szereplők (köztük az oktatók, kutatók) nem akadémiai érintettekkel együttműködve dolgoznak a társadalmi változásért, miközben jobb minőségű oktatást és tudástermelést is elérnek (Benneworth et al. 2018). A kritikai földrajz esetében, ahogyan Timár (2003, 1.) fogalmaz, „a kritikai geográfusok kiállnak a diszciplínán belüli és kívüli emancipációs politikák mellett, s kutatásaikkal (is) támogatni kívánják a progresszív társadalmi változásokat, az ilyen változásokért küzdő mozgalmakat”. Ugyanezt Soja (2010) úgy fogalmazza meg, hogy fontos létrehozni annak innovatív módjait, ahogyan az elméletet gyakorlattá, tudássá és cselekvéssé alakítjuk. Blomley (2008) szerint a radikális és kritikai földrajz képviselői nem pusztán értelmezni szeretnék a világot, hanem meg is változtatni az elmélet és politikai cselekvés egyesítése révén, és így az akadémiai aktivizmus és elköteleződés a kritikai földrajz meghatározó jellemzői. Ugyanez az attitűd jel-

lemző a kritikai városkutatás hazai képviselőire, akiknek körében „az utóbbi időben különösen felerősödött az az igény, hogy a társadalom igazságosabbá tételével kapcsolatos elméletek kötődjenek olyan civil, aktivista tevékenységekhez, amelyek a társadalmi folyamatok megértése mellett bele is avatkoznak azokba” (Jelinek 2012, 139.).

Ahogy az EKSZ-ben felmerül az akadémiai közeg (intézmények, szektor) megváltoztatásának szükségessége (Benneworth et al. 2018; GUNI 2013), ugyanúgy a kritikai földrajzban is megjelenik az akadémiai aktivizmus belső dimenziója (*domesticated critical geography*) (Castree 1999, 2000), mintegy a transznacionális akadémiai kapitalizmus (Hazelkorn 2018), vagy ahogyan Harvey (2006) fogalmaz, az egyetemek neoliberális elvállalatosítása eredményeként létrejövő tendenciák elleni cselekvésként. Hay (2001) például e tekintetben a kritikai földrajz számára normatív célként az egyetemek olyan helyé történő átalakítását tarja kívánatosnak, amelyek a „kritikai, aktivista és igazságos” tudományos munka helyei.

Ahogy az oktatást és kutatást összekapcsoló EKSZ-módszertanok esetében (Málovics et al. 2022) is megjelenik, az egyetemi „tantermeknek” – azaz az oktatásnak és kutatásnak nemcsak a tartalma, hanem a konvencionális esetben jellemzően meglehetősen hierarchikus, a dominancia és elnyomás számos formáját hordozó, megerősítő és újratermelő módja(i) (Hay 2001) – kritikai földrajzi megközelítésben a társadalmilag elkötelezett aktivizmus tereinek kellene lenniük, lévén az egyetemen kívüli világban ezek azok a jelenségek, amelyek megváltoztatását a kritikai földrajz célozza. Azaz az oktatást és kutatást (akadémiai létet, intézményeket) olyan módon kellene átalakítani, hogy felismerjük a „tanterem” társadalmi/transzformatív potenciálját, és ennek megfelelően az oktatás során nem termeljük újra azon hatalmi viszonyokat, amelyek ellen aktivista életünk más területein küzdünk (Hay 2001).

A kritikai földrajz potenciális eszköztárában olyan, az EKSZ szakirodalmában népszerűnek/alapvetőnek minősülő koncepciók is megjelennek, mint Paolo Freire kritikai pedagógiája (Hay 2001), amely az oktatás demokratikus és kooperatív tudástermelési jellegét hangsúlyozza, a *‘service learning’* (Blomley 2008; McEwen 2013) egészen konkrét, bizonyos értelemben „standardizált” módszertana, vagy a közösség-szervezés és közösségbe ágyazott kutatás (*community engaged research*) koncepciói (Jarvis 2024). A közösségi szerepvállalás (*community engagement*) fogalma is megjelenik (McEwen 2013), amely azonban praktikusán kifejezetten a közösségbe ágyazott tanulás (*community-engaged learning*) koncepciójára fókuszál, és nem az akadémiai munka és intézményrendszer kritikai földrajzi alapú átalakításának lehetséges operacionalizációs lehetőségeként kerül vizsgálatra.

## Következtetések

Tanulmányomban két gyakorlatorientált és egymással rokon jegyeket mutató tevékenység-halmaz (harmadik misszió és EKSZ) összevetéséből kiindulva kísérletet tettem az EKSZ – a harmadik misszióhoz képest a hazai és nemzetközi regionális tudományi szakirodalomban egyaránt jócskán alultárgyalt – koncepciójának elhelyezésére a regionális kutatások területén. Amellett érveltem, hogy az EKSZ együttműködő jellegében és gyakorlati orientáltságában ugyan a harmadik misszióhoz hasonló tevékenység-halmaz, de problémaérzékelésében, tematikus irányultságában és szándékolt társadalmi (fenntarthatósági) hatásában a két koncepció gyökeresen (bizonyos nézőpontból nézve antagonistikus jelleggel) eltér egymástól.

Amennyiben az EKSZ-t a regionális kutatásokon belül szeretnénk elhelyezni, leginkább a területi és környezeti igazságossági kutatásokhoz kapcsolódik, valamint elsősorban azon regionális fenntarthatósági kutatásokhoz, amelyek – a jelen tanulmányban használt értelemben – transzformatívnak tekinthetők, azaz kritikai módon vetik fel a hatalom és a szélesebb struktúrák szerepét a környezetileg fenntarthatatlan folyamatokban. Módszertani/megközelítésbeli értelemben az EKSZ a regionális kutatásokon belül a kritikai földrajzhoz áll közel, mind problémaérzékelésében, mind a megoldáskeresést illetően fennálló transzformatív irányultságában, mind a kutatás és kutató értékelkötelezettségéről, illetve társadalmi szerepéről kialakított nézeteiben.

Ebből fakadóan az EKSZ azon regionális kutatásokkal foglalkozó hazai kutatók számára jelenthet értékes megközelítést, akik napjaink legégetőbb kérdéseinek nem a gazdasági növekedést, versenyképességet, az ezeket támogató innovációs tevékenységeket és az egyetemek e célokhoz való lehetséges hozzájárulását, hanem sokkal inkább a társadalmi (intergenerációs) egyenlőtlenségeket és környezetileg fenntarthatatlan társadalmi-gazdasági folyamatokat (generációk közti igazságtalanságot) tartják, továbbá feltételezik, hogy a fenti két célhalmaz közt potenciálisan konfliktusos viszony áll fenn. Különösen értékes lehet számukra az EKSZ megközelítése, amennyiben céljuk nem pusztán – a transzformatív üzenettel bíró tudományos eredmények esetében valószínűleg hiányzó *science-policy interface* (Wesselink et al. 2013) következtében társadalmi hatással önmagában jó eséllyel nem bíró – tudományos jellegű tudást termelni e problémahalmazról, hanem ezzel együtt hozzá is akarnak járulni a megoldáshoz.

Mindez persze nem jelenti azt, hogy a transzformatív irányultságú EKSZ végül nem vezet transzformatív nézőpontból nézve ellentmondásos kimenetekhez, lévén hogy a(z) együttműködéshez képest külső hatalmi viszonyok az EKSZ-jellegű együttműködésekbe is szükségszerűen begyűrűznek és befolyásolják azok kritikai/transzformatív potenciálját (Málóvics, Méreiné Berki, Mihály 2021). Ugyanígy a vonatkozó, magát az akadémiai szférát érintő változások előidézését belülről számtalan strukturális (Castree 2000) és kontextuális tényező korlátozza (Málóvics, Wahyuni 2025) napjaink neoliberális elvállalatiasított (Harvey 2006) egyetemein.

Mindezen praktikus kihívások mellett (ellenére) az EKSZ lehetőséget ad arra, hogy kutatóként *szisztematikusan* átgondoljuk a társadalomban betöltött szerepünket, tudatos és önreflexív módon összekapcsoljuk kutatói és aktivista létünket, s hogy azonosítsuk és gyakorlatba ültessük a fennálló elnyomó/domináns hatalmi viszonyokat megkérdőjelező (politikai) kutatás és cselekvés akadémiai szférán belüli és azon túlmutató formáit.

## Jegyzetek

- 1 Ahogyan azt később bemutatom, jelen tanulmányban EKSZ alatt az EKSZ társadalmi igazságsági megközelítését (Hazelkorn 2016a) értem, lévén ez az EKSZ domináns szakirodalmi értelmezése (Koekkoek, van Ham, Kleinhans 2021).
- 2 Ezen utalásokat elsősorban saját közelmúltbeli hazai empirikus kutatásom eredményeire történő hivatkozással teszem meg, és ezt egészítem ki az adott kezdeményezésekkel kapcsolatos, esetenként nem tudományos jellegű forrásokra való utalással. Ennek oka, hogy (1) kutatásom (Málovics 2024 a, b, c) az első olyan átfogó vizsgálat, amelynek célja az EKSZ helyzetének hazai megértése; és (2) sok EKSZ-jellegű kezdeményezés tudományos értelemben nem „dokumentált”, azaz ezekről jellemzően nem készültek tudományos igényű tanulmányok, különösen nem a térbeli és környezeti igazságosság, fenntarthatóság vonatkozásában.
- 3 <https://kozossegtertelepules.hu/rolunk/>
- 4 <https://egy.hu/elemtod/epiteszek-a-hajlektalanokert-a-lakni-kell-program-alapitojaval-beszeltgettunk-114288>
- 5 <https://kozeletiskolaja.hu/post/ezrelekek-lazadasa-a-harmas-metro-akadalymentesitesenek-tortenete-kozelet-iskolaja-podcast-4/>
- 6 <https://epiteszforum.hu/utkereses-epitotabor-perbalon>
- 7 <https://egy.hu/elemtod/epiteszek-a-hajlektalanokert-a-lakni-kell-program-alapitojaval-beszeltgettunk-114288>
- 8 [https://www.uni-corvinus.hu/contents/uploads/2020/04 CSS\\_Hungarian\\_Web\\_Updated\\_0331.163.pdf](https://www.uni-corvinus.hu/contents/uploads/2020/04 CSS_Hungarian_Web_Updated_0331.163.pdf)

## Irodalom

- Babbie, E. R. (2020): *The Practice of Social Research*. Cengage AU
- Benneworth, P., Osborne, M. (2014): Knowledge engagement and higher education in Europe. In: *Higher Education in the World 5: Knowledge, Engagement and Higher Education: Contributing to Social Change*. Palgrave Macmillan, 219–231. <https://research.utwente.nl/en/publications/knowledge-engagement-and-higher-education-in-europe> (Letöltés: 2023. 11. 09.)
- Benneworth, P. S., Culum, B., Farnell, T., Kaiser, F., Seeber, M., Scukanec, N., et al. (2018): *Mapping and Critical Synthesis of Current State-of-the-Art on Community Engagement in Higher Education*. Institute for the Development of Education <https://research.utwente.nl/en/publications/mapping-and-critical-synthesis-of-current-state-of-the-art-on-com> (Letöltés: 2023. 11.09.)
- Bleiklie, I., Kogan, M. (2007): Organization and Governance of Universities. *High Educ Policy*, 20., 477–493. <https://doi.org/10.1057/palgrave.hep.8300167>
- Blomley, N. (2008): The spaces of critical geography. *Progress in Human Geography*, 2., 285–293. <https://doi.org/10.1177/0309132507084401>

- Brulle, R. J., Pellow, D. N. (2006): Environmnetal Justice: Human Health and Environmental Inequalities. *Annual Review of Public Health*, 27., 103–124. [https://doi.org/ 10.1146/annurev.publhealth.27.021405.102124](https://doi.org/10.1146/annurev.publhealth.27.021405.102124)
- Buzási A., Csizovszky A. (2021): Fenntarthatóság és klímaadaptáció a városfejlesztésben – lock-in elemzés Budapest XVII. kerületének példáján keresztül. *Tér és Társadalom*, 1., 72–91. <https://doi.org/10.17649/TET.35.1.3291>
- Carayannis, E. G., Barth, T. D., Campbell, D. F. (2012): The Quintuple Helix innovation model: global warming as a challenge and driver for innovation. *J Innov Entrep*, 1., 2. <https://doi.org/10.1186/2192-5372-1-2>
- Carayannis, E. G., Campbell, D. F. J. (2009): 'Mode 3' and 'Quadruple Helix': toward a 21st century fractal innovation ecosystem. *International Journal of Technology Management*, 3-4., 201–234. <https://doi.org/10.1504/IJTM.2009.023374>
- Castree, N. (1999): "Out There"? "In Here"? Domesticating Critical Geography. *Area*, 1., 81–86.
- Castree, N. (2000): Professionalisation, Activism, and the University: Whither 'Critical Geography'? *Environ Plan A*, 6., 955–970. <https://doi.org/10.1068/a3263>
- Cinar, R., Benneworth, P. (2021): Why do universities have little systemic impact with social innovation? An institutional logics perspective. *Growth and Change*, 52., 751–769. <https://doi.org/10.1111/grow.12367>
- Compagnucci, L., Spigarelli, F. (2020): The Third Mission of the university: A systematic literature review on potentials and constraints. *Technological Forecasting and Social Change*, 161., 120284. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2020.120284>
- Corvellec, H., Stowell, A. F., Johansson, N. (2022): Critiques of the circular economy. *Journal of Industrial Ecology*, 26., 421–432. <https://doi.org/10.1111/jiec.13187>
- Csécssei I., Csengei A., Dósa M., Kleiner I., Palotai M., Szakmáry I.T., Sziráki Z., Szombathy K., Tompa I., Udvarhelyi É.T., Wittmann N. (2017a): „Mikor van a tetteknek ideje, ha nem ilyenkor?” Részvételi akciókutatás a magyarországi lakhatási mozgalmakról. Kovász, 2017 tavasz-tél, 65–81.
- Dombi M. (2012): A környezeti hatások értékelésének lehetősége ökoszisztéma-szolgáltatások alapján. *Tér és Társadalom*, 2., 40–56. [https://doi.org/ 10.17649/TET.26.2.2038](https://doi.org/10.17649/TET.26.2.2038)
- Egan, M. (2002): Subaltern Environmentalism in the United States: A Historiographic Review. *Environment and History*, 1., 21–41. [https://doi.org/ 10.3197/096734002129342585](https://doi.org/10.3197/096734002129342585)
- Erdős K. Varga, A. (2016): Egyetemi vállalkozás – Lehetőség az egyetemi karrier előmozdítására Közép-Európában? *Tér és Társadalom*, 4., 88–105. [https://doi.org/ 10.17649/TET.30.4.2815](https://doi.org/10.17649/TET.30.4.2815)
- Erdősi F. (2010): Paradigma- és stratégiaváltás a klímapolitikában: Az alkalmazkodás mint a klímapolitika újabb „frontja”. *Tér és Társadalom*, 3., 41–58. <https://doi.org/10.17649/TET.24.3.1327>
- Etzkowitz, H., Webster, A., Gebhardt, C., Terra, B. R. C. (2000): The future of the university and the university of the future: evolution of ivory tower to entrepreneurial paradigm. *Research Policy*, 2., 313–330. [https://doi.org/ 10.1016/S0048-7333\(99\)00069-4](https://doi.org/10.1016/S0048-7333(99)00069-4)
- Fainstein, S. S. (2014): The just city. *International Journal of Urban Sciences*, 1., 1–18. <https://doi.org/10.1080/12265934.2013.834643>
- Farkas J. Z., Rakonczai J., Hoyk E. (2015): Környezeti, gazdasági és társadalmi éghajlati sérülékenység: esettanulmány a Dél-Alföldről. *Tér és Társadalom*, 1., 149–174. <https://doi.org/10.17649/TET.29.1.2675>
- Fini, R., Rasmussen, E., Siegel, D., Wiklund, J. (2018): Rethinking the Commercialization of Public Science: From Entrepreneurial Outcomes to Societal Impacts. *AMP*, 1., 4–20. <https://doi.org/10.5465/amp.2017.0206>
- Földi Zs., Uzzoli A., Sik A., Perge K., Horváth A., Czikoráné Balázs E., et al. (2014): Klímaváltozáshoz kapcsolódó természeti kockázatok helyi léptékű elemzése és a társadalmi felkészültség vizsgálata Közép- és Délkelet-Európában – Egy transznacionális projekt eredményei. *Tér és Társadalom*, 4., 40–62. [https://doi.org/ 10.17649/TET.28.4.2648](https://doi.org/10.17649/TET.28.4.2648)
- Gál Z. (2022): A pécsi városrégió innovációs rendszere: a tudásalapú fejlesztések korlátai a periférián. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 19., 40–55. <https://doi.org/10.32976/stratfuz.2022.34>
- Gál, Z., Zsibók, Zs. (2011): Regional Engagement of Mid-Range Universities: Adapting European Models and Best Practices in Hungary. *AUDEM: The International Journal of Higher Education and Democracy*, 2., 94–120.

- Genovese, A., Pansera, M. (2021): The Circular Economy at a Crossroads: Technocratic Eco-Modernism or Convivial Technology for Social Revolution? *Capitalism Nature Socialism*, 2., 95–113. <https://doi.org/10.1080/10455752.2020.1763414>
- Greenwood, D. J. (2015): An analysis of the theory/concept entries in the SAGE Encyclopedia of Action Research: What we can learn about action research in general from the encyclopedia. *Action Research*, 2., 198–213. <https://doi.org/10.1177/1476750315573592>
- GUNI (2013): *Higher Education in the World 5: Knowledge, Engagement & Higher Education: Contributing to Social Change*. Palgrave Macmillan, Hampshire
- Hammelman, C., Reynolds, K., Levkoe, C. Z. (2020): Toward a radical food geography praxis: integrating theory, action, and geographic analysis in pursuit of more equitable and sustainable food systems. *Human Geography*, 3., 211–227. <https://doi.org/10.1177/1942778620962034>
- Hardi T., Rechnitzer J. (szerk.) (2004): *A Széchenyi István Egyetem hatása a régió fejlődésére*. Széchenyi István Egyetem Gazdaság- és Társadalomtudományi Intézet, Győr
- Hartwick, E. R. (2000): Towards a Geographical Politics of Consumption. *Environ Plan A*, 32., 1177–1192. <https://doi.org/10.1068/a3256>
- Harvey, D. (2006): Editorial: The Geographies of Critical Geography. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 31., 409–412.
- Hay, I. (2001): Critical Geography and Activism in Higher Education. *Journal of Geography in Higher Education*, 2., 141–146. <https://doi.org/10.1080/03098260120067592>
- Hazelkorn, E. (2016a): Contemporary debates part 1: theorising civic engagement. In: J. Goddard, J., Hazelkorn, E., Kempton, L., Vallance, P. (eds.): *The Civic University*. Edward Elgar Publishing, 34–64. <https://doi.org/10.4337/9781784717728.00010>
- Hazelkorn, E. (2016b): Contemporary debates part 2: initiatives, governance and organisational structures. In: J. Goddard, J., Hazelkorn, E., Kempton, L., Vallance, P. (eds.): *The Civic University*. Edward Elgar Publishing, 65–93. <https://doi.org/10.4337/9781784717728.00011>
- Hazelkorn, E. (2018): Reshaping the world order of higher education: the role and impact of rankings on national and global systems. *Policy Reviews in Higher Education*, 1., 4–31. <https://doi.org/10.1080/23322969.2018.1424562>
- Himmelman, A. T. (2001): On Coalitions and the Transformation of Power Relations: Collaborative Betterment and Collaborative Empowerment. *American Journal of Community Psychology*, 2., 277–284. <https://doi.org/10.1023/A:1010334831330>
- Hopwood, B., Mellor, M., O'Brien, G. (2005): Sustainable development: mapping different approaches. *Sustainable Development*, 13., 38–52. <https://doi.org/10.1002/sd.244>
- Horváth J. P., Dr. Tóth T., Somossy S. É. (2021): A háztartási napelem telepítéseket meghatározó tényezők nemzetközi és hazai vizsgálata. *Tér és Társadalom*, 3., 209–233. <https://doi.org/10.17649/TET.35.3.3355>
- Huckle, J. (2020): Spotlight on... Critical school geography. *Geography*, 3., 157–160. <https://doi.org/10.1080/00167487.2020.12106477>
- Inzelt, A. (2004): The evolution of university–industry–government relationships during transition. *Research Policy*, 6–7., 975–995. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2004.03.002>
- Jankó F. (2015): Éghajlatváltozással kapcsolatos tudás a világháló magyar részén. *Tér és Társadalom*, 2., 67–89. doi: 10.17649/TET.29.2.2651
- Jarvis, H. (2024): Community organising in higher education: activist community-engaged learning in geography. *Journal of Geography in Higher Education*, 3., 368–388. <https://doi.org/10.1080/03098265.2023.2250996>
- Jelinek Cs. (2012): A Társadalomelméleti Kollégium Városműhelye. Kritikai városkutatás Magyarországon. *Tér és Társadalom*, 4., 136–141. <https://doi.org/10.17649/TET.26.4.2479>
- Keller J., Virág T. (2021): Intézményi környezet és helyi fejlesztések: elköteleződések szabta lehetőségek a telepprogramok megvalósításában. *Tér és Társadalom*, 4., 190–214. <https://doi.org/10.17649/TET.35.4.3371>
- Kemes B. (2020): Építőtábor Monoron: Az Elfogadás sütőde felújítása = Construction Camp in Monor Renovation of a Bakery, Monor. *Metszet*, 1., 42–47. <https://doi.org/10.33268/Met.2020.1.6>



- Kindon, S., Pain, R., Kesby, M. (2007): *Participatory Action Research Approaches and Methods: Connecting People, Participation and Place*. Routledge <https://www.routledge.com/Participatory-Action-Research-Approaches-and-Methods-Connecting-People-Participation-and-Place/Kindon-Pain-Kesby/p/book/9780415599764> (Letöltés: 2025.02.27.)
- Kis K., Szekeresné Köteles R. (2010): A helyi akciócsoportok szerepe a versenyképes és fenntartható vidékfejlesztés megvalósításában. *Tér és Társadalom*, 3., 119–135. <https://doi.org/10.17649/TET.24.3.1331>
- Kiss T., Girán J. (2004): Verseny helyett kooperáció. Pécs ÖKOVAROS – Mecsek-Dráva ÖKORÉGIÓ program bemutatása. *Tér és Társadalom*, 4., 85–94. <https://doi.org/10.17649/TET.18.4.972>
- Knudsen, M. P., Frederiksen, M. H., Goduscheit, R. C. (2021): New forms of engagement in third mission activities: a multi-level university-centric approach. *Innovation*, 23., 209–240. <https://doi.org/10.1080/14479338.2019.1670666>
- Koekkoek, A., Ham, M. V., Kleinhans, R. (2021): Unraveling University-Community Engagement: A Literature Review. *Journal of Higher Education Outreach and Engagement*, 25. <https://ojs01.galib.uga.edu/jheoe/article/view/1586> (Letöltés: 2023. 03.26.)
- Koós B., Kovács K., Váradi M. M., Hamza, E. (2025): Mezőgazdaság és foglalkoztatás a klímaváltozás szorításában. *Tér és Társadalom*, 4. 64–92. <https://doi.org/10.17649/TET.38.4.3607>
- Kovai C., Szőke A. (2021): A „siker kovácsai”: Biztos Kezdet Házak és Tanodák intézményesülésének dilemmái. *Tér és Társadalom*, 4., 166–189. <https://doi.org/10.17649/TET.35.4.3380>
- Kozma, D. E., Molnár, T., Molnárné Barna, K. (2022): The indicator-based measurement of the circular economy in the countries of the European Union. *Tér és Társadalom*, 2., 49–69. <https://doi.org/10.17649/TET.36.2.3374>
- Kuttner, P. J., Byrne, K., Schmit, K., Munro, S. (2019): The Art of Convening: How Community Engagement Professionals Build Place-Based Community-University Partnerships for Systemic Change. *Journal of Higher Education Outreach and Engagement*, 1., 131–160.
- Laredo, P. (2007): Revisiting the Third Mission of Universities: Toward a Renewed Categorization of University Activities? *High Educ Policy*, 20., 441–456. <https://doi.org/10.1057/palgrave.hep.8300169>
- Lengyel, B., Leydesdorff, L. (2011): Regional Innovation Systems in Hungary: The Failing Synergy at the National Level. *Regional Studies*, 5., 677–693. <https://doi.org/10.1080/00343401003614274>
- Lengyel B., Lukács E., Solymári G. (2006): A külföldi érdekeltségű vállalkozások és az egyetemek kapcsolatai Győrött, Miskolcon és Szegeden. *Tér és Társadalom*, 4., 127–144. doi: 10.17649/TET.20.4.1082
- Lennert J., Koós B., Bálint C., Hamza E., Király G., Kovács K., Rácz K., Váradi M.M. (2024): A klímase-rülékenység tényezői és különbségei a hazai kertészeti és szőlészeti ágazatban. *Tér és Társadalom*, 4., 9–32. <https://doi.org/10.17649/TET.38.4.3595>
- Loh, P. (2016): Community-University Collaborations for Environmental Justice: Toward a Transformative Co-Learning Model. *New Solut*, 3., 412–428. <https://doi.org/10.1177/1048291116662690>
- Lukovics M., Zuti B. (2014): Egyetemek a régiók versenyképességének javításáért: „negyedik generációs” egyetemek? *Tér és Társadalom*, 4., 77–96. <https://doi.org/10.17649/TET.28.4.2587>
- Málovics Gy. (2019): Tudás létrehozása társadalmi hatással karöltve: a részvételi akciókutatás (RAK) megközelítése. *Magyar Tudomány*, 8., 1147–1157.
- Málovics, Gy. (2024a): Az Egyetemi Közösségi Szerepvállalás (EKSZ) terjedését akadályozó tényezők: Az EKSZ mint a nemzetközi akadémiai kapitalizmussal összeférhetetlen megközelítés? *Iskolakultúra*, 11., 55–74. <https://doi.org/10.14232/iskult.2024.12.55>
- Málovics Gy. (2024b): Az egyetemi közösségi szerepvállalási jelleggel bíró kezdeményezések hatásai hazai kontextusban: Egy, az egyetemi közösségi szerepvállalásban akadémiai szemlélettel részt vevő szereplők körében végzett empirikus kutatás tapasztalatai. *socio.hu*, 4., 47–74. <https://doi.org/10.18030/socio.hu.2024.4.47>
- Málovics Gy. (2024c): Hazai egyetemi közösségi szerepvállalási gyakorlatok a társadalmi igazságosság lenszén keresztül. *Civil Szemle*, 4., 71–88. <https://doi.org/10.62560/csz.2024.04.4>
- Málovics, Gy., Méreiné Berki, M., Mihály, M. (2021): Policy reform instead of policy transformation? Experiences of participatory action research (PAR) on desegregation policy in Szeged, Hungary. *IJAR - International Journal of Action Research*, 1., 81–101. <https://doi.org/10.3224/ijar.v17i1.05>

- Málovics Gy., Bajmócy Z., Gébert J., Juhász J., Berki B., Mihók B. (2022): A közösségi szerepvállalás mint az egyetemek újra felfedezett, de elhanyagolt feladata. *Magyar Tudomány*, 5., 631–643. <https://doi.org/10.1556/2065.183.2022.5.9>
- Málovics Gy., Wahyuni, A. S. (2024): Az egyetemi közösségi szerepvállalás támogató tényezők egy hazai empirikus kutatás tapasztalatai alapján. *Educatio*, 3., 361–369. <https://doi.org/10.1556/2063.33.2024.3.7>
- Málovics Gy., Bajmócy Z., Csernák J., Fehér B., Frigyk M., Juhász J., Matolay R., Müllner A., Szerencsés R. (2024): Az egyetemi közösségi szerepvállalás lehetséges szerepe a társadalmi innovációk létrehozásában hazai kontextusban. *Tér és Társadalom*, 2., <https://doi.org/10.17649/TET.38.2.3531>
- Málovics Gy., Vas Zs. (2025): Egyetemi közösségi szerepvállalás (KESZ) és közelség – egy hazai empirikus kutatás tapasztalatai. *Tér és Társadalom*, 3., 81–103. <https://doi.org/10.17649/TET.39.3.3645>
- Málovics Gy., Wahyuni, A. S. (2025): Bottom-up struggle in a hostile environment? Factors influencing the spread of University-Community Engagement (UCE): Experiences from Hungary. *International Journal of Educational Development*, 119., 103439. <https://doi.org/10.1016/j.ijedudev.2025.103439>
- McEwen, L. (2013): Geography, community engagement and citizenship: introduction. *Journal of Geography in Higher Education*, 1., 5–10. <https://doi.org/10.1080/03098265.2013.757000>
- Menter, M. (2024): From technological to social innovation: toward a mission-reorientation of entrepreneurial universities. *J Technol Transf*, 49., 104–118. <https://doi.org/10.1007/s10961-023-10002-4>
- Mezei C. (2024): Zöld finanszírozási keretrendszer kidolgozása a hazai települési önkormányzatok számára. *Tér és Társadalom*, 3., 57–77. <https://doi.org/10.17649/TET.38.3.3585>
- Mihály M. (2024): Községi erdősítéssel a klímaváltozás ellen? *Civil Szemle*, 1., 49–69. <https://doi.org/10.62560/csz.2024.01.04>
- Millar, N., McLaughlin, E., Börger, T. (2019): The Circular Economy: Swings and Roundabouts? *Ecological Economics*, 158., 11–19. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2018.12.012>
- Muth D. (2022): A klímatudatosságot magyarázó elméletek átfogó elemzése: strukturális, intézményi és egyéni megközelítések. *Tér és Társadalom*, 4., 86–107. <https://doi.org/10.17649/TET.36.4.3426>
- Nagy, E., Mihály, M., Tagai, G. (2024): Towards a greener future? Environment and economic recovery in old industrial regions. *European Planning Studies*, 11., 2403–2421. <https://doi.org/10.1080/09654313.2023.2281348>
- Nagy E., Timár J., Nagy G., Velkey G. (2015): A társadalmi-térbeli marginalizáció folyamatai a leszákadó vidéki térségekben. *Tér és Társadalom*, 1., 35–52. <https://doi.org/10.17649/TET.29.1.2680>
- Nagy, G. (2021): Environmental justice and its geographical aspects in Hungary. *Tér és Társadalom*, 4., 76–103. <https://doi.org/10.17649/TET.35.4.3373>
- Németh K., Bai A., Dobozsi E., Gabnai Z., Péter E. (2023): Körforgásos gazdasági modell alapú város-koncepció, különös tekintettel a kis- és középvárosokra. *Tér és Társadalom*, 2., 62–81. <https://doi.org/10.17649/TET.37.2.3445>
- Németh K., Mezőfi N., Németh K., Péter E. (2024): Megújuló energiaforrások lakossági megítélése – egy magyarországi felmérés tapasztalatai. *Tér és Társadalom*, 2., 50–70. <https://doi.org/10.17649/TET.38.2.3526>
- Óvári Á., Farkas J. Z., Kovács A. D. (2024): A klímavédelem realitásai a hazai városokban. *Tér és Társadalom*, 1., 110–128. <https://doi.org/10.17649/TET.38.1.3512>
- Pel, B., Haxeltine, A., Avelino, F., Dumitru, A., Kemp, R., Bauler, T., et al. (2020): Towards a theory of transformative social innovation: A relational framework and 12 propositions. *Research Policy*, 49., 104080. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2020.104080>
- Purcell, M. (2002): Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant. *GeoJournal*, 2–3., 99–108. <https://doi.org/10.1023/B:GEJO.0000010829.62237.8f>
- Purcell, M. (2014): Possible Worlds: Henri Lefebvre and the Right to the City. *Journal of Urban Affairs*, 1., 141–154. <https://doi.org/10.1111/juaf.12034>
- Rácz K., Hamza E. (2025): A termelői együttműködések szerepe az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodásban. *Tér és Társadalom*, 4., 93–123. <https://doi.org/10.17649/TET.38.4.3605>

- Reisinger A., Dános Z. (2021): Az egyetemi társadalmi felelősségvállalás területi hatásai – négy magyarországi egyetem vizsgálatával. *Tér és Társadalom*, 3., 87–107. <https://doi.org/10.17649/TET.35.3.3342>
- Salomaa, M. (2019): Third mission and regional context: assessing universities' entrepreneurial architecture in rural regions. *Regional Studies, Regional Science*, 6., 233–249. <https://doi.org/10.1080/21681376.2019.1586574>
- Sándor, A., Cserti-Szauer, C., Futár, A., Walmsley, J. (2023): Including the voices of persons with intellectual disabilities in academia: Participatory research, education and development in the academic world. In: McCloskey, M., Pteri, G. (eds.): *The Routledge International Handbook of Disability Human Rights Hierarchies*. Routledge, 382–397.
- Silvey, R., Rankin, K. (2011): Development geography: Critical development studies and political geographic imaginaries. *Progress in Human Geography*, 5., 696–704. <https://doi.org/10.1177/0309132510385523>
- Soja, E. (2009): The city and spatial justice. *Spatial Justice*, 1., 31–38.
- Soja, E. (2010): Spatializing the urban, Part I. City, 6., 629–635. <https://doi.org/10.1080/13604813.2010.539371>
- Sultana, F. (2018): An(Other) geographical critique of development and SDGs. *Dialogues in Human Geography*, 2., 186–190. <https://doi.org/10.1177/2043820618780788>
- Szörényiné Kukorelli I. (2005): A fenntartható fejlődés stratégiai elemei a rurális térségekben. *Tér és Társadalom*, 3–4., 111–137. <https://doi.org/10.17649/TET.19.3-4.1022>
- Tagai G. (2021): Igazságos szolgáltatások? A közérdekű szolgáltatások fejlesztésének hatása a társadalmi térbeli viszonyokra. *Tér és Társadalom*, 4., 33–59. <https://doi.org/10.17649/TET.35.4.3369>
- Takács-Sánta A. (2020): Ökológiai radikalizmus vagy összeomlás. *Replika*, 114., 95–99. <https://doi.org/10.32564/114.6>
- Taylor, D. E. (2000): The Rise of the Environmental Justice Paradigm: Injustice Framing and the Social Construction of Environmental Discourses. *American Behavioral Scientist*, 4., 508–580. <https://doi.org/10.1177/0002764200043004003>
- Thakrar, J. S. (2018): University–community engagement as place-making? A case of the University of Fort Hare and Alice. *Development Southern Africa*, 5., 673–688. <https://doi.org/10.1080/0376835X.2018.1433022>
- Timár J. (2003): Szerkesztői előszó. *Tér és Társadalom*, 2., 1–3. <https://doi.org/10.17649/TET.17.2.887>
- Timár J., Keller J., Kovács K., Virág T. (2021): Tér és társadalom a térbeli igazságosság koncepciójának perspektívájából: Szerkesztői előszó. *Tér és Társadalom*, 4., 3–20. <https://doi.org/10.17649/TET.35.4.3399>
- Tornaghi, C. (2014): Critical geography of urban agriculture. *Progress in Human Geography*, 4., 551–567. <https://doi.org/10.1177/0309132513512542>
- Tóth J., Méreiné Berki B., Málóvics Gy., Juhász J., Boros L. (2017): „Ha csak úgy kiköltöztetjük az embereket, egymás nélkül elvesznek.” Erőforrások, korlátok és ezek térbelisége a roma szegregátumokban lakók számára: egy hazai város példája. *Tér és Társadalom*, 3., 62–84. <https://doi.org/10.17649/TET.31.3.2859>
- Trencher, G., Yarime, M., McCormick, K. B., Doll, C. N. H., Kraines, S. B. (2014): Beyond the third mission: Exploring the emerging university function of co-creation for sustainability. *Science and Public Policy*, 2., 151–179. <https://doi.org/10.1093/scipol/sct044>
- UCC (2007): *Toxic Wastes and Race at Twenty: 1987–2007. Grassroots Struggles to Dismantle Environmental Racism in the United States. A Report Prepared for the United Church of Christ Justice and Witness Ministries*. <https://www.nrdc.org/sites/default/files/toxic-wastes-and-race-at-twenty-1987-2007.pdf>
- Varjú V. (2006): Kormányzás a fenntarthatóságért. (Egy nemzetközi kutatási program margójára). *Tér és Társadalom*, 4., 161–167. <https://doi.org/10.17649/TET.20.4.1084>
- Varjú V. (2009): A területi tervezés legújabb környezetértékelési módszere – a stratégiai környezeti vizsgálat integrációja a döntéshozásba. *Tér és Társadalom*, 1., 55–65. <https://doi.org/10.17649/TET.23.1.1216>

- Velkey G., Mihály M., Gál I. (2021): A szentesi modell és napjaink versenyképességi kihívásai - növekvő gazdasági, társadalmi és környezeti kockázatok. *Tér és Társadalom*, 4., 132–157. <https://doi.org/10.17649/TET.35.4.3376>
- Wesselink, A., Buchanan, K. S., Georgiadou, Y., Turnhout, E. (2013): Technical knowledge, discursive spaces and politics at the science-policy interface. *Environmental Science & Policy*, 30., 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2012.12.008>
- Yamamura, E. K., Koth, K. (2023): *Place-Based Community Engagement in Higher Education: A Strategy to Transform Universities and Communities*. Routledge, New York <https://doi.org/10.4324/9781003446323>

## Barnamezők a fejlesztéspolitikában: tervezési logikák, fejlesztési beavatkozások és eszköztípusok a hazai stratégiaalkotásban

### *Addressing Brownfields in Development Policy: Planning Approaches, Intervention, and Instrumentation in Hungarian Strategy Making*

SIPOS FANNI, KOCSIS JÁNOS BALÁZS

**SIPOS Fanni:** PhD hallgató, Budapesti Corvinus Egyetem, Nemzetközi Kapcsolatok és Politikatudomány Doktori Iskola; 1093 Budapest, Fővám tér 8.; fanni.sipos@stud.uni-corvinus.hu; <https://orcid.org/0009-0006-1779-9260>

**KOCSIS János Balázs:** egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem, Fenntartható Fejlődés Intézet, Gazdaságföldrajz és Városfejlesztés Tanszék; 1093 Budapest, Fővám tér 8.; janosbalazs.kocsis@uni-corvinus.hu; Fulbright ösztöndíjas, Arizonai Állami Egyetem, Földrajztudományi és Várostervezési Iskola; AZ 85281 Tempe, S Myrtle Ave, 975., Lattie F. Coor Hall; jkocsis1@asu.edu; <https://orcid.org/0000-0002-2685-5598>

**KULCSSZAVAK:** barnamező; fejlesztéspolitika; tervezési logikák; városrehabilitáció

**ABSZTRAKT:** A tanulmány szövegbányászati technikákat alkalmazva elemzi a 2013 és 2023 közötti időszak országos, fővárosi és kerületi szinteken kidolgozott fejlesztési dokumentumait, különös tekintettel a barnamezős területek megújításához kapcsolódó stratégiai beavatkozásokra. A fenntarthatóság és városrehabilitáció előtérbe kerülésével a barnamezők kulcsfontosságú erőforrásokká váltak a várospolitikai diskurzusban. Bár e területek számos lehetőséget kínálnak, fenntartható megújulásuk és városi környezetbe történő integrálásuk komoly kihívásokat jelent. A szocialista ipari tevékenységek örökségét hordozó magyar városok jelentős kiterjedésű barnamezős területekkel rendelkeznek, amelyeket gyakran a város fejlődését akadályozó tényezőként kezelnek. Ugyanakkor fontos felismerni, hogy ezek a területek nem pusztán múltbéli maradványok: olyan dinamikusan változó elemek a városok szövetében, melyek párhuzamosan fejlődnek azok átalakulásával, és új típusú „szürkemezőket” hoznak létre különböző urbanizált környezetekben. A kutatás rámutat arra, hogy a barnamezős területek fejlesztése komplex megközelítést igényel, ahol a stratégiai tervezési logika, a szabályozó vagy támogató beavatkozások és eszközök megválasztása jelentős hatást gyakorol a fizikai megújulás folyamatára. Az eredmények alapján sikeres revitalizáció nem érhető el egyetlen tervezési paradigma alkalmazásával: mind a top-down, mind pedig a bottom-up stratégiák elengedhetetlenek, ugyanakkor önmagában egyik megközelítés sem elegendő. Bár egyre nagyobb teret nyernek Magyarországon az alulról szerveződő tervezési kezdeményezések, ezek gyakorlati alkalmazása még kezdeti stádiumban van. Ezt az egyes területi szinteken megfigyelhető, egymáshoz hasonló beavatkozások és eszközök is alátámasztják, melyek nem képesek kielégítően kezelni a barnamezőkkel kapcsolatos kihívásokat. A tanulmány feltárja, hogy az alsóbb szintű döntéshozók sokszor csak reaktív megoldásokat tudnak alkalmazni, mivel nem rendelkeznek megfelelő hatáskörrel és nincs integrált, stratégiai fejlesztési folyamatba ágyazott részvételi tervezési keretrendszerük. Az eredmények sürgetik olyan, a top-down és bottom-up megközelítések összekapcsolását elősegítő, továbbfejlesztett gyakorlati módszerek kialakítását, amelyek hosszú távon eredményesebbé tehetik a barnamezős területek regenerációját.



**Fanni SIPOS:** PhD student, Doctoral School of International Relations and Political Science, Corvinus University of Budapest; Fővám tér 8., H-1093 Budapest, Hungary; fanni.sipos@stud.uni-corvinus.hu; <https://orcid.org/0009-0006-1779-9260>

**János Balázs KOCSIS:** associate professor, Department of Geography and Planning, Institute of Sustainable Development, Corvinus University of Budapest; Fővám tér 8., H-1093 Budapest, Hungary; janosbalazs.kocsis@uni-corvinus.hu; Fulbright Scholar, School of Geographical Sciences and Urban Planning, Arizona State University; Lattie F. Coor Hall, S Myrtle Ave 975., AZ 85281 Tempe, USA; [jkocsis1@asu.edu](mailto:jkocsis1@asu.edu); <https://orcid.org/0000-0002-2685-5598>

**KEYWORDS:** brownfield sites; development policy; planning logics; urban regeneration

**ABSTRACT:** This study utilises text mining techniques to analyse development documents from the decade spanning 2013 to 2023, with a particular focus on strategic interventions related to the revitalisation of brownfield sites at national, capital city, and district levels. The growing emphasis on sustainability and urban regeneration has positioned brownfield sites as crucial resources within the realm of urban policy discussions. Despite the opportunities these sites offer, their sustainable rejuvenation and integration into urban environments present significant challenges. Many Hungarian towns and cities, shaped by a legacy of socialist industrial activity, are characterised by an abundance of brownfields, which are often perceived as obstacles to urban development. However, it is vital to recognise that these areas are not merely relics of the past; they are dynamic entities that evolve in tandem with urban changes, giving rise to contemporary forms of 'greyfields' in various urbanised settings. This research emphasises the necessity of adopting a multifaceted approach to brownfield redevelopment, highlighting the impacts of strategic planning logic, regulatory measures, and incentives on physical renewal efforts. The findings indicate that effective revitalisation cannot be achieved through a single planning paradigm, as both top-down and bottom-up strategies are essential yet insufficient when considered in isolation. Although grassroots planning initiatives are gaining traction in Hungary, their implementation remains in the early stages, as evidenced by the similarities in interventions and tools across different territorial levels, which fall short of adequately addressing brownfield challenges. The study reveals that lower-level decision-makers often find themselves restricted to reactive solutions due to a lack of authority and a strong framework for participatory planning integrated into strategic development processes. The results underscore an urgent need for improved practices that connect top-down and bottom-up approaches, thereby fostering long-term effectiveness in brownfield regeneration efforts.

## Ezerarcú barnamezők: az újratermelődő kihívás

Magyarország városi barnamezőinek jelentős része a szocialista ipari tevékenységek hagyatékeként ismert (Dannert 2016; Kukely 2006; Rizzo et al. 2015). Valóban, számos barnamezős terület a nyugati fordista gazdasági paradigmával párhuzamosítható szocialista tervutasításos rendszer lenyomata. Ebben az időszakban az ipar – főleg a nehézipar – fejlesztése volt a rendszer fő prioritása, és az új termelőegységek megjelenése nagyban befolyásolta a városok arculatát, szerkezetét. Jóformán az ipar határozta meg a lakosság mindennapjait, a várostervezés az ipari zónák köré “szervezte az életet” (Kocsis 2009; Kondor 2013). Később a rendszerváltás számos változást hozott a volt szocialista országokban: többek között gyors dezindusztrializáció, a posztfordista gazdasági rendszer felé történő elmozdulás jellemző. Ennek egyik hozadéka a korábbi ipari területek barnamezőssé válása, mivel a gyárak és termelőegységek sorra zárták be kapuikat (Dannert 2016;

Kádár 2011; Kukely et. al 2006). Magyarországon a főváros, Budapest esetében már az 1970-es években elindult ez a folyamat, azonban látványossá csak az 1980-as évek közepétől vált (Kocsis 2009). A sajátos privatizációs folyamatoknak köszönhetően a gyárterületek jelentős részét feldarabolták, ami egy ma már jól ismert problémához, a barnamezős területek tisztázatlan és átláthatatlan tulajdoni viszonyainak kialakulásához vezetett (Földi et al. 2012; Kukely 2006; Vértesy 2019). A nyugat-európai városok már az 1970-es években megtapasztalták az ipari szerkezetváltáshoz kapcsolódó problémákat és azok kísérőjelenségeit, a barnamezős területek kialakulását (Couch, Fraser, Percy 2003; Ingham, Ingham 1992; Nagy 2015; Orosz 2012), azonban az ottani szakmai diskurzus eredményei csak korlátozottan alkalmazhatóak a posztszocialista viszonyok között.

Hazánkban a barnamező típusait tekintve többségében ún. ipari barnamezők alakultak ki: a volt szocialista országokban jóval nagyobb ezeknek a területeknek az aránya, mint Nyugat-Európában (Barta 2004; Orosz 2012). Ugyanakkor ezeknek a területeknek a kialakulása nem csupán múltbéli, már lezajlott folyamatok következménye (Couch, Fraser, Percy 2003; Dannert 2016, Okeyinka et al. 2023; Sipos, Tóth 2023). Az új, jelenkori barnamezők keletkezésének hátterében a jelenlegi globális gazdasági és termelési szerkezetváltás – például a posztfordi átalakulás, a tercier és kvaterner szektor erősödése, a kreatív ipar fellendülése – is meghúzódhat (Egedy 2020; Kocsis 2015). Barnamezők tehát – legyen szó Nyugat-, Közép- vagy Kelet-Európáról – mindmáig születnek, miközben tűnnek is el a revitalizációs beavatkozásoknak köszönhetően. Kialakulásuk hátterében ugyanakkor részben más folyamatok állnak, mint korábban (Couch, Fraser, Percy 2003; De Sousa 2021; Paya 2015; Sipos, Tóth 2023). A barnamezők jelensége, ahogyan Orosz (2012) összefoglalta, „a város, mint orgánus életciklusának egy természetes folyamata” (Waldis 2009, 5.). Ilyen folyamat például, hogy a technológiai fejlesztéseknek köszönhetően ma már számos ipari vállalatnak a korábbihoz képest kisebb terület szükséges a termeléshez. Ezért több épület kihasználatlanul áll a még működő gyárterületen (Dannert 2016; Rizzo et al. 2015). Hasznosítási lehetőségük korlátozott, mivel az egyre több helyet igénylő tevékenységek (kereskedelem és szolgáltató szektor, lakhatás) számára kedvezőtlen adottságúak ezek a területek (Adams, De Sousa, Tiesdell 2010).

A COVID-19 következtében vált nyilvánvalóvá a városi térhasználat újabb átalakulása. A vállalatok tömegével álltak át az otthoni munkavégzésre (Fiorentino et al. 2022). Ez ugyan lassan lecsengőben van, de az irodai tevékenységek külvárosi alközpontokba történő költözése (Kebza 2024) és a mesterséges intelligencia fehérgalléros munkaköröket érintő negatív hatása egyre érezhetőbbé vált (Sneppen 2025; Virgilio, Hoyos, Ratzemberg 2024). Ezért egyre több belvárosi “modern barnamező” – hívhatjuk őket szürkemezőknek is (Nordahl, Sommervoll 2023; Orosz 2012) – kihasználatlansága okoz problémát, főként a nagyvárosok központjában (Morawski 2022). Az új funkciók kialakítása nem könnyű feladat, mivel ezeket az épületeket eredetileg a monofunkciós használat céljával építették (Fakharany 2024). Habár laikus szemmel ezeknek a területeknek a revitalizációja kisebb



“falatnak” tűnhet, mint egy volt sörgyári vagy vasgyári épületé, valójában a tér-kiépítés merevsége miatt nehéz az átalakításuk. Nem egyszerű feladat a felhagyott irodaépületek, kisebb bevásárlóközpontok, plázák revitalizálása sem, mivel az eredeti funkcióra optimalizált szerkezet, a nagyszámú ám kis alapterületű fragmentált belső tér, a sematikus, minimalista, karakter nélküli épületek korlátozott lehetőségeket kínálnak a funkcióváltásra (Askar, Bragança, Gervásio 2021; Cutieru 2023; Garcia, Kwon 2021).

Új jelenségnek tekinthető, hogy a régi, gazdag történelmi múlttal, izgalmas építészeti jelleggel bíró ipari barnamezők vonzóvá váltak a kreatív és kulturális tevékenységek számára (Marian-Potra et al. 2020). Az egykori ipari épületek nagy, nyitott terei, gyárutcai, gyárteraszai adottságaik révén rugalmasabbak, könnyebben teremtenek lehetőséget a közösségi vagy kreatív és kulturális hasznosításra és az egyéb funkciók, szolgáltatásmixek kialakítására (Kovács 2015; Meng, Zhi, Pang 2023; Varga 2018). Ugyanakkor az ipari barnamezős területek megújulásának számos akadályozó tényezője is ismert (Dannert 2016; Grimski, Ferber 2001; Kukely 2006).

Összességében megállapítható, hogy a modern barnamezők és a régi ipari örökségek különböző problémákkal küzdenek, ezért újjáélesztésük eltérő szemléletmódot, más-más típusú fejlesztési beavatkozásokat és eszközöket igényel (Oliver et al. 2005; Orosz 2012). Éppen ezért időtálló a CABERNET (*Concerted Action on Brownfields and Economic Regeneration Network*) által megfogalmazott definíció, miszerint minden olyan terület barnamezős, „amelyre hatással van saját, valamint a közvetlen környezetének korábbi hasznosítása, felhagyott vagy alulhasznosított, vélt vagy valós szennyezettséggel terhelt, főképp fejlett városi térségben található, újra használatba vétele pedig beavatkozást igényel” (Ferber et al. 2006, 13.). A hazai és nemzetközi szakirodalom is mindinkább a fenti definíciót alkalmazza a barnamezős területek meghatározására (Berki 2017; BFVT 2021; Orosz 2012; Osman et al. 2015; Rey, Laprise, Lufkin 2022; Rizzo et al. 2015).

A barnamezők városszövetbe történő visszaintegrálásának szükségességére és időszerűségére számos szakirodalmi forrás világít rá (Berki 2017; Dannert 2016; Grimski, Ferber 2001; Kukely 2006; Marian-Potra et al. 2020; Orosz 2012). Azonban napjainkban már mindinkább erőforrásként hivatkoznak e területekre, problémaként történő értelmezésük egyre inkább kiszorul a szakirodalomból (Dannert 2016; Marian-Potra et al. 2020). Inkább tartalékterületként jelennek meg, amelyek potenciálisan fékezhetik a városok szétterjedését és annak kísérője-lenségeit. Adottságaik, strukturális sajátosságai révén a barnamezős területeken kompakt városi terek hozhatók létre (Ibrahim, Al-Hagla, Nassar 2020; Wetzel 2024). Ugyanakkor hazánkra is igaz, hogy azokat a területeket fejlesztik elsősorban, amelyek földrajzi helyzete ingatlanpiaci szempontból a legértékesebbnek tekinthető (Földi et al. 2012; Géro 2019; Kukely 2006). Ezzel szemben azoknak a területeknek, amelyek a frekvenciált városi terektől távolabb esnek vagy gyengébb infrastruktúrális kapcsolatokkal rendelkeznek, kevesebb esélyük van a sikeres megújulásra (Andres, Golubchikov 2016; Dannert 2016; Lepel 2006).

E barnamezős területek fizikai megújulásának „kimenetelét” nagyban befolyásolja, hogy a folyamatot megelőző és egyben megalapozó stratégiai tervezés során milyen ösztönző vagy szabályozó beavatkozásokat határoztak meg, és azoknak milyen hatásai lehetnek, illetve melyek azok a fejlesztési eszközök, amelyek képesek hatékonyan hozzájárulni a megújításhoz (Egedy 2020; Orosz 2012; Varga-Ötvös 2003). Ugyanakkor fontos kérdés, hogy kinek a közreműködése szükséges: „kin múlik, hogy mi történik?” (Földi et al. 2012, 2.) – azaz milyen beavatkozások és kik által történnek, milyen szereplők vesznek részt a folyamatok alakításában.

### Új tervezési logikák a barnamezős fejlesztéspolitikában

Számos szakirodalom mellett érvel, hogy a barnamezős területek megújítása érdekében a túlzottan központosított, hierarchikus tervezési és fejlesztési mechanizmusok, illetve egyirányú irányítási logikák önmagukban nem elegendőek (Evans et al. 2006; Németh 2005; Oliver et al. 2005; Polyák 2016). A rehabilitációhoz köthető folyamatokba a helyi közösségek és az egyéb érintettek bevonására is szükség van (Klusáček et al. 2018). Ennek egyik oka, hogy a helyi szereplők ismerik azokat a helyi adottságokat, amelyek a magasabb döntéshozatali szintek számára kulcsfontosságúak lehetnek (Dannert 2016). Továbbá, a barnamezős területek komplex rehabilitációjának megtervezésében több szakterület összehangolt együttműködésére van szükség (Dannert 2016; Sipos, Tóth 2023). Ez különösen igaz a közsféra esetében, amely számára kulcsfontosságú megfelelő kompetenciákkal rendelkező további gazdasági szereplők bevonása („bevonása”) is, miután a projektek tervezéséhez és megvalósításához szükséges anyagi erőforrások és fejlesztési készségek sok esetben hiányoznak (Keresztély, Scott 2012).

A lakosság bevonása nélkül a jól átgondolt és strukturált fejlesztések is zátonyra futhatnak. A nem megfelelő idejű és formájú tájékoztatás csökkentheti a lakosság bizalmát, ezért előfordulhat, hogy olyan fejlesztések ellen is tiltakoznak, amelyek az ő érdekeiket is szolgálnák (Reichborn-Kjennerud et al. 2021). E feszültségek elkerülése érdekében már a fizikai fejlesztések előtt, a stratégiai tervezés folyamatába érdemes bevonni a helyi közösségeket, érintetteket, illetve célszerű feltérképezni a közösségi „alulról jövő” (=grassroot) szerveződések, igények. A komplex tervezés során olyan beavatkozásokat és eszközöket szükséges kijelölni, amelyek hatékonyabban, fenntarthatóbban (hosszú távon) képesek reagálni az adott, helyi problémákra (Bartsch 2003; Gainza 2018; Solitare, Lowrie 2012). Ezáltal nem csupán pontszerű fizikai megújítás biztosított, hanem a terület tágabb értelemben vett fenntartható társadalmi, gazdasági és környezeti tényezőinek javítása is, melyben a valós helyi igények kiszolgálására is sor kerülhet (Alvarez 2001; Berki 2017; Egedy 2020; Orosz 2012).

Az úgynevezett alulról szerveződő, széles körű társadalmi bevonáson alapuló bottom-up tervezés hazánkban lényegesen később jelent meg, mint a nyugat-

európai országokban. Tervezési és fejlesztési gyakorlatainkat az erősen központosított, hierarchikus top-down folyamatok határozzák meg a rendszerváltást követően is (Barta 2009; Málovics et al. 2015). Annak ellenére, hogy ma már ismerjük a bottom-up tervezés fogalmát, számos szakirodalom szerint a stratégiai tervezésben egyelőre csupán „ízlelgetjük” ezt a tervezési és irányítási logikát (Kabai 2016; Reisinger 2010). A konkrét támogató beavatkozások és eszközök kijelölése és hatékony alkalmazása még nem terjedt el a hazai stratégiai tervezésben (Boromisza et al. 2022; Dannert 2016). Eddig csupán eseti – inkább egyszeri pályázati vagy projektalapon működő – legjobb gyakorlatok találhatók meg valamennyi fejlesztéspolitikai dokumentumban (Kovách, Kucerova, Megyesi 2005; Reisinger 2010). Azonban a kizárólag társadalmi részvételre, csupán támogatásokra és ösztönzésre épülő stratégiaalkotás is számos problémalehetőséget hordozhat magában. Ezért fontos, hogy a nyugat-európai tervezési folyamatokat, jó gyakorlatokat és struktúrákat kellően megismerjük, mielőtt meghonosítanánk ezeket a hazai gyakorlatban (Barta 2009; Földi 2009). Számos probléma merülhet fel, ha a tervezésért felelős szereplők nem megfelelően közvetítenek és moderálnak az érintettek között. Ebben az esetben ugyanis elmarad a transzparens kommunikáció, melynek hiánya érdektelenséget, motiválatlanságot okozhat (Dannert 2016). A magasabb döntéshozatali szintek felelősek azért, hogy hatékony kommunikációt kezdeményezzenek az érintettekkel (Klusáček et al. 2018). Ugyanakkor a helyi szereplők párbeszédre való hajlandósága, személyes motivációja is elengedhetetlen: fontos, hogy az érintettek magukénak érezzék a problémát (Dannert 2016; Grimski, Ferber 2001).

Az érdeklődés fenntartása nem egyszerű feladat, mivel a barnamezők rehabilitációja és a rehabilitáció által hozott eredmények nem realizálódnak egyik napról a másikra (Klusáček et al. 2018). Továbbá, a terület hasznosítói menet közben cserélődhetnek: ezáltal új preferenciák, új igények jelennek meg, melyekre a már folyamatban lévő rehabilitáció nem képes érdemben reagálni (Andres, Grésillon 2013; Dannert 2016; Marian-Potra et al. 2020). Ezért a barnamezők fejlesztése során az átlagosnál jóval több energiabefektetést igényel annak kitalálása, hogy miképpen szeretnénk bevonni az egyes szereplőket, illetve érdekelteket a tervezés folyamatába (Burgers, Vranken 2004; Földi 2009; Klusáček et al. 2018; Perjo, Fredricsson, Oliveira 2017). További problémákat vet fel, hogy számos volt ipari terület fizikai rehabilitációja igencsak költséges beruházásnak tekinthető, főként akkor, ha a területen lévő épületek védettség alatt állnak, és a helyreállításnak szigorú feltételei vannak (Lepel 2006; Németh 2005; Oliver et al. 2005; Polyák 2016; Varga-Ötvös 2003). Ezért a legtöbb esetben a csak alulról jövő törekvések megmaradnak a kezdeményezés szintjén. Bár gyakran az átmeneti hasznosítók töltik meg a területet hosszú távon is értékes funkciókkal, és a városzövetbe is remekül illeszkednek, a költséges fizikai rehabilitációra nem igazán van lehetőségük (Andres, Grésillon 2013; Dannert 2016; Marian-Potra et al. 2020; Polyák 2016; Sipos, Tóth 2023).

Az ilyen esetekben a magasabb döntéshozatali szinteknek szakpolitikai lépésekkel, illetve a finanszírozási és támogatási keretek kidolgozásával ösztönözniük szükséges a terület fejlesztését, vagyis vonzóbb piaci környezetet kell teremteniük a kedvezőtlenebb adottságú barnamezők számára is (Barta 2009; Evans et al. 2006; Kukely et al. 2006; Morar et al. 2021; Vértesy 2019). A piaci ösztönzés és a helyi igények kiszolgálása, a két megközelítés közötti egyensúly megtartása igen csak „nehéz rajt” (Egedy 2020; Klusáček et al. 2018). A bottom-up és top-down tervezés egyenként, önmagában nem elégséges: a két logika kombinációjára van szükség, és ez nem csak a barnamezős területek esetében igaz. A helyi kezdeményezések, a központi támogatások hatékony felhasználása, a megfelelő forráselosztás és a felsőbb, felelős döntéshozatali szint iránymutatása együtt eredményezhet sikeres gyakorlatokat, követendő példákat (Barta 2009; Egedy 2020; Rító 2022; Teveli-Horváth 2023).

### **A tanulmány relevanciája, kutatási kérdések**

E tanulmány a barnamezők revitalizációja kapcsán fejlesztéspolitikai dokumentumokat vesz górcső alá és feltárja az egyes területi szintek beavatkozásainak és eszközeinek várható hatásait: 1.) azok milyen hatást gyakorolnak a saját területi szintjükre; 2.) az egyes területi szintek között milyen kölcsönhatások figyelhetők meg, milyen módon hathatnak egymásra.

Vizsgálja, hogy az egyes területi szintek milyen alulról szerveződő tevékenységeket erősítő ösztönző és támogató beavatkozásokat, illetve stratégiai eszközöket fogalmaznak meg (amennyiben vannak ilyen beavatkozások és eszközök). Mely beavatkozások és eszközök esetében támaszkodnak az alulról szerveződő tevékenységek szerepére? Melyek azok a tevékenységek, amelyek organikus módon járulhatnak hozzá a horizontális (akár ágazati) partnerségi kapcsolatok kialakításához? Emellett milyen szabályozó és/vagy korlátozó típusú beavatkozásokat és eszközöket fogalmaznak meg, azoknak mi a kifejezett célja? Milyen irányból szabályoz vagy korlátoz, illetve kit nevez meg a szabályozó/korlátozó szerepkörre? Lehetséges-e a dokumentumokban kidolgozott beavatkozások és eszközök várható hatásaiból és típusaiból következtetni arra, hogy e dokumentumokat milyen irányítási logika jellemzi, lehet-e ezeket tipizálni? Megfigyelhető-e bennük a bottom-up tervezési logika?

### **Módszertan**

A fenti kérdések megválaszolása érdekében országos, fővárosi és kerületi fejlesztési dokumentumokat választottunk ki, mivel a hazai területfejlesztési gyakorlatban jellemzően kevésbé fókuszba helyezett probléma a barnamezős területek

városi szövetbe történő visszaintegrálása. A kérdés csupán az, hogy ezt az egyes területi szintek hogyan képzelik el.

### *A fejlesztési dokumentumok kiválasztása*

A tanulmány a 2013–2023 közötti időszakban készült hosszú távú országos, valamint középtávú fővárosi és kerületi szintű fejlesztési dokumentumokat (1. táblázat) elemzi, illetve értékeli aszerint, hogy a barnamezős területek kapcsán megfogalmazott beavatkozásoknak és eszközöknek milyen hatásai lehetnek a barnamezőkre. Továbbá a megnevezett beavatkozásokat és eszközöket tipizálja is aszerint, hogy azok támogató vagy szabályozó jellegűek. Ezt követően igyekszik megvizsgálni azt, hogy maguk a dokumentumok milyen tervezési logikát követnek.

1. táblázat: Elemzett dokumentumok  
*Documents analysed*

| <i>Fejlesztési dokumentumok</i> |                                                                                                |
|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Országos                        | Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció                 |
| Fővárosi                        | Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégia (2027)                                       |
| Kerületi                        | Budapest X. Kerület Kőbánya Integrált Településfejlesztési Stratégiája (2014–2020)             |
|                                 | Budapest III. Kerület Óbuda-Békásmegyér Integrált Településfejlesztési Stratégiája (2021–2027) |

*Forrás: a szerzők szerkesztése*

Az országos szintű vizsgálathoz az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepciót (továbbiakban: OFTK) jelöltük ki. Ezt a dokumentumot 2014-ben fogadta el az Országgyűlés, és átfogó céljaként határozta meg a területfejlesztés hatékonyabbá tételét, a fejlesztéspolitikai beavatkozások és eszközök korszerűsítését (OFTK 2014).

A települési vizsgálathoz Budapestet választottuk ki. A fővárosban a településnél kisebb léptékű területi egység, a kerületi szint is vizsgálható. Továbbá nem elhanyagolható tény, hogy Budapest bővelkedik dinamikusan változó barnamezőkben (Berki 2017; Couch, Fraser, Percy 2003; Földi et al. 2012; Kocsis 2015; Kukely 2006). A folyamatos változást mi sem mutatja jobban, mint a Budapest Főváros Önkormányzata megbízásából készült Barnamezős Területek Katasztere, amely a fővárosi barnamezők részletes elemzését (egy különböző szakterületek által összeállított javaslatcsomagot) és integrált megközelítésű rendszerezését tartalmazza (BFVT 2021). A dokumentumot minden évben felülvizsgálják. A már nem barnamezős (fizikailag fejlesztés alatt álló vagy időközben revitalizált) területeket törlik a kataszterből. A nyilvántartás alapján a főváros 2023-ban összesen 2 737,5 hektárnyi barnamezővel rendelkezett. Az előző, 2022-es évhez képest 51 hektárnyi területet töröltek: ezek fejlesztése folyamatban van vagy megvalósult, kéthektárnyi terület pedig bekerült az adatbázisba (BFVT 2023).

Kerületi szinten a III. és a X. kerület fejlesztési dokumentumait vizsgáltuk. Az összes kerület stratégiáját nem tudtuk összehasonlítani, mert akkor a tanulmány túlnőne a terjedelmi kereteken, illetve jelen esetben nem is a dokumentumok mennyiségi elemzése volt a cél.

Érdemes továbbá felhívni a figyelmet arra, hogy a X. kerület esetében a legfrissebb stratégiai dokumentum a 2015. évi Integrált Településfejlesztési Stratégia és annak 2017. évi felülvizsgálata (e két dokumentumot a tanulmány egyben kezelte), amelyek még az előző, 2014–2020 közötti tervezési ciklusban készültek. Ezzel szemben a III. kerületi stratégia 2021-ben született, így már a 2021–2027-es tervezési ciklust készíti elő. Bár a két ciklus logikai keretrendszere is más volt, a két dokumentum különböző stratégiai megközelítéssel készült. Ezért is érdemes őket vizsgálni, hiszen a két kerületi stratégián keresztül e két tervezési ciklus összevethető. Kérdés, hogy a barnamezők fejlesztésére irányuló stratégiai beavatkozások és eszközkészletek tekintetében megfigyelhető-e szemléletváltás a két tervezési ciklus között.

A két kerület barnamezőinek kialakulása főként történelmi okokra vezethető vissza. Egykor Óbuda és Kőbánya is gazdasági és szállítási központként működött: ennek lenyomatát ma is őrzi a két kerület. Kukely György és szerzőtársainak (2006) területi topográfiája alapján mindkét kerület az ún. „átmeneti barnamezős zónába” esik. A III. kerület a budai oldal északi szektorában, a X. kerület pedig a pesti oldal keleti szektorában található. A feltáró elemzéshez tehát mindkét kiválasztott kerület kiváló terepet kínál, mivel ma is jelentős számú és kiterjedésű barnamezős területtel rendelkeznek (BFVT 2023). Stratégiáik is aktívan foglalkoznak ezeknek a területeknek a problémakörével. Ezt bizonyítja az 1. ábra: a III. kerületi stratégiában hatvanszor, a X. kerületi stratégiában pedig összesen ötvennéyszer szerepel a „barnamező” kifejezés.

### ***Barnamezők leválogatása az NVivo programban***

A tanulmány módszertana a mélyebb szövegelemzésre épül. A praktikus és hatékony vizsgálat érdekében a kiválasztott dokumentumokat kísérleti jelleggel az NVivo programban is lefuttattuk. Az NVivo lehetővé teszi a kvalitatív módszertanon alapuló kutatásokhoz felhasznált szövegek, interjúk, médiatartalmak és egyéb dokumentumok gyorsabb és precízebb elemzését. Segítségével egyszerűbben kódolhatók és rendszerezhetők az importált tartalmak, de a program a tartalmak közötti relációk, mintázatok feltárására is alkalmas lehet. Jelen munkában az NVivo program elsősorban az elemzés szempontjából lényeges kulcsgondolatok kigyűjtését és egymás mellé rendezését gyorsította meg.

Érdemes ugyanakkor a program gyenge pontjaira is felhívni a figyelmet. A program alapértelmezett nyelve az angol, és csupán egyéb nyelvként értelmezi a magyar nyelvet: külön magyar nyelvi csomag nem érhető el. A problémára megoldás lehet egy saját szótárprogramba történő beimportálása, azonban ebben a kutatásban nem hoztunk létre szótárt, az elemzéshez elégséges volt a barnamező

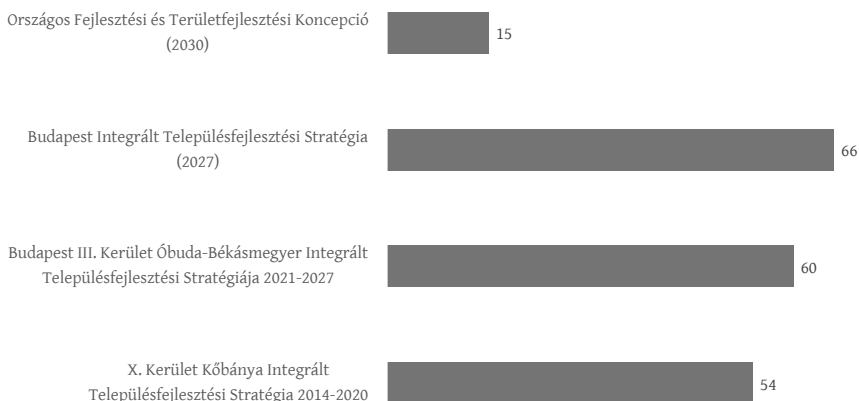
mint kulcsszó. A program „Text Search Query” elemző moduljával válogattuk le a barnamező szót. A lekérdezést a barnamező\* kombinációval futtattuk le, ezáltal az összes ragozott és toldalékolt barnamezős szóra szűrt a program. A „Text Search Query” modul „summary” és „reference” menüpontjában a program összefoglalást készít a keresett szó előfordulási gyakoriságáról, továbbá felsorolja, hogy milyen szöveggörnyezetben, illetve kontextusban fordul elő a szó a dokumentumban. E modul segítségével készült el az 1. ábra, amely a „barnamező” kifejezés előfordulásának számát mutatja a vizsgált anyagokban.

A továbbiakban a „Word tree” modul ad lehetőséget arra, hogy egy összefoglaló vizualizációban (szókapcsolati/szöveggörnyezeti ágrajz: 2. ábra) is szemléltesük a barnamező, mint kifejezés különböző szöveggörnyezetekben, kontextusokban történő előfordulását.

Ezt követően a kódolás finomhangolása, az ún. „stop szavak” (stop words: felesleges névelők, kötőszavak, névmások stb.) kiszűrése következett. E kifejezések eltávolításával jobban hangsúlyozhatók az elemzéshez kapcsolódó kontextusok és tartalmak. Vizsgálatunkban nem sikerült ugyanakkor az összes stop szót kiszűrni, mivel a program úgy érzekelte, hogy e kiszűrni kívánt szavak szorosan kapcsolódnak a keresett kifejezéshez. Az effajta szűrés tehát okozhat nehézségeket, főként akkor, ha a program szerint a szavak a nyelvtani szerkezet részei.

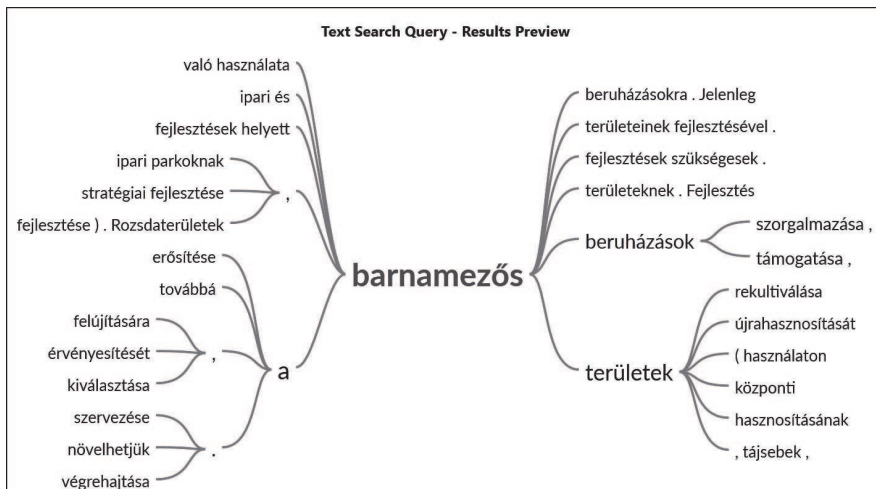
Érdemes arra is felhívni a figyelmet, hogy – bár hozzáadható a saját nyelvünk stop szó gyűjteménye – a program alapvetően angol szövegelemzésre kalibrált. A szöveggörnyezeti ábra megszerkesztését követően azt is beállíthatjuk, hogy az egyes ágakon hány szó jelenjen meg a keresett kifejezés előtt vagy után.

1. ábra: A „barnamező” kifejezés előfordulása a vizsgált dokumentumokban  
*Appearance of the word 'brownfield' in the analysed documents*





2. ábra: A Text Search Query modulból kiexportált ágrajz (OFTK 2014)  
*Word tree, exported from the Text Search Query module (OFTK 2014)*



Forrás: NVivo program

Az értelmezhetőség és a pontosabb szövegkörnyezeti elemzés érdekében a legtöbb esetben minimum 10 szóra állítottuk a szavak mennyiségi leválogatását szolgáló modult. Azonban a szemléltetést szolgáló 2. ábrán csak kétszavas beállítást csináltunk, mivel az NVivo által létrehozott ágrajzokat nem lehet formázni, sem betűtípust, sem pedig színt vagy betűméretet kiválasztani. Az ágrajzot csak a módszertan szemléltetése érdekében exportáltuk ki a programból. A „Word Tree” modul segítségével alapvetően interaktív statikus ábra szerkeszthető, amelyen az egyes ágakra kattintva az összetartozó elemek kiemelhetők. Ily módon nemcsak a szavak előfordulásának gyakorisága látható, hanem a logikai kapcsolatok is vizualizálhatók, nagyban segítve/meggyorsítva a tartalomelemzés folyamatát.

## A beavatkozások és eszközök hatásainak vizsgálata

### Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció

Az OFTK anyagában főként általános beavatkozások jelennek meg, ami a dokumentum jellegéből adódóan nem meglepő, hiszen egy ilyen koncepciónak az a feladata, hogy átfogó, hosszú távú beavatkozásokat, eszközöket jelöljön ki. A barnamezős területek fejlesztésének szerteágazó és komplex gondolkodást igénylő jellege jól megmutatkozik abban, hogy a hozzájuk kapcsolódó intézkedési javaslatok a környezeti értékek és zöldfelületek megőrzésének fontosságát taglaló fejezetben is megjelennek. Arra azonban nem tér ki a dokumentum (pedig a jel-

legéből adódóan kitérhetne), hogy milyen eszközökkel lehet motiválni az egyes szakterületek együttműködését a barnamezők fejlesztése érdekében, miként lehet az alulról szerveződő folyamatokat erősíteni, illetve hogyan lehet összehangolni e beavatkozásokat és eszközöket az egyes ágazatok szintjén. A „beruházások helyszínének kiválasztásában nyújtott központi támogatás” esetében például nem nevezi meg, hogy konkrétan milyen központi szervezet nyújtson támogatást, vagy azt, hogy milyen szereplők bevonásával történjen meg a területek kiválasztása. A „központi támogatás” szókapcsolat többszöri megjelenésével (azonban annak konkretizálása nélkül) érzékelhetővé válik a tanulmány elméleti részében felvezetett azon állítás is, miszerint hazai viszonylatban a magasabb szintű fejlesztési dokumentumok a felülről lefelé irányuló központi top-down folyamatokra támaszkodnak. A koncepcióból hiányoznak a világosan megfogalmazott beavatkozások és eszközök, miközben ezek kidolgozását más, alacsonyabb szintű (akár ágazati) szereplőre sem testálja át. Így tehát nem igazán tartalmaz olyan támpontokat sem, amelyek irányadók lehetnek a helyi stratégiák beavatkozásainak és eszközeinek kijelölésében. Pedig a dokumentumnak feladata lenne, hogy az alacsonyabb döntéshozatali szinteknek egyfajta „útmutatót” adjon: „Az új OFTK azt a célt szolgálja, hogy az ország fejlesztéspolitikája, a területi tervezés, és az ebből eredő szabályozás összefüggő, egységes rendszert alkosson, egységes felépítéssel, hathatós és következetes intézkedésekkel járuljon hozzá az ország dinamikus fejlődéséhez” (Nemzetgazdasági Minisztérium 2014, 1.).

Ahol konkrétabb javaslatokat tesz, ott leginkább átfogó beavatkozásokat és eszközöket nevesít. Ilyenek például a központi nyilvántartás létrehozása vagy az örökségvédelemmel kapcsolatos ösztönző jellegű intézkedések: ezek többször is előfordulnak a dokumentum barnamezőkkel foglalkozó részében. A műemlékvédelemmel és kármentesítéssel kapcsolatos beavatkozási elképzelések nem említenek átfogó, a témákhoz kapcsolódó jogszabályi háttérrel összefüggő javaslatokat. A felülvizsgálat szükségességére sem utalnak, annak ellenére, hogy szükség lenne e lépésre, és a koncepció javasolhatná (Budapest Főváros Önkormányzata 2014).

### ***Budapest integrált településfejlesztési stratégiája***

A fővárosi településfejlesztési stratégia tartalékterületként, erőforrásként hivatkozik a barnamezőkre. Ez a megközelítés alapvetően meghatározza a dokumentumban megfogalmazott beavatkozásokat és eszközöket: lehetőségként (és nem problémaként) értelmezi e területeket. Fejlesztési eszközként jelenik meg a különböző együttműködési formák létrehozása, a lakosság és a helyi érintettek bevonása, illetve a hosszú távon is fenntartható új funkciók kialakítása.

Barnamezős fejlesztési célokat szolgáló beavatkozásként jelenik meg a helyi identitás erősítése és a takarékos területhasználat érdekében a multifunkcionális használatra történő ösztönzés. A stratégia szerint ugyanakkor a kompakt és több-

funkciós városi terek kialakításához elengedhetetlen az alapos és körültekintő felmérés és a tágabb városszövetre kiterjedő vizsgálat. Ehhez eszközként egy barnamezős kataszter létrehozását jelöli meg, amely a kerületek számára útmutatóként szolgálhat a későbbi barnamezős fejlesztések megvalósításához. A fővárosi stratégia nem dönti el, hogy miként használják a katasztert, nem kényszeríti bele a kerületeket semmilyen konkrét megoldásba: az adatbázis a kerületek helyspecifikus támogatását szolgálja. A stratégia tisztában van a barnamezős területek egyediségével, hiszen valamennyi barnamezős területet tartalmazza és azokhoz konkrét, specifikált fejlesztési javaslatokat tesz (BFVT 2023).

A dokumentum eszközként említi a barnamezők ideiglenes hasznosítását: ez átmeneti zöldfelületi rekreációs funkciók kialakítását célozza, amíg a terület jövőbeni felhasználása kérdéses vagy vita tárgyát képezi. A rossz fizikai állapotban lévő, de gazdasági tevékenységek szempontjából mégis aktívnak tekinthető alulhasznosított területek szintén köztes használatként értelmezhetők. Ezek beavatkozás útján történő funkcióváltása nem indokolt, amennyiben nincs terület-használati konfliktus a lakosság és a hasznosítók, valamint a további helyi érintettek között. Az ugyanakkor hangsúlyos szempontként jelenik meg, hogy a köztes hasznosítást elsősorban akkor érdemes támogatni, ha az lokális igények megvalósulását szolgálja. A dokumentum kitér arra is, hogy a telephelyek megújítása érdekében a hasznosítókat / gazdasági szereplőket / vállalkozásokat milyen eszközökkel célszerű motiválni. Ennek kapcsán a stratégia a helyi szereplőkkel megvalósuló kapcsolatteremtést, az együttműködési lehetőségek feltárását, és a jogi, pénzügyi vagy kommunikációs eszközökkel történő támogatást emeli ki. A klasszikus barnamezőkön túl olyan belvárosi, kisléptékű, használaton kívüli területeket (foghíjteleket, felhagyott intézményeket: régi iskolaépületek, egészségügyi és honvédségi épületeket) is megemlíti a dokumentum, amelyek helyt adhatnak a kreatív iparnak és a civil szerveződéseknek. Ezek hasznosítása szintén átmeneti és kisléptékű, de konkrét és célzott beavatkozásokat takar.

### ***A kőbányai és az óbuda-békásmegyeri integrált településfejlesztési stratégiák***

Tekintettel arra, hogy az elmúlt tíz évben nem készült új stratégia, a kőbányai integrált településfejlesztési stratégia esetében a megalapozó vizsgálatot (Budapest X. kerület ITS 2015) és a 2017-ben felülvizsgált anyagot (Budapest X. kerület ITS 2017) elemeztük. A dokumentum kritikai megközelítéssel reflektál a barnamezős területeket terhelő problémákra, az újrahasznosítást akadályozó, befektetői kedvet csökkentő tényezőkre, és meghatározza a területhasználatot érintő beavatkozások és eszközök jellegét. Leginkább szabályozó és korlátozó beavatkozásokat, illetve eszközöket fogalmaz meg, mert a kerületben található barnamezők egy része nem alkalmas beépítésre: építési engedély ugyanis nem adható ki rájuk a fizikai tulajdonságaik miatt (feltöltött területek, föld alatti pincerendszer stb.).

További megújulást akadályozó tényezőként említi azt a körülményt, hogy bár a kis- és középvállalkozások esetében gyakran megvan a befektetői szándék, a kármentesítés és az örökségvédelmi jogszabályok miatti magas revitalizációs költségek mégis „elriasztják” őket. Ezért a dokumentum olyan támogató jellegű előkészítő (pl. területrendezési és kármentesítési) beavatkozásokat igyekszik kijelölni, amelyek vonzóbbá tehetik ezeket a területeket a befektetői és ingatlanfejlesztői körök számára. Azonban ez korántsem egyszerű vállalás az önkormányzat részéről, hiszen a kármentesítéshez és műemlékvédelemhez köthető feladatok elvégzése magas költségekkel jár. Éppen ezért, ezen a téren az Európai Unió által kínált, potenciálisan elérhető forrásokra támaszkodik a dokumentum. Felhívja a figyelmet a kötelező kármentesítési és állagmegóvási feladatok ellátására, melyekről – például az S1 volt sörgyári terület esetében – a Kőbányai Vagyonkezelő Zrt.-nek szükséges gondoskodnia. A stratégia arra a problémára is reflektál, hogy az önkormányzat forrásai sok esetben csak az épületegyüttesek fenntartására elegendőek: ahová nem jut kellő mennyiségű forrás, ott számos épületet elbontanak a leromlott állapotuk miatt. Ebben az esetben a stratégia a széles körű műszaki felújítást és hosszú távú karbantartási beavatkozások kidolgozását javasolja, ami túlmutatna az eddigi, átmeneti megoldásként értelmezhető állagmegóvácson. Azonban ezeknek a feladatoknak a finanszírozása sem lehetséges állami vagy magánbefektetői támogatás nélkül, és erre a stratégia is reflektál.

A MÁV Északi Járműjavítóját többször is említi a dokumentum, melynek fejlesztéséről, tervezéséről és a beruházás előkészítéséről kormányhatározat (1829/2014. (XII. 23.) Korm. határozat) rendelkezik. Ugyan a járműjavítóra vonatkozó elképzelések (pl. Eiffel Műhelyház) részben már megvalósultak, a terület teljes revitalizációja még várat magára. A projekt következő szakaszának előkészítését a magasabb állami döntéshozatali szint felfüggesztette.

A stratégiában a fenti két akcióterület (a sörgyárak és a járműjavító) kapcsán megfogalmazott beavatkozások jól példázzák, hogy a kerületben többirányú fejlesztési mechanizmusok is jelen vannak. Míg a sörgyárak területe az önkormányzat „vállát” nyomja, addig a járműjavító fejlesztését szinte teljes egészében az állam biztosítja/biztosította. A kiemelt beruházássá nyilvánítás után az önkormányzatnak csekély jogköre maradt a terület fejlesztését illetően, ami nem túl szerencsés felállás. Az is igaz ugyanakkor, hogy – bár a sörgyárak esetében az önkormányzat tisztában van a helyi igényekkel és adottságokkal – forráshiány miatt és a műemlékvédelmi jogszabályok betartásának terhe mellett mégsem tud mit kezdeni azokkal, ezért a sörgyárak területén található épületegyüttesek állapota folyamatosan romlik. A járműjavító ugyanakkor klasszikus példája a magasabb döntéshozatali szintről kezdeményezett, felülről szerveződő (top-down) fejlesztésnek, ami önmagában szintén nem elegendő. A fenti példa alátámasztja az elméleti fejezetben leírtakat, azaz azt a megállapítást, miszerint a felülről jövő döntések és beavatkozások nem feltétlenül veszik kellően figyelembe a helyi igényeket.

Kőbányával szemben, Óbuda-Békásmegyer integrált településfejlesztési stratégiája inkább támogató beavatkozásokat fogalmaz meg (Budapest III. kerület ITS 2021). Szerinte az önkormányzatnak ösztönző, de egyben moderáló szerepben szükséges belépnie. Ugyanakkor – a X. kerület stratégiájához hasonlóan – azt is kiemeli, hogy a pénzügyi források hiánya számos akadályt gördít az önkormányzati tulajdonban lévő barnamezős területek fejlesztésének útjába.

A III. kerületi stratégia reflektál az intézményrendszerben fennálló hiányosságokra, és ezek megoldására rendszerszintű beavatkozási javaslatot is tesz: „megoldás egy olyan városfejlesztéssel foglalkozó, tőkealappal rendelkező fejlesztési cég, amely a kerület érdekeit szem előtt tartva, megfelelő innovációs erőket bevonva komplex bonyolítást végez. Ehhez az önkormányzatnak fejlesztési partnert, befektetőt kell találnia” (Budapest III. kerület ITS 2021, 68.). Saját hiányosságaira és kapacitáshiányára az intézményfejlesztésben és érdekegyeztetési struktúrák létrehozatalában, a horizontális kapcsolatok erősítésében látja a megoldást.

Árnyaltan Óbuda-Békásmegyer stratégiája is utal a műemlékvédelmi jogszabályok felülvizsgálatának és betartatásának szükségességére: a Waterfront City lakópark esetében például a téglakémények és a központi csarnok kivételével minden épületet elbontottak, annak ellenére, hogy 2013-ban a gyár több épülete is helyi védettséget kapott. Továbbá kiemeli, hogy a megmaradt védett épületek számára megfelelő funkciót szükséges kijelölni, miközben az önkormányzatnak az új funkciók megválasztásában korlátozott jogköre van. A III. kerületi stratégia már az alulról építkező tevékenységekre is alapoz: a barnamező hasznosítását célzó területi beavatkozások kapcsán említést tesz olyan, többnyire közösségvezérelt, helyi, kisléptékű megoldásokat tartalmazó hazai jó gyakorlatokról, mint például a Valyo-projektek.

### A tervezési logikák azonosítása

Az NVivo program segítségével tehát kigyűjtöttük a fejlesztési dokumentumokból, majd mélyebben elemeztük a barnamezős területek fejlesztéséhez köthető beavatkozásokat és eszközöket. Figyelemmel kísértük, hogy milyen típusú beavatkozások és eszközök jelentek meg az anyagokban, illetve hogy ezeknek milyen hatásai lehetnek. Ezt követően kereszttáblába rendeztük a dokumentumokat (2. táblázat) aszerint, hogy a megfogalmazott beavatkozásaik jellemzően támogató vagy szabályozó magatartást mutatnak-e (1. dimenzió), illetve hogy az eszközök inkább operatív vagy strukturális jellegűek-e (2. dimenzió). Az operatív eszközök gyors, rövid távú beavatkozásokat tartalmaznak, időszakos, egyszeri tematikus projektek, kampányok, illetve időszakos ösztönzők formájában. A strukturális eszközök ugyanakkor tartós, hosszabb távú kereteket biztosítanak (pl. új intézményrendszer vagy átfogó szabályozás).

2. táblázat: Fejlesztési dokumentumok típusai a)  
 Typology table of development documents a)

|                              |              | BEAVATKOZÁS JELLEGE (1. dimenzió)                                        |                                                                                           |
|------------------------------|--------------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
|                              |              | Szabályozó, hierarchikus                                                 | Támogató, együttműködő                                                                    |
| ESZKÖZ JELLEGE (2. dimenzió) | Strukturális | —                                                                        | Országos Fejlesztési és Területfejlesztési<br>Koncepció (2030)                            |
|                              |              |                                                                          | III. Kerület Óbuda-Békásmegyer<br>Integrált Településfejlesztési<br>Stratégiája 2021-2027 |
|                              | Operatív     | (pl. átfogó, célzott szabályozási keretek<br>felállítása)                | (pl. ösztönző csomagok kidolgozása,<br>átfogó intézményrendszer felállítása)              |
|                              |              | X. Kerület Kőbánya Integrált<br>Településfejlesztési Stratégia 2014-2020 | Budapest Integrált Településfejlesztési<br>Stratégia (2027)                               |
|                              |              | (pl. építési engedélyek kiadásának<br>korlátozása)                       | (pl. barnamezők átmeneti hasznosítása<br>és annak ösztönzése)                             |

Forrás: a szerzők szerkesztése

Tovább bontva a fenti tipológiát, a szabályozó és támogató beavatkozásokhoz materiális vagy immateriális eszközök kapcsolhatók. A dokumentumokat ebben a megközelítésben is tipizáltuk: a beavatkozásokat különböző típusú erőforrásokhoz társítottuk (3. táblázat). A dokumentumokban pénzügyi és fizikai eszközök, szellemi tőke, kapcsolati és technikai jellegű erőforrások is megjelentek, amelyek a különböző szabályozó és támogató beavatkozásokat (1. dimenzió) materiális és immateriális eszközökkel (3. dimenzió) kombinálták. A dokumentumok kereszttáblában elfoglalt helye leképezi, hogy azok milyen tervezési logikát követnek a beavatkozásaik és az eszközeik tükrében. A különböző logikák csoportelnevezést kaptak.

Az OFTK a „Rendszerszintű ösztönző = Stratégiai ösztönző” kategóriájába sorolható (3. ábra). Ennek oka, hogy ugyan támogató, ösztönző beavatkozásokat említ, ennek ellenére nincs meg benne az az irányítási logika, ami az egyes, alacsonyabb szinteket kívánja ösztönözni a helyi szintű megoldásokra. Tehát a bottom-up szemlélet hiányzik belőle: nem definiálja, hogy milyen konkrétumokkal kívánja támogatni az egyes alacsonyabb döntéshozatali szinteket, nem ad ki „feladatokat” az alacsonyabb szinteknek. Erőforrások vonatkozásában egyik típusba sem sorolható a dokumentum, mivel meglehetősen általános, árnyalt fogalmazást alkalmaz. Például „a barnamezős beruházások támogatása, versenyképességük fokozása” beavatkozás egyaránt kapcsolható a materiális és az immateriális erőforrásokhoz, és értelmezhető akár támogató vagy szabályozó beavatkozásként, továbbá utalhat hierarchiára és együttműködésre is.

3. táblázat: Fejlesztési dokumentumok típusai b)  
 Typology table of development documents b)

| BEAVATKOZÁS JELLEGE (1. dimenzió) |                                                                                     |
|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|                                   | Szabályozó, végrehajtó                                                              |
| ESZKÖZJELLEGE (3. dimenzió)       | X. Kerület Kőbánya Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014-2020               |
|                                   | Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégia (2027)                            |
|                                   | III. Kerület Óbuda-Békásmegyer Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2021-2027 |
|                                   | (pl. kármentesítés, bontás, rendezési feladatok)                                    |
| ESZKÖZJELLEGE (3. dimenzió)       | X. Kerület Kőbánya Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014-2020               |
|                                   | Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégia (2027)                            |
|                                   | III. Kerület Óbuda-Békásmegyer Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2021-2027 |
|                                   | (pl. műemlékvédelmi jogszabályok)                                                   |
| ESZKÖZJELLEGE (3. dimenzió)       | X. Kerület Kőbánya Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014-2020               |
|                                   | Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégia (2027)                            |
|                                   | III. Kerület Óbuda-Békásmegyer Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2021-2027 |
|                                   | (pl. szemléletformálás, civil programok, adatbázis építés)                          |

Forrás: a szerzők szerkesztése

A fővárosi stratégia a „Helyzetvezérelt ösztönző = Reaktív motiváló” típusba tartozik (3. ábra), mivel főként kisebb, helyi szintű feladatokat nevez meg. Ennek oka, hogy a stratégia szerint a barnamezős területek későbbi tartós funkcióváltását az operatív, átmeneti hasznosításokra lehet építeni. Egyúttal feltételezi, hogy az alulról szerveződő tevékenységek képesek válaszolni a „mit fejlesszünk?” kérdésre. Ez kifejezetten előremutatónak tekinthető, mivel a köztes hasznosítást az elmúlt években a szakirodalom is „a sikerhez vezető útként” definiálja. Ez közvetetten ugyan, de megfelelő támogatással organikus módon és hosszú távon járul hozzá a terület városszövetbe történő visszaintegrálásához (Andres, Golubchikov 2016; Dannert 2016; Marian-Potra et al. 2020). A stratégiában helyet kapott egy lakossági felmérésből származó eredmény is, melyben a polgárokat a barnamezős területek fejlesztéseiről kérdezték meg („Mit csinálna a barnamezős területekkel?”). A fenti megállapítások alapján a fővárosi dokumentum támaszkodik az alacsonyabb döntéshozatali szintek beavatkozásaira és igyekszik olyan támogató eszközöket biztosítani a számukra, amelyek központi, túlszabályozó eszközök nélkül ösztönzik a horizontális kapcsolatok kialakítását, hosszú távon prosperáló fejlesztések megvalósítását. Materiális és immateriális támogató beavatkozásokat (pl. az együttműködési kapcsolatok erősítését, a helyi érdekeltekkel történő kommunikációt, adókedvezményeket vagy a barnamezős kataszter használatát) is megnevez, ezért eszközök terén a két típus kombinációja.

A X. kerület dokumentuma a megfogalmazott beavatkozások és eszközök alapján a „Helyzetvezérelt kontroll = agilis beavatkozó” típusba tartozik (3. ábra).



Számos olyan körülmény merül fel ugyanis, ami miatt a kerület szabályozó struktúrák bevetésére kényszerül. Nem feltétlenül ezekben a javaslatokban látja a hosszú távú megoldást, de kényszerhelyzetben van. Ilyen például a műemlékvédelmi jogszabályok betartatása vagy az építési engedélyek kiadásának korlátozása. A stratégia immateriális és materiális javakhoz is köthető, de főként szabályozó materiális eszközöket (pl. kötelező műemlékvédelmi helyreállításokat) tartalmaz.

A III. kerületi stratégia is a „Rendszerszintű ösztönző = stratégiai ösztönző” kategóriát erősíti (3. ábra): többnyire előre meghatározott, hosszú távú, támogató jellegű beavatkozásokat (pl. barnamezős területekre specializálódott intézményrendszer kialakítása, civil projektek támogatása, alulról szerveződő jó gyakorlatok alaposabb megismerése, nemzetközi jó példák meghonosítása a hazai gyakorlatban, városfejlesztési alap létrehozása) nevez meg. Materiális és immateriális ösztönzőket is tartalmaz, ezért eszközök alapján a két típus kombinációja.

### Következtetések

A cikk a 2013-2023 között készült fejlesztési dokumentumokat elemzi szövegbányászati eszközökkel: célja, hogy a barnamezős területek témakörében megvizsgálja a tíz évet felölelő időszak országos, fővárosi és kerületi dokumentumainak stratégiai beavatkozásait és eszközeit. A téma relevanciáját az adja, hogy a barnamezős területek nem pusztán már lezajlott események lenyomatai, hanem napjainkban is dinamikus változásban vannak. Erre a folyamatra nem lehet felkészülni, de a hatékony reagálás egyre fontosabb. Bizonyos barnamezőket rehabilitálnak, míg máshol új barnamezők jelennek meg a jelenlegi gazdasági trendek, urbanizációs folyamatok vagy technológiai fejlődés eredményeként. Vannak területek, amelyek a kreatív és kulturális hasznosításnak köszönhetően új esélyt kapnak, annak ellenére, hogy a fizikai rehabilitációjukra nem került sor. És vannak barnamezők, amelyek a fizikai rehabilitációjuk ellenére sem képesek visszakapcsolódni a városi vérkeringésbe. Tehát a cél nem mennyiségi, hanem minőségi: a helyi érdekeket is kiszolgáló felértékelődés, illetve funkcióváltás.

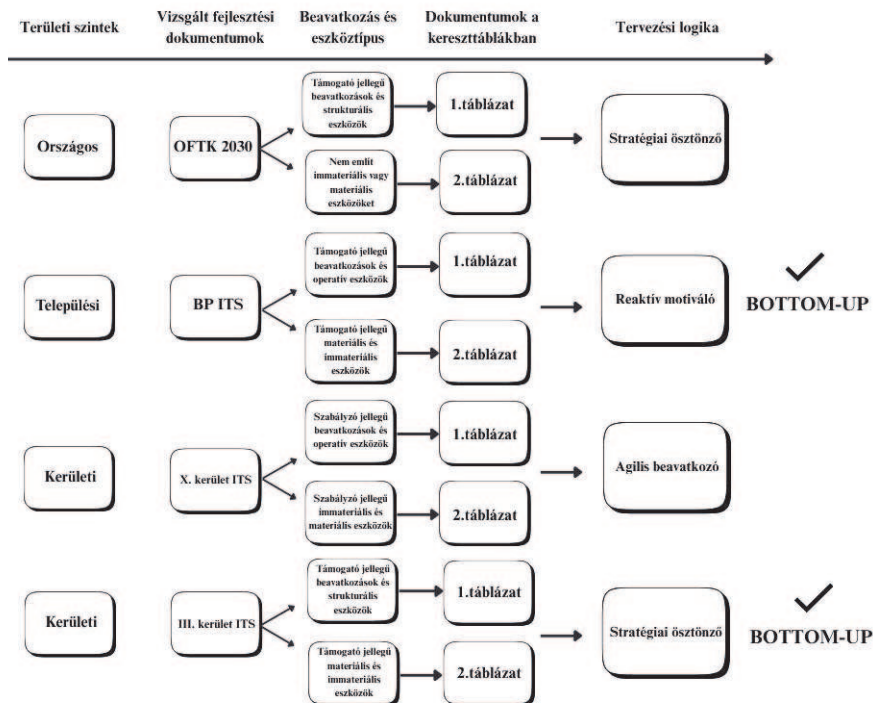
Ezért fontos, hogy a fizikai megújulást megelőzően időszzerű fejlesztéspolitikai döntések szülessenek, a stratégiák érdemben reagáljanak az aktuális gazdasági, társadalmi és környezeti kihívásokra. A barnamezők témaköre komplex gondolkodásmódot igényel, több ágazatot érint, amire a magasabb és az alacsonyabb döntéshozatali szinteknek, a hasznosítóknak, a különböző ágazatoknak és magánbefektetőknek egyaránt reagálnia kellene, hiszen „túlmutat az elméleti kérdéskörön – a barnamezős területek problémakörének kezelése a városfejlesztés szerves részévé kell, hogy váljon” (Budapest Főváros Önkormányzata 2014, 35.). A szakirodalom is hasonlóan vélekedik: az említett két, ellentétes irányú tervezési logika, a top-down és bottom-up megközelítés együttes megléte feltételezi

a hatékony és sikeres fejlesztéseket. E két logika összehangolása segíti azt, hogy a területek a későbbiekben „se ragadjanak be a rendszerbe”.

Fontos kérdés, hogy az egyes területi szintek fejlesztési dokumentumai milyen típusú stratégiai beavatkozásokban és eszközökben látják a megoldást, illetve azoknak milyen hatásai lehetnek a saját területi szintjükre és egymásra. Másrészt, a hazai környezetben még kevésbé hatékonyan gyakorolt, de ismert bottom-up logika megjelenik-e valamilyen formában, hiszen a hazai tervezést és fejlesztéspolitikát jellemzően a top-down megközelítés határozza meg.

A vizsgálat meggyorsítása érdekében, kísérleti jelleggel az NVivo Program segítségével leválogattuk a különböző területi dokumentumok beavatkozásait és eszközeit. Összességében megállapítható, hogy az eszköz meggyorsította a szövegbányászat folyamatát, tekintettel arra, hogy képes a logikai kapcsolatok kimutatására. Így gyorsabban és praktikusabban válogathatók le a szöveghelyzeti kontextusok, mint kézi kereséssel. Ugyanakkor a módszertani fejezetben kibontott nyelvi hiányosságok és az ábrák meghatározott stílusa miatt az eszköz nem túlzottan felhasználóbarát, statikus ábrái főként a program használatához kötöttek.

A kutatás fókuszát és az összefoglaló eredményeket a 3. ábra tartalmazza, melyben szembetűnik, hogy a „Rendszerszintű kontroll = kontrollt építő” típusba egyik dokumentum sem tartozik. Ez a csoport alapvetően az erős top-down tervezési logikát tartalmazná. Az üresen maradt kategória oka az, hogy kizárólag fejlesztési dokumentumokat elemeztünk: rendezési dokumentumokat nem vizsgáltunk, mivel azok egyértelmű és elsődleges célja a szabályozási struktúrák meghatározása, a jogszabályi háttér megteremtése. Ugyanakkor a vizsgált stratégiai dokumentumok is említhettek volna olyan rendszerszintű szabályozást célzó beavatkozásokat és eszközöket, amelyek megoldásként szolgálhatnak az általuk említett kihívásokra. Például mindkét kerületi stratégia problémaként említette meg a műemlékvédelem alatt álló épületek fenntartásának költségességét. Az állagmegóváson felül egyéb fejlesztésekre, tevékenységekre nincs sem pénzügyi, sem pedig humánerőforrás-kapacitása az önkormányzatoknak. Ennek ellenére a magasabb szintű dokumentumok nem térnek ki a műemlékvédelmi, kármentesítési és környezetvédelmi jogszabályok átfogó felülvizsgálatának szükségességére. Azaz arra a kérdéskörre, hogy az egyes jogszabályok milyen feltételek mellett válhatnának életszerűvé. Ugyanis a lényeg valahol az lenne, hogy ahol szabályozás szükséges (pl. városkép megőrzése), ott szabályozzanak, ahol pedig ösztönzés kell (pl. befektetői kedv növelése), ott támogassanak.

3. ábra: Összefoglaló eredmények  
Key findings

Forrás: a szerzők szerkesztése

A „Rendszerszintű ösztönző = stratégiai ösztönző” típusba az OFTK és a III. kerületi stratégia is bekerült. Az OFTK kapcsán akár arra is következtethetnénk, hogy a magasabb szintű dokumentum a top-down és a bottom-up logikát egyszerre képviseli. Ennek ellenére csak nagyon általános, túlnyomórészt kétértelmű beavatkozásokat említ meg, és nem jelöl ki konkrét eszközöket. Jóllehet az lehetett a célja, hogy mozgásteret biztosítson az alacsonyabb szintű dokumentumoknak, a koncepció mégsem tölti be teljes mértékben az elvárt funkcióját, azaz nem szolgál útmutatóként a különböző hierarchikus szinteknek és ágazatoknak. Ezt az állítást alátámasztja, hogy az eszközök és a beavatkozások jellege alapján differenciáló kereszttáblába (3. táblázat) nem helyezhető el a dokumentum, mert nem fogalmaz meg konkrét beavatkozásokat és eszközöket. A III. kerület stratégiájának helyzete igencsak érdekes, hiszen ebbe a típusba akár a főváros magasabb jogkörökkel rendelkező dokumentuma is bekerülhetett volna. Mégis, csak a III. kerületi anyag tartalmazott olyan javaslatokat (intézmény-fejlesztés, támogatási rendszer) a barnamezők kapcsán, amelyek rendszerszintű ösztönzőknek felelnek meg.

Az erős bottom-up szemléletet képviselő „Helyzetvezérelt ösztönző = reaktív motiváló” típusba a fővárosi stratégia került. Ez azért érdekes felállás, mert bár magasabb döntéshozatali szintet képvisel, mégis a kisebb léptékű reaktív ösztönző beavatkozásokban és eszközökben látja a megoldást. Ilyen reaktív eszköz a köztes hasznosítások és hasznosítók támogatása, maradásra ösztönzése akár pénzügyi eszközökkel is: ezért a dokumentum a materiális és immateriális mátrixban is szerepel (3. táblázat). A reaktív ösztönzők között fellelhető egy rendszerszintű ösztönző is, a Budapest barnamezős és alulhasznosított területeiről készült kataszter használatának lehetősége. A kataszter nyilvánossá tételével, az adatbázisban található adatok révén ugyanakkor az önkormányzatok „tálcán kínálhatják” a barnamezős területeket a különböző befektetői köröknek, ami később nem kívánt fejlesztésekhez vezethet. Ennek oka, hogy az önkormányzatoknak gyakran nincs megfelelő jogi ráhatásuk arra, hogy befolyásolják a kerületben végbemenő fejlesztéseket. A kataszter tehát akkor válik hatékony fejlesztési eszközzé, ha a bottom-up tervezési logika is megfelelően működik. Éppen ezért érdekes, hogy ugyan a barnamezők témakörében a főváros javasolja a barnamezős területek lakófunkciójú fejlesztését is, de csak a lakosság megfelelő érdekképvisellete mellett. Az állami szintű „rozsdá támogatás” esetében árnyaltan felhívja erre az önkormányzatok figyelmét. Ez „a rozsdáövezeti akcióterületek létrehozásához szükséges intézkedésekről” szóló 2020. évi LXXVIII. törvény megemlékezésében mutatkozik meg. A jogszabály szerint a jövőbeni lakásfejlesztési programok esetében a lakástulajdonosok visszaigényelhetik a lakás vételárára vonatkozó 5 százalékos ÁFÁ-t, amennyiben a terület megkapja az államtól a rozsdáövezeti besorolást. A terület tulajdonosának szükséges beadni a minősítésre vonatkozó kérelmet: ez különösen akkor okozhat konfliktust, ha a terület nem önkormányzati tulajdonban áll. Ezért a stratégia kiemeli annak fontosságát, hogy a beruházás által érintett területeken a főváros és az egyes önkormányzatok megfelelően képviseljék a lakosság érdekeit is. Ennek oka, hogy az ösztönzőcsomag nem feltétlenül a barnamezős területek hatékony fejlesztésére irányul, hanem csupán a lakóingatlanok piacának felduzzasztására. Az állami ösztönző látszólag lehetőséget ad az önkormányzatoknak önmaguk képviselésére. Valójában azonban a törvényben lefektetett jogi struktúrák, döntési jogkörök tekintetében erre igencsak kevés lehetősége van az önkormányzatoknak. A fővárosi stratégia erre kívánja felhívni a figyelmet. Tehát a fentebb említett állami ösztönző ugyan fizikai tekintetben „támogatja” a barnamezős területek fejlesztését, de e fejlesztéseket a humán és közlekedési infrastruktúrák nem feltétlenül követik le, ezáltal e területek konfliktusforrássá válhatnak az önkormányzat számára, mivel a viszonylag gyors lefolyású lakófejlesztések a hirtelen megnövekedett lakosságszám miatt túlterhelhetik az egyéb infrastruktúrákat (pl. XI. kerület Kopaszi-gát). Erre a III. kerületi stratégia is felhívja a figyelmet egy volt barnamezős terület, a Waterfront City lakóingatlanjainak fejlesztése kapcsán, miszerint a városszerkezetet javító beavatkozás következménye a bölcsődei és óvodai férőhelyek ottani kapacitásbővítésének szükségessége.

A „Helyzetvezérelt kontroll = agilis beavatkozó” típusba a X. kerületi stratégia került. A X. kerület különutas szereplő, mivel kényszerhelyzetben van: szabályozó struktúrák bevetésére kényszerül, mivel számos barnamezős területe feltöltött vagy szennyezett, ezért a kármentesítés és az építési engedélyek korlátozásának terhe mellett jelenleg átmeneti, reaktív rendezési eszközökben látja a megoldást. A két különböző programozási időszakban készült kerületi dokumentum összevetése új vizsgálati szempontot is adott, hiszen a két ciklus közötti különbség is szembetűnővé vált. A III. kerületi stratégia merészebb, rendszerszerű beavatkozásokat is megfogalmaz, amihez felelősöket is megnevez, illetve jó bottom-up gyakorlatokat is megemlít. A X. kerület dokumentuma ugyanakkor szabályozó, operatív beavatkozásokat és eszközöket tartalmaz, melyek csupán rövid távú megoldások. Ennek egyik oka valóban az időbeliség, tehát az, hogy az utóbbi stratégia még az előző tervezési ciklusban készült, ezért az akkori megközelítés szerint nem tekinti tartalékterületnek a barnamezőket. Azonban az sem elhanyagolható körülmény, hogy míg Óbuda jellemzően kisebb alapterületű, széttörédezett, fejlesztett területekkel és szolgáltatásokkal körbevett barnamezős területekkel rendelkezik, addig Kőbányát inkább az egybefüggő vegyes használatú vagy használaton kívüli barnamezős területek és kevésbé kiépített infrastruktúra jellemzi (BFVT 2023). Ebből az adottságból is következhet az eltérő beavatkozás és eszközhasználat: míg a III. kerületnél a támogató beavatkozások dominálnak, addig a X. kerületi barnamezők kezelése határozottabb szabályozó magatartásformát követel meg, hiszen az egybefüggő, infrastruktúrával kevésbé ellátott (alacsonyabb értékű) területek nem feltétlenül olyan tevékenységeket űző befektetőket (pl. rakározás, logisztika) vonzanak, mint amilyenekre Kőbányának szüksége lenne.

## Összefoglalás

A tanulmány részletesen bemutatta, hogy a tíz évet felölelő stratégiai tervezés miként képzei el a barnamezők jövőjét, milyen típusú beavatkozásokat és eszközöket preferál. Ezeket a beavatkozásokat és eszközöket több szempont alapján is megvizsgálta, azzal a céllal, hogy feltárja a dokumentumok tervezési logikáit, illetve azt, hogy a bottom-up logika megjelenik-e a különböző területi szinteken. Elmondható, hogy – bár vannak olyan nevesített beavatkozások, amelyek alulról jövő szerveződésekre építenek – az ágazatok, a lakosság és az egyéb érintett aktorok csupán a fővárosi és a III. kerületi stratégiában jelennek meg önálló szereplőként. Ugyanakkor ez a két stratégia sem képes teljes egészében integrálni a bottom-up tervezési logikát. Például a III. kerület nem nevezi meg, hogy az intézményrendszerben kik a szereplők, ki felel az intézményrendszer létrehozásáért. A főváros is csak javasolja az önkormányzatoknak a lakosság képviselőtét, de nem nevez meg a képviselőre alkalmas (akár ágazati) szereplőket.

Kijelenthető, hogy – bár ösztönzések és támogatások az országos, a fővárosi és a kerületi szint esetében is megjelennek, továbbá e szinteken hasonló beavatkozásokat és eszköztípusokat is azonosított a tanulmány – a különböző szinteken készült tervdokumentumok tartalma nincs összehangolva. A bottom-up tervezési logikára épülő megközelítéseknek (pl. részvételi tervezés) egyelőre nincs olyan beágyazott, hosszú távon is eredményességet mutató gyakorlata, ami tartósan integrálva lenne a stratégiai tervezés folyamatába.

Végezetül elmondható, hogy ugyan az elemzett dokumentumok közül leginkább a fővárosi stratégia, valamint a III. kerületi stratégia beavatkozásaiban és eszközeiben lelhető fel a bottom-up szemlélet, mégsem ér össze teljes egészében a két stratégiában a bottom-up tervezési logika. Ezt jól szemlélteti a 3. ábra, hiszen annak ellenére, hogy mindkét stratégiában megvan a bottom-up szemlélet, mégis a fővárosi stratégia került a „reaktív ösztönzők”, a III. kerületi stratégia pedig a „stratégiai ösztönzők” csoportjába. Ez abból a szempontból érdekes, hogy a főváros egészére készült stratégia egy magasabb területi szintű dokumentum, ami mégis inkább a kisléptékű, de hatékony beavatkozásokban és eszközökben látja a megoldást.

Továbbá arra is érdemes felhívni a figyelmet, hogy bár az OFTK a „stratégiai ösztönzők” csoportjába tartozik, mégsem jelenthető ki, hogy megtalálható benne a bottom-up tervezési logika. Tehát a bottom-up tervezési logikára utaló beavatkozások és eszközök szimpla megjelenése az egyes dokumentumokban nem feltételez hatékony tervezést, az azok közötti, érdemi összehangoltság nem feltétlenül figyelhető meg. A rendszerszintű ösztönző nem fogalmaz meg erős és jól használható beavatkozásokat és eszközöket, illetve a bottom-up logikát követő beavatkozások és eszközök sem tudatosan felépített, jól átgondolt struktúrákat takarnak. Jóllehet azonos típusú beavatkozásokat és eszközöket (pl. kedvezmények, támogatások, intézményfejlesztés, ösztönzőcsomagok stb.) említettek a vizsgált dokumentumok, mégsem integrálták ezeket a szükséges mértékben. Így az összhang továbbra is hiányzik a területi szintek között, ami nem csak a programozási ciklusok különbözőségéből, hanem a tervezési logikák nem megfelelően kidolgozott használatából is fakad.

## Irodalom

- Adams, D., De Sousa, C., Tiesdell, S. (2010): Brownfield Development: A Comparison of North American and British Approaches. *Urban Studies*, 1., 75–104. <https://doi.org/10.1177/0042098009346868>
- Alvarez, K. (2001): A barnamezők és rozsdáövezetek gazdasági újjáélesztési programja az Egyesült Államokban. In: Éri V. (szerk.): *Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés*. Környezettudományi Központ, Budapest, 75–79.
- Andres, L., Golubchikov, O. (2016): The Limits to Artist-Led Regeneration: Creative Brownfields in the Cities of High Culture. *International Journal of Urban and Regional Research*, 4., 757–775. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12412>



- Andres, L., Grésillon, B. (2013). Cultural brownfields in European cities: A new mainstream object for cultural and urban policies. *International Journal of Cultural Policy*, 19., 40–62. <https://doi.org/10.1080/10286632.2011.625416>
- Askar, R., Bragança, L., Gervásio, H. (2021): Adaptability of Buildings: A Critical Review on the Concept Evolution. *Applied Sciences*, 10., 4483. <https://doi.org/10.3390/app11104483>
- Barta Gy. (2009): Integrált városfejlesztési stratégia: A városfejlesztés megújítása. *Tér és Társadalom*, 3., 1–12. <https://doi.org/10.17649/TET.23.3.1253>
- Barta Gy. (szerk.) (2004): *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei. Magyarország az ezredfordulón. Műhelytanulmányok*, MTA Társadalomkutató Központ, Budapest
- Bartsch, C., (2003): *Community Involvement in Brownfield Redevelopment* (ed. Wells, B.). Northeast-Midwest Institute, Washington, D.C. <https://www.nemw.org/wp-content/uploads/2015/06/2003-Community-Involve-Brownfield-Redevelopment.pdf> (Letöltés: 2025. 07. 23.)
- Berki M. (2017): A földrajzi lépték változó értelmezése és a cselekvőhálózat-elmélet. *Földrajzi Közlemények*, 3., 203–215.
- Boromisza Zs., Jáklí E., Jombach S., Erdei T., Keszthelyi Á. B., Valánszki I. (2022): Részvételi tervezés és kutatás a tájépítészetben: a kezdetektől a tájkarakter-kutatásig. *Magyar Tudomány*, 9., 1147–1155. <https://doi.org/10.1556/2065.183.2022.9.5>
- Burgers, J., Vranken, J. (eds.) (2004): *How to Make a Successful Urban Development Programme: Experiences from Nine European Countries*. UGIS Collection 3: Garant, Antwerpen/Appeldoorn
- Couch, C., Fraser, C., Percy, S. (eds.) (2003): *Urban regeneration in Europe*. Blackwell Science Ltd. <https://doi.org/10.1002/9780470690604>
- Cutieru, A. (2023): Adaptive Reuse as a Strategy for Sustainable Urban Development and Regeneration. *Archdaily*, 2023.11.04. <https://www.archdaily.com/970632/adaptive-reuse-as-a-strategy-for-sustainable-urban-development-and-regeneration> (Letöltés: 2025. 02. 10.)
- Dannert É. (2016): *Terra incognita. Barnamezők és kezelésük Európában, valamint Magyarországon*. PhD értekezés. Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Kar, Pécs <https://pea.lib.pte.hu/bitstreams/8ab9a6db-dab4-426a-b394-8211675dcef8/download> (Letöltés: 2025. 11. 24.)
- De Sousa, C. (2021): *Sustainable Brownfield Redevelopment. Building a Sustainable Future on Sites of our Polluting Past*. Routledge, New York <https://doi.org/10.4324/9780429342783>
- Egedy T. (2020): *A kreatív gazdaság városföldrajzi hatásai a budapesti agglomeráció példáján*. MTA doktori értekezés. Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont, Budapest
- Evans, G., Ford, J., Gertler, M. S., Tesolin, L., Weinstock, S. (2006): *Strategies for creative spaces: Lessons learned*. Cities Institute, London Metropolitan University, Munk Centre for International Studies, University of Toronto. [https://www.researchgate.net/publication/268424703\\_Strategies\\_for\\_Creative\\_Spaces\\_and\\_Cities\\_Lessons\\_Learned](https://www.researchgate.net/publication/268424703_Strategies_for_Creative_Spaces_and_Cities_Lessons_Learned) (Letöltés: 2024. 11. 22.)
- Fakharany, N. (2024): From Factories to Workspaces: The Evolution of Industrial Buildings into Modern Offices. *Archdaily*, 2024.07.20. <https://www.archdaily.com/1018859/from-factories-to-workspaces-the-evolution-of-industrial-buildings-into-modern-offices> (Letöltés: 2025.02. 10.)
- Ferber, U., Grimski, D., Miller, K., Nathanail, P. (2006): *Sustainable Brownfield Regeneration: CABERNET Network Report*. University of Nottingham, Nottingham [https://sig.urbanismosevilla.org/sevilla.art/sevlab/m004UEb\\_files/m004\\_UE.pdf](https://sig.urbanismosevilla.org/sevilla.art/sevlab/m004UEb_files/m004_UE.pdf) (Letöltés: 2025. 05. 28.)
- Fiorentino, S., Livingstone, N., McAllister, P., Cooke, H. (2022): The future of the corporate office? Emerging trends in the post-Covid city, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 3., 597–614. <https://doi.org/10.1093/cjres/rsac027>
- Földi Zs. (2009): A társadalmi részvétel szerepe a városfejlesztés gyakorlatában – európai és hazai tapasztalatok. *Tér és Társadalom*, 3., 27–43. <https://doi.org/10.17649/TET.23.3.1255>
- Földi Zs., Czirfusz M., Tagai G., Uzzoli A. (2012): A barnamezős területek felértékelődésének térbeli jellegzetességei és ingatlanpiaci háttere Budapesten. In: Nyári, D (szerk.): *Kockázat - Konfliktus - Kihívás: A VI. Magyar Földrajzi Konferencia, a MERIEXWA nyitókonferencia és a Geográfus Doktoranduszok Országos Konferenciájának Tanulmányai*. Szegedi Tudományegyetem TTIK Természeti Földrajzi és Geoinformatikai Tanszék, Szeged, 246–259.
- Gainza, X. (2018). Industrial spaces for grassroots creative production: spatial, social and planning facets. *European Planning Studies*, 4., 792–811. <https://doi.org/10.1080/09654313.2018.1425377>



- Garcia, D., Kwon, E. (2021): *Adaptive Reuse Challenges and Opportunities in California*. A Turner Center Report <https://turnercenter.berkeley.edu/wp-content/uploads/2021/11/Adaptive-Reuse-November-2021.pdf> (Letöltés: 2024. 12. 17.)
- Géró I. (2019): A hazai ingatlanpiaci fejlődése, a lakáspiacon bekövetkezett változások a 2008-as pénzügyi világválságot követően. *ACTA PERIODICA (Edutus Egyetem)*, 18., 37–61.
- Grimski, D., Ferber, U. (2001): Urban brownfields in Europe. *Land Contamination & Reclamation*, 1., 143–148.
- Ibrahim, H., Al-Hagla, K., Nassar, D. (2020): Towards a sustainable city: Brownfields as a potential for urban development. *Journal of Engineering and Applied Science*, 8., 1903–1922.
- Ingham, M., Ingham, H. (1992): Strikes and deindustrialization in the European Community: 1970–86, *International Review of Applied Economics*, 1., 93–113. <https://doi.org/10.1080/758535337>
- Kabai G. (2016): *Regionalizmus és területi politika a Balaton térségében*. PhD értekezés. Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar, Pécs <https://pea.lib.pte.hu/server/api/core/bitstreams/fbfc9c86-b9a7-41ff-894d-b65cd110b044/content> (Letöltés: 2025. 11. 24.)
- Kádár K. (2011): Barnamezők Magyarországon. *DETUROPE - The Central European Journal of Regional Development and Tourism*, 2., 122–141. <https://doi.org/10.32725/det.2011.011>
- Kebza, M. (2024): The development of polysubcentric network in the context of metropolitanization: evidence from Poland. *European Planning Studies*, 10., 2075–2102. <https://doi.org/10.1080/09654313.2024.2317342>
- Keresztély, K., Scott, J. (2012): Urban Regeneration in the Post-Socialist Context: Budapest and the Search for a Social Dimension." *European Planning Studies*, 7., 1111–1134. <https://doi.org/10.1080/09654313.2012.674346>
- Klusáček, P., Alexandrescu, F., Osman, R., Malý, J., Kunc, J., Dvořák, P., Frantál, B., Havlíček, M., Krejčí, T., Martinát, S., Skokanová, H., Trojan, J. (2018): Good governance as a strategic choice in brownfield regeneration: Regional dynamics from the Czech Republic. *Land Use Policy*, 73., 29–39. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2018.01.007>
- Kocsis J. B. (2009): *Városfejlesztés és városfejlődés Budapesten - 1930-1985*. Gondolat Kiadó, Budapest
- Kocsis, J. B. (2015): Patterns of urban development in Budapest after 1989. *Hungarian Studies*, 1-2., 3–20. <https://doi.org/10.1556/044.2015.29.1-2.1>
- Kondor A. Cs. (2013): *Iparpolitika és Budapest a Kádár-korszakban*. Napvilág Kiadó, Budapest
- Kovács I., Kucerova E., Megyesi B. (2005): *Civil szervezetek az európai területfejlesztésben*. Műhelytanulmányok 2005/4. MTA Politikai Tudományok Intézete, Budapest
- Kovács H. (2015): A kreatív ipar meghatározásai, jellemzői és jelentősége. *Kulturális Szemle*, 2., 41–50. [https://epa.oszk.hu/05100/05100/00004/pdf/EPA05122\\_kultszemle\\_2015\\_02\\_041-050.pdf](https://epa.oszk.hu/05100/05100/00004/pdf/EPA05122_kultszemle_2015_02_041-050.pdf) (Letöltés: 2024. 12. 16.)
- Kukely Gy. (2006): A nagyvárosok felértékelődése a külföldi működőtőke-beruházások telephelyválasztásában. *Tér és Társadalom*, 4., 111–125. <https://doi.org/10.17649/TET.20.4.1081>
- Kukely Gy., Barta Gy., Beluszky P., Győri R. (2006): Barnamezős területek rehabilitációja Budapesten. *Tér és Társadalom*, 1., 57–71. <https://doi.org/10.17649/TET.20.1.1039>
- Lepel A. (2006): A budapesti barnamezős területek újrahasznosítása. *Építés - Építészettudomány*, 1-2., 121–148. <https://doi.org/10.1556/eptud.34.2006.1-2.5>
- Málovics Gy., Pataki Gy., Juhász J., Gébert J., Bajmócy Z. (2015): *A helyi fejlesztési döntések előkészítésére szolgáló részvételi technikák elemzése*. Műhelytanulmányok 2015/1. Szegedi Tudományegyetem Gazdaságtudományi Kar, Szeged
- Marian-Potra, A., Işfănescu-Ivan, R., Pavel, S., Ancuța, C. (2020). Temporary uses of urban brownfields for creative activities in a Post-Socialist city. Case study: Timișoara (Romania). *Sustainability*, 19., 8095. <https://doi.org/10.3390/su12198095>
- Meng, F., Zhi, Y., Pang, Y. (2023): Assessment of the Adaptive Reuse Potentiality of Industrial Heritage Based on Improved Entropy TOPSIS Method from the Perspective of Urban Regeneration. *Sustainability*, 9., 7735. <https://doi.org/10.3390/su15097735>
- Morar, C., Berman, L., Unkart, S., Erdal, S. (2021): Sustainable Brownfields Redevelopment in the European Union: An Overview of Policy and Funding Frameworks. *Journal of Environmental Health*, 4., 24–31.

- Morawski, J. (2022): Impact of working from home on European office rents and vacancy rates. *Zeitschrift für Immobilienökonomie*, 8., 173–188. <https://doi.org/10.1365/s41056-022-00057-z>
- Nagy J. A. (2015): A városmarketing és a gazdasági szerkezetváltás összefüggései Manchesterben. *Tér és Társadalom*, 4., 97–115. <https://doi.org/10.17649/TET.29.4.2693>
- Németh Gy. (2005): Ipari örökség és városkép. *Regio*, 3., 27–46.
- Nordahl, B. I., Sommervoll, D. E. (2023): Reaping the premium in urban redevelopment. *Cities*, 141., 104450. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104450>
- Okeyinka, O. M., Khan, R., Pathirage, C., Mahammedi, C. E. D., West, A. (2023): A Critical Review of Developers' Decision Criteria for Brownfield Regeneration: Development of the BRIC Index. *Sustainability*, 9., 7105. <https://doi.org/10.3390/su15097105>
- Oliver, L., Grimski, D., Ferber, U., Millar, K., Nathanail, P. (2005): *The Scale and Nature of European Brownfield*. University of Nottingham, School of Geography, Land Quality Management Group, Nottingham
- Orosz É. (2012): A barnamező fogalmának változó értelmezése. *Tér és Társadalom*, 2. 73–88. <https://doi.org/10.17649/TET.26.2.2039>
- Osman, R., Frantál, B., Klusáček, P., Kunc, J., Martinát, S. (2015): Factors affecting brownfield regeneration in post-socialist space: The case of the Czech Republic. *Land Use Policy*, 48., 309–316. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2015.06.003>
- Paya, P. A. (2015): *Remediated Sites and Brownfields. Success Stories in Europe* (eds. Van Liedekerke, M., Pelaez, S., S.). Publications Office of the European Union, Luxembourg, JRC98077. <https://dx.doi.org/10.2788/406096>
- Perjo, L., Fredricsson, C., Oliveira, e C. (2017): *Redeveloping brownfields in the Central Baltic region*. Nordregio Policy Brief 2. [https://database.centralbaltic.eu/sites/default/files/nordregio\\_policy\\_brief%20%281%29.pdf](https://database.centralbaltic.eu/sites/default/files/nordregio_policy_brief%20%281%29.pdf) (Letöltés: 2025. 02. 10.)
- Polyák L. (2016): The Culture of Brownfields: The Creative Revitalization of Industrial Spaces in Central Europe. In: Staszkiwicz, M. (ed.): *Creative Visegrad. City, culture and public space*. Aspen Institute, Prague, 26–33.
- Reichborn-Kjennerud, K., McShane, I., Middha, B., Ruano, J. M. (2021): Exploring the relationship between trust and participatory processes: Participation in urban development in Oslo, Madrid and Melbourne. *Nordic Journal of Urban Studies*, 2., 94–112. <https://doi.org/10.18261/issn.2703-8866-2021-02-01>
- Reisinger A. (2010): *Társadalmi részvétel a helyi fejlesztéspolitikában – különös tekintettel a civil/nonprofit szervezetek szerepére*. PhD-értekezés. Széchenyi István Egyetem, Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, Győr [https://rgdi.sze.hu/files/Ertekezések,%20tezisek/Tezisek\\_Reisinger%20Adrienn\\_vedes.pdf](https://rgdi.sze.hu/files/Ertekezések,%20tezisek/Tezisek_Reisinger%20Adrienn_vedes.pdf) (Letöltés: 2025. 07. 19.)
- Rey, E., Laprise, M., Lufkin, S. (2022): *Neighbourhoods in Transition: Brownfield Regeneration in European Metropolitan Areas*. The Urban Book Series. Springer, Cham <https://doi.org/10.1007/978-3-030-82208-8>
- Ritó E. (2022): *Városfejlesztés a XXI. században*. [https://dhkfa.hu/News/2022/Tanulmányok/V%C3%A1rosfejleszt%C3%A9s\\_a\\_XXI\\_sz%C3%A1zadban.pdf](https://dhkfa.hu/News/2022/Tanulmányok/V%C3%A1rosfejleszt%C3%A9s_a_XXI_sz%C3%A1zadban.pdf) (Letöltés: 2024. 12. 29.)
- Rizzo, E., Pesce, M., Pizzol, L., Alexandrescu, F. M., Giubilato, E., Critto, A., Marcomini, A., Bartke, S. (2015): Brownfield regeneration in Europe: Identifying stakeholder perceptions, concerns, attitudes and information needs. *Land Use Policy*, 48., 437–453. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2015.06.012>
- Sipos F., Tóth B. Z. (2023): Rozsdából sör? – A volt Dreher sörgyár területének megújulását akadályozó tényezők. *Földrajzi Közlemények*, 3., 258–275. <https://doi.org/10.32643/fk.147.3.3>
- Sneppen, C. (2025): On the Verge of a White-Collar Productivity Revolution. In: *The Future (R)Evolution of the Office Workspace. How to Succeed in a Digital Reality*. Book Series Future of Business and Finance. Springer, Cham, 149–156. [https://doi.org/10.1007/978-3-031-85229-9\\_9](https://doi.org/10.1007/978-3-031-85229-9_9)
- Solitare, L., Lowrie, K. (2012): Increasing the capacity of community development corporations for brownfield redevelopment: an inside-out approach. *Local Environment*, 4., 461–479. <https://doi.org/10.1080/13549839.2012.678312>

- Teveli-Horváth D. (2023): *A fűtcamenedzsment mint városrevitalizációs eszköz lehetőségei Magyarországon*. PhD értekezés. Budapesti Corvinus Egyetem, Nemzetközi Kapcsolatok és Politikatudományi Doktori Iskola, Budapest
- Varga P. (2018): *Kultúrgyárak: Felhagyott ipari épületek, mint kulturális színterek*. DLA értekezés. Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Építésmérnöki Kar, Építőművészeti Doktori Iskola, Budapest <https://repozitorium.omikk.bme.hu/items/5d91ef87-d1e9-4834-80da1a00e3196784> (Letöltés: 2024. 12. 16.)
- Varga-Ötvös B. (2003): A rozsdás gyűrű – barnából aranyat. Gondolatok a fővárosi barnaövezetek kezeléséről. *Falu Város Régió*, 1., 16–21.
- Vértessy L. (2019): *Lakásberuházási lehetőségek*. Gazdasági Műhelytanulmányok. Gazdaságelemző Intézet, Budapest <https://doi.org/10.5281/zenodo.7341231>
- Virgilio, G. P. M., Hoyos, F. S., Ratzemberg, C. B. B. (2024): The impact of artificial intelligence on unemployment: a review. *International Journal of Social Economics*, 12., 1680–1695. <https://doi.org/10.1108/IJSE-05-2023-0338>
- Waldis, S. (2009): *Zwischennutzung urbaner Brachflächen und Nachhaltigkeit. Theoretisches Konzept zur Verbindung von Zwischennutzungen und Nachhaltigkeit*. Masterarbeit, Universität Basel, Basel [http://www.zwischennutzung.net/downloads/Zwischennutzungen\\_Nachhaltigkeit\\_Samuel\\_Waldis.pdf](http://www.zwischennutzung.net/downloads/Zwischennutzungen_Nachhaltigkeit_Samuel_Waldis.pdf) (Letöltés: 2024. 12. 10.)
- Wetzel, G. (2024): Mitigating the Impact of Urban Sprawl: Strategies and Solutions. *Proceedings of the International Conference of Contemporary Affairs in Architecture and Urbanism-ICCAUA*, 1., 700–705. <https://doi.org/10.38027/ICCAUA2024EN0309>

## Dokumentumok

- BFVT (2021): *Barnamezős és belvárosi használaton kívüli területek Budapesten: A kataszter adatállományának frissítése és üzemeltetése*. Budapest Főváros Városerőpítési Tervező Kft., Budapest
- BFVT (2023): *Barnamezős és belvárosi használaton kívüli területek Budapesten: A kataszter adatállományának frissítése és üzemeltetése*. Budapest Főváros Városerőpítési Tervező Kft., Budapest
- Budapest Főváros Önkormányzata (2014): *Barnamezős területek fejlesztése – Tematikus Fejlesztési Program*. <https://archiv.budapest.hu/Documents/TFP/Barnamez%C5%91s%20ter%C3%BCltek%20fejleszt%C3%A9se%20Tematikus%20Fejleszt%C3%A9si%20Program.pdf> (Letöltés: 2025. 07. 31.)
- Budapest ITS (2027): *Budapest 2027 Integrált Településfejlesztési Stratégia*. [https://otthonbudapest.hu/sites/default/files/attachment/2021/ITS\\_2027\\_III\\_STRATEGIA\\_20210306.pdf](https://otthonbudapest.hu/sites/default/files/attachment/2021/ITS_2027_III_STRATEGIA_20210306.pdf) (Letöltés: 2024. 10. 24.)
- Budapest III. kerület ITS (2021): *Budapest III. Kerület Óbuda-Békásmegyer Integrált Településfejlesztési Stratégiája*. <https://obuda.hu/wp-content/uploads/2023/02/Integralt-Telepulesfejlesztési-Strategia.pdf> (Letöltés: 2025. 01. 10.)
- Budapest X. kerület ITS (2015): *X. Kerület Kőbánya Integrált Településfejlesztési Stratégiája*. [https://www.kobanya.hu/docs/kobanya/hu/news\\_attach/3942.pdf?v=c6266e954d810c18710c81baa76fbb8](https://www.kobanya.hu/docs/kobanya/hu/news_attach/3942.pdf?v=c6266e954d810c18710c81baa76fbb8) (Letöltés: 2024. 11. 21.)
- Budapest X. kerület ITS (2017): *Kerület Kőbánya Integrált Településfejlesztési Stratégiája, Felülvizsgálat 2017*. <https://www.kobanya.hu/?module=news&action=show&nid=194802> (Letöltés: 2024. 11. 21.)
- Nemzetgazdasági Minisztérium (2014): *Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió*. <https://ngmszakmaiteruletek.kormany.hu/nemzeti-fejleszt-es-2030-orzagos-fejlesztési-es-területfejlesztési-konceptio> (Letöltés: 2025. 12. 09.)
- OFTK (2014): *Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió*. Az Országgyűlés 1/2014. (I. 3.) OGY határozata. <https://ngmszakmaiteruletek.kormany.hu/download/9/5f/d0000/MK14001.pdf> (Letöltés: 2024. 12. 20.)

- 1829/2014. (XII. 23.) Korm. határozat „a Magyar Állami Operaház és az Erkel Színház új műhelyháza és próbacentruma létrehozásához szükséges beruházás előkészítéséről”. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A15H1555.KOR&txtreferer=A1500058.EMM> (Letöltés: 2025. 11. 24.)
2020. évi LXXVIII. törvény „a rozsdaovezeti akcióterületek létrehozásához szükséges intézkedésekről”. <https://njt.hu/jogszabaly/2020-77-00-00> (Letöltés: 2025. 11. 24.)

## A szocialista lakótelepek mintaházainak jellemzői és helyük a lakáspiacon

### *The Market Position of Prototype Houses in Socialist Housing Estates*

BENE BENCE, SZABÓ BALÁZS

**BENE Bence:** doktorandusz, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Építésmérnöki Kar, Urbanisztika Tanszék; 1111 Budapest, Műgyetem rakpart 3., K. II/93; 95beneb@gmail.com; <https://orcid.org/0000-0002-9265-7901>

**SZABÓ Balázs:** tudományos munkatárs, HUN-REN CSFK, Földrajztudomány Intézet, 1112 Budapest, Budaörsi út 45.; [szabo.balazs@csfk.org](mailto:szabo.balazs@csfk.org); <https://orcid.org/0000-0001-7200-106X>

**KULCSSZAVAK:** lakótelep; mintaház; típusház; lakáspiac; szocializmus

**ABSZTRAKT:** A főváros lakásainak közel egyharmadát kitevő szocialista lakótelepek a lakásállomány leghomogénebb részét képezik. A presztízsjük közti különbségüket jórészt csak városföldrajzi jellemzőkkel – elsősorban az elhelyezkedésükkel – szokták indokolni. Tanulmányunkban mégis arra keressük a választ, hogy van-e olyan, az elhelyezkedés mellett más fizikai szempont is, mely releváns lakáspiaci különbségeket eredményez. Ehhez a szocialista lakótelepekre jellemző hat építészeti archetípus legtöbbször használt mintatervének Budapesten megvalósult házait vizsgáljuk lakáspiaci helyzetük alapján. Ezen többszintes társasházi mintaterveket a legváltozatosabb nagyságú és fekvésű lakótelepeken építették fel több évtizeden át, így a vizsgálat is e fizikai és területi jellemzők hatását elemzi. A kutatás arra keresi a választ, hogy az egyes mintaházak, az újabb és régebbi típusok, az építések éve, a házak magassága és a lakótelepek nagysága közti különbségek milyen fontossággal bírnak a lakásárak alakulásában.

A fajlagos lakásárak statisztikai elemzése rámutat az elhelyezkedés szinte mindent felülíró szerepére, mindemellett egyéb fizikai tényezők hatása is megmutatkozik: az épületmagasság, vagy épp maga a mintaterv építészeti kialakítása. Megfigyelhető az egyes típusok tartóssága, azaz az avulásnak semmilyen negatív hatása nem jelenik meg a lakáspiacon. Kimutatható a lakótelepek belső heterogenitása is, az épülettípusok presztízse közti különbség elsősorban a nagyobb lakótelepeken figyelhető meg.

**Bence BENE:** doctoral student, Department of Urban Planning and Design, Faculty of Architecture, Budapest University of Technology and Economics; Műgyetem rakpart 3. K. II/93, H-1111 Budapest, Hungary; 95beneb@gmail.com; <https://orcid.org/0000-0002-9265-7901>

**Balázs SZABÓ:** research fellow, Geographical Institute RCAES, HUN-REN; Budaörsi út 45. H-1112 Budapest, Hungary; [szabo.balazs@csfk.org](mailto:szabo.balazs@csfk.org); <https://orcid.org/0000-0001-7200-106X>

**KEYWORDS:** housing estate; prototype house; housing market; state socialism; Budapest

**ABSTRACT:** The state-socialist housing estates, which account for nearly one-third of the dwellings in Budapest, represent the most homogeneous segment of the housing stock. Differences in their prestige are predominantly explained by urban geographical characteristics – primarily their location. However, the study focuses on whether there are other physical and spatial factors that



might lead to significant differences in the housing market. For this purpose, the most frequently used prototype design of six architectural archetypes were examined in Budapest. These multi-story condominium designs were implemented over several decades in housing estates of varying sizes and locations, which gives the possibility of analysing the impact of physical and spatial characteristics. The research focuses on the significance of differences between individual prototype houses, including the newer and older types, period of construction, building height, and the size of the housing estate, which effect the housing prices.

A statistical analysis of housing prices per square meters highlights the overriding importance of location, although the influence of other factors is also significant. While differences between the prototype houses are not significant, and no type is consistently more expensive than the others, the height of the buildings has an effect. Between houses with the same physical urban form (e.g., point, slab, structural), the high-rise buildings are generally slightly cheaper than low-rise ones. The construction period does not have significant impact on the value of flats. There is no evidence that either older or newer prototypes are more expensive, nor the older or newer buildings of the same prototypes. The residential environment namely the location in certain type of urban zones has no strong effect on the market value of the prototypes. A special characteristic of residential environment, the size of the housing estate (and, by extension, the availability or lack of infrastructure) has no significant effect on housing prices.

In order to excluding the role of location within the city, we compared different prototypes within certain housing estates. There was no clear connection between housing types and market prices, thought there were some differences between them. One of these is the location within the estate, residential buildings in less favourable parts are cheaper than others. Further research is needed to explain the differences within the housing estates, as the physical and architectural characteristics of residential buildings are not the main factors.

## Bevezetés

Jelen kutatás témája a budapesti szocialista lakótelepek építészeti és társadalmi különbségei közötti összefüggések feltárása. Mindkét diszciplína hazai szakirodalmában bőségesen található releváns kutatási eredmények, ám dolgozatunk egy új szemszögből, a típus- és mintaházakon keresztül közelít a témához. Közismert, hogy telepszerű lakásépítés szinte csak títustervek alapján valósult meg a szocializmus évei alatt, mégsem született eddig olyan kutatás, mely a különböző títusterveket hasonlította össze, vagy egy-egy lakótelepen belül vizsgálta az eltérő építészeti archetípusok társadalmi különbségeit. A tanulmány célja e hiány pótlása. Vajon az építészeti tipizálás – s ezáltal az építészeti és városépítészeti döntések – milyen mértékben határozza meg egy-egy telepszerű beépítés jelenlegi lakásait? E kérdés megválaszolásához hat különböző építészeti archetípust megtestesítő mintaházak adatait vizsgáljuk, melyek nagy számosságban találhatók meg Budapest legváltozatosabb lakóterületein.

A tanulmány egy elméleti bevezetővel kezdődik. Elsőként az építészeti tipizálás (háztípus, mintaház, típusház) jellemzőit mutatjuk be és e típusok szocialista érában betöltött jelentőségét tárgyaljuk. Ezt követően a fővárosi lakótelepek főbb, elsősorban fizikai jellemzőit ismertetjük, valamint ezek összefüggéseit a lakásárakkal korábbi tanulmányok alapján. A módszertan ismertetését követően a hat vizsgált típusház fő jellemzőit mutatjuk be. Az eredmények taglalása a

meghatározó tényezők mentén történik, mint maga az építészeti kialakítás (archetípus és magasság), a lakótelep mérete (heterogén kis- és homogén nagylakótelep), elhelyezkedése (városrész), valamint az épületek építési ideje.

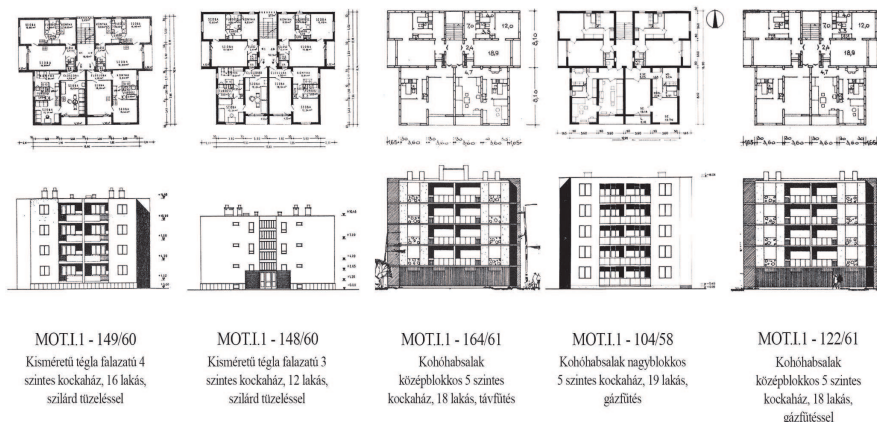
### **Építészeti tipizálás a szocializmus tömeges lakásépítéseinek korszakában**

Az azonos technológiával épült, megegyező alaprajzzal, térszervezéssel és homlokzatkiosztással rendelkező házak egyidősek az építészettel. Mándoki (2024) és Szende (2021) írásaikban ezen állítást tucatnyi példával szemléltetik a legkülönbözőbb korokból: kezdve a jurtaépítészettől a tájegységekre jellemző falusi parasztházakon át olyan kortárs beruházásokig, mint a devecseri vörösiszap-károsultak házai vagy a 2021-es Nemzeti Mintaterv Katalógusa. Az azonosság mértéke szerint három részre csoportosíthatjuk az épületeket: háztípusokra, mintaházakra és típusházakra. A legtágabb kifejezés a háztípus, melynek elemei hasonló beépítési móddal, térszervezéssel és tömeggel rendelkeznek: például pontházak, sávházak, gangos bérházak (Meggyesi 2009; Urban 2012). A mintaházak esetében az alaprajz logikája, a ház technológiája és a homlokzatképzés egységesebb, de nem kötött. Mintaházak legtöbbször konkrét helyszínt nem tartalmazó mintatervek alapján készültek, így a helyszínre való alkalmazáskor akár nagyobb változásokat is lehetett eszközölni. Mintatervek készültek a két világháború között Balaton-parti (Wettstein 2021) és vidéki településekre is: ide sorolhatók az ONCSA-házak (Perényi 2016) és a XX. század második felének családi ház építészetét meghatározó Kádár-kockák is (Tamáska 2021). A legkötöttebb rendszerrel a típusházak rendelkeznek: itt egységes az alaprajz, a homlokzat, a technológia és az anyaghasználat. Bizonyos léptékű eltérés az egyes épületek között itt is lehetséges, ám ennek mértékét az 1/1969. (I.8.) ÉVM rendelet szövege jól szemlélteti: 10. § (2) *Az adaptáló a típusterv részmegoldásaitól a szükséges mértékben eltérhet, ha az eltérés a terv alapvető műszaki és funkcionális megoldását, a betervezett gyártmányok alkalmazását, az építéstechnológiát, a hatósági előírásokat nem érinti, és minőségromlást nem eredményez.*

E kötöttség miatt külön típusházat jelent a különböző szintszámmal (például három- vagy négyemeletes), szekcióhosszal (például három vagy öt szekció), földszinti alaprajzzal (lakások, tárolók vagy garázsok), technológiával (például kisméretű téglá vagy kohóhabsalak középblokkos falazat), fűtéssel (gázos vagy szilárd tüzelésű), pincével rendelkező vagy anélküli épületek. Az ilyen kis eltérésekkel rendelkező típustervek összességét nevezzük típusterv-sorozatnak, vagy mintatervnek (1. ábra).



1. ábra: Egy mintaterv (loggia, páremeletes, négyfogatú kockaház) öt típus-terv-változata  
*Variations of a prototype design (loggia-style, mid-rise, cube house) across five versions*



Forrás: MOT 1960, MOT 1966, TTI 1966, TTI 1976

Típusházak ugyan megjelentek már a második világháború előtt is, például a Wekerle-telepen (Vilimi 2022), ám tömegessé a szocialista korszakban váltak. A tömeges, tervezett és központosított lakásépítés magával hozta a típus-tervekből összeálló telepszerű beépítéseket. Az ideológiai „egyenlőség” és egységesítés) és a gazdasági (tervgazdaság, iparosítás) kötöttségek az építészeti tipizálás korát hozták el (Bordás 2017). Már az 1950-es években kötelezővé vált az állami beruházásoknál a típus-tervek használata (ÉM 1960), melyeket a Magyar Országos Típus-tervek Katalógusa (MOT) gyűjtötte össze. Az 1950-es MOT bevezetője így fogalmaz: Az Építésügyi Minisztérium VII. (Tervezési) Főosztályának 9/1950. sz. körrendeletéből: 1. A felsorolt épületekkel azonos rendeltetésű épületek tervezését, illetve építkezéseit nem típus-tervek (illetve típus-szekciók) szerint készíteni az Építésügyi Minisztérium (VII. Főosztály) külön engedélye nélkül tilos.

A MOT a lakóépületek, melléképületek, közösségi épületek, például iskola-épületek (Lantos 2014), ipari épületek (Simon 2012), mezőgazdasági létesítmények, közlekedési létesítmények és vízi építmények típus-terveit egyaránt előírta. A 45/1961. (XII.9.) kormányrendelet a beruházások jelentős részének típus-terv alapján történő megvalósítását rendelte el, míg az 1964. évi III. törvény az építésügyről 43. § (2) bekezdése az állami szervek esetében kötelezővé, míg más építkezők esetén elrendelhetővé tette a típus-tervek használatát. Hatályát csak az 1980-as években veszítette el (1985. évi 10. törvényerejű rendelet), ám az új gazdasági mechanizmus kihirdetésével lazították a kereteket, s felmentésért lehetett folyamodni (1/1969. (I.8.) ÉVM rendelet 9. §) a típus-tervek elhagyásához és egyedi tervek használatához. Ám ez a kivitelezés kötöttsége miatt a nagyobb lakótelepek esetében nem hozott változást. A házgyárakat és panelüzemeket is birtokló kivitelező vállalatok csak a saját kötelező típus-terveik alapján építettek

egészen a nyolcvanas évek közepéig (Schéry 2001). A títusterveket kezdetben az egyes állami tervezővállalatok irodái készítették (például Lakóterv Típusiroda) az ÉM felügyelete alatt, mígnem az 1961-es megalakulásától egészen a rendszerváltásig a Tervezésfejlesztési és Típustervező Intézet (TTI) látta el a kísérleti, prototípus épületek és títusterv-sorozatok tervezését (Schéry 2001).

A szocializmus évtizedeiben tehát az építkezések, kiváltképp a tömeges lakásépítés (állami, szövetkezeti és magánérs többalakásos telepszerű beépítések) eszköztárát a mintaházak és títustervek képezték. A negyven év során épített budapesti lakótelepeken több száz különböző títusterv alapján épültek fel társasházak, melyekből egy-egy „közkedvelt” mintaház a város legkülönbözőbb helyszínein, több mint húsz lakótelepen megtalálható.

### **A lakótelepek lakáspiaci helyzetét meghatározó tényezők**

Budapest lakásállományának egyharmadát a szocializmus alatt épült lakótelepek képezik (Egedy 2001). Ez az arány az újabb építkezések hatására folyamatosan, de csak lassan csökken, ugyanis szemben Nyugat-Európa számos nagyvárosával (Bolt 2018), itt nem bontottak el lakótelepeket. Ennek jórészt az az oka, hogy a lakásprivatizáció során a lakótelepi lakások döntő többsége magántulajdonba került (Kovács 1992), így a bontással járó rehabilitáció rendkívül költséges lenne.

A kutatók figyelme már az 1990-es években a szocialista lakótelepekre irányult (Iván 1996; Egedy 2003). A vizsgálatok feltárták a lakótelepek társadalmának rendkívül heterogén mivoltát, amely miatt nehezen hasonlíthatók össze a nyugaton jellemző szociális lakásokból álló lakótelepekkel (Hess, Tammaru, van Ham 2018). A 2000-es évek lakásépítési hullámának idején, részben az akkor épült lakóparkokkal való hasonlóságok miatt kerültek ismét a fókuszba (Csizmady 2008; Körner, Nagy 2006). 1990-től lassan, de folyamatosan nőtt a különbség az egyes lakótelepek között. Piaci helyzetüket korábban építési idejük (ami magában foglalta a komfort és a műszaki állapot mellett az adott korszak lakáspolitikáját is) és a városon belüli elhelyezkedésük határozta meg (Csizmady 2003). A város más övezeteivel egybevetve – mint a belváros vagy az egykori rozsdáövezet – a lakótelepek épületállománya viszonylag keveset változott, a lakásépítések elkerülték őket, zöldfelületeik jórészt megmaradtak (Benkő, Balla, Hory 2018). Talán a legfontosabb változást a már a 2000-es években meginduló, de a 2010-es években jelentőssé váló épületfelújítások okozták (Szabó, Bene 2019). Ezek hatása érezhető ugyan a lakótelepek egy részénél, de nincs egyértelmű és jelentős árkülönbség a felújított és a fel nem újított lakótelepi házak között. A felújítás hatása elsősorban a házigyári panelépületeknél jelentkezik, de csak bizonyos idő elteltével, és sok esetben több más tényező (például az elhelyezkedés) is felülírja. A lakótelepek társadalmi összetétele továbbra is vegyesnek mondható, ezzel együtt megfigyelhető, hogy a 2000-es évektől egyre inkább az alsó-középrétegek lakóhelyévé kez-

denek válni (Kovács, Egedy, Szabó 2018). Ez részben annak következménye, hogy a tehetősebbek elköltöznek onnan, míg a legszegényebb rétegek továbbra sem tudnak itt belépni a lakáspiacra.

A lakótelep-kutatásokban kevés figyelem fordult a lakótelepek belső heterogenitására, hiszen az épületek monotonitása és a lakásállomány csekély változottsága miatt sokszor úgy kezelik a lakótelepeket, mintha nem lennének a telepeken belüli különbségek. Pedig a nagyobb lakótelepek gyakran több évtizeden keresztül épültek, miközben változott a technológia, a típusházak vagy a beépítés jellege, ezért teljes homogenitásról kevés esetben lehet beszélni. A lakótelepen belüli különbségek leginkább a magas és alacsony (párszintes) társasházak közti különbségre korlátozódnak. Az előbbi 9-15 szintes és az utóbbi három-ötszintes lakóépületek közötti fő különbség a lift megléte/hiánya. Budapesten a lakótelepi házak harmadik emeletétől felfelé csökken a lakásár, és a magasházak legfelső emeletein vannak a legolcsóbb lakások, feltehetően műszaki (például a tetőszigetelés hiánya) problémák miatt (Kovács, Székely, Szabó 2022). A vertikális szegregáció a lakótelepek esetében gyengébb, mint más városrészekben, ezzel együtt létezését több (szegedi és fővárosi) esetben kimutatták (Vámos, Nagy 2024). Ám ez nem Magyarország-specifikus jelenség: a lakótelepek problémája gyakran a toronyházak és a magas sávházak monoton beépítésére vezethető vissza. Nem véletlen, hogy nyugaton ezek bontásával kezdődött több lakótelep-rehabilitáció (Turkington, van Kempen, Wassenberg 2004). A probléma egyik forrását az alultervezett fizikai jellemzők jelentik: az épület mérete (az egy épületben élő lakók nagy száma), a monoton lakáskiosztás (az azonos lakásalaprajzok), valamint a műszaki elhanyagoltság (különösen a lifteké) mellett a lakótelepek túlzó nagysága.

Kevéssé kutatott téma a lakótelepek nagyságának hatása a lakásárakra. Míg a nagylakótelep kritikai vizsgálata közismert (Balla 2022), addig a kislakótelepek megjelenése a szakirodalomban jelentéktelennek mondható (Bene 2023, 2024). Pedig már az első jelentős lakótelepkutatás (Szelényi, Konrád 1969) a kisebb telepek „injektálásában” – vagyis a meglévő városszövetbe való beillesztésében – vélte biztosíthatónak a szerves városfejlődést. A kislakótelepek léptékük és változatos környezetük miatt heterogénebb közeget alkothatnak a zöldmezős nagy lakótelepek homogén egységével szemben.

### **Kutatási kérdések és módszertan**

Jelen tanulmány célja, hogy bizonyos mintaházak vizsgálatával választ kapjunk arra a kérdésre, hogy az építészeti tipizálás – s ezáltal az építészeti és városépítészeti döntések – milyen mértékben határozza meg egy-egy telepszerű beépítés társadalmi státuszát. A társadalmi státusz vizsgálatára a lakásárat használjuk mutatóként, egyrészt mert erre van elérhető adat az utóbbi tíz évre vonatkozóan,

másrészt mert területi bontású társadalmi mutatókat csak a népszámlálás méri tízévente. Ugyanakkor épületszinten a népszámlálási adatok nem hozzáférhetőek (illetve csak nagyon nagy adatvesztés árán). Egy-egy lakótelep presztízsének mérésére a lakásár alkalmas eszköz, hiszen a lakótelepeken már 35 éve a magántulajdon dominál, és a budapesti lakáspiac közel egyharmadát a lakótelepek adják.

A vizsgálatra hat mintatervet választottunk ki, a következő szempontok alapján:

- többszintes társasház mintaterve legyen, melyet tartalmaz valamely MOT-katalógus;
- minimum négy kerületben felépült egyazon mintaterv házai;
- jelentősen különböző lakótelepeken fordulnak elő az egyes mintaházak: felépítették magas és alacsony presztízsű városrészben, heterogén épített környezetben (kislakótelepen) és homogén nagylakótelepen egyaránt;
- az egyes mintatervek egymáshoz képest különböző építészeti archetípusokat (háztípusokat) testesítenek meg (párszintes pontház, párszintes sávház és párszintes strukturális beépítés, illetve magas pontház, magas sávház, magas strukturális beépítés).

Ezen szempontok alapján a legtöbb helyen előforduló, a legtöbbször felépített egy-egy mintaházra szűkítettük vizsgálatunkat úgy, hogy egy-egy háztípus-hoz egy-egy mintaház tartozzon (1. táblázat).

Vizsgálatunkban ezen hat mintaterv megvalósult épületeinek, és az ezeket tartalmazó lakótelepek és városrészek lakásárait elemezzük. Az adatbázist a KSH lakásosztálya készítette el a kutatás részére, és a lakásárak a tisztított NAV-adatbázisból származnak. A korábban használt (Szabó, Bene 2019) lakótelep-adatbázis képezte a kutatás alapját, melynek egy kisebb részét vizsgáljuk ebben a kutatásban. Miután nem célunk a lakásárak időbeli változásának vizsgálata, ezért a 2013-2023 közötti évekre vonatkozó, a lakáspiaci árindex értékével korrigált lakásárakat összesítve elemeztük. 2013-2023 között a vizsgált lakóépületekben több mint 12 000 lakáseladásra került sor, ami a lakótelepi lakásoknak (100 ezer tranzakció) több mint 10 százalékát teszi ki, ami megfelelő mennyiség a mintaházak vizsgálatára.

A vizsgált mintatervek épületei 59 különböző lakótelepen találhatók meg, vagyis a 12 000 tranzakció adatait e lakótelepek egyéb lakásainak tranzakciójával (23 000) vetjük össze. Az 59 lakótelepből nyolcban csak az általunk vizsgált mintaházak találhatók meg, ezek nem vethetők össze más épületek adataival. A legjellemzőbb azonban az, hogy egy-egy mintaház más lakóházakkal közösen alkot egy telepet. Nagyobb lakótelepek esetében pedig több vizsgált mintaterv is előfordul (általában kettő, de két esetben ennél több is), így a mintaházak lakásainak árát a fekvésből adódó különbségek mellőzésével is meg tudjuk vizsgálni.

1. táblázat: A kiválasztott hat mintaterv típustervei  
*The six selected groups of prototype designs*

|          |                                  | Típus               | Néhány budapesti helyszín |                    |
|----------|----------------------------------|---------------------|---------------------------|--------------------|
| 1. Típus | Párszintes kockaház              | MOT.I.1-104/58      | 9. ker.                   | József Attila ltp. |
|          |                                  | MOT.I.1-122/61      | 11. ker.                  | Dayka Gábor út     |
|          |                                  | MOT.I.1. - 148/60   | 15. ker.                  | Epres sor          |
|          |                                  | MOT.I.-149/60       | 18. ker.                  | Szent Lőrinc-telep |
|          |                                  | MOT.I.1-164/61      |                           |                    |
|          |                                  | MOT.I.-58-104/65.   |                           |                    |
| 2. Típus | Toronyház                        | MOT.I.1-167/61      | 4. ker.                   | Városcsúcs         |
|          |                                  |                     | 11. ker.                  | Lágymányos         |
|          |                                  |                     | 18. ker.                  | Lakatos ltp.       |
|          |                                  |                     | 20. ker.                  | Helsinki út        |
| 3. Típus | Párszintes sávház                | MOT.I.1-154/61      | 10. ker.                  | Óhegy              |
|          |                                  | MOT.I.1-155/61      | 14. ker.                  | Kacsóh Pongrácz út |
|          |                                  | MOT.I.1-156/61      | 20. ker.                  | KISZ ltp.          |
|          |                                  | MOT.I.1-157/61      | 22. ker.                  | Bartók Béla ltp.   |
|          |                                  | MOT.I.1-160/61      |                           |                    |
|          |                                  | MOT.I.1-161/61      |                           |                    |
| 4. Típus | Magas sávház                     | MOT II. 58-283/76-K | 9. ker.                   | Tűzoltó u.         |
|          |                                  | MOTII. 58-284/76-K  | 10. ker.                  | Újhegy             |
|          |                                  |                     | 13. ker.                  | Vízafogó           |
|          |                                  |                     | 20. ker.                  | Városcsúcs         |
| 5. Típus | Párszintes strukturális beépítés | Wimpey alapterv     | 2. ker.                   | Őzgida u.          |
|          |                                  |                     | 3. ker.                   | Kiscelli köz       |
|          |                                  |                     | 12. ker.                  | Fülemile u.        |
|          |                                  |                     | 21. ker.                  | Vízmu ltp          |
| 6. Típus | Magas strukturális beépítés      | MOT.I.58-287/76-K   | 8. ker.                   | Orczy út           |
|          |                                  |                     | 10. ker.                  | Gyakorló u.        |
|          |                                  |                     | 15. ker.                  | Énekes u.          |
|          |                                  |                     | 21. ker.                  | Erdőalja           |

Forrás: a szerzők szerkesztése

A hat mintatervet, jellemzésüket követően négy vizsgálati szempont alapján elemezzük:

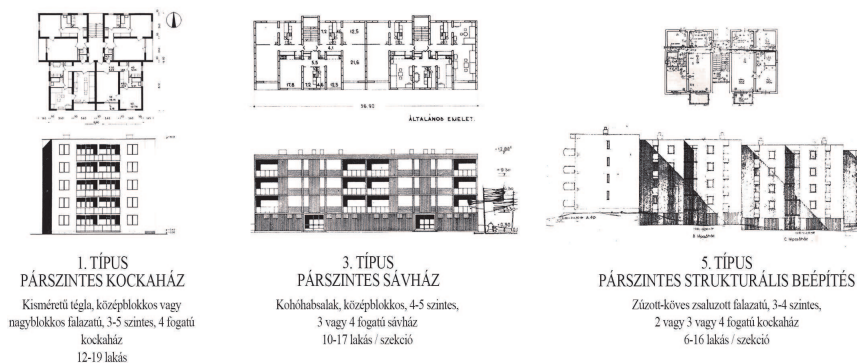
- Elsőként az egyes háztípusok építészeti (archetípus) és fizikai (magasság) jellemzőinek hatására keressük a választ. Kimutatható-e különbség a pont- és szalagházak, valamint a strukturált beépítésű lakóépületek között? Az épületmagasság szempontjából (miután az egyes típusok különböző magasságúak) azt vizsgáljuk, hogy kimutathatók-e a magas épületek alacsonyabb lakásai.
- Másodikként a mintaházak környezetének és elhelyezkedésének hatását határozzuk meg az övezeti és városrészi besorolások segítségével. Vajon az egyes mintaházak eltérő lakókörnyezetben teljesen más presztízsűek, vagy belső adottságaik miatt egymáshoz hasonlítanak?
- Harmadikként a lakótelepek nagyságának hatására keressük a választ. Vajon ugyanazon mintaház egy-egy nagy lakótelepen ugyanúgy „viselkedik”-e, mint ha egy társasházi övezetbe beépített kislakótelepen található?
- Végezetül az építés idejének jelentőségét vizsgáljuk. Ha ugyanazon mintaházat több évtizeden át építették, akkor az újabb típusházak lakására mennyiben tér el a korábbiaktól?

A fenti kérdésekre a választ két módszert használva kerestük. Egyrészt összehasonlítottuk a vizsgálati szempontok alapján csoportosított (például háztípus vagy építés éve alapján szétválogatott) elemek átlagos lakásárait, másrészt varianciaanalízis (ANOVA) segítségével számszerűsítettük, hogy mennyire erős a vizsgált indikátor lakásárakra gyakorolt hatása. A kapcsolat szorosságát az jelzi, hogy az Eta szorossági mutató értéke hol helyezkedik el a 0 és 1 közötti skálán. Az Eta-négyzet értékei azt mutatják meg, hogy a független változó (háztípus, építés éve stb.) hány százalékban határozza meg a lakásárát.

### A vizsgált mintatervek jellemzői

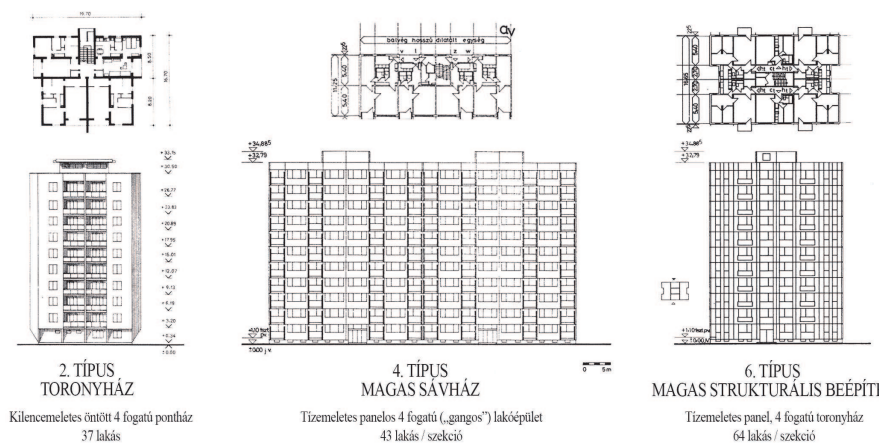
A hat mintaterv hat építészeti archetípust testesít meg (2. és 3. ábra). A legtöbb helyen felépült mintatervek a párszintes kockaházak (1. típus) és sávházak (3. típus), melyek változatos földszinti zónájuk, szintszámuk és épületszerkezetük miatt több típustervet is magukba foglalnak. Ezzel ellentétben a magas pontház (2. típus) és a strukturális beépítés épületei (6. típus) csak egy-egy típustervből állnak, nem készültek hozzájuk különböző változatok. A magas sávház (4. típus) egy mintaterv különböző típusszakcióit (középső és szélső szakció) összegzi, míg a párszintes strukturális beépítés (5. típus) egy alapterv (Wimpey) szakcióinak különbözőképp történő helyszínre adaptálását foglalja magába.

2. ábra: A vizsgált három párszintes mintaterv  
The three examined mid-rise prototype designs



Forrás: MOT 1967, TTI 1966, TTI 1977

3. ábra: A vizsgált három magas mintaterv  
The three examined high-rise prototype designs



Forrás: MOT 1966, TTI 1976

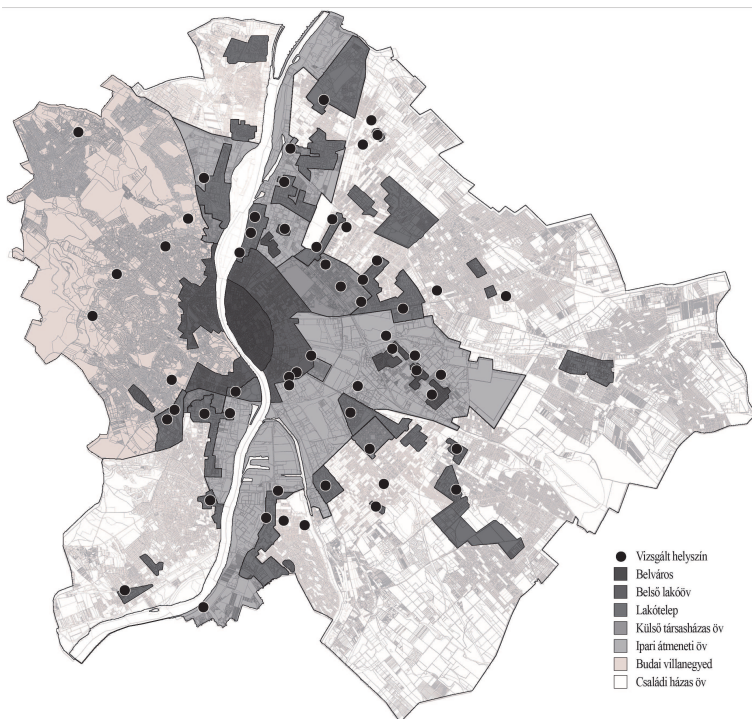


Bár e mintatervek merőben különböznek, lakásaik elrendezése igen hasonló. Átlagosan 45–55 m<sup>2</sup> nagyságú, két- vagy másfélszobás, erkélyes (vagy loggiás), külön gardróbbal és WC-vel rendelkező ingatlanokat tartalmaznak. A pontházak (1. és 2. típus) és a sávházak (3. és 4. típus) lépcsőháza északra tájol, megnyitásaik főképp a napos déli homlokzat felé fordulnak. A strukturális beépítéseknel (5. és 6. típus) két homlokzatra is nyitó középfolysós található, mely a magas mintatervnél K-NY tájolást, míg párszintes társánál két oldalra néző, át- szellőztethető lakásokat, ezáltal szabadon tájolható beépítést eredményezett. Át- szellőztetett lakásokkal még a magas sávháznál találkozhatunk, ahol a két lakásra jutó közös loggiák (kültéri oldalfolyosók) teszik ezt lehetővé. Ez a kialakítás ebben az esetben is szabadabb tájolást és beépítést eredményezett. Ráadásul ez a terv tartalmazza a legnagyobb lakásokat is (65 m<sup>2</sup>-en három szoba), így összességében e két mintaterv (4. és 5. típus) rendelkezik a legjobb lakásokkal. Érdekes megoldás a párszintes sávház lépcsőházzal szembeni részének kialakítása: míg egyes típus- terveknél egy (kb. 50 m<sup>2</sup>-es) erkély nélküli lakással találkozhatunk, addig más változatainál két garzonlakássá lett szétszedve. Míg a párszintes kockaház és sávház falazatának kialakítása változatos (tégla, közép- vagy nagyblokkos), addig a párszintes strukturális beépítés épületei és a toronyház zsaluzott és helyszínen öntött (zúzott köves/beton) technológiával készült. A magas sávház és strukturális beépítés házai házigyári panelekből állnak.

A lakókörnyezeti jellemzők összefoglaló mutatójaként a Magyar Nemzeti Atlaszban (emna.hu) szereplő funkcionális övezeteket használjuk, mely besorolás alapján a főváros nyolc övezetre osztható. Ezekben meglehetősen egyenlőtlenül fordulnak elő a vizsgált mintaházak (4. ábra): a körúton belüli belvárosban egyáltalán nincsenek, és az azt körülvevő belső lakóövből és külső társasház övből is kivételesnek számítanak. Ez utóbbiakban mindössze három-három vizsgált lakótelep található: a belső lakóövből ezek a 1970-es évek szanalásai eredményeként létrejött Orczy úti (6. típus) és Haller utcai (3. és 4. típus) beépítések, míg a külső társasház övből az Újvidék tér (1. és 3. típus), egy zuglói foghíjbeépítés (1. típus) és egy Wekerle-telepi lakótelep (1. típus). A funkcionális övezetek közül a lakótelepek külön övezetet tesznek ki, melyben – nem meglepő módon – a mintaházak döntő része, az 59 helyszín fele (29) található. A magas pontház (2. típus) és a magas sávház (4. típus) egy-egy kivételtől eltekintve csak lakótelepi övezetben épült fel. Ezzel szemben a párszintes strukturális beépítés (5. típus) házait csak a budai villanegyedben és az ipari átmeneti övből lelhetjük fel.

Az egyes mintatervek előfordulásának sokasága kihat környezetük diverzitására is (5. ábra). Míg az 5. típus csak 1 000 lakás alatti lakótelepen található, a négy helyszínből háromszor a magas presztízsű budai villanegyedben, addig a 3. típus felépült budai (Dayka Gábor u.) és pesti (pesterzsébeti KISZ) kislakótelepen családi házas környezetben, az átmeneti zónában közepes nagyságú lakótelepen társasházi környezetben (Újvidék tér) vagy egy külső kerület új városközpontjának nagylakótelepén (Pesterzsébet, Budafok). Összesen 23 kislakótelepről,

4. ábra: A kutatásban vizsgált lakótelepek Budapest funkcionális övezeti térképén  
*Housing estates examined in the study on Budapest's functional zoning map*

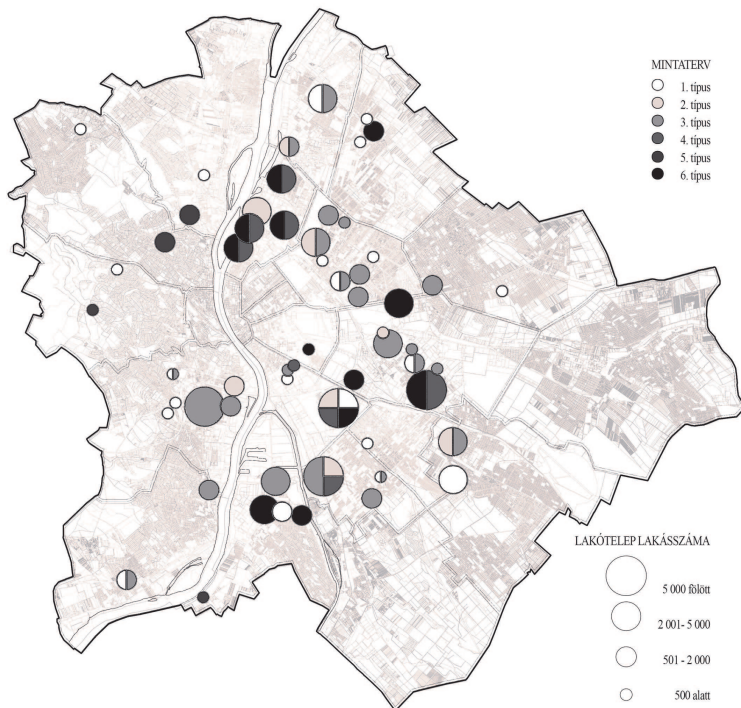


Forrás: a szerzők szerkesztése

18 darab 501-2 000 lakás közötti, 14 darab 2 001-5 000 lakás közötti lakótelepről, és négy nagylakótelepről van adatunk.

A hat mintaház típustervei különböző évtizedekben jelentek meg, használatuk 10-20 évig is elhúzódhatott, így összességében lefedik az egész Kádár-korszakot. Már az 1960-as MOT tartalmazza, a párszintes pontház (1. típus) és a párszintes sávház (3. típus) egyes típusterveit, melyek alapján még az 1980-as években is építkeztek. Nem nagyon van más olyan mintaterv vagy típusház, mely 25-30 éven át ennyire kötött formában valósult volna meg a város (sőt, az ország) különböző helyszínein. A toronyház (2. típus) az 1966-as MOT-ban lelhető fel, de már az 1960-as évek elején használták. A többi mintaterv az új gazdasági mechanizmus után született. Az előregyártott paneles típusterveket (4. és 6. típus) a TTI 1976-as katalógusa, míg a Wimpey zsálművet használó 5. típustervet a BFL iratai (TTI 1975) tartalmazzák. Ez az időbeni „elcsúszás” az egyes tervek között hatással van épületszerkezetükre (tégelából házigyári falpanel), beépítésükre (az újabb mintaházak változatosabban sorolhatók) és a lakások alaprajzára (az újabb mintaházakban több és jobb lakásfajta található egy szinten).

5. ábra: A vizsgált lakótelepek Budapesten, mintaterv és lakásszám alapján csoportosítva  
*Housing estates examined in Budapest by prototype design and size of the housing estates*



Forrás: a szerzők szerkesztése

### Az építészeti kialakítás hatása a lakásárra

Noha a hat mintaterv lakásai között jelentős különbség található, egy típus az, mely nagyon eltér a többitől. Ám a mintaterv alacsony elemszáma miatt nincs szoros összefüggés a típus és a lakásár között. Az ANOVA-elemzés során kapott variancia-hányados (Eta-négyzet) szerint a házak építészeti kialakítása mindössze 16 százalékban határozza meg a lakásárát, ami közepesenél (vagyis 50 százaléknál) jóval gyengébb kapcsolatot feltételez. Vagyis bármilyen jelentős is a különbség a mintaterv mint építészeti archetípusok között, ezek a jellemzők önmagukban nem gyakorolnak döntő hatást a lakásárakra (2. táblázat).

A többi lakótelepi lakás árával való összevetés csak az 5. típus (párszintes strukturális beépítés) esetében mutat jelentős különbséget. Az itt elért négyzetméterár másfélszerese az általunk vizsgált épületek átlagos árszintjének. Ám az 5. típus házcsoportjai egy kivételtől eltekintve a budai zöldövezetben helyezkednek el, mely önmagában már indokolja a jóval magasabb lakásárakat. Az egyetlen

2. táblázat: Az eladott lakások száma és négyzetméterára a vizsgált mintaházakban  
 Number of purchased dwellings and prices (sqm) in the examined prototype buildings

|          | Mintaházak           |                       | Egyéb szomszédos lakótelepi ingatlan |                       | Egyéb társasházak a mintaházak városrészeiből |                       |
|----------|----------------------|-----------------------|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------|-----------------------|
|          | Tranzakció szám (db) | Átlagos $m^2$ ár (Ft) | Tranzakció szám (db)                 | Átlagos $m^2$ ár (Ft) | Tranzakció szám (db)                          | Átlagos $m^2$ ár (Ft) |
| 1. típus | 1 430                | 774 657               | 6 895                                | 790 436               | 16 658                                        | 1 036 483             |
| 2. típus | 623                  | 696 916               | 3 106                                | 785 824               | 2 855                                         | 845 322               |
| 3. típus | 3 680                | 744 172               | 15 126                               | 741 402               | 23 330                                        | 993 273               |
| 4. típus | 3 772                | 711 776               | 8 282                                | 749 937               | 8 355                                         | 1 050 588             |
| 5. típus | 67                   | 1 197 575             | 188                                  | 1 187 929             | 6 777                                         | 1 287 721             |
| 6. típus | 2 658                | 749 087               | 10 238                               | 741 488               | 6 457                                         | 961 234               |

Forrás: a szerzők szerkesztése a NAV 2013–2023 közötti lakásadataiból

kivétel az egyik legperiférikusabb lakótelep, a Csepeli Vízmű lakótelep, ahol egyrészt nagyon alacsony tranzakciószám (három a tíz év alatt), másrészt az eladott lakások átlagára is nagyon eltér a típusra jellemzőtől. Ezen csoporton belül a legnagyobb a különbség két lakótelep között, hiszen a XII. kerületi Fülemüle utcai lakótelepen közel kétszer akkora a lakásár (1 339 ezer Ft/ $m^2$ ), mint a csepeli telepen (657 ezer Ft/ $m^2$ ). Noha ez a típus az, ahol a lakások döntő része a budai villanegyedben fekszik, hasonló árkülönbségekre látunk példát más házaknál is ott, ahol vannak budai típusházak. Ilyen a Virányos városrészbe épült 1. típusú ház, ahol kétszer olyan drága egy lakás, mint Csepel-Kertvárosban. Magas pontházak (2. típus) esetén némileg kisebbek a különbségek, de egy erzsébetfalvai lakás ára még így is 58 százaléka egy lágymányosi lakótelepi lakásnak. A legkisebb eltérés a 6. típus esetében látható, ott harmadával alacsonyabb a legolcsóbb városrészben lévő lakás ára a legdrágábbhoz képest.

Ha összevetjük a mintaházak és a környékbeli társasházak lakásárait, akkor nagyon ritka az, hogy az előbbiek felülmúlnák az utóbbiakat. Ilyenre leginkább az 5. típus esetében találunk példát, illetve néhány esetben az 1. és 3. típusnál, de a különbség minimális (5% alatti). Az viszont mindhárom magasház esetében látható, hogy jóval olcsóbbak a környék házainál. Ezen adatok illeszkednek korábbi kutatások eredményeihez, amelyek a magasházak alacsonyabb árait jelezték (Kovács, Székely, Szabó 2022).

Mivel egy-egy lakótelepen több mintaház is megtalálható, lehetőség nyílik az egyes mintatervek közötti különbségek legtisztább összevetésére. Erre a célra különösen a József Attila lakótelep és Pesterzsébet Városközpont alkalmas, ahol négy, illetve három mintaterv van jelen. A József Attila esetében az látható, hogy mind a négy mintaterv lakásai olcsóbbak az egyéb lakótelepi házakban lévőkénél, ugyanakkor a négy mintaterv közötti különbség nem jelentős. A négyzetméter árak 718 és 784 ezer Ft/ $m^2$  között mozognak, a legdrágábbak az 1. típus, a legolcsóbbak pedig a 4. típus lakásai. Az utóbbiak szalagházak, a telep házainál jóval

később és már házigyári technológiával, az 1980-as években épültek az Üllői út mentén. Pesterzsébeten más a helyzet, ott nem a 4. típusú magas sávházakban a legalacsonyabbak az árak, hanem a 2. típusú magas pontházakban, amelyek hasonlóan kedvezőtlen helyen, a Helsinki út mentén állnak. Ebből az látható, hogy a fekvésnek nem csak lakótelepek között, hanem a nagy lakótelepeken belül is fontos, akár a típusok közötti különbségeket is felülírandó szerepe van.

### A döntő tényező: az elhelyezkedés

A típusok közti különbségből is jól látható, hogy az elhelyezkedés mennyire meghatározza az árat, ezért a lakókörnyezet közös jellemzőit magában foglaló funkcionális övezetekre is érdemes megnézni a lakásárat. A funkcionális övezetek hatása nem jelentős, a szorossági mutató szerint az áraknak mindössze 10 százalékat magyarázza. Ennek döntő részben eloszlási oka van: a mintaházak túlnyomó többsége egy-egy közepes vagy nagyobb lakótelep része, melyek a lakótelepi övezetben vannak.

Nem meglepő, hogy a budai villanegyedekben épült lakótelepek messze a legdrágábbak, melyet a külső társasházi és a belső lakóöv követ (3. táblázat). Figyelemre méltó, hogy nem a lakótelepi övezetben lévő mintaházak a legolcsóbbak, hanem az ipari, valamint a külső családi házas övezetben elhelyezkedők. Az utóbbiaknál a különbség is jelentős, lakásaik 10 százalékkal olcsóbbak a nagy lakótelepeken belül találhatóknál, és 16 százalékkal az ebben az övezetben lévő egyéb lakótelepi lakásoknál. Például a XVI. kerületi Koronafürt utcai lakótelep párszintes pontházai (1. típus) az adott mintaterv épületei közül a közepesen drágák közé tartoznak (788 ezer Ft/m<sup>2</sup>), az ár viszont így is elmarad környezete átlagától.

Az egykori ipari terület, a barnaöv (Tolnai 2012) talán a legheterogénebb városövezet, hiszen itt rengeteg építkezés zajlott az elmúlt negyedszázadban. Az itt épült mintaházak az esetek nagy részében a legolcsóbbak közé tartoznak, ami a kedvezőtlen fekvéssel magyarázható, akár például a kőbányai lakótelepek esetében. Vannak azonban kivételek viszonylag drágább lakásokkal, ilyen például a IX. kerületi Vágóhíd utca (1. típus), amelynek környéke jelentősen átépült az utóbbi húsz évben. Hasonló a X. kerületi Bihari-Zágrábi úti lakótelep esete, melynek a teljesen felújított, 6. típusba tartozó házaiban részben a megújuló lakókörnyezetnek köszönhetően drágábbak a lakások a típus átlagánál.

Az egyes mintaházak ára közötti legnagyobb különbség a belső lakóövben található, az Orczy úti toronyházak (6. típus) és a Haller utcai párszintes sávházak (3. típus) között. Noha közlekedési adottságaik között nincs lényeges különbség (Nagyvárad tértől 10 percre található), az Orczy út a legolcsóbbak (698 ezer Ft/m<sup>2</sup>), míg a Haller utcai házak a drágábbak közé (883 ezer Ft/m<sup>2</sup>) tartoznak. Látható, hogy a belső lakóövön belül is van különbség a szomszédos városrészek presztízsében.

3. táblázat: Az eladott lakások száma és négyzetméterára a vizsgált mintaházakban  
 funkcionális övezeti bontás szerint csoportosítva  
 Number of purchased dwellings and prices (sqm) in the examined prototype buildings,  
 by the functional zones of Budapest

|                              | Belső lakóöv            |                                   | Külső társasház-as öv   |                                   | Budai villanegyed       |                                   | Lakótelep               |                                   | Ipari átmeneti öv       |                                   | Családi házas öv        |                                   |
|------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|
|                              | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) |
| 1. típus                     |                         |                                   | 140                     | 838 192                           | 199                     | 1 053 780                         | 745                     | 726 754                           | 69                      | 784 311                           | 277                     | 668 452                           |
| 2. típus                     |                         |                                   |                         |                                   |                         |                                   | 566                     | 702 564                           | 57                      | 640 832                           |                         |                                   |
| 3. típus                     | 35                      | 883 743                           | 174                     | 866 228                           | 38                      | 1 034 256                         | 3 168                   | 738 437                           | 111                     | 652 688                           | 154                     | 686 874                           |
| 4. típus                     | 109                     | 732 017                           |                         |                                   |                         |                                   | 3 663                   | 676 387                           |                         |                                   |                         |                                   |
| 5. típus                     |                         |                                   |                         |                                   | 64                      | 1 222 910                         |                         |                                   | 3                       | 657 111                           |                         |                                   |
| 6. típus                     | 77                      | 698 438                           |                         |                                   |                         |                                   | 1 961                   | 782 133                           | 66                      | 774 495                           | 554                     | 636 129                           |
| Egyéb lakótelepi<br>ingatlan | 381                     | 806 290                           | 977                     | 878 439                           | 857                     | 1 159 971                         | 27 974                  | 786 999                           | 1 641                   | 739 459                           | 1 676                   | 773 464                           |

Forrás: a szerzők szerkesztése a NAV 2013-2023 közötti lakásadataiból



Miután önmagában a lakókörnyezetnek, vagyis a városövezeti besorolásnak nincs erős magyarázó ereje, ezért ezt kiegészítjük a tágabb, városon belüli elhelyezkedés hatásának elemzésével. Ehhez a főváros 152, viszonylag homogén beépítésű negyedét (városrészét) használjuk, melyben a legtöbb nagy, és több közepes lakótelep is önálló egységet képez. A 152 városrészből 49-ben található valamely vizsgált mintaház. Az ANOVA mutató szerint ez már 36 százalékban magyarázza a lakásárát, vagyis a kapcsolat a közepesnél valamivel gyengébbnek mondható. Az egyes övezeteken belüli homogenitás nem egyforma. Leginkább csak a budai villanegyedről mondható el, hogy a különböző típusok árai között nincs jelentős különbség, sem egymáshoz, sem a többi társasházéhoz viszonyítva. A többi lakóövezetben azonban igen jelentős hatása van a lakások városrészen belüli elhelyezkedésének.

Több olyan városrész is van, amelyben több különböző lakótelepen is megtalálható ugyanaz a mintaház. Esetükben az árkülönbség nem számottevő (Zuglóban és Kőbánya Óhegyen), a városrészek közti különbségek azonban annál jelentősebbek. Ezek a különbségek azt mutatják, csak szofisztikáltabban, amit az övezeti különbségek. Míg a magas presztízsű városrészekben a mintaházak között nagyobbak a különbségek (914 ezertől 1 millió 300 ezerig), addig az ipari és külső övezetben nem tudnak egy bizonyos árszintet átlépni (590 ezer és 780 ezer közötti átlagárak találhatók).

### A lakótelep méretének hatása

A lakótelepek méretének nincs erős magyarázóereje a lakásárakra (10% alatti ANOVA). Még egy viszonylag egyszerű felosztás esetében is látható, hogy még az sem igaz, hogy általában a legkisebb lakótelepek típusházai a legdrágábbak (4. táblázat). Ez ugyanis csak a pontházakra jelenthető ki, ám itt is egyértelműen az a döntő szempont, hogy a kisebb lakótelepek a magas presztízsű városrészekben épültek. Az 500-2 000 közötti lakótelepek csoportjában a zuglói lakótelepek miatt magas az alacsony szalagházak (3. típus) átlagára, míg a 2 000-5 000 közötti telepek esetében az angyalföldi lakótelepek súlya a meghatározó a 4. típuson belül. Még olyan eset is akad (6. típus), ahol a legnagyobb lakótelepeken magasabb a lakásár, mint a legkisebbeken. De ez is azon múlik, hogy a József Attila lakótelep magasabb presztízsű, mint a legkisebb telepek, ahol ez a típus megtalálható.

Érdekeség, hogy minél kisebb egy lakótelep, úgy csökken a lakótelepen található különböző típusú házak közötti különbség is. A kisebb lakótelepeken belül a típusok közti különbségek rendre 5% alattiak. Ez alól csak két kivétel van: egy egy közepes méretű XIII. és XVIII. kerületi lakótelep. Előbbiben a magas szalagház, utóbbiban a magas pontház az olcsóbb. Látható, hogy a lakótelepen belüli heterogenitást, annak okait elsősorban a nagyobb lakótelepeken belül érdemes keresni.



4. táblázat: Az eladott lakások száma és négyzetméterára a vizsgált mintaházakban  
a lakótelep nagysága szerint  
Number of purchased dwellings and prices (sqm) in the examined prototype buildings by the size  
of the housing estates

|                              | Belső lakóöv            |                                   | Külső társasház-as öv   |                                   | Budai villanegyed       |                                   | Lakótelep               |                                   | Ipari átmeneti öv       |                                   | Családi házas öv        |                                   |
|------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|
|                              | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) |
| 1. típus                     |                         |                                   | 140                     | 838 192                           | 199                     | 1 053 780                         | 745                     | 726 754                           | 69                      | 784 311                           | 277                     | 668 452                           |
| 2. típus                     |                         |                                   |                         |                                   |                         |                                   | 566                     | 702 564                           | 57                      | 640 832                           |                         |                                   |
| 3. típus                     | 35                      | 883 743                           | 174                     | 866 228                           | 38                      | 1 034 256                         | 3 168                   | 738 437                           | 111                     | 652 688                           | 154                     | 686 874                           |
| 4. típus                     | 109                     | 732 017                           |                         |                                   |                         |                                   | 3 663                   | 676 387                           |                         |                                   |                         |                                   |
| 5. típus                     |                         |                                   |                         |                                   | 64                      | 1 222 910                         |                         |                                   | 3                       | 657 111                           |                         |                                   |
| 6. típus                     | 77                      | 698 438                           |                         |                                   |                         |                                   | 1 961                   | 782 133                           | 66                      | 774 495                           | 554                     | 636 129                           |
| Egyéb lakótelepi<br>ingatlan | 381                     | 806 290                           | 977                     | 878 439                           | 857                     | 1 159 971                         | 27 974                  | 786 999                           | 1 641                   | 739 459                           | 1 676                   | 773 464                           |

Forrás: a szerzők szerkesztése a NAV 2013-2023 közötti lakásáradataiból

A nagylakótelepek esetében a mintaházak közötti különbségekre már korábban felfigyeltünk a József Attila lakótelep és a Pesterzsébet Városközpont példáján keresztül. Ez ugyanúgy igaz Kőbánya újhegyi nagylakótelepre is, ahol a magas szalagház (4. típus) és magas pontházak (2. típus) között 15 százalékos árkülönbség található. A szalagházak teszik ki az eladott lakások 94 százalékát, és ezek között találhatók a közintézmények is, míg a hat pontház a telep szélén található, tehát szemben a IX. és XX. kerületi példákkal, itt még a lakótelepen belüli fekvéssel, és az abból adódó kedvezőtlen adottságokkal (magas zajszint) sem magyarázhatók a különbségek.

### Az építési idő szerepe

Noha összességében az építési időnek sincs erős magyarázó ereje (az ANOVA 10 százalékot mutat), a minta lehetőséget ad két különböző szempont vizsgálatára is. Egyrészt vannak olyan típusok, amelyek több évtizeden keresztül épültek, így pusztán az építési idő változását mérhetjük azonos típuson belül, másrészt az újabb típusú házak lakásárait is összevethetjük a legkorábbi típusokéval.

A mintaházakon kívüli lakótelepi lakások árai az építési idő függvényében egy ívet írnak le. Az 1960-as évektől az 1970-es évek végéig csökkenő lakásár figyelhető meg, mely az 1980-as években újra emelkedni kezd (5. táblázat). Ez egybevág korábbi kutatások eredményeivel, melyek azt mutatják, hogy az 1970-es évek végi lakótelepek presztízse alacsonyabb, mint a korábban és később épülteké (Csizmady 2003; Szabó, Bene 2019). Az egyes mintaházak azonban több esetben eltérően viselkednek. Az 1. és 3. típus épült a leghosszabb ideig, s mindkét esetben az látható, hogy éppen az 1970-es évek végi épületek lakásai jóval értékesebbek a többinél. Itt is az a magyarázat, mint sok más esetben, hogy ha egy magasabb presztízssű (jobb helyen lévő) lakótelep épült az adott időszakban, akkor az lesz meghatározó az árban. Ez így van mindkét esetben, ugyanis ebben az időszakban épültek a példákban szereplő XI. és XIV. kerületi lakótelepek. Az 1. típus esetében ennél csak a legkorábban épült lakások drágábbak, melyek a budai villanegyedekben és a József Attilán épültek. Vagyis ugyanazon típuson belül az építési időt felülírja a fekvés.

Elvben elképzelhető volna, hogy ha egy típust később kezdtek építeni (4. és 6. típus), úgy annak a lakásai drágábbak a korábbiaknál, ám nincs ilyen kapcsolat. A 4. típus esetében arról van szó, hogy a legkorábbi házak Újhegyen épültek, ezért a lakásaik jóval olcsóbbak, mint az utána épült, központi fekvésű XIII. kerületi lakótelepeken levők, az 1980-as években épült pesterzsébeti házak lakásai pedig a kettő közötti árazásúak. A legutoljára bevezetett 6. típus lakásainak ára elsősorban azért átlag alatti, mert ezek a házak az olcsóbb lakótelepeken (Kőbánya, Józsefváros) épültek fel, így a korukból semmi előnyük nem származik.

5. táblázat: Az eladott lakások száma és négyzetméterára a vizsgált mintaházakban  
az építés ideje szerint csoportosítva  
*Number of purchased dwellings and prices (sqm) in the examined prototype buildings  
by the construction period*

|                              | 1961-65                 |                                   | 1966-70                 |                                   | 1971-75                 |                                   | 1976-80                 |                                   | 1981-85                 |                                   | 1986-90                 |                                   |
|------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|
|                              | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) | Tranzakció<br>szám (db) | Átlagos<br>m <sup>2</sup> ár (Ft) |
| 1. típus                     | 220                     | 928 919                           | 484                     | 723 604                           | 511                     | 719 607                           | 208                     | 868 739                           | 7                       | 679 549                           |                         |                                   |
| 2. típus                     | 184                     | 845 506                           | 360                     | 611 541                           | 79                      | 739 889                           |                         |                                   |                         |                                   |                         |                                   |
| 3. típus                     | 718                     | 738 694                           | 1 600                   | 731 484                           | 1 136                   | 757 899                           | 226                     | 782 397                           |                         |                                   |                         |                                   |
| 4. típus                     |                         |                                   |                         |                                   | 2 152                   | 592 157                           | 750                     | 846 051                           | 870                     | 745 444                           |                         |                                   |
| 5. típus                     |                         |                                   |                         |                                   | 26                      | 1 054 110                         | 2                       | 1 322 656                         | 39                      | 1 286 805                         |                         |                                   |
| 6. típus                     |                         |                                   |                         |                                   |                         |                                   | 912                     | 702 950                           | 1 131                   | 803 634                           | 615                     | 717 193                           |
| Egyéb lakótelepi<br>ingatlan | 4 642                   | 857 934                           | 6 066                   | 813 013                           | 6 359                   | 739 556                           | 4 435                   | 712 932                           | 4 269                   | 727 479                           | 1 434                   | 793 954                           |

Forrás: a szerzők szerkesztése a NAV 2013-2023 közötti lakásáradataiból

## Összegzés

Kutatásunkban a szocialista lakótelepek presztízsének jellemzőit építészeti irányból közelítettük, arra keresve a választ, hogy milyen hatással van az egyes lakótelepek lakásaira az építészeti kialakítás, az elhelyezkedés, a lakótelep nagysága és az építési idő. Ehhez a szocialista lakótelepekre jellemző hat építészeti archetípus legtöbbször használt mintatervének Budapesten megvalósult házait vizsgáltuk lakáspiaci helyzetük alapján.

A hat különböző mintaterv házainak elemzése során azt találtuk, hogy ugyanazon beépítési karakterrel rendelkező (pontház, sávház, strukturális beépítés), de eltérő magasságú mintaházak közül a magasházak mindig olcsóbbak valamivel, mint a párszintes épületek. Ám összességében a mintaházak közti különbségek nem jelentősek. Nincs olyan típus, ami minden esetben drágább a többinél. Az egyes típusok közti különbséget az építési idő nem mélyíti tovább. Sem arról nincs szó, hogy a régebbi vagy újabb típusok drágábbak lennének, sem pedig arról, hogy egy-egy több évtizeden keresztül használt mintaterv megvalósult épületei között bármelyik irányba mutató különbség lenne. Sem a régebbi lakások, sem a régebbi típusok nem olcsóbbak az újabbaknál.

Annál fontosabb tényező a lakótelepek városon belüli fekvése. Ez az, ami elsősorban meghatározza a lakását, és minden más szempontot felülír. Itt nem pusztán arról van szó, hogy milyen a közvetlen lakókörnyezet, mert a pesti külvárosban vagy az egykori ipari övezet egyes területein belül is igen jelentős különbségek észlelhetők az egyes telepek között. Az elérhetőség, a városrész presztízse a legfontosabb szempont, a lakótelepi házak ebben teljesen hasonlóan viselkednek a nem lakótelepi társasházakkal. Külön esetként vizsgáltuk, hogy a mintaházak lakótelepi környezetének nagysága (s így a lakótelepi infrastruktúra megléte/hiánya) milyen hatással van a lakásárakra, de ez sem bizonyult relevánsnak.

A városon belüli elhelyezkedés szerepének kizárásával, vagyis az egyes lakótelepeken belüli különbségek vizsgálatával az derült ki, hogy létezik eltérés az egyes típusok között. De ezek a különbségek sem mutatnak egy irányba, a lakásár itt sem mozdul el egyik típus javára sem. Részben magyarázat erre a lakótelepek egyik-másik részének kedvezőtlen adottsága (például a zajos út menti házak alacsonyabb árszintje), de mindenre ez sem ad magyarázatot. További kutatások szükségesek a nagylakótelepeken belüli különbségek feltárásához, hiszen vannak olyan tényezők, amelyek nem az épületek fizikai jellemzőiből következnek.

A kutatás elsősorban a városi léptékű és fizikai jellegű különbségekre és mintázatokra fókuszált, ám hasznos lenne a vizsgálatot folytatni egyéb (társadalmi, gazdasági) tényezők bevonásával, netán az adatbázis (egy-egy mintaterv megépült házai) országos szintű kiterjesztésével vagy újabb építészeti archetípusok (például családi házas mintatervek) beemelésével.

## Köszönetnyilvánítás

A publikáció a "15minESTATES" című Driving Urban Transitions (DUT) projekt része. A projekt az Európai Bizottság (Horizon Europe), a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Hivatal (NKFIH) és a Kulturális Minisztérium támogatásával jöhetett létre. (Projektazonosító: No. 2024-1.2.1-HE\_PARTNERSÉG-2024-00005, pályázat: 2024-1.2.1-HE-PARTNERSÉG).

## Irodalom

- Balla R. (2020): Az 1954 után épült modern nagy lakótelepek Budapesten: A városforma ma és megújítási lehetőségei. Doktori értekezés, BME
- Bene, B. (2023): Are They Urban Injections? – Comparing the Small-Scale Socialist Housing Estates in Budapest. In: Benkő, M. (ed.): *DoConf/2023 Proceeding*, Urbanisztika Tanszék, Budapest, 78–89.
- Bene, B. (2024): Socialist in content, national in form: Small-scale housing estates in Budapest between 1945 and 1960. *Architecture Papers of the Faculty of Architecture and Design STU*, 2., 3–14. <https://doi.org/10.2478/alfa-2024-0007>
- Benkő, M., Balla, R., Hory, G. (2018): Participatory place-making in the renewal of post-Communist large prefabricated housing estate: Újpalota case study, Budapest. *Journal of Place Management and Development*, 11. <https://doi.org/10.1108/JPM-06-2017-0050>
- Bolt, G. (2018): Who Is to Blame for the Decline of Large Housing Estates? An Exploration of Socio-Demographic and Ethnic Change. In: Hess D. B., Tammaru T., van Ham M. (eds.): *Housing Estates in Europe. Poverty, Ethnic Segregation and Policy Challenges*. Springer, Cham, 57–74.
- Bordás M. (2017): *Típus vs egyedi*. <https://epiteszforum.hu/tipus-vs-egyedi> (Letöltés: 2024.11.26.)
- Csizmady A. (2003): *A lakótelep*. Gondolat Kiadó, Budapest
- Csizmady A. (2008): *A lakóteleptől a lakóparkig*. Új Mandátum Kiadó, Budapest
- Egedy T. (2001): A lakótelepek helyzete Magyarországon. *Területi Statisztika*, 41., 143–159.
- Egedy T. (2003): A lakótelep-rehabilitáció helyzete hazánkban. *Földrajzi Értesítő*, 52., 107–121.
- Hess, D. B., Tammaru, T., van Ham, M. (2018): Lessons Learned from a Pan-European Study of Large Housing Estates: Origin, Trajectories of Change and Future Prospects. In: Hess, D. B., Tammaru, T., van Ham M. (eds.): *Housing Estates in Europe. Poverty, Ethnic Segregation and Policy Challenges*. Springer, Cham, 4–31.
- Iván L. (1996): Még egyszer a budapesti lakótelepekről. In: Dövényi Z. (szerk.): *Tér-Gazdaság-Társadalom (Huszonkét tanulmány Berényi Istvánnak)*. MTA Földrajztudományi Kutató Intézet, Budapest, 49–80.
- Kovács Z. (1992): A budapesti bérlakásszektor privatizációjának társadalmi- és városszerkezeti hatásai. *Tér és Társadalom*, 6., 55–73,
- Kovács, Z., Egedy, T., Szabó, B. (2018): Persistence or change: divergent trajectories of large housing estates in Budapest, Hungary. In: Hess, D B, Tammaru, T., van Ham, M. (eds.): *Housing estates in Europe: Poverty, ethnic segregation and policy challenges*. Springer, Cham, 191–214.
- Kovács, Z., Székely, J., Szabó, B. (2022): Vertical micro-segregation in apartment buildings in Budapest. In: Maloutas T., Karadimitriou N. (eds.): *Vertical cities: micro-segregation, social mix and urban housing markets*. Edward Elgar, Cheltenham, 189–203.
- Körner Z., Nagy M. (2006): *Az európai és a magyar telepszerű lakásépítés története 1945-től napjainkig*. Terc Kiadó, Budapest
- Lantos E. (2014): 1945 utáni iskolatervezés Magyarországon: títustervek és egyedi épületek. *Művészettörténeti Értesítő*, 2., 373–396. <https://doi.org/10.1556/MuvErt.63.2014.2.7>
- Mándoki R. (2004): Típus-lakóépületek Magyarországon. *Építés - Építészettudomány*, 1–2., 147–169. <https://doi.org/10.1556/096.2024.00112>
- Meggyesi T. (2009): *Városépítészeti alaktan*. Terc, Budapest

- Perényi T. (2016): *Mintaházak történeti áttekintése*. <https://epiteszforum.hu/mintahazak-torteneti-attekintese> (Letöltés: 2024.11.26.)
- Schéry G. (2001): *A magyar tervezőirodák története*. Építésügyi Tájékoztatói Központ Kft., Budapest
- Simon M. (2012): Korszerűbb és takarékosabb termékmegoldások: a hazai ipari építészet és a tipizálás 1961–1965. *Építés – Építészettudomány*, 3-4., 313-330. <http://dx.doi.org/10.1556/EpTud.40.2012.3-4.5>
- Szabó B., Bene M. (2019): Budapesti lakótelepek a panelprogram előtt és után. *Területi Statisztika*, 59., 526–554. <https://doi.org/10.15196/TS590504>
- Szelényi I., Konrád Gy. (1969): *Az új lakótelepek szociológiai problémái*. Akadémia Kiadó, Budapest
- Szende, A. (2021): *A középkori Bártfától a modern munkástelepig: típusházak Magyarországon*. [https://architextura.hua\\_kozepkori\\_bartfatol\\_a\\_modern\\_munkastelepig\\_tipushazak\\_magyarorszagon.html](https://architextura.hua_kozepkori_bartfatol_a_modern_munkastelepig_tipushazak_magyarorszagon.html) (Letöltés: 2024.11.26.)
- Tamácska M. (szerk.) (2021): *Kockaház: A 20. század vidéki háztípusa*. Martin Opitz Kiadó, Budapest
- Tolnai G. (2016): Új szín a Barnamezők kutatásában. In: Pajtókné Tari I., Tóth A. (szerk.): *Magyar Földrajzi Napok 2016: VIII. Magyar Földrajzi Konferencia, XVI. Geográfus Doktoranduszok Országos Konferenciája, Oktatás-módszertani és Földrajztanári Konferencia*. Magyar Földrajzi Társaság, Agria
- Geográfia Alapítvány, Eszterházy Károly Egyetem, Eger, 160-169.
- Turkington, R., van Kempen, R., Wassenberg, F. (eds.) (2004): *High-rise housing in Europe. Current trends and future prospects*. Delft, Delft University Press
- Urban, F. (2012): *Tower and Slab: Histories of Global Mass Housing*. Routledge, London
- Vámos R., Nagy Gy. (2024): A vertikális lakóhelyi szegregáció ingatlanpiaci megközelítésű vizsgálata Szegeden, 2015–2023. *Területi Statisztika*, 64., 570-606. <https://doi.org/10.15196/TS640502>
- Vilimi K. (2022): *Wekerletelep*. <https://fliphtml5.com/vjxyz/ugoz/basic> (Letöltés: 2024.11.26.)
- Wettstein D. (2021): *Szezonális örökség: Minták és típusok a nyaralóépítészetben*. <https://epiteszforum.hu/szezonalis-orokseg-mintak-es-tipusok-a-nyaraloepteszetben> (Letöltés: 2024.11.26.)

## Dokumentumok

- ÉM - Építésügyi Minisztérium Építési Főosztálya (1960): *Új Típusterv Katalógus megjelenése. Tanácsok Közlönye*, 16., 143.
- MOT - Építésügyi Minisztérium Műszaki Fejlesztési Főosztály (1960): *Magyar Országos Típustervek Katalógusa I. Építésügyi Dokumentációs Iroda*, Budapest
- MOT - Építésügyi Minisztérium Műszaki Fejlesztési Főosztály (1967): *Magyar Országos Típustervek Katalógusa I. Építésügyi Tájékoztatói Központ*, Budapest
- MOT - Építésügyi Minisztérium Műszaki Fejlesztési Főosztály (1966): *Magyar Országos Típustervek Katalógusa I.: Lakóépületek*. Építésügyi Tájékoztatói Központ, Budapest
- TTI - Típustervező Intézet (1966): *Családiházak, sorházak, társasházak*. Lakóterv, Budapest
- TTI - Tervezésfejlesztési és Típustervező Intézet (1976): *Panelos Lakóépületek Típusterv Katalógusa*. TTI, Budapest
- TTI - Tervezésfejlesztési és Típustervező Intézet (1975): *BP. XII. Fülemlé út. Wimpey mintalakótelep*. HU\_BFL\_XV\_17\_d\_329\_009371\_0001, Budapest Főváros Levéltára, Budapest
- TTI - Tervezésfejlesztési és Típustervező Intézet (1977): *BP. II. Törökvezs úti lakótelep épületei*. HU\_BFL\_XV\_17\_d\_329\_015434\_0032, Budapest Főváros Levéltára, Budapest

## Szürkemezők Dél-Pesten: vizsgálati lehetőségek

### *Greyfields in South-Pest: Investigation potentials*

BORBÉLY GYULA

**BORBÉLY Gyula:** PhD-hallgató, ELTE TTK Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék; 1117 Pázmány Péter sétány 1/C; borgyula@student.elte.hu; <https://orcid.org/0009-0003-0421-396X>

**KULCSSZAVAK:** barnamező; szürkemező; városfejlesztés; településföldrajz

**ABSZTRAKT:** A városi terekben megjelenő alulhasznosított területekhez hagyományosan a barnamezők fogalmát társítjuk, holott a nemzetközi szakirodalomban már egy bővebb kategorizálás is rendelkezésre áll. A 21. században a barnamezős területek is megváltoztak, és már nem kizárólagosan az ipar által felhagyott, szennyezett területeket jelentik. Ez a fogalomváltozás hívta életre a szürkemező fogalmának megjelenését, amely a barnamező egyik sajátos, a szolgáltató szektor által hátrahagyott esetére vonatkozik. A nemzetközi szakirodalomban már az 20. század végén figyelemre méltó tudományos diskurzus folyt a szürkemezők tipikus példáiról, a városi perifériákon megjelenő alulhasznosított bevásárlóközpontokról, üzletközpontokról. A magyarországi kutatások ugyanakkor döntően a nagy ipari koncentrációval rendelkező területek felé fordultak, a szürkemezők témaköre mindmáig alulkutatott terület.

A tanulmány célja a szürkemező-fogalom hazai alkalmazhatóságának vizsgálata, valamint potenciális magyarországi szürkemezők lokalizálása és megújulási esélyeinek bemutatása. A kutatás négy budapesti kerület (XIX., XX., XXI. és XXIII.) kihasználatlan bevásárlóközpontjait, továbbá a szocialista országokra jellemző szolgáltatóházait mutatja be terepi felmérés alapján. A tanulmány egy széleskörű szakirodalmi felvezetéssel kezdődik, mely röviden kiterjed a barnamező fogalmának változásaira, majd tárgyalja a szürkemező fogalmának értelmezhetőségeit is. Ezen felül bemutatja a vizsgált térségben a lokalizált potenciális szürkemezős objektumokat: gazdasági értelemben rosszul teljesítő bevásárlóközpontokat és szolgáltatóházakat. A vizsgálat eredményeiben a területmegőrzés és a rehabilitációs lehetőségek egyaránt megjelennek, amelyek így a kérdéskör nemzetközi elméleti diskurzusára is reflektálnak, és más fővárosi, illetve a fővároson kívüli hazai területekre is alkalmazhatók.

**Gyula BORBÉLY:** PhD student, Department of Social and Economic Geography, Faculty of Science, Eötvös Loránd University; Pázmány Péter Sétány 1/C., H-1117 Budapest, Hungary; borgyula@student.elte.hu; <https://orcid.org/0009-0003-0421-396X>

**KEYWORDS:** brownfield; greyfield; city development; settlement geography

**ABSTRACT:** Underused urban spaces are traditionally associated with the concept of brownfields, although a broader categorization is available in the international literature. In the 21st century, brownfield sites have also changed and no longer exclusively refer to contaminated areas abandoned by industry. This conceptual change has given rise to many concepts such as the greyfield, which is a specific case of brownfield left behind by the service sector.

As early as the late twentieth century, there was already a remarkable academic debate in the international literature on typical examples of specific types of greyfields such as underutilised



shopping centres and business parks on the urban periphery. In the United Kingdom and Europe, the concept relates to areas within cities that are underutilized and whose utilization can be enhanced through urban planning tools. There is also an approach that places less emphasis on the building itself and focuses specifically on the surrounding transport infrastructure and parking facilities. In the US, the term „greyfield” refers to shopping malls or strip centers which showed signs of prosperity in their early days, but due to a lack of investment, they were surpassed by their larger competitors with more practical and wider selection stores.

Research in Hungary, however, has mainly focused on areas with high industrial concentration, and the subject of greyfields is still under-researched even today. Mainly because after the socialist period, instead of big shopping malls industrial structures with large transport infrastructure lay around abandoned.

The aim of this study is to examine the applicability of the concept of greyfields in Hungary, to localise potential greyfields and to present their regeneration potential. The research shows the underused shopping centres of four Budapest districts (XIX, XX, XXI and XXIII) and the service centres typical to socialist countries on the basis of a field survey. The paper begins with an extensive literature review, both briefly covering the changes in the concept of the brownfield, and then also discussing the interpretations of the concept of the greyfield over the years and continents. The paper is also giving a thorough review on the shopping centres in the suburban areas as well as service buildings closely tied to socialist housing estates, which was a typical form of commerce in socialist Hungary. In addition, it describes the potential greyfield objects in the study area: poorly performing shopping centres and service buildings closely tied to the above mentioned socialist housing estates. The results of the study address both preservation and rehabilitation options on both investigated matter, thus reflecting the international theoretical discourse on the issue and its applicability to other areas in the Hungarian capital and beyond.

## Bevezetés

A városi terekben az egyes gazdasági szektorok által dominált területek folyamatosan változnak, aminek következtében korábban kizárólag a gazdaság által hasznosított terek is átalakulnak, funkciót váltanak. Ez a folyamat a 20. század során először az ipari területeket érintette, majd később a szolgáltató szektor tereit is. A szakirodalom a szolgáltató szektor által hátrahagyott területeket szürkemezőnek (*greyfields*) nevezi, mely fogalom a barnamező egyfajta típusaként értelmezhető. A szürkemező kifejezés a 20. század végén jelent meg az angolszász szakirodalomban, ahol bőségesen el is érhetőek források e területek típusairól, azok megújítási lehetőségeiről. A fogalom ekkor még az alulhasznosított városszéli nagy bevásárlóközpontokra és az őket körülvevő parkoló területekre fókuszált, de később kibővült a strip mallok kérdésével is.

Az ilyen típusú területek nem keltettek nagy érdeklődést az európai, azon belül a hazai szakirodalomban, mivel errefelé az alulhasznosított területek döntő részét nem a szolgáltató szektorhoz kötődő ingatlanok, hanem az ipari területek alkották. A rendszerváltás után hazánkban, szocialista örökségként nagyméretű, korábban az ipar által hasznosított területek maradtak üresen, de mára már akadnak ugyancsak szocialista múlttal rendelkező, a szolgáltató szektor által dominált alulhasznosított területek, amelyek szintén figyelmet érdemelnek.

Tanulmányom célja ezért a szürkemező fogalom alkalmazhatóságának vizsgálata magyarországi kontextusban, budapesti példák felhasználásával. A vizsgálat területe Dél-Pest, mely a főváros külső lakóövezeteit jelenti. Ez a térség a nagyszámú városszéli bevásárlóközpontnak, áruháznak köszönhetően tökéletes helye lehet a szürkemezőknek. Érdekes azonban ebben a kontextusban túlmutatni a városszéli bevásárlóközpontokon, és a hazánk államszocialista múltjából fennmaradt városi lakótelepeken található szolgáltatóházak helyzetét is megvizsgálni, melyek mára szintén a hanyatlás jeleit mutatják.

### Barnamezős területek és a fogalom változása

A szürkemezők fogalmának megértéséhez először a barnamezők fogalmához kell visszanyúlnunk. A barnamező-fogalom az angolszász, azon belül az amerikai szakirodalomban jelent meg először az 1980-as években, és a felhagyott ipari területeket jelentette. Az USA-ban ehhez a fogalomhoz elsősorban a környezet-szennyezés problémája társult (Barta 2004). A dezindusztrializációs folyamatok révén egyre jobban előtérbe került a barnamező fogalma, amelynek eltérő jelentéseket tulajdonítottak. Az Egyesült Királyságban például a barnamező olyan terület, amelyet ipari vagy más célokra használtak, fejlesztettek, de jelenleg nem áll hasznosítás alatt, illetve csak részlegesen tölti be funkcióját. Emellett gazdátlan, üres vagy szennyezett terület. Ez a definíció tehát a terület hasznosíthatósága szempontjából vizsgálja a barnamező kérdését (Alker 2000). Az Európai Unióban is alakult egy munkacsoport CLARINET (*Contaminated Land Rehabilitation Network Technologies*) néven, amely a barnamezők kérdésével foglalkozott. 2002-ben megjelentettek egy dokumentumot, amelyben a munkacsoport is megadott egy definíciót. Eszerint a barnamező egy olyan városi terület, ahol korábban fejlesztések is megvalósultak, de az üzemek a fejlesztések ellenére sem tudtak versenyképesek maradni (Ferber, Grimski 2002).

Ezek után valósult meg a CABERNET (*Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network*) elnevezésű projekt, amely a barnamezős rehabilitáció során felmerülő problémákat vizsgálta Európa-szerte, szám szerint 21 országban, köztük Magyarországon. Mindennek ellenére, adathiányra hivatkozva, a munkacsoport nem mutatott be adatokat hazánkról. A fogalom e kutatás során is változott, mivel ekkor már a terület hasznosíthatósága legalább olyan fontos tényező volt, mint a szennyezettsége, és előtérbe került az állami szintű beavatkozás szükségessége is (Ferber et al. 2006). Ugyanakkor nem határoznak meg konkrét barnamezős területeket, csupán szennyezettség alapján tesznek különbséget a felhagyott ipari területek között. Mindazonáltal ezek a munkacsoportok képesek voltak kimutatni regionális különbségeket Európában a barnamezők vonatkozásában (Orosz 2012).

A közép- és kelet-európai országokban használt fogalmak igazodni próbálnak az EU-ban használt meghatározáshoz. A kutatók hangsúlyozzák, hogy a barnamezős terület korábban már hasznosított volt, jelenleg elhagyatott, vagy kis hatékonysággal használják, valamint megjelenik a környezeti szennyezettség (főleg a talaj és a vizek szennyezettségének) problémája is (Barta 2004). Hazánkban az MTA Regionális Kutatások Központjában végzett felmérésekhez a következő barnaövezeti meghatározást alkalmazták: a barnamezős területek kisebb hatékonysággal hasznosított, esetenként kiürült, volt iparterületek, s ezek közé sorolják a rosszul hasznosított vagy elhagyott vasúti és a már kiürült katonai területeket is. Ezeken kívül a környezeti szennyezettséggel azonos súlyú problémát jelent a tulajdonviszonyok rendezetlensége és az ehhez kapcsolódó jogi szabályozások hiánya. Emellett a területek kiterjedése is nagyobb, ráadásul több is van belőlük, mint egyes nyugati országokban (Barta 2004). Egy másik közhasználatban forgó meghatározás a 2014-ben megszűnt VÁTI Nonprofit Kft. 2003-as definíciója: „Barnamezős területen (rozsdáövezeten) a használaton kívül került vagy alulhasznosított, általában leromlott fizikai állapotban lévő és környezetszennyezéssel terhelt egykori iparterületeket, gazdasági területeket, illetve felhagyott, használaton kívüli laktanyaterületeket értjük” (Nagy et al. 2003).

A barnamezők lehatárolásánál Kukely és szerzőtársai 2006-ban különböző típusú területek definiálásával segítették a barnaövezetek feltárását. Háromféle területet különböztettek meg budapesti vizsgálatok alapján. Az első az *átmeneti terület*, amely a belváros és a kertváros között található térség, és tartalmazza a barnamezőt, valamint a hozzá kapcsolódó zöld-, illetve mezőgazdasági területeket. A második fogalom a *barnamezős térség, barna zóna*. Ez a hagyományosan (volt) ipari területekre és azok közlekedési és lakótelepi kapcsolataira értendő. A harmadik típus pedig a *rozsdáövezet*, a barnamezős térség még meg nem újult területe, amelyet korábban intenzíven hasznosítottak, de ez a tevékenység megszűnt vagy erősen visszaesett (Kukely et al. 2006).

A barnamezők azonban további kategorizálási lehetőségeket is kínálnak. A témában Tureckova készített egy összefoglaló tanulmányt 2021-ben, mely ezeket a területeket több szempont alapján csoportosítja. A barnamezőket elsősorban a gazdasági szektorok, valamint korábbi használatuk alapján kategorizálhatjuk. A másik lehetőség a barnamezős területek méretalapú tipizálása, emellett elhelyezkedésük szerint is csoportosíthatjuk a barnamezőket. Végül tulajdonviszonyok szerint is kategorizálnak, ezek szerint privát, közösségi, vegyes, illetve rendezetlen tulajdonjogú barnamezők is léteznek (Tureckova 2021).

### A szürkemezők kontextusa

Az általános jellemzők mellett akadnak a barnamezőknek különleges típusai is, mint a fekete-, az arany-, a fehér-, a kék- és a szürkemezők. Ezek a kifejezések azért is tekinthetők a barnamezők egyes típusainak, mivel mindegyik kifejezés egy olyan területre vagy épületre/épületegyüttesre utal, amely alulhasznosított vagy felhagyott, esetleg még szennyezett is (Tureckova 2021).

A klasszikus barnamezőkkel (ipar által hátrahagyott szennyezett területek) és a zöldmezőkkel (korábban egyéb gazdasági célra nem hasznosított mezőgazdasági területek) szemben a szürkemezők (*grayfields* vagy *greyfields*) a szolgáltató szektor által hátrahagyott, nagy, beépített és korábbi fejlesztések által érintett városi területek. Nevüket a gyakran hozzájuk tartozó, nagy mennyiségű aszfalttal borított kisegítő területekről kapták (Onishenko 2012). (A fogalomnak két írásbeli formája is van, amelyek között nincs tartalmi különbség, csupán írásmódbéli eltérés, köszönhetően az angol *grey-gray* szó eltérő használatának. A *grey* a brit angolban elterjedt, így a szakirodalmak is elsősorban ezt a kifejezést használják, még az USA-ban végzett kutatások esetében is.)

A fogalom először az Amerikai Egyesült Államokban jelent meg a várostervezési elméletekben az 1990-es évek végén, Európában csak pár évvel később, a 2000-es évek elején. Az Egyesült Királyságban és Európában a fogalom olyan területekhez kapcsolódik, amelyek a városon belül alulhasznosítottak és a várostervezés eszközeivel fokozni lehet a hasznosítottságukat. Ilyen fejlesztések közé tartozik a tetőtéri fejlesztés (*rooftop development*) meglévő épületek, vagy a használaton kívüli tetőterületek fejlesztése (*airspace development*) parkolók esetében. Akad olyan megközelítés is, mely kevésbé magára az épületre helyezi a hangsúlyt, hanem kifejezetten a helyszínt körbevevő közlekedési infrastruktúrával és parkolókkal foglalkozik (Moeller 2011). Közép-Kelet-Európában az alulhasznosított és barnamezős területek iránt is nagy az érdeklődés, de a tanulmányok általában kevésbé említik a szürkemező kifejezést. Egy 2013-as kutatásban, melynek fókusza Sosnowiec (Lengyelország) volt, szintén megjelenik a *greyfields* kifejezés, amely korábbi szolgáltatási vagy lakhatási funkciójukat elvesztett területekre és létesítményekre utal (Krzysztofik, Kantor-Pietraga, Spórna 2013).

Az USA-ban a szürkemező kifejezés olyan bevásárlóközpontokra és strip centerekre (olyan kereskedelmi ingatlanok, ahol több üzlet egy sorban, egymás mellett helyezkedik el, jellemzően egy járdával és nagyméretű parkolóval ellátva) utal, melyek a korai időszakukban ugyan prosperáltak, az elmaradó befektetések miatt azonban nagyobb versenytársaik praktikusabb és szélesebb választékkal rendelkező áruházaiikkal felülmúlták őket. Ezeket a területeket halott áruházaknak (*dead malls*) vagy szellemdobozoknak (*ghost boxes*) nevezzük abban az esetben, ha a tulajdonosok vagy bérlők teljesen felszámolták helyüket/kiköltöztek, hátrahagyva az üres betonépítményeket (Onishenko 2012). A szürkemezőt használják a brit értelmezéshez hasonlóan olyan rendkívül értékes városi foghíjakra vagy ke-

reszkedelmi területekre is, ahol alulhasznosítottság vagy elavult felhasználási forma jelenik meg. Erre a legjobb példa lehet egy egykoron ipari vízparti terület, amely kihasználatlansága miatt és a városi szétterjedés eredményeként lakófunkciót kapott. Egy ilyen típusú funkcióváltáshoz azonban a piac több szereplőjének együttes fellépésére, valamint a helyi önkormányzat területhasznosítással kapcsolatos szakpolitikájának felülvizsgálatára is szükség van (Onishenko 2012).

Születésekor azonban a fogalom az USA-ban nem volt ennyire egyértelmű. A *Greyfields to Goldfields* című tanulmánykötetben Lee Sobel azt mondja, hogy az áruházak a városi szétterülés (*urban sprawl*) következtében kialakult hátrányok miatt kerülnek halott státuszba. A kialakult hátrányok között pedig főképp a vállalkozások részéről elmaradó beruházásokat említi a szürkemezők alakító tényezőjeként (Sobel 2001). A *Greyfields: The New Horizon for Infill and Higher Density Regeneration* című tanulmány, a *Retrofitting Suburbia* kötet és a *Greening the Greyfields: New Models for Regenerating the Middle Suburbs of Low-Density Cities* kötet szintén beruházási oldalról közelítik meg a szürkemezőket, azonban kijelentik, hogy ezek a területek nem csupán az elmaradó beruházások reprezentációi, de kihasználatlanságuk miatt a város szempontjából hatalmas jövedelemvesztést jelentenek (Chilton 2004; Dunham-Jones, Williams 2009; Newton et. al. 2021). Területi lehatárolásaik között kezdetben kizárólag a kiskereskedelem által hasznosított áruházi területek jelentek meg (Chilton 2004). A *The Limitless City* már tágította a tudományos horizontot és az előbb felsorolt beruházási hiányok mellett megemlítette, hogy az ilyen területek főképp a városok korábbi peremén helyezkednek el (melyet mára a város túlnőtt), valamint kitért előregedő, hanyatló infrastrukturális állapotukra is (Gilham 2002), továbbá központi elhelyezkedésükre és jó közlekedési kapcsolataikra, melyet a városszéli zöldmezők nem tudnak felmutatni. A könyv ezen felül a pusztá kereskedelmi területeket kibővítette egészségügyi (kórházak), helyhatósági, illetve katonai területekkel (Shacklett 2012). A szürkemezőket a 2000-es évek eleji definíciós kísérletek alapján legjobban úgy lehet leírni, mint „alulhasznosított, gazdaságilag elavult, kiskereskedelmi területet, amely egy belső külvárosban (*inner city suburb*) található, és jelentős állami és magánbefektetés szükséges hanyatlása megfékezéséhez” (Feroni 2003). Mivel a meghatározás még kialakulóban volt, a szürkemezők olyan példákat is jelenthettek, mint az üresen álló irodaházak, a közlekedési infrastruktúrából származó, megmaradt földterületek, üres közintézmények és küszködő kiskereskedelmi fejlesztések (McKay 2007).

Merritt is kísérletet tett a fogalom meghatározására *Redeveloping greyfields: Definitions, opportunities and barriers* című tanulmányában. A korábbi meghatározások főképp gazdaságilag rosszul teljesítő kiskereskedelmi áruházakat jelentették, melyek mérete 10 és 100 angol hold<sup>1</sup> (*acre*) között mozgott. Az 1990-es években az egy négyzetméterre eső eladás volumene jelentette a gazdaságilag rossz teljesítés mérőszámát. Ha az érték kevesebb volt, mint egy sikeres áruház egy négyzetméterre eső bevételének 50 százaléka, akkor rosszul teljesítő, elbukott áruházzal beszélhetünk. Ez a gyakorlatban 150 dollár/m<sup>2</sup> alatti értéket jelentett az egyes áruházak

esetében. Érdeemes megemlíteni, hogy a Merritt tanulmánya előtt szürkemezős területként vizsgált területek gyakorta az 1960-as években épült objektumokra vonatkoztak, melyek legutolsó felújítása hét-nyolc évvel a vizsgált időpont előtt történt meg. Ekkoriban a szürkemezők még nem koncentrálódtak a települések szélére, hanem annak belső övezeteihez tartoztak (Merritt 2006).

Merritt egy új definícióra tett kísérletet a 2000-es évek elején, melyben próbál a szürkemezők minden olyan jellemzőjére kitérni, amely alapján kategorizálni is lehet őket. Az 1. táblázat baloldali oszlopában az alapvető vizsgálati paraméterek, a jobboldali oszlopában pedig már az azokhoz kapcsolódó típusok találhatók meg. A szürkemezők alapvető jellemzője, hogy az ingatlan a piachoz képest gazdaságilag rosszabbul teljesít, a parkolóterületek pedig több helyet foglalnak el, mint maga az épület. Merritt foglalkozott továbbá az elhelyezkedés dimenziójával, ahol a terület városiasságát vette figyelembe. A szürkemezős területek mérete is a vizsgálat részét képezte, ahol nem tett méretkorlátot, mivel értelmezése szerint a korábbinál akár jóval kisebb (kb. 0,4 hektár) és jóval nagyobb (120 hektáros) területek is ugyanúgy idetartozhatnak. Megjelenik a terület használatára kitekintő dimenzió is, melyben Merritt meghatározott egyetlen célra, több célra és vegyes célokra használt objektumokat. További dimenziók a meglévő épület olyan paraméterei, mint az emeletek száma, valamint az épület kihasználtsága. Ezen felül megjelenik a terület közlekedési megközelíthetősége, ahol főútvonalak és közlekedési csomópontok elérhetősége mentén tesz különbséget. Végül kitér a bérleti formára, kihasználtsági és tulajdonosi viszonyokra is (Merritt 2006).

1. táblázat: A Merritt által újrafogalmazott szürkemező-paraméterek  
*Greyfield parameters redefined by Merritt*

| <i>Merritt (2006) szürkemező-jellemzése</i> |                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Alapvető jellemzők                          | 1) Több területet foglalnak el a parkolóhelyek, mint maga a szolgáltató épület<br>2) Az ingatlan a piachoz képest rosszabbul teljesít (kiüresedett vagy alacsonyán kihasznált ingatlan) |
| Elhelyezkedés                               | Városszéli vagy központi                                                                                                                                                                |
| Méret                                       | Bármilyen méretű                                                                                                                                                                        |
| Terület használata                          | Egycélú, többcélú, vegyes célú használat                                                                                                                                                |
| Meglévő épületek                            | Egy- vagy többemeletes                                                                                                                                                                  |
| Közlekedés elérhetőségei                    | Főútvonalak elérhetősége                                                                                                                                                                |
| Bérlők                                      | Egy vagy több bérlő                                                                                                                                                                     |
| Kihasználtság                               | Kereskedelmi egységek minimum 10-15 százaléka üres, kihasználatlan                                                                                                                      |
| Tulajdonosi háttér                          | Gyakran egy tulajdonosi kör által birtokolt                                                                                                                                             |

*Forrás: Merritt (2006) alapján saját szerkesztés*

A szürkemezők témaköre az angolszász világon kívül született tanulmányokban is megjelenik. Akansu és Karaman 2023-ban Ciprus szigetén készített egy kutatást a szürkemezők témakörében. A tanulmány célja a szürkemezők értékelése volt a városi rezilienciával összefüggésben. Fő megállapításaik közé tartozott, hogy a szürkemezős területek egyaránt megjelentek városi, külvárosi és vidékies területeken. Felhívták a figyelmet arra is, hogy a szürkemezők ökológiailag, gazdaságilag és társadalmilag is problémás területek, melyeket minél hamarabb érdemes visszacsatornázni a társadalom vérkeringésébe (Akansu, Karaman 2023).

J.W. Seo és J. L. Lee 2019-es tanulmánya a retrofitting (új technológiák vagy funkciók hozzáadása régebbi rendszerekhez, jelen esetben épületekhez) hasznosításával foglalkozott dél-koreai városokban a szürkemezők példáján. Megállapították, hogy ezen területek rehabilitációját állami beavatkozás nélkül nem lehet megvalósítani, valamint, hogy Dél-Korea esetében csak kevés valódi megújításra került sor a fogalom szoros értelmét figyelembe véve. Hangsúlyozták továbbá, hogy a szürkemezők megújítása kiemelten fontos lehet a helyi lakóközösségek életében, mivel a helyi szinten elérhető szolgáltatások erősítik a fenntarthatóságot, valamint csökkentik a széndioxid-kibocsátást (Seo, Lee 2019).

A hazai szakirodalomban a szürkemezőkről mindeddig kevés szó esett. A *Budapesti Barnaövezet Megújulási Esélyei* tanulmánykötetben történik utalás ilyen területekre, azonban még a szürkemező kifejezés használata nélkül. A vonatkozó fejezet arra kereste a választ, hogy a barnaövezet milyen hatást gyakorolt a rozsdáövezetekhez közel fekvő bevásárlóközpontok életére. Említést tett a Budapest IX. kerületében elhelyezkedő Lurdy Házzal, mint barnaövezet határán fekvő, rosszul teljesítő bevásárlóközpontról. A gazdasági aluteljesítés itt a rossz telephelyválasztási politika következménye volt (Sikos T. 2004). A fővárosi bevásárlóközpontok tipológiáját is elkészítette Sikos T. Tamás, amely kilenc típust határolt le. Az ő kutatásában egész Budapest megjelent, és a kutatás az üzletházakra, a plázákra és a multifunkciós kiskereskedelmi bevásárlóközpontokra egyaránt kiterjedt (Sikos T. 2003). Egy további kötet is készült a nemzetközi és hazai bevásárlóközpontok kialakulásáról, morfológiájáról (Sikos T., Hofmann 2004). Orosz Éva tanulmánya már említést tett a szürkemezőkről mint az átmeneti felhagyottság példáiról, melyek lakó-, kereskedelmi vagy egyéb infrastrukturális feladatot ellátó területek voltak. Orosz azonban kételkedett a fogalom létjogosultságában, mivel véleménye szerint ezek a területek térben kevésbé koncentráltak, számuk kisebb, mint a klasszikus barnamezőké, és a környezeti szennyezés egyáltalán nem jellemző rájuk (Orosz 2012).



## Kutatás paramétereit és módszertan

A szürkemezők hazai elemzésének hiánya és a fogalmat övező kételyek miatt fogalmazódott meg bennem a kutatási kérdés: *miként alkalmazható a szürkemező összetett és folyamatosan változó fogalma a hazai kontextusban*. A potenciális szürkemezők felderítéséhez terepi felméréseket végeztem, ahol a megfigyelési egységeket a lakótelepi szolgáltatóházak és a nagyobb bevásárlóközpontok képezték. A terepi vizsgálatokra azért is szükség volt, mert egy internetes térkép segítségével nem lehet teljes pontossággal megállapítani a lakótelepi szolgáltatóházak és a bevásárlóközpontok pontos kínálatát, jelenlegi állapotát. A felmérések során összegyűjtöttem az objektumok üzleteinek számát és képek formájában dokumentáltam környezetüket, hogy pontosan be tudjam mutatni valós kihasználtsági adataikat, valamint épített környezeti állapotukat. A felméréseket 2023 ősze és 2024 tavasza között végeztem több időpontban a főváros dél-pesti kerületeiben, Kispesten (XIX.), Pesterzsébeten (XX.), Csepelen (XXI.), valamint Soroksáron (XXIII.). A felmérések során a teljes kerületeket bejártam és rögzítettem a nagyobb üres üzletkoncentrációval rendelkező térségeket, majd leválogattam belőlük a lakótelepi szolgáltatóházakat és a bevásárlóközpontokat, minden kerületre kialakítva egy adatbázist. A bevásárlóközpontok esetében olykor nehézséget okozott az üzlethelyiségek mennyiségének a pontos megállapítása, köszönhetően az üres üzletek eltakarásául szolgáló molinóknak – így azokhoz a helyszíni térképeket is segítségül kellett hívnom.

Az adatbázis alapján kerültek feldolgozásra a felmért objektumok hasznosíttatási adatai. A kihasználtságot az üres és a működő üzletek aránya mutatta, amely szemléltette a gazdasági teljesítményt is. Azért választottam ezt a mutatót, mert település alatti szinteken gazdasági mutatók nem állnak rendelkezésre, különösen nem egyes vállalkozásokra, így több működő üzlettel rendelkező (nagyobb arányban hasznosított) szolgáltatóházat prosperálóbbnak tekintettem, mint egy olyan ingatlant, ahol majdnem mindegyik üzlethelyiség üresen áll. A nagyobb bevásárlóközpontoknál is így jártam el.

A kutatás keretében felmért ingatlanok egy része nem tekinthető potenciális szürkemezőnek sem. Ezért a lakótelepi szolgáltatóházak, bevásárlóközpontok és plázák közül a legrosszabb állapotúakat és leginkább kihasználatlanokat mutatom be.

## Kutatási eredmények

### Lakótelepi szolgáltatóházak

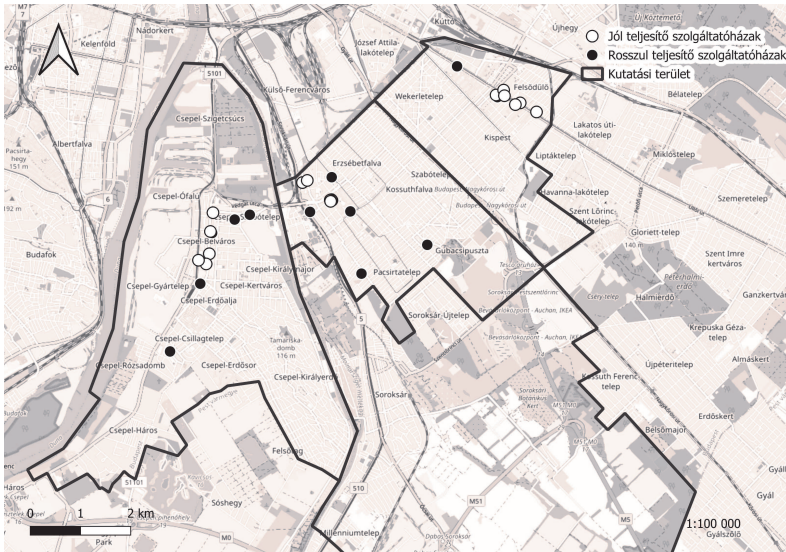
A tanulmányban elsőként a lakótelepi szolgáltatóházakat, szolgáltató sorokat ismertetem. A vizsgált területen 29 ilyen létesítményt határoltam le, ezek változatos képet mutattak. Nem minden üzletház teljesített alul gazdaságilag, de volt olyan is, amely egyetlenegy üres üzlettel sem rendelkezett. A rosszul teljesítő lakótelepi szolgáltató intézmények üzleteinek száma azonban az évek alatt drasztikusan lecsökkent, illetve akadt olyan is, amely kénytelen volt teljesen bezárni kapuit. Az alábbi táblázatban összefoglaló adatokat láthatunk a területen felmért szolgáltatóházakról. Ezekben jól látszik, hogy a legtöbb üzlettel a csepeli ingatlanok rendelkeznek, amely 10 üzletházra/üzletsorra oszlik meg. Ez a 10 üzletsor döntően jól teljesítőnek mondható, ezt bizonyítja az is, hogy a kihasználtság arányának megoszlása a legmagasabb a kerületek között. Kispest esetében nyolc szolgáltatóház képezte a vizsgálatot, melyek összesen 80 üzlethelyiséggel rendelkeztek. Ezekből 19 volt üres, ami 76% körüli kihasználtságot mutat. A kispesti szolgáltatóházakról viszont az is elmondható, hogy a legtöbb még így is a jól teljesítő kategóriába sorolható, mivel csak egy vagy két üres üzlethelyiséggel rendelkezett a terepi bejárás időpontjában, a nagyobb értékek pedig egy-egy ingatlanban koncentráálódtak. A legrosszabb helyzetben a Pesterzsébeten felmért szolgáltatóházak/szolgáltató sorok voltak megfigyelhetők, melyből 11 képezte a vizsgálat tárgyát. Ezek összesen 73 üzlethelyiséget tömörítettek, amiknek 63 százaléka volt kihasználva a vizsgálat időpontjában, így kijelenthető, hogy a vizsgált területek közül a szolgáltató ingatlanok a XX. kerületben voltak a legrosszabb állapotban (2. táblázat). A következő térképen pedig az itt jelen lévő ingatlanok földrajzi elhelyezkedése figyelhető meg. Jól látszik, hogy ezek szorosan kapcsolódnak a fővárosi kerületek lakótelepeihez, Kispest és Csepel esetében pedig a főutakhoz is (1. ábra).

2. táblázat: A kerületekben vizsgált szolgáltatóházak főbb adatai  
*Surveyed socialist service centers in the districts of Budapest*

| Vizsgált fővárosi<br>kerületek | Üzletek száma<br>(db) | Üres üzletek száma<br>(db) | Kihasználtság aránya<br>(%) |
|--------------------------------|-----------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Csepel                         | 119                   | 22                         | 81,51                       |
| Kispest                        | 80                    | 19                         | 76,25                       |
| Pesterzsébet                   | 73                    | 27                         | 63,01                       |

*Forrás: saját adatgyűjtés*

1. ábra: A vizsgált szolgáltatóházak elhelyezkedése  
Location of the surveyed socialist service centers



Forrás: saját adatgyűjtés

Az alulhasznosított szolgáltatóházak közül kettőt emelek ki, mert ezek mutatják a kihasználatlan szolgáltatóházak legtipikusabb jegyeit. Az egyik ilyen lakótelepi szolgáltató ingatlan Pesterzsébeten helyezkedik el a Helsinki út 26. szám alatt, míg a másik lakótelepi szolgáltatóház Kispesten, a Kisfaludy utcai lakótelepen található. Mindkét szolgáltatóház elhelyezkedése központinak mondható, mivel a pesterzsébeti két áthaladó forgalom által használt főútvonal közé esik (Helsinki út, Topánka utca), míg a kispesti helyszín a XIX. kerület egyik közlekedési tengelye (Üllői út) mellett és a kerület központi tereihöz közel fekszik (2. ábra).

A két szolgáltatóház hasonló méretekkkel is rendelkezik. A pesterzsébeti szolgáltatóház esetében kb. 95x30 méteres maga az ingatlan, míg a parkolóterületekkel együtt már az 5 000 m<sup>2</sup>-t is átlépi. A kispesti szolgáltatóház több kisebb ingatlanra oszlik, így itt a teljes terület méreteit érdemes vizsgálni, ami hozzávetőleg 8 100 m<sup>2</sup>-t tesz ki. Jelentős különbség viszont, hogy a pesterzsébeti szolgáltatóház egyetlen nagy tömbben került kialakításra, míg a kispesti elszórtabban helyezkedik el, több kisebb egységgel és egy nagy sorral.

A két vizsgált szolgáltatóház funkcióját tekintve egycélú, kizárólag boltok és szolgáltatások helyezkednek/helyezkedtek el bennük. A pesterzsébeti ingatlanban korábban szerszámszaküzlet, motorkereskedés, fodrászat, élelmiszerbolt, zárszervíz, kínai étterem, autós iskola, valamint egy időben még egy kis vendég-

látóipari egység is működött Művész Darts Pub néven. A kispesti ingatlanban jelenleg találunk egy élelmiszer- és játék-ajándék profillal rendelkező kiskereskedelmi boltot, mely egymagában elfoglalja az egyik legnagyobb épületet. Ezen kívül az egyik kis hátsó épületben találhatjuk meg a Kispest TV-t is, de korábban gyógyszerár is működött itt.

2. ábra: A pesterzsébeti (bal oldalon) és a kispesti szolgáltatóház (jobb oldalon) jelenlegi állapota  
*The current state of the socialist service center in Pesterzsébet (left) and Kispest (right)*



*Forrás: a szerző saját felvételei*

A két létesítmény elérhetősége is hasonló. A pesterzsébeti ingatlan egyik fő problémája a megközelíthetőség, mivel nem rendelkezik sem jó kapcsolattal a főúthoz, sem nagy mennyiségű parkolóhellyel. A kevés parkolóhelyen részint osztozik egy lakótelepi házzal, azonban a parkolók mellett helyet kapott egy hulladéksziget is, így a területen állandósult az illegális hulladéklerakás. A közösségi közlekedési kapcsolatok sem közvetlenek, hanem ötperces sétatávolságra esnek. A kispesti ingatlan hasonlóan rossz helyzetben van. A terület mellett elhaladó kelet-nyugati közlekedési tengelyhez (Üllői út) nem rendelkezik jó kapcsolatokkal, és a közösségi közlekedés elérhetősége is öt-tíz perc. A szolgáltatóház parkolóhelyeit teljesen elfoglalják a helyi lakosok járművei.

A két terület épített környezeti állapota ugyanakkor nagyon különböző. A pesterzsébeti ingatlan jelenleg rendőrségi szalaggal van körbekerítve a megtépázott tetőszerkezet és a kilógó fémalkatrészek miatt. Az üzlethelyiségek mindenhol be vannak deszkázva, az ingatlant graffitik borítják. A kispesti ingatlan ezzel szemben jobb állapotban van, még a bezárt üzlethelyiségek állapota is elfogadhatónak mondható.

A bérlők számában a kispesti ingatlan rendelkezik magasabb aránnyal, mivel ott még vannak tényleges bérlők a Kispest-TV és az élelmiszerüzletek miatt, kihasználatlansági aránya azonban 29%, ami megkérdőjelezi az ingatlan létjogosultságát. A pesterzsébeti szolgáltatóház esetében jelenleg mind a 15 üzlethelyiség használaton kívül van, így a kihasználtsága 0% (3. táblázat).

3. táblázat: A vizsgált szolgáltatóházak paraméterei Merritt (2006) szempontrendszere alapján  
*Parameters of the examined socialist service centers based on Merritt's (2006) criteria*

|                          | <i>Helsinki úti szolgáltatóház<br/>(Pesterzsébet)</i>              | <i>Kisfaludy utcai lakótelepi szolgáltatóház<br/>(Kispest)</i>     |
|--------------------------|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Elhelyezkedés            | Központi                                                           | Központi                                                           |
| Méret                    | 95x30 méter az épület, 5 000 m <sup>2</sup> a teljes terület       | 90x90 méter terület                                                |
| Terület használata       | Egycélú                                                            | Egycélú                                                            |
| Meglévő épületek         | Egyszintes épületek, egy sorban, egymáshoz kapcsolódva             | Egyszintes épületek, a területen szétaprózódva                     |
| Közlekedés elérhetőségei | Közösségi közlekedéshez és gépkocsiforgalomhoz is rossz adottságok | Közösségi közlekedéshez és gépkocsiforgalomhoz is rossz adottságok |
| Bérlők                   | Jelenleg senki                                                     | Több kisebb bérlő                                                  |
| Kihasználtság            | 0%                                                                 | 29%                                                                |

*Forrás: Merritt (2006) alapján saját szerkesztés*

A pesterzsébeti, rossz állapotban lévő, 0 százalékos kihasználtságú ingatlan egyértelműen szürkemezőnek tekinthető. A terület megújulására megoldást egy új befektető jelenthet, akár önkormányzati, akár piaci szereplő, amely meglátja benne a perspektívát, és talál egy olyan funkciót, mellyel fenn tud maradni a jelenlegi piaci keretek között. A civil lakosság és néhány önkormányzati képviselő korábban már szorgalmazta a terület megújulását parkként, azonban ezek a törekvések még nem jutottak el a megvalósulásig. A parkként való funkcióváltás különösen jó megoldás lehet, mivel a helyi lakóközösség több zöldfelület iránti igényét is ki tudná elégíteni. Ennek egyetlenegy gátját a terület mellett futó Helsinki út adhatja, mely a dél-pesti agglomerációs területek járműforgalmát is bonyolítja, ezáltal zajszennyezést, valamint levegőszennyezést okoz a területen. Alternatív megoldás lehet a területen a lakófunkció megtelepedése, mely a mellette fekvő lakóingatlanoktól nem ütné el, valamint a fővárost és az agglomerációját érintő lakhatási válságot is enyhíthetné. Egy lakóingatlan-célú beruházást viszont az önkormányzat a magánszektor részvétele nélkül nem tudna megvalósítani, így a kooperáció továbbra is szükséges lenne.

A kispesti ingatlan esetében is csak a funkcióváltás kerülhet szóba, ugyanis az ingatlannal szemben lévő lakótelep aljába nemrég egy új szolgáltatósort húztak fel, mely sokkal korszerűbb, minőségibb, így teljes kihasználtság mellett üzemei, olyan funkciókkal, mint mosoda, étterem, fodrászat, lottózó, bankfiók stb. Ezáltal a korábban bemutatott kispesti ingatlan teljesen elvesztette funkcióját. A közelben helyezkedik el több jelenleg gazdaságilag jól teljesítő szolgáltatóház, valamint több nagyobb bevásárlóközpont is. Így az új bérlők keresése nem lehet opció, mivel más bérlők is inkább a többi szolgáltatóegységet választották ehelyett

az ingatlan helyett. Funkcióváltás esetén a pesterzsébetihez hasonló megoldások merülhetnek fel, mint például a zöldterületté alakítás. Ám ez csak úgy kivitelezhető, ha lakótelepi parkolóhelyeket szüntetnek meg, ami biztosan konfliktushoz vezetne a helyi lakóközösséggel. Alternatív megoldást jelenthetne, ha az egész terület parkolóvá alakulna, ám így a fenntarthatósági szemlélet szorulna háttérbe. A megoldás a két opció között lehet, egy olyan konstrukció, amelyben parkolóhelyek és egy új zöldfelület egyaránt helyet kapnak. Emellett érdemes számításba venni a mikromobilitás igényeit is, a kerékpárok és rollerek tárolására alkalmas területek kialakítását is.

### ***Bevásárlóközpontok, áruházak és plázák***

A tanulmányban eddig még nem szerepelt a szürkemezők legklasszikusabb formája, melyre a bevezetőben és a szakirodalmi áttekintésben is sokat hivatkoztam. Ezek a nagyobb bevásárlóközpontok, áruházak, melyek létrehívták magát a szürkemező kifejezést is. A terepi bejárások során a négy kerületben összesen kilenc bevásárlóközpont és hipermarket képezte a vizsgálat tárgyát, melyből három-három volt hipermarket, illetve pláza, kettő kisebb méretű áruház, egy pedig strip mall. Az ingatlanok elhelyezkedését figyelembe véve, ahogy azt az alábbi (3.) ábra is mutatja, minden vizsgált kerületben megfigyelhető volt egy ilyen ingatlan. Csepelen a Csepel Pláza került a kutatás középpontjába, melynek 46 üzlethelyiségéből egy sem volt üres a vizsgálat időpontjában. A létesítmény jól felszereltnek mondható, mivel üzletkínálata minden igényt kielégít. Pesterzsébeten három ingatlant mértem fel. Egyik ezek közül az Interspar Hipermarket, ami a településközpontban fekszik. Az Interspar nyolc üzletéből egy sem volt üres a vizsgálat időpontjában. Az Erzsébet Áruház a kerület ikonikus épülete, amely az évek során sokat változott. Mára a korábban megszokott többemeletes plázajellegét részben elveszítette, mivel két szintjét egy kínai üzlet, földszintje nagy részét pedig egy Aldi foglalja el. Az Intersparhoz hasonló kialakítású, ugyanakkor nagyobb a Tesco Megapark komplexuma, ami a vizsgálat során legrosszabbul teljesítő ingatlan volt. A XXIII. kerületben található az Auchan Korzó Soroksár, valamint a City Market Bevásárlópark Soroksár is. Az előbbi egy hipermarket, utóbbi egy strip mall. Mindkét ingatlan esetében elmondható, hogy jelenleg maximális kihasználtsággal működnek. A XIX. kerület esetében három ingatlan képezte a vizsgálat tárgyát. Ezek közül a KÖKI Bevásárlóközpont teljesített a legrosszabbul 70 százalékos kihasználtsággal, míg a hozzá hasonló Shopmark Üzletház maximális kihasználtságon működött. A kerületben található még egy átalakult Skála Áruház, melyből a skála megmaradt üzlethelyisége állt üresen a felmérés időpontjában. Az ingatlan nagy részét most egy billiárdszalon, egy JYSK, illetve egy Rossman és egy Spar foglalják el (4. táblázat).



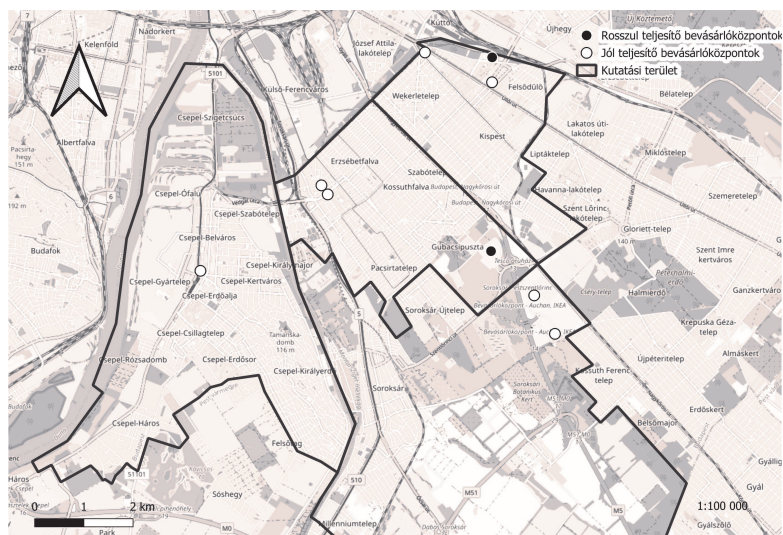
4. táblázat: A vizsgált áruházak összesítő adatai  
Summary data for the surveyed malls

| Megnevezés                            | Méret<br>(m <sup>2</sup> ) | Üzlethelyiségek<br>száma (db) | Üres üzletek száma<br>(db) | Kihasználtság<br>(%) | Elhelyezkedés<br>(kerület) |
|---------------------------------------|----------------------------|-------------------------------|----------------------------|----------------------|----------------------------|
| Csepel Pláza                          | 19 800                     | 46                            | 0                          | 100                  | XXI                        |
| Interspar Hipermarket                 | 6 000                      | 8                             | 0                          | 100                  | XX                         |
| Erzsébet Áruház                       | 6 200                      | 11                            | 0                          | 100                  | XX                         |
| Tesco Megapark                        | 14 898                     | 21                            | 15                         | 29                   | XX                         |
| Auchan Korzó Soroksár                 | 15 635                     | 65                            | 0                          | 100                  | XXIII                      |
| City Market Bevásárlópark<br>Soroksár | kb 2 400 <sup>1</sup>      | 8                             | 0                          | 100                  | XXIII                      |
| Skála Áruház Kispest                  | kb. 6 000 <sup>2</sup>     | 10                            | 1                          | 90                   | XIX                        |
| Shopmark                              | 25 600                     | 72                            | 72                         | 100                  | XIX                        |
| KÖKI Bevásárlóközpont                 | 58 000                     | 167                           | 49                         | 70                   | XIX                        |

Forrás: az áruházak honlapjai és a terepi bejárás alapján saját szerkesztés



3. ábra: A vizsgált áruházak elhelyezkedése  
Location of the surveyed malls



Forrás: a terepvizsgálat alapján a szerző saját szerkesztése

A vizsgálat során két nagyobb potenciális szürkemezős objektumot sikerült lokalizálni, melyből egy hipermarket, egy pedig pláza, melyek jelenleg gazdaságilag alulteljesítenek. Az egyik ilyen gazdaságilag rosszul teljesítő ingatlan a Pest-erzsébeten fekvő Tesco Megapark. A bevásárlóközpont a kerület Gubacsipusztai városrészében helyezkedik el, mely a kerület délkeleti határa, és külön lehajtóval rendelkezik az M5 autópályáról. A Megapark név is a terület nagyságát kívánja jelölni. A terület a Tesco cégcsoport tulajdona, amely betelepülésekor megvette azt a kerületi önkormányzattól. A másik ingatlan a KÖKI Bevásárlóközpont, mely Kispesten, Kőbánya-Kispest vasútállomás mellett helyezkedik el. Az áruház a közlekedési csomópont része, mivel közvetlen kapcsolattal rendelkezik a vasútállomással, a metróállomással, valamint a buszjáratokkal, melyek innen indulnak tovább dél-pesti kerületekbe, valamint a dél-pesti agglomerációba. A KÖKI bevásárlóközpont 2011 óta várja látogatóit, 2019-ben tulajdonosváltáson is átesett, melyet egy felújítás követett (4. ábra).

A főbb jellemzők esetében hasonló problémák tapasztalhatók, a különbség csupán az, hogy a KÖKI esetében a parkolóhelyek a föld alatt kerültek kialakításra, és nem a földfelszínen, ezáltal kevesebb helyet foglalnak el, mint a Tesco területén. A bevásárlóközpontok elhelyezkedése egyaránt városszéli, mivel a főváros peremén helyezkednek el. A két ingatlan közül a Tesco ráadásul közvetlenül a XX. kerület közigazgatási határa mellett terül el.

4. ábra: A Tesco Megapark és a KÖKI Bevásárlóközpont üres üzlethelyiségei  
*Vacant retail spaces of Tesco Megapark and KÖKI Shopping Centre*



Forrás: saját szerkesztés, a képek eredete: <https://www.economx.hu/cimkek/hipermarket/?p=4> <https://www.zetapress.hu/belfold/gazdasag/31379>

Mind a két ingatlan nagyméretűnek mondható, ezek közül a Tesco bevásárlóközpontja a parkolókkal együtt kb. 60 000 négyzetmétert tesz ki, de a vállalkozás a beépítetténél még több területtel rendelkezik. A KÖKI pedig több mint 79 000 négyzetméternyi területen fekszik. A Tesco egyszintes bevásárlóközpontja mellett működik egy benzinkút, amely korábban a Tesco cégcsoport tulajdona volt, valamint egy kiadó, 2 000 m<sup>2</sup>-es raktárhelyiség. Ezen felül a parkolóban is megjelennek apró szolgáltatások, mint egy kerítésekkel, homlokzati állványokkal foglalkozó vállalkozás. A KÖKI esetében az épület háromszintes (földszint + két szint), de rendelkezik egy tetőkerttel, valamint egy mélygarázzsal is. A komplexum földszintje mellett alakítottak ki egy buszpályaudvart, mely agglomerációs forgalmat is lebonyolít, valamint a komplexum mellett helyezkedik el Kőbánya-Kispest vasútállomás és metróállomás is.

A területhasználat mindkét ingatlan esetében egycélú, a szolgáltató szektorhoz tartozó vállalkozásokat tömörít. A Tesco saját üzlete mellett parkettás sportpályákat létesítettek, melyeket főleg a Pestszentlőrinci Elektromos-Rév sportegyesület (PLER) használ és ad bérbe az érdeklődőknek. Emellett a jelenlegi profilban az élelmiszerlánc üzletén kívül az odalátogató egy patikával, egy matracárus raktárával, egy mobiltelefon-kereskedéssel, valamint egy ékszerészettel és egy lottózóval találkozhat.

A KÖKI jelenlegi profiljában megjelennek a közkedvelt nemzetközi márkák mellett a népszerű hazai kereskedők és szolgáltatásaik. A szolgáltató szektor minden részére kiterjedő palettával rendelkezik, mely az élelmiszerüzletektől a ruházaton át a barkácsáruházakig terjed. A szolgáltatásokat tekintve a komplexum rendelkezik fodrásszattal, ruhatisztítóval, plazmacentummal, játszóházzal, kozmetikussal, valamint édesanyák számára baba-mama szobákkal is. Kísérő szolgáltatás a KÖKI DinoPark, amelyhez hasonló attrakció nem található a főváros pesti oldalán, így nagy konkurenciára nem kell számítania. A park célja, hogy szórakozást nyújtson családoknak, valamint hogy oktató jellegű is legyen életnagyságú statikus és robotmodelljeivel. A park abban az értelemben is unikális, hogy a tu-

lajdonosi jogokat a DinoPark Magyarország Kft. gyakorolja, mely egy nemzetközi céghálózat része, amely több ilyen parkkal rendelkezik Csehországban, emellett megjelent a szlovák és a spanyol piacon is.

Elérhetőség szempontjából a Tesco van rosszabb helyzetben. A 2010-es években a városközpontból külön Tesco-busszal lehetett megközelíteni a területet, valamint a menetrend szerinti BKK-buszok közül az egyik megállóhellyel rendelkezett a Tesco területén. A Tesco-buszjáratokat azonban eltörölték, a 36-os busz megállóját is megszüntették a területen. Így a komplexum közösségi közlekedés nélkül maradt, ami a terület nehézkes megközelíthetősége miatt megviselte a bevásárlóközpontot is. Jelenleg az M5-ös felől vagy Soroksár irányából, a Szentlőrinci útról lehet megközelíteni, kizárólagosan személygépjárművel. A KÖKI Bevásárlóközpont a Kőbánya-Kispest intermodális közlekedési csomóponton fekszik, így a közösségi közlekedés több módjával (vonat, metró, busz), valamint személygépjárművel is könnyen megközelíthető. Ezáltal nagy mennyiségű átmenőforgalmat is lebonyolít, mely az átszállások miatt sok esetben kénytelen keresztülhaladni az áruház területén.

A Tesco áruházában összesen 21 üzlet áll rendelkezésre, melyből egy hatalmas területet, az ingatlan felét foglalja el a Tesco, a többi 20 bárki által kibérelhető. Ebből a 21 üzlethelyiségből 15 volt üres a terepi bejáráskor, ami 29 százalékos kihasználtságot jelent. Ezen felül a Tesco saját üzlete is összezsugorodott a harmadára. A Tesco egyik korábbi üzlethelyiségét jelenleg is hirdetik bérbeadásra, a másik részén a korábban említett sportpályákat alakították ki. A KÖKI esetében a 167 üzlethelyiségből jelenleg 49 áll üresen, így 70% körüli kihasználtságról beszélhetünk. Gyakorlatilag majdnem minden harmadik üzlethelyiség üres, melyek általában koncentráltan helyezkednek el az áruházon belül. Nagyobb koncentráció található a földszinten a már korábban is említett parkoló felőli bejáratnál (kb. 10 üzlet), illetve a felső szinten (23 üzlethelyiség). Ezek azonban gyakran nem vehetők észre, mivel a jó marketingstratégia jegyében reklámokkal borítják be az üres kirakatfelületeket, így szabad szemmel nehéz megállapítani, hogy pontosan hány üzlethelyiség helyezkedik el egy adott soron (a kihelyezett térképek alapján azonban ez is pontosan kiszámolható). Ezen felül a kihasználatlanság vertikálisan, illetve horizontálisan is tagolódott. Az üzletközpontban megfigyelhetően több volt az üres üzlet a második emeleti szinten, mint az alatta lévőkön. Ennek oka, hogy az átutazók nagy része az első emeleten vagy a földszinten fordul meg, mivel azok nyújtanak közvetlen kapcsolódást a közösségi közlekedéssel. Így a legfelső szinten inkább csak az ételudvarra járnak a vásárlók, mely kitüntetett, ugyanakkor az egész szinttől elkülönült helyet kapott a kialakítás során. A kihasználatlanság horizontális tagolódására jó példa a földszint, melynek átellenes sarkaiban láthatók üres üzletek. Az egyik ilyen sarok a parkoló felőli bejárat, mely egy nagyobb közösségi térrel is rendelkezik, üzletei azonban üresek, mivel a többi bejárat, melyek a közösségi közlekedési eszközök felől nyílnak, jóval forgalmasabbak.

5. táblázat: A Tesco Megapark és a KÖKI Bevásárlóközpont összehasonlító táblázata  
Merritt (2006) szempontrendszere alapján  
*Comparison table of Tesco Megapark and KÖKI Shopping Center based  
on Merritt's (2006) criteria*

|                          | <i>Tesco Megapark</i>                                                                                                               | <i>KÖKI Bevásárlóközpont</i>                                                                                                                            |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Főbb jellemzők           | Több területet foglalnak el a parkolóhelyek, mint maga a szolgáltató épület<br><br>Az ingatlan a piachoz képest rosszabbul teljesít | Parkolóhelyek mélygarázsban helyezkednek el, így kevesebb helyet foglalnak el, mint az ingatlan<br><br>Az ingatlan a piachoz képest rosszabbul teljesít |
| Elhelyezkedés            | Városszéli                                                                                                                          | Városszéli                                                                                                                                              |
| Méret                    | Nagyméretű, kb. 160 000 m <sup>2</sup>                                                                                              | Nagyméretű, 73 300 m <sup>2</sup>                                                                                                                       |
| Terület használata       | Egycélú                                                                                                                             | Egycélú                                                                                                                                                 |
| Meglévő épületek         | Egyszintes                                                                                                                          | Háromszintes (földszint+2emelet), mélygarázs                                                                                                            |
| Közlekedés elérhetőségei | M5-ös autópálya mellett helyezkedik el külön lehajtóval, azonban a közösségi közlekedés teljes hiánya jellemzi                      | Kőbánya-Kispest vasútállomás, M3-as metró, elővárosi és fővárosi buszok, reptéri busz                                                                   |
| Bérlők                   | Több bérlő, azonban számuk igen csekély                                                                                             | Több bérlő, mennyiségben és arányaiban is több mint a Tesco esetében                                                                                    |
| Kihasználtság            | 30% körüli kihasználtság                                                                                                            | 70% körüli kihasználtság                                                                                                                                |
| Tulajdonosi háttér       | Kizárólagos TESCO tulajdon                                                                                                          | Adventum International                                                                                                                                  |

*Forrás: Merritt (2006) alapján saját szerkesztés*

A Tesco esetében komplex megújításra van szükség. A hipermarket számára nagy konkurenciát jelent az M5-ös másik oldalánál elhelyezkedő terület, melyen bevásárlóközpontok sokasága tömörült: az Auchan, a Decathlon, az XXXLutz, a City Market, az OBI és legújabban az IKEA harmadik magyarországi bevásárlóközpontja is. Így a Tesco területe már kínálatban is alulmarad a fent említett területtel, az elavult kialakításon, valamint a megközelíthetőségen túl. Az M5-ös túloldalán lévő területhez közösségi közlekedést is igénybe tudnak venni az odalátogatók, mivel a 123A, valamint a 135-ös busznak is ott az egyik végállomása. Elmondható továbbá, hogy olyan szolgáltatások, melyek korábban megtalálhatóak voltak a Tesco Megaparkban, mára átköltöztek az M5-ös túloldalára, így a visszavonásuk is nehezebbé vált. A megoldás az lehet, ha a gazdasági profil részint megmarad kisebb szolgáltató egységekkel, az épület nagy részében pedig a jelenleg fellendülőben lévő sportolással összefüggő szolgáltatások kerülnek előtérbe. A sportolási lehetőségek mellé pedig szükség volna a kiszolgáló boltokra, vendéglátóegységekre is, ezáltal a korábban ott megtelepedő szolgáltatásokat vissza lehetne vonzani.

A KÖKI esetében 2019-ben a tulajdonosváltással megvalósult egy megújulás, amelynek keretében az ételudvar is korszerűvé vált, valamint megjelentek a korábban említett kísérő szolgáltatások. Az üresen álló üzlethelyiségekre megoldásként kiállításokat szerveznek, melyek általában ásványkiállításokra korlátozódnak, de volt már történelmi jellegű kiállítás is az üzletközpontban. Ezekhez a tetőkertet is igénybe szokták venni. Ugyan a KÖKI jelenleg nem a legprosperálóbb képet mutatja, 2019 óta sokat fejlődött, s ez alapján újra a teljes kihasználtság felé veheti az utat. Ehhez nagy segítség lehet egy mozi kialakítása, mely még hiányzik az áruház palettájából és a harmadik emeleti üres üzlethelyiségekre is megoldást jelenthetne. A lehetséges mozi ki lenne használva, mivel a bevásárlóközpont közel lakó családok jelenleg kénytelenek távolabbra moziba járni, ezáltal a bevásárlóközpont potenciális lokális piacot veszít. Ugyanez érvényes akkor is, ha a vonatkozó oldaláról közelítjük meg a problémát, hiszen a vasúttal utazó, agglomerációs területről érkező lakosok is kénytelenek ilyen típusú szolgáltatásért más, messzebb lévő komplexumot választani.

### **Következtetések**

A tanulmányban kísérletet tettem a szürkemező-fogalom hazai alkalmazhatóságának vizsgálatára. A dél-pesti szolgáltatóházak és bevásárlóközpontok közül olyan komplexumokat elemeztem, amelyek kihasználtságbeli problémákkal küzdenek. A területen felmért szolgáltatóházak közül kiválasztott és részletesen bemutatott két szolgáltatóház példája arra mutat rá, hogy a kiüresedett területekre új bérlők becsatornázása nagyon lassú és nehézkes folyamat, különösen ott, ahol az eredeti funkció iránt gyakorlatilag nincs érdeklődés. A tanulmányban bemutattam e területek parkosítását, mint a potenciális funkcióváltás lehetőségét. Ez a megoldás meggyőződésem szerint más szolgáltatóházak esetében is megoldást jelenthet, mivel városi terekben mindig szükség van újonnan kialakított zöldterületekre. A Tesco-Megapark és a KÖKI Bevásárlóközpont esetében a korábbi megújulás nem foglalta magába a meglévő épületek lecserélését. A Tescot illetően a funkcióbővítés is időszerű, a sport megtelepedésének köszönhetően azonban adott a lehetőség, hogy részleges átalakítások mellett, a jelenlegi épületállomány megóvásával újból vonzóvá tegyék területet. A KÖKI esetében is a további fejlesztés lehet a megfelelő út, hiszen már a közelmúltbeli átalakítások is növelték a bevásárlóközpont forgalmát. Egy mozi kialakításával az áruház egy még több minőségi időtöltést kínáló komplexummá tudná kinőni magát, így tovább haladva a megkezdett erősödés útján.

## Jegyzetek

- 1 Egy angol hold (acre) 4 046,86m<sup>2</sup>, azaz nagyjából 0,4 hektár. A fogalom így a négy és negyven hektár közé eső területek vizsgálatára volt alkalmas.
- 2 Saját becslés alapján, hivatalos adat nem volt elérhető.
- 3 Saját becslés alapján, hivatalos adat nem volt elérhető.

## Irodalom

- Alker, S. (2000): The Definition of Brownfield. *Journal of Environmental Planning and Management*, 1., 49–69. <https://doi.org/10.1080/09640560010766>
- Akansu, V., Karaman, A. (2023): The Assessment of Greyfields in Relation to Urban Resilience within the Context of Transect Theory: Exemplar of Kyrenia–Arapkoy. *Sustainability*, 2., 1181. <https://doi.org/10.3390/su15021181>
- Barta Gy. (szerk.) (2004): *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei. Magyarország az ezredfordulón, Műhelytanulmányok*. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest
- Chilton, K. (2004): *Greyfields: The New Horizon for Infill and Higher Density Regeneration, Practice Guide #6*. EPA Region 4, Southeastern Regional Environmental Finance Center, University of Louisville, n.d., Louisville
- Dunham-Jones, E., Williams, J. (2009): *Retrofitting suburbia; urban design solutions for redesigning suburbs*. Wiley, Hoboken
- Ferber, U., Grimski, D. (2002): *Brownfields and Redevelopment of Urban Areas: A report from the Contaminated Land Rehabilitation Network for Environmental Technologies (CLARINET)*. Umweltbundesamt GmbH, Wien
- Ferber, U., Grimski, D., Miller, K., Nathanail, P. (2006): *Sustainable Brownfield Regeneration: CABERNET Network Report*. University of Nottingham, Nottingham
- Feronti, S. (2003): *Greyfield redevelopment for community revitalization: An exploration of applications* (Master's thesis). University of Toronto, Toronto
- Gillham, O. (2002): *The limitless city: A primer on the urban sprawl debate*. Island Press, Washington DC.
- Krzystofik, R., Kantor-Pietraga, I., Spórna T. (2013): A Dynamic Approach to the Typology of Functional Derelict Areas (Sosnowiec, Poland). *Moravian Geographical Reports*, 2., 20–35.
- Kukely Gy., Barta Gy., Beluszky P., Győri R. (2006): Barnamezős területek rehabilitációja Budapesten. *Tér és Társadalom*, 1., 57–71. <https://doi.org/10.17649/TET.20.1.1039>
- McKay, D. (2007). *Redeveloping greyfields in greater Toronto area*. (Master's thesis) University of Toronto, Toronto
- Merritt, A. (2006): *Redeveloping greyfields: definitions, opportunities and barriers*. (Masters' Thesis) Massachusetts Institute of Technology, Cambridge
- Moeller, D. W. (2011): *Environmental Health*. 4th ed, Harvard College, London
- Nagy Á. (témafelelős) et al. (2003): *Az EU Strukturális Alapok keretében barnamezős rehabilitációra kiírandó pályázatok szakmai megalapozása (előkészítő tanulmány)*. VÁTI Kht. Településtervezési és Tájtervezési Iroda, Budapest
- Newton, P., Newman, P., Glackin, S., Thomson, G. (2021): *Greening the Greyfields: New Models for Regenerating the Middle Suburbs of Low-Density Cities*. Palgrave Macmillan, London <https://doi.org/10.1007/978-981-16-6238-6>
- Onishenko, D. (2012): *Planning for greyfield redevelopment in Edmonton, AB: impeding and facilitating factors*. University of Waterloo, Master of Arts in Planning, Waterloo
- Orosz É. (2012): A barnamező fogalmának változó értelmezése. *Tér és Társadalom*, 2., 73–88. <https://doi.org/10.17649/TET.26.2.2039>
- Seo, J-W., Lee, J-L. (2019): Characteristics and Retrofit Constraints of Grayfield in Korean Cities. *Sustainability*, 8., 2381. <https://doi.org/10.3390/su11082381>



- Shacklett, C. (2012): *Greyfield Site Redevelopment Analysis*. University of Texas at Arlington, Arlington
- Sikos T. T. (2003): Bevásárlóközpontok, mint kereskedelmi komplexumok a gazdasági térben. *Földrajzi Értesítő*, 1-2., 85 -105.
- Sikos T. T.(2004): Siker vagy kudarc? A barnaövezet hatása a budapesti bevásárlóközpontok fejlődésére. In: Barta Gy. (szerk.): *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei. Magyarország az ezredfordulón, Műhelytanulmányok*. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest, 181-193.
- Sikos T. T., Hoffmann I-né (2004): *A fogyasztás új katedrálisai*. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest
- Sobel, L. (2001): *Greyfields into Goldfields: Dead Malls become Living Neighborhoods*. Congress for the New Urbanism, San Francisco
- Tureckova, K. (2021): Specific types and categorizations of brownfields: Synthesis of individual approaches. *Geographia Technica*, 2., 29-39. [https://doi.org/10.21163/GT\\_2021.162.03](https://doi.org/10.21163/GT_2021.162.03)



## TÉNYKÉP / REPORTS

### **Regionális integráció a schengeni bővítés tükrében: a magyar-román és a magyar-horvát határszakaszok összehasonlító vizsgálata**

#### ***Regional integration in the light of Schengen enlargement: a comparative study of the Hungarian-Romanian and Hungarian-Croatian border zones***

**HORECZKI RÉKA, SZILÁGYI FERENC**

**HORECZKI Réka:** tudományos főmunkatárs, ELTE Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete; 7621 Pécs, Papnövelde u. 22.; [horeczki.reka@krtk.elte.hu](mailto:horeczki.reka@krtk.elte.hu); <https://orcid.org/0000-0003-3131-681X>

**SZILÁGYI Ferenc:** egyetemi docens, Partiumi Keresztény Egyetem; RO 410209 Oradea, str. Primăriei nr. 27.; [ferenc.szilagyi@partium.ro](mailto:ferenc.szilagyi@partium.ro); <https://orcid.org/0000-0001-8034-6674>

**KULCSSZAVAK:** határ; térszerkezet; integráció; schengeni övezet; Magyarország; Románia; Horvátország

**ABSZTRAKT:** A tanulmány azokat a potenciális társadalmi, gazdasági és térszerkezeti változásokat mutatja be, amelyek Horvátország (2023. január 1.) és Románia (2025. január 1.) schengeni övezethez történő csatlakozásából adódhatnak. A vizsgálat hangsúlyt helyez a magyar-román és magyar-horvát határszakaszok eltérő földrajzi, társadalmi és gazdasági jellemzőinek, valamint különböző integrációs motivációinak az elemzésére. Ezek a szempontok együttesen segítik a határon átnyúló együttműködések jövőbeli fejlődési irányainak felvázolását. A tanulmány bevezető részében ismertetjük az Európai Unió schengeni integrációjának általános jelentőségét: rávilágítunk arra, hogy a helyi adottságok jelentős mértékben befolyásolhatják az integráció eredményességét a különböző határszakaszokon. Ezt követően összefoglaljuk a magyar-román és a magyar-horvát határvidékek legfontosabb földrajzi, társadalmi és gazdasági sajátosságait. Az összehasonlítást, illetve a két határszakasz jellemzőinek kiértékelését öt dimenzió (határ menti népességsúly, városi vonzás, infrastruktúra, határforgalom és kulturális összetevő) mentén, benchmarking módszerrel végezzük el. A kutatás újszerűsége abban rejlik, hogy a két, eltérő időpontban megvalósult schengeni csatlakozás összehasonlításán keresztül bemutatjuk a határ menti integráció különböző dimenzióit, és ezáltal olyan referencia-keretet kínálunk, amely iránymutató lehet a más európai határtérségekben végzett vizsgálatok számára is.

**Réka HORECZKI:** senior research fellow, Institute for Regional Studies, ELTE Centre for Economic and Regional Studies; Papnövelde u. 22., H-7621 Pécs, Hungary; [horeczki.reka@krtk.elte.hu](mailto:horeczki.reka@krtk.elte.hu); <https://orcid.org/0000-0003-3131-681X>

**Ferenc SZILÁGYI:** associate professor, Partium Christian University; str. Primăriei nr. 27., RO 410209 Oradea, Romania; [ferenc.szilagyi@partium.ro](mailto:ferenc.szilagyi@partium.ro); <https://orcid.org/0000-0001-8034-6674>

**KEYWORDS:** border; spatial structure; integration; Schengen area; Hungary; Romania; Croatia



**ABSTRACT:** *This study aims to demonstrate the potential social, economic, and spatial-structural changes that may arise from the accession of Croatia (1 January 2023) and Romania (1 January 2025) to the Schengen area. Particular attention is paid to the differing geographical, social and economic characteristics of the Hungarian–Romanian and Hungarian–Croatian border regions, as well as to the distinct integration motivations. Together, these factors help to outline future directions for cross-border cooperation.*

*The introduction outlines the overall significance of Schengen integration within the European Union, highlighting that local conditions along each border section can significantly influence the effectiveness of integration. This is followed by a summary of the most important geographical, social and economic characteristics of the Hungarian–Romanian and Hungarian–Croatian border regions. As part of this analysis, a benchmarking method is employed to compare and evaluate the two border regions in five dimensions: border population weight, urban attraction, infrastructure, border traffic and cultural components. The novelty of the research lies in illustrating the various dimensions of cross-border integration by comparing two Schengen area accessions occurring at different times, thereby offering a reference framework that may also guide studies of other European border regions.*

## **Bevezetés: a schengeni övezet és Kelet-Közép-Európa**

Az Európai Unió kétségtelenül egyik legnagyobb vívmánya, az ún. schengeni övezeten belüli szabad mozgás biztosítása mind a személyek, a munkaerő, mind az áruk, a vállalkozások számára, ami negyven éve érhető el az egyre bővülő Európai Unió (EU) tagállamai számára (Schengeni Egyezmény 1995). A Schengeni Egyezményben használt megfogalmazás szerint „belső határok nélküli térség” 29 európai országra vonatkozatható. Az Európai Unió tagállamai közül 25, míg az Európai Szabadkereskedelmi Társulás országai közül további négy vesz részt az együttműködésben. Ennek keretében közös külső határvédelem valósul meg egy automatizált, központosított elektronikus határregisztrációs rendszer segítségével (2017/2226 rendelet), illetve szoros az együttműködés a rendészeti és igazságügy területén (2013/40/EU irányelv, (EU) 2018/1862 rendelete, (EU) 2024/982 rendelete). Az övezeten kívülről érkező szabályozott és szabályozatlan mozgásról több értekezés is megjelent az elmúlt években (Dóczy et al. 2025; Lados, Brucker 2023; Szép 2024) így ezzel a kérdéssel jelen tanulmány keretei között nem foglalkozunk. Az EU ezen övezetén belül naponta 3,5 millió ember lép át határt munka, tanulás, családi vagy baráti látogatás, illetve bevásárlás vagy turizmus okán (Európai Tanács 2025). A belső határok nyitottsága a népesség és munkaerő ellenőrizetlen mozgásától való félelemmel együtt növekedett. Azonban azt látnunk kell, hogy Kelet-Közép-Európa társadalmi-gazdasági folyamatai nem adnak okot ezekre a félelmekre. A régió népessége a csökkenő termékenységi ráta és a jellemzően elöregedő népesség miatt jelentős mértékben fogy. A térségi dinamikák belesimulnak az EU általános trendjeibe, a népesség elsősorban a külső határtérsegekben, Horvátországban és Bulgáriában csökken erősen (Eurostat 2024; Lados, Nagy, Horeczki 2024).

Az idén 40 éves Schengeni Megállapodás egyet jelent a szabadsággal, a biztonsággal és a gazdasági prosperitással, derül ki az évfordulóra elkészített lakossági megkérdezésekből. A biztonságpolitika szempontjából látható eredményekkel találkozhatunk: ilyen például a külső határok védelme, annak informatikai háttere, a digitalizáció begyűrzése, a Schengeni Információs Rendszer bevezetése (Európai Bizottság 2025a). A belső határok eltörlése azonban nem jelenti azt, hogy azonnal megváltozik a határról alkotott térképzet: a határellenőrzések eseti jelleggel visszaállíthatók, például válsághelyzetek – tömeges migráció, COVID-19 járvány – idején (Európai Bizottság 2025b; Európai Parlament 2020/2616 (RSP)). Az Eurobarometer felmérései (2015, 2018, 2024) arra világítanak rá, hogy a határhelyzet az ott élők identitásának részévé válik, befolyásolja térképzetüket, és attól függően, hogy a határszakasz mely részén élnek, arra is hatással van, hogy akadályként vagy lehetőségként tekintenek-e a határra. E felmérések közös tanulsága, hogy a nyugati határszakaszok általában pozitív megítélés alá esnek egy jobb élet, a munkalehetőségek vagy egyszerűen csak egy pozitív élethelyzet társítása miatt. Ez a magyar határszakaszok esetében kiemelten igaz (Horeczki, Lados, Nagy 2024). A történelmi örökség, a határváltozások gyakorisága bizonytalansági tényező a közép-európai térségben, mivel az idősebb korosztály (főként a 65 év felettiek) a határra még mindig egy rendkívül zárt, korlátokkal teli térként tekintenek. Az övezeten belüli nyitott határok Magyarország számára kedvező helyzetet teremtettek: a napi mobilitást mind az oktatási, mind a munkacélú határátlépések tekintetében segítették (Horváth 2020; Kovács, Sipos 2020; Lelkes, Sipos 2020), hozzájárultak a Kárpát-medencében élő magyar kisebbségek szülőföldjükre történő visszaköltözéséhez (Megyesi, Péti 2022; Péti, Szabó, Szabó 2017), illetve együttműködések aktivizáltak a határ menti vidéki térségekben élők körében (Pámer, Buttinger, Márton 2024). A 2024-es Eurobarometer felmérés eredményei szerint a válaszadók 70 százaléka támogatja teljes mértékben a határok nélküli Európa gondolatát (a fennmaradók az ellenőrizetlen bevándorlást és a bűnözést jelölték meg okként, amiért nem engedélyeznék minden ország számára a feltétel nélküli teljes csatlakozást). Mindazonáltal nem születtek még a határtérségek nyitottá válásához kapcsolódó összehasonlító vizsgálatok. Ezért ebben a tanulmányban célunk bemutatni, hogy milyen potenciális gazdasági, társadalmi és térszerkezeti változások adódhatnak a hazai határszakaszok esetében az övezethez az elmúlt években csatlakozó Horvátország (2023. január 1.) és Románia (2025. január 1.) viszonylatában.

A tanulmányban alkalmazott benchmarking olyan módszer, amely különböző területi egységek jellemzőit vagy teljesítményét veti össze egymással, így segítve a „jó gyakorlatok” és a lemaradások azonosítását. Számos európai fókuszú tudományos publikáció alkalmaz benchmarking-szemléletet regionális összehasonlításokban, legyen szó a gazdasági teljesítmény, a társadalmi jólét, a környezeti fenntarthatóság vagy a közszolgáltatási hatékonyság vizsgálatáról. E megközelítést több tanulmány is sikerrel alkalmazta: Olariaga-Santa-Cruz és szerző-

társai (2024) szerint a benchmarking hasznos és egyre gyorsabban terjedő módszer a regionális versenyképesség és innováció vizsgálatában. Lagas és szerzőtársai (2015) ugyancsak benchmarking-alapú módszert alkalmaztak az európai NUTS2 régiók életminőségének kilenc mutató alapján történő összehasonlításában. Van Puyenbroeck, Montalto és Saisana (2021) a városok kulturális teljesítményét értékelte hasonló módon, míg Czupich, Łapińska és Bartoš (2022) az EU fővárosainak környezeti fenntarthatóságát vetette össze ebben a szemléletben. Vizsgálatunkban ezt a benchmarking-megközelítést alkalmazzuk öt kulcsdimenzió (határ menti népességsúly, városi vonzás, infrastruktúra, határforgalom és kulturális összetevő) mentén a magyar-horvát és magyar-román határszakaszok összehasonlító értékelésére.

## A vizsgált határszakaszok összehasonlító elemzése

### *Általános bemutatás*

Kelet-Közép-Európában a határ menti térségek rendkívül változatos képet mutatnak: fejlett, együttműködő városi és hagyományos vidéki térségek, valamint gazdasági és társadalmi problémákkal küzdő, periférikusnak tekintett régiók is találhatók határ menti pozícióban (Pénzes 2018). Magyarország hét határszakasza közül azt a két külső határszakaszt vizsgáljuk, amelyek az elmúlt évekig a schengeni övezet külső határát is jelentették. A második (453 km) és negyedik (355 km) leghosszabb határszakasz képezi a két elemzett területet (KSH 2022).

A magyar-román határszakasz vonalvezetése alig esik egybe olyan természeti elemekkel, amelyek infrastrukturális értelemben nehezíthetnék a határnyitást. A Maros folyó 21,3 kilométeren Csongrád-Csanád és Temes, a Fekete-Körös pedig 4,3 kilométeren Békés és Bihar között alkot határt. E két folyószakasz együtt a teljes határvonal csupán 5,7 százalékát teszi ki. Domborzati akadályok nincsenek a térségben, ezért a 20. század során a hadászati védelem biztosítására erdősávokat telepítettek, illetve a romániai oldalon helyenként vízrendezési és védelmi célú árokrendszereket (ún. „tankárokot”) hoztak létre. A Maros menti határszakasz történelmileg is közigazgatási választóvonal volt Csanád vármegye és a Bánság (Torontál vármegye) között. Hasonló, de rövidebb szakaszok mentén vált el valamikor Csanád és Arad: az egykori vármegyék közötti választóvonal három szakaszon, összesen 27,4 km hosszúságban képez ma államhatárt. Arad és Békés történelmi határa ma 20,1 km, Békésé és Biharé 6,3 km, Szabolcsé és Biharé 11,8 km, végül Szabolcs és a Romániához került Szatmár egykori határa hét km hosszan képez ma államhatárt. Ezek együttesen 93,9 kilométert tesznek ki, ami a teljes határszakasz mindössze ötödét (20,7%) adja. A történelmi vármegyehatárok és a folyóvizek mentén kijelölt államhatár ráadásul egybeesik, így elmondható, hogy a magyar-román államhatár mintegy 80 százalékban olyan természeti és

közigazgatási téregységeket választ el, amelyek a trianoni döntés előtt szervesen összetartoztak és valamely történelmi vármegye keretébe illeszkedtek. A határ kijelölésekor nemcsak történelmi vármegyét vágtak ketté, de községterületeket is. Arra is akadt példa (pl. Nădlac – Nagylak, Salonta – Újszalonta), hogy a külterületi lakott helyek és a központi település a határ egyik és másik oldalára kerültek, tehát a határmegvonás a településhálózatra is közvetlen hatást gyakorolt (Szilágyi 2013a).

A magyar-román határ ellenpontjaként tekinthetünk a magyar-horvát államhatárra, ahol a Mura és a Dráva mentén húzódó nyomvonal többnyire a (jelenkori vagy történelmi) folyóvízi határral esik egybe. Ahol a határ eltávolodik az ártértől – például a horvátországi Gola térségében, mintegy 34 kilométeren –, ott is döntően történelmi-közigazgatási határként értelmezhető. Kivétel az a mintegy 72 kilométeres határszakasz, ami a magyarországi Baranya vármegyét választja el a kelet-horvátországi Eszék-Baranya megyétől. Itt a határ jellege hasonló ahhoz, mint ami a Magyarország és Románia közötti partiumi határszakaszon is megfigyelhető. Összességében kimutatható, hogy a magyar-horvát határ 68 százalékán a vízrajzi elemek (Mura, Dráva) jelenléte miatt a schengeni határnyitás közvetlen hatásai tompulnak, hiszen új átkelési pontok létesítésére csak hidak, esetleg kompok üzembe helyezésével lenne mód. Ez a probléma a magyar-román határszakaszon gyakorlatilag nem áll fenn.

Románia schengeni övezetbe csatlakozása komoly lépés a határtérség integrációja szempontjából. Lehetővé teszi, hogy az azonos területi-történelmi identitástudattal rendelkező téregységek (pl. a történelmi Szatmár, Bihar, Arad és Csanád megyék területén élők a román határ mentén, illetve a történelmi Baranyában és Zalában élők a horvát határ mentén) újra „felfedezzék egymást”, és újból szorosabb, a mindennapi rutint is érintő interakciókban kapcsolódjanak össze. Az államhatár eddig fizikai akadályt képezett, most viszont van esély arra, hogy egy gazdasági és társadalmi átjárhatóságot biztosító határtérség alakuljon ki. Számos határ menti együttműködés segítette elő ezeket az interakciókat, azonban a tényleges határellenőrzés kivezetése megkönnyítheti és egyszerűsítheti ezeket a kapcsolatokat.

Kétségtől mentesen jelentős eltérés figyelhető meg a két tanulmányozott határvidéken a reintegráció potenciális mélységét illetően. Ezt a folyamatot ugyanis a határjelleg, a határ menti nagyvárosok jelenléte vagy hiánya, a legalább nyomokban létező azonos térségi identitás, a határt erősítő vagy gyengítő nyelvi/kulturális/felekezeti választóvonalak, sőt akár az országos térszerkezeti jelentőségű fejlesztések is meghatározhatják. A magyar-horvát határon a domináns természeti választóvonalak korábban is adminisztratív határt képeztek, továbbá a kulturális határvonalak is egybeesnek az államhatárral. Ezzel szemben a magyar-román határon az etnikulturális határvonalak egyes aspektusai eltérő nyomvonallú választóvonalként puhítják tovább az államhatár korábbi szigorú nyomvonalát. Vizsgálatunkban öt dimenziót (népességszám, városok, etnikulturális jellemzők, infra-

struktúra, határforgalom) határozzuk meg. Az integrációs potenciált ezen dimenziók benchmark-értékei alapján prognosztizáljuk.

#### *A. dimenzió: Határ menti népességgkoncentrációs index*

Az egyes határszakaszokra “nehezedő” népességi súly meghatározásához egyszerű lineáris népsűrűséget számítva differenciáltuk az egyes határszakaszokat. Ezt a kutatásunkban határ menti népességgkoncentrációs indexnek (*Border Population Concentration Index* – BPCI) nevezzük. Kiszámításához az alábbi, egyszerű képletet használtuk:

$$\text{BPCI (fő/km)} = \text{határ menti népességszám (fő)} / \text{határ hossza (km)}$$

Hasonló logikájú, a határvidék népsűrűségére, valamint népességszám-változására vonatkozó mutatókat alkalmaztak nemzetközi kutatásokban is, például Podadera-Rivera és Calderón-Vázquez (2023) a spanyol-portugál határvidék demográfiai vizsgálata során, illetve Taubenböck és munkatársai (2023) a globális határtérségek összehasonlító elemzésében.

Az adatkinyerési eljárás során az Eurostat `grid_1km_surf.gpkg` és a LAU-NUTS 2021 adatbázisok tér- és népességi adatait dolgoztuk fel (Gisco-Database, LAU-Database). A magyar államhatár mentén, mindkét oldalon 20 km-es sávban, a célak középpontjának távolságát mértük, majd NUTS3 kódok alapján Python segítségével aggregáltuk a 2021-es népességszám-adatokat. Az eredményeket az 1. táblázatban összesítettük, ahol NUTS3 szintű egységenként láthatóak a kiszámított BPCI értékek. Az összehasonlíthatóság érdekében benchmarking-módszert alkalmaztunk: a BPCI értékeket egy 0-tól 10 pontig terjedő skálára fordítottuk át, ahol a skála minimuma 0 fő/km, míg a maximumot (10 pont) a jelenlegi kutatási területen kívül eső, Pozsony környékén korábban mért legmagasabb érték (10 195 fő/km) alapján határoztuk meg. Ez a skálázás biztosítja az értékek nemzetközi összevethetőségét és a későbbi, más határtérségeket is bevonó kutatásokkal megvalósuló kompatibilitást. Az átszámítás képlete:

$$\text{Benchmarking pontszám} = 10 \times (\text{BPCI érték (fő/km)} / 10195)$$

Az így kapott megyei pontszámokat határtérségekre átlagoltuk. Az átlagok alapján a magyar-román határ román oldalán mutatható ki a legmagasabb átlagérték (3,4 pont), amelyhez hozzájárul, hogy a négy megyeszékhely közül három (Arad, Nagyvárad, Szatmárnémeti) közvetlenül a határövezetben fekszik. Ezzel szemben a legalacsonyabb átlagértékek – ahogyan az az 1. táblázatban is látható – a magyar-horvát határ két oldalán mérhetők (2,2-2,3 pont).

1. táblázat: A magyar-román és magyar-horvát határszakaszok főbb jellemzői  
Main characteristics of the Hungarian-Romanian and Hungarian-Croatian border regions

| Ország/határszakasz | Megye                  | Határszakasz hossza | Határmenti népesség 2021 | BPCI <sup>1</sup> | Benchmarking<br>pontszám | Átlag |
|---------------------|------------------------|---------------------|--------------------------|-------------------|--------------------------|-------|
|                     | (NUTS3)                | km                  | 20 km-es mélységig, fő   | fő/km             |                          |       |
| Románia /           | Arad                   | 121,0               | 234 346                  | 1 937             | 3,8                      | 3,4   |
| Magyarország keleti | Bihar                  | 161,0               | 324 948                  | 2 018             | 4,0                      |       |
| határszakasza       | Szatmár                | 92,0                | 197 524                  | 2 147             | 4,2                      |       |
|                     | Temes                  | 46,8                | 35 986                   | 769               | 1,5                      |       |
| Magyarország /      | Békés                  | 169,0               | 153 374                  | 908               | 1,8                      | 3     |
| 2024.12.31-ig       | Csongrád-Csanád        | 64,2                | 199 684                  | 3 110             | 6,1                      |       |
| schengeni külső     | Hajdú-Bihar            | 91,7                | 84 897                   | 926               | 1,8                      |       |
| határ               | Szabolcs-Szatmár-Bereg | 96,5                | 113 099                  | 1 172             | 2,3                      |       |
| Magyarország /      | Bács-Kiskun            | 7,1                 | 10 256                   | 1 445             | 2,8                      | 2,2   |
| 2022.12.31-ig       | Baranya                | 134,0               | 93 176                   | 695               | 1,4                      |       |
| schengeni külső     | Somogy                 | 142,0               | 46 333                   | 326               | 0,6                      |       |
| határ               | Zala                   | 39,4                | 79 357                   | 2 014             | 4,0                      |       |
| Horvátország /      | Eszék-Baranya          | 114,0               | 60 678                   | 532               | 1,0                      | 2,3   |
| Magyarország déli-  | Kapronca-Körös         | 82,6                | 66 351                   | 803               | 1,6                      |       |
| délnyugati          | Muraköz                | 33,7                | 87 195                   | 2 587             | 5,1                      |       |
| határszakasza       | Verőce-Drávamente      | 91,7                | 62 184                   | 678               | 1,3                      |       |

Forrás: a szerzők számítása



*B. dimenzió: Határ menti városi központok potenciális hatáselemzése*

A határvidékek reintegrációja szempontjából a közeli nagyvárosokra katalizátor szerep hárul. Kiemelkedő lehetőség a jövőben a határ menti várospárok együttműködése és versenye. Közismert, hogy a magyar-román határ nyomvonalának kijelölésénél elsősorban nem a nyelvhatár, hanem a stratégiai jelentőségű Temesvár-Arad-Nagyvárad-Szatmárnémeti (vasút-) vonal Románia számára történő biztosítása képezte a fő motivációt. Ennek következményeként a valamikori vásárvonal fő központjai az államhatár közvetlen közelében maradva szakadtak ki a magyar államterületből (Szilágyi 2013b). A román gazdasági és államhatalmi térbe történő integrációjuk csak erős, minimális átjárhatóságot biztosító államhatár segítségével volt kivitelezhető. 2013-ban egy korábbi projekt keretében a magyar-román határt és a határtérségre hatást gyakorló várospárokat már vizsgáltuk (Pénzes 2013; Szilágyi, Zakota 2013), de akkor még teljesen eltérő fizikai/infrastrukturális viszonyok álltak fenn. Az elmúlt évtizedben két autópályaátkelő nyílt, továbbá Románia schengeni csatlakozásával egy időben tíz, korábban ideiglenes átkelő pont állandósult; ezzel a határ áteresztőképessége drámaian megnövekedett.

A határközeli nagyvárosok határtérségre gyakorolt vonzását egyszerűsített gravitációs modellel kívánjuk bemutatni. A módszer használatának fő indoka az, hogy lehetőséget kínál a határtérségi nagyvárosok vonzásának számszerűsítésére olyan esetekben is, amikor a tényleges térbeli interakciók empirikus vizsgálatára nincs (még) elegendő adatunk. Ezáltal előzetesen feltárhatóvá válnak azok a települések és térségek, amelyek meghatározó szerepet játszhatnak a határon átnyúló együttműködések alakításában, támogatva ezzel a regionális tervezés előkészítését szolgáló prognosztikus elemzést is.

A modell kiindulópontját a klasszikus Newton-féle gravitációs törvény jelentette. Ezt a településföldrajzban már régóta alkalmazzák a térbeli vonzások elemzésére, amire a Reilly-féle kiskereskedelmi gravitációs törvény (Reilly 1931) kínál tipikus példát. Jelen kutatás során nem egy teljesen új elméleti konstrukciót hoztunk létre, hanem a jól ismert gravitációs elmélet egy adaptált változatát alkalmaztuk saját kutatási kontextusunkra szabva. Ennek megfelelően, távolság helyett elérési idővel (percben) dolgoztunk, ami azt mutatja meg, hogy mennyi idő alatt érhető el a legközelebbi határátkelési pont. A newtoni gravitációs törvény képlete:

$$F = G \frac{m_1 m_2}{r^2}$$

A newtoni gravitációs törvény adaptált változatában az  $m_1$  a város népességszáma, az  $m_2$  a határátkelési pont, értékét egységesen 1-nek tekintjük. A  $G$  a gravitációs állandó a hasonló vizsgálatokban a súlyozáshoz használható, értékét jelen vizsgálatban szintén 1-nek tekintjük. Az  $r$  a város és a határátkelő közötti távolság, ebben az esetben a percben megadott elérési idő.

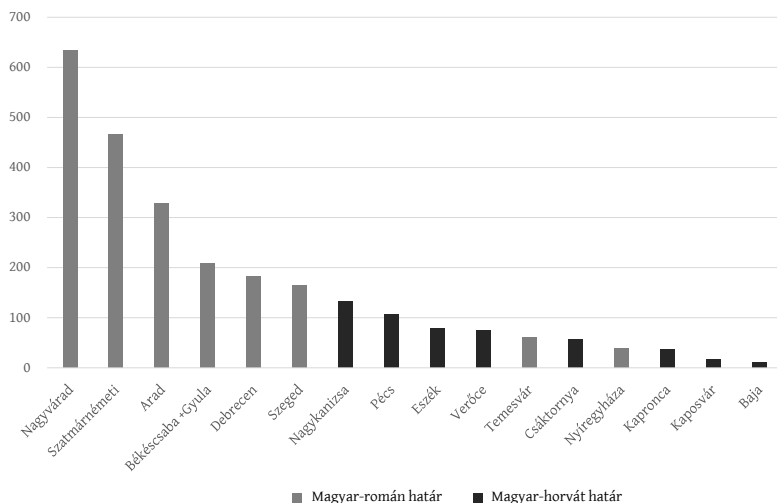
A vizsgálatba az államhatárral érintkező NUTS3 szintű területi egységek székhelyeit vontuk be. A magyar-román határ mentén négy-négy ilyen város létezik: Szabolcs-Szatmár-Bereg, Hajdú-Bihar, Békés és Csongrád-Csanád vármegyék, illetve a romániai Szatmár, Bihar, Arad és Temes megyék székhelyei. A magyar-horvát határ mentén szintén nyolc közigazgatási egység helyezkedik el: magyar oldalon Zala, Somogy, Baranya és Bács-Kiskun vármegyék, horvát oldalon Muraköz, Kapronca-Kőrös, Verőce-Drávamente és Eszék-Baranya megyék. Ezek az európai NUTS rendszerben is egymásnak megfelelő közigazgatási szinten állnak, de az objektivitás megköveteli, hogy megemlítsük: a téregységek (terület, népességszám) és központjaik méretében jelentős eltérések léteznek. A romániai négy megyeszékhely népességszáma – 2021/2022-es adatok alapján – a 91-251 000 fő közötti intervallumba esett (INS România 2023), a nyolc magyarországi megyeszékhely 55-200 000 fős (KSH 2023), míg a négy horvátországi város mindössze 19-97 000 fős volt, még akkor is, ha a közigazgatásilag alárendelt településekkel is számolunk<sup>2</sup> (Croatian Bureau of Statistics 2022). A népességszám mellett a gravitációs modell másik tényezője a távolság: ezúttal a legközelebbi határátkelőtől mért fizikai távolság helyett a leggyorsabban elérhető átkelési pont percben kifejezett elérési idejét vettük figyelembe. Ebben a tekintetben is van eltérés a három ország között, hiszen a négy romániai nagyvárosból három a 20 perces izokrónon vagy azon belül helyezkedik el, míg a magyarországi megyeszékhelyek közül csak Békéscsaba esete hasonló, viszont több olyan megyeszékhely is van, amelyek az egyórás izokrónon (pl. Kaposvár) vagy bőven azon kívül helyezkednek el (Kecskemét). A modell optimalizálása okán három ponton is beavatkoztunk a magyar központok esetében: a távoli megyeszékhelyek helyett a megye határközeleli helyzetű, megyeszékhelyi múlttal rendelkező megyei jogú városait emeltük a modellbe. Így Zalaegerszeg helyett Nagykanizsa, Kecskemét helyett Baja került az elemzésbe. Békéscsaba esetében pedig – ahol a megyeszékhely és a határ közötti teret a településeggyüttes másik tagja, Gyula tölti ki – a két város együttes népességszámával számoltunk. Minden esetben a közigazgatási határokon belül élő lakónépesség 2021/2022-es népszámlálási adatával számoltunk.

A gravitációs modell szerint Nagyvárad, Szatmárnémeti és Arad kiemelkedően nagy hatással van a határtérségre (1. ábra), ami jelentős gazdasági és társadalmi kölcsönhatásokat eredményezhet a jövőben. A magyar-horvát határ menti városok (Pécs, Eszék, Verőce) kisebb gravitációs potenciáljuk miatt kevésbé képesek jelentős integrációs hatást kifejteni: ez elsősorban az alacsonyabb népességszámokkal és a határtól mért nagyobb távolságokkal magyarázható. A vizsgált gravitációs együtthatók alapján az prognosztizálható, hogy a magyar-román határtérségben a nagyvárosok potenciálja és az áteresztőképesség jelentős növekedése miatt intenzívebb integrációs dinamikát fogunk tapasztalni a közeljövőben.

A vizsgált NUTS3 téregységek vezető városainak gravitációs súlyát annak fényében skáláztuk, hogy Magyarország határai mentén (pl. Pozsony, Bécs, Sopron, Győr térségében) az ebben a tanulmányban vizsgált városoknál jóval magasabb

értékek is előfordulhatnak. Ezért a benchmarking-elemzést a 0-10 pont közötti skálán a 820-as maximális gravitációs együtthatóra hangoltuk.<sup>3</sup> Így a vizsgált városok esetében 7,71 (Nagyvárad) és 0,13 (Baja) közötti értékeket kaptunk (2. táblázat). Ennél a skálázásnál tehát arra voltunk tekintettel, hogy kompatibilitást teremtsünk a későbbi, területileg kiterjesztett, de hasonló módszertannal végzett vizsgálatokkal. A megyei (városi) értékekből ezúttal is határszakaszonként számítottunk átlagokat.

1. ábra: Városok gravitációs együtthatója a magyar-román és magyar-horvát határtérségben  
*The gravitational coefficient of towns near the Hungarian-Romanian and Hungarian-Croatian border regions*



Forrás: a szerzők szerkesztése

### C. dimenzió: A vizsgált határszakaszok etnokulturális jellemzői

A regionális integráció szempontjából kulcsfontosságú az etnokulturális dimenzió vizsgálata, mivel a közös vagy hasonló kulturális háttérű és nyelvű közösségek számottevően képesek hozzájárulni a határokon átnyúló gazdasági, társadalmi és kulturális kapcsolatok erősítéséhez. A magyar-román és magyar-horvát határvidékek esetében is fontos a kisebbségek jelenléte, hiszen közösségeik révén olyan társadalmi közeg jöhet létre, amely komfortosabbá, vonzóbbá teszi a határon átnyúló kapcsolatok fejlesztését. Az elemzéshez a 2021-es (Románia és Horvátország) és 2022-es (Magyarország) népszámlálási adatokat használtuk (Croatian Bureau of Statistics 2012, 2022; INS România 2023; KSH 2023). Ezeket úgy dolgoztuk fel, hogy az ismeretlen etnikumú és anyanyelvű lakosságot nem vettük figyelembe a százalékos arányok számításánál, így realisabb képet kaptunk a kisebbségek tényleges részarányairól (3. táblázat).

2. táblázat: A vizsgált határmenti NUTS3 egységek székhelyeinek gravitációs potenciálja  
*Gravitational potential of the seats of the examined NUTS3 units in the border region*

| Megye (NUTS3)          | Gravitációs együttható | Benchmarking pontszám | Átlag |
|------------------------|------------------------|-----------------------|-------|
| Arad                   | 329                    | 4,00                  | 4,53  |
| Bihar                  | 634                    | 7,71                  |       |
| Szatmár                | 467                    | 5,68                  |       |
| Temes                  | 61                     | 0,74                  |       |
| Békés                  | 209                    | 2,54                  | 1,81  |
| Csongrád-Csanád        | 165                    | 2,01                  |       |
| Hajdú-Bihar            | 184                    | 2,24                  |       |
| Szabolcs-Szatmár-Bereg | 38                     | 0,46                  |       |
| Bács-Kiskun            | 11                     | 0,13                  | 0,81  |
| Baranya                | 107                    | 1,30                  |       |
| Somogy                 | 16                     | 0,19                  |       |
| Zala                   | 134                    | 1,63                  |       |
| Eszék-Baranya          | 79                     | 0,96                  | 0,75  |
| Kapronca-Körös         | 36                     | 0,44                  |       |
| Muraköz                | 56                     | 0,68                  |       |
| Verőce-Drávamente      | 75                     | 0,91                  |       |

*Forrás: a szerzők számítása*

A vizsgált határtérség összesen több mint 5,6 millió lakosának mintegy öt százaléka tartozik olyan kisebbségi közösségekhez, amelyek a szomszédos ország többségi nemzetét képviselik (3. táblázat). Ez az érték az anyanyelv tekintetében enyhén magasabb (5,15%), mint az etnikai hovatartozás esetén (5,0%), ami azt jelzi, hogy a nyelvhasználati gyakorlat sok esetben tovább él, még ha az etnikai identitás gyengül is.

A magyar-román határ északi részén nagyobb részt magyar többségű önkormányzatok helyezkednek el mindkét oldalon, emellett számos településen kölcsönösen jelen vannak a másik ország nyelvét is beszélő kisebbségek. A határ megnyílása erősítheti az együttműködést, a kulturális és gazdasági kapcsolatok bővülését. A közös etnikai és nyelvi alap elősegíti a határon átnyúló projektek, kezdeményezések sikerét. A romániai Biharban és Szatmárban jelentős magyar közösségek élnek, akik etnikai és nyelvi értelemben is tömbszerűen helyezkednek el, arányuk az ismert etnikumú lakosságon belül 22,35%, illetve 31,38%, míg anyanyelvi szempontból ennél is magasabb (24,30%, illetve 36,94%). Arad megye esetében is jelentős, de kisebb mértékű a magyar közösség jelenléte (etnikailag: 6,98%, anyanyelvileg: 6,91%). Temes megye már szórványjellegű (kb. 4%), ám a nagyvárosi jelenlét (Temesvár) miatt stratégiai jelentőségű. A magyarországi oldalon a román kisebbség jelenléte szerényebb: legjelentősebbnek a békési közösség tekinthető (etnikailag: 1,71%, anyanyelvileg: 0,91%). Ugyanakkor számos határ menti településen – pl. Ártándon, Battonyán vagy Csengerben – a román szórványok erősödése jellemző, ami a határon átnyúló szuburbanizáció következménye.

3. táblázat: A magyar-román és magyar-horvát határmenti megyék nemzetiségi és anyanyelvi jellemzői  
*Ethnic and native language characteristics of neighboring counties in Hungarian-Romanian and Hungarian-Croatian regions*

| Megye (NUTS3)              | Teljes népesség | Ismeretlen<br>nemzetiségű | Szomszédos<br>etnikum | Szomszédos<br>etnikum (%) | Ismeretlen<br>anyanyelvű | Szomszédos<br>anyanyelvű | Szomszédos<br>anyanyelvű (%) |
|----------------------------|-----------------|---------------------------|-----------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------|
| Arad                       | 410 143         | 41 301                    | 25 731                | 6,98                      | 41 602                   | 25 458                   | 6,91                         |
| Bihar                      | 551 297         | 48 428                    | 112 387               | 22,35                     | 48 765                   | 122 111                  | 24,30                        |
| Szatmár                    | 330 668         | 32 698                    | 93 491                | 31,38                     | 32 921                   | 109 978                  | 36,94                        |
| Temes                      | 650 533         | 110 879                   | 21 285                | 3,94                      | 111 785                  | 19 835                   | 3,68                         |
| Békés                      | 315 222         | 30 350                    | 4 870                 | 1,71                      | 33 192                   | 2 574                    | 0,91                         |
| Csongrád-Csanád            | 391 184         | 41 616                    | 1 623                 | 0,46                      | 45 544                   | 783                      | 0,23                         |
| Hajdú-Bihar                | 519 141         | 49 719                    | 2 440                 | 0,52                      | 53 871                   | 664                      | 0,14                         |
| Szabolcs-Szatmár-<br>Bereg | 529 381         | 49 949                    | 1 066                 | 0,22                      | 53 488                   | 355                      | 0,07                         |
| Bács-Kiskun                | 495 318         | 56 428                    | 2 391                 | 0,54                      | 60 875                   | 623                      | 0,14                         |
| Baranya                    | 354 022         | 44 152                    | 5 438                 | 1,75                      | 47 832                   | 2 312                    | 0,76                         |
| Somogy                     | 293 470         | 32 148                    | 1 261                 | 0,48                      | 34 768                   | 417                      | 0,16                         |
| Zala                       | 260 800         | 25 662                    | 2 689                 | 1,14                      | 27 963                   | 1 156                    | 0,50                         |
| Eszék-Baranya              | 258 026         |                           |                       | 4,00 <sup>4</sup>         |                          |                          |                              |
| Kapronca-Kőrös             | 101 221         |                           |                       | 0,00                      |                          |                          |                              |
| Muraköz                    | 105 250         |                           | 10 315*               | 0,00                      |                          | 7 218*                   |                              |
| Verőce-                    | 70 368          |                           |                       | 0,00                      |                          |                          |                              |
| Drávamente                 |                 |                           |                       |                           |                          |                          |                              |
| Összesen                   | 5 636 000       |                           | 280 000               | 5,00                      |                          | 290 000                  | 5,15                         |

\*országos adat

Forrás: népszámlálási adatok (Croatian Bureau of Statistics 2012, 2022; INS România 2023; KSH 2023) alapján a szerzők számítása

A 2021-es horvátországi népszámlálás etnokulturális adatai területi bontásban sajnos nem érhetőek el a cikk írásának időpontjában, az viszont egyértelműen megállapítható, hogy a magyar-horvát határon kisebb a potenciál ebben a dimenzióban. Magyar oldalon a horvát kisebbség létszáma és aránya – különösen a romániai magyar kisebbséggel összevetésben – alacsony: Baranyában gyakoribb az előfordulásuk (etnikailag: 1,75%, anyanyelvileg: 0,76%), míg Zala, Bács-Kiskun és Somogy vármegyékben alacsonyabb értékek jellemzőek. Horvát oldalon az Eszék-Baranya megyei magyar kisebbség a legjelentősebb (kb. 2%), míg a többi határ menti megye (Muraköz, Kapronca-Kőrös, Verőce-Drávamente) esetében a magyar jelenlét szórványjellegű (Croatian Bureau of Statistics 2012). Az alacsony lélekszám ellenére fejlett kisebbségi intézményhálózat működik mindkét oldalon: ez fel tudja némileg erősíteni a határon átnyúló kapcsolatokat, bár a hatásukat meglehetősen nehéz objektíven mérni.

A vizsgált adatok és tényezők alapján megállapítható, hogy az etnokulturális dimenzió elsősorban a magyar-román határtérség integrációját képes érdemben támogatni. A jelentős romániai magyar közösségek kedvező kulturális hátteret teremtenek a határok átjárhatóságának növelésére, segítik a gazdasági, társadalmi és kulturális integráció előrehaladását. A magyar-horvát határon ez a kapacitás korlátozottabb, inkább lokális jelentőségű, de az intézmények jelenléte mindkét oldalon lehetőséget nyújt további integrációs kezdeményezések fejlesztésére.

A határ mindkét oldalán elérhető komfortérzet elemzése keretében két komponenst vizsgáltunk benchmarkingként (4. táblázat). Egyrészt „a”-val jelöltük a nemzetiségi/anyanyelvi arányt, amit a szomszédos ország nyelvét beszélők relatív arányával fejeztünk ki. A százalékos értéket 0-5 közötti pontértékekkel helyettesítettük az alábbiak szerint: 0=0-1%, 1=1-3%, 2=3-10%, 3=10-20%, 4=20-30%, 5=30% fölött. A másik komponenst az intézményhálózat fejlettsége („b”) jelentette, amit szintén 0-5 pont közötti értékekkel jelenítettünk meg. Az „intézményhálózat” címszó alatt a nemzetiségi többségű önkormányzat, a nemzetiségi egyházközség, a nemzetiségi óvoda és általános iskola, illetve a nemzetiségi középiskola és egyetemi képzés meglétét vizsgáltuk (a táblázatban igen, jelen van: x; nincs a megyében: 0).

Megjegyzendő, hogy a „túloldali komfortérzet” vizsgálata során a kiutazókat homogén módon az otthoni többségi csoport részének tekintettük. A Partiumban ugyanakkor a romániai oldalon élők jelentős része is magyar, akiket bizonyára nem zavar az a tény, hogy például Szabolcs-Szatmár-Beregben vagy Hajdú-Biharban nem lesz kivel románul beszélniük. Ebből következően ezeknek a megyéknek az alacsony benchmarking-értékei megtévesztők, hiszen a határ túloldalán élők jelentős része éppen a magyarsága miatt tud azonnal és láthatatlanul elvegyülni – integrálódni a túloldalon, akár az oktatási rendszerben, akár a munkaerőpiacon. A partiumi magyar lakosság zöme közvetlenül a határon él: ők alkotják az ottani lakosság legmobilisabb részét, akik arányukon felül vesznek részt a „nemzetközi” interakciókban.

4. táblázat: A magyar-román és magyar-horvát határ menti megyék etnikulturális jellemzői<sup>5</sup>  
*Benchmarking values for the ethnocultural dimension on both sides of the border*

| Megye<br>(NUTS3)       | Etnikai<br>arány (%) | a. | Nemz. többs.<br>önkormányzat | Nemz. egyház-<br>szervezet | Ált. iskola<br>és óvoda | Közép<br>iskola | Egyetemi<br>képzés | b. | a + b | Átlag |
|------------------------|----------------------|----|------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------|--------------------|----|-------|-------|
| Arad                   | 6,98                 | 2  | x                            | x                          | x                       | x               | 0                  | 4  | 6     | 7,5   |
| Bihar                  | 22,35                | 4  | x                            | x                          | x                       | x               | x                  | 5  | 9     |       |
| Szatmár                | 31,38                | 5  | x                            | x                          | x                       | x               | x                  | 5  | 10    |       |
| Temes                  | 3,94                 | 2  | 0                            | x                          | x                       | x               | 0                  | 3  | 5     |       |
| Békés                  | 1,71                 | 1  | x                            | x                          | x                       | x               | x                  | 5  | 5     | 2,5   |
| Csongrád-Csanád        | 0,46                 | 0  | 0                            | x                          | x                       | 0               | x                  | 3  | 3     |       |
| Hajdú-Bihar            | 0,52                 | 0  | 0                            | x                          | x                       | 0               | 0                  | 2  | 2     |       |
| Szabolcs-Szatmár-Bereg | 0,22                 | 0  | 0                            | 0                          | 0                       | 0               | 0                  | 0  | 0     |       |
| Bács-Kiskun            | 0,54                 | 0  | 0                            | x                          | x                       | 0               | x                  | 3  | 3     | 3,75  |
| Baranya                | 1,75                 | 1  | x                            | x                          | x                       | x               | x                  | 5  | 6     |       |
| Somogy                 | 0,48                 | 0  | x                            | x                          | 0                       | 0               | 0                  | 2  | 2     |       |
| Zala                   | 1,14                 | 1  | x                            | x                          | x                       | 0               | 0                  | 3  | 4     |       |
| Eszék-Baranya          | 4,00                 | 2  | 0                            | x                          | x                       | x               | x                  | 4  | 6     | 1,5   |
| Kapronca-Körös         | 0,00                 | 0  | 0                            | 0                          | 0                       | 0               | 0                  | 0  | 0     |       |
| Muraköz                | 0,00                 | 0  | 0                            | 0                          | 0                       | 0               | 0                  | 0  | 0     |       |
| Verőce-Drávamente      | 0,00                 | 0  | 0                            | 0                          | 0                       | 0               | 0                  | 0  | 0     |       |

Forrás: a fent megjelölt források alapján a szerzők számítása



### *D. dimenzió: A határt átszelő infrastruktúra*

A 20. században a közúti és vasúti kapcsolatok hanyatlása a legszembetűnőbb (Baranyi 1999; Szilágyi, Zakota 2013). A magyar-román határ mentén mindkét oldalon 60 települési önkormányzat helyezkedik el. A határ kijelölése idején 80 közút és 12 vasútvonal metszette a határt. A 20. században politikai döntések nyomán ezek többségét lezárták vagy megszüntették: az utakat nem fejlesztették, a vasútvonalakat esetenként fel is szedték: Szatmárnémeti mindkét vasútvonalát felszámolták, Nagyváradnál háromból kettőt, Aradnál kettőből egyet bontottak el, Temesvárnak az egyetlen közvetlen vasúti kapcsolatát is megszüntették. Jellemzően a szomszédos regionális központok felé mutató kapcsolatok felszámolása történt meg, és általában azok a vonalak (pl. Arad-Lökösháza, Nagyvárad-Püspökladány) maradtak meg, amelyek nem érintették a szomszédos nagyvárosokat (Debrecen, Nyíregyháza, Szeged). A határt átszelő közúti kapcsolatok száma a leszigorúbb évtizedekben ötre csökkent.

A rendszerváltás után fokozatos enyhülés és fejlődés jellemző: a határátkelőhelyek száma ugyan lassan növekedett, azonban a határátkelési pontok száma 35 év alatt így is megduplázódott Románia EU-csatlakozásáig, és a két új autópálya-átkelőhellyel kibővülve tizenkettőre nőtt. A két új autópálya-átkelőhely (Nagyalak 2, Nagykereki) jelentős interregionális forgalmat generált, azonban a helyi jellegű kapcsolatok sűrűsége továbbra is korlátozott maradt. Az ezredfordulót követő fejlesztések ezekre a gyorsforgalmi utakra koncentráltak. A két átadott autótú mellett a nem túl távoli jövőben további két, nagy áteresztőképességű átkelési pont (Csengersima-Szatmárnémeti, illetve Sarkad-Méhkerék-Nagyszalonta) kiépítése várható, illetve 2025-ben megkezdődött a magyar-román-szerb hármashatár közelében fekvő új átkelőhely kialakítása is.<sup>6</sup> Ezeket megelőzve a schengeni övezet régóta várt – mégis váratlan hirtelenséggel bekövetkező – kiterjesztésének hatására 10 új, már a 2010-es években előkészített határátkelési pont (Transinfo.ro 2017) vált átjárhatóvá 2025. január 1-jétől. Ezek az átkelési pontok kifejezetten a lokális forgalom számára jelentenek könnyítést, a helyi határ menti közösségek számára értékesek. Jelenleg tehát közúton 22 határátlépési ponton keresztezhetjük a határvonalat, és ez két további autópálya-átkelővel bővül majd irányonként 28 sávra. A fizikai áteresztőképesség pedig a mai korban nyilván sokkal nagyobb, mint a határkijelöléskori mintegy 80, többnyire lokális út esetében volt.

A magyar-horvát határtérségben a Dráva és széles árterülete a múltban és napjainkban is korlátozza a folyam két partja közötti infrastrukturális kapcsolatokat. Csak a baranyai határon létezik olyan hosszabb szakasz, ahol a történelmi közúti kapcsolatok – kölcsönös szándék megléte esetén – viszonylag egyszerűen helyreállíthatók lennének: a határszakasz hosszabb részén a lokális kapcsolatok kiépítése csak költségigényes beruházásokkal kivitelezhető. A két szomszédos állam ezen a határszakaszon egyelőre csak a nagyléptékű infrastruktúra kiépítésé-

re törekszik: a cikkírás pillanatában küszöbön áll az M6/A5-ös autópálya-kapcsolat megnyitása, amely Magyarországot horvát területen keresztül köti össze Bosznia-Hercegovinával.

Az infrastruktúra értékelésénél a határt metsző vasútvonalakat és gyorsforgalmi sávokat 2-2 ponttal, a nem gyorsforgalmi jellegű közúti sávokat 1-1 ponttal értékeltük (5. táblázat).

5. táblázat: A magyar-román és magyar-horvát határmenti megyék infrastruktúrájának értékelése  
*Infrastructure benchmarking of the Hungarian-Romanian and Hungarian-Croatian border sections*

| Megye<br>(NUTS3)           | Közúti sáv<br>száma | Gyorsforgalmi<br>sáv száma | Vasúti vágány<br>száma | Benchmarking<br>pontszám | Átlag |
|----------------------------|---------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------|-------|
| Arad                       | 7                   | 2                          | 2                      | 15                       | 10    |
| Bihar                      | 7                   | 2                          | 3                      | 17                       |       |
| Szatmár                    | 5                   | 0                          | 1                      | 7                        |       |
| Temes                      | 1                   | 0                          | 0                      | 1                        |       |
| Békés                      | 7                   | 0                          | 3                      | 13                       | 10    |
| Csongrád-Csanád            | 3                   | 2                          | 0                      | 7                        |       |
| Hajdú-Bihar                | 5                   | 2                          | 2                      | 13                       |       |
| Szabolcs-Szatmár-<br>Bereg | 5                   | 0                          | 1                      | 7                        |       |
| Bács-Kiskun                | 0                   | 0                          | 0                      | 0                        | 5     |
| Baranya                    | 3                   | (2)                        | 1                      | 9                        |       |
| Somogy                     | 2                   | 0                          | 1                      | 4                        |       |
| Zala                       | 1                   | 2                          | 1                      | 7                        |       |
| Eszék-Baranya              | 3                   | (2)                        | 1                      | 9                        | 5     |
| Kapronca-Kőrös             | 1                   | 0                          | 1                      | 3                        |       |
| Muraköz                    | 1                   | 2                          | 1                      | 7                        |       |
| Verőce-<br>Drávamente      | 1                   | 0                          | 0                      | 1                        |       |

Forrás: Google Maps alapján a szerzők szerkesztése

### *E. dimenzió: Határforgalom a rövid időtartamú utazások tükrében*

Az infrastrukturális megközelítés mellett a határátlépések statisztikai elemzése is fontos alternatívát kínál a határ menti integráció vizsgálatára. A KSH adatai szerint 2024-ben a rövid időtartamú (24 órát nem meghaladó) utazások száma Horvátországból Magyarországra 982 ezer, Magyarországról Horvátországba 922 ezer, Romániából Magyarországra 8 159 ezer, míg Magyarországról Romániába 1 307 ezer volt (KSH 2024a; KSH 2024b). Ha ezeket az értékeket egy 0-10 pont közötti skálán értékeljük és 1 pontot adunk minden egymillió határátlépés után, akkor a benchmarking-pontszámok a következők: HR→HU 1 pont, HU→HR 0,9 pont, RO→HU 8,1 pont, HU→RO 1,3 pont. Látható, hogy a Romániából Magyarországra

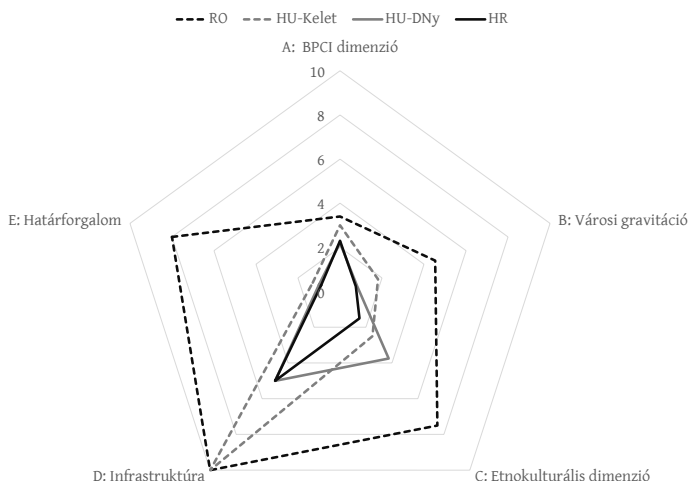
irányuló átlépések kiugró értékeket mutatnak. Ez a módszer tehát finomabban differenciálja a különböző a határszakaszokat, mint az infrastruktúra-pontszámokon alapuló értékelése.

### Következtetések

Az európai integráció kiteljesedése, az Európai Unió belső határszakaszainak bővülése a határmentiség új dimenzióit hozhatja el Magyarország számára. A fizikai határok, a mindennapi ellenőrzések megszűnése közvetlen hatással van a határtérségekben élők életére, valamint az együttműködésre és az integrációs folyamatokra. A tanulmányban elsődlegesen öt fő dimenzió mentén elemeztük a schengeni határnyitás lehetséges kihívásait és a határ mindkét oldalán megnyíló lehetőségeket. A magyar-román és a magyar-horvát határszakaszok esetében mind az átkelőhelyek, mind a kapuvárosok szerepe nő a határ menti kapcsolatokban, ami javíthatja a környező periférikus térségekben élők életkörülményeit. Ezt példázza a magyar-román határszakasz, amely az Európai Unió külső periferiájából belső periferiájává lépett elő, a térséget átszelő fontos közlekedési folyosókkal és élénk mindennapi kapcsolatokkal. Mindez arra utal, hogy a schengeni nyitás kézzelfogható lehetőségeket teremt a határ menti közösségek számára. Úgy véljük, hogy a schengeni integráció inkább a meglévő centrum-periféria különbségek növekedését eredményezheti, semmint azok csökkenését. A négy határtérség esetében az összesített benchmarking alapján az infrastruktúra, a határforgalom, illetve az etnikulturális dimenzió terén is román oldalon mutatkozik – a jelenlegi adatok alapján – a legerősebb reintegrációs potenciál (2. ábra). A magyar-horvát határszakasszal összevetve a magyar-román határon található városok intenzívebben képesek együttműködni, a városok közötti gravitációs vonzás hatszorosa a horvát városok értékének. Az etnikulturális dimenzió a román oldalon található nagyobb arányú magyar közösségek miatt szintén komolyabb lehetőségeket hordoz a térség fejlődése szempontjából, mint a horvát oldalon. A hatások sokkal látványosabbak tehát a román határnyitás során, mivel a természeti akadályokkal tagolt, nehezen járható határrészek (pl. Dráva menti térség) – ahol kevésbé adott a közvetlen kapcsolat – kimaradnak a tranzitfolyamatokból, szemben a magyar-román határszakasszal, ahol a már jelenleg is fennálló gazdasági-munkaerőpiaci kapcsolatok további erősödése várható.

A benchmarking-számítások alapján akadálymentesebb kereskedelem és közlekedés valószínűsíthető a határ menti térségekben: a határokon megszűnő kézsedelem és várakozás csökkentheti a vállalkozások költségeit, racionálisabb logisztikai kapcsolatok alakulhatnak ki a román és a horvát kikötőkkel. Az integráció erősítheti a határon átnyúló együttműködések, növelheti a kevésbé fejlett térségek gazdasági erejét és népességmegtartó képességét.

2. ábra: A vizsgált határszakaszok összesített értékelése  
 Aggregate values for the four border sections



Forrás: a szerzők szerkesztése

Bár tanulmányunkban a schengeni határnyitás közvetlen társadalmi-gazdasági hatásait vizsgáltuk, a kutatás következő szakaszaiban indokolt további szempontok részletes elemzése is. Ilyen például a határ menti tranzitforgalom és az ingázás átalakuló mintázatainak vizsgálata (beleértve a magyar oldalon megjelenő új „alvótelepülések” jelenségét), valamint az oktatási vonzáskörzetek változásainak nyomon követése, hiszen a határ magyar oldalán fekvő regionális központok (pl. Debrecen, Szeged) egyre erősebb vonzerőt fejtenek ki a szomszédos országok határ menti térségeiben élő magyar lakosságra. Érdekes azt is megvizsgálni, hogy a határok virtuálissá válása ellenére fennmaradó társadalmi-gazdasági különbségek és ingatlanpiaci aszimmetriák, a romakérdés, valamint a környezeti és intézményi együttműködés kihívásai milyen hatással lehetnek a térség hosszú távú integrációjára.

## Jegyzetek

1. Határ menti népességgkoncentrációs index / Border Population Concentration Index.
2. Fontos megjegyezni, hogy Magyarországgal ellentétben – ahol jellemzően minden történelmi település önálló önkormányzatot képez – Romániában többnyire három-négy településből állnak a községek, Horvátországban pedig átlagosan 15-16 település alkot egy-egy önkormányzatot.
3. A skálázás során a minimális értéket 0-nak, a maximális értéket pedig 822-nek állítottuk be, utóbbit az ismert legmagasabb érték alapján határoztuk meg (a Pozsony esetében mért 1 645-ös gravitációs érték feleként). Az átszámítás lineáris módon történt: Pontszám =  $10 \times (\text{gravitációs érték} / 822)$ .

4. A horvátországi megyei szintű etnikai megoszlás – 2021-re vonatkozó adatok híján – a 2011-es népszámlálási adatok alapján került bele az adatbázisba (Croatian Bureau of Statistics 2012).
5. Az országspecifikus adatok a következő forrásokból származnak: Horvátország – Hazajáró Honismereti és Turista Egylet (2024), Josip J. Strossmayer Egyetem, Eszék (2024); Magyarország – Kalocsa-Kecskeméti Főegyházmegye (2024), Kaposvári Egyházmegye (2020), Ludovika.hu (2021), Magyar Katolikus Egyház (2024), Magyarországi Horvátok Keresztény Gyűjteménye (2024), Magyar Országgyűlés (2020), Oktatási Hivatal (2020, 2025), Országos Horvát Önkormányzat Hivatala (2025), Pécsi Egyházmegye (2024); Románia – Oktatási Minisztérium (2025).
6. Kijelölték az új román–magyar határátkelő helyét. Krónika Online <https://kronikaonline.ro/er-delyi-hirek/kijeloltek-az-uj-romannmagyar-hataratkelo-helyet> (Letöltés: 2025. 06. 20.)

## Irodalom

- Baranyi B. (1999): A „periféria perifériáján”. A határmentiség kérdőjelei egy vizsgálat tükrében az Északkelet-Alföldön. *Tér és Társadalom*, 4., 17–44. <https://doi.org/10.17649/TET.13.4.542>
- Czupich, M., Lapińska, J., Bartoš, V. (2022): Environmental Sustainability Assessment of the European Union's Capital Cities. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 7., 4327. <https://doi.org/10.3390/ijerph19074327>
- Dócza E. K., Kovács B., Marsai V., Párducz Á., Sayfo, O. (2025): 2025-ös migrációs prognózis – Mi várható az Európába irányuló migráció frontján? *Horizont*, 1. Migrációkutató Intézet, Budapest [https://migraciokutato.hu/wp-content/uploads/2025/01/20250107\\_HORIZONT\\_2025\\_1\\_docza\\_edith\\_krisztina\\_kovacs\\_blank\\_marsai\\_viktor\\_parducz\\_arpad\\_sayfo\\_omar\\_2025\\_os\\_migracios\\_prognozis\\_mi\\_varhato\\_az\\_europaba\\_iranyulo\\_migracio\\_frontjan.pdf](https://migraciokutato.hu/wp-content/uploads/2025/01/20250107_HORIZONT_2025_1_docza_edith_krisztina_kovacs_blank_marsai_viktor_parducz_arpad_sayfo_omar_2025_os_migracios_prognozis_mi_varhato_az_europaba_iranyulo_migracio_frontjan.pdf) (Letöltés: 2025. 03. 01.)
- Horeczki R., Lados G., Nagy D. (2024): A határhelyzetből adódó lehetőségek és korlátozó tényezők vetületei Magyarország és a szomszédos országok példáján. *Területfejlesztés és Innováció*, 2., 4–20. <https://doi.org/10.15170/terinno.2024.17.02.01>
- Horváth V. (2020): A határon átnyúló tanulmányi célú ingázás mint az intergenerációs társadalmi mobilitás eszköze. *Tér és Társadalom*, 3., 46–67. <https://doi.org/10.17649/TET.34.3.3257>
- Kovács E., Sipos N. (2020): Mobilitás a határmenti régiókban – Ausztria. *Pécsi Munkajogi Közlemények*, különszám., 14–31.
- Lados G., Brucker B. (2023): Az Európai Unió belüli és harmadik országbeli migráció Magyarországon. In: Koós B. (szerk.): *Területi folyamatok Magyarországon 2021–2023. Területi riport (2)*. HUNREN Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete, 41–63. <https://real.mtak.hu/182876> (Letöltés: 2025. 06. 18.)
- Lados, G., Nagy, D., Horeczki, R. (2024): Economic and demographic dynamics in Central European border regions between 2014–2020. *DEUROPE – The Central European Journal of Regional Development and Tourism*, 3., 99–120. <https://doi.org/10.32725/det.2024.013>
- Lagas, P., van Dongen, F., van Rijn, F., Visser, H. (2015): Regional quality of living in Europe. *Region*, 2., 1–26. <https://doi.org/10.18335/region.v2i2.43>
- Lelkes G., Sipos N. (2020): Mobilitás a határmenti régiókban – Szlovákia. *Pécsi Munkajogi Közlemények*, különszám, 54–76.
- Megyesi Z., Péti M. (2022): Nemzetközi mobilitási magatartás és lehetséges járványhelyzeti jövője a Kárpát-medencei magyarság körében, 2020. *Területi Statisztika*, 6., 698–731. <https://doi.org/10.15196/TS620604>
- Olariaga-Santa-Cruz, M., Rodríguez-Castellanos, A., Barrutia-Güenaga, J., Rincón-Díez, V. (2024): How to identify reference regions for comparison of innovation and competitiveness. *Regional Studies, Regional Science*, 1., 362–383. <https://doi.org/10.1080/21681376.2024.2363842>

- Pámer, Z., Buttinger, P., Márton, Gy. (2024): The evolution of SME development in the EU's cross-border cooperation: the example of direct funding in the Hungary-Croatia Interreg programme. *DETUROPE – The Central European Journal of Regional Development and Tourism*, 3., 82–98. <https://doi.org/10.32725/det.2024.012>
- Pénzes J. (2013): Vonzásvizonyok vizsgálata a román-magyar határtérségben. In: Szilágyi F., Zakota Z. (szerk.): *Partium – Társadalom és térszerkezet*. Dokumentum Kiadó, Nagyvárad, 103–133.
- Pénzes J. (szerk.) (2018): *Falu, város, periféria: határon innen és túl*. Didakt Kft., Debrecen
- Péti M., Szabó B., Szabó L. (2017): A Kárpát-medence országaiból Magyarországra áttelepült népesség területi mintázata. *Területi Statisztika*, 3., 311–350. <https://doi.org/10.15196/TS570304>
- Podadera-Rivera, P., Calderón-Vázquez, F. J. (2023): Borders, cross-border cooperation and depopulation: the case of the Spanish-Portuguese North-Central Border. *Open Research Europe*, 3., 200. <https://doi.org/10.12688/openreseurope.16319.1>
- Reilly, W. J. (1931): *The Law of Retail Gravitation*. Knickerbocker Press, New York
- Szép F. (2024): A Magyarországra irányuló illegális migráció trendjei 2008–2023 között. *Magyar Rendészet*, 2., 17–37. <https://doi.org/10.32577/mr.2024.2.1>
- Szilágyi F. (2013a): A nagyvárosi vonzaskörzetek áttekintése a magyar – román határsávban. In: Szilágyi F., Zakota Z. (2013): *Partium – Társadalom és térszerkezet*. Dokumentum Kiadó, Nagyvárad
- Szilágyi F. (2013b): *Közigazgatás a Partiumban*. Partium Kiadó, Nagyvárad
- Szilágyi F., Zakota Z. (2013): *Partium – Társadalom és térszerkezet*. Dokumentum Kiadó, Nagyvárad
- Taubenböck, H., Otto, C., Gülzau, F., Mau, S. (2023): Border regions across the globe: Analyzing border typologies, economic and political disparities, and development dynamics. *Applied Geography*, 151., 102866. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2022.102866>
- Van Puyenbroeck, T., Montalto, V., Saisana, M. (2021): Benchmarking culture in Europe: A data envelopment analysis approach to identify city-specific strengths. *European Journal of Operational Research*, 2., 584–597. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2020.05.058>

## Egyéb hivatkozások

- Az Európai Parlament és a Tanács 2013/40/EU irányelve (2013. augusztus 12.) az információs rendszerek elleni támadásokról és a 2005/222/IB tanácsi kerethatározat felváltásáról. <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2013/40/oj> (Letöltés: 2025. 03. 01.)
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2226 rendelete (2017. november 30.) a tagállamok külső határait átlépő harmadik országbeli állampolgárok belépésére és kilépésére, valamint beléptetésének megtagadására vonatkozó adatok rögzítésére szolgáló határregisztrációs rendszer (EES) létrehozásáról és az EES-hez való bűnüldözési célú hozzáférés feltételeinek meghatározásáról, valamint a Schengeni Megállapodás végrehajtásáról szóló egyezmény, a 767/2008/EK rendelet és az 1077/2011/EU rendelet módosításáról. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/2226/oj/hun> (Letöltés: 2025. 03.01.)
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1862 rendelete (2018. november 28.) a rendőrségi együttműködés és a büntetőügyekben folytatott igazságügyi együttműködés terén a Schengeni Információs Rendszer (SIS) létrehozásáról, működéséről és használatáról, a 2007/533/IB tanácsi határozat módosításáról és hatályon kívül helyezéséről, valamint az 1986/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2010/261/EU bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/1862/oj> (Letöltés: 2025. 03. 01.)
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/982 rendelete (2024. március 13.) az adatoknak a rendőrségi együttműködés céljából történő automatizált kereséséről és cseréjéről, valamint a 2008/615/IB és a 2008/616/IB tanácsi határozat, továbbá az (EU) 2018/1726, az (EU) 2019/817 és az (EU) 2019/818 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (Prüm II rendelet). <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/982/oj> (Letöltés: 2025. 03. 11.)

- Croatian Bureau of Statistics (2012): 2011 Census of Population, Households and Dwellings – Statistical Reports, Population by Ethnicity. Zagreb [https://web.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2012/SI-1469.pdf](https://web.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2012/SI-1469.pdf) (Letöltés: 2025. 03. 13.)
- Croatian Bureau of Statistics (2022): Census of Population, Households and Dwellings in 2021 – Final Results. Zagreb <https://dzs.gov.hr/u-fokusu/popis-2021/popisni-upitnik/english/results/1501> (Letöltés: 2025. 03. 13.)
- Európai Bizottság (2025a): Celebrate 40 years of Schengen. [https://home-affairs.ec.europa.eu/whats-new/communication-campaigns/celebrate-40-years-schengen\\_en](https://home-affairs.ec.europa.eu/whats-new/communication-campaigns/celebrate-40-years-schengen_en) (Letöltés: 2025. 07. 25.)
- Európai Bizottság (2025b): Temporary Reintroduction of Border Control. [https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen/schengen-area/temporary-reintroduction-border-control\\_en](https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen/schengen-area/temporary-reintroduction-border-control_en) (Letöltés: 2025. 03. 11.)
- Európai Parlament (2020): Az Európai Parlament 2020. április 17-i állásfoglalása a COVID-19-világjárvány és annak következményei elleni küzdelemre irányuló összehangolt uniós fellépésről. 2020/2616(RSP). [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-20200054\\_HU.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-20200054_HU.html) (Letöltés: 2025. 03. 11.)
- Európai Tanács (2025): Tudnivalók a schengeni térségről. <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/schengen-area/#schengen> (Letöltés: 2025. 03. 01.)
- European Commission (2015): Flash Eurobarometer 422 (Cross-Border Cooperation in the EU). GESIS Data Archive, Cologne ZA6586 Data file Version 1.0.0. [https://search.gesis.org/research\\_data/ZA6586](https://search.gesis.org/research_data/ZA6586) (Letöltés: 2018. 10. 12.)
- European Commission (2018): Special Eurobarometer 474. The Schengen Area. Publications Office of the European Union <https://data.europa.eu/doi/10.2837/551442> (Letöltés: 2025. 06. 18.)
- European Commission (2024): Special Eurobarometer 549. Citizens' attitudes towards the Schengen Area. Publications Office of the European Union <https://europa.eu/eurobarometer/api/deliverable/download/file?deliverableId=94056> (Letöltés: 2025. 03. 01.)
- GISCO-Database, Eurostat <https://ec.europa.eu/eurostat/web/gisco/geodata/grids> (Letöltés: 2025. 03. 13.)
- LAU-Database, Eurostat <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/local-administrative-units> (Letöltés: 2025. 03. 12.)
- Eurostat (2024): Population change – crude rates of total change, natural change and net migration plus adjustment (tps00019 adatfájl). [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tps00019\\_custom\\_15570202/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tps00019_custom_15570202/default/table?lang=en) (Letöltés: 2025. j08. 18.)
- Hazajáró Honismereti és Turista Egylet (2024): Horvátországi Magyar Oktatási és Művelődési Központ, Eszék. <https://hazajaroegylet.hu/uticelok/horvatorszagi-magyar-oktatasi-es-muvelodesi-kozpont-eszek/> (Letöltés: 2025. 03. 13.)
- INS România (2023): Recensământul Populației și Locuințelor 2021 – Rezultate definitive. Institutul Național de Statistică, București <https://www.recensamantromania.ro/rezultate-rpl-2021/rezultate-definitive/> (Letöltés: 2025. 03. 13.)
- Josip Juraj Strossmayer University of Osijek (2024): University Units. <https://www.unios.hr/en/about-university/university-units/> (Letöltés: 2025. 03. 13.)
- Kalocsa-Kecskeméti Főegyházmegye (2024): Területi beosztás. <https://asztrik.hu/teruleti-beosztas> (Letöltés: 2025. 03. 13.)
- Kaposvári Egyházmegye (2020): A Kaposvári Egyházmegye területi térképe. <https://kaposvar.egyhazmegye.hu/images/Terkep/660155870-Kaposvari-Egyhazmegye-2020-10.jpg> (Letöltés: 2025. 03. 13.)
- Krónika (2025): Kijelölték az új román-magyar határátkelő helyét. Krónika Online. <https://kronika-online.ro/erdelyi-hirek/kijeloltek-az-uj-romanmagyar-hataratkelo-helyet> (Letöltés: 2025. 06. 20.)
- KSH (2022): Magyar Statisztikai Évkönyv 2021. [https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv\\_2021.pdf](https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv_2021.pdf) (Letöltés: 2025. 03. 01.)
- KSH (2023): A 2022-es népszámlálás eredményei – nemzetiségi és anyanyelvi adatok. <https://nep-szamlalas2022.ksh.hu/adatbazis> (Letöltés: 2025. 03. 13.)
- KSH (2024a): 27.1.1.4. A Magyarországra tett külföldi utazások száma és a hozzá kapcsolódó kiadások országok szerint. [https://www.ksh.hu/stadat\\_files/tur/hu/tur0004.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/tur/hu/tur0004.html) (Letöltés: 2025. 03. 13.)



- KSH (2024b): 27.2.1.8. A külföldre tett utazások főbb mutatói fontosabb célországok szerint, negyed-  
évente. [https://www.ksh.hu/stadat\\_files/tur/hu/tur0070.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/tur/hu/tur0070.html) (Letöltés: 2025. 03. 13.)
- Ludovika.hu (2021): A Magyarországon élő nemzeti kisebbségek helyzete az oktatás területén. Öt  
perc Európa blog. [https://www.ludovika.hu/blogok/ot-perc-europa-blog/2021/07/05/a-ma-  
gyarorszagon-elo-nemzeti-kisebbssegek-helyzete-az-oktatas-teruleten/](https://www.ludovika.hu/blogok/ot-perc-europa-blog/2021/07/05/a-magyarorszagon-elo-nemzeti-kisebbssegek-helyzete-az-oktatas-teruleten/) (Letöltés: 2025. 03. 13.)
- Magyar Katolikus Egyház (2024): Magyarországi egyházmegyék területi beosztása. [https://katoli-  
kus.hu/egyhazmegyek](https://katoli-<br/>kus.hu/egyhazmegyek) (Letöltés: 2025. 03. 13.)
- Magyar Országgyűlés (2020): Nemzetiségi oktatás és kultúra Magyarországon. Infojegyzet 2020/91.  
Magyar Országgyűlés, Budapest [https://www.parlament.hu/documents/10181/4464848/In-  
fojegyzet\\_2020\\_91\\_nemzetisegi\\_oktatas\\_es\\_kultura\\_Mo.pdf](https://www.parlament.hu/documents/10181/4464848/In-<br/>fojegyzet_2020_91_nemzetisegi_oktatas_es_kultura_Mo.pdf) (Letöltés: 2025. 03. 13.)
- Magyarországi Horvátok Keresztény Gyűjteménye (2024): Miroslav Krleža Horvát Iskolaközpont  
<https://mcsrefaltisk.edu.hu/> (Letöltés: 2025. 03. 13.)
- Ministry of Education, Romania (2025): Rețeaua școlară 2024–2025 [Data set]. Data.gov.ro. [https://  
data.gov.ro/dataset/retea-scolara](https://<br/>data.gov.ro/dataset/retea-scolara) (Letöltés: 2025. 03. 13.)
- Oktatási Hivatal (2020): Nemzetiségi Bázisintézmények (2020–2023). [https://www.oktatas.hu/pub\\_-  
bin/dload/kozoktatas/pok/Nemzetisegi/Nemzetisegi\\_Bazisintezmenyek\\_2020-2023.pdf](https://www.oktatas.hu/pub_-<br/>bin/dload/kozoktatas/pok/Nemzetisegi/Nemzetisegi_Bazisintezmenyek_2020-2023.pdf) (Letöltés:  
2025. 03. 13.)
- Oktatási Hivatal (2025): Köznevelési intézmények adatbázisa (KIR – Köznevelési Információs Rend-  
szer) [https://dari.oktatas.hu/download/kozerdeku/kir\\_mukodo\\_intezmenyek\\_2025\\_03\\_12.xlsx](https://dari.oktatas.hu/download/kozerdeku/kir_mukodo_intezmenyek_2025_03_12.xlsx)  
(Letöltés: 2025. 03. 13.)
- Országos Horvát Önkormányzat Hivatala (2025) [https://www.horvatok.hu/index.php/hu/intezme-  
nyek/hivatal](https://www.horvatok.hu/index.php/hu/intezme-<br/>nyek/hivatal) (Letöltés: 2025. 03. 13.)
- Pécsi Egyházmegye (2024): Plébániák. <https://pecsiegyhazmegye.hu/egyhazmegye/plebaniak> (Le-  
töltés: 2025. 03. 13.)
- Schengeni Egyezmény (1995): Egyezmény a Benelux Gazdasági Unió államai, a Németországi Szö-  
vetségi Köztársaság és a Francia Köztársaság kormányai között a közös határoikon történő ellen-  
őrzések fokozatos megszüntetéséről szóló, 1985. június 14-i Schengeni Megállapodás végrehajtásáról.  
<https://eur-lex.europa.eu/eli/convention/2000/922/oj/hun> (Letöltés: 2025. 03. 11.)
- Transinfo.ro (2017): Granița cu Ungaria – 10 noi puncte de trecere. [https://trans.info/ro/granita-cu-un-  
garia-10-noi-puncte-de-trecere-58a69877bb04fab65b8b483a-18619](https://trans.info/ro/granita-cu-un-<br/>garia-10-noi-puncte-de-trecere-58a69877bb04fab65b8b483a-18619) (Letöltés: 2025. 12. 03.)

## A bolgárkertészeti múlt megjelenése a bolgár–magyar testvértelepülési kapcsolatokban

### *The appearance of Bulgarian horticultural past in town twinning between Bulgaria and Hungary*

BARANYAI NÓRA, KÉZAI PETRA KINGA

**BARANYAI Nóra:** tudományos munkatárs, ELTE Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete, Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály; 9022 Győr, Liszt F. utca 10.; baranyai.nora@krtk.elte.hu; <https://orcid.org/0000-0001-8920-2992>

**KÉZAI Petra Kinga:** tudományos munkatárs, ELTE Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete, Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály; 9022 Győr, Liszt F. utca 10.; kezai.petra@krtk.elte.hu; egyetemi adjunktus, Széchenyi István Egyetem, Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar, Vezetéstudományi és Marketing Tanszék; 9026 Győr, Egyetem tér 1.; kezai.petra.kinga@sze.hu; <https://orcid.org/0000-0001-5427-0127>

**KULCSSZAVAK:** városdiplomácia; testvértelepülések; testvértelepülési kapcsolatok; bolgár nemzetiség; kisebbségkutatás; bolgárkertészek

**ABSZTRAKT:** A testvérkapcsolatok a transznacionális együttműködések kulcsfontosságú eszközei: erősítik a bizalmat és elősegítik a helyi vagy területi önkormányzatok közötti mélyebb interakciókat. Noha az egyes településközi kapcsolatok e típusának léte, s legtöbb esetben az együttműködésekben résztvevők köre is ismert, e testvérvárosi hálózatok dinamikus fejlődésének mozgatórugóiról kevesebb információval, tudással rendelkezünk. A kapcsolatok kialakításának alapmotívumát jelentheti az intraetnikus együttműködésekre való törekvés, amelynek egyik megnyilvánulása egy etnikai közösség és az anyaország közötti kapcsolatok kialakítása, erősítése. Jelen tanulmány a hazai bolgár nemzetiség jellegzetességeinek bemutatásán túl arra keresi a választ, hogy a bolgárkertészeti múlt és hagyomány, a családközi kapcsolatok megjelennek-e a bolgár és a magyar települési önkormányzatok között létrejött testvértelepülési együttműködésekben.

A kutatás a Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége (TÖOSZ), illetve a Natsionalno Sdruzhenie Na Obshtinite V Republika Bulgariya (NSORB) által összeállított nemzeti testvérvárosi adatbázisokon alapul. Vizsgálatunk során feltártuk, hogy a bolgár-magyar testvértelepülési kapcsolatok egy része olyan együttműködés, amely kifejezetten az egykoron hazánkba érkező bolgárkertészek magyarországi, illetve korábbi bulgáriai lakóhelye között jött létre. A bolgárkertészeti múlton alapuló kapcsolatokat a települések honlapjain fellelhető információkkal azonosítottuk be, eredményeinket pedig az érintett települések vezetőivel, valamint a bolgár országos és helyi nemzetiségi önkormányzatok képviselőivel, kulturális intézmények munkatársaival készített interjúkkal validáltuk és egészítettük ki. Az eredményeink rámutattak arra is, hogy bár a bolgárkertészeti múlt és a helyi önkormányzatok jelenléte a testvérkapcsolatok kialakításában döntő tényező, a hivatalos és rendszeres kapcsolattartás tudja megalapozni a helyi közösségek szorosabb együttműködését, az intézmények, szervezetek és társadalmi csoportok közötti valódi kötelékek kialakulását.



**Nóra BARANYAI:** research fellow, West Hungarian Research Department, Institute for Regional Studies, ELTE Centre for Economic and Regional Studies; Liszt F. u. 10., H-9022 Győr, Hungary; baranyai.nora@rtk.elte.hu; <https://orcid.org/0000-0001-8920-2992>

**Petra Kinga KÉZAI:** research fellow, West Hungarian Research Department, Institute for Regional Studies, ELTE Centre for Economic and Regional Studies; Liszt Ferenc u. 10., H-9022 Győr, Hungary; kezai.petra@rtk.elte.hu; assistant professor, Department of Corporate Leadership and Marketing, Kautz Gyula Faculty of Business and Economics, Széchenyi István University; Egyetem tér 1., H-9026 Győr, Hungary; kezai.petra.kinga@sze.hu; <https://orcid.org/0000-0001-5427-0127>

**KEYWORDS:** paradiplomacy; sister cities; twinning relations; Bulgarian minority; ethnic research; Bulgarian horticulture

**ABSTRACT:** Twinning is a key instrument for transnational cooperation, strengthening trust and promoting deeper interactions between local or territorial self-governments. Although the existence of this type of relationships and, in most cases, the range of participants in the cooperations are known, the drivers behind the dynamic development of these twinning networks are less visible. The fundamental motive for establishing relations may be the pursuit of intra-ethnic cooperation, one manifestation of which is the development and strengthening of relations between the ethnic community and the mother country. In Hungary, among the 13 recognized nationalities, the Bulgarian community is one of the smallest and least concentrated. Although the Bulgarian ethnic minority has been able to establish minority self-governments since its *de jure* recognition (1993), the proportion of the community in all Hungarian settlements remains below the ten percent threshold required by current legislation to obtain additional rights. Thus, although these cannot be considered settlements with significant ethnic minorities, certain local Bulgarian communities have historical characteristics that make it worthwhile to examine their twinning relationships. This characteristic is the Bulgarian horticultural past. Therefore, in addition to presenting the characteristics of the Bulgarian ethnic minority in Hungary, the present paper also seeks to answer the question of whether Bulgarian horticultural past and traditions, as well as family ties, are reflected in the twinning agreements concluded between Hungarian and Bulgarian local governments.

The research is based on national twin town databases compiled by the National Association of Local Authorities (TÖOSZ) and collected by Natsionalno Sdruzhenie Na Obshtinite V Republika Bulgariya (NSORB). Twinning relations are most often geographically determined, so they are mainly established between settlements in neighboring countries. Of course, the general rules can be overridden by close, friendly relations between two states, their historical connections, the relationship between ethnic minorities living in the territory of each state and their mother country, etc. Historical ties between Bulgaria and Hungary are not particularly strong. Beyond the twinning relations that were established from above during the socialist period and have remained to this day, it is mainly the (now already) free and voluntary establishment of relationships between Bulgarian communities and their mother country that drives these collaborations. Some of the Bulgarian-Hungarian twinning relationships were established specifically between the Hungarian and former Bulgarian residences of Bulgarian gardeners who settled down in Hungary in the beginning of the 20th century, such as Halásztelek - Polikraiste, Halásztelek - Nikopol, Felsősolca - Draganovo, Szigetszentmiklós - Gorna Orjahovica, Zugló - Veliko Tarnovo, and Szentes - Sevlievo. Relationships based on the Bulgarian horticultural past were identified based on information available on the websites of the municipalities.

The findings were validated and supplemented by semi-structured telephone interviews with the leaders of the municipalities concerned, as well as with representatives of the Bulgarian ethnic minority and local ethnic minority governments and employees of cultural institutions between 15 January and 27 June 2025. In summary, it can be concluded that although the Bulgarian horticulture past and the presence of local governments are decisive factors in the establishment of twinning relations, official and regular contact can lay the foundation for closer cooperation between local communities and the formation of genuine ties between institutions, organizations, and social groups.

## Bevezetés

Napjainkban a városok jelentik a globális gazdaság és információáramlás, illetve az áruk és emberek világméretű mobilitásának kritikus motorját (Acuto 2016). Enyedi (1997) szerint a sikeres város egyik ismérve a tartós külső kapcsolatok kialakításának képessége. Ennek egyik formája a részben földrajzi közelségen alapuló partnerség, a testvértelepülési együttműködés, ami jellemzően a II. világháború után terjedt el (Kézai, Páthy 2023). A kooperációk különböző okokból jöhetnek létre: ilyen például a kereskedelem, a kulturális kapcsolatok, sportesemények és a nemzetközi oktatási cserék (Krankovits 2020; O'Toole 2001; Riner, Becklenberg 2001; Tham, Shim 2025; Zelinsky 1991). Minden esetben egy meghatározott társadalmi-gazdasági eredmény érdekében kívánnak a felek együttműködni, és ennek az együttműködésnek adnak jogi keretet szerződés formájában (Prasittisopin et al. 2024). A testvérvárosi kapcsolatok a gazdaság, a társadalom, a kultúra és a politika dimenziójában egyaránt megvalósulhatnak (Dąbrowski 2020). A kialakult kapcsolat ugyan egyetlen szférára is szorítkozhat, de az idő előrehaladtával a partnerség az eredeti szféráról jellemzően áttérjed más területekre is.

A testvérvárosi kapcsolatokkal foglalkozó tanulmányok elsősorban a metropoliszok vizsgálatára irányulnak. Világviszonylatban számos példát találunk két állam között kialakult kapcsolatok, vagy egy-egy ország teljes kapcsolathálójának feltérképezésére (Amiri, Grandi 2021; Chatterji, Saha 2017; Karvounis 2020; Mori 2023; O'Toole 2001; Tidwell 2021; Utomo, Widiana 2024). Térségünkben ugyanakkor viszonylag ritkák az ilyen elemzések (Dąbrowski 2020; Środa-Murawska, Dąbrowski, Smoliński 2024), sőt a vizsgálatokat lehetővé tevő nemzeti adatbázisok léte sem evidens. Kézai és Páthy (2023) a kelet-közép-európai régió egészét átfogó, a térség nagyvárosainak testvértelepülési hálózatait érintő vizsgálata azt állapította meg, hogy a partnerségek elsősorban a magyar, a lengyel és a román városok között koncentrálnak.

A tanulmány háttérét adó kutatás<sup>1</sup> Magyarországra összpontosítva vizsgálja az önkormányzatok nemzetközi diplomáciai tevékenységét, és ennek részeként az ún. nemzetiségi települések testvérkapcsolatainak kutatására (is) vállalkozik. Különös hangsúlyt helyez az intraetnikus együttműködésekre, amelyek többek között az anyaországgal történő kapcsolattartásban is megnyilvánulhatnak. A „nemzetiségi település” kifejezés sem elméleti, sem módszertani szempontból nem definiált, a településkategória különböző jogszabályok, illetve területfejlesztési koncepciók alapján értelmezhető. A 2011-ben elfogadott nemzetiségi törvény<sup>2</sup> – a nemzetközi gyakorlathoz hasonlóan – a nemzetiség településen belüli arányához (a legutóbbi népszámlálás szerinti 20%, illetve 10%, ld. 5. és 6.§) köt bizonyos jogosítványokat. Szintén a népszámlálási eredmények alapján válnak jogosulttá a helyi nemzetiségi közösségek nemzetiségi önkormányzatok alakítására: ma ehhez alapesetben huszonöt, bizonyos feltételek teljesülése esetén húsz, az adott nemzetiséghez tartozó személy szükséges (56.§). Legalább koncepcioná-

lis szinten a fejlesztéspolitikában is megjelenik a nemzetiségek által lakott térségek kategóriája (OFTK 2014). Jelen tanulmánynak nem célja e kérdést tisztázni: mindössze rávilágít arra, hogy ilyen besorolások – egymással nem harmonizáló keretek között – léteznek, ami jelzi a nemzetiségi település, illetve térség kategóriájának relevanciáját.

A bolgár közösség kifejezetten kisszámú és területileg szétszórta Magyarországon élő elismert nemzetiségek között. Noha a *de jure* elismerésük (1993) óta alakítanak kisebbségi önkormányzatokat (1994-ben még csupán egyet, legutóbb viszont már harminchármat), arányuk egyik magyarországi településen sem éri el a többlétszámú jogszabályokhoz – hatályos jogszabályok szerint – szükséges 10 százalékot. Bár nemzetiségi településekként nem értelmezhetők, a bolgár közösség által lakott helységek egy része olyan történeti jellegzetességgel bír, ami miatt testvértelepülési kapcsolataik vizsgálata értelmet nyer: ez a jellegzetesség a bolgárkertészeti múlt.

A magyarországi kertészetekkel különböző megközelítésekben ma is számos tanulmány foglalkozik. Jelen folyóirat egy korábbi tematikus blokkja is ezt a témát járja körül a kertészeti vállalkozások helyzetére, a gazdálkodók adaptációs gyakorlatára összpontosítva. A Kovács Katalin szerkesztésében megjelent írások (Kovács 2024) sorában Lennert és szerzőtársai (2024) a kertészetek és szőlészetek példáján keresztül a klímaváltozásnak való kitettség területi különbségeit, Koós és szerzőtársai (2024) a klímaváltozás magyar mezőgazdasági foglalkoztatásra gyakorolt hatását és az adaptáció lehetőségeit elemezték. Kovács és szerzőtársai (2024) a mezőgazdasági idénymunkát és annak munkaerőpiaci hatásait vizsgálták, Vigvári és Németh (2024) pedig esettanulmányi formában a kertészeti ágazat bér munkaviszonyaiba engedtek betekintést. E legutóbbi tanulmány kutatási terepét Szentes adta, amely település jelentős bolgárkertészeti múlttal rendelkezik, de általánosságban is kijelenthető, hogy a mezőgazdasági termelés kultúrájának alakításában a bolgárkertészek meghatározó szerepet játszottak Magyarországon.

A magyarországi bolgársággal, bolgárkertészekkel és bolgárkertészetekkel foglalkozó szakirodalom szintén jelentős és időben is igen kiterjedt, hiszen – a hazai élelmiszerellátásban betöltött jelentőségük okán – a bolgárkertészetek a kezdetektől az érdeklődés középpontjába kerültek. A hazai bolgár kisebbségi társadalom történetének legátfogóbb és legsokoldalúbb feldolgozása Menyhárt (2021) nevéhez fűződik, aki tanulmánykötetében a saját nyelvészeti, társadalom- és gazdaságtörténeti, illetve néprajzi kutatásait összefoglaló írásai mellett külön fejezetet szentelt a magyarországi bolgár közösségekkel foglalkozó magyar és bolgár kutatók munkásságának. A bolgárokkal kapcsolatos tudományterületi – nyelvészeti (Menyhárt 2017), nyelvi-néprajzi (Menyhárt 2020), illetve történeti (Miklós 2009) – munkák mellett a hazai szakirodalomban is jelentős a bolgárkertészetek átfogó leírása (Boross 1973; Csoma 1987), a mezőgazdasági statisztika körébe tartozó tanulmányok (Révész 1915), illetve a bolgárkertészek sajátos gazdasági struktúráját, munkaszervezetét elemző írások (Bódi, Savova 2018) köre is.

Az egyes bolgárkertészetek nyomába eredő helytörténeti-néprajzi munkák (Czibulya 1987; Galambos 2016; Király 2001; Macher 2020; Mlecsenkov 2024; Mód 2019; Varró 2024; Zsilák 2014) szintén számottevőek, és látható, hogy a bolgárkertészeti múlt feltárása iránt folyamatos az érdeklődés, hiszen napjainkban is jelennek meg tanulmányok, tematikus különszámok (Vukov 2024) a témában. Noha a magyarországi bolgárság és bolgárkertészetek történetét, jelentőségét és hatását sok oldalról vizsgálták a hazai szakirodalomban, olyan munka még nem született, amely e tematika nemzetközi relevanciáját kutatta volna. Tanulmányunkban arra vállalkozunk, hogy az egykori bolgárkertészeteknek otthont adó és máig jelentősebb bolgár nemzetiségű lakossággal rendelkező településekre koncentrálna megvizsgáljuk a bolgár településekkel kialakított kapcsolatokat. Arra a kérdésre keressük a választ, hogy relevanciával bír-e a bolgárkertészeti múlt a testvértelepülési kapcsolatok kialakítása során.

## Módszertan

Tanulmányunkban megvizsgáljuk, hogy az egykor Magyarországra települt bolgárok, illetve az általuk létrehozott bolgárkertészetek mennyiben határozzák meg ma is a bolgár közösségek jelenlétét, a bolgárkertészeteknek otthont adó településeken hogyan őrződött meg a múlt ezen öröksége, és hogy ez miként nyilvánul meg a bolgár-magyar testvértelepülési kapcsolatokban.

A témában megjelent szakirodalom feldolgozása mellett a 2001 és 2022 közötti népszámlálások adatbázisaiból származó adatok alapján a magyarországi kisebbségek általános jellemzőinek ismertetésére, részletesebben pedig a bolgár közösség jellegzetességeinek és történeti változásainak bemutatására vállalkozunk. Szintén a szakirodalom és a történeti (1910, 1930) népszámlálások voltak segítségünkre abban, hogy az egykori bolgárkertész jelenlétét az egyes települések esetében megállapítsuk, adatokkal igazoljuk. A bolgár és magyar települések között létrejött testvérkapcsolatok feltárásában két nemzeti adatbázis volt segítségünkre. A Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége Magyarország legnagyobb, legerősebb érdekvédelmi szervezete, amelyet 1989. március 10-én alapítottak. A TÖOSZ tagjai közé közel 1 600 önkormányzat tartozik. A szervezet adatbázisa egy 2018-as önkormányzati kérdőíves felmérésen, illetve egyéb információkon alapul, s a magyarországi települések, vármegyék és fővárosi kerületek testvérvárosi kapcsolatairól nyújt információt, beleértve a megállapodás évét, a kapcsolat státuszát (azaz, hogy van-e írásos megállapodás) és a megállapodás tartalmát. A Bolgár Köztársaság Önkormányzatainak Országos Szövetsége (*Natsionalno Sdruzhenie Na Obshtinite V Republika Bulgariya*, NSORB) 1996. december 11-én alakult, 2015 óta minden bolgár önkormányzat a tagja. A NSORB-adatbázis a bolgár önkormányzatok népességére, testvértelepüléseire, ezek főbb jellemzőire, valamint az együttműködési megállapodás típusára, formájára és az együttműködés

területére vonatkozóan tartalmaz információkat. A TÖOSZ és a NSORB által összeállított, az önkormányzatok testvérkapcsolatait részletesen, de nem teljes körűen tartalmazó adatbázisokból leválogattuk a bolgár és magyar települések közötti partnerségeket, és közelebbről is megvizsgáltuk a szakirodalom alapján lehatárolt, bolgárkertészeti múlttal rendelkező települések kapcsolatait. Az eredményeket az érintett helyi önkormányzatok, valamint a nemzeti és helyi nemzetiségi önkormányzatok képviselőivel 2025. január 15. és június 27. között folytatott félig strukturált (30-45 perc időtartamú) telefonos interjúkkal és a települések honlapjain fellelhető információkkal validáltuk, illetve kiegészítettük.

### Bolgárkertésze(te)k Magyarországon

A nemzetiségek egy részére jellemző területi koncentráció a bolgárok esetében nem érvényes: a közösség tagjai (történeti okokból) jellemzően az ország nagyvárosaiban és azok környékén élnek. A bolgár a magyarsághoz legkorábban (valószínűleg még a honfoglalás előtt) csatlakozott etnikai csoportok egyike, későbbi évszázadokban megfigyelhető betelepülésüknek három, motivációjában és földrajzi irányultságában is elkülönülő szakasza különböztethető meg. A betelepülés első két hullámát (14. század második fele – 1526, 17. század utolsó évtizede – 18. század közepe) döntően a török uralom elől történő menekülés motiválta, míg a harmadikat (a 19. század harmadik harmadától) gazdasági érdekek határozták meg. Szemben a korábbi római katolikus bolgárokkal, a harmadik hullámban érkezettek ortodox vallásúak voltak, és csak ideiglenes szándékkal, idényjellegű munkára költöztek Magyarországra (Miklós 2009). A 19-20. században a magyarországi bolgár nemzetiség a bolgárkertészethez kötődött (Menyhárt 2021). A bolgárkertészek magyarországi megjelenése alapvetően két okra vezethető vissza, amelyek egymást erősítve hatottak a két állam közötti vándorlási folyamatokra. Az elsődleges taszító (*push*) faktorok között az Oszmán Birodalom felbomlása, míg a vonzó (*pull*) tényezők között a dualizmuskori Magyarország fellendülése, urbanizációja azonosíthatók (Bódi, Savova 2018). A bolgár kertkultúra kialakulását és fejlődését az oszmán uralom nagyban segítette. 1878-ban a szabad állam létrejöttével a kertész-kereskedők számára kedvezőtlennek vált a környezet: hiányzott a megfelelő felvevőpiac, a nemzeti polgárság és a helyi ipar (Ínalcik, Quataert 1994). A megváltozott körülmények következtében megkezdődött az elvándorlásuk (Grbić Jakopović 2015). Bulgáriában korábban sem voltak földesúri nagybirtokok, így az önálló államban a birtokelaprózódás miatt a speciális tudással rendelkező, ám önellátásra nem képes, illetve az ipar és urbanizáció fejletlensége miatt piacra termelni sem tudó földműves réteg migrációra kényszerült (Boross 1973). Az elvándorlási kényszert jól érzékeltetik a számok: 1888 előtt több mint 9 555 kertész (a foglalkozási csoport 11 százaléka) indult útnak a tarnovói körzetből, 1914-ig pedig még több mint félmillióan követték példájukat (Csoma 1987).



Elsősorban a városhiányos, erősen agrárjellegű térségekből indultak el a kertészek a környező országok nagyvárosai felé, különösen olyan területekre, ahol a városfejlődést nem követte a városi népességet ellátni képes mezőgazdaság növekedése (Boross 1973), és ahol kis bérelt területeken folytatták azt, amit otthon magas szinten megtanultak (Bódi, Savova 2018).

A 19. század közepétől a 20. század közepéig tartó elvándorlás Bulgária egyik legfontosabb nemzetközi gazdasági migrációja volt (Mód 2024). Magyarországra elsősorban a régi főváros, Veliko Tarnovo környékéről érkeztek nagy számban bolgárkertészek (Csoma 2019): onnan, ahol a bulgáriai intenzív kertészkedés a török hadsereg élelmezésének biztosítása érdekében elsőként kialakult (Csoma 1987). Magyarország a kertészeti tevékenységben is 100–150 éves lemaradásban volt, ami a viszonylag későn megindult városfejlődés során problémát jelentett: a nagyobb településeket (kiemelten Budapestet) német kertészetek látták el, ez azonban a 19. század második felében már nem volt elegendő, így megnyílt az út a bolgárkertészek előtt (Boross 1973). A Magyarországra érkező bolgárok jellemzően Budapest környékén, illetve a vasúti csomópontok közelében telepedtek le, ám később a nagyobb, majd a kisebb vidéki városok közelében is megjelentek. A kertészetek telephelyválasztásánál fontos szempont volt a földrajzi lokáció: az öntözéses gazdálkodás (túlnyomórészt zöldségtermesztés) miatt vízenyős és/vagy élő vízhez közeli területeket választottak, ahol földterületeket béreltek (Miklós 2009; Varga 2021). Kezdetben februártól novemberig tartózkodtak Magyarországon, az év további részében Bulgáriában éltek (Naydenov 2022). A kertészcsoportokat jellemzően férfiak alkották (Csoma 1987), és csak később települtek át végleg Magyarországra – ekkor már együtt a családdal. A Bulgáriához kötődés és kétlakiság azonban így is fennmaradt, amit igazol az is, hogy jellemzően nem saját tulajdonú, hanem haszonbérbe vett földeken gazdálkodtak, a termékek értékesítéséből származó bevétel legnagyobb részét pedig az otthon maradt család megsegítésére fordították (Csoma 1987; Révész 1915). Ez a bolgárok modernkori betelepülésének első, ún. átmeneti szakasza, amit a második szakasz (1915–1945), a nemzetiségi lét elemeinek intézményesülése követett. Ebben az időszakban hozták létre azokat az oktatási, egyházi és társadalmi intézményeket (Magyarországi Bolgárok Egyesülete, 1914; Bolgár Ortodox Egyházi Közösség, 1916, később Bolgár Egyházi és Iskolai Közösség, 1917), és alapították meg kertészeti szakfolyóiratukat (Bolgarszki Godinár, 1928) is (Csoma 1987; Menyhárt 2021), amelyek megteremtették a letelepedés feltételeit és elősegítették az ingázás megszüntetését. A harmadik szakasz a stabil hazai bolgár közösség kialakulásának, illetve belső átalakulásának, társadalomba beépülésének időszaka, amit az elismert nemzetiségek közé történő beemeléssel a rendszerváltozás korszaka zárt le (Bódi, Sanova 2018; Doncev 2013). A bolgárkertészek hatása a munkaszervezetben (Bódi, Savova 2018), a bolgárrendszerű kertészetek megjelenésében is tapintható. Országszerte alakultak magyar tulajdonossal bíró, magyar munkaerővel, de bolgár módszerrel művelt kertészetek: 1865-ben Nagybecskerekén létesült az első telep, majd ezt követte egy hasonló Ócsán (1900). Az állam is részt vett ilyen

gazdaságok létesítésében, például Kilitin (Csoma 1987). A magyar kézben lévő bolgárkertészetek száma 1912–1913 között 697-ről 1 592-re nőtt, a bolgár tulajdonban működők mennyisége ugyanezen időszakban 872-ről 649-re apadt, amiben az állami ösztönzők mellett az első Balkán-háború is szerepet játszott. A bolgárok ugyanis ekkor (ideiglenesen) felhagytak a kertészkedéssel: részt vettek a háborúban, s az így elhagyott földek egy részén magyarok kezdtek el gazdálkodni (Révész 1915). A bolgár- és bolgárrendszerű kertészetek a II. világháború után a többi mezőgazdasági területhez hasonlóan a téjesítés sorsára jutottak. Utolsóként, 1960–1962 között a fővárosi és főváros környéki kertészeteket kényszerítették termelőszövetkezetekbe: ezek egyik kivételes példája az 1956–1979 között sikeresen működő Magyar-Bolgár Barátság Termelőszövetkezet volt. A kollektivizálás eredménye az is, hogy a bolgárkertészek egy része felhagyott a zöldségtermesztéssel és az iparban helyezkedett el (Menyhárt 2021). A mai foglalkoztatási adatok (ld. lejjebb) alapján is látható, hogy a hazai bolgárság körében a mezőgazdasági tevékenység már a múlté. A korábbi bolgárkertészetek nyomán azonban bizonyos térségek életében a zöldségtermesztés még ma is központi szerepet tölt be (Szentés kapcsán ld. Betekintő 2002; Velkey, Mihály, Gál 2021; Vigvári, Németh 2024).

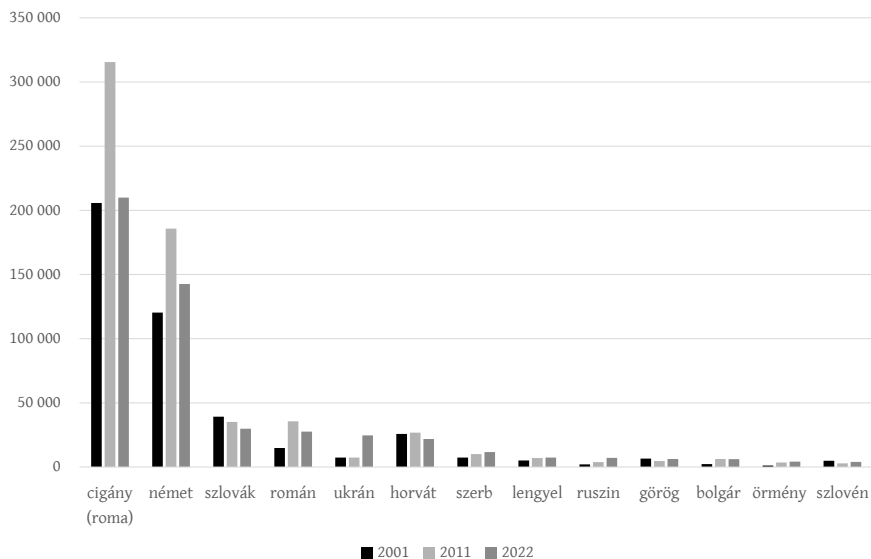
A rendszerváltozás előtti Magyarországon is évtizedenként tartottak népszámlálásokat, ám ebből az időszakból a bolgárok létszámára vonatkozóan kevés adatot találunk. A 20. század elején tartott összeírások nem a nemzetiségről, nemzeti vagy etnikai identitásról, hanem az anyanyelvről szolgáltatott adatot. A viszonylag kislétszámú nyelvi közösségeket, így a bolgárokat is az „egyéb” kategóriába sorolták települési szinten, pontos létszámukról így csak összesítve, a törvényhatóságok (megyék és megyei jogú városok) szintjén van információnk. Az 1930-as népszámlálás eredményei szerint összesen 2 816 bolgár anyanyelvű személy élt az akkori Magyarország területén, a legtöbben Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegyében (884 fő) és Budapesten (721 fő). Jelentősebb létszámban éltek még bolgárok Miskolcon (139 fő), Pécsen (65 fő), valamint az ország központi területein: Fejér (89 fő), Jász-Nagykun-Szolnok (87 fő) és Komárom-Esztergom (85 fő) vármegyékben. Települési szinten az ortodox vallásúak száma alapján következtethetünk a bolgárok jelenlétére, amennyiben a felekezethez tartozók létszáma meghaladja a (főként) szerb vagy román anyanyelvűek számát, és a településen az „egyéb” anyanyelvi kategóriában is találunk összeszámlált személyeket. A 20. század elején készített összeírások, valamint a szakirodalom és egyéb dokumentumok alapján bolgár jelenlétet igazoló adatokat találunk Bánhida, Cegléd, Cibakháza, Dunaharaszti, Dunakeszi, Felsőzsolca, Fót, Lórév, Nagyrábé, Nógrádverőce, Piliscsév, Szegvár, Szentés, Szigetszentmiklós, Sződ, illetve a jelenleg már Budapest részévé vált Rákospalota, Soroksár és Zugló vonatkozásában.<sup>3</sup> Az államszocialista időszakban nemzetiségi adatokat csak a cigány, a horvát, a német, a román, a szerb, a szlovák, majd 1980-tól kezdődően a szlovén közösségekről közöltek: a többi kisebbség esetében csupán az anyanyelv alapján tudunk a csoportok létszámára következtetni.

## A bolgár nemzetiség Magyarországon

A bolgár nemzetiség hivatalos elismerésére a rendszerváltozás után került sor. Az 1993-as kisebbségi törvény<sup>4</sup> zárórendeletkezése tételesen felsorolta a nemzetiségeként – az akkori terminológia szerint nemzeti és etnikai kisebbségként – elismert bolgár, cigány, görög, horvát, lengyel, német, örmény, román, ruszin, szerb, szlovák, szlovén és ukrán közösségeket. A tárgykörben 2011-ben megszületett új jogszabály, illetve annak I. számú melléklete változatlanul hagyta a korábban elismert nemzetiségek körét, így továbbra is a fent megnevezett nemzeti és etnikai csoportok alkotják a nemzetiségeket Magyarországon. A legutóbbi, 2022. évi népszámlálás során három kérdés – nemzetiség, anyanyelv, illetve családi, baráti közösségben használt nyelv – keretében kínálkozott lehetőség a nemzetiségi hovatartozás megjelölésére, s mivel mindhárom kérdésre két válasz volt adható, a többes identitás kifejezésére is mód nyílt. A három kérdésre adott válaszokat összevontan kezelő adatokból (nemzetiséghez tartozás az összes kérdés alapján) látható (1. ábra), hogy a 2011-es – alapvetően módszertani okokkal, a többes válasz megjelölésének lehetőségével magyarázható – kiugrás után 2022-ben az elismert nemzetiségekhez tartozók száma (és egyébként aránya is) csökkent. Ez a megállapítás az egyes nemzetiségekre – a szomszédunkban zajló háború elől menekülők miatt növekedést mutató ukrán és a ruszin közösség kivételével – külön-külön is igaz.

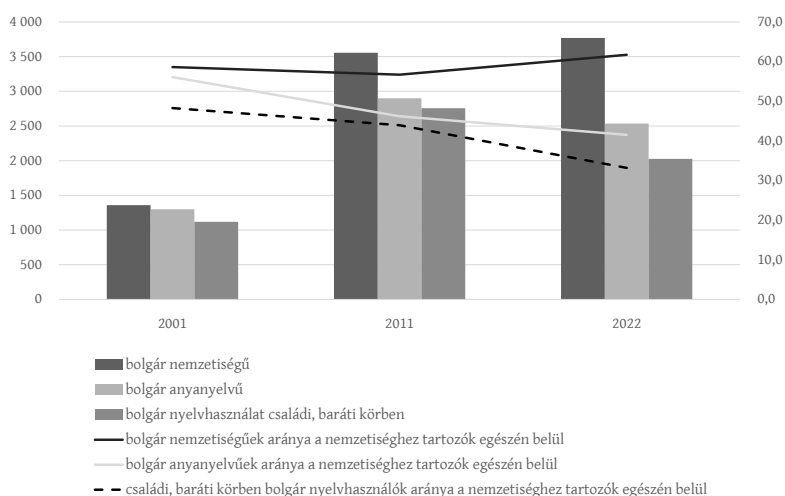
A bolgárok a tizenhárom hazai nemzetiség egyikét, az egyik legkisebb lélekszámú közösséget alkotják. Létszámuk az összevont adatok (nemzetiséghez tartozás az összes kérdés alapján) szerint 2001 és 2011 között csaknem megduplázódott (2 316 fő-ről 6 272 főre nőtt), míg az utóbbi évtizedben szinte változatlan maradt (2022-ben létszámuk 6 109 fő). Ha az egyes kategóriákat (nemzetiség, nyelv) és az ezekből származtatott mutatókat vizsgáljuk, akkor arra jutunk, hogy 2001-ben csaknem azonos volt a bolgár nemzetiségűek, a bolgár anyanyelvűek, valamint a bolgár nyelvhasználók száma és aránya, 2011-re pedig valamennyi területen bővült a bolgár közösség. A nemzetiségi és a nyelvi jellegzetességek fejlődési pályája azonban ezután kettévált, ami 2022-re nemzetiségi megközelítésben további létszámbővülést, a nyelvi kérdések vonatkozásában viszont szűkülést eredményezett (2. ábra). A szakirodalom ezt a jelenséget – ami egyébként nem korlátozódik a bolgár közösségre – a szimbolikus etnicitás (Tátrai 2014; Tóth, Vékás 2013) térnyerésének nevezi. Ennek során a nemzetiségi és anyanyelvi adatívek eredményei egymástól egyre távolabb kerülnek a nyelvi asszimiláció hatására, és az identitás inkább a nemzetiségi gyökerek tiszteletben tartásával, semmint a napi gyakorlattal, valódi kulturális és nyelvi kötődéssel, kisebbségi intézmények használatával azonosítható. Alátámasztja ezeket az állításokat a jelenség szemléltetésére alkalmas AN-index,<sup>5</sup> amely a hazai bolgárság körében a 95,7-es (2001) és 81,5-es (2011) értékekről napjainkra (2022) 67,3-ra csökkent.

1. ábra: A elismert nemzetiségekhez tartozók száma Magyarországon 2001 és 2022 között (fő)  
Trends in the number of ethnic minorities recognised in Hungary between 2001 and 2022 (persons)



Forrás: KSH népszámlálási adatbázis alapján a szerzők szerkesztése

2. ábra: A bolgár nemzetiség jellemzői Magyarországon 2001 és 2022 között (fő, százalék)  
Characteristics of the Bulgarian minority in Hungary between 2001 and 2022 (persons, percentage)



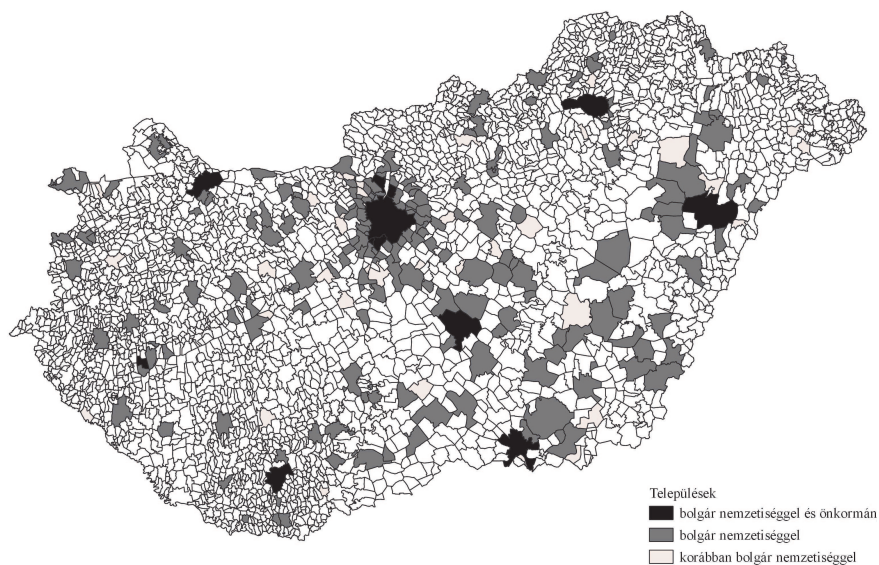
Forrás: KSH népszámlálási adatbázis alapján a szerzők szerkesztése

Az egyes nemzetiségek demográfiai jellegzetességeiről a 2011-es népszámlálásból szerezhetünk részletes információkat. A nemzetiségeket – a cigányság kivételével – természetes fogyás jellemzi: különösen a nagyobb lélekszámú közösségekre igaz, hogy idősebb korösszetételűek, magasabb átlagéletkorral rendelkeznek, és hogy a fiatalabb generációk nyelvi asszimilációja előrehaladott (Tátrai 2014; Tóth, Vékás 2013). A nemzetiségi közösségek létszámának növekedéséhez, illetve szinten tartásához sok esetben a migráció járul hozzá: a bolgároknál azonban ez kisebb jelentőséggel bír, körükben még az országon belüli lakóhelyváltogatás sem jellemző (Tóth, Vékás 2013). A bolgár közösség előregedése jelentős, demográfiai kilátásai a magyarországi többségi társadalom helyzeténél is kedvezőtlenebbek. Nemek szerinti és összesített arányai a 2011-es adatok alapján a 40 év feletti korcsoportokban néhány százalékponttal rendre meghaladják az országos átlagot, a fiatalabb korosztályok azonban elmaradnak attól. A foglalkoztatottak átlagosnál magasabb (46,2% vs. 39,7%) és az eltartottak alacsonyabb (19,8% vs. 24,9%) aránya szintén a közösség utánpótlásának hiányáról tanúskodik. A bolgár közösség iskolai végzettsége ugyanakkor kedvezőbb az országos átlagnál. Az eltérésért elsősorban a felsőfokú végzettségűek kiemelkedően magas (30,8%), az országos átlagot (17%) jelentősen meghaladó aránya felelős. A kedvezőbb iskolai végzettség a bolgár közösség foglalkozási szerkezetében is megmutatkozik. A mezőgazdasági hagyomány már egyértelműen a múlté: a bolgárok országos átlagot meghaladó arányban dolgoznak a szakmai, tudományos, műszaki tevékenység (6,8%, +2,4 százalékpont), az információ, kommunikáció (5%, +2,2 százalékpont) és a pénzügyi, biztosítási tevékenység (3,8%, +1,2 százalékpont) ágazatokban, miközben a feldolgozóiparban foglalkoztatottak aránya (13,4%) jelentősen elmarad az átlagtól (19,7%). Ezzel összhangban a foglalkozási főcsoportok szerint is átlagot meghaladó mértékű a bolgárok aránya a felsőfokú képzettség önálló alkalmazását igénylő foglalkozások körében (23,8%, +7,9 százalékpont), illetve jelentős a gazdasági, igazgatási, érdekképviselési vezetők, törvényhozók (7,1%, +2 százalékpont) főcsoportban is, miközben az ipari és építőipari foglalkozások (9,2%, -4,8 százalékpont), illetve a gépkezelők, összeszerelők, járművezetők (7,5%, -4,6 százalékpont) körében jóval szerényebb a részvételük.

A nemzetiségek egy részére jellemző területi koncentráció a bolgárok esetében nem érvényes: a közösség tagjai (történeti okokból) jellemzően az ország nagyvárosaiban és azok környékén élnek. A bolgárkertészek többsége – mivel nem a végleges letelepedés szándékával érkeztek – később hazaköltözött. Ám kisebb részük maradt, s ők, kiegészülve a tanulási vagy munka céljából Magyarországra települőkkel, valamint a beházasodó és ma már bolgár identitással rendelkező egyéb nemzetiségű csoportokkal alkotják a mai bolgár közösség gerincét. A hazai bolgárságot nagyvárosi életmóddal rendelkező, kulturálisan és nyelviileg is heterogén csoportként jellemezhetjük, amely tudatosan törekszik identitásának megőrzésére (Menyhárt 2020, 2021). Több bolgár család él még ma is Csepel, Halásztelek, Dunaharaszti, Szigetszentmiklós, Lórév, Pécs, Miskolc és Szolnok

környékén. Az egyes családok, illetve közösségek közötti kapcsolat ma is erős, nagymértékben megőrizték a hagyományos szokásrendet (Csoma 1987). A legutóbbi népszámlálás (2022) adatai szerint a legnépesebb bolgár közösségek Budapest (1 902 fő) mellett Szegeden (118 fő) és Pécsen (102 fő) találhatók, míg a legnagyobb arányban Sármellék (2,7%) és Lórév (2,4%) községekben élnek bolgárok. A települések közterületeinek és külterületeinek elnevezései is emlékeztetnek az egykori bolgárkertészetre és bolgár közösségekre: Bolgártelep (Dunakeszi), Bolgárföld dűlő (Bp. XXIII. kerület), Bolgárföld (Miskolc), Bolgárkertész utca (Bp. XIV. kerület, Szentés, Halásztelek), Bolgár utca (Pécs, Szentendre), Bolgárkert utca (Pécs). Halásztelken, ahol ma is jelentős bolgár közösség él, bolgár nyelvű helységnevtábla is van. Több helyen (Dunaharaszti, Felsőzsolca, Kispeszt, Óbuda, Soroksár, Szigetszentmiklós, Zuglói) köztéri alkotások – szobrok, ivókutak – formájában is megőrizték a bolgárkertészeti múltat (Menyhárt 2020).

3. ábra: Bolgár nemzetiségűek és bolgár nemzetiségi önkormányzatok Magyarországon  
*Municipal characteristics of the Bulgarian minority and Bulgarian minority self-governments in Hungary*



Forrás: KSH népszámlálási adatbázis és Nemzeti Választási Iroda adatai alapján a szerzők szerkesztése

A bolgár közösség jelenlétét a nemzetiségi önkormányzatok is jelzik. A jelenlegi szabályozás szerint helyi nemzetiségi önkormányzat létesítéséhez (a legutóbbi népszámlálás adatai alapján) legalább 25 fő nemzetiségi identitású személy, vagy legalább 20 nemzetiségi identitású személy és a korábbi önkormányzati ciklusban működő nemzetiségi önkormányzat, vagy valamilyen, az



adott településen működő nemzetiségi intézmény (pl. nemzetiségi iskola) szükséges. Az első bolgár nemzetiségi önkormányzat 1994-ben alakult meg Halásztelken, majd a későbbi ciklusokban sorra alakultak az önkormányzatok a nagyvárosokban, a fővárosi kerületekben (ahol a bolgár közösség lakosságarányosan nem jelentős), valamint az egykori bolgárkertészeteknek otthont adó településeken. 2024-ben a bolgár nemzetiség összesen 33 települési önkormányzatot hozott létre. Noha van átfedés a két csoport között (3. ábra), a relatíve magas arányú bolgár nemzetiséggel rendelkező települések közül nem mindegyik vált jogosulttá a 2024-ben indult önkormányzati ciklusban kisebbségi önkormányzat alakítására: Felsőzsolcán ugyan 2002 óta volt nemzetiségi önkormányzat, 2022-ben azonban csupán 16 fő vallotta magát bolgár nemzetiséghez tartozónak, és ez elmarad a törvényileg előírt minimumtól.

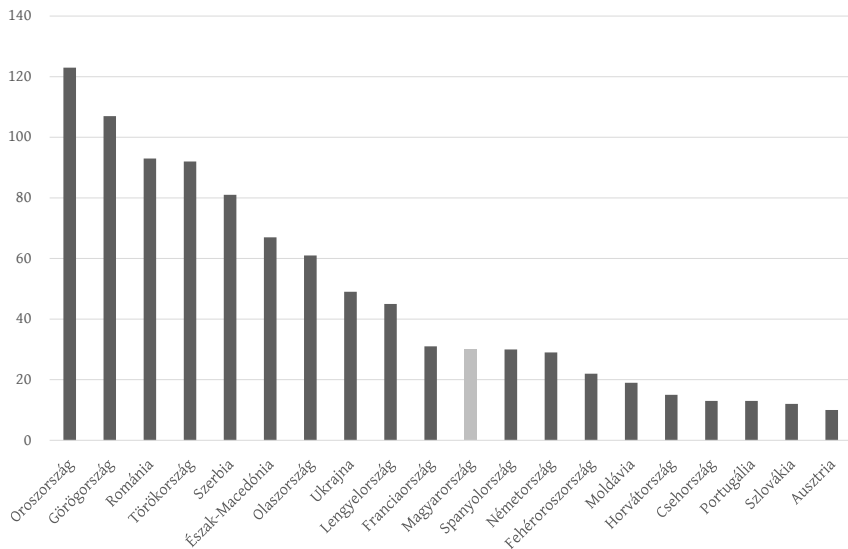
### **Bolgár-magyar testvértelepülési kapcsolatok**

A tanulmány ezen részében áttekintjük a bolgár-magyar testvérvárosi kapcsolatokat, előbb a bolgár, majd a hazai adatbázis alapján. A NSORB-adatbázis tanúsága szerint a bolgár önkormányzatok összesen 1 185 testvérvárosi kapcsolatot kötöttek valamely más ország önkormányzatával. A kapcsolatok irányát tekintve Európa tölti be a kulcsszerepet (4. ábra): az együttműködések 85 százaléka (1 016 testvérkapcsolat) az európai kontinenshez tartozó országok településeivel jött létre. A legtöbb kapcsolatot (123 testvérvárosi szerződést) Oroszországgal kötötték a bolgár önkormányzatok, ugyanakkor a szomszédos országok települései is kiemelt szerepet töltenek be a testvérvárosi hálózatban: Görögország 107, Románia 93, Törökország 92, Szerbia 81, Észak-Macedónia 67 önkormányzattal képviseltette magát. A nyugat-európai településekkel kialakított együttműködés ritkább: a legtöbb kooperáció Olaszországgal (61) alakult ki, míg Franciaországgal (31) és Spanyolországgal (30) a magyar testvértelepülési kapcsolatokkal megegyező számú kooperáció jött létre. Az adatbázisban szereplő 30 együttműködéssel Magyarország a kontinens országai közül a tizenegyedik, az Európai Unió tagországai közül a hatodik legjelentősebb partnere Bulgáriának. A TÖOSZ adatbázisa szerint a magyar önkormányzatok összesen 3 705 hivatalos testvérmegállapodást kötöttek, amelyből 3 041 (82%) a kelet-közép-európai régión belüli együttműködés. Az öt legjelentősebb partnerország Románia, Szlovákia, Németország, Lengyelország és Ausztria. A megkötött testvértelepülési megállapodások alapján Bulgária a tizenhetedik helyet foglalja el az országok rangsorában. A magyar partnervárosok között számos fővárosi kerület (Józsefváros, Zugló, Soroksár, Újbuda, Kispest) és Budapest környéki település (Szigetszentmiklós) szerepel. A kapcsolatokban domináns szerepet töltenek be a közlekedési csomópontnak is számító megyei jogú városok (Debrecen, Dunaújváros, Hódmezővásárhely, Kaposvár, Miskolc, Nagykanizsa, Pécs, Sopron, Székesfehérvár, Szombathely, Veszprém,



Zalaegerszeg), de szép számmal találunk kisebb vidéki településeket (Ajak, Cso-pak, Hajdúsámson, Hollókő, Kazincbarcika, Kunszentmiklós, Paks, Siklós, Szentes, Tiszafüred) is az együttműködők sorában.

4. ábra: Bolgár testvértelepülési együttműködések Európában (együttműködések száma)  
Bulgarian town twinning in Europe (number of partnerships)



Forrás: NSORB alapján a szerzők szerkesztése

A testvértelepülési kapcsolatokat kialakítását számos szempont motiválhatja, amiben az sem elhanyagolható tényező, hogy a kapcsolat kialakítására mikor, milyen társadalmi-politikai viszonyok között került sor. Bolgár-magyar viszonylatban (1. táblázat) is találunk olyan testvértelepülési kapcsolatot, ami még az államszocialista időszak központi szintről irányított partnerségének terméke: ezekben az esetekben tehát az együttműködés kialakításának körülményeiből adódóan helyi motivációkról aligha beszélhetünk. A településméret is befolyásolhatja a testvérkapcsolatok irányát, hiszen a nagyvárosok a gazdasági és kulturális lehetőségek kiaknázása érdekében igyekeznek minél szélesebb körű kapcsolatrendszert kialakítani más országok településeivel. Ezekben az esetekben gyakran a települések hasonló mérete, városhálózatban elfoglalt azonos pozíciója és funkciója a meghatározó. Noha vannak a felsorolt együttműködő települések között olyanok, amelyeknek van bolgárkertészeti múltja, vagy ma is élnek ott bolgár közösségek (pl. Dunakeszi, Szentendre, budapesti kerületek többsége), a kapcsolatok kialakítását nem ez motiválta, vagy legalábbis ezt nem tudtuk igazolni.

A bolgár-magyar testvértelepülési kapcsolatok egy részében bizonyítható az egykori bolgárkertészetek napjainkig tartó hatása, ahogy ez a hazai bolgárság

1. táblázat: A bolgár-magyar testvértelepülési kapcsolatok lehetséges típusai  
Potential types of Bulgarian-Hungarian town twinning

| Magyar település   | Bolgár település | Testvér-kapcsolat típusa | Magyar település  | Bolgár település | Testvér-kapcsolat típusa |
|--------------------|------------------|--------------------------|-------------------|------------------|--------------------------|
| Ajak               | Aheloy           | D                        | Kapuvár           | Obzor            | C                        |
| Bp. VII. kerület   | Szveti Vlasz     | B                        | Kazincbarcika     | Dimitrovgrad     | C                        |
| Bp. VIII. kerület  | Szozopol         | B                        | Kunszentmiklós    | Suhindol         | E                        |
| Bp. XI. kerület    | Ruse             | B                        | Miskolc           | Burgas           | C                        |
| Bp. XIV. kerület   | Veliko Tarnovo   | A                        | Nagykanizsa       | Kazanlak         | C                        |
| Bp. XIX. kerület   | Tvarditsa        | B                        | Paks              | Kozloduy         | C                        |
| Bp. XVIII. kerület | Obzor            | B                        | Paks              | Vratsa           | E                        |
| Bp. XVIII. kerület | Nesebar          | B                        | Pécs              | Sliven           | C                        |
| Bp. XXIII. kerület | Smolyan          | B                        | Rákóczi falva     | Chervena Voda    | B                        |
| Csopak             | Kavarna          | E                        | Siklós            | Belovo           | C                        |
| Debrecen           | Sumen            | C                        | Sopron            | Veliko Tarnovo   | C                        |
| Dunakeszi          | Ravda            | B                        | Székesfehérvár    | Blagoevgrad      | C                        |
| Dunaújváros        | Silistra         | C                        | Szentendre        | Koprivstica      | B                        |
| Felsőzsolca        | Draganovo        | A                        | Szentes           | Kavarna          | E                        |
| Hajdúsámson        | Belene           | E                        | Szentes           | Sevlievo         | A                        |
| Halásztelek        | Polikraiste      | A                        | Szigetszentmiklós | Gorna Orjahovica | A                        |
| Halásztelek        | Nikopol          | A                        | Szombathely       | Razgrad          | C                        |
| Hódmezővásárhely   | Vidin            | C                        | Tiszafüred        | Ljaskovec        | C                        |
| Hollókő            | Knezha           | E                        | Veszprém          | Haskovo          | C                        |
| Kapuvár            | Svistov          | C                        | Zalaegerszeg      | Dobrich          | C                        |

Megjegyzés: A = bolgárkertész, B = bolgár, de nem bolgárkertész, C = régi, városi-nagyvárosi együttműködés, D = általános testvérteljesítés, E = egyéb, nem egyértelmű  
Forrás: a szerzők szerkesztése

megjelenésének, majd letelepedésének jellegzetességei alapján feltételezhető volt (5. ábra). A bolgárkertészek magyarországi jelenlétének kezdeti szakaszában az ingázás, az otthonmaradottakról történő gondoskodás fenntartotta a szétszaktadt nukleáriscsalád-részek (és így áttételesen a települések) közötti kapcsolatokat. Ez a kötődés a Magyarországra történő végleges áttelepülés időszakában is fennmaradhatott a kiterjesztett család, a távolabbi rokonság és barátok vonatkozásában. Tudjuk, hogy a hazánkba érkezett leghíresebb és legjobban gazdálkodó bolgárkertészek Veliko Tarnovo környékéről – Draganovo, Polikraishte, Gorna Oryahovitsa, Igradljazzkovec, Ljaszkovec, Dragizsevo, Merdanja, Szusica településekről (Csoma 1987) – származtak, és hogy a bolgár identitás, az erős kapcsolat az anyaországgal éppen az e térségből érkezettek körében maradt fenn (Bódi, Savova 2018). Az egykor bolgárkertészetekkel rendelkező települések testvérvárosi kapcsolatait is e kötődés határozza meg, hiszen – miközben az ilyen méretű települések esetében egyébként is ritka a bulgáriai kapcsolat – nem egy “akármilyen” bolgár partnerrel működnek együtt, hanem olyan helységekkel kezdeményezik a testvércapcsolatot, amelyek egykoron a hazánkba érkező bolgárkertészek kibocsátó települései voltak.

5. ábra: Bolgár-magyar testvértelepülési kapcsolatok a bolgárkertészeti múlt alapján  
*Twinning relations between Hungarian and Bulgarian municipalities based  
 on the Bulgarian horticultural past*



Forrás: a szerzők szerkesztése

## A bolgárkertészeti múlton alapuló kapcsolatok főbb jellemzői

A bolgárkertészeket egykor kibocsátó, valamint az őket befogadó települések közötti testvérvárosi kapcsolat a Halásztelek – Polikraiste, a Halásztelek – Nikopol, a Felsőzsolca – Draganovo, a Szigetszentmiklós – Gorna Orjahovica, a Zugló – Veliko Tarnovo, valamint a Szentes – Sevlievo relációkban mutatható ki. Az egyes települési honlapok is tanúskodnak arról, hogy ezek a kapcsolatok a korábbi bolgárkertészeti hagyományokon alapulnak, de az összefüggést a helyi és a bolgár nemzetiségi önkormányzatokkal készített interjúk részleteiben is megerősítették. Halásztelek önkormányzata két bolgár településsel is testvérkapcsolatra lépett. 1997-ben Polikraistével azzal a szándékkal alakította ki az együttműködést, hogy “folytassák és gyarapítsák a sokéves barátság és rokoni kapcsolatok hagyományait a két falu lakói között”, Nikoppal (2002) pedig a két település közötti kölcsönös kapcsolatok számának növelését, számos területen a vélemény- és tapasztalatcserét tűzték ki célul.<sup>6</sup> A Polikraistével kialakított kapcsolat nyúlik vissza régebbre. Ennek igénye a Halásztelken élő bolgárkertészek máig élő rokoni kapcsolatai alapján fogalmazódott meg, a szerződés megkötésére azonban a két település közös kezdeményezésére került sor. A testvérkapcsolat kialakításának alapja tehát kifejezetten az elszármazási hellyel való kapcsolat megteremtése volt. A Nikoppal létrehozott kapcsolat újabb, és külső hatásra alakult ki, hiszen az akkori bulgáriai magyar nagykövet egy polikraistei rendezvényen vetette fel a két dunai település együttműködésének ötletét. Szigetszentmiklós a Gorna Orjahovicával kialakított testvérkapcsolat okaként egyértelműen a bolgárkertészeket jelöli meg, hiszen “a városból és környékéről közel 300 bolgár kertészcsalád települt át Szigetszentmiklósról és környékére”, és a két település közötti kapcsolat-tartásnak ma is fontos szereplője a bolgár közösség.<sup>7</sup> A partnerválasztást a származási hellyel történő kapcsolatépítés mellett a hasonló adottságok és településhierarchiában elfoglalt azonos pozíció is meghatározta. A Miskolc melletti Felsőzsolcán a bolgárkertészeti múlton túl a jelenlegi bolgár közösség szerepe is vitathatatlan: a (korábban működő) nemzetiségi önkormányzat kezdeményezésére alakult ki a testvértelepülési kapcsolat Draganovóval, “mivel a Felsőzsolcán élő bolgár családok szülei, rokonai a településről származnak, ugyanakkor Draganovóban még mindig élnek olyan emberek, akik egykor városunkban dolgoztak vendégmunkásként”.<sup>8</sup> Szintén a helyi bolgár nemzetiség aktivitásának köszönhető a Zugló és Veliko Tarnovo között létrejött kapcsolat,<sup>9</sup> míg Szentes az egykori bolgárkertészeti hagyományok, illetve ezek településfejlődésre gyakorolt hatása előtt tisztelegve kötött szerződést Sevlievóval (2022). A testvérkapcsolatot a bolgár fél kezdeményezte, a szerződés pedig formalizálta a két város között fennálló együttműködést, amely “több évvel ezelőtt kezdődött a bolgárkertészeknek köszönhetően”.<sup>10</sup>

A testvértelepülési kapcsolatok intenzitása és mélysége, illetve az együttműködés hivatalossá tétele a kezdeti időszakban főként a helyi önkormányzatokon múlik. Szentes és Sevlievo jelenleg még a kapcsolat e fázisában tart, így az

évenkénti hivatalos találkozókon túl (amelyek döntően önkormányzati delegációk látogatásait jelentik) még nem tudtak beszámolni helyi társadalmi beágyazódásról, gazdasági és kulturális előnyökről, szorosabb kooperációról. Szigetszentmiklóson és Halásztelken ugyanakkor – ahol viszonylag régre nyúlnak vissza a kapcsolatok, és bolgár nemzetiségi önkormányzat is működik – arról számoltak be az interjúk során, hogy a települési önkormányzatoknak inkább a folyamatok elindításában volt szerepük. Katalizátorként voltak jelen az együttműködés megteremtésében, ami ma már tőlük függetlenül és a bolgárkertészeti múlttól elszakadva, közvetlen kapcsolatok formájában létezik. Szigetszentmiklóson a bolgár közösség ezt pozitívként éli meg, hiszen az önkormányzatok szintjén évi rendszerességgel a kapcsolat, és ezek a hivatalos látogatások teret biztosítanak egyéb együttműködések formálódásának is. Halásztelken ugyanakkor a kapcsolatok intenzitása az évtizedek során erősen hullámzó volt. A helyi önkormányzat hosszú ideig elhanyagolta a testvértelepülési kapcsolatokat, ezért ezek évekig csupán sport- és kórustevékenységekre korlátozódtak. 2019 után azonban Polikraistével tudatosan újjáélesztették az együttműködést. Ennek nyomán 2025. június 21–23. között, Szent László ünnepén bolgár küldöttség látogatott Halásztelekre. Az együttműködések jellemző terepe egyébként a sport, gyermektáboroztatás, művészcsoporthoz tartozó testvértelepülési fellépései, alkotótáborai, de Szigetszentmiklós esetében már közös testvérvárosi pályázat benyújtásáról és megvalósításáról is beszámoltak.

A testvérvárosi kapcsolatok alapját adó bolgárkertészeti múlt ápolása is megjelenik a települések életében, sőt időnként a települési együttműködésekben is. A bolgárkertészeti hagyományok előtt történő tisztelgésnek tekinthető a szigetszentmiklósi bolgár nemzetiségi önkormányzat által évente szervezett paradicsomnevelő verseny, a Sevliovóból Szentesre érkező vetőmagadomány, de természetesen ide sorolhatók a múltra emlékeztető különböző szimbólumok is. Ilyenek például a Halásztelken látható, a Ijaszkoveci (Bulgária) Kertészeti Múzeumban található eredeti kerék mintájára elkészült Bolgárkerék-emlékmű, illetve bolgárkertészeknek emléket állító felsőzsolcai, szentesi és zuglói köztéri alkotások is.

## Összegzés

A testvértelepülési kapcsolatok a városdiplomácia létfontosságú eszközeivé váltak: lehetővé teszik az önkormányzatok számára, hogy világszerte független, proaktív szereplőként lépjenek fel a nemzetközi kapcsolatokban. Ezek a partnerségek túlmutatnak a szimbolikus kapcsolatokon, a kulturális cserén és a gazdasági együttműködésen: olyan városi kihívásokkal összefüggő közös tudás gyakorlati csatornáivá válnak, mint például a fenntarthatóság, a reziliencia és a befogadó növekedés. A testvérvárosi együttműködések, amelyek a háború utáni megbékélés történetében gyökereznek, a fenntartható fejlődés előmozdításának

csatornáivá fejlődtek. Helyben foglalkoznak ugyanis a globális kérdésekkel és elősegítik a nemzetközi együttműködést (Acuto 2013), ami lehetővé teszi a helyi önkormányzatok számára, hogy a partnertelepüléseken alkalmazott megoldásokból történő tanulás és az ismeretek adaptálása révén kezeljék a saját közösségeikben felmerülő konkrét kihívásokat (Curtis 2016).

A testvértelepülési kapcsolatok leggyakrabban földrajzi meghatározottságúak: főként szomszédos országok települései között születnek, és még az egyes államokon belül is megfigyelhető a legközelebbi állam felé történő orientáció. Ezeket az általános szabályokat persze felülírhatja két állam szoros, baráti kapcsolata, történelmi múltja, az egyes államok területén élő kisebbségek és anyaországuk kapcsolata stb. Bulgária és Magyarország között a történelmi kötelék nem kifejezetten erős, habár az államszocialista múlt is tekinthető egyfajta közös történetnek. Az államszocialista blokkon belül természetesen alakultak kapcsolatok, azonban ezek többnyire formálisak voltak, s a központi hatalmi szervek jóváhagyásával jöttek létre. Ebből következik az is, hogy a kapcsolatok ki voltak téve a két állam közötti viszonynak, tehát annak megromlása esetén a települési együttműködéseket is fel kellett függeszteni (Süli Zakar, Czimre 2007). Jóllehet, ezeknek a mesterséges és – javarészt – protokolláris testvérkapcsolatoknak a nagy része elhalt a rendszerváltozás után, akadnak még olyan, ma is élő együttműködések, amelyek ebből a korszakból erednek. A kapcsolatok felbomlását, illetve a partneriségekben is végbement rendszerváltozást jól mutatja, hogy a 94 kelet-közép-európai regionális központ jellemzően nem egymással alakít ki testvérvárosi kapcsolatokat: ezek az együttműködések a kapcsolataiknak mindössze 10,8 százalékát adják (Kézai, Páthy 2023).

A települések mérete is meghatározó jelentőségű a kapcsolatok számában és irányában. A kisebb települések jellemzően kevesebb, földrajzilag közelebb fekvő partnerrel létesítenek kapcsolatot, míg a városok (különösen a nagyvárosok) számos, a szomszédos államoknál távolabbra nyúló együttműködésre törekszenek. Ami Bulgáriát és Magyarországot illeti, jelentős a különbség a két ország városainak aktivitása tekintetében: a magyar települések jóval aktívabbak, még úgy is, hogy Plovdiv a maga 29 testvér- és partnervárosi együttműködésével majdnem vezeti a teljes térségi mezőnyt. A magyar városok közül Debrecennek van a legtöbb kapcsolata (19). A nagyvárosok jellemzője, hogy igyekeznek sok országgal kapcsolatot kialakítani, amit az előbb említett városok együttműködései is igazolnak: Plovdiv 21, Debrecen pedig 17 különböző állam városaival lépett eddig együttműködésre (Kézai, Páthy 2023).

A bolgár és a magyar önkormányzatok közötti testvérvárosi kapcsolatok tehát a ritkább együttműködések közé tartoznak mindkét országban. Más nemzeti ségekhez hasonlóan azonban a viszonylag nagy (vagy egykoron nagy) bolgár közösségnek otthont adó települések, illetve a kisebbségi önkormányzatok intenzíven ápolják a kapcsolatokat az anyaországi településekkel. A bolgárkertészek új kertészeti kultúrát teremtettek Magyarországon: meghonosították és elterjesz-

tették a paradicsom-, paprika- és káposztatermesztést. Ennek jelentőségét ma is számon tartják az egykori kertészetek települései. A bolgárkertészeti múlton alapuló testvértelepülési együttműködések azt példázzák, hogy ez a múlt önmagában is képes megalapozni olyan kapcsolatokat, amelyek túlmutatnak a hivatalos, önkormányzati delegációk látogatásaira szorítkozó kereteken. Tanulságos, hogy egy helyi nemzetiségi közösség által kezdeményezett, illetve egy egykori közösség hagyományain felépült partnerség milyen szervesen tud beépülni az érintett települések életébe, a helyi többségi társadalmat is bevonva az intraetnikus alapon szerveződő kapcsolatba. Feltételezhetően mindehhez hozzájárul az is, hogy a tárgyalt esetekben a közös múlt és a rokoni szálak alapozták meg a kapcsolatokat. Ez olyan hozzáadott értéket jelent a testvértelepülési kapcsolatok hivatalságá tételeinek folyamatában, aminek köszönhetően könnyebben kialakul a felek között a bizalom, nyíltabbá és gördülékenyebbé válik a kommunikáció. A speciális köteléknek tudható be részben az is, hogy a testvértelepülési kapcsolatok összetettek: olyan szférákban (gazdaság, sport) is megjelennek, amelyek már nem igénylik a helyi önkormányzat közvetlen részvételét. Az eredmények arra is rámutatnak, hogy bár az a szerencsés, ha direkt kapcsolatok jönnek létre a települések bizonyos intézményei, szervezetei és társadalmi csoportjai között, a háttérben igenis szükséges a települések közötti hivatalos kapcsolattartás, ami keretet és lehetőséget biztosít e formák kialakulásához és fennmaradásához.

## Jegyzetek

1. A tanulmány az *Önkormányzati diplomácia a nemzetközi térben* című, 146411 számú NKFIH kutatási projekt keretében, a Kulturális és Innovációs Minisztérium Nemzeti Kutatási Fejlesztési és Innovációs Alapból nyújtott támogatásával, a K-23 pályázati program finanszírozásában készült.
2. 2011. évi CLXXIX. törvény a nemzetiségek jogairól.
3. Halásztelek csak 1950-ben vált önálló településsé: Herminatelepp néven vált ki Tökölből. Mai nevét 1951 óta viseli.
4. 1993. évi LXXVII. törvény a nemzeti és etnikai kisebbségek jogairól.
5. Az AN-index esettanulmányunkban azt mutatja meg, hogy a bolgár nemzetiségi identitásuk és a bolgár anyanyelvűek száma hogyan viszonyul egymáshoz, azaz 100 bolgár nemzetiségűre hány bolgár anyanyelvű jut.
6. Halásztelek város honlapja (<https://www.halasztelek.hu/halasztelekrol/testvervarosok>).
7. Szigetszentmiklós város honlapja (<https://szigetszentmiklos.hu/testvervarosok/gorna-oryahovica-bulgaria>).
8. Felsőzsolca város honlapja (<https://felsozsolca.hu/varosunk/testvertelepulesek/#draganovo>).
9. Zuglói honlapja (<https://www.zuglo.hu/veliko-tarnovo/>).
10. Szentés város honlapja (<https://www.szentés.hu/mult/testvervarosok/>).



## Köszönetnyilvánítás

A 146411. számú projekt a Kulturális és Innovációs Minisztérium Nemzeti Kutatási Fejlesztési és Innovációs Alapból nyújtott támogatásával, a K-23 pályázati program finanszírozásában valósult meg. Az NSORB-adatokhoz való hozzáférést a Bolgár Tudományos Akadémia – Bulgária és Magyarország közötti kétoldali együttműködési és csereegyezmények, IC-HU/04/2024-2025 támogatási megállapodás, valamint a Magyar Tudományos Akadémia, NKM2024-7/2024 támogatási megállapodás biztosította a „Bulgária és Magyarország kisvárosainak fejlődésével kapcsolatos társadalmi-gazdasági problémák – összehasonlító elemzés” projekt keretében, alapszervezetek: Bolgár Tudományos Akadémia Nemzeti Geofizikai, Geodéziai és Földrajzi Intézet (NIGGG-BAS); ELTE KRTK RKI Nyugat-Magyarországi Tudományos Osztály.

## Irodalom

- Acuto, M. (2016): City diplomacy. In: Costas M., Constantinou, Kerr, P., Sharp, P., Acuto, M. (eds.): *The SAGE Handbook of Diplomacy*. SAGE, 510–520. <https://doi.org/10.4135/9781473957930.n42>
- Amiri, S., Grandi, L. K. (2021): Cities as Public Diplomacy Actors: Combining Moral “Good” with Self-Interest. In: Colin, A. (eds.): *The Frontiers of Public Diplomacy*. Routledge, 146–158. <https://doi.org/10.4324/9780429325120-9>
- Betekintő (2002): *A szentesi bolgárkertészek*. <https://nemzetisegek.hu/repertorium/2002/03/3592.pdf> (Letöltés: 2025. 11. 25.)
- Bódi F., Savova, R. (2018): A bolgárkertészek Magyarországon a 19. század végén és a 20. század első felében – környezeti és gazdaságantropológiai aspektusból. *Magyar Tudomány*, 3., 373–382. <https://doi.org/10.1556/2065.179.2018.3.7>
- Boross M. (1973): Bolgár és bolgár rendszerű kertészetek Magyarországon 1870–1945. *Ethnographia*, 1-2., 29–52.
- Chatterji R., Saha, S. (2017): Para-diplomacy: Concept and the Context. *India Quarterly*, 4., 375–394. <https://doi.org/10.1177/0974928417731638>
- Curtis, S. (2016): Cities and global governance: State failure or a new global order? *Millennium: Journal of International Studies*, 3., 455–477. <https://doi.org/10.1177/0305829816637233>
- Czibulya F. (1987): *Bolgárkertészet magyar földön. Történetek és módszerek egy adatközlő bolgárkertész tollából*. Budapest, Mezőgazdasági Kiadó
- Csoma Zs. (1987): A könyv történeti háttere. In: Czibulya F.: *Bolgárkertészet magyar földön. Történetek és módszerek egy adatközlő bolgárkertész tollából*. Mezőgazdasági Kiadó, Budapest, 113–145.
- Csoma Zs. (2019): A magyar paraszti konyhakert-, zöldségkultúra és a hasúra-gazdálkodás Magyarországon. *Ethnographia*, 2., 171–192.
- Dąbrowski, L. (2020): Idea miast partnerskich a jej znaczenie dla rozwoju współczesnych miast – perspektywa geograficzna. Przykład Leszna (A testvérvárosok koncepciója és annak jelentősége a kortárs városok fejlődése szempontjából – földrajzi perspektíva. Leszno példája ). In: *Współczesne problemy i kierunki badawcze w geografii*. Tom 8. Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków, 11–30.
- Doncsev, T. (2013): Българската общност в Унгария – от градинари-мигранти до местна народностна общност (A magyarországi bolgár közösség – bevándorló kertészekből nemzeti kisebbség). In: Peykovska, P., Demeter, G. (szerk.): *Regions, borders, societies identities in Central and Southeast Europe 17th-21st centuries*. MTA BTK, Sofia, Budapest, 146–155.
- Galamos K. (2016): Adalékok a győri bolgárkertészek történetéhez. *Győri Tanulmányok*, 37., 87–99.
- Grbić Jakopović, J. (2015): Bulgarian Gardeners: Reflections on the History of Urban Gardening in Croatia. *Studia ethnologica Croatica*, 1., 71–104. <https://doi.org/10.17234/SEC.27.2>
- Enyedi Gy. (1997): Sikeres város. *Tér és Társadalom*, 4., 1–7. <https://doi.org/10.17649/TET.10.1.348>
- İnalçık, H., Quataert, D. (eds.) (1994): *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1600–1914*. Cambridge University Press, Cambridge

- Karvounis, A. (2020): Paradiplomacy and social cohesion: The case of the participation of the Greek municipalities in European city networks. *Social Cohesion and Development*, 1., 81–95. <https://doi.org/10.12681/scad.25042>
- Kézai, P. K., Páthy, Á. (2023): Sister city network's development in Central-Eastern European regional centres. *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, 3., 5–26.
- Király I. (2001): Bolgárkertészet Pécsen (irodalmi áttekintés). *Acta Agraria Kaposváriensis*, 2., 83–90.
- Koós B., Kovács K., Váradi M. M., Hamza E. (2024): Mezőgazdaság és foglalkoztatás a klímaváltozás szorításában. *Tér és Társadalom*, 4., 64–92. <https://doi.org/10.17649/TET.38.4.3607>
- Kovács K. (2024): Kertész vállalkozók kettős szorításban: adaptációs kihívások és alkalmazkodási gyakorlatok négy magyarországi termőfajon: Szerkesztői előszó. *Tér és Társadalom*, 4., 3–8. <https://doi.org/10.17649/TET.38.4.3631>
- Kovács K., Hamza E., Rácz K., Swain, N., Váradi M. M. (2024): Idénymunka és idénymunkások a gyümölcsstermesztésben. Hazai munkaerőpiaci folyamatok és közelképek európai összehasonlításban. *Tér és Társadalom*, 4., 33–63. <https://doi.org/10.17649/TET.38.4.3615>
- Krankovits M. (2020). Felvidéki magyar anyanyelvű egyetemi hallgatók oktatási célú migrációja: motivációs felmérés. *Tér és Társadalom*, 3., 171–192. <https://doi.org/10.17649/TET.34.3.3247>
- Lennert J., Koós B., Bálint Cs., Hamza E., Király G., Kovács K., Rácz K., Váradi M. M. (2024): A klímaterhelékenység tényezői és különbségei a hazai kertészeti és szőlészeti ágazatban. *Tér és Társadalom*, 4., 9–32. <https://doi.org/10.17649/TET.38.4.3595>
- Macher P. (2020): Bolgárkertészek Bánhidán 1930–1950. In: Becze Cs. (szerk.): *Tanulmányok Tatabánya történetéből II. Tatabánya Megyei Jogú Város Levéltára, Tatabánya*, 23–34.
- Menyhárt K. (2017): A bolgár nemzetiség nyelvi helyzete a demográfiai és a nyelvészeti kutatások tükrében. In: Urkom, A. (szerk.): *Szláv kultúrák, irodalmak. ELTE BTK Szlav Filológiai Tanszék, Budapest*, 127–144. <https://real.mtak.hu/102588/1/Menyhart1.pdf> (Letöltés: 2025. 11. 25.)
- Menyhárt K. (2020): A magyarországi bolgárok nyelvi tájképe (közterületi jelenlét). In: Borbély A. (szerk.): *Nemzetiségi nyelvi tájkép Magyarországon. Nyelvtudományi Intézet, Budapest*, 165–184.
- Menyhárt K. (2021): *Magyarországi bolgárok – Néprajz, nyelv, gazdaságtörténet. Bolgár Kulturális Fórum, Budapest*
- Miklós P. (2009): A magyarországi bolgárság migrációja a 18–20. században. In: M. Császár Zs. (szerk.): *Magyarország és a Balkán. Balkán Füzetek Különszám II. PTE TTK FI Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, Pécs*, 241–247.
- Mlecsenkov, L. (2024). *A halászteleki bolgárok története / История на българите в Халастелек. Bolgár Kutatóintézet, Budapest*
- Mód L. (2019): Adatok a padlizsán magyarországi (szentesi és szegvári) elterjedéséhez. *Bonus Nuntium*, 4., 1–9. <https://bonusnuntium.hu/wp-content/uploads/2020/02/ML4.pdf> (Letöltés: 2025. 11. 25.)
- Mód, L. (2024): Integration of Bulgarian Market-Gardeners into the Local Society. Examples from South-Eastern Hungary. *Balgarski Folklor/Bulgarian Folklore*, 1., 63–74. <http://doi.org/10.7546/BF.1.2024.04>
- Mori, H. (2023): Intermediary structure of paradiplomacy: examining sister-city links in Japan. *Australian Journal of International Affairs*, 5., 509–527. <https://doi.org/10.1080/10357718.2023.2251901>
- Naydenov, I. (2022): Bulgarian Migrants as Labour Force in the Danubian Principalities/Romania during the 19th century. *Bulgarian Historical Review/Revue Bulgare d'Histoire*, 3–4., 87–113.
- O'Toole, K. (2001): Kokusaika and internationalism: Australian and Japanese sister city type relationships. *Australian Journal of International Affairs*, 3., 403–419. <https://doi.org/10.1080/10357710120095243>
- OFTK (2014): *Nemzeti Fejlesztési 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció. Az Országgyűlés 1/2014. (I. 3.) OGY határozata. https://ngmszakmaiteruletek.kormany.hu/download/9/5f/d0000/MK14001.pdf* (Letöltés: 2025. 11. 25.)
- Prasittisopin, L., Swan, K., Chotchakornpant, K., Rugkhapan, N. T. (2024): Implementing the sister city policy: Perspectives from Thailand. *Nakhara*, 2. Article 413. <https://doi.org/10.54028/NJ202423413>
- Révész I. (1915): *A hazai bolgár és bolgárrendszertől kertészetek statisztikai ismertetése. Pátria, Budapest*

- Riner, M. E., Becklenberg, A. (2001): Partnering with a sister city organization for an international service-learning experience. *Journal of Transcultural Nursing*, 3., 234–240. <https://doi.org/10.1177/104365960101200308>
- Środa-Murawska, S., Dąbrowski, L., Smoliński, P. (2024): Between Initiation and Saturation. The Development of Town Twinning in Central and Eastern Europe on the Example of Poland. *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft*, 166., 145–180. <https://doi.org/10.1553/moegg166-095>
- Süli-Zakar I., Czimre K. (2007): A határon átnyúló (CBC) kapcsolatok Magyarország körül. *Debreceni Szemle*, 1., 27–51.
- Tátrai P. (2014): Etnikai folyamatok Magyarországon az ezredforduló után. *Területi Statisztika*, 5., 506–523. [https://www.ksh.hu/statszemle\\_archive/terstat/2014/2014\\_05ts2014\\_05\\_07.pdf](https://www.ksh.hu/statszemle_archive/terstat/2014/2014_05ts2014_05_07.pdf) (Letöltés: 2025. 11. 25.)
- Tham, A., Shim, C. (2025): (Re)evaluating sister-cities for economic development? Pracademic viewpoints. *Cities*, 158., 105637. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.105637>
- Tidwell, A. (2021): Strategic competition and the evolving role of Indo-Pacific paradiplomacy. *Australian Journal of International Affairs*, 1., 103–119. <https://doi.org/10.1080/10357718.2020.1831437>
- Tóth Á., Vékás J. (2013): A magyarországi nemzetiségek létszámváltozása 2001 és 2011 között. *Statisztikai Szemle*, 12., 1256–1267.
- Utomo, A. B., Widiani, F. (2024): Green Sister City Cooperation of Surabaya and Kitakyushu: Beyond Ceremonial Paradiplomacy. *Thammasat Review*, 2., 316–334. <https://sc01.tci-thaijo.org/index.php/tureview/article/view/240960> (Letöltés: 2025. 11. 25.)
- Varga, Zs. (2021): Practices of Creative Disobedience: A Key to Economic Success in Socialism? A Case Study of a Hungarian Agricultural Cooperative. *Hungarian Historical Review*, 3., 444–465. <https://doi.org/10.38145/2021.3.444>
- Varró Á. (2024): Bolgárkertészetek Székesfehérváron és környékén I. In: *Alba Regia annales Musei Stephani Regis*. Szent István Király Múzeum, Székesfehérvár, 165–192.
- Velkey G., Mihály M., Gál I. (2021): A szentesi modell és napjaink versenyképességi kihívásai - növekvő gazdasági, társadalmi és környezeti kockázatok. *Tér és Társadalom*, 4., 132–157. <https://doi.org/10.17649/TET.35.4.3376>
- Vigvári A., Németh K. (2024): A rugalmasítás határán: bér munkaviszonyok a kertészeti ágazatban. *Tér és Társadalom*, 4., 124–145. <https://doi.org/10.17649/TET.38.4.3603>
- Vukov, N. (2024): Bulgarian Gardeners in Hungary – Migrations and cultural interactions. *Bulgarian Folklore*, 1. Bulgarian Academy of Sciences, Institute of Ethnology and Folklore Studies with Ethnographic Museum, Sofia. <https://doi.org/10.7546/BF.1.2024>
- Zelinsky, W. (1991): The twinning of the world: Sister cities in geographic and historical perspective. *Annals of the Association of American Geographers*, 1., 1–31. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1991.tb01676.X>
- Zsilák M. (2014): Bolgárkertészek gazdasági szerepe a pilisi térségben a 20. század feléig. In: Menyhárt K. (szerk.): *Gazdaság és kultúra: a nemzetiségek gazdasági és kulturális tevékenysége Magyarországon a 19. és a 20. században*. Bolgár Kulturális Fórum – Kecskeméti Bolgár Önkormányzat, Budapest, 37–46.
1993. évi LXXVII. törvény a nemzeti és etnikai kisebbségek jogairól. <https://njt.hu/jogszabaly/1993-77-00-00> (Letöltés: 2025. 11. 25.)
2011. évi CLXXIX. törvény a nemzetiségek jogairól. <https://njt.hu/jogszabaly/2011-179-00-00.1> (Letöltés: 2025. 11. 25.)

### Online információforrások

Bolgár Köztársaság Önkormányzatainak Országos Szövetsége (Natsionalno Sdruzhenie Na Obshtinite V Republica Bulgariya). <https://www.namrb.org/en>  
Eurostat (2024): Population on 1 January. <https://ec.europa.eu/eurostat>  
KSH Népszámlálási Adatbázis (2024). <https://nepszamlalas2022.ksh.hu/adatbazis/>  
Magyarországi Bolgár Egyesület (2024). <https://www.bolgaregyesulet.hu>  
Nemzeti Választási Iroda (2024). <https://vtr.valasztas.hu/nyito>  
Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége. <http://töosz.hu>

## KITEKINTÉS / OUTLOOK

### A visegrádi országok közúti közlekedési baleseteinek összehasonlító elemzése

#### *Comparative analysis of road traffic accidents in the Visegrad countries*

KUDOBA SZABOLCS, KOPPÁNY KRISZTIÁN,  
KOVÁCSNÉ TÓTH ÁGNES

**KUDOBA Szabolcs:** mentőtiszt, okleveles egészségügyi tanár, Széchenyi István Egyetem, Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskola; 9026 Győr, Egyetem tér 1.; szabolcs.kudoba@gmail.com; <https://orcid.org/0009-0008-0316-3717>

**KOPPÁNY Krisztián:** egyetemi docens; Széchenyi István Egyetem, Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar, Nemzetközi és Elméleti Gazdaságtan Tanszék; 9026 Győr, Egyetem tér 1.; koppanyak@sze.hu; <https://orcid.org/0000-0002-4235-5817>

**KOVÁCSNÉ TÓTH Ágnes:** egyetemi docens; Széchenyi István Egyetem, Egészség és Sporttudományi Kar; 9026 Győr, Egyetem tér 1.; tagnes@ga.sze.hu; <https://orcid.org/0000-0003-1872-3701>

**KULCSSZAVAK:** közúti közlekedési balesetek; visegrádi négyek; közúti halálozás; közlekedési statisztikák

**ABSZTRAKT:** Ez a tanulmány a visegrádi országok (Lengyelország, Csehország, Szlovákia és Magyarország, a V4-ek) közúti közlekedési statisztikáit elemzi és hasonlítja össze. A 2004 és 2022 közötti időszak adatainak felhasználásával készült vizsgálat nem csupán azt tárja fel, hogy milyen trendek, hasonló vagy eltérő mintázatok figyelhetők meg az előbb említett négy országban a közúti, különösen a halálos kimenetelű közúti balesetek számában, hanem az azokat meghatározó tényezőket is elemzi.

A balesetek számát rövid- és hosszú távú hatások egyaránt befolyásolják. A hosszú távú tendenciák tekintetében elmondható, hogy az utóbbi két évtizedben jelentősen csökkent a halálos közlekedési balesetek száma. Ennek hátterében számos nemzetközi balesetmegelőzési programot azonosíthatunk, illetve számos további tényező is megemlíthető, amelyek jelentősen befolyásolják a közúti balesetek alakulását.

A visegrádi országok statisztikái azonban még mindig magasabbak, mint az uniós átlag. 2022-ben – az EU 46 fős átlagával szemben – Magyarországon 55, Lengyelországban 51, Szlovákiában és Csehországban pedig 49 fő volt a közlekedési balesetekben meghaltak egy-millió főre vetített száma. A közelmúlt adatainál ráadásul nagyobb szóródást mutatnak a korábbi évek statisztikái, s a balesetek számának csökkenésében megfigyelhető eredmények is eltérnek egymástól. Ezek tekintetében Lengyelország kiemelkedik a V4-ek közül.

A hosszú távon megfigyelhető csökkentő tendenciák ellenére a közúti közlekedési balesetek következtében kialakult halálozás még mindig nagyon magas Európa-szerte. A közlekedésbiztonság és a balesetek, különösen a halálos kimenetelű balesetek számának csökkentésére való törekvés továbbra is aktuális és kiemelt fontosságú. A tanulmány éppen ezért – egy tágabb európai kitekintés, valamint a V4-ek adatainak részletes elemzése után – javaslatokat fogalmaz meg a meglévő balesetmegelőzési programok kiegészítésé-



hez, amelyekkel tovább lehetne csökkenteni a személyi sérüléssel és halálos kimenetelű közúti balesetek számát.

**Szabolcs KUDOBÁ:** ambulance officer, teacher of health sciences and healthcare, Doctoral School of Regional and Economic Sciences, Széchenyi István University; Egyetem tér 1., H-9026 Győr, Hungary; szabolcs.kudoba@gmail.com; <http://orcid.org/0009-0008-0316-3717>

**Krisztián KOPPÁNY:** associate professor, Department of International and Theoretical Economics, Kautz Gyula Faculty of Economics, Széchenyi István University; Egyetem tér 1., H-9026 Győr, Hungary; koppanyk@sze.hu; <https://orcid.org/0000-0002-4235-5817>

**Ágnes KOVÁCS TÓTH:** associate professor, Faculty of Health and Sports Sciences, Széchenyi István University; Egyetem tér 1., H-9026 Győr, Hungary; tagnes@ga.sze.hu; <https://orcid.org/0000-0003-1872-3701>

**KEYWORDS:** road traffic accidents; Visegrad countries; road deaths; traffic statistics

**ABSTRACT:** This paper analyses and compares road transport statistics of the Visegrad countries (Poland, Czech Republic, Slovakia and Hungary, V4). Using data from the years between 2004 and 2022, the study not only reveals trends, similar or different patterns in the number of road accidents, especially road fatalities, in the four countries mentioned above, but also analyses the factors that determine them. For example, to what extent has the number of vehicles increased and what improvements have been made to the road networks? What were the root causes of road accidents? There are several reasons: not giving way in the first place, but a similar proportion of speeding can also be observed.

The number of accidents is affected by both short-term and long-term effects. For example, in 2020, coronavirus lockdowns and the consequent drop in traffic generally had a significant dampening effect. Subsequently, however, the number of cases increased again. In any case, in terms of long-term trends, the number of traffic fatalities has decreased significantly over the last two decades. Against this background, we can also identify several international programs. For example, 'Vision Zero' or the 'First and Second White Papers', as well as many other factors that have a significant impact on road accidents.

However, the statistics of the Visegrad countries are still higher than the EU average. In 2022, compared to the EU average of 46, the number of people killed in traffic accidents per million people was 55 in Hungary, 51 in Poland, and 49 in Slovakia and the Czech Republic. In addition, the statistics of previous years show greater dispersion than recent data, and the results observed in the reduction of the number of accidents also differ from each other. In these respects, Poland stands out among the V4, so it is worth examining what measures have significantly reduced the number of traffic fatalities in Poland, by almost 60% compared to the early 2000s.

Despite long-term downward trends, road traffic mortality is still very high across Europe. In the European Union, 20,640 people lost their lives in traffic accidents in 2022, an increase of 4% compared to 2021. This shows that road safety and the desire to reduce the number of accidents, especially fatalities, remain topical and of paramount importance. The study therefore offers a broader European outlook and a detailed analysis of V4 data formulates proposals to supplement existing accident prevention programmes, which could further reduce the number of road accidents resulting in personal injury and fatalities.

## Bevezetés

A gépkocsi feltalálását követően megközelítően 40 millió ember halt meg közúti közlekedési balesetekben (Jaskiewicz, Jurecki, Szumska 2025). A World Health Organization (WHO) legfrissebb adatai szerint ilyen okból évente körülbelül 1,19

millió ember veszíti életét világszerte, s további 20-50 millióra becsülik azok számát, akik nem halálos kimenetelű sérüléseket szenvednek (WHO 2023). A közúti halálesetek kétezres évek elején jellemző évi 1,25 millió fős globális száma (Fildes et al. 2008) az elmúlt egy-két évtized során csupán öt százalékkal csökkent. Sőt: míg 2002-ben ez a halálok még „csak” a tizenharmadik helyen állt a statisztikai rangsorban, 2008-ban már a nyolcadik helyre lépett elő. A közúti balesetek a fiatalok haláléseinek fő okát jelentik (Mohammed et al. 2019).

A statisztikák országonként persze jelentős eltéréseket mutatnak. Egy a globális adatoknál jóval szűkebb körre, csupán 32 országra kiterjedő vizsgálat szerint a halálos közlekedési balesetek száma 2000 és 2013 között 42 százalékkal esett vissza, a súlyos sérülések száma ugyanakkor ennél jóval kisebb mértékben csökkent (ITF 2020). Az akkor még 15 tagállamból álló Európai Unióban a kétezres évek elején évi 45 000 haláleset volt köthető közlekedési balesetekhez (Goullé 2008). A területi különbségek vizsgálata során a legalacsonyabb és a legmagasabb halálozási rátával rendelkező uniós országok között már akkor négyszeres különbséget figyeltek meg (Racioppi et. al. 2004). Ezek a differenciák a bővítéssel csak fokozódtak. Az általunk vizsgált országok közül a 2004 és 2022 közötti időszakban Csehország teljesített a legjobban: közel 60 százalékos csökkenést ért el a halálos közúti balesetek számában. Magyarország és Lengyelország esetében 50 százalékos volt ez a mérték.

A korcsoportok szerinti bontás alapján a közlekedési balesetek és az erőszakos cselekmények (öngyilkosság, gyilkosság) jelentik a vezető halálokokat a 65 év-nél fiatalabb népesség körében az Amerikai Egyesült Államokban (Pignone, Salazar 2019). A fejlődő országokban történik a világ halálos közlekedési baleseteinek több, mint kétharmada. A közúti halálozás a 15-44 éves korcsoportban a leggyakoribb halálok, különösen a férfiak körében (Mohammed et al. 2019).

A motorizáció felgyorsulása következtében 2010-ben már egymilliárd felett volt a gépkocsik száma a világban és 2050-re több, mint 1,6 milliárd regisztrált személygépkocsira számítanak a becslések alapján. A gépkocsik számának növekedése következtében leginkább a városi területeken váltak mindennapossá a torlódások, s ezzel párhuzamosan növekedett a közlekedési balesetek száma is. Nélkülözhetetlenné vált a megfelelő közúthálózat kialakítása és a már meglévő utak jelentős fejlesztése (Borowy 2013). Már az 1950-es években látszott, hogy a folyamatosan bővülő gépkocsiállomány miatt jelentős mértékben fejleszteni kell a közúthálózatokat, s az egyes országok közti összeköttetések kialakítására is egyre nagyobb igény jelentkezett. Ennek érdekében Genfben egy nyilatkozatot fogalmaztak meg, melyet az általunk vizsgált országok szintén aláírtak. Ennek lényege, hogy nemzetközi forgalomra alkalmas úthálózatot hozzanak létre, illetve a meglévő úthálózatot fejlesszék (Schipper 2007).

A 2000-es évek elején minden általunk vizsgált ország súlyos problémákkal küzdött a gyorsforgalmi úthálózatok terén. Lengyelországban 592 km, Csehországban majd 1 000 km, Szlovákiában 300 km, és Magyarországon 531 km gyors-



forgalmi út állt rendelkezésre. A terület- és lakosságarányos számok alapján is jelentős különbségek láthatók az úthálózatokban és a gépjárműállományban. A gépkocsiállomány lakosságarányosan (ezer lakosra vetítve) Lengyelországban 220, Csehországban 400, Szlovákiában 350 és Magyarországon 440 darab/ezer fő volt az Eurostat adatai alapján (Eurostat 2001). A gépjárműállomány folyamatos növekedése – különösen az egyéni személygépkocsi-használat térnyerése – nem támogatta a fenntartható mobilitás megvalósítását. Bár a közutak burkolata a korábbi időszakokhoz képest javult – a visegrádi országok közúthálózata a 2000-es években 76 százalékban már szilárd burkolattal volt ellátva (Timár 2004) – ugyanakkor nagymértékben csökkent az utak áteresztőképessége. A nagyszámú közlekedő hatására folyamatosan nőtt a közlekedési balesetek száma.

A közlekedési infrastruktúra mellett az emberi tényező is kiemelt szereppel bír a közlekedési balesetek kialakulásában és a fatális események bekövetkezésében. Ilyen például a sebesség túllépése, amely 30 százalékban figyelhető meg a halálos közlekedési balesetknél, illetve magas százalékban fordul elő az alkoholfogyasztás és a droghasználat is (ERSO 2024a). Éppen ezért lényeges a sebességszabályozás megfelelő előmozdítása, hiszen minél alacsonyabb sebességgel halad egy jármű, annál több idő áll rendelkezésre a veszélyek észlelésére és az esetleges balesetek során kisebb energiával ütköznek a járművek. Minél kisebb erők hatnak az ütközések során, annál kisebb a következményes sérülések súlyossága (Hydén 2019).

Számos tanulmány végez összehasonlító elemzést a közlekedési balesetek területén, a körülmények, a mögöttes összefüggések és a lehetséges magyarázó változók alapos feltárása azonban rendszerint elmarad. Pedig ez lenne a legfontosabb feladat, hiszen ezek vizsgálata alapján lehetne jelentős javulást elérni a súlyos sérüléssel járó és halálos kimenetelű közlekedési balesetek statisztikai mutatóiban.

Ebben a tanulmányban a lehetséges magyarázó változókra vonatkozó statisztikákkal együtt elemezzük a Visegrádi Együttműködés országainak (Magyarország, Szlovákia, Csehország, Lengyelország, vagyis a V4-ek) elmúlt két évtizedben bekövetkezett közúti közlekedési baleseteinek alakulását. A téma fontosságát a bevezetésben felsorolt adatok is bizonyítják: a halálozási statisztikákban a közlekedési balesetek sajnos „előkelő” helyen állnak. A tanulmány következő fejezete még inkább ráirányítja a figyelmet a V4-ek európai összehasonlításban történő elemzésének jelentőségére, s indokolja a témaválasztást. A rövid uniós és V4-es helyzetkép felvázolását követően bemutatjuk a felhasznált adatok körét és forrásait, majd részletesen elemezzük a személyi sérüléssel járó és a halálos kimenetelű közlekedési balesetek alakulását a vizsgált országokban. Külön alfejezetben foglalkozunk a személygépkocsi-állománnyal és annak állapotával, a közúthálózatok hosszával, összetételével és a közúti balesetek kiváltó okaival, kiemelten az emberi tényezőkkel. A következő fejezet a közúti halálozás csökkentése érdekében kidolgozott programokról szól. Ezen belül tárgyaljuk a

közösségi közlekedés, kiemelten az elővárosi közlekedés szerepét. A tanulmány végén arra is megpróbálunk javaslatot tenni, hogy a közúti közlekedési balesetek bekövetkezését milyen módon lehetne tovább csökkenteni.

### **Közúti közlekedési balesetek Európában és a V4 országokban az elmúlt évtizedekben és napjainkban**

Egy 2006-os vizsgálat szerint az Európai Unió tagországaiban közúti közlekedési balesetekben évente 120 ezer ember halt meg és több, mint 2,5 millió embert ért különböző súlyosságú sérülés (Farchi 2006).

A területi elemzések alapján – amelyet a *Nomenclature of Territorial Units for Statistics* (NUTS) régiók esetében végeztek hat ország bevonásával – az egymillió lakosra számított közlekedési baleseti halálozás tekintetében 2010-ben az Eurostat adatai szerint Lengyelország, Csehország, Szlovákia és Magyarország a legkedvezőtlenebb mutatókkal rendelkező országok voltak (Eurostat 2025a). A baleseti kockázatok és ezek következményei szerint Lengyelországhoz tartoztak a legrosszabb statisztikai adatok, majd Csehország, Magyarország és végül Szlovákia következett (Boyko et al. 2015).

A fent említett okok miatt intézkedések történtek az Európai Unión belül és külön az egyes tagállamokban is, amelyek hatására már 2013-ban jelentős javulást értek el a statisztikákban. A vizsgált időszakban egy év alatt már csak 85 000 haláleset történt. A WHO európai régiójára kiterjedő elemzés szerint a legmagasabb halálozási ráta Románia területén alakult ki, a legkedvezőbb adatok pedig Norvégia és Svédország közútjain voltak jellemzőek. Az általunk vizsgált országoknál is csökkenés volt megfigyelhető. Komoly eredmény, hogy Európa területén 2010–2016 között a halálos és a sérüléssel járó közúti balesetek száma 13 százalékkal csökkent annak ellenére, hogy a járművek száma 14 százalékkal nőtt (Passmore, Yon, Mikkelsen 2019).

2018-ra a V4 országok a 2010-es és 2013-as évhez képest is csökkenést tudtak kimutatni a halálos közlekedési balesetek számában (2010-hez képest 6,9 százalékos a csökkenés) (ITF 2023). Országonként azonban jelentősek az eltérések és az ezeket meghatározó okok is különböznek. Ezért is érdemes erre a négy országból álló régióra különös figyelmet fordítani.

## A visegrádi négyek közúti baleseteinek és az azokkal összefüggésbe hozható tényezők részletes összehasonlító elemzése

### Adatok és módszertan

Tanulmányunkban a Visegrádi Együttműködés országaiban (1. ábra) bekövetkezett közúti közlekedési balesetek összehasonlító elemzését végeztük el közel 20 év statisztikai adatai alapján. A vizsgálat leíró jellegű, kvantitatív, amelynek során másodlagos adatelemzést végeztünk a hivatalos statisztikai források felhasználásával. Az adatokat a visegrádi országok statisztikai hivatalainak, a magyar Központi Statisztikai Hivatal (KSH) (ksh.hu), a szlovák Statistical Office of the Slovak Republic (slovak.statistics.sk), a lengyel Statistics Poland (stat.gov.pl), valamint a cseh Czech Statistical Office (csu.gov.cz) publikus adatközléseiből nyertük. Néhány, a vizsgált időszakon vagy országokon kívüli (összehasonlító) adat kinyerése, illetve kontroll céljából az Eurostat (ec.europa.eu/eurostat), Statista (statista.com), OECD (Organisation for Economic Co-operation), ITF (International Transport Forum) és az IRTAD (International Road Traffic and Accident Database) idősorait használtuk fel, illetve vetettük össze a vizsgált országoktól származó közvetlen információkkal. Az összehasonlító elemzés a 2004 és 2022 közti időszakra irányul.

1. ábra: V4 országok és úthálózataik (2004–2022)  
V4 countries and their road networks (2004–2022)



Forrás: <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>.

### ***Személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek***

A személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek számának tendenciája csökkenő minden országban, de ez a legnagyobb mértékben Lengyelországban figyelhető meg. 2004-ben 51 069, míg 2022-ben már csak 21 322 volt a személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek száma. 2020-ban nemcsak a vizsgált országokban, hanem egész Európában jelentős csökkenés volt tapasztalható, amely elsősorban a koronavírus-járvány miatt bevezetett kijárási korlátozások következménye volt. Ezt követően azonban Lengyelországot leszámítva ismét növekvő számokat figyelhetünk meg a másik három vizsgált országban. A lengyel esetszám visszaesésének mértékét jól mutatja, hogy míg a vizsgált időszak elején a balesetek száma még nagyjából a cseh adatok duplája volt (2004: Csehországban 26 516, Lengyelországban 51 069), az időszak végén, 2022-ben azonban már közel azonosak voltak az adatok (Csehországban 19 733, Lengyelországban 21 322), annak ellenére, hogy Lengyelország lakossága majdnem négyszer akkora, mint Csehországé.

### ***Halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetek***

Tanulmányunkban a halálos kimenetelű baleseteknek szenteljük a legnagyobb figyelmet. 1990-ben Magyarország közútjain 27 801 személyi sérüléssel járó közlekedési baleset történt, amely 2 432 személy halálával végződött (KSH 2020). Ez a vizsgált időszak elejére (2004) 1 296 főre csökkent, majd a 2007 és 2013 között tapasztalható jelentős csökkenés után 2014 és 2019 között nagyjából évi 600 fő szintjén stabilizálódott. A COVID-19 járványhelyzet okozta lezárások hatása ennek az indikátornak a 2020. évi értékében is megmutatkozik, 2021–22-ben azonban ismét magasabb, bár a korábbiaknál mégis alacsonyabb, 540 fő körüli közúti halálesetet mutatnak a statisztikák.

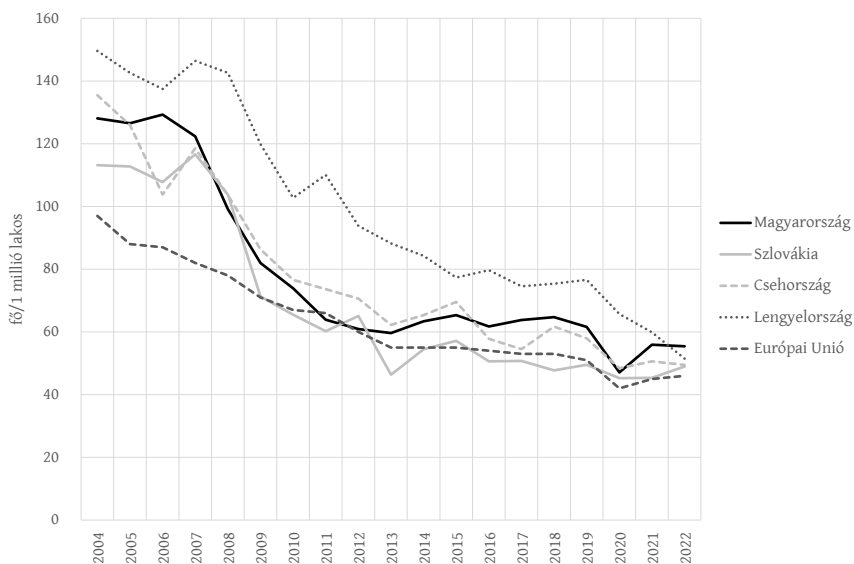
A cseh idősor néhány év kivételével szinte teljesen rásimul a magyarra, a 2004-es 1 382 fős esetszám 2022-re 528 főre csökkent (Czech Statistical Office). Szlovákiában a halálos közlekedési balesetek száma a 2000-es évek elején pont úgy, mint a többi V4 országban, az időszak végi értékhez képest magas volt. A halálos közlekedési balesetet szenvedettek száma 2020–21-ben, a kijárási korlátozások idején volt a legacsonyabb: 247 fő. A 2022-es statisztika alapján már ismét emelkedni kezdett a fatális közlekedési balesetek száma, ez a lezárások megszüntetése után majdnem 20 fővel nőtt, s 266 főre emelkedett (Statistical Office of the Slovak Republic).

A több mint 38 millió lakosú Lengyelországban a 90-es évek elején a közlekedési balesetben meghaltak száma 6 278 volt, ez a másik három országnál jóval nagyobb lakossághoz mérten is jelentős. Kimagasló érték figyelhető meg a 25 és 64 éves korcsoportban, ami Európában és világszerte végzett vizsgálatokkal korrelál (Saeednejad 2020; Orsi et al. 2012; Brazinova, Majdan 2016; Gururaj 2008). Lengyelországban a közúti közlekedési baleseteknek 2004-ben 5 712 fő halálos áldozata volt, 2022-re ez 1 896 főre csökkent (Statistics Poland).

A közúti haláleteseti adatok 2020-ban a koronavírus-járvány időszakában voltak a legkedvezőbbek Magyarországon, Szlovákiában és Csehországban, viszont Lengyelország esetén ez nem volt jellemző. A 2020-as évet követően általában emelkedés figyelhető meg, ez alól azonban Lengyelország ismét kivételt jelent. Itt ez a hatás nem jelentkezik, 2019-től folyamatos csökkenés látható az adatokban.

Amennyiben a közlekedési balesetben meghaltak számát egymillió lakosra vetítve vizsgáljuk (az adott év lakosságszámához viszonyítva, lásd a 2. ábrát), a legnagyobb csökkenés az elmúlt 20 év során így is Lengyelország esetében figyelhető meg (bár a lengyel idősor így már sokkal jobban illeszkedik a másik három országéhoz). A cseh és a szlovák adatok megfelelő megítéléséhez az is hozzátartozik, hogy a lakosság számában Csehország és Szlovákia esetében kismértékű növekedés volt megfigyelhető az elmúlt 20 év alatt, míg a másik két országban a lakosság zsugorodott. Magyarországon 20 év alatt félmillióval csökkent a lakosok száma (KSH 2022).

2. ábra: Közúti balesetben meghaltak száma 1 millió lakosra vetítve (2004–2022)  
Number of people died in road accidents per 1 million inhabitants (2004–2022)



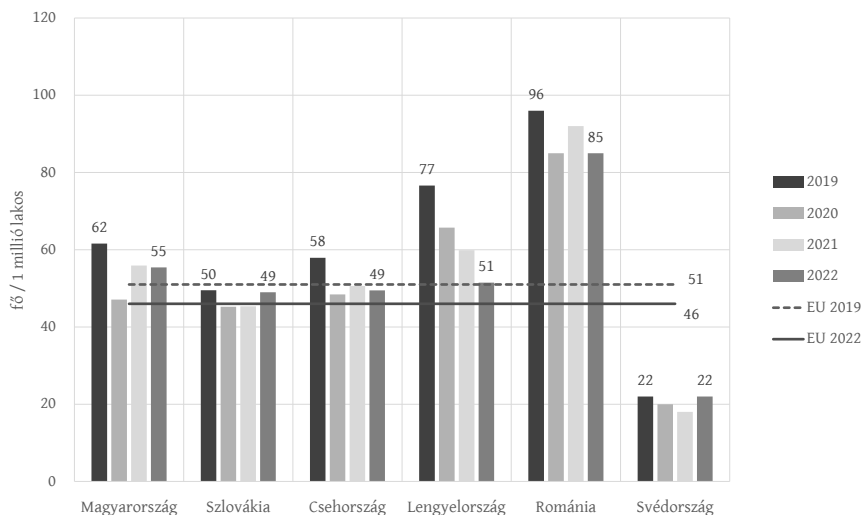
Forrás: a vizsgált országok statisztikai hivatalai és Európai Bizottság adatai alapján a szerzők szerkesztése

A közelmúlt adatait (3. ábra) alaposabban megvizsgálva elmondható, hogy 2019-ben Lengyelországban 77 fő, Magyarországon 62 fő, Csehországban 58 fő és Szlovákiában pedig 50 fő volt egy millió lakosra számítva a közlekedési balesetben meghaltak száma. Ez az érték 2019-ben az Európai Unióban 51 fő volt. Így tehát Szlovákia kivételével az uniós átlagnál rosszabbak a V4 országok eredményei.

2022-ben Lengyelországban 51, Szlovákiában és Csehországban 49, Magyarországon pedig 55 fős lakosságarányos adatot kapunk, ami szintén az Európai Unió átlaga (46) feletti mind a négy ország esetében (Eurostat 2025b).

3. ábra: Közúti balesetekben meghaltak száma 1 millió lakosra vetítve, 2019–2022

*Number of people died in road accidents per 1 million inhabitants, 2019–2022*

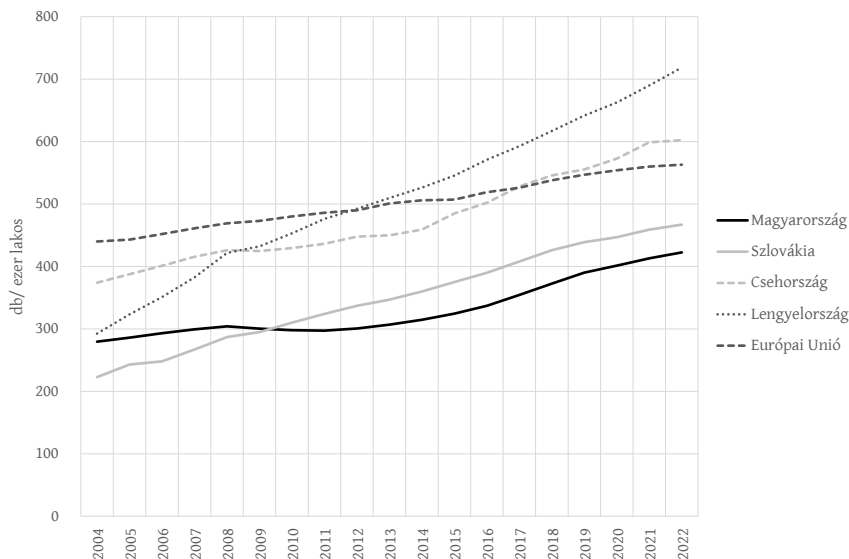


Forrás: a vizsgált országok statisztikai hivatalai, Eurostat és Statista adatai alapján a szerzők szerkesztése

### A személygépkocsik számának alakulása

A közlekedési balesetek kialakulásában nagy szerepet tulajdonítanak a közlekedési járművek számában bekövetkezett jelentős növekedésnek (Gégény 2024; Retallack, Ostendorf 2020). A 4. ábra 2004-től mutatja az ezer lakosra vetített gépkocsik számát, amely Szlovákiában, Csehországban és Lengyelországban folyamatosan emelkedik. Magyarországon ugyan volt egy kisebb csökkenés a regisztrált gépkocsik számában 2008 és 2011 között, de a hosszú távú trend itt is növekvő. A legnagyobb arányú változást Lengyelország esetén láthatjuk, itt közel két és félszeresére nőtt a lakosságarányosan számított személygépkocsik száma. Szlovákiában is jelentős, 2,1-szeres a gyarapodás, Csehországban és Magyarországon 1,6-, illetve 1,5-szeres. Bár a vizsgált időszak elején még mind a négy ország lakosságarányos adatai elmaradtak az uniós átlagtól, 2022-re Lengyelországé és Csehországé már megelőzték azt.

4. ábra: Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma (2004–2022)  
 Number of passenger cars per thousand inhabitants (2004–2022)



Forrás: a vizsgált országok statisztikai hivatalai és Európai Bizottság adatai alapján a szerzők szerkesztése

### A közúthálózatok hossza, összetétele, terheltsége és állapota

Az Európai Unió 28 tagállama együttesen mintegy ötmillió kilométer burkolattal rendelkező úthálózatot tudhat magáénak (Jászberényi, Munkácsy 2018), ebből a V4 országainak országos közúthálózata 259 606 km, amelyben nem szerepelnek a helyi közúthálózatok. Lengyelország országos közúthálózata a leghosszabb, 2022-ben 153 ezer km (Szlovákia 18 152 km, Magyarország 32 552 km, Csehország 55 862 km). Magyarország esetében az országos közúthálózat az összes közút 20 százaléka, viszont a forgalom 75 százalékát bonyolítja le naponta a Magyar Közút adatai alapján. Az országos közúthálózat fejlődése Lengyelországban volt a legdinamikusabb: 2004 óta az utak hossza 1,7-szeresére növekedett. A másik három országban a 18 év alatt bekövetkezett változás nem éri el a 10 százalékot.

Lengyelországban a 2016-os adatok szerint az autópályák és a gyorsforgalmi utak műszaki állapota nem mindenhol felel meg a kor és a forgalom nagysága miatt elvárt biztonsági követelményeknek. Lengyelország az Európai Unión belül a legveszélyesebb ország a gyalogosok halálózása tekintetében: 2014-ben a korábbi 2003-as évhez képest 40 százalékos csökkenés ellenére is 1 100 gyalogos halt meg az országban (Jamroz et al. 2016).

Az Európai Unió Kohéziós Alapja és az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) célul tűzte ki az alapúthálózat és egy transzeurópai közúthálózat (TEN-T)



fejlesztését. A fejlesztések során a készültség állapota Lengyelországban 65 százalékos, Magyarországon pedig 80 százalékos az útvonalak megvalósulása egy 2017-es vizsgálat szerint. Az uniós átlag a transzeurópai közúthálózat készültsége esetében 77 százalékos (Puricella et al. 2020).

A közúthálózat minősége mind a négy vizsgált ország esetében területenként változik. Fontos a biztonságos közlekedésben az útburkolat minősége, ezért is lényeges a közlekedési infrastruktúrához kapcsolódó programok, fejlesztések mihamarabbi megvalósítása (Ahmed 2023).

Az utóbbi 20 év során Európa-szerte egyre több gyorsforgalmi út és autópálya készült el. Az útépitések napjainkban is folyamatosan növelik a jó minőségű, többsávos, digitális információs táblákkal ellátott utak számát és hosszát.

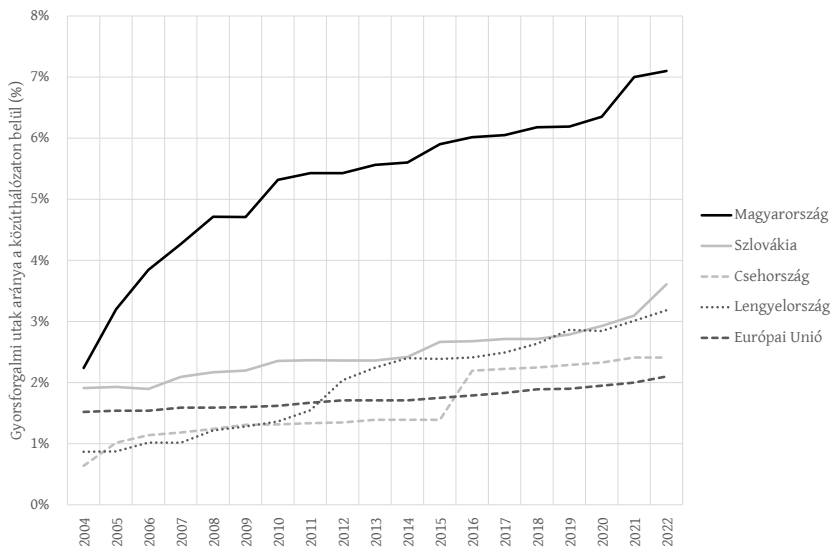
Ha a gyorsforgalmi úthálózat hosszát a teljes közúthálózat hosszának arányában nézzük, akkor egyértelműen kiderül, hogy a legkedvezőbb helyzetben Magyarország van (5. ábra). Magyarországon az összes közúti kilométer majdnem 7,5 százaléka gyorsforgalmi útszakasz, míg ez Szlovákia viszonylatában nem éri el a négy százalékot, Csehország esetén pedig 2,4 százalékot jelent. Egy Romániában végzett vizsgálat eredményei szerint a gyorsforgalmi úthálózat arányának növelése mérsékelheti a közlekedési balesetek előfordulási gyakoriságát azon térségekben, ahol korábban fizikai elválasztással nem rendelkező, kétsávos útszakaszok domináltak. A kutatás arra is rámutatott, hogy a gyorsforgalmi utak kiépítése jelentős mértékben hozzájárulhat ezen területeken a személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek számának csökkenéséhez, ezáltal javítva a közlekedésbiztonsági mutatókat (Deac, Tarnu 2019). Az európai uniós adatok ezt megerősítik, hiszen a halálos közlekedési balesetek fele kétsávos, fizikai elválasztás nélküli, főként városon kívüli útszakaszokon történik. Itt a frontális ütközések következtében alakulnak ki a halálos közlekedési balesetek nagyobb számban (Mobility&Transport 2022).

Az országok domborzati viszonyai jelentősen befolyásolták a fejlődés ütemét, hiszen Lengyelország, Csehország és kisebb mértékben Szlovákia esetében a domborzat nagyban megnehezíti az autópályák kialakítását, nagyobb bekerülési költség mellett (Selva et al. 2011).

Egy 2021-es vizsgálat alapján Lengyelországban évente 700 ezer gépjárművel több használja a közutakat, ebből 500 ezer személygépkocsi (Kozerska 2021). Annak ellenére, hogy Lengyelországban nagyban nőtt a gyorsforgalmi utak hossza, az ország területéhez mérten a legkevesebb kilométer autópálya Lengyelországra esik. A 2021-es adat alapján, ami összesen 1 761 km autópályát jelent a 322 575 km<sup>2</sup>-re számolva, 0,055 km autópálya adódik négyzetkilométerenként (Statistics Poland).

Magyarországon és Európa-szerte is a ROADMASTER és RST (*Road Surface Tester*) rendszerrel vizsgálják és állapítják meg az utak minőségi jellemzőit. Ilyenek például az útfelületek egyenletlensége, a kátyúk, nyomvályúk megléte vagy a nem megfelelő felületi textúra (Selva et al. 2011).

5. ábra: Gyorsforgalmi utak aránya a közúthálózaton belül (2004–2022)  
*Share of expressways in the road network (2004–2022)*



Forrás: a vizsgált országok statisztikai hivatalai, Brons et al. 2022 és az Európai Bizottság adatai alapján a szerzők szerkesztése

### A gépjárművek állapota és számuk növekedésének hatásai

A magyar közúthálózat minősége elmaradt a kívánatostól a 90-es években, az úthálózatok 18 százaléka nem volt megfelelő minőségű, 28 százaléka tűrhető és az utak közel 40 százaléka rossz minőségű volt. Ehhez társult még az elöregedett gépkocsialomány: a gépkocsik átlagéletkora bőven 10 év felett volt. Az akkori adatok alapján 2,3 millió gépkocsiból 1,5 millió a keleti piacról származó, elavult konstrukciójú és biztonságtechnikai újítások nélküli jármű volt (Fleischer 1999).

Az Európai Unióban 2022-ben 250 millió személygépkocsit regisztráltak és az átlagos életkoruk 2018 és 2023 között kb. 1,5 évvel öregedett, így 12,3 év volt átlagosan (Zacharof et al. 2025). Európában jelentős különbségek figyelhetők egyes területeken: a nyugati országok átlagosan fiatalabb flottával rendelkeznek, míg Közép- és Kelet-Európában idősebb gépjárműpark jellemző (Held et al. 2021).

A vizsgált 2004–2022-es időszakban a személygépkocsik száma mind a négy visegrádi országban gyorsan emelkedett. Magyarországon a járműpark nagysága nagyjából 1,2 millióval bővült; Szlovákiában (a feleakkora népesség ellenére) 1,3 milliós növekmény látható; Csehországban 2,6 millióval nőtt az állomány; Lengyelországban a legnagyobb az emelkedés kb. 11,1-ről 26,4 millióra. A kor szerkezet eltolódása is szembeötlő: 2016–2022 között a 20 évnél idősebb autók száma Lengyelországban 4,3-ról 6,3 millióra, Magyarországon 0,43-ról 0,84 milli-

óra nőtt, miközben az öt évnél fiatalabb járművek állománya is bővült (Lengyelországban 0,6, Magyarországon 0,21 millióval). Ennek megfelelően 2022-ben a személygépkocsi-flotta átlagéletkora a V4-ben magas: Lengyelországban 15,8 év, Magyarországon 15,4 év, Csehországban 15,7 év, Szlovákiában pedig 14,7 év (ACEA 2023; Statista 2025; Eurostat 2025).

A gépjárművek számának növekedése magával hozta a zsúfoltságot az úthálózatokon. Egyes vizsgálatok során arra a következtetésre jutottak, hogy ha 10 százalékkal csökkenne a torlódások száma, az ötszázalékos csökkenést eredményezhetne a közlekedési balesetek számában. A közlekedéspolitikai és a megfelelő városi infrastruktúra tervezése ezért nagyon fontos tényezők lehetnek a balesetek bekövetkezésének minimalizálásában. Nemcsak az úthálózat fejlesztésével, például többsávos utak építésével lehet csökkenteni a torlódást, hanem a rendszeres gépkocsihasználókat is fontos meggyőzni arról, hogy több alkalommal használják a tömegközlekedési eszközöket (Gonzalez, Bedoya-Maya, Catalayud 2021). Erre a későbbiekben még részletesen kitérünk.

### ***A közúti közlekedési balesetek kiváltó okai***

Közlekedési balesetek kiváltó okaival számos tanulmány foglalkozik, hiszen a kiváltó okok feltárása nagy segítséget nyújthat a balesetek kialakulásának megelőzésében. A közlekedési balesetek bekövetkezésében a legmeghatározóbb az emberi tényező, ez az esetek 99,4 százalékánál játszik szerepet. Az út és a környezet a balesetek 33 százalékánál, míg a járműfaktor 11,5 százalékánál felelős. Az emberi hiba és az út- és környezeti tényező együttes hatásából a balesetek 28 százaléka, a jármű és az emberi faktor együttes hibájából a 6,5 százaléka, a három tényező együttes hatásából pedig a 4,5 százaléka következik be. A tisztán járműhibából bekövetkező esetek az összes balesetnek 0,5 százalékát, míg a kizárólag út- és környezeti hatások (pl. eső, jeges út, rossz minőségű burkolat) miatti balesetek az összes esetnek mindössze 0,05 százalékát teszik ki a hazai statisztikai adatok alapján (Berta, Tóth 2011).

Az emberi tényezők között a legjelentősebb, az esetek közel 30 százalékban a nem megfelelően megválasztott sebesség (sebességtúllépés). 10 km/h sebességcsökkentés akár 50 százalékkal csökkentheti a halálos balesetek kialakulását. Alkoholfogyasztás során 0,5g/dl véralkohol koncentráció esetében már meredeken emelkedik a baleseti kockázat és 1,5g/dl felett a halálos baleseti kockázat a kétszázszorosára növekszik. A mobiltelefonok használata vezetés közben elvonja a figyelmet. Az SMS írása például hatszoros kockázatot jelent. Az Európai Unióban a gépkocsivezetők 2-10 százaléka vezetés közben kezében tartva használja telefonját, ami jelentős veszélyforrást jelent. Számos további emberi tényező közül mindenképpen meg kell említeni a biztonsági öv használatának fontosságát. A közlekedési balesetek halálos áldozatai 25 százalékban nem használták a biztonsági övet az Unió országaiban (ERSO 2024b; ETSC 2019).

Csehország esetében a legmeghatározóbb baleseti ok az elsőbbség meg nem adása, majd a sebesség túllépése és harmadik helyen pedig évente közel 70 ezer esetben a helytelen vezetési stílus (Csehország Rendőrsége 2023). Ezek mellett a legtöbb esetben a balesetek kialakulásának háttérében a fáradékonytságot, alkoholfogyasztást, gyorsajtást jelölték meg (Bucsuházy et al. 2019).

A legfrissebb magyarországi statisztikák szerint a legnagyobb számban a személygépkocsik a közlekedési balesetek elszenvedői, mint ahogy a V4 országokban és az egész világon is. Ez nyilvánvaló, hiszen a legnagyobb számban a személygépkocsik vesznek részt a közlekedésben. A befolyásoltság alatt történő vezetés (drog, alkohol, gyógyszer) hazai adatai kedvezőbbek, mint az európai átlag. Az elsőbbség meg nem adása és a gyorsajtás esetén viszont hasonló statisztikai adatokat láthatunk, mint Európában (Holló, Pauer 2024).

Lengyelországban első helyen a közlekedési szabályok be nem tartása, gyorsajtás jelenik meg, majd az útviszonyok rossz megítélése. Különösen érdekes, hogy Lengyelországban a 44 év alatti férfiaknál a vezető halálok a közlekedési baleset (Pawlowski et al. 2019).

Szlovákiában a 2020-as adatok szerint 46 százalékban a kiváltó ok az elsőbbség meg nem adása gyalogos számára, a figyelem hiánya a járművezetésre; valamint a fáradtság, betegség játszik még kiemelt szerepet (Szlovákia Rendőrsége 2021). Az alkoholfogyasztás, mint minden országban, nagy hatással van az okozott balesetek bekövetkeztére (Krčhová 2012).

Tekintettel arra, hogy emberi tényezők kiemelt szerepet játszanak a közlekedési balesetek bekövetkezésében, ezért az úthálózat fejlesztése mellett több országban szigorú jogszabályi előírásokat vezettek be az esetszámok és az esetek súlyosságának csökkentése érdekében.

### **A közúti halálozás csökkentése érdekében kidolgozott programok**

A közlekedési balesetek háttérében az elsőbbség meg nem adása, a gyorsajtás és az ittas vezetés az elsődleges okok között szerepel. Ennek ellenére azon 46 országból, amely elfogadta az Európai Unió és WHO (World Health Organization) célkitűzéseit, csak öt (köztük Magyarország) rendelkezik megfelelő szabályozással a gyorsajtás, az ittas vezetés és a biztonsági öv használatáról (Passmore, Yon, Mikkelsen 2019).

Az Európai Unió számos közlekedéspolitikai programot hirdetett, mint például a „Fehér Könyv” program 2001-ben, 2011-ben és 2020-ban, valamint a *Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időálló pályára állítása*. Ezek a programok magukba foglalják a közúthálózat és a gyorsforgalmi, valamint a vasúti hálózat fejlesztését, illetve közlekedésbiztonságot célzó törekvéseket. A program szerint 2030-ra a közúti halálozást a felére kell csökkenteni, 2050-re pedig nullára (Gégény 2021).

A vizsgálatunkban szereplő országok ezen célok elérése érdekében hoztak különféle előírásokat. Ilyen volt például a Csehországban 2006-ban bevezetett szabályozás, amelyben büntető pontrendszert kezdtek alkalmazni és a büntetés összegét is megemelték a szabálytalankodó gépjárművezetőknél. Ennek eredményeként és a fokozott ellenőrzések hatására a kezdeti időszakban jelentős csökkenés volt megfigyelhető a halálos közlekedési balesetek számában. A szabályok bevezetésének hatásait vizsgálták az első 12 hónapban és 17,7 százalékos csökkenést figyeltek meg. A hosszú távú megfigyelés során viszont nem tudtak levonni egyértelmű következtetéseket, és a későbbiekben jelentős csökkenést sem láttak a halálos közlekedési balesetek számában (Montag 2014).

Magyarországon is megemlíthetünk hasonló szabályozást. 2008-ban bevezették a „Zéró Toleranciát”, hiszen az összes közlekedési balesetben 13,8 százalékban volt felelős az alkoholos befolyásoltság, a halálos közlekedési balesetek kialakulásában pedig több, mint 20 százalékban (Kutrovácz, Gelencsér 2023).

Míg az Unió több országában kevesebb a fatális kimenetelű közúti balesetek száma (Hollandia, Németország, Dánia, Svédország), a visegrádi országokban sajnos magasabb a halálozási adat. Mivel Európában több ország is az Európai Unió átlagánál rosszabbul teljesített a közlekedési balesetek 1 millió lakosra számított arányában a 2013-as vizsgálat alapján (az 1 millió lakosra jutó közúti halálozás az EU-ban 51), ezért egy együttműködési programot hoztak létre. A program célja az úthálózatok tervezése és fejlesztése a közúti biztonság szempontjából. Ebben a programban Románia, Görögország, Olaszország, Szlovénia, Bulgária és Magyarország vett részt. A programot *“Road safety in South East European regions – ROSEE” of the South East Europe (SEE)* néven indították el, amelyben kérdőíves formában több közlekedési szakember által megfogalmazott kérdésre adtak választ a megkérdezettek. Ebből kiderült, hogy a program és az elemzések végrehajtása több országban jelentősen eltér, mert nincs egységes és pontos adatbázis például a közlekedési balesetek ok-okozati tényezőiről. A közlekedési adatok szisztematikus gyűjtése elengedhetetlen, hiszen csak a pontos és összehasonlítható statisztikai adatok elemzése alapján tárható fel, hogy milyen stratégiák kidolgozása szükséges a közlekedési balesetek megelőzéséhez (Laiou et al. 2017).

### ***A közösségi és elővárosi közlekedés fejlesztésének hatásai közlekedési balesetekre***

A közösségi közlekedés fejlesztése ugyancsak fontos, a balesetek számát csökkentő tényező. Napjainkban megfigyelhető a személygépkocsik túlsúlya a közlekedésben. Jelenleg ez az elsődlegesen választott eszköz a mobilitáshoz. A második helyen az autóbusz áll, és ezt követi a kötöttpályás járművek használata (Farkas, Hagymási, Nagy 2010).

A városi népesség növekedése fokozott nyomást gyakorol a meglévő közúti és közösségi közlekedési hálózatokra. A lakosság mobilitási igényei megváltoztak,

ezért fontossá vált az intermodális közlekedés fejlesztése, a sűrűn lakott nagyvárosi régiókban a busz-, a villamos-, a metró- és az elővárosi vasúti rendszerek összekapcsolása.

Már korábban említésre került, hogy a balesetek legnagyobb számban a városi területeken történnek. Ezért is kell a közösségi közlekedésre nagy hangsúlyt fektetni, hogy az egyéni gépjárműhasználók inkább a közösségi közlekedést válasszák.

Az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) vizsgálata, amely 2003-ban jelent meg, rávilágított, hogy az Európai Unióban a közúti balesetek felelősek a halálos közlekedési balesetek 97 százalékáért. A halálos közúti balesetek szempontjából a leginkább veszélyeztetettek a motorkerékpárosok, majd a kerékpárosok és a gyalogosok. Az is kiderült a vizsgálatból, hogy a személygépkocsival közlekedők tíz-tizenkétszer gyakrabban szenvednek halálos közúti balesetet, mint akik a buszt választják. Legbiztonságosabbnak a megtett távolságok alapján a vasúti és a légi közlekedés tekinthető (ETSC 2003). A Nemzetközi Közlekedési Fórum (ITF) 72 európai város közlekedésbiztonsági mutatóinak vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy a közösségi közlekedés növelése jelentősen növelheti a közlekedésbiztonságot a városi területeken (ITF 2019).

A tanulmányban vizsgált V4 országaiban Szlovákia és Magyarország esetében figyelhető meg a közösségi közlekedést használók magasabb aránya. Magyarországon ez 2022-ben 25,7 százalékot, Szlovákiában 25 százalékot jelentett. Csehországban, ahogy az minden országra jellemző, a nagyvárosokban és a fővárosban, Prágában a legnagyobb arányú a közösségi közlekedést használók aránya, amely az országos adatok szerint 2022-ben 23,6%. Lengyelországban ez csupán 19,1% (Statista 2025; Report Linker 2023).

A közúti balesetek száma és a vasúti közlekedés fejlesztése között is van összefüggés: a vasúton szállított utas-kilométerek növelésével a közúti közlekedési balesetek számának csökkenése érhető el. Ezt egy 31 OECD-országból származó, 2000 és 2016 közötti adatok felhasználásával készült tanulmány is alátámasztja. A keresztmetszeti vizsgálat szerint a vasúti személyszállítást egy százalékkal növelve 0,13 százalékos csökkenés érhető el a közúti halálesetek számában (Kashani, Sartibi 2022).

### ***Intermodális közlekedés***

Az elővárosi közlekedési rendszerek fejlesztése hozzájárulhat a közlekedési balesetek számának visszafogásához, mivel a személyautó használatát csökkentheti, és inkább a biztonságosabb tömegközlekedést helyezi előtérbe. Ugyancsak hatással van a torlódások kialakulására, mivel csökkentheti a főútvonalakat használó járművek számát. Az autóhasználat során a tömegközlekedésnél tapasztalt halálos baleseti kockázat tíz-húszszorosa jelentkezhet.

Az intermodális közlekedési forma olyan lehetőségeket biztosít az utazók számára, ahol egy utazás során több különböző közlekedési módot kombináltan használhatnak (pl. autóbusz, villamos, elővárosi vasút, metró) egységes integrált tarifarendszerrel (Pazzini et al. 2022; UITP 2021). Az intermodális közlekedésnek része a P+R, B+R (Park and Ride és Bike and Ride, parkolj/kerékpározz és utazz), amely egy rugalmas és legfőképpen biztonságos utazási forma. Nagyban javítja a peremkerületek és elővárosi lakosság mobilitását (Litman 2020).

A parkolóhelyek (P+R) megfelelő elhelyezése a városokban előmozdíthatja az ingázó lakosság tömegközlekedési eszközhasználatát. Ez következményesen csökkenti a személygépkocsik használatának negatív hatásait. Legfőképpen a belvárosi területeken, ahol az úthálózat fejlesztése a beépítettség magas foka miatt jelentősen korlátozott (Macioszek, Kurek 2020). A parkolók, amennyiben a belvárosi területekhez közel helyezkednek el, csekély mértékben tudják csökkenteni a forgalom nagyságát, ezáltal a balesetek számának csökkenésére minimális hatást gyakorolnak (Kosztjó, Török 2009).

Meg kell említeni még a tram-train rendszerű közlekedést, ami egy villamos hibrid vasúti jármű, villamos- és vasúti hálózaton is közlekedhet. Nagy különbség a HÉV rendszeréhez képest, hogy a HÉV csak saját elkülönített elővárosi/könnyűvasúti pályán közlekedik, nem kompatibilis a vasúti pálya használatához. Jólabb ki-sebb távolságokat tesz meg, átszállás nélkül közvetlenül a belváros nem elérhető. Így a tram-train előnye, hogy hidat képez a belvárosi területek és regionális célállomások között (Scherer 2012). Tram-train már Magyarországon is működik Hódmezővásárhely és Szeged között, amely főleg az elővárosi ingázók számára jelent alternatívát az autóhasználattal szemben.

Nyilvánvaló tehát, hogy milyen jelentős szerepe van a közösségi és elővárosi közlekedés fejlesztésének: nemcsak a közlekedési balesetekre gyakorolt közvetlen hatások, hanem a torlódások kialakulásának és a káros környezeti hatások csökkentése miatt is.

## Összefoglalás

Tanulmányunkban a visegrádi országok közötti közlekedési baleseteinek statisztikáit hasonlítottuk össze. Mind a négy ország esetében magas az Unió országaihoz képest a közlekedési balesetek következtében kialakult halálozás és a maradandó rokkantság. Bár évről évre javulnak a statisztikai mutatók, még mindig nagyon sokan halnak meg ilyen okból.

Az elmúlt 20 év során a legnagyobb mértékű változás Lengyelországban történt, a halálos kimenetelű közlekedési balesetek itt csökkentek a legnagyobb arányban. Ennek hátterében a megfelelően kialakított nemzeti programok (NRSP-GAMBIT 96', 2000', 2005' és az NRSP 2020', NRSP: *National Road Safety Programme*) álltak. Ezeket országos, regionális és helyi szintekre egyaránt kiter-



jesztették. A fent említett programok hatására az elmúlt 30 évben 60 százalékos csökkenést értek el (2004-ben 5 712 fő, 2017-ben kevesebb mint 3 000 fő) a közúti halálozás tekintetében (Jamroz et al. 2019). Az Európai Unió halálozási statisztikájához viszonyítva a V4 országairól elmondható, hogy a csökkenés ellenére is rosszabb statisztikai adatokat mutatnak.

A járművek számának növekedése világviszonylatban megfigyelhető, ami természetesen a visegrádi négyek országaiban is ilyen tendenciát mutat. Ezért is fontos az Unió törekvése, miszerint az autópályák és a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése minél gyorsabb ütemben történjen meg. Nagy segítség az ERFA célkitűzése, amelyben az alapúthálózat és egy transzeurópai közúthálózat (TEN-T) fejlesztését szeretnék megvalósítani, ezzel is javítva az utak minőségét és a biztonságos közlekedés megvalósulását. Ez különösen fontos, hiszen a vizsgált országok a korábbi szocialista országokra jellemzően nagyon rossz minőségű úthálózattal rendelkeztek a nyugati országokhoz viszonyítva.

Kutatásunk során kiderült, hogy a nagyvárosok és a hozzájuk kapcsolódó agglomerációk a közlekedési balesetek tekintetében a legjobban veszélyeztetett területek. Mindezek mellett azonban a kiváltó okok közt mégis az emberi tényező az elsődleges. Az emberi tényezők közül elsősorban a sebességtúllépés a vezető ok, majd az elsőbbség meg nem adása és az alkoholos/drogos befolyásoltság következik. Szinte minden országos statisztika élén a fiatal, 44 év alatti korosztály szerepel, majd a 65 év feletti korosztály következik. A fiatal korcsoport esetében leggyakrabban a gyorshajítás, illetve pszichoaktív szerek használata állnak a közlekedési balesetek kialakulásának hátterében. Ezek az okok a vizsgált országok esetében is előkelő helyen állnak, és ezért még fokozottabb figyelmet kell szentelni nekik.

Az intermodális közlekedés fejlesztésének és a megfelelő városi területekre telepített P+R parkolóknak ugyancsak nagy szerepe van a közlekedési balesetek számának csökkentésében.

## Javaslattétel

Mivel közlekedési balesetekben még mindig több, mint 1 millióan halnak meg évente a világban, ezért a szabályozások újragondolása javasolt:

- A közlekedésbiztonságra kidolgozott programok fejlesztése: mint például a „Vision Zero”, „Sustainable Transport Safety”, „Első és Második Fehér Könyv”, Magyarország esetében pedig a „Közúti Közlekedésbiztonsági Program 2020–2022, 2023–2025”.
- Közösségi közlekedés fejlesztése, a multimodális közlekedés megteremtése.
- Folyamatos sebességmérő ellenőrzések végrehajtása. Ezek keretében nemcsak a telepített traffipaxok esetében az aktuális sebesség mérésére, hanem sokkal inkább a távolságalapú sebességmérés bevezetésére lenne szükség.

- Sebességsökkentést szolgáló menetdinamikai küszöbök kialakítása.
- Indokoltak a folyamatos alkoholszondás ellenőrzések.
- A kezdő gépkocsivezetők számára a nagyteljesítményű gépjárművek használatának kategóriákba sorolása, amely során csak bizonyos életkor (21 év) vagy minimum kétéves balesetmentes vezetést követően léphetnének magasabb kategóriába.
- A közlekedési bírságok megemlése és a már meglévő büntetőpontrendszer szigorítása. Már több országban is bevezették a kirívó szabálytalankodók esetében a jármű azonnali elkobzását, ilyen ország például Ausztria. Ez elég nagy visszatartó erő lehet a gyorsajtások ellen vívott harcban.
- Időközönként ismétlődő vagy szinten tartó képzések megszervezése, amelyek során tájékoztatásra kerül sor az aktuális jogszabályi változásokról és KRESZ-módosításokról.
- Oktatási programok, például „Közlekedj okosan!”

Természetesen a gépjárműgyártók már nagyon sok innovatív vezetéstámogató rendszert építenek a gépjárművekbe. Ilyen például az AA (*Attention Assist*) fáradtságot vagy elalvást figyelő rendszer, mely a gépkocsivezető aktivitását figyeli. A felsorolás korántsem teljes, de még megemlíthető egy nagyon hasznos és fontos elem, az LDWS (*Lane Departure Warning System*), ami abban segít, hogy a gépjármű a saját sávjában maradjon. Ezeknek a rendszereknek a folyamatos fejlesztése nagyban segíti a gépkocsivezetők balesetmentes és biztonságos közlekedését.

A fent említett javaslatok nemcsak a vizsgált országok vonatkozásában, de az egész világon csökkenthetnék a halálos és súlyos sérüléssel járó közlekedési balesetek számát és kialakulásának veszélyét.

## Irodalom

- Ahmed, S. K., Mohammed, M. G., Abdulqadir, S. O., Abd El-Kader, R. G., El-Shall, N. A., Chandran, D., Ur Rehman, M. E., Dhama, K. (2023): Road traffic accidental injuries and deaths: A neglected global health issue. *Health Science Reports*, 5., e1240. <https://doi.org/gtkzj3>
- Berta T., Tóth V. (2011): Közlekedésbiztonsági programalkotás Magyarországon a XXI. század első évtizedében. *Közlekedésbiztonság*, 1., 11–20. <https://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/wp-content/uploads/2019/03/KB-2011-1.pdf> (Letöltés: 2024. 02. 16.)
- Boyko, V., Dubrovina, N., Zamiatin, P., Gerrard, R., Gurov, A., Sushkov S., Lazirskiy, V., Ivanova, Y., Zamiatin, D. (2015): The analysis of injures and mortality risk level as a result of road accident in regions of the Central and Eastern Europe. *International Journal of Managerial Studies and Research*, 8., 85–94.
- Borowy, I. (2013): Road traffic injuries: Social change and development. *Medical History*, 1., 108–138. <https://doi.org/f4q69m>
- Brazinova, A. Majdan, M. (2016): Road traffic mortality in the Slovak Republic in 1996–2014. *Traffic Injury Prevention*, 7., 692–698. <https://doi.org/qdxz>
- Brons, M., Dijkstra, L., Ibanez, J.N., Poelman, H. (2022): *Road infrastructure in Europe: Road length and its impact on road performance*. European Commission, Publications Office of the European Union <https://doi.org/qdx2>

- Bucsuházy, K., Matuchová, E., Zuvala, R., Moravcová, P., Kostiková, M., Mikulec, R. (2019): Human factors contributing to the road traffic accident occurrence. *Transportation Research Procedia*, 45., 555–561. <https://doi.org/gpz5ng>
- Deac, C., Tarnu, L., (2019): Considerations on the role of modernizing the road infrastructure in the prevention of road accidents. *MATEC Web of Conferences*, 290. <https://doi.org/qdx3>
- Farchi, S., Molino, N., Rossi, G. P., Borgia, P., Krzyzanowski, M., Dalbokova, D., Kim, R., European Road Accidents Indicator Working Group (2006): Defining a common set of indicators to monitor road accidents in the European Union. *BMC Public Health*, 183., 1–12. <https://doi.org/bv9dk5>
- Farkas D., Hagymási G., Nagy B. (2010): A helyi közösségi közlekedés jelenlegi helyzetének ismertetése és hazai szervezésének lehetőségei. *Vezetéstudomány*, 5., 26–36.
- Fildes, J., J.Wajne, M., Kortbeek, J., Chapleau, W., Merrick, C., Peterson, N., Scardiglia, J., Horowitz, L., Seitz, A. (2008): The purpose, history, and concepts of the ATLS program. In: *Advance Trauma Life Support for Doctors, Chicago*, 27–30.
- Fleischer T. (1999): *A magyar közlekedés hálózatai és az európai csatlakozás*. I. Európai tükör műhelytanulmányok, Miniszterelnöki Hivatal Integrációs Stratégiai Munkacsoportja, Budapest, 93–122.
- Gonzalez, S. S., Bedoya-Maya, F., Calatayud, A. (2021): Understanding the effect of traffic congestion on accidents using big data. *Sustainability*, 13., 7500. <https://doi.org/gr4h6h>
- Goullé, J.P., Verstraete, A., Boulunak, R., Costentiennek, J., Fouchernek, J. P., Raes, E., Tillementnek, J. (2008): Drogues, médicaments et accidentologie. Illicit drugs, medications and traffic accidents. *Annales Pharmaceutiques Francaises*, 4., 196–205. <https://doi.org/ct4z4v>
- Gururaj, G. (2008): Road traffic deaths, injuries and disabilities in India: Current scenario. *The National Medical Journal of India*, 1., 14–20. PMID: 18472698
- Held, M., Rosat, N., Georges, G., Pengg, H., Boulouchos, K. (2021): Lifespans of passenger cars in European: Empirical modelling of fleet turnover dynamics *European Transport Research Review*, 13., 9. <https://doi.org/qdx4>
- Holló P., Pauer G. (2024): A közlekedők magatartásának, attitűdjének elektronikus felmérése (ERSA projekt: E-Survey of Road Users' Attitudes). *Ütügyi Lapok*, 13., 33–40. <https://doi.org/qdx6>
- Hydén, C. (2019): Speed in a high-speed society. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 1., 44–50. <https://doi.org/gjc75h>
- Jamroz, K., Kustra, W., Budzynski, M., Zukowska, J. (2016): Pedestrian protection, speed enforcement and road network structure the key action for implementing Poland's Vision. Zero. *Transportation Research Procedia*, 14., 3905–3914. <https://doi.org/qdx7>
- Jamroz, K., Budzynski, M., Romanowska, A., Zukowska, J., Oskarbski, J., Kustra, W. (2019): Experiences and challenges in fatality reduction on Polish roads. *Sustainability*, 4., 959. <https://doi.org/gmqd5x>
- Jaskiewicz, M., Jurecki, R., Szumska, E. (Eds.) (2025): *Automotive Safety 2024*. Proceedings of the 14th International Science and Technical Conference Automotive Safety (Sandomierz, Poland, 24–26 April 2024). CRC Press, London <https://doi.org/qdx8>
- Kashani, A.T., Sartibi, Z. (2022): Is there a relationship between rail transport and road fatalities? *Iranian Journal of Science and Technology*, 46., 1645–1654. <https://doi.org/gkgx88>
- Kosztó Á., Török Á. (2009): Budapesti parkolási díjak hatása a P+R parkolók fejlesztésére. *Városi Közlekedés*, 5., 254–256.
- Kozerska, M. (2021): Management of infrastructure and traffic volume versus road traffic safety. *European Research Studies Journal*, 3B., 615–632. <https://doi.org/qdz6>
- Krchová, Z. (2012): Aggressive behaviour of drivers in Slovakia affecting road safety. *Transport problems*, 2., 111–116. [https://www.researchgate.net/publication/295479998\\_Aggressive\\_behaviour\\_of\\_drivers\\_in\\_Slovakia\\_affecting\\_road\\_safety](https://www.researchgate.net/publication/295479998_Aggressive_behaviour_of_drivers_in_Slovakia_affecting_road_safety) (Letöltés: 2024. 09. 21.)
- Kutrovátz K., Gelencsér A. (2023): *Ittasan okozott közúti balesetek. Alkoholhelyzet Magyarországon. Tények, adatok, elemzések*. ELTE PPK, L1Harmattan Kiadó, Budapest, 167–174. <https://doi.org/qdzc>
- Laiou, A., Papadimitriou, E., Yannis, G., Milotti, A. (2017): Road safety data and information availability and priorities in South-East European regions. *Transportation Research Procedia*, 25., 3703–3714. <https://doi.org/qdzd>

- Litman, T. (2020): *Evaluating Transportation Equity: Guidance for Incorporating Distributional Impacts in Transportation Planning*. Victoria Transport Policy Institute, Transportation Research Board <https://www.vtpi.org/equity.pdf>
- Macioszek, E., Kurek, A. (2020): The use of park and ride system – A case study based on the city of Cracow (Poland). *Energies*, 13., 3473. <https://doi.org/gmqpw8>
- Mohammed, A. A., Ambak, K., Mosa, A. M., Syamsunur, D. (2019): A review of traffic accidents and related practices worldwide. *The Open Transportation Journal*, 13., 13–65. <https://doi.org/qdzf>
- Montag, J. (2014): A radical change in traffic law: Effects on facilities in the Czech Republic. *Journal of Public Health*, 4., 539–545. <https://doi.org/f6sjcx>
- Munkácsy A., Jászberényi M. (2018): A közúti közlekedés, a városi mobilitás és a turizmus. In: Jászberényi A., Munkácsy A. (Szerk.): *Közlekedés mobilitás és turizmus*. Akadémiai Kiadó (Online) <https://mersz.hu/jaszberenyi-munkacsy> (Letöltés: 2024. 09. 20.)
- Orsi, C., Bertuccio, P., Morandi, A., Levi, F., Bosetti, C., La Vecchia, C. (2012): Trends in motor vehicle crash mortality in Europe, 1980–2007. *Safety Science*, 4., 1009–1018. <https://doi.org/fixjc4>
- Passmore, J., Yon, Y., Mikkelsen, B. (2019): Progress in reducing road-traffic injuries in the WHO European region. *The Lancet Public Health*, 6., E272–E273. <https://doi.org/qdzg>
- Pawlowski, W., Goiewicz, K., C.Schwebel, D., Shen, J., Goniewicz, M. (2019): Road traffic injuries in Poland: Magnitude and risk factors. *European Journal of Trauma and Emergency Surgery*, 45., 815–820. <https://doi.org/gp9nnp>
- Pazzini M., Lantieri C., Vignali V., Simone A., Dondi G., Luppino G., Grasso D. (2022): Comparison between different territorial policies to support intermodality of public transport. *Transportation Research Procedia*, 60., 68–75. <https://doi.org/qdzh>
- Pignone, M., Salazar, R. (2019): Betegségmegelőzés és egészségvédelem. In: Papadakis, M.A., McPhee, S. J., Rabow, M.W. (Szerk.): *Korszerű orvosi diagnosztika és terápia*. Medicina Kiadó, Budapest, 14–16.
- Puricella, P., Gullova, Z., Hristov, S., Balko, L., Pascual-Gil, F., Klis-Lemieszonek, A., Urbanic, B., Leskovar, M. (2020): A TEN-T törzshálózat készenléti állapota az egyes tagállamokban 2016. In: *Az uniós közúti törzshálózat: az utazási idő rövidült, de a hálózat még nem kapcsolt üzemi sebességre*, Európai Számvevőszék, 14–30.
- Racioppi, F., Eriksson L., Tingvall C., Villaveces, A. (2004): Road safety in Europe in the context of sustainable transport. In: Racioppi, F., Eriksson L., Tingvall C., Villaveces, A. (Eds.): *Preventing Road Traffic Injury: A public health perspective for European*. WHO Europe, 11–26.
- Retallack, A.E., Ostendorf, B. (2020): Relationship between traffic volume and accident frequency at intersections *Int. J. Environ Res Public Health*, 4., 1393. <https://doi.org/qdzj>
- Saeednejad, M., Sadeghian, F., Fayaz, M., Rafael, D., Atlasi, R., Houjaghan, A. K., Kichi, R. A., Asgaroon, M. H., Mahmoudabadi, H. Z., Salamati, Z., Naji, Z., Rahimi-Movaghar, V., Salamati, P. (2020): Association of social determinants of health and road traffic deaths: A systematic review. *Bull Emerg Trauma*, 4., 211–217. <https://doi.org/qdzm>
- Scherer, M., Dziekan, K. (2012): Bus or rail: An approach to explain the psychological rail factor. *Journal of Public Transportation*, 1., 75–93. <https://doi.org/qdzk>
- Selva, N., Kreft, S., Schluck, M., Bengt-Gunnar J., Mihok, B., Okarma, H., Libisc, P. (2011a): Roadless and low-traffic areas as conservation targets in Europe. *Environmental Management*, 48., 865–877. <https://doi.org/cwsrqp>
- Schipper, F. (2007): *The road of Europe, European integration, road networks and the European citizen*. Piarc World Road Congress, Paris, 23. 1–14.
- Timár A. (2004): A magyarországi közlekedési infrastruktúra ma és holnap. *Közúti és Mélyépítési Szemle*, 8., 14–22.
- Zacharof, N., Nur, J., Kourtesis, D., Krause, J., Fontaras, G. (2025): *A review of the used car market in the European Union*. European Commission, Publications Office of the European Union <https://doi.org/qdzn>

## Adatforrások

Cseh Statisztikai Hivatal, Czech Statistical Office <https://csu.gov.cz>  
 Csehország Rendőrsége (Policiejiní Prezidium České Republiky) <https://policie.gov.cz/>  
 Developments related to the Trans-European Transport Network (TEN-T) <https://unece.org>  
 Az Európai Községek Bizottsága (2001): Az Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni  
*Fehér Könyv*  
 Eurostat, Európai Bizottság <https://ec.europa.eu/eurostat>  
 Eurostat (2001): Passenger cars [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road\\_eqs\\_carhab/default/table?](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_eqs_carhab/default/table?)  
 Eurostat (2025a): Passenger cars by age [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/explore/all/transp?lang=en&subtheme=road.road\\_eqs&display=list&sort=category&extractionId=road\\_eqs\\_carage](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/explore/all/transp?lang=en&subtheme=road.road_eqs&display=list&sort=category&extractionId=road_eqs_carage)  
 Eurostat (2025b): Road safety statistics in the EU [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road\\_safety\\_statistics\\_in\\_the\\_EU](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_safety_statistics_in_the_EU)  
 Központi Statisztikai Hivatal (KSH) [www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)  
 Központi Statisztikai Hivatal (KSH 2022) <https://www.ksh.hu/nepszamlalasok>  
 Központi Statisztikai Hivatal (KSH202) [https://www.ksh.hu/stadat\\_files/ege/hu/ege0061.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0061.html)  
 Lengyelország Statisztikai Hivatala, Statistics Poland <https://stat.gov.pl>  
 Lengyel Közlekedésbiztonsági Obszervatórium, Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, <https://obserwatoriumbrd.pl>  
 Statista <https://www.statista.com/>  
 Szlovák Köztársaság Statisztikai Hivatala, Statistical Office of the Slovak Republic <https://slovak.statistics.sk>  
 Szlovák Rendőrség (Policajny Zbor Slovenskej Republiky) <https://www.minv.sk>

## Internetes hivatkozások

ACEA (2023): Vehicles in use Europe 2023. *European Automobile Manufacturers Association*. [www.acea.auto](http://www.acea.auto)  
 ETSC (2003): Transport Safety Performance in the EU- A Statistical Overview. *European Transport Safety Council*. <https://etsc.eu/transport-safety-performance-in-the-eu-a-statistical-overview/>  
 ETSC (2019): Reducing Speeding in Europe (PIN Flash 36). *European Transport Safety Council*. <https://etsc.eu/reducing-speeding-in-europe-pin-flash-36/>  
 ERSO (2024a): Main factors causing fatal crashes. *European Road Safety Observatory*, Brussels. <https://road-safety.transport.ec.europa.eu>  
 ERSO (2024b): Main factors causing fatal crashes. *European Road Safety Observatory*, Brussels. <https://road-safety.transport.ec.europa.eu>  
 Gégény I. (2021): Az Európai Unió hatályos közlekedéspolitikai stratégiája. *Közlekedésbiztonság* <https://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/az-europai-union-hatalyos-kozlekedespolitikai-strategiaja/>  
 Gégény I. (2024): Egy sikeres esztendő-Közlekedési balesetek és forgalom Magyarországon 2020 *Közlekedésbiztonság* <https://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/egy-siker-esztendo/>  
 ITF (2019): Road Safety in European. *Cities International Transport Forum*. <https://www.itf-oecd.org/road-safety-european-cities>  
 ITF (2020): Közúti közlekedésbiztonsági éves jelentés 2020. *OECD Publishing*, Párizs, <https://doi.org/10.1787/f3e48023>  
 ITF (2023): Road Safety Annual Report 2023. *OECD Publishing*, Paris [www.itf-oecd.org/irtad](http://www.itf-oecd.org/irtad)  
 IRTAD (2020): International Road Traffic and Accident Database.  
 Mobility&Transport (2022): Road safety in the EU: Fatalities in 2021 remain well below pre-pandemic level. <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/news-events/news/road-safety-eu-fatalities-2021-remain-well-below-pre-pandemic-level>

- ReportLinker (2023): European Modal Share of Trains, Motor Coaches, Buses and Trolley Buses by Country. <https://www.reportlinker.com/dataset/a900d7c4d179257e0f650303a616e20c266b451c>
- UITP (2021): Integrated Ticketing and Fare Management. *International Association of Public Transport*. <https://www.uito.org>
- WHO (2023): Road traffic injuries. 13 december 2023 <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries#:~:text=The%20United%20Nations%20G>

## KÖNYVSZEMLE / BOOK REVIEWS

### Rodek Nóra, Bogdány Eszter, Máhr Tivadar, Rentz Tamás (2024): *Bevezetés a társadalmi innovációba* (Akadémiai Kiadó, Budapest, p. 184)

#### LANGERNÉ VARGA ZSÓFIA

**LANGERNÉ VARGA Zsófia:** doktorandusz, Soproni Egyetem, Lámfalussy Közgazdaságtudományi Kar, Széchenyi István Doktori Iskola; 9400 Sopron, Erzsébet utca 9.; zsofi.varga12@gmail.com; <https://orcid.org/0009-0006-1753-5046>

**Zsófia LANGERNÉ VARGA:** PhD student, István Széchenyi Economics and Management Doctoral School, Alexandre Lamfalussy Faculty of Economics, University of Sopron; Erzsébet u. 9., H-9400 Sopron, Hungary; zsofi.varga12@gmail.com; <https://orcid.org/0009-0006-1753-5046>

A társadalmi innováció egyre nagyobb szerepet játszik a 21. század komplex kihívásainak megoldásában. Ezen a dinamikusan fejlődő területen hiánypótló munkaként jelent meg 2024-ben az Akadémiai Kiadó gondozásában, négy szerző közös köteteként a "Bevezetés a társadalmi innovációba" című szakkönyv, amely a Társadalmi Innovációs Nemzeti Laboratórium (TINLAB) kutatásaira építve nyújt betekintést e sokrétű tudományterületbe. A szerzők kutatók, tervezők, innovációs és közösségi fejlesztést szolgáló projekteken szerzett tapasztalatokkal felvértezett szakemberek. Ez a multidiszciplináris háttér megalapozza a könyv egyik legfőbb értékét: a szerzők a társadalmi innovációt nem egyetlen tudományos diszciplína szűk keresztmetszetén keresztül mutatják be, hanem rendszerben, összefüggésekben, alkalmazható és mérhető keretek között elemzik. A kötet strukturált módon vezeti be az olvasót a társadalmi innováció fogalomrendszerébe, történeti fejlődésébe, alkalmazási területeibe, valamint szemléletformáló eszközt kínál a közpolitika, a civil szféra és a gazdaság szereplői számára. A mű egyik legnagyobb szakmai hozadéka, hogy a társadalmi innovációt nemcsak egyfajta idealizált célként, hanem működő rendszerekben megfigyelhető gyakorlatként tárgyalja.

A kötet hét tematikus fejezetre tagolódik, melyek a társadalmi innováció különböző dimenzióit tárják fel, logikusan felépített szerkezetben haladva az elméleti alapoktól a specifikus alkalmazási területekig. A fejezetek szisztematikusan mutatják be a társadalmi innováció értelmezését, a digitalizáció vonatkozásait, a kulturális innovációt, a helyi fejlesztéseket és a jó kormányzást, a környezeti innovációt, a munka jövőjét CSR-szemléletben, valamint a társadalmi innováció menedzsmentjét. Az olvasói tájékozódás megkönnyítése érdekében a kötet az egyes fejezetek végén tartalmazza a kapcsolódó irodalomjegyzéket.





A *társadalmi innováció értelmezése* című első fejezet kiemelkedő érdeme, hogy komplex szemléletű megközelítésben, mind a négy szerző közreműködésével alapozza meg a témát, világos fogalmi keretrendszerrel biztosítva a további fejezetekhez.

A szerzők több elméleti megközelítést is ismertetnek, köztük Phills, Howaldt és az Európai Bizottság által kidolgozott definíciókat és megközelítéseket. Ez arra utal, hogy a tanulmány nemcsak a releváns hazai és nemzetközi szakirodalmat dolgozza fel, hanem figyelmet fordít a nemzetközi szervezetek által megfogalmazott fogalmi keretek és irányelvek mélyreható elemzésére is.

Phills és szerzőtársai szerint (2008) a társadalmi innováció olyan újszerű megoldás egy társadalmi problémára, amely hatékonyabb, eredményesebb, fenntarthatóbb vagy igazságosabb, mint a már létező alternatívák, és amelynek eredményeként létrejövő érték elsősorban a társadalom egészére, nem pedig az egyénekre irányul. Ez a definíció több, egymással szorosan összefüggő kritériumot is magában foglal. Először is, az „újszerűség” (*novel solution*) kitétele az innováció alapvető feltételeként jelenik meg, amely azt jelenti, hogy a megoldásnak újként kell hatnia a célcsoport számára. Másodszor, a hatékonyság és eredményesség (*more effective, efficient*) szempontjai az innovációs megoldások minőségi fejlesztését hangsúlyozzák. Harmadszor, a definícióban explicit módon megjelenik a fenntarthatóság követelménye (*sustainable*), amely a hosszú távú környezeti és társadalmi szempontokat is beemeli az innovációs folyamatok értékelésébe. Végül pedig kiemeli a társadalmi haszon elsődlegességének elvét, a közösségi értékteremtés fontosságát, megkülönböztetve ezzel a társadalmi innovációt a piaci alapon működő, elsősorban magánérdekeket szolgáló megoldásoktól.

Számomra különösen érdekes Howaldt és Schwarz (2010) megközelítése, akik úgy vélik, egyre nagyobb a konszenzus abban a tekintetben, hogy a technológiai innováció önmagában már nem képes a társadalmi és gazdasági kihívások folyamatos kezelésére. Ugyanakkor az is látható, hogy amíg vannak olyan társadalmi innovációk, amelyek esetében a technológia nem játszik kiemelkedő szerepet (például közellátás, segélyezés, oktatási hátrányok leküzdése), addig más társadalmi innovációs területeken a technológiai támogatás elengedhetetlen (ilyen például az újrafelhasználás, újrahasznosítás). A technológia ezekben az esetekben lehet maga a társadalmi innovációt lehetővé tevő technológia vagy egy eszköz, támogató háttér, esetleg a tudásmegosztás formája, de biztosíthatja a társadalmi innováció szétterjedésének lehetőségét is.

Az Európai Bizottság meghatározása szerint: „A szociális innováció célja, hogy a munkafeltételek, az oktatás és az egészség javítása és a közösségfejlesztés, illetve a sürgető társadalmi problémák, például a szegénység és a megkülönböztetés elleni fellépés révén javulást érjen el az EU polgárai számára az élet különböző területein. A hatóságok, a civil társadalom, a tudományos élet képviselői és a vállalkozások bevonása révén Európa hathatósan kezelheti mindazokat a közös problémákat, melyek már régóta megoldásra várnak”.

A második fejezet *A digitalizáció társadalmi innovációs vonatkozásai* cím alatt, Rentz Tamás elemzésében a technológiai fejlődés társadalmi hatásainak részletes feltárására összpontosít. Különösen érdekesnek találom ezt a területet, mivel kutatásaim középpontjában a turizmusban alkalmazott digitális megoldások és innovációk állnak, amelyek szoros kapcsolatban állnak a társadalmi innováció különböző formáival is.

A fejezet nemcsak a digitalizáció által kínált lehetőségekre világít rá, hanem részletesen bemutatja annak kihívásait is. Ezek közül néhányat magam is tapasztaltam kutatóként, oktatóként, illetve szülőként. Ilyen például, hogy a személyre szabott információkhoz való hozzáférés tovább mélyítheti a társadalmi különbségeket, illetve hogy az új algoritmusok révén káros, radikális tartalmak is könnyebben láthatóvá válnak. Emellett jelentős problémát jelent a kutatók számára a „big data” adatokhoz való hozzáférés korlátozottsága, különösen a közösségi oldalakról származó információk esetében. A szerzők hangsúlyozzák, hogy a digitalizáció – akár csak más társadalmi és gazdasági folyamatok – esetében is alapvető jelentőségű a tudatosság és a tudatosítás. E tényezők hiányában ugyanis mind az előnyök, mind a hátrányok megfelelő értékelése és kezelése komoly nehézségekbe ütközik.

A szerző a további fejezetekben először a digitális gazdaság és digitális ipar fogalmait bontja ki, majd részletesen elemzi a digitalizáció társadalmi vonatkozásait, különös figyelmet szentelve annak a társadalmi innovációval való összefüggéseire. A digitalizáció és a társadalmi innováció szoros összefonódását vizsgálva a fejezet rámutat, hogy a technológiai fejlődés csak társadalmi kontextusba ágyazva válik hatékonyvá és fenntarthatóvá. A digitális megoldások létrejötte és sikeres alkalmazása kollektív alkotási folyamatokat feltételez, amelyekben a felhasználók tudása és gyakorlati tapasztalata alapvető szerepet játszik. Ennek megfelelően a digitalizáció nem csupán technológiai, hanem társadalmi átalakulást is jelent – különösen az Ipar 4.0 kontextusában –, hiszen a digitális eszközök integrációja csak tudatos, emberközpontú tervezéssel valósítható meg. A társadalmi gyakorlatok változásai ráadásul visszahatnak a digitalizáció hatékonyságára, növelve annak pozitív hatásait a környezetre és az életminőségre. A fejezet nemcsak konceptuális keretet kínál, hanem konkrét, a gyakorlatban is alkalmazható példákon keresztül világít rá a digitalizáció és társadalmi innováció kölcsönhatásaira.

Számomra a *Europe Talks* program az egyik legérdekesebb példa arra, hogyan lehet a digitalizációt a társadalmi innováció szolgálatába állítani. A kezdeményezés célja a politikai nézetkülönbségek oldása, a társadalmi megosztottság csökkentése személyes párbeszéd révén. Egy algoritmus segítségével olyan embereket kapcsolnak össze, akik közel élnek egymáshoz, ám eltérő politikai nézeteket vallanak. A résztvevők közvetlen, felvétel nélküli beszélgetései lehetőséget teremtenek a sztereotípiák lebontására, az empátia erősítésére, valamint a társadalmi bizalom növelésére. Fontos elem, hogy a beszélgetések során sem hang-, sem videófelvétel nem készül, így biztosítva a nyitott, befolyásolásmentes légkört. A

Bonni Egyetem kutatásai szerint a program hatására a résztvevők nyitottabbá válnak más vélemények iránt, a nézőpontok közelednek egymáshoz, és fejlődik a demokratikus vitakultúra. A program különlegessége abban rejlik, hogy először ötvözte ilyen módon a digitális technológiát és a személyes találkozás erejét a politikai párbeszéd előmozdítására. Az online platform rugalmasságának köszönhetően a kezdeményezés könnyen alkalmazható különböző országokban és helyi kontextusokban is. A több mint 200 000 résztvevő és a számos nemzetközi esemény jól mutatja a program skálázhatóságát és társadalmi hatékonyságát.

A *Kulturális innováció* című harmadik fejezetben Rodek Nóra és Rentz Tamás a kultúrát a társadalmi innováció egyik kulcsfontosságú katalizátoraként értelmezik, valamint a TINLAB-kutatás eredményeit is ismertetik.

A szerzők előremutató szemlélettel világitanak rá arra, miként válhat a kreatív ipar a társadalmi innováció gazdasági motorjává, különös figyelmet szentelve a kultúra és az üzleti szféra közötti együttműködésben rejlő potenciálnak. A kulturális innováció sikerességét a helyi közösségek bevonásához, azok autonómiájához, valamint kulturális kontextusának tudatos figyelembevételéhez kötik.

A kutatás egyik központi megállapítása, hogy a kulturális erőforrások és a kreatív potenciál kihasználása nélkülözhetetlen a társadalmi innováció szempontjából, ugyanakkor ezek transzfere más iparágak és a társadalmi szféra felé sok esetben nem elég hatékony. A kulturális sokszínűség azonban fontos innovációs forrás, amelyet a jövőbeli fejlődésben tudatosabban szükséges integrálni.

A hagyomány és az innováció viszonyáról végzett felmérés alapján a válaszadók többsége (67%) az innováció és a hagyomány együttes tiszteletén alapuló fejlődést tartja kívánatosnak. Mindössze a megkérdezettek 20 százaléka helyezte előtérbe kizárólag az innovációt a hagyományokkal szemben, ami jelzi a kulturális gyökerek jelentőségét az újítások elfogadásában.

A társadalmi innováció sikerének további kulcs tényezői közé tartozik az interdiszciplinaritás, az autonóm kezdeményezés (alulról jövő innovációk), valamint a közösségi kreativitás és a humán erőforrás jelenléte. A rugalmas szervezeti struktúrák és az érintettek aktív bevonása nagymértékben hozzájárulnak a társadalmi elfogadottsághoz és az innováció fenntarthatóságához.

A kutatás kitért a kreatív ipar és az üzleti szféra kapcsolatára is. A válaszadók szerint a vállalkozások nyitottsága csak korlátozott a társadalmi innovációkban, gyakran személyfüggő és erősen üzleti érdekekhez kötött. Ugyanakkor különösen a startup szektor mutat nagyobb hajlandóságot az együttműködésre. A kreatív szféra és a gazdasági szektor között egyelőre hiányoznak azok az intézményes „hidak”, amelyek hatékony együttműködéseket közvetíthetnének.

A sikertelen kulturális innovációk hátterében elsősorban az érintett közösségek bevonásának hiánya, illetve az áll, hogy kulturális-szociális sajátosságait figyelmen kívül hagyják. A válaszadók szerint az önkormányzatok támogatásának hiánya vagy külső akadályok másodlagos szerepet játszanak a projektek kudarcaiban.

Összességében a TINLAB-kutatás arra mutat rá, hogy a kulturális és a kreatív ipar szerepe a társadalmi innovációban kiemelkedő, de a siker feltétele a helyi közösségek aktív részvétele, a rugalmas és decentralizált működés, valamint a különböző szektorok közötti hatékony együttműködés elősegítése.

A negyedik fejezet – *Helyi fejlesztések, jó kormányzás* – Máhr Tivadar, Bogdány Eszter és Rentz Tamás gyakorlatorientált megközelítésében a helyi közösségek szerepének elemzésére épül, különös tekintettel a társadalmi innovációk helyi feltételrendszerére. A szerzők a TINLAB-kutatás kvalitatív, fókuszcsoportos interjúkra épülő adatait alapul véve átfogó képet adnak a helyi innovációs ökoszisztémák működéséről, valamint a jó kormányzás gyakorlati dimenzióiról. Ez a fejezet számomra rendkívül tanulságosnak bizonyult, hiszen kutatásomban a Smart City-fejlesztéseket is vizsgálom. Ezek alapja a helyi ökoszisztémák összehangolt működése, amelyben kiemelt szerepet kap a lakosság bevonása és igényeinek figyelembevétele.

Az interjúk tanúsága szerint a társadalmi innovációk sikerének egyik alapfeltétele a működőképes, együttműködésen alapuló és hiteles helyi ökoszisztéma megléte. A szakértők ugyanakkor a kihívásokra is rámutattak: a helyi önkormányzatok forrás- és szakemberhiánya, a közösségi együttműködés gyengesége, valamint a kistelepülések elszigeteltsége az innovatív kezdeményezések kibontakozásának jelentős gátját jelentik. Ezeket a problémákat tovább súlyosbítják az országon belüli területi különbségek, amelyek az innovációhoz való hozzáférésben is egyenlőtlenségeket eredményeznek.

A kutatás arra is rávilágít, hogy a jó kormányzás nem kizárólag erőforrás kérdése, hanem elsősorban a helyi szereplők – köztük az önkormányzatok, civil szervezetek és gazdasági partnerek – közötti tudatos, stratégiai együttműködésen, hatékony kommunikáción és a lakosság aktív részvételén múlik. E tekintetben kulcsszerepet játszik a „jó gazda” szemlélet elterjesztése, amely a települések életét hosszú távon fenntartható módon képes szervezni.

A szerzők hangsúlyozzák, hogy a már létező jó gyakorlatok rendszerszintű megosztása és adaptálása elengedhetetlen a fejlesztések sikeréhez. Különösen indokolt a települések „élő laboratóriumként” való értelmezése, ahol a kísérletezés, az alkalmazkodás és az értékelés egyaránt intézményesült módon történhet. A vidéki térségek esetében mindez különös jelentőséggel bír, mivel a közösségi részvétel és az innovációs képesség erősítése hozzájárulhat a népességmegtartó erő növeléséhez és a helyi életminőség javításához.

Az ötödik fejezetben, amely a *Környezeti innováció* címet viseli, Rentz Tamás tudományos igényességgel tárgyalja a fenntarthatóság és az innováció lehetséges metszéspontjait. A szerző a TINLAB kutatásának eredményeit mutatja be, amely kvalitatív (fókuszcsoportos interjúk) és kvantitatív (kérdőíves felmérés) módszerekkel vizsgálta a klímaváltozás társadalmi hatásait, valamint az ezekre adott környezeti szempontú társadalmi innovációkat.

A TINLAB-kutatás fókuszcsoportos interjúi rávilágítottak arra, hogy a klímaváltozás nemcsak komoly társadalmi kihívásokat – például klímadepressziót, migrációt, generációs feszültségeket – idéz elő, hanem új, adaptív innovációkat is ösztönöz, mint az elektromobilitás, a sharing economy vagy a tudatos fogyasztás. A hatékony alkalmazkodás feltétele a társadalmi szereplők – állam, vállalatok, civil szervezetek, egyének – közötti koordinált együttműködés. Különösen fontos az oktatás, a szemléletformálás és az alulról jövő kezdeményezések támogatása, amelyeket gazdaságilag is fenntarthatóvá kell tenni. A kutatás szerint a klímavédelem társadalmi sikere a tudatos magatartás, a gazdasági ösztönzők és az intézményi háttér együttes erején múlik.

A TINLAB kérdőíves kutatása a klímaváltozás társadalmi hatásait, valamint az ezekre adott innovatív válaszokat vizsgálta. A válaszadók a legjelentősebb társadalmi következmények közé sorolták a vízhiányt, az ökoszisztémák sérülését, az egészségügyi problémák növekedését, valamint az éghajlati szélsőségek egymást erősítő hatásait. A legfontosabb válaszlépések között a megelőzés, a társadalmi tudatosítás, valamint a megfelelő jogi környezet kialakítása szerepelt.

A résztvevők szerint a társadalmi innovációt leginkább a támogató környezet, a motiváció, a szabályozás és a tudományos eredmények beépítése segítheti elő. Miközben a nagyvállalatokat, az államot és a médiát a változások alakítóiként azonosították, a civil szervezeteket, a magánszemélyeket és a KKV-kat inkább az elszenvedők oldalára sorolták.

A kutatás során számos hazai jó gyakorlatot is azonosítottak, a közösségi faültetéstől az energiaközösségekig, jelezve, hogy a helyi szintű kezdeményezések fontos szerepet játszanak a klímaváltozás társadalmi kezelésében.

Rentz hangsúlyozza, hogy a hatékony válaszlépések feltétele a társadalmi tudatosság növelése, az oktatási és szemléletformáló programok erősítése, valamint a top-down és bottom-up kezdeményezések integrált alkalmazása.

A hatodik fejezetben – *A munka jövője – CSR-szemlélet az innovációs tevékenységekben* – Rodek Nóra és Bogdány Eszter a munkaerőpiacot érintő átalakulási folyamatokat a vállalati társadalmi felelősségvállalás (CSR) szemléletével komplex megközelítésben vizsgálja. A szerzők részletes elemzést adnak a munka világában zajló társadalmi és gazdasági átalakulásokról. Különös figyelmet fordítanak a digitalizáció, a negyedik ipari forradalom és a pandémiás időszak hatásaira, valamint a kompetenciaszakadék és a foglalkoztathatóság kihívásaira. A fejezet hangsúlyozza, hogy a munkaerőpiac sikeres és fenntartható átalakításához elengedhetetlen a felsőoktatási intézmények, a gazdasági szereplők és a civil társadalom együttműködésén alapuló, adaptív és felelős innováció.

A CSR-szemlélet gyakorlati alkalmazása számos jó gyakorlattal segíti elő a vállalatok fenntartható működését, munkavállalók elégedettségét és társadalmi beágyazottságukat. A CSR-konceptió öt kulcsterülete – menedzsment, munkavállalók, környezet, társadalom, valamint termék és szolgáltatás – mentén egyaránt számos bevált, adaptálható megoldás azonosítható.

A menedzsment szintjén kiemelkedő gyakorlat a társadalmi felelősségvállalást tükröző vállalati stratégia kialakítása, a kétirányú stakeholder-kommunikáció, valamint etikai kódex bevezetése. A nem pénzügyi jelentések (mint a GRI), továbbá környezetvédelmi és minőségirányítási rendszerek (például ISO 14001, EMAS, SA8000) alkalmazása ugyancsak hozzájárul a szervezet átláthatóságához és felelős működéséhez.

A munkavállalókat érintően különösen fontos a munka és magánélet egyensúlyának biztosítása, a munkabiztonság és egészségvédelem erősítése, valamint az élethosszig tartó tanulás támogatása. A béren kívüli juttatások, a méltányos bérezés és az ösztönző rendszerek is növelik a munkavállalói lojalitást és elégedettséget.

A környezeti felelősségvállalás terén jó gyakorlatnak tekinthető a megújuló energiaforrásokra építő beruházások ösztönzése, a szelektív hulladékkezelés, az ökohatékonyság növelése, valamint a teljes termékéletciklusra kiterjedő környezeti hatásvizsgálat. A környezetirányítási rendszerek bevezetése strukturált módon segíti a környezeti teljesítmény folyamatos javítását.

A társadalmi dimenzióban a helyi közösségekkel való aktív kapcsolatépítés, a társadalmi felelősségvállalásra irányuló befektetések (például jótékonyág, önkéntesség), valamint a fair trade elvei mentén történő üzleti kapcsolatok kialakítása emelhetők ki. Emellett hangsúlyos a civil szervezetekkel és szakszervezetekkel való együttműködés.

Végül, a termékek és szolgáltatások terén a társadalmilag felelős ellátási lánc kialakítása, a fogyasztók pontos és transzparens tájékoztatása, valamint a vevői elégedettség mérése és visszacsatolása jelent stabil alapot az ügyfélkapcsolatok és a vállalati reputáció fenntartható fejlesztéséhez.

A CSR-konceptió ilyen formában történő megvalósítását támogató CSR EMAT menedzsmenteszköz egy strukturált, értékelési szempontokra épülő módszertan, amely elősegíti a vállalatok önreflexióját, fejlődési lehetőségeinek azonosítását és a fenntarthatósági célok gyakorlati integrációját.

*A társadalmi innováció menedzsmentje – Felelős kutatás és innováció* című hetedik fejezetben Rodek Nóra átfogó és rendszerszintű módon vizsgálja a felelős kutatás és innováció (RRI) fogalmának kialakulását, elméleti alapjait, gyakorlati alkalmazásait és strukturális feltételeit. A szerző részletesen bemutatja, miként alakult át az etikai, jogi és társadalmi szempontokra (ELSA/ELSI) épülő megközelítés egy inkluzívabb, interdiszciplináris szemléletté, amely a tudományos közösségen túl a gazdasági és civil szereplők aktív bevonásával formálja a kutatási és innovációs folyamatokat.

A fejezet egyik fő érdeme, hogy részleteiben tárgyalja az RRI kulcselemeit – így többek között az oktatás, a nemek közötti egyenlőség, az etika, a szabad hozzáférés és a kormányzás aspektusait –, miközben hangsúlyozza az innováció társadalmi, környezeti és etikai következményeinek előzetes mérlegelésének szükségességét, különösen a rendszerszintű, együttműködésen alapuló (*co-creation*) megközelítésekben.



E megközelítés intézményi dimenziójában kiemelkedő szerepet játszanak a kutatáspolitikai szervezetek, amelyek irányelvek, szakpolitikai dokumentumok és útmutatók révén nemcsak a kutatók tájékozódását segítik, hanem olyan módszertani alapot is biztosítanak, amely ösztönzi a nyílt hozzáférés és a tudásmegosztás kultúráját. Az ilyen intézményi környezet megalapozza azt a hosszú távú strukturális átalakulást, amely szükséges az RRI elveinek széles körű gyakorlati alkalmazásához.

A kormányzási struktúrák szintjén az RRI nem egyetlen, univerzálisan alkalmazható modellt jelent, hanem rugalmas, szervezetspecifikus megoldásokat. Az új típusú szabályozások, eljárások, protokollok, kommunikációs eszközök és részvételi gyakorlatok biztosítják, hogy az RRI ne maradjon ideiglenes kezdeményezés, hanem visszafordíthatatlanul beépüljön a szervezeti működésbe. E strukturális átalakulás kulcselemei a részvételiség, a láthatóság és az átláthatóság, amelyek megerősítik a kutatás és innováció társadalmi beágyazottságát.

Az RRI elveinek érvényesítése különösen fontos a nemek közötti egyenlőség előmozdítása terén. A kutatási és innovációs tevékenységekben tapasztalható strukturális nemi egyenlőtlenségek nemcsak etikai aggályokat vetnek fel, hanem a tudományos minőség és relevancia szempontjából is komoly kockázatot jelentenek. A fejezet bemutatja, hogy az uniós szakpolitikák és felsőoktatási stratégiák egyre nagyobb hangsúlyt fektetnek a nők kutatásban való aktív részvételének elősegítésére, valamint a nemi szempontok integrálására a teljes kutatási folyamat során.

Végül, a felelős kutatás és innováció egyik alappillére az etikai reflexió, amely túlmutat a normatív szabályozásokon, és a kutatás teljes életciklusát átható, értékalapú gondolkodásmódot kíván meg. Az etikai mérlegelésnek már a projekttervezés szakaszától kezdve jelen kell lennie, különös tekintettel a társadalmi, környezeti és egészségügyi hatásokra. Az olyan eszközök, mint a jövőkutatás, a technológiaértékelés vagy a társadalmi párbeszéd, hozzájárulnak a kutatás etikai megalapozottságához, és segítik abban, hogy az innováció válaszokat adhasson a 21. század komplex társadalmi kihívásaira.

A könyv legnagyobb erőssége, hogy nem csupán elméleti síkon mozog, hanem a jó gyakorlatok bemutatásával inspirációt is nyújt az olvasóknak. A szerzők tudatosan törekszenek arra, hogy ösztönözzék a széles körű társadalmi részvételt és hozzájáruljanak a pozitív változásokhoz. A kötet a tudományos megalapozottságát közérthető nyelvezettel ötvözi, így tartalma széles olvasóközönség számára is hozzáférhetővé válik. A mű egyetlen hiányossága, hogy néhány területen bővebb nemzetközi kitekintést és összehasonlító elemzést is tartalmazhatna a globális trendek jobb megértéséhez.

A kötet értékes forrásként szolgál az innováció iránt érdeklődő szakemberek, kutatók, egyetemi hallgatók számára, valamint gyakorlati útmutatóként használható a közsféra, a civil szervezetek és a vállalati szektor azon szereplőinek, akik elkötelezettek a társadalmi problémák innovatív megoldása iránt. Külö-



nösen ajánlott településfejlesztési szakembereknek, önkormányzati döntéshozóknak, vállalati CSR-felelősöknek és mindazoknak, akik a közösségi jólét előmozdításáért tevékenykednek és nyitottak arra, hogy a társadalmi innovációt saját szakterületükön alkalmazzák.

## Irodalom

- Európai Bizottság: *ESF Social Innovation+* <https://ec.europa.eu/european-social-fund-plus/hu/node/274> (Letöltés: 2025. 10.21.)
- Howaldt, J., Schwarz, M. (2010): *Social Innovation: Concepts, research fields and international trends*. [https://www.asprea.org/imagenes/IMO%20Trendstudie\\_Howaldt\\_englisch\\_Final%20ds.pdf](https://www.asprea.org/imagenes/IMO%20Trendstudie_Howaldt_englisch_Final%20ds.pdf) (Letöltés: 2025.10.21.)
- Phills, Jr., J. A., Deiglmeier, K., Miller, D. T. (2008): Rediscovering Social Innovation. *Stanford Social Innovation Review*, 4., 34–43. <https://doi.org/10.48558/GBJY-GJ47>

**Farkas Jácint, Raffay Zoltán, Gonda Tibor (2024):  
Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók  
(Akadémiai Kiadó, Budapest, p. 180.)**

**BAKSAI TÍMEA**

**BAKSAI Tímea:** PhD hallgató, Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola, Marketing és Turizmus Intézet; 7622 Pécs, Rákóczi út 80.; [baksai.timea@pte.hu](mailto:baksai.timea@pte.hu); <https://orcid.org/my-orcid?orcid=0009-0003-3227-0187>

**Tímea BAKSAI:** PhD student, Doctoral School of Regional Politics and Economics, Faculty of Business and Economics, University of Pécs; Rákóczi út 80., H-7622 Pécs, Hungary; [baksai.timea@pte.hu](mailto:baksai.timea@pte.hu); <https://orcid.org/my-orcid?orcid=0009-0003-3227-0187>

Az „Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók” című könyv hiánypótló alkotás a tekintetben, hogy rávilágít arra a tényre, miszerint jóval többen érintettek a témában, mint azt első hallásra gondolnánk. A könyv rendhagyó előszavában Michalkó Gábor, a HUN-REN CSFK Földrajztudományi Intézet kutatója és a Pannon Egyetem GTK professzora így nyilatkozik: „E könyv szerzői kimondva, kimondatlanul üzennek az olvasónak, hogy előbb-utóbb, ideig-óráig, így vagy úgy, de minden ember fogyatékossgal élővé válik, s mivel a 21. században az utazás létformává vált, a szabadidő eltöltésének, a hivatás végzésének meghatározó tevékenysége, így sürgős és hatékony szemléletváltásra van szükség” (Michalkó 2024a, 17.).

Az „Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók” új szemléletű munkának számít a turizmus, az akadálymentesség és a társadalmi befogadás keresztmetszetében. A könyv erőssége a szerzők tudományos és gyakorlati háttérének sokszínűsége, amely megóvjá a művet attól, hogy túlságosan száraz vagy kizárólag filozofikus hangvételű legyen. Érezhető benne a multidiszciplinaritás: a földrajz, a gazdaságtudományok, a jog, a filozófia és a szociológia szempontjai harmonikusan épülnek össze.

Az akadálymentesítés jelenleg mind hazánkban mind nemzetközi viszonylatban sok esetben a fizikai síkra korlátozódik, homogén célcsoportnak tekintve az érintetteket. A kiadvány célja felhívni a figyelmet a turisztikai szakemberek, a stratégiaalkotók és a gyakorlati megvalósítók körében ennek a paradigmaváltásnak a szükségességére.

A szerzők érdeklődési területének és végzettségének sokszínűsége adja a könyv igazi értékét. Miközben racionális gazdasági tényeket mutat be és elemez különféle kutatási módszertanokkal, mindezt fűszerezni tudja filozófiai háttérelméletekkel, így az olvasó számára nem lesz sem túl tényszerű, sem túl „megfoghatatlan” bölcséleti jellegű. A 12 fejezetből álló kötet felépítése is jelez egy együtt



gondolkodást, az eltérő szemléletek összehangolását, mindegyik kutató saját fejezetei mellett részt vett legalább egy közös fejezet kidolgozásában. Így a nyolc egyszerű szerzős fejezet mellett négy közös kidolgozású is helyet kapott a könyvben.

A kötet első részében az elméleti megalapozás olvasható. Az első fejezetben Farkas (2024a) az utazástudomány történeti evolúciójának felvázolása közben arra hívja fel figyelmünket, hogy napjainkra mindannyiunk számára sokkal differenciáltabb egyéni és közösségi felelősségvállalásra van szükség az utazástudomány, az utazásszervezés és a megvalósítás területein. Megállapítja továbbá, hogy markáns különbség van az akadálymentesítés és az akadálymentesség között, mely ismét elvezet abba az új dimenzióba, miszerint a fizikai akadálymentesítésen túl a személyes használhatóság, a személyes élményigények mögötti valóságelemek fejlesztése a cél. A második fejezetben Raffay (2024a) definiálja a fogyatékoság különböző megjelenéseit, továbbá bemutatja, hogy a fogyatékoság nem csupán egészségügyi probléma, hanem egy összetett jelenség, amely az egyén testének, a környezettel és társadalmi hatásokkal való kölcsönhatásait tükrözi. A harmadik fejezetben Raffay (2024b) tovább elemzi a különböző korokban és földrajzi helyeken a fogyatékosággal élők társadalmi megítélését és a fogyatékosághoz kapcsolódó jelenségeket, azt vallva, hogy „minden társadalmat szemléletesen jellemez a fogyatékosággal élők-höz fűződő viszonya”. Az alap hozzáállás a korábbi és sajnos gyakran még a modern társadalmakban is az, hogy a fogyatékosággal élő ember ritkán élvez elismerést. A média ma folyamatosan azt sugallja, hogy a kiemelkedő értékek az egészség, a fiatalság, a szépség: az „ami szép, az jó is” platóni sztereotípiája mai túlzottan fogyasztásorientált világunkban a „csak a szép az, ami jó” szemléletben él tovább.

A negyedik fejezetben Gonda és Raffay (2024a) az akadálymentes turizmus hazai és nemzetközi jogi szabályozását mutatja be, mint a helyes és etikus gyakorlatok megalapozásának lehetőségeit. A fejezetben bemutatásra kerülnek a Magyarországon eddig megalkotott turizmusstratégiai dokumentumok – a Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia (2005-2013), a Turizmus 2.0 Stratégia, valamint a 2014-2024-es Nemzeti Turizmusfejlesztési Konceptió – releváns intézkedései.

Az ötödik fejezetben Gonda (2024) az akadálymentes turisztikai termékek lehetséges célcsoportjait ismerteti, túl az általánosan „elképzelt” mozgáskorlátozottakon, bár valóban ők vannak a célcsoporton belül túlsúlyban. Kiemeli, hogy 2011 és 2022 között hazánkban minőségi és mennyiségi változáson ment át a társadalom a fogyatékoság megítélésének tekintetében, azaz, akik korlátozottsággal élnek, nem sorolják magukat a fogyatékos személyek közé, ugyanakkor megállapítható, hogy az életkor előrehaladtával jelentősen nő a korlátozottsággal élők száma. Bár mérhetősége igen kritikus, nemzetközi adatbázisok azt mutatják, hogy közel 20 év távlatában – 2006-2023 között – a fogyatékosággal élők aránya majdnem háromszorosára, azaz 7,5 százalékról 20 százalékra nőtt. Az akadálymentesítés a turizmus minőségének pozitív eszköze lehet. A szerző vélelmezi, hogy amit nemzetközi egyezmények és különböző törvények eddig nem tudtak elérni, azt valószínűleg a gazdasági motivációk fogják előmozdítani.

A szerzők a hatodiktól a tizedik fejezetig az utazási korlátokat, az egyértelmű (látható) nehezítő tényezőket és a láthatatlan akadályokat veszik számba, majd az utazásszervezési dilemmákat járják körbe. Szó esik az együtt vagy külön utazás lehetőségéről, a nyelvi akadályokról, pénzhányról, társaság hiányáról, illetve más egyéb feltételezhető okokról. Górcső alá kerül, hogy milyen kiaknázatlan fejlesztési lehetőségek vannak jelenleg az infokommunikációs fejlesztésekben, illetve relevánsak lehetnek-e ezek a célcsoportban, helyettesítheti-e a valós élményt, ad-e a Michalkó-i értelemben vett „boldogító utazás” élményt. Majd Farkas (2024c) mélyebb értelmezésben vizsgálja, hogy a mesterséges intelligencia lehet-e akadálymentesség eszköze.

A tizenegyedik fejezetben Gonda és Raffay (2024b) a fogyatékossgal élők utazási szokásait tárják a szerzők az olvasó elé. A két kérdőíves kutatás egyike egy öt országot átfogó, 2019-2020-ben zajló felmérés, míg a másik egy 2023-ban, Magyarországon zajlott megkérdezés volt, így meglehetősen friss adatokról beszélhetünk. A minta összetétele nem volt reprezentatív, de a mintaszám okán alkalmas a helyes következtetések levonására. A fejezet a fogyatékossgal élők utazási szokásait vizsgálja (utazik-e vagy sem, ha utazik, annak mi az oka; utazási gyakoriság; az utazások során tapasztalt nehézségek; előnyben részesített programok; utazási motivációk; utastársak stb.). A kutatásból egyértelműen megállapítható, hogy a vizsgált célcsoport tagjai körében az utazási kedv és gyakoriság nagyobb a hazai átlagnál.

A tizenkettedik fejezetben Raffay és Gonda (2024) arra vállalkozott, hogy összegyűjtse és bemutassa a jelenleg fellelhető hazai és nemzetközi jó gyakorlatokat a témában. Nem titkolt céljuk, hogy ezt minél szélesebb körben el is terjesszék Magyarországon mind a szakemberek, a leendő szakemberek (képzés keretében) és a vállalkozások, turisztikai szolgáltatók, stratégiaalkotók szemléletmódjában. Kutatásuk missziója az inkluzív turizmus fejlesztése képzéssel, megismertetéssel, tudásátadással, figyelemfelhívással és legfőképp érzékenyítéssel, kilépve az elméleti keretektől és konkrét egyedi akciótervek, programok megalkotásával és megvalósításával, melyre az Akadálymentes Turizmus Nap egy említhető példa.

A könyv keretes szerkezetét adja, hogy Farkas Jácint nyitja és zárja egy-egy fejezettel (Farkas 2024a, e): a platóni, heideggeri filozófiai felütéssel kezdődő kötetet szintén egy bölcséleti résszel zárja. A turisztikai-utazói életforma egyelőre leginkább a világ nyugati felén létezik, a pár napos csecsemőtől a százéves kort megelőző utazót is magában foglalva. Megállapítja, hogy az akadálymentesség eszméje és gyakorlata minden különösebb megerőltetés nélkül kiterjeszthető az élmény- és boldogságszerzés dimenzióira. „Az, hogy túléljük az elmúlt évtizedredek, önmagában bizonyíték arra, hogy mi emberek többek vagyunk egy gyenge fizikumú antropológiai fejlődési lépcsőnél” (Kropotkin 1908; Dugatkin 2011; Polányi K. 2004, idézi Farkas 2024e, 162.). Az ember értelmezése szerint „lehetőség-lény” is. A felvilágosodás és a modernitás programja arra helyezte a hang-

súlyt, hogy az ember alapvetően racionális lény. A szerző szakítani kíván a nyugat-centrikus megközelítési móddal, és egy filozófiaibb kultúrameghatározás irányába indul el. Adlert idézve az ember kezdetektől fogva azért alakít ki különböző társadalmakat és kultúrákat, hogy a természeti világ többi szereplőjéhez képest jelentősnek mondható fizikai fogyatékoságait kompenzálni tudja. Ennélfogva a közösség- és társadalomépítés alapvetően egy akadálymentesség-természetű emberi cselekvésfolyam, amelyről gyakran megfeledkezünk.

A könyv pozitívumai, erősségei között említhetjük, hogy az újszerű szemlélet az akadálymentesség fogalmát kitágítva túllép a fizikai korlátokon, és a személyes használhatóságot, az élményigényeket is középpontba helyezi. A lefolytatott empirikus kutatás két kérdőíves vizsgálata naprakész adatokat tartalmaz, amelyekre építeni lehet a későbbi stratégiákat is. Kiemelendő a folyamatos reflexió, a filozófiai háttér (pl. Platón, Heidegger, Adler idézése) elmélyíti a szakmai diskurzust, és elkerüli, hogy a téma pusztán technikai kérdéssé váljon. Nem utolsósorban pozitívuma a könyvnek, hogy gyakorlati javaslatokat fogalmaz meg. A könyv nem elégszik meg az elméleti kerettel, hanem cselekvési tervek és jó gyakorlatokat is bemutat.

A könyvvel kapcsolatban néhány kritikai észrevétel is megemlíthető. Bár a kérdőíves kutatások mintaszáma megfelelő, a reprezentativitás hiánya korlátozhatja az eredmények általánosíthatóságát. Túlsúlyban van a fejlett országokra jellemző perspektíva, a szerzők törekszenek arra, hogy szakítsanak a nyugat-centrikus megközelítéssel, a könyv alapvetően mégis európai, illetve magyar fókuszú, azonban globális szinten (például Ázsia, Afrika) az akadálymentesség kérdésköre eltérően alakulhat. Fejezetenkénti stíluskülönbségek érhetők tetten; a több szerző miatt helyenként érezhető a hangnem és a megközelítés ingadozása, de a közösen írt fejezetek harmonizáló szerepe ezt jól ellensúlyozza.

Az „Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók” tehát megerősíti, hogy a jövő turizmusának nem lehet célcsoportokat kirekesztő jellege. A fogyatékoság nem kivételes, hanem potenciálisan mindenkit érintő állapot, így az akadálymentesítés társadalmi, gazdasági és erkölcsi érdek.

A könyv fontos üzenete, hogy az inkluzív szemlélet nem csupán „jófejség”, hanem piaci lehetőség is. A turizmusipar szereplőinek tehát hosszú távon elemi érdeke az akadálymentesség előmozdítása. Aki turizmusfejlesztéssel, várostervezéssel vagy társadalmi befogadással foglalkozik, annak szinte kötelező olvasmány. A könyv jól illeszkedik a nemzetközi törekvésekbe, de a magyar kontextusban különösen fontos mérőföldkő lehet a jövőbeni inkluzív stratégiai tervezésben.

Más, hasonló témájú írásokkal összevetve a kötet több újdonsággal is szolgál. Buhalis és Darcy (2011) szintén a turizmus akadálymentesítéséről szól, de sokkal inkább egy globális marketing- és gazdasági szempontból közelíti meg a témát. Az Utazástudomány ehhez képest erősebben filozofikus és társadalomkritikus, nem csupán piacépítési lehetőséget lát az akadálymentességben. Az Utazástudomány színesebb megközelítést kínál a korábban a témában megjelent

tanulmányokkal szemben, egyszerre mutat adatokra, jogi szabályozásokra és kulturális-filozófiai hátterekre. Michalkó (2010) „Boldogító utazás” című munkájában az utazás életminőség-javító szerepét vizsgálta. Az Utazástudomány ezt az életminőség-fókuszot továbbviszi, és hozzáadja az akadálymentességi aspektust, így lényegében kibővíti Michalkó korábbi gondolatait egy új társadalmi dimenzióval.

Ezzel a rövid összefoglalóval ajánlom szíves figyelmébe az Akadémiai Kiadó utazástudományi új kötetét mindazon gazdasági turisztikai szakemberek, oktatók, hallgatók és tudatos utazók számára, akik érdeklődnek az utazásszervezés új trendjei, a turisztikai termékfejlesztés, az inkluzív turizmus iránt, mindezt filozófiai köntösbe csomagolva.

## Irodalom

- Buhalis, D., Darcy, S. (2011): *Accessible Tourism: Concepts and Issues*. Channel View Publications, Bristol <https://doi.org/qg2k>
- Farkas J., Raffay Z., Gonda T. (2024): *Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- Farkas J. (2024a): Utazni kell. In: Farkas J., Raffay Z., Gonda T.: *Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 19–27.
- Farkas J. (2024b): Együtt vagy külön: az utazásszervezés dilemmái. In: Farkas J., Raffay Z., Gonda T.: *Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 84–91.
- Farkas J. (2024c): A „mesterséges intelligenciák” mint lehetséges akadálymentességi eszközök. In: Farkas J., Raffay Z., Gonda T.: *Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 102–107.
- Farkas J. (2024d): Ezüst utazók az unokával. In: Farkas J., Raffay Z., Gonda T.: *Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 119–126.
- Farkas J. (2024e): Turizmus és térfogyasztás vs. utazás és kulturális gyarapodás. In: Farkas J., Raffay Z., Gonda T.: *Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 160–166.
- Farkas J., Raffay Z.: Az infokommunikációs fejlődés áldása vagy átka, az utazási portálok üzemeltetőinek. In: Farkas J., Raffay Z., Gonda T.: *Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 108–118.
- Gonda T. (2024): A hozzáférhető turizmus iránti kereslet. In: Farkas J., Raffay Z., Gonda T.: *Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 66–83.
- Gonda T., Raffay Z. (2024a): Az akadálymentesítés és az akadálymentes turizmus nemzetközi és hazai szabályozása. In: Farkas J., Raffay Z., Gonda T.: *Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 52–65.
- Gonda T., Raffay Z. (2024b): A fogyatékossgal élők utazási szokásai. In: Farkas J., Raffay Z., Gonda T.: *Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 127–142.
- Michalkó G. (2010): *Boldogító utazás: A turizmus és életminőség kapcsolatának magyarországi vonatkozásai*. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest
- Michalkó G. (2024): Akadálytalanul. Rendhagyó lektori előszó. In: Farkas J., Raffay Z., Gonda T.: *Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 17–18.
- Raffay Z. (2024a): A funkcionális fogyatékossgok definíciói és különböző megjelenési formái. In: Farkas J., Raffay Z., Gonda T.: *Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 28–34.

- Raffay Z. (2024b): A fogyatékosággal élők helyzetének változása történelmi kitekintésben. In: Farkas J., Raffay Z., Gonda T.: *Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 35–51.
- Raffay Z. (2024c): A láthatatlan falak: a nyelvi akadályok kérdésköre. In: Farkas J., Raffay Z., Gonda T.: *Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 92–101.
- Raffay Z., Gonda T. (2024): Hazai és nemzetközi jó gyakorlatok az akadálymentes turizmus terén. In: Farkas J., Raffay Z., Gonda T.: *Utazástudomány: akadálymentességi dimenziók*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 143–159.



## TUDOMÁNYOS ÉLET / SCIENTIFIC LIFE

### **Beszámoló a „Mesterséges intelligencia és a Smart City: Fenntartható megoldások a klímaváltozásra” című, Dr. Lados Mihály emlékére megrendezett jubileumi konferenciáról**

#### ***Report on Memorial Conference in honour of Dr. Mihály Lados***

**FARKAS ORSOLYA, POZSGAI ANDREA,  
JÓNA LÁSZLÓ, GAJZÁGÓ GERGŐ**

**FARKAS Orsolya:** tudományos munkatárs, ELTE Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete, Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály; 9022 Győr, Liszt Ferenc utca 10.; farkas.orsolya@krtk.elte.hu; <https://orcid.org/0000-0002-7211-3755>

**POZSGAI Andrea:** tanársegéd, Széchenyi István Egyetem, Albert Kázmér Mosonmagyaróvári Kar, Területi Tudományi és Vidékfejlesztési Tanszék; 9026 Győr, Egyetem tér 1.; pozsgai.andrea@ga.sze.hu; <https://orcid.org/0000-0003-3375-7459>

**JÓNA László:** egyetemi adjunktus, Széchenyi István Egyetem, Építész-, Építő- és Közlekedésmérnöki Kar, Közlekedési Tanszék; 9026 Győr, Egyetem tér 1.; jona.laszlo@sze.hu; tudományos munkatárs, ELTE Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete, Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály; 9022 Győr, Liszt Ferenc utca 10.; jona.laszlo@krtk.elte.hu; <https://orcid.org/0000-0001-9052-9589>

**GAJZÁGÓ Gergő:** óraadó egyetemi adjunktus, Széchenyi István Egyetem, Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar, Vezetéstudományi és Marketing Tanszék; 9026 Győr, Egyetem tér 1.; kiadóvezető, KH Kiadó Kft.; 2896 Szomód, Fő u. 91., gajzi@hhie.hu; <https://orcid.org/0000-0001-5061-8691>

**Orsolya FARKAS:** research fellow, West Hungarian Research Department, Institute for Regional Studies, ELTE Center for Economic and Regional Studies; Liszt Ferenc u. 10., H-9022 Győr, Hungary; farkas.orsolya@krtk.elte.hu; <https://orcid.org/0000-0002-7211-3755>

**Andrea POZSGAI:** assistant lecturer, Department of Regional Science and Rural Development, Albert Kázmér Agricultural Faculty, Széchenyi István University; Egyetem tér 1., H-9026 Győr, Hungary; pozsgai.andrea@ga.sze.hu; <https://orcid.org/0000-0003-3375-7459>

**László JÓNA:** assistant professor, Department of Transport, Faculty of Architecture, Civil and Transportation Engineering, Széchenyi István University; Egyetem tér 1., H-9026 Győr, Hungary; jona.laszlo@sze.hu; research fellow, West Hungarian Research Department, Institute for Regional Studies, ELTE Center for Economic and Regional Studies; Liszt Ferenc u. 10., H-9022 Győr, Hungary; jona.laszlo@krtk.elte.hu; <https://orcid.org/0000-0001-9052-9589>

**Gergő GAJZÁGÓ:** part-time assistant lecturer, Kautz Gyula Faculty of Business and Economics, Széchenyi István University; Egyetem tér 1., H-9026 Győr, Hungary; publishing director, KH Kiadó Kft.; Fő u. 91.; H-2896 Szomód, Hungary; gajzi@hhie.hu; <https://orcid.org/0000-0001-5061-8691>



Az MTA VEAB Regionális és Területfejlesztési Munkabizottság, a Magyar Urbanisztikai Társaság Győr-Moson-Sopron megyei Területi Csoportja, az ELTE Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály és a Széchenyi István Egyetem 2025. szeptember 25-én rendezte meg Győrben a „Mesterséges intelligencia és a Smart City: Fenntartható megoldások a klímaváltozásra” című jubileumi konferenciát Dr. Lados Mihály tiszteletére és a MUT Győr-Moson-Sopron megyei Területi Csoportjának 10 évvel ezelőtti újalakulására emlékezve. A konferencia a regionális tudomány jeles képviselőjének és a győri szakembergárda összetartó személyének, Lados Mihálynak, a NYUTO alapítójának kívánt méltó emléket állítani.

A konferenciára meghívott előadók között a fenntarthatósággal, a Smart City témakörrel foglalkozó szakemberek sorakoztak fel. A köszöntők között Lados Mihállyal szoros munka- és baráti kapcsolatot ápoló kutatók, vezető beosztásban dolgozók képviselték intézményeiket.

Prof. Dr. Friedler Ferenc, a Széchenyi István Egyetem rektora a konferencia kiválóságaként a napjainkban aktuális három kérdés (mesterséges intelligencia, Smart City, fenntarthatóság) több szempontú megközelítését emelte ki. Dr. Varjú Viktor, az ELTE KRTK RKI igazgatója Max Weber gondolataival keretezte köszöntőjét. A területi bizottságok fontos feladataként említette a konferencia keretében megvalósuló együttműködést az akadémiai, gazdasági és szakmai szféra között. Lados Mihály személyéhez kötődően a hosszú távú gondolkodás tervezésbe illesztését és a folyamatos megújulás szükségességét hangsúlyozta. Dr. Gajzágó Gergő, a VEAB Regionális és Területfejlesztési Munkabizottságának elnöke és egyben a konferencia moderátora Lados Mihályt a pozitív gondolkodásmód megtestesítőjeként látta. Az előttünk álló nehézségeket olyan kihívásokként kezeljük, amelyeket meg kell oldani, de eközben ne felejtünk el kinézni az ablakon és a valóság szépségeiben gyönyörködni. Dr. Jóna László, a MUT Győr-Moson-Sopron megyei területi csoportjának elnöke beszélt a jelenlévőknek a konferenciához köthető jubileumokról: a MUT GYMS területi csoportja 2015-ben szerveződött újjá, így idén ünnepi megújulásának tíz éves jubileumát. Ennek az újjászervezésnek a kezdeményezője és egyik fő szervezője Dr. Lados Mihály (†) volt, aki 2015-ben a Magyar Tudomány ünnepe alakalmából az MTA Veszprémi Akadémiai Bizottság Regionális és Területfejlesztési Munkabizottságával közösen egy Smart City konferenciával indította újra a MUT győri csoportjának működését. Jóna László kiemelte az MTA Veszprémi Akadémiai Bizottság Regionális és Területfejlesztési Munkabizottság jelentőségét is, valamint hogy a 2015-ös konferencián a munkabizottság akkori elnöke, Reisinger Adrienn volt a rendezvény egyik köszöntője. Külön köszöntötte az eseményre személyesen is ellátogató Garaczi Imrét, az MTA VEAB Gazdaság-, Jog- és Társadalomtudományi Szakbizottság elnökét. Lados Mihály személyére emlékezve az akkori konferencia témakörét jártuk körbe az előadók segítségével. Egy 2016-ban készült, online elérhető interjú levetítésével közelebb hoztuk kiváló kollégánk gondolatait a résztvevőkhöz, a Lados Mihállyal

készített interjúban a mára már természetesnek tartott „smart” technológiai megoldásokról (forgalomirányítás, beszélő buszmegállók, okos parkolórendszerek stb.) hallhattunk. Prof. Dr. Alföldi György, a MUT elnöke is csatlakozott a konferenciához és kiemelte, hogy Lados Mihály 2021-ben posztumusz Hild János-díjban részesült az urbanisztikai műhelyépítésért és a hazai „okos város”-ról való tudásunk fejlesztésért végzett áldozatos munkájáért.

A köszöntőket követően a résztvevők nyolc előadást hallgathattak meg. Dr. Barsi Boglárka, a Széchenyi István Egyetem Területi Tudományi és Vidékfejlesztési Tanszékének egyetemi adjunktusa, az ELTE KRTK RKI NYUTO tudományos munkatársa „Az okos város kutatások tapasztalatai” címmel szép áttekintést nyújtott az okos városok fogalmi háttéréről, a párhuzamosan használt kifejezésekről. Néhány szemléletes példán keresztül felhívta a figyelmet a technológia fejlődéséről, a korábban még elképzelhetetlennek tartott megoldások (számítógépek, okostelefonok, repülés) hétköznapivá válásáról. Az előadó beszélt az első Smart City kutatásokról, továbbá az adatbiztonsági problémák megjelenéséről. A tanulságok között említette, hogy az infokommunikációs technológiák alkalmazása nem cél, hanem eszköz kell, hogy legyen. Az okosváros-fejlesztések sok esetben nem előre tervezetten, hanem *ad hoc* módon, a rendelkezésre álló forrásoknak megfelelően valósulnak meg. Akkor jó egy kezdeményezés, ha a jólét áll a középpontjában, fontosabb a jelentéstartalom, mint a megvalósítás formája.

Dr. Jóna László, a Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszékének egyetemi adjunktusa, az ELTE KRTK RKI NYUTO tudományos munkatársa a MUT Győr-Moson-Sopron megyei Területi csoport elmúlt tíz évét mutatta be számok, személyek és képek segítségével. A Smart City rendezvényekhez kapcsolódva kiemelte az oktatás jelentőségét, hiszen nincs okos város okos polgár nélkül. A Mesterséges Intelligencia felhasználásának rohamos növekedését és néhány hónap alatt megvalósult fejlődését szemléltette a ChatGPT által generált képekkel Győrről mint a jövőbeli Smart Cityről.

Szalóczy Zsolt, a Cassandra Program vezetője felkavaró előadást tartott „Városaink jövője a polikrízis tükrében” címmel. A válságok korában (energia-, biztonsági, élelmiszer-, erőforrás-, ökológiai, migrációs, gazdasági és klímaválság) élünk és már átléptünk a hanyatlás korába. Ugyanakkor a modellezés és stratégiaalkotás során a válságok komplexitását nem veszik kellőképpen figyelembe; érvényesül a dominóhatás, éppen ezért nagy szükség van a problémákkal való őszinte szembenézésre. Az előadó negatív jövőképet festett a városok jövőjéről, de felhívta a figyelmet arra, hogy cselekedni sohasem késő, ehhez azonban csak megvalósítható célokat érdemes kitűzni. Ezzel kapcsolatban a civil kezdeményezésen alapuló [www.misszio2050.hu](http://www.misszio2050.hu) projekt népszerűsítését kérte a résztvevőktől. Az előadóhoz intézett kérdésre, mely szerint vajon mit lehet egyéni szinten tenni, Szalóczy kiemelte, hogy a mitigáció és az adaptáció különböző szinteken működőképes, de minél többen csatlakoznak, a megoldások annál eredményesebbek lehetnek.

Juhász Géza Péter, a Lechner Tudásközpont térbeli szolgáltatások igazgatója elmondta, hogy a korábbi VÁTI Nonprofit Kft. és a Földmérési és Távérzékelési Intézet tevékenysége egyre inkább informatikai fókuszúvá vált. A számos rendelkezésre álló informatikai rendszer mellett azonban feleslegesnek tartja egy n-edik rendszer megalkotását, sokkal nagyobb hangsúlyt kell fektetni az ügyfelekre, igényekre, a service design kiemelt jelentőségű egy hasznos technológiai eszköz létrehozása közben. A tervezés mellett kiemelte az oktatás és képzés jelentőségét is, ami a gyakorlatban sok esetben elmarad, pedig a felhasználást és az alkalmazhatóságot jelentősen befolyásolja. Jó példaként említette a már megvalósult e-közmű projektet. Beszült a DataCity Platform és Pilot programról is, amely a következő években valósul meg.

Prof. Dr. Csapó János „Desztinációs különbségek az okos turizmus megvalósításában: Az ökoszisztéma-érettség feltáró elemzése Magyarországon” címmel az okos turizmus megjelenéséről és tudományos háttéréről beszélt. A hazai TDM-rendszer működése már nem kielégítő, ezért településszintű kutatást végeztek az *European Capital of Smart Tourism* megközelítése alapján, melynek négy pillére a fenntarthatóság, a digitalizáció, a kulturális örökség és kreativitás, valamint az akadálymentesség vizsgálata. Az elemzés szerint Magyarországon igen eltérő fejlődési profilok alakultak ki az okos turizmus tekintetében. Az előadó megerősítette, hogy a COVID-járványt követően jelentős átalakulásra került sor, s hogy a vendéglátóipar mind az energiaválság mind a munkaerőhiány következtében nehézségekkel néz szembe.

Dr. Schmeller Dalma, a Széchenyi István Egyetem Alkalmazott Fenntarthatóság Tanszékének tanársegédje „Smart megoldások Európa zöld fővárosai – Trendek, jó példák és lehetőségek” címmel kiváló áttekintést nyújtott a fogalmakat övező zűrzavarról. Jellemezte az okos, a zöld, a *smart-green*, valamint a *sustainable smart* városokat. Ezt követően az Európa Zöld Fővárosa, Európa Zöld levele díjakról és az okos város rangsorokról beszélt, melyek különböző indikátorok alapján készülnek. A legérdekesebbek azonban az esettanulmányok voltak, amelyek egy-egy város jó gyakorlatait mutatták be. Ezek a következők voltak: Koppenhága (lakossági bevonás, alkalmazás az utak állapotával, a közvilágítás hiányosságával kapcsolatos bejelentésekhez); Tallinn (a parkolás 90 százaléka mobillal történik, nincsenek már automaták, okos biciklizárak elterjedése); Guimaraes (biodiverzitás és vadvilág, a természet kapcsolata a várossal, biodiverzitást vizsgáló laboratóriummal); Valencia (vízgazdálkodás: minden háztartás ellátása okos vízmérővel); Grenoble (energia: kísérleti városnegyedben okos épületek, zöldfelülethasználat); Lahti (mitigáció: CitiCap-alkalmazás fejlesztése havi CO2 kvóta egyénenként); Lisszabon (zaj- és légszennyezés: több ezer szenzor kihelyezése a lakosság tájékoztatása és a folyamatos nyomon követés céljából); Essen (hulladék: papírgyűjtő konténerek töltöttségi szintjének mérése, a lakosok tájékoztatása a konténerek elhelyezéséről, a hulladék elszállítása a teltség alapján történik); Bristol (adat: több ezer szenzor alkalmazása a közlekedés, zaj- és lég-

szennyezés adatalapú nyilvántartására és szemléltetésére). A hallgatóság körében felmerült kérdések az indikátoros értékelőrendszerek alkalmazhatóságára vonatkoztak, valamint arra, vajon miért lehetnek a skandináv országok mindig a rangsorok elején. A jó példák bemutatása felvetette a kérdést, vajon mennyi energiába kerül az adatgyűjtő rendszerek fenntartása, hoz-e tényleges változást például a vízfogyasztási szokásokban a felszerelt okos vízmérő. Egyre több technológiai megoldás létezik, de vajon mekkora hatással van ez a társadalomra? Emellett felmerült az alulról jövő kezdeményezések fontosságának és hatékonyságának problémája.

Dr. Gyulai Tamás, a Dél-Alföldi Regionális Innovációs Ügynökség Közhasznú Egyesület elnökének, valamint a Pannon Gazdasági Hálózat Egyesület okos város szakértőjének előadása a „Mesterséges intelligencia felelősségteljes innovációval okos városokban” címet viselte. Az elvégzett összehasonlító vizsgálat jól példázta, hogy a fenntarthatósági célok irányadók lehetnek akkor is, amikor értékelni akarjuk városi vagy regionális fejlesztési intézkedések eredményeit és hatásait. Az előadó egy olyan modellt dolgozott ki, amely az okosváros-projektek értékelésére is használható. Az európai hálózatba szervezett digitális innovációs központok területi vagy nemzeti szintű innovációs ökoszisztémák centrumaként működhetnek, mert a digitális átalakulást elősegítő szolgáltatásaikkal a vállalkozásokat és a közintézményeket egyaránt eléri.

Dr. Óvári Ágnes, az ELTE KRTK RKI DTO tudományos munkatársa a „Klímaszemléletű (ön)kormányzási reformot” mutatta be. A klímastratégiák tükrében látható, hogy az okos megoldások megjelennek ugyan, de a kormányzást külső kényszerek irányítják, fordított tervezési gyakorlat jellemző. Az adathiány és a rendszerezettség hiánya nehezíti a munkát, korlátozottak az erőforrások. A mitigáció mellé egyre jobban kezd felzárkózni az adaptációs megoldások keresése is.

A konferencia résztvevői megállapították, hogy hiába készülnek el a stratégiai dokumentumok, ha erőforrás és szaktudás hiányában a helyi sajátosságok figyelembevétele nélkül teljesítik az útmutató előírásait. Ha nincs mögöttük elkötelezettség (akár egy-egy személy, akár a vezetőség támogatása) és anyagi forrás, akkor a stratégiában foglalt célok, fejlesztések nem valósulnak meg sikeresen és hatékonyan. Sokszor elhangzott az a kijelentés, hogy „a technológia nem cél, csupán eszköz”. Nem szabad elfelejteni, hogy az informatikai rendszerek létrehozásának és fenntartásának költségeit párhuzamba kell állítani a társadalmi szokásokra gyakorolt hatásukkal. Egyértelművé vált, hogy a lakossági bevonás elengedhetetlen a technológiai fejlesztések sikeres alkalmazásához. Az okos városhoz pedig okos polgárok kellene, éppen ezért nélkülözhetetlen az oktatás és a képzés.

Összességében elmondhatjuk, hogy a konferencia szép emléket állított Lados Mihály kiemelkedő munkásságának, emellett teret adott az új kutatói, szakértői generáció számára, hogy folytassák a megkezdett munkát és megerősítsék a szakmai közösséget. A szervezők bíznak abban, hogy az emlékkonferenciával egyrészt

folytathatják a tíz évvel ezelőtt újraindított munkát, másrészt ismét olyan konferenciasorozatot indíthatnak útjára, mely érinti a Győr-környéki technológiai fejlődés, az urbanizáció és a regionális tudomány témakörét.

A program részeként az érdeklődők meglátogathatták a 125 éves győri városházát: megismerkedhettek az épület történetével, megtekinthették a dísztermet, végül felmehettek a városháza tornyába.

## Sustainability-driven territorial development. Challenges for CEECs – Beszámoló a 9. Közép-európai Regionális Tudományi Konferenciáról

### *Sustainability-driven territorial development. Challenges for CEECs Report on the 9th CERS Conference*

PÁGER BALÁZS, RÁCZ SZILÁRD

**PÁGER Balázs:** tudományos főmunkatárs, ELTE Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete; 7621 Pécs, Papnövelde u. 22.; [pager.balazs@krtk.elte.hu](mailto:pager.balazs@krtk.elte.hu); <https://orcid.org/0000-0001-8061-1300>

**RÁCZ Szilárd:** tudományos főmunkatárs, ELTE Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete; 7621 Pécs, Papnövelde u. 22.; egyetemi docens, Pannon Egyetem; 8200 Veszprém, Egyetem u. 10.; [racz.szilard@krtk.elte.hu](mailto:racz.szilard@krtk.elte.hu); <https://orcid.org/0000-0002-9397-2620>

**Balázs PÁGER:** senior research fellow, Institute for Regional Studies, ELTE Centre for Economic and Regional Studies; Papnövelde u. 22., H-7621 Pécs, Hungary; [pager.balazs@krtk.elte.hu](mailto:pager.balazs@krtk.elte.hu); <https://orcid.org/0000-0001-8061-1300>

**Szilárd RÁCZ:** senior research fellow, Institute for Regional Studies, ELTE Centre for Economic and Regional Studies; Papnövelde u. 22., H-7621 Pécs, Hungary; associate professor, University of Pannonia; Egyetem u. 10., H-8200 Veszprém, Hungary; [racz.szilard@krtk.elte.hu](mailto:racz.szilard@krtk.elte.hu); <https://orcid.org/0000-0002-9397-2620>

A 9. Közép-európai Regionális Tudományi Konferenciát (*Central European Conference in Regional Science – CERS Konferencia*) 2025. november 27–29. között rendezték Kolozsváron. Az esemény főszervezői a Kolozsvári Műszaki Egyetem és a Román Regionális Tudományi Társaság (RRSA), az Európai Regionális Tudományi Társaság (ERSA) román szekciója voltak. A CERS társszervezőjeként közreműködött továbbá a Magyar Regionális Tudományi Társaság (MRTT) mint az ERSA magyar szekciója, illetve az ERSA lengyel és szlovák szekciója. Ez volt az első alkalom, hogy a CERS konferenciáját egy romániai intézmény szervezhette, és ez egyben azt is jelentette, hogy a 2019. évi magyar és a 2022. évi lengyel (online lebonyolított) CERS konferenciákat követően egy újabb ország került fel a kelet-közép-európai regionális tudományi társaságok együttműködésében megvalósuló találkozó szervezőinek listájára.

A konferencia története 2005-ig nyúlik vissza. A kezdeményező és főszervező az első hat CERS konferencia esetében az ERSA szlovák szekciója volt: 2005-ben és 2007-ben Nový Smokovec (Újtátrafüred), 2009-ben Kassa, 2012-ben Pozsony, 2014-ben ismét Kassa, majd 2017-ben Besztercebánya szolgált a konferencia helyszínéül. 2017 óta szerepel társszervezőként az MRTT, majd 2019 óta az ERSA lengyel szekciója, az elmúlt években pedig a román ERSA közösség is részese lett az





együttműködésnek. Így a CERS konferencia két évtized alatt a regionális tudomány egyik legjelentősebb közép-európai konferenciájává nőtte ki magát.

A kolozsvári CERS konferencia plenáris előadásai olyan témákat mutattak be, amelyek felvázolták a kelet-közép-európai régiók előtt álló társadalmi-gazdasági kihívásokat és igyekeztek ezekre megoldási lehetőségeket nyújtani. Külön megtiszteltetés volt, hogy *Roberta Capello*, az ERSÁ elnöke, a Politecnico di Milano professzora tartotta a rendezvény nyitó előadását. Az előadása mellett külön kifejezte örömét a CERS kezdeményezéssel kapcsolatban, amelyet nagyon fontosnak tart, mivel ez megerősíti az országok és régiók kutatói közötti kooperációt egy olyan időszakban, amikor igenis fontos, hogy a szakemberek milyen válaszokat tudnak adni az Európai Unióval és az európai régiókkal szemben álló kihívásokra. *Christa D. Court*, a University of Florida egyetemi docense, az Észak-amerikai Regionális Tudományi Társaság (NARSC) vezetőségének tagja előadásában rámutatott arra, hogy mekkora jelentősége van a regionális tudományi kutatási eredményeknek abban, hogy a társadalmi-gazdasági szakpolitikák döntéshozatalát támogatassák. *Monika Murzyn-Kupisz*, a krakkói Jagelló Egyetem docense előadásában a lengyel divatipar térbeli mintázatát, elmúlt évtizedekben végbement átalakulását, valamint az ágazat működési mechanizmusait mutatta be előadásában, több esettanulmányt is felvázolva. *Ioel Samuel Veres*, a Kolozsvári Műszaki Egyetem professzora pedig a geodéziai kutatások és a fenntartható regionális fejlődés kapcsolatáról tartott előadást, amelyben rávilágított a mérnöki technológia alkalmazására például a klímaváltozás okozta természeti kihívások esetében.

A 9. CERS konferencia során a résztvevők összesen 94 prezentációban mutatták be legfrissebb kutatási eredményeiket, ebből 17 előadás a magyar résztvevők részéről hangzott el. A tudományos programban 15 szekció került megszervezésre, amelyek közül három szekció kifejezetten a fiatal kutatókra fókuszált (hasonlóan az ERSÁ Young Scientists Session kezdeményezéséhez). Továbbá két kerekasztal-beszélgetés is szerepelt a programban, amelyekben egyrészről a fenntartható területi fejlődés romániai oktatási lehetőségeit, másrészről a szekciókban bemutatott eredményeket vitatták meg, utóbbit a szekcióelnökök részvételével. A helyi szervezők kezdeményezésére a szekciókat jellemzően két szekcióelnök vezette, több esetben is különböző társszervező regionális tudományi szervezetek képviselésében.

A konferencia záróceremoniáján a helyi szervezők, illetve a társszervező regionális tudományi szervezetek képviselői örömeiket fejezték ki az együttműködés folytatását illetően. Ezek alapján a következő CERS konferenciák szervezése a lengyel, magyar, román és szlovák ERSÁ szekciók körében folytatódik. A 10. CERS konferenciát várhatóan 2027. őszén rendezik meg, a helyszínnel kapcsolatban egyelőre további egyeztetések szükségesek.