



2024. IV. évfolyam 2. szám

Az Enyedi György Regionális Tudományi Alapítvány folyóirata

Szirmai Viktória:

Szerkesztői előszó

Szirmai Viktória:

Az „új város” jelenség. (Lehetnek-e ismét időszerűek az újjá városfejlesztési gyarkorlatok?)

Germuska Pál:

A szocialista várostól a szocialista típusú új városig. Egy város csoport tipológiai és poszt szocialista átalakulása az utóbbi másfél-két évtized szakirodalmának tükrében

Vajdovich Noémi – Uzzoli Annamária:

A hazai hajléktalanok egészségügyi ellátásának jellemzői a volt szocialista új városokban

Schuchmann Júlia – Schuchmann Péter:

Új város a Budapesti agglomerációban: Százhalombatta

Zsibók Zsuzsanna:

Paks, mint helyi gazdasági központ: szigetszerű működés vagy integráló erő?

Nagy Erika:

Új pályán – új függőségek szorításában? A helyi szereplők változó mozgástere és stratégiái Tiszaújvárosban

Szegvári Péter – Varga Andrea:

Egy új városi brand építése a területfejlesztés eszközeivel Ajkán

Koudela Pál:

Új városok Szöul Metropolisz Térségben

CITY.HU Várostudományi Szemle
2024/IV. évfolyam
2. szám

FŐSZERKESZTŐ: Szirmai Viktória

SZERKESZTŐSÉG

Egyed Ildikó
Csizmadia Zoltán
Molnár Ernő
Koudela Pál
Páthy Ádám
Pirisi Gábor
Schuchmann Júlia

SZERKESZTŐ BIZOTTSÁG

Bajmócy Péter
Csomós György
Egedy Tamás
Egri Zoltán
Faragó László
Filep Bálint
James Scott
Kozma Gábor
Lux Gábor
Pálné Kovács Ilona
Rácz Szilárd
Salamin Géza
Szalmáné Csete Mária
Tosics Iván

SZERKESZTŐSÉGI TITKÁR: Szalai Ádám
OLVASÓ ÉS TECHNIKAI SZERKESZTŐ: Kasztnerné Kőműves Mária
SZERKESZTŐSÉG ELÉRHETŐSÉGE: szerkesztoseg@cityhu.net

FELELŐS KIADÓ: Enyedi György Regionális Tudományi Alapítvány
KIADÓ CÍME: 7621, Pécs, Papnövelde u. 22.
KIADÓ E-MAIL CÍME: enyedalapitvany@gmail.com
Enyedi György Regionális Tudományi Alapítvány

ISSN 2786-4022

HU ISSN 2786-4022

TARTALOM

SZERKESZTŐI ELŐSZÓ

- 5** Szirmai Viktória
- 11** Szirmai Viktória: Az „új város” jelenség. (Lehetnek-e ismét időszakok az újvárosfejlesztési gyakorlatok?)
- 37** Germuska Pál: A szocialista várostól a szocialista típusú új városig. Egy város csoport tipológiai és poszt szocialista átalakulása az utóbbi másfél-két évtized szakirodalmának tükrében
- 61** Vajdovich Noémi – Uzzoli Annamária: A hazai hajléktalanok egészségügyi ellátásának jellemzői a volt szocialista új városokban
- 85** Schuchmann Júlia – Schuchmann Péter: Új város a Budapesti agglomerációban: Százhalombatta
- 117** Zsibók Zsuzsanna: Paks, mint helyi gazdasági központ: szigetszerű működés vagy integráló erő?
- 135** Nagy Erika: Új pályán – új függőségek szorításában? A helyi szereplők változó mozgásterének és stratégiai Tiszaújvárosban
- 155** Szegvári Péter – Varga Andrea: Egy új városi brand építése a településfejlesztés eszközeivel Ajkán. (A világ első Krypton Gyáratól a világelső Krypton Házig)
- 161** Koudela Pál: Új városok Szöul Metropolisz Térségben

Szirmai V. (2024): Szerkesztői előszó. CITY.HU Várostudományi Szemle. 4(2), 5–10.

SZERKESZTŐI ELŐSZÓ

Szirmai Viktória

2021 óta jelenik meg a CITY.HU Várostudományi Szemle, és azóta sikerült félretennem, hogy a számomra történeti okokból prioritást élvező új város jelenséggel foglalkozzam, hogy külön szám jelenjen meg a témából. Mégpedig azért, mert tudtam, hogy vannak annál lényegesebb, időszerűbb témák is. Ezeket a korábbi lapszámokban, a következő sorrendben és témákban lehet látni: magyar városok az európai térben, városok és a koronavírus járvány, Kelet-Közép-Európa nagyvárosai, fővárosok és metropolisztársaságok, globális városok, kisvárosok, alföldi városok, és legutóbb a városfejlesztési politikák (lásd: www.cityhu.net/home).

Joggal merül fel a kérdés, most miért? A szerkesztőkkel közösen úgy véltük, hogy most mindenképpen itt van az ideje, hogy beszéljünk róluk, látva az új városok egyik mintapéldánya, Dunaújváros vergődését, élet-halál harcát, mások megújulását, az új városok közötti polarizációk ismételt éleződését. A korábbi kutatásainkból tudtuk, hogy differenciált a fejlettségük, eltérőek a korábbi sikereik és a bukásaik is, ahogy eltérőek a mai és vélhetőleg a jövőbeni lehetőségeik is.

Ez a szám a bevezető tanulmányommal kezdődik, amelynek nem az a fő célja, hogy ezeket a polarizációkat vizsgálja – jóllehet foglalkozom velük, ahogy mások is – inkább egy „újszerű” problémát, inkább hipotézist vet fel, amelynek keretében egy decentralizáltabb városfejlesztési modellre, közte az új városok rehabilitációjára ad javaslatot. A bevezető tanulmány központi kérdése, hogy a nagyvárosi térségek társadalmi, ökológiai, természeti, környezeti válságaira a kis- és a középvárosok, közte az új városok, azok fejlesztése, modernizációja kínálhat-e valamilyen részleges megoldást. A válasz érdekében négy témacsoport elemzésére kerül sor, egyrészt a legjellemzőbb nagyvárosi problémák bemutatására, másrészt azok meghatározó okainak vizsgálatára, majd annak feltárására, hogy a nagyvárosi problémák megtalálhatók-e az új városi környezetben. S végül felvázolok egy olyan modernizált új városi modellt, amely viszonylagos védelmet nyújthat a városlakóknak a nagyvárosokra jellemző problémák (közte az éghajlatváltozás) egyes hatásaitól.

A következő tanulmány is inkább elméleti jellegű: Germuska Pál széles körű áttekintés nyújt az ipari városokkal, az új városokkal és a szocialista iparvárosokkal foglalkozó nemzetközi és hazai szakirodalom főbb eredményeiről, miközben tisztázza a kapcsolódó fogalmi kérdéseket is.

Vajdovich Noémi – Uzzoli Annamária munkája a hazai hajléktalanok egészségügyi ellátásának jellemzőit mutatják be, a 11 volt szocialista új város eseteiben. A statisztikai adatok felhasználásával vizsgálják, hogy milyen különbségek tapasztalhatók a hazai városok, közte az új városok között, a hajléktalanokra specializált egészségügyi ellátásokban és szolgáltatásokban, illetve, hogy milyen területi mintázata van ezeknek a speciális intézményeknek.

Az ezeket követő különböző konkrét esettanulmányok a fejlettség szerinti rangsorokból szemezgetnek, sajnos ebben az egy számban nem volt módunk mindegyik város bemutatására. A legfejlettebbekről három esettanulmány is készült: Schuchmann Júlia és Schuchmann Péter tanulmánya átfogó képet ad Százhalombatta fejlődésének történeti alakulásáról, és mai viszonyairól. Ez a város több okból is szerencsés, a főváros közelsége, a város életében mindig is kiemelkedően fontos két nagy beruházás (a Dunamente Hőerőmű Vállalat, mai nevén Dunai Finomító és Dunamente Hőerőmű Vállalat), kedvező működése nemcsak korábban, hanem ma is meghatározzák a város életlehetőségeit, gazdasági potenciálját.

Paks fejlődését a Paks Atomerőműnek köszönheti. Az ebben a számban közölt paksi tanulmány szerzője, Zsibók Zsuzsanna Paks város és környékének viszonyát vizsgálja, amit úgy jellemez, „mint egy erős gazdasági centrum visszafogott dinamikával és térben igencsak korlátozott túlszorduló hatásokkal”. Ez a megállapítás azt a tényt bizonyítja, hogy a fejlett centrum nincs feltétlenül hatással a környékére, amelynek okait csak feltevésekben tudom jelezni: vélhetőleg a paksi erőműnek nincs szüksége térségi kooperációra, többek között azért sem, mert a környék nem elég fejlett ahhoz, hogy számottevő gazdasági és társadalmi erőt kínáljon a központi település részére.

Nagy Erika „Új pályán – új függőségek szorításában? A helyi szereplők változó mozgástere és stratégiái Tiszaújvárosban” című munkája a nálunk harmadik fejlett települést választotta. A tanulmány fókuszában „az államszocializmus időszakában a hazai vegyipar egyik meghatározó, specializált centrumává fejlesztett Tiszaújváros rendszerváltás utáni átalakulása, ennek kulcsszereplői és viszonyrendszereik állnak”. A tanulmány egyik eredménye az empirikus alapú városkép, amelyből a történeti múlt és a mai érdekviszonyok szerveződéseit, közte a helyi gazdaság és társadalom új függőségeit látni. Ezek okai a 24.hu interjúja szerint: „a helyi nagyvállalatok (az erőmű) rossz privatizációs politikája, a politikai torzsalkodás és az, hogy a helyi munkaalkalom pedig

nem elég, példa rá, hogy az új műanyagüzem inkább vendégmunkásokat és nem helyieket alkalmaz.”¹.

Tatabányáról itt most nem készült esettanulmány, bár az egyik olyan város, amelyik lényeges szerepet töltött be az új városi jelenségek alakulásában, átalakulásában. Ezért itt most annyit megemlítek, hogy a város számára nem voltak könnyűek az utóbbi évek a rendszerváltás után, a piacgazdaságban, sok helyi üzemről kiderült, hogy gazdaságtalanul működtek, elvesztették külföldi, főleg keleti piacaikat. Ami jövőbeni reményre ad okot, hogy a „város vezetése a probléma orvoslására a helyi cégeknek adómentességet és adókedvezményeket adott. Létrehozta a Gazdaságfejlesztő Szervezetet, melynek feladata a város marketingje, a közép-európai befektetők idecsábítása volt. Emellett kialakított egy ipari parkot, ahová több közép- és nagyvállalat települt be, többek között autópári beszállítók, gyógyászati segédeszköz gyártók, elektronikai cégek”².

Az ún. stagnáló csoportba került városok közül Dunaújvárosról sem készült itt most elemzés³. Sajnos Dunaújvárosról már hosszú ideig csak a válságot jelző hírek érkeztek: ma sem világos, mi lesz a Dunaferri nagyvállalattal, ahol valamikor 8 ezer ember dolgozott, ma már talán csak 3 ezer 200 főt alkalmaznak, azok többsége is ún. „otthoni állásidő” szerint kapja a fizetése egy részét csupán⁴. Az ott dolgozók közül sorra mennek el a vállalatától, költöznek el a városból is. Az érintett vezető szereplők az acélipar európai szintű válságára hivatkoznak, de az igazi probléma a többszörös, sikertelen tulajdonváltás, az orosz, az ukrán tulajdonosok közötti viszályok és csődök, s a legújabb indiai tulajdonos spekulációs tevékenységei, valamint a magyar állam beavatkozási törekvéseinek sikertelenségei. S ez már csak a problémák zárójelenete lehet, hogy a legutolsó tulajdonos, a Liberty Steel tulajdonosa leállította a gyár utolsó két koksizólókemencéjét⁵. Majd az is kiderült, hogy miért: a Liberty Steel a korábbi évek termelési átlagai alapján járó szén-dioxid-termelési kvóták eladásából pénzt keres, de csak akkor, ha áll a dunaújvárosi Vasmű⁶ (Ábrahám 2024). Véleményem szerint, itt olyan mértékű hibák halmozódtak fel, amely a globális és egyes helyi szereplők érdekszférái miatt tönkretették a magyar acélgyártást és ezzel egy várost is (talán). Jobban kellett volna vigyázni rá.

¹ <https://24.hu/belfold/2022/03/29/csatater-tiszaújváros-valasztas-2022-mol-tiszai-eromu-riport/>

² <https://hu.wikipedia.org/wiki/Tatab%C3%A1nya>

³ A következő podcast szervezésénél figyelemmel leszünk arra, hogy ez a két utóbbi új város viszonyai is megjelenjenek a beszélgetés során.

⁴ <https://telex.hu/gazdasag/2024/07/02/dunaújváros-dunaferri-liberty-munkanelkuliseg-zoldacel>

⁵ <https://telex.hu/gazdasag/2024/06/20/dunaújváros-acelipar-ngm-liberty-bezaras-kohaszat>

⁶ https://hvg.hu/kkv/20240207_A_magyar_kormany_csunyan_lyukra_futhat_az_egykori_Dunaferrel

Ajkáról azonban kedvezőbb híreket hallani és ebben a számban olvasni is. Ajka térségében gazdasági struktúraváltás jött létre, folyamatosak a befektetések. A tervek szerint Ajka, Veszprém megye és a Közép-Dunántúli Régió egyik vezető ipari, szolgáltató, innovációs és energetikai központjává válik, ahol az egyre modernebb technológiákat és eljárásokat alkalmazzák⁷. A klímaváltozás enyhítése, a város térség zöldítése, központi prioritása a városfejlesztési koncepciónak.⁸

Szegvári Péter és Varga Andrea itt közölt írása a helyi gazdaságot és társadalmat is mobilizálni képes szempontra, a településfejlesztés eszközeinek sikert kiváltó tényezőjére mutat rá. A cikkből kiderül, hogy az integrált településfejlesztés eszköztára, az innovatív városkormányzás új arculatot képes adni a településeknek. Az ajkai eset, ennek keretében a Krypton Ház projekt, hozzájárulás annak a megértéséhez, hogy a „többszintű kormányzás” európai uniós elvének lokális alkalmazása, valamint a „partnerségi kormányzás” módszerének használata miként támogathatja azt a célkitűzést, hogy egy város felkerüljön a kulturális és művészeti attrakciókat bemutató hazai és nemzetközi térképekre”.

A másik két idetartozó város helyzetét, ha nézzük, Oroszlány is szerencsés volt: a szénbányák bezárása miatt 2015 végétől üzemén kívül veszteglő oroszlányi erőművet felújították, s a munkálatok befejeztével az oroszlányi erőmű korszerű biomassza-tüzelésű rendszerként fog működni. Ez nemcsak környezetvédelmi, hanem a város gazdaságot is működtetni képes előnyökkel is együttjárt⁹.

Várpalota gazdasága is feléledni látszik, mivel „átadták a magyar állam és a Rheinmetall közös lőszergyárat Várpalotán, az ún. nevezett Védelmi Ipari Parkban. A legújabb technológiára alapozott hadiipari fejlesztés új munkahelyeket is létrehozott.”¹⁰ Személy szerint a lőszergyárnak ugyan kevésbé örülök, de a városnak bizonyára hasznos fejlesztésről van szó.

Nem mindegyik új város ilyen szerencsés, az ún. vesztes csoport továbbra sem az. „Komló egykori húzó iparága, a bányászat megszűnése óta hanyatlik. A rendszerváltás előtt még virágzó iparváros népessége előregedett, a fiatalok nem találják a helyüket, az idősek pedig vágyakozva tekintenek vissza a sokkal dicsőbb múltba. A friss népszámlálási adatok szerint több ezer ember távozott a településről.”¹¹ A 2011-es népszámláláskor még 24 394-en laktak a városban, tavaly már csak 21 917-en. A megkérdezett lakók

⁷ <https://www.veol.hu/helyi-gazdasag/2024/09/kinai-befektetokre-szomit-ajka>,

⁸ <https://www.ajka.hu/upload/KONCEPCIO.pdf>

⁹ https://www.kemma.hu/helyi-gazdasag/2024/09/eromu-oroszlany-jo-hirek#google_vignette

¹⁰ magyarepitok.hu/iparagi-hirek/2024/07/atadtak-a-hipermodern-varpalotai-loszergyarat

¹¹ <https://index.hu/belfold/2024/01/15/komlo-banyaszat-ipar-varos-fejlesztos-videk-riport-baranya-varmegye-banyaszok/>

nem tartják kizártnak, hogy szellemváros lesz Komlóból, ezért még az akkumulátor-gyárnak is örülnének, de csak akkor, ha nem külföldi vendégmunkások, hanem a helyi lakosságból kerülnének oda dolgozni.

Az ózdi eset is ide tartozik. A Telex információi szerint *„Két év alatt kétezer ember veszíti el a munkáját Ózdon, az ország egyik legszegényebb térségében. A már csak 32 ezres városban és környékén évtizedek óta csökken a lakosság, a fiatalok jelentős része máshol keresi a boldogulást. A polgármester el van keseredve, szerinte, ha nem sikerül nagyobb befektetést hozni a városba, akkor belátható időn belül szellemvárossá válhat a település. Az ózdi gyárbezárások rávilágítanak egy nagyon súlyos problémára: az alacsony hozzáadott értékkel működő összeszerelő-üzemekre alapozott gazdasági modell egyre törékenyebbé válik a robotizáció gyors térhódítása miatt.”*¹² Az okokról is olvasni lehet: a Telex hasábjain: *„A Johnson Electric ózdi autóiipari alkatrészgyárában egyebek mellett klímamotorokat, fényszóróállító-motorokat gyártanak. Az üzem leállítása több lépcsőben történik majd, és 2022 áprilisában zárul. Összesen mintegy 870 embert küldenek el, köztük 790 fizikai dolgozót. Az indoklás szerint a gyárat azért zárják be, mert a piaci kereslet átalakult, a vevők az ózdi gyárban előállított alkatrészek helyett a vállalat automatizált gyárainak termékeit keresik jobban, így az ózdi üzem gazdaságilag fenntarthatatlanná vált.”*

Kazincbarcika helyzete kedvezőbb. A város törekszik az 1990-es évek óta tartó, de a COVID ideje után ismét felerősödő gazdasági, társadalmi gondok enyhítésre, Ezt az önkormányzat 2020 és 2024 közötti gazdasági programjának törekvései is bizonyítják: komplex tervet dolgoztak ki a város viszonyainak javítása érdekében. Itt fontos megemlíteni Kazincbarcika város Fenntartható Energia- és Klíma Akciótervét.¹³ A város életében történetileg is központi szerepet játszó Borsodi Vegyi Kombinát BorsodChem Zárt-körűen Működő Részvénytársaság cég ma már globális szereplő, amely együttműködik a városi önkormányzattal. A cég az egyik legnagyobb magyar vegyipari beruházás, amely a 2011 óta Wanhua-BorsodChem Kína állami szintű vállalat tagja: különböző vegyipari alapanyagok, speciális vegyszerek és petrokémiai anyagok egyik vezető európai gyártója. Vegyipari nyersanyagokat biztosít számos iparág, így például a járműipar, építőipar, cipő- és ruhaipar, bútoripar, gyógyszeripar és gumiipar számára. Sajnos mindez nem jelenti a problémák hiányát, a Greenpeace szerint például ebben a városban komoly mértékű a talaj, főként a higanyszennyezés.¹⁴

¹² <https://telex.hu/belfold/2021/04/03/ez-volt-az-utolso-dofes-szellemvarossa-valhat-ozd-gyar-bezaras-elvandorlas-munka>

¹³ <https://www.kazincbarcika.hu/api/1.0.0/attachments/721>

¹⁴ <https://sites.greenpeace.hu/mergezett-oroksegunk/borsodchem>

Az új város szám utolsó tanulmánya egy világvárosi metropolisz térség és az ott található új városok története, elemzése: Koudela Pál „Új városok Szöul Metropolisz Térségben” című munkája. Példát adva arra, ami a mai globális világban, közte Ázsiában játszódik le: a városnövekedés egyre nagyobb ütemű növekedési trendje, amelyet a mai Európában már nem látni, és amelyet a nyugati típusú új városfejlesztések idején, a globális urbanizáció első szakaszában, a városrobbanás periódusában láttunk. Bizonyítva, hogy a nemzetközi téren az új város koncepció jelen van, mivel a koreai nagyvárosban az 1980-as évek végétől a fokozódó lakás- és földhiány mérséklésére a szabályok enyhítésével, és a nagyvárosokon kívül elhelyezkedő új városok fejlesztésével keresték a megoldást. Az új városok egyszerre célozták a lakáshiány mérséklését, lemaradó térségek felzárkóztatását, és a globális gazdasági integráció erősítését.

S végül nincs más dolgom, mint az olvasók figyelmébe ajánljam az új városokról, erről az érdekes, sokat megélt települési formáról szóló tematikus számot, amely nem szól ugyan minden magyar új városról, de ígéri, hogy a hiányokat pótolni fogja.

Szirmai Viktória
A tematikus szám szerkesztője

Szirmai V. (2024): Az „új város” jelenség (Lehetnek-e ismét időszerűek az újjá városfejlesztési gyakorlatok? CITY.HU Várostudományi Szemle. 4(2), 11–36.

Az „új város” jelenség (Lehetnek-e ismét időszerűek az újjá városfejlesztési gyakorlatok?)

Szirmai Viktória¹

Absztrakt

A tanulmány célja, egy a mainál jóval decentralizáltabb városfejlesztési modell szükségessége mellett érvelni, a modern nagyvárosi problémák enyhítése érdekében is. Ezek összefüggésében központ kérdés, hogy a nagyvárosi térségek társadalmi, ökológiai, természeti környezeti válságaira a kis- és a középvárosok, közte az új városok, azok fejlesztése, modernizációja kínálhatnak-e valamilyen részleges megoldást.

A bizonyítás érdekében négy témacsoport elemzésére kerül sor, egyrészt a legjellemzőbb nagyvárosi problémák bemutatására, másrészt azok meghatározó okainak vizsgálatára, majd annak feltárására, hogy a nagyvárosi problémák megtalálhatók-e az új városi környezetben. S végül, kísérletet teszünk egy olyan modernizált új városi modell kidolgozására, amely viszonylagos védelmet nyújthat a városlakóknak a nagyvárosokra jellemző problémák (közte az éghajlatváltozás) egyes hatásaitól.

Kulcsszavak: nagyvárosi problémák, új városok, decentralizált városfejlesztési modell

Abstract

The aim of the study is to argue for the need for a much more decentralized urban development model than today in order to mitigate the problems of modern metropolitan areas and the effects of climate change on large cities. In this context, a central question is whether medium-sized or the small-towns, especially new towns, their development and modernization can offer some partial solution to the social, ecological, and natural environmental crises of metropolitan areas.

¹ Az MTA Doktora, Széchenyi díjas városszociológus, HUN-REN Társadalomtudományi Kutatóközpont, Szociológiai Intézet, kutatóprofesszor emerita, CITY:HU Várostudományi Szemle, alapító főszerkesztő

In order to prove this, four thematic groups will be analyzed, firstly to present the most typical metropolitan problems, secondly to examine their determining causes, and then to explore whether metropolitan problems can be found in the new towns environment. Finally, we will attempt to develop a modernized new urban model that can provide relative protection to city dwellers from some of the effects of the problems typical of metropolitan cities (including climate change).

Keywords: metropolitan problems new towns, decentralized urban development model

Bevezetés

A modern, globális világ, közte a nagyvárosi térségek társadalmi, ökológiai, természeti környezeti válságait látva felmerült bennem a kérdés: vajon a kis- és a középvárosok, közte az új városok, azok fejlesztése kínálhatnak-e valamilyen részleges megoldást a mai korszak nagyvárosi környezetben jelentkező problémákra, közte talán a most legaktuálisabb klímaváltozás gondjaira? Lehetnek-e ismét időszerűek, akár valaha, akár ma is a nyugati típusú új városok fejlesztését célul tűző városfejlesztési gyakorlatok? Megújulhatnak-e a kelet-európai, közte a magyar nehézipari, tervezett városok, a szocialista urbanizáció egyfajta, ma már vitatott eredményei, ki tudják-e küszöbölni a korábbi korszakok által megfogalmazott kritikákat, a bukás okait, képesek-e modernizálódni, a jelen igényeinek megfelelni, és egyfajta kezelési eszközt kínálni a mai nagyvárosi válságjelekre?

A válaszok érdekében, vagyis a nagyvárosi problémák (közte a klímaváltozás kedvezőtlen hatásai) enyhítésének céljából, a tanulmány a mainál jóval decentralizáltabb városfejlesztési modell szükségessége mellett érvel. A feltevésem szerint ugyanis a mai nagyvárosi térségek társadalmi, ökológiai, természeti környezeti válságaira a nagyvárosok sokkal visszafogottabb fejlesztése mellett, azok kiegészítéseként a kis- és a középvárosok, itt most kiemelten az új városok rehabilitációja, továbbfejlesztése vagy modernizációja egy részleges megoldás, egyfajta kezelési eszköz lehetne.

Ezt a hipotézist négy kérdéskör elemzésén keresztül vizsgálom:

1. Melyek a legjellemzőbb nagyvárosi problémák?
2. Melyek a nagyvárosi problémák főbb meghatározó okai?
3. A nagyvárosi problémák meghatározó tényezői megtalálhatóak az újvárosi környezetben?
4. Kidolgozható-e egy olyan modernizált új városi modell, amely viszonylagos védelmet képes nyújtani a városlakóknak a nagyvárosokra jellemző egyes problémák hatásaitól?

1. Melyek a legjellemzőbb nagyvárosi problémák?

A mai globális válságok jelenségeit, közte a nagyvárosokra különösképpen jellemző klíma problémákat a legélesebben Gelencsér András akadémikus különböző írásai fogalmazzák meg. Ezekből kiderülnek az energiaválság, a vízválság, a nyersanyagválság, a klímaválság, a migrációs válság, a háborúk egymásra épülő probléma halmozai, vagyis mindazok a feszültségek, amelyek a globális válságok megnyilvánulásai (Gelencsér 2023). Ezek a jelenségek annak a bizonyítékai, hogy az emberiség felélte a földgolyó erőforrásait és nincs tovább, mert „már nem tudjuk visszafordítani ezeket a folyamatokat, a civilizációnk néhány évtizeden belül összeomlik” – olvashatjuk a tudós szerző, egy interjúban elhangzott összegző véleményét (Balavány 2022).

A felsorolt problémák közül számomra különösen figyelemreméltó egy apokaliptikus kép, amit az akadémikus a fentebb idézett interjú során a nagyvárosok jövőjével kapcsolatban rajzol fel: amikor a különböző problémák számbavételekor az interjú végén az újságíró megkérdezi: „*De azért lesz levegő és napfény?*” „*Persze, azzal nincs gond*” – válaszol a kérdezt. „*A Föld alapvető életfeltételeit nem tudtuk elrontani. Egyedül valami nagyon extenzív nukleáris katasztrófa lenne képes erre. Ha az nem következik be, nem lesz olyan mértékű változás, ami a földi életet lehetetlenné teszi. Csak épp a modern társadalom, a mi világunk omlik össze. Akik eddig sem használtak villamos energiát, és nem a szupermarketben vették az ennivalót, azoknak mindez ezután sem fog kelleni. Vannak olyan törzsi kultúrák a Csendes-óceáni szigeteken, vagy az Amazonas esőerdőinek a belsejében, akiknek szinte mindegy, hogy a modern technikai civilizáció összeomlik. Ők túl fogják élni. De a nagyvárosokba zárt modern társadalmaknak nincs B-terv, ott technológia és energia nélkül egyszerűen nem lehet majd életben maradni. Az Amazonas-menti őserdőben csak annyit fognak észrevenni az egészről, hogy jó, eltűntek azok a villogó és mozgó csillagok és fura hosszúkás felhők az égről*” (Balavány 2022).

2023. november 2-án a Magyar Tudomány Napja alkalmából a Soproni Egyetem meghívott szakértőkkel kerekasztal vitát rendezett a mai korszak globális problémáiról, ahol módom volt Gelencsér Andrással eszmét cserélni a városi problémákról is. A professzor itt is érvelt a fenntarthatatlan városi létformák mellett.² Én pedig az ellenérveimet soroltam, az itt is majd olvasható városok differenciáltságáról, a különböző mértékű sebezhetőségükről, valamint a városok alapvetően pozitív értékeiről.

Más írások is foglalkoznak a témával. Például a 24.hu, július 21-i számában Lugosi Péter azt kérdezi: „Térde kényszerítheti a klímaváltozás az amerikai nagyvárosokat?”

² <https://www.uni-sopron.hu/magyar-tudomany-napja-a-soproni-egyetemen>

(Lugosi 2024), A választ már az írás bevezető sorai is megadják: „Texasra előbb hurrikán csapott le áramkimaradásokat okozva, majd nem sokkal később szélsőséges hőhullám kezdődött. Sok területen továbbra sem állt helyre az energiaellátás, ami megakadályozza az épületek hűtését. Eközben más államokban tűz, villámárvíz vagy tornádó fenyeget. Kérdés, hogy a városok mit tehetnek a globális felmelegedés által felerősített extrém időjárási eseményekkel szemben, ha azok egyre kiszámíthatatlanabbá válnak”. A Telex 2024. október 30-i számában „Forró város, forró jövő: Budapest hőségterképe” címmel jelent meg egy a témához kapcsolódó figyelemfelkeltő írás az Envirosense Hungary támogatásával: „Napjainkban egyre gyakoribbak a hőhullámok, amelyek különösen a városok sűrűn beépített területein okoznak problémákat. Ennek egyik oka a városi hősziget hatás, amely főként a túlzásba vitt beépítésnek és az aszfalt vagy beton hőtároló képességének, valamint a zöld területek hiányának köszönhető. Ezek következtében a városokon belüli hőmérséklet-emelkedés nappal jelentős és éjszaka sem csökken eléggé, ami a városi klímát és az itt élők komfortérzetét rontja. Az ilyen hatások mérésére különféle távérzékelési módszereket, például termikus infravörös műholdas adatokat alkalmazhatunk.”³

A 2024-es World Cities Report is tárgyalja a klímaváltozást és annak városokkal való összefüggéseit. A városokat egyrészt az éghajlat változás áldozatainak, másrészt pedig a legfőbb okozóinak tartja, mivel a globális üvegházhatású gázok kibocsátásának jelentős részéért ők a felelősek. Az áradásoktól a hőhullámokig, az erős viharoktól a szárazságig a városi területek az éghajlati válság érintettjei. S ez ezért is kiemelkedő gond, mert a világ legnagyobb megavárosai, emberek millióit és több billió dollárnyi vagyont koncentrálnak olyan területekre, amelyek évről évre egyre sebezhetőbbek a hirtelen megrázkódtatásokkal szemben. Ahogy tovább terjeszkednek, úgy növekszik a kiterjedtségük is, megnyitva az utat a potenciális katasztrófák előtt a jövőben (World Cities Report 2024).

A nemzetközi szakirodalom is sokat foglalkozik a kérdéssel, egyben igazolja a nagyvárosok veszélyeztetettségét. Például Kumár széles adatbázis segítségével mutatja be a természeti katasztrófák magas nagyvárosi arányait, és azok kedvezőtlen egészségügyi hatásait (Kumár 2021). Saskia Sassen amerikai szociológus – egy vele készült interjúban – szintén számos nagyvárosi klíma érintettségi problémára mutat rá, a túlnépesedés és a migrációs válságok mellett különös gondnak véli a térbeli társadalmi egyenlőtlenségeket, a gazdagabb és a szegényebb országok eltérő érintettségi problémáit. Az éghajlatváltozás konfliktusai közé joggal sorolja az élelmiszerhiányt, a szárazság és a nagy esőzések okozta ellátási nehézségeket, amelyek főként az afrikai és ázsiai nagyvárosok

³ <https://telex.hu/pr-cikk/2024/10/30/forro-varos-forro-jovo-budapest-hosegterkepe>

jellemzői. Az urban sprawl, vagyis a nagyvárosi terjeszkedés szintén fokozza az élelmiszerhiányból adódó gondokat, mivel a helyi ellátások akadályai, vagy megszűnései szállítási nehézségeket eredményeznek, s növelik a klíma gondokat.

Saskia Sassen úgy véli, hogy az amerikai nagyvárosok, méreteik és népesség számuk miatt inkább ki vannak téve a klímaváltozás negatív hatásainak. S ez azért okoz számottevő mértékű problémát, mert az előrejelzések szerint 2050-re több mint 43 megaváros lesz (ahol több mint 10 millió lakos él). Az európai városok inkább védettek, kisebb méreteik és alacsonyabb lakosságszámuk okán. Bár, ha a 2024. október végi spanyolországi (Valencia tartomány több településén történt) villám árvizekre gondolunk, akkor látni, hogy Európát sem kíméli az éghajlatváltozás. Ez a környezeti csapás oly mértékű volt, hogy az emberi áldozatok nagy száma miatt is társadalmi konfliktusok sokasága is kísérte, a spanyol király párt is megtámadta a tömeg, amikor megjelentek az árvíz sújtotta térségben.⁴

A filmművészet világában is találni példákat. Elsőként talán a 2004-es „Holnapután” című, Roland Emmerich rendezte katasztrófafilmre érdemes utalni, ahol a nagyvárosok (például New York, Los Angeles) után az egész föld veszélybe kerül, a globális felmelegedés hatására bekövetkező eljegesedés miatt. Ennél új keletűbb „A Rezidens” című, a Netflix által forgalmazott amerikai televíziós sorozat, amelynek több epizódja is foglalkozik a kérdéssel.⁵ Az egyik epizódban kiderül, hogy egy hatalmas vihar miatt leáll a történet középpontjában álló nagy kórház teljes áramellátása, és a helyi generátorok sem képesek biztosítani a szükséges áramot, miközben a kórház sürgősségi egységében az orvosok éppen operálnak, s a megoldás nagyon is kétséges, emberéletek forognak kockán.

A klíma tudósok a mesterséges intelligencia segítségével forgatókönyveket csináltak a jövő városairól. Megállapították, hogy „Ijesztően fognak kinézni a világ nagyvárosai 2100-ban” a megvizsgált főbb kockázati tényezők miatt. A világ nagyvárosait leginkább az extrém mennyiségű légszennyezés, a hirtelen lezúduló csapadékok által okozott villámárvizek és a folyók, tavak, tengerek vízszintjének emelkedése, illetve a rohamosan növekvő átlaghőmérséklet veszélyezteti, amitől gyakoribbá válnak az erdőtüzek és az aszályok.⁶

Mindez nem túl biztató és elgondolkodtató, főként akkor, ha a korábbi évtizedek, alapvetően pozitív hangvételű nagyváros értékeléseire gondolunk. Én magamat is azok közé sorolom, akik hittek és hisznek a nagyvárosi lét alapvetően pozitív hatásaiban, társadalmi, gazdasági jelentőségében, jóllehet tudom, hogy a nagyváros ellentmondásos jelenség. De a hibáit nem oly végtelen mértékben fogom fel, ahogy azt Gelencsér

⁴ <https://infostart.hu/kulfold/2024/10/30/dobbenetes-mit-hagyott-maga-utan-a-spanyol-villamarviz#>

⁵ A film alkotói Amy Holden Jones, Hayley Schore és Roshan Sethi

⁶ <https://365.reblog.hu/ijesztoen-fognak-kinezni-a-vilag-nagyvarosai-2100-ban-klimavalto>

professzor tette. Nem hiszem, hogy nincs más lehetőség a város (és persze az emberiség) megmentésére: muszáj, hogy legyen. A város az emberiség fejlődésében történetileg is kiemelt szerepet játszott és ma is azt teszi.

Minden várossal foglalkozó kutatás megállapítja, hogy egyre nagyobb a gazdasági és társadalmi „gap”, a különbség az egyes városok között: ezt több tényező is mutatja, közte a fizikai, környezeti, építészeti, gazdasági és társadalmi jellemzők eltérései. Ezek között én a társadalmi szerkezeti adottságokat kiemelten lényegesnek tartom: ott részben hatalmasok a különbségek, részben pedig kifejezik a mögöttes meghatározó, például sajátos gazdasági adottságokat, politikai rendszerre jellemző összefüggéseket is.

Példa lehet erre a KSH 2020-as vizsgálata is, amely szerint az egyes várostípusokhoz meghatározott jövedelmi szint tartozik, jelezve a települések eltérő társadalmi szerkezetét is. *„A jövedelmek nagyságának alakulása követi a települési hierarchiát. A megyei jogú városokban az egy főre jutó éves átlagos bruttó jövedelem 4,1%-kal meghaladta az országos átlagot, 2 millió 280 ezer forintot tett ki. A többi városban 6,0%-kal maradt el az átlagtól a fejenkénti összeg, míg a községekben 14,0%-os volt az elmaradás, szemben a 2019. évi 17,7%-kal”* (KSH 2020).

A különbség, az olló egyre szélesebb az európai, az amerikai, az ázsiai városok között, de a szupersztárnak nevezett, globális és a globalizálódó, illetve a kisebb városok között. Gondoljunk a gazdag országok szupersztár városaiban hiper méretekben koncentrálódott gazdag rétegek és a szegény országok kisebb városainak a hátrányos helyzetűek, szegények által lakott szegregátumaira. S innen nem könnyű a kilépés, s a másikba való belépés sem egyszerű: a centrum és a periféria elválló egységei, azok egymáshoz kapcsolódó térbeli rendszerei szilárdak, szinte be vannak betonozva. A szomszédos centrum térségek kölcsönösen erősítik, míg az egymáshoz közel elhelyezkedő periférikus térségek hasonlóképpen gyengítik egymást (Egri 2022). S bár ezek a tények, a centrum és a periféria, a különböző város típusok szerinti eltérések komoly területi egyenlőségek megnyilvánulásai, egyben meghatározott, egyben differenciált klíma problémák hordozói, s vélhetőleg eltérő nemcsak a jelenük, hanem a jövőjük is.

Az elemzett alapkérdés szempontjából ezt tartom a legfontosabb összefüggésnek, vagyis azt, hogy a városokról nem lehet egyféleképpen gondolkodni, mivel differenciáltak, eltérőek a gazdasági szerepeik, a társadalmi szerkezetük, és differenciált a részvételük a környezeti és egyéb problémák kialakításában is. S valójában ebben van vitám Gelencsér professzorral, vagyis abban, hogy a városokról nem lehet általában beszélni, nem lehet általában gondolkodni és ezért talán nem is mindegyikre érvényesek Gelencsér András jóslatai.

2. Melyek a nagyvárosi problémák főbb meghatározó okai?

Az urbanizációs okok

A különböző világváros jelentések jól jelzik az éppen legidősebb nagyvárosi problémákat: a 2016-os jelentés (tegyük hozzá a Brundtland jelentés ezt már 1987-ben megtette) a jelentések közül elsőként fogalmazta meg markáns módon, hogy az urbanizáció, illetve a városok a felelősek a klímaproblémákért: például a globális széndioxid kibocsátás 70%-ért. Ezért „a jelenlegi urbanizációs modell sok tekintetben fenntarthatatlan” – állítja a 2016-os anyag, és rámutat, hogy „az urbanizációs mintázatnak meg kell változnia, hogy jobban reagálhasson korunk kihívásaira, hogy kezelni lehessen az olyan problémákat, mint az egyenlőtlenség, a klímaváltozás, az informalitás, a bizonytalanság és a városi terjeszkedés” (World Cities Report 2016).

Az urbanizáció témaköre talán az egyik leginkább feltárt és publikált téma csoport. Mégis, érdemes egy rövid kitérőt tenni a lényegesebb összefüggéseire. Az tudjuk, ahogy a modern urbanizáció más, mint a megelőző korszakok városfejlődése, nemcsak azért, mert más történelmi időszakban zajlik, mint a korábbi városok fejlődése, hanem mert mások a mozgatórugók is (Harvey 1978). Az urbanizáció ciklusait főként Enyedi György dolgozta ki a magyar szakirodalomban, ez a folyamat több szakaszban zajlik: centralizációs és decentralizációs folyamatok váltják egymást (Enyedi 1988). Az egyes szakaszok nem feltétlenül különülnek el, párhuzamosan is működhetnek, általában a fejlettebb országokból indulnak ki.

A modern urbanizáció a 18. században indult fejlődésnek, az ipari forradalom kibontakozására, az iparosítás hatásaira. A városokban életképes ipari fejlődés szükségletei által mozgatva a vidéken megélhetést nem találó népesség, a városok felé vándorolt: így a népesség egye nagyobb arányban a városokban koncentrálódott. Ez az urbanizáció első szakasza, a városrobbanás, az ipari forradalom, az extenzív iparosítás időszaka. Ezt követi a viszonylagos dekoncentráció, a modern ipari intenzív fejlődés, az elővárosi, az agglomerációs fejlődés, ekkor a falusi településállomány stabilizálódik, modernizálódik.

A harmadik szakasz a dezurbanizáció, a dekoncentrációs folyamatok tovább erősödése, másképp a posztindusztriális szakasz. Ebben a szakaszban a rurális népesség növekszik, a nagyvárosi népesség csökken, de az elővárosi gyűrű bővül. Az urbanizáció negyedik szakasza újabb koncentrációs folyamatokban bontakozik ki: ez a nagyváros-központok rehabilitációja, a globális urbanizáció folyamata.

Enyedi György szerint ebben a szakaszban jönnek létre az egész világot átfogó globális városhálózatok, és jönnek létre a globális nagyvárosi régiók, a világgazdaság centrumai (Enyedi 2012). Ez a szakasz hordozza és okozza a modern világ legélesebb

társadalmi problémáit: a térbeli és társadalmi egyenlőtlenségek mai rendszereit: a különböző települési típusok mai polarizáltságait, a globális és a többi városforma éles különbségeit, a városok és a vidéki térségek újraszerveződött differenciáltságait, a gazdaságok és a szegények területi elkülönüléseit.

Az urbanizációval összekapcsolható klímaproblémák egyik fő oka a gyors népesség növekedés és a városi területek terjeszkedése, az urban sprawl. 1800-ban a világnépesség csak 2%-a élt városokban, 200 év alatt 2%-ról 50%-ra emelkedett ez az arány. A világon ma a városi népesség aránya 57,34%. 2050-ben 68% lesz a világ városlakóinak az aránya. Az urbanizáció súlypontjai azonban változnak, az európai városokhoz képest az afrikai, az ázsiai országokban a legmagasabb a városi népesség növekedése. Ma minden nyolcadik ember a 33 megavárosban él világszerte. A világ városlakóinak közel fele sokkal kisebb, 500 000-nél kevesebb lakosú településeken található.⁷

Az Európai Unió országaiban jelentős a kisebb városokban élők aránya, illetve ma már a népességcsökkenés trendje is jellemző. Az ESPON 2013-as adatai szerint az Európai Unióban a népesség 47%-a nagyobb városokban, 24%-a kis- és közepes méretű városokban, 19% pedig a vidéki térségekben élt (ESPON 2013). 2021-ben már jelentős nagyvárosi népesség csökkenés figyelhető meg: ekkor az EU népességének csak 38,9%-a nagyvároslakó, miközben a középvárosi területeken növekedés történt, 35,9%, az itt élők aránya. Vidéken pedig szintén a csökkenés a jellemző: ekkor 25,2% volt a vidéki lakossági aránya.

Különösképpen a COVID-19 időszakot követően merült fel a népességfogyás jelensége. A növekedés lassulása az összes európai város 28%-a esetében volt megfigyelhető, a COVID-19 után zsugorodó európai városok aránya elérte a 63%-ot. A változások leglényegesebb indítékai a kivándorlás volt, illetve a COVID-19-hez kapcsolódó túlzott halálozás is hozzájárult a népességfogyáshoz több európai városrégióban. Néhány, különösen a kisebb városok, a születési ráta jelentős csökkenésétől szenvedtek. Nem szabad elfelejteni a nagyvárosok szívó hatásait sem, a kisebb városoktól, és a vidéki térségektől elvont központi funkciókat, városi centrumokban koncentrálódó életlehetőségek vonzó hatásait (Kovács, Rácz 2017).

⁷ A nagyvárosok fogalmát nem könnyű meghatározni, mivel az Európai Unió tagországai, egészen 2011-ig eltérő városdefiníciókat használtak. Ekkor bevezették az urbanizáció foka szerinti megkülönböztetést, a népességeloszlás alapján. Eszerint vannak a nagyvárosok (cities), illetve városok és elővárosok (towns and suburbs), és vidéki térségek (rural areas). A városi területek kategórián (urban areas) belül értelmezik a városokat (cities), valamint a városokat és elővárosokat (towns and suburbs). A kelet-közép-európai szakirodalom a 100–500 ezer fős városokat tekintik nagyvárosoknak. Európai léptékben a félmillió alatti magyar „nagyvárosok” csak középvárosnak számítanak. A magyarországi esetben a középvárosok népessége 20 ezer és 100 ezer közötti, a kisvárosoké 5 ezer és 20 ezer közötti, a községek népessége 5 ezer alatti
<http://www.terport.hu/telepulesek/telepulestipusok.html>

A COVID-19 nagyvárosi jelenlétének okai

A 2022-es világ jelentés természetszerűleg a COVID-19 világjárvány negatív hatásai-val, és azzal összefüggésben a városok jövőjével foglalkozik (World Cities Report 2022 Envisaging of Future of Cities). A dokumentumból kiderül, hogy a pandémiai átmeneti bizalmi válságot idézett elő a városok jövőjével kapcsolatban. Ezt nemcsak egyéb tanulmányok igazolták, hanem a közvélekedés is, sokan vélték, hogy a világjárványt követően megváltozik a városi élet, csökken a fogyasztás, csökkennek a nagyobb utazások, sokan elköltöznak a nagyvárosokból. Ma már tudjuk, hogy ezek a vélekedések nem váltak be.

Amikor először kezdtem foglalkozni a világjárvány társadalmi jelenségeivel, láttam, hogy a nagyvárosok és a pandémia megjelenése között összefüggés van. A világjárvány és annak kedvezőtlen egészségügyi következményei, a vírusfertőzöttségből fakadó tömeges megbetegedések, főként a nagyvárosi környezetben jelentek meg és onnan szóródtak szét más települések felé, és okoztak különböző gazdasági és társadalmi problémákat (Szirmai 2021). A globálissá vált járvány egy kínai világvárosban, a 11 milliós Wuhanban jelent meg, s onnan terjedt tovább a városok összekapcsoló rendszerein keresztül. A járvány főként a globális városokat és nagy turisztikai központokat, illetve az ellátási láncokon keresztül egymáshoz kapcsolódó ipari központokat, ipari városokat érték el. A kutatások szerint a vírus reprodukciós rátájának a városi népességhez viszonyított arányát nézve: a COVID-19 gyorsabban terjed a nagyobb városokban, mint máshol (Adhikari et al. 2020).

A nagyvárosok pandémiával összefüggő különös sérülékenységeinek okai között a leglényegesebb meghatározók a globális városi rendszerek, az összefűződő városhálózatok, azok erős hatásai, mivel a problémák szétszóródását, gyors terjedését adják (Szirmai 2021). Ennek tipikus példái a „szupersztár” globális városok, közte New York, London, Párizs, ahol nagyszámú a lakosság, ahol jellemző a multikulturalizmus, a különböző nép- és társadalmi csoportoknak eltérő az érintettsége, a rezilienciája is. A globális városokban nagyon erősek a társadalmi egyenlőtlenségek, a társadalmi hierarchia két végpontján lévő társadalmi csoportok közötti szakadék erős (Sassen 1991). Az alacsonyabb társadalmi státusú rétegek sokkal veszélyeztetettebbek, mint a magas státusú rétegek.

A lakónegyedek beépítettsége sűrű, s ez kedvez a járványok terjedésének. Egy 2009-es tanulmány kimutatta, hogy a beépítés sűrűsége fontos összetevője a kedvezőtlen klímajelenségeknek, miközben társadalmi összefüggései is vannak: az itt jelzett tanulmány szerint minél alacsonyabb társadalmi státusúakat nézünk, annál magasabb a beépítettség volumene (Dodman 2009). A folyamat mögött a társadalmi rétegek közötti egyenlőtlenségeket kifejező, abból fakadó egyenlőtlen térfoglalási lehetőségei rejtőznek.

A tömegközlekedés, a jelentős turisztikai hatások, megannyi népességet növelő tényezők. Számos további, a népességszámot növelő tényező van, így az épületekkel és egyéb infrastruktúrával való magas szintű beépítettség, az éttermek, kávéházak, klubok, múzeumok sokasága. Itt találhatóak a nagy sport és egyéb (például vallási) rendezvények, fesztiválok, politikai tüntetések.

Ezek a településen, főként a nagyvárosok belső negyedeiben nagyobb arányú az idős népesség, a szuburbanizációs folyamatokban főként a fiatalabb és a gyermekes családok érintettek, Számos az idős otthon is, a COVID-19 pandémia idején kiderült, hogy ők a leginkább veszélyeztetett demográfiai csoportok.

Az amerikai kutatások szerint a társadalmi egyenlőtlenségek is befolyásolják a járvány alakulását, terjedését. Az afroamerikai lakosságot, a latin népességet és a dél-ázsiai közösségeket az átlagokhoz képest is erősebben érintette a COVID-19 vírusfertőzés. A jövedelmi viszonyok szintén erősen differenciáltak, de a faji hovatartozás még erősebb hatást fejtett ki. A hazai kutatások is igazolták ezeknek a faktoroknak a fontosságát. Mind a magyar, de a kelet-európai kontextusokban is kiderült, hogy az alacsonyabb jövedelműek, az iskolázatlanok, a hátrányos helyzetű, kisebbségi csoportok sokkal nagyobb veszélynek vannak kitéve, mint mások. De a rossz egészségi állapotúak, az oltást elutasítók is nagyobb veszélynek vannak kitéve, ahogy az egészségtelen életmód és táplálkozási szokások szerint élők is jóval nagyobb arányban érintettek (Uzzoli, Pirisi 2024). Különösen problematikusnak találtuk, hogy a COVID-19 különböző következményei az általános strukturális hátrányokat is képesek növelni, sajátos társadalmi „fogycatékosságot” is okoznak (Szirmai et al. 2023).

A klímaváltozás, de a COVID-19 járvány területi megnyilvánulásai talán a legfontosabbak a vizsgált téma szempontjából. Richard Florida a *The Geography of Coronavirus (A koronavírus geográfiája)* című 2020-as munkájában (Florida 2020) rámutat, bár a nagyvárosok jobban kitettek a fertőzéssel szemben, mégsem egyformán érintettek. Az ugyanis a városok nagyságától, a népesség sűrűségétől, valamint a nagyvárosi övezetek jellegétől is függ. Eszerint a nagy metropoliszok a leginkább veszélyeztetettek, a továbbiak a nagyváros környéki negyedek lakossági sűrűsége szerint alakulnak. A sűrűn lakott elővárosok halálozási adatai, noha alacsonyabbak, mint a metropoliszokban, de magasabbak, mint az alacsony népsűrűségű elővárosokban. A közép- és kisvárosok adatai még alacsonyabbak, a legkevesebb esetszám a vidéki területeken látható.

A világméretű társadalmi egyenlőtlenségek meghatározó jelenségei

World Inequality report 2022. egy másik lényeges világjelentés, amely brutális társadalmi, gazdasági, vagyoni, jövedelmi, egészségügyi, illetve tőke koncentrációs egyenlőtlenségeket mutat be globálisan, de a nagy kontinensek esetében is.⁸ Piketty francia közgazdász a nagy kontinenseket összehasonlító elemzéseiből látszik, hogy az európai egyenlőtlenségek a legkevésbé erősek, Latin Amerikában pedig a legélesebbek⁹.

Eközben a városi szegénység is növekszik¹⁰, bár a vidéki szegénység jóval nagyobb. 2023-ban 633 millió ember élt extrém méretű szegénységben, 580 millió a vidéki térségekben, 67 millió ember (10%), pedig a városi térségek lakói. A differenciált vizsgálatok szerint a városi szegénység országokként és földrészenként is eltérő, de eltérő az urbanizáltság mértéke szerint is: a legalacsonyabb a városközpontokban és a legmagasabb a vidéki területeken, a nemzeti értékekhez képest is magasabb (Nakamura et al. 2024). Még egy lényeges összefüggést érdemes felidézni, 2023-ban az EU szegénységi vagy társadalmi kirekesztettségi aránya esetében lényegében nincs különbség (csupán 1–2 százalék): a városokban élők körében volt a legmagasabb (21,6%), ezt követik a vidéki területeken (21,4%), valamint a kisebb városokban és a külvárosokban élők arányai (21,0%).¹¹

3. A nagyvárosi problémák meghatározó tényezői megtalálhatók az újvárosi környezetben?

A kisebb méretű városok számos sajátosságban eltérnek a nagyvárosoktól, mégpedig az ipari szektor részesedése nagyobb, míg a szolgáltató szektoré kisebb a foglalkoztatásban. A nagyvárosokkal összehasonlítva jelentősen alacsonyabb a munkahelyek aránya a magán- és közszolgáltatásokban. Magasabb a gazdasági aktivitási ráta is. Jelentősen kisebb a kiskereskedelmi szektorban foglalkoztatottak aránya, mint a nagyvárosokban. Kisebb azoknak az aránya is, akik helyben élnek és ott is dolgoznak, mint ugyanazon régiók és országok nagyobb városaiban. A másodlagos otthonok vagy nyaralók nagyobb arányban vannak itt jelen. A nyugdíjkorhatárnál általában idősebbek. A munkaképes

⁸ Ezeket az egyenlőtlenségeket a következő tények mutatják: a legszegényebbek (a világ lakosságának 50%-a) a globális jövedelem 8,5 birtokolják: a leggazdagabbak (a világ lakosságának 10%) a globális jövedelem 52%-át birtokolják: a legszegényebbek (a világ lakosságának 50%-a) a globális vagyoni 2%-át bírják, a leggazdagabbak (a világ lakosságának 10%) a globális vagyoni 76%-át tudják magukénak, <https://www.google.hu/search?q=world+inequality+report+2022>

⁹ <https://www.lemonde.fr/blog/piketty/2021/12/14/the-new-global-inequalities/>

¹⁰ <https://www.google.hu/search?q=urban+poverty+in+the+world>

¹¹ <https://www.google.hu/search?q=poverty+in+the+urban+areas+in+EU>

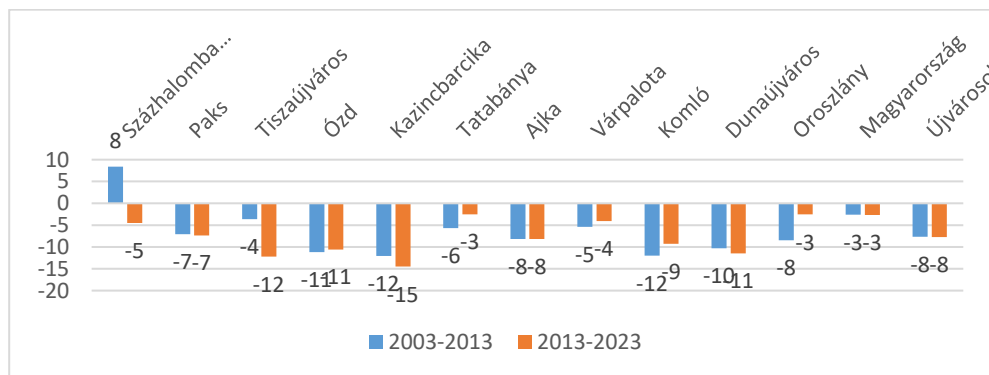
korú diplomások aránya kisebb. Ezek a várostípusok komoly szerepeket játszanak saját lakosaik, illetve az őket körülvevő vidéki térségek lakosságának a jólétében és megélhetésében. A kisebb városok, többnyire középvárosok egyben térségi központok is: a köz- és magánszolgáltatásokat is biztosítják a város és környéke részére, hozzájárulnak a helyi és regionális ismeretek előállításához, az innovációk terjedéséhez, és a helyi és a térségi élethez szükséges infrastruktúra biztosításához. A helyi, illetve a regionális gazdaság szervezésében, működésében is jelentős részt vállalnak.

Az európai középvárosi népességszám jóval kisebb, mint a nagyvárosi lakosság száma: a megavárosok több milliós népességével össze sem lehet hasonlítani őket: ezek a városok a jóval kisebb területet foglalnak el, mint a nagyobb „társaik”. Fentebb már említettem, hogy 2021-ben az EU-ban a középvárosi területeken 35,9% az ott élők aránya, bár ez az arány növekvő.

Kelet- és Közép-Európában a városi népesség 2–5% közötti arányokban él új városokban, a magyar esetben ez 4,6%. Az új városok lakosságának részaránya 16,3%, az összes magyar középvárosi lakosság arányában. A magyar új városok népessége jelentősen csökkent a rendszerváltás követően. Csizmady Adrienn új és régi városokat összehasonlító elemzése szerint 1990 és 2010 között „csökkenésnek indult a lakónépesség, ám a nagyobb népességvesztéseket az új városok könyvelték el” (Csizmady 2013: 232). A statisztikai adatok tanúsága szerint a poszt-szocialista új városokban ma is jelen van az itt jelzett trend, az utóbbi évtizedekben minden egyes magyar szocialista új városban (kivéve Százhalombattát) jelentősen csökkent a városi népesség (lásd az 1. ábrát).

1. ábra

A 11 magyar új város népesség csökkenése 2003 és 2013, valamint 2013 és 2023 között

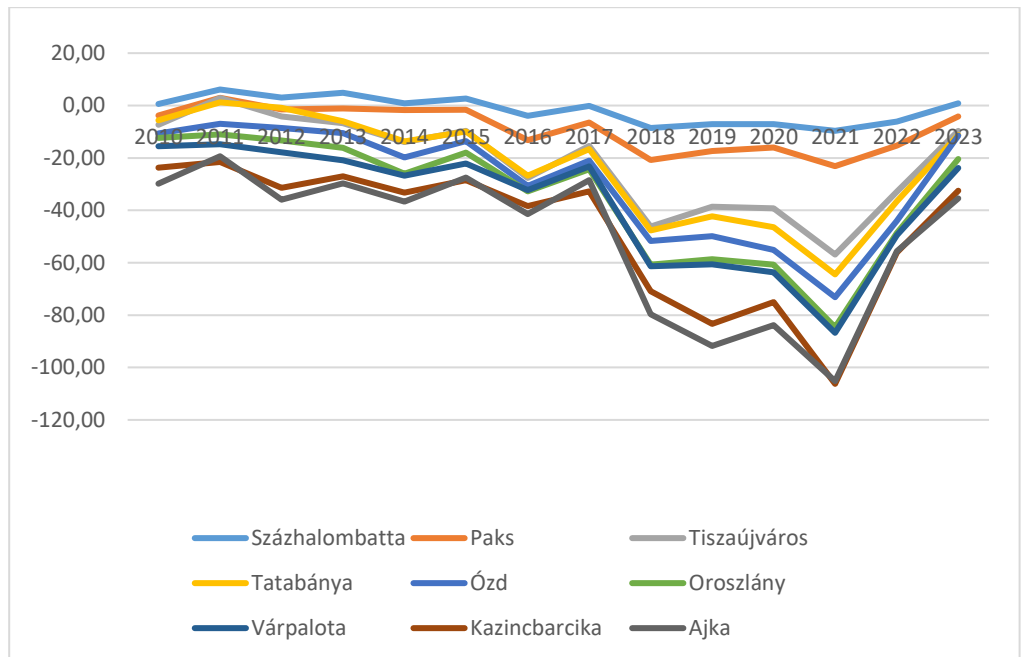


Forrás: KSH Népszámlálás, szerk. Schuchmann Júlia.

Jóllehet most enyhe változás érzékelhető, lelassult a népességfogyás, szinten minden új város esetében (2. ábra). Ezek okai még feltárára várnak. De vélhetően összefüggnek a mai változásokkal, a COVID-19 utáni negatív nagyvárosi jelenségekkel, az ottani csalódásokkal, s talán a kis- és középvárosi lét értékének a növekedésével, köszönve azt egyes poszt-szocialista városokban történt új helyi gazdasági beruházásoknak is. A legkézenfekvőbb magyarázat azonban a valamikori szocialista új iparvárosok közötti polarizáció, a rájuk jellemző egyenlőtlen fejlődés és a különböző válságok is.

2. ábra

1000 főre jutó vándorlási arányszám az új városokban



Forrás: KSH, Népszámlálás, Schuchmann Júlia szerkesztése

Az új városok közötti polarizációk

Különböző időpontokban megvalósított, OTKA által támogatott újjvárosi kutatásaink¹². eredményei alapján kiderült, hogy a poszt-szocialista új városok és azok térségeire jellemző a társadalmi, gazdasági polarizáltság (Szirmai 2013; Rechnitzer et al. 2016; Szirmai 2016). Mindez azt bizonyítja, hogy a történeti adottságok és főként az 1990-es évek óta tartó rendszerváltozás folyamataiban az átmenetet meghatározó globális és történeti mechanizmusok szövevényeként, a magyar településhálózatban eddig nem, vagy csak kisebb mértékben megnyilvánuló térbeli társadalmi egyenlőtlenségi forma jött létre: az új városok közötti térbeli társadalmi egyenlőtlenségek rendszere.

Két különböző módszerrel, társadalomstatistikai és klaszter elemzéssel kimutatott eredményeink szerint a magyar új városok a gazdasági és a szociológiai jellemzőik, a társadalmi összetételük, és a térbeli elhelyezkedésük sajátosságai alapján három különböző fejlettségű térségcsoportot alkotnak (Csizmady 2013; Rechnitzer et al. 2016; Szirmai 2016). Egyrészt egy „**fejlett új városi csoportot**”, ezek Százhalombatta, Paks, Tiszaújváros és Tatabánya. Ezekben a térségekben a válság korántsem volt olyan éles, mint máshol: kedvező helyi adottságaik, például az állam számára fontos gazdasági (és politikai) funkcióik, és az ebből is adódó állami támogatások segítségével, vagy a jó földrajzi elhelyezkedésük és közlekedési pozícióik, valamint a külföldi működő tőke beruházásai révén (köszönhetően a gyors privatizációs folyamatoknak is) könnyebben alkalmazkodtak a piaci követelményekhez. A munkanélküliek aránya átlag alatti, a vándorlási egyenleg pedig pozitív, a munkaerő iskolázott és szakképzett.

A második csoportot a „**stagnáló**” alkották: Ajka, Dunaújváros, Oroszlány és Várpalota. Ezek a városi térségek a válságot alapvetően kezelni tudták, a népességüket többé-kevésbé meg tudták őrizni, a lakosság iskolai végzettsége viszonylag kedvező. A továbblépés irányai és főként forrásai azonban egy bizonytalanoknak tűntek, főként erős (világ) gazdasági kiszolgáltatottságuk, illetve a korábbi gazdasági szerkezetváltás lassúsága miatt.

¹² Az újjvárosi tematikát két különböző időszakban megvalósított, OTKA támogatású újjvárosi kutatás keretében vizsgáltam, számos munkatársammal együtt. Az első kutatás 2010 és 2012 között valósult meg. A projekt címe „Egy új városfejlődési modell szerveződése? Átmenet és globalizáció a magyarországi új városokban és térségeikben.” Az eredményeket magyar nyelven publikáltuk (Szirmai 2013). A másik kutatást 2013 és 2016 között végeztük. A „Társadalmi polarizáció a kelet- és közép-európai új városi térségekben: a rendszerváltás és a globalizáció hatásai” című projekt a magyar viszonyok mellett a lengyel és a szlovák folyamatokat is feltárta. Ebben a projektben a 11 magyar új városokra reprezentatív szociológiai felvételre is sor került. A második OTKA projekt eredményeiből egy angol nyelvű könyv készült: „Artificial Towns” in the 21st Century: Social Polarisation in the New Town Regions of Central-Eastern Europe” címmel (Szirmai 2016).

A harmadik csoportot a rendszerváltás valóban **vesztesei** adják: Kazincbarcika, Komló és Ózd. Ezek a térségek az átmenet során súlyos helyzetbe kerültek. A korábbi városi gazdaságok fokozatosan erodálódtak, az azt működtető állami vállalatok leépültek, bezártak, vagy éppen kis cégekké alakulva vegetálnak. A fiatal, még piacképes tudású népesség elköltözik. Az országos átlaghoz képest magas az általános iskolát el nem végzettek aránya, az érettségivel és főként a diplomával rendelkezők aránya pedig alacsony. Az országos átlagokhoz képest magas a munkanélküliség is.

Rechnitzer János és munkatársai vizsgálata szintén három nagy csoportot talált (bár az egyes csoportok elemei nem mindig egyeztek meg a másik említett kutatás eseteivel): az első csoportba a gazdasági teljesítményük tekintetében kiemelkedő új városok kerültek, így Paks, Tiszaújváros és Százhalombatta, ezekben egy-egy nagyüzem alapozza meg a kedvező pozíciót. A második klasztert azok a városok alkotják, amelyek esetében a kilencvenes évek negatív trendjei megálltak. A vizsgálat szerint ezek: Ajka, Várpalota és Oroszlány. A harmadik csoportot Komló és Ózd alkotta, mint a legkedvezőtlenebb mutatókkal rendelkező, komplex válsághelyzetű, a további leszakadás jeleit felmutató városok (Rechnitzer et al. 2016).

A vizsgálatainkból kiderült, hogy az új városok konkrét helyzetét milyen tényezők határozták meg, melyek voltak a siker, a relatív siker biztosítékai, illetve a bukás okai. A négy legfejlettebb város, Százhalombatta, Paks, Tiszaújváros és Tatabánya sikereit a földrajzi pozíciók, ennek keretében egy-egy nagyvároshoz (Tatabánya esetében Győr-höz és Bécshez) illetve (Százhalombatta esetében) Budapesthez való közelség, az ebből is adódó kedvező közlekedési viszonyok, és úthálózat megléte, a hasonló gazdasági, főként ipari funkciókkal rendelkező területi, önkormányzati kooperációk (például Tiszaújváros esetében¹³) magyarázzák. A kevésbé sikeresek esetében ezek a tényezők vagy teljesen vagy részben hiányoztak. A globális városhálózatokba való beágyazottság, illetve annak hiánya is lényeges meghatározó tényező.

A mai sikerek, vagy kedvezőbb fejlettségi szint meghatározó tényezői alapvetően ma sem változtak. Miközben egy új tényező hatása is érzékelhető: a városi gazdaságok helyi erőkre alapozott felélénkítése., újraindítása, olyan új beruházásokkal, amelyeknek környezet- és klímavédelmi céljaik is vannak. Sőt, ezek az új fejlesztések helyi erőkre támaszkodnak, a helyi nagyobb vállalatok és az önkormányzatok együttműködéséből fakadnak, s jellemzően nem az állami támogatásokból építkeznek. S ez nem megszokott

¹³ Az együttműködésre példa: „Tiszaújváros és Kazincbarcika fél–fél órányi távolságra van, előbbiben a MOL-nak zajlik egy hatalmas beruházása, utóbbinál a BorsodChem bővíti gyárterületét. Debrecenben pedig épül a BMW-gyár és az M30-as autópálya meghosszabbításával már Szlovákia is mindössze egy órán belül elérhető. (<https://borsod24.hu/2023/08/30/tiszaujvaros-igazi-magyar-si-kertortenetet-tett-le-az-asztalra-vajon-mi-a-varos-titka>)

azokban településeken, ahol az állami jelenlét, a városfejlesztés szinte minden szakaszában tipikus volt. Ahol erősek voltak a központi függések, akár az államtól, akár egy–egy állami nagyvállalattól.

A mai új városok szinte mindegyikében azt látni, hogy a korábban szennyező technológiákat új, korszerű berendezésekkel váltják fel, az ipari parkokba is olyan cégeket engednek be, amelyek vagy védik, vagy nem ártanak a környezetnek, klímaviszonyoknak. Ez azért fontos, mert ezek a városok valaha a legszennyezettebb települések közé tartoztak, és sajnos a régi „bűnök” vélhetőleg még nem tűntek el, de az új fejlesztések vagy enyhítik a korábbi problémákat, vagy némi reményt adnak egy jobb jövőre az ott élőknek.

Társadalmi szerkezeti jellemzők

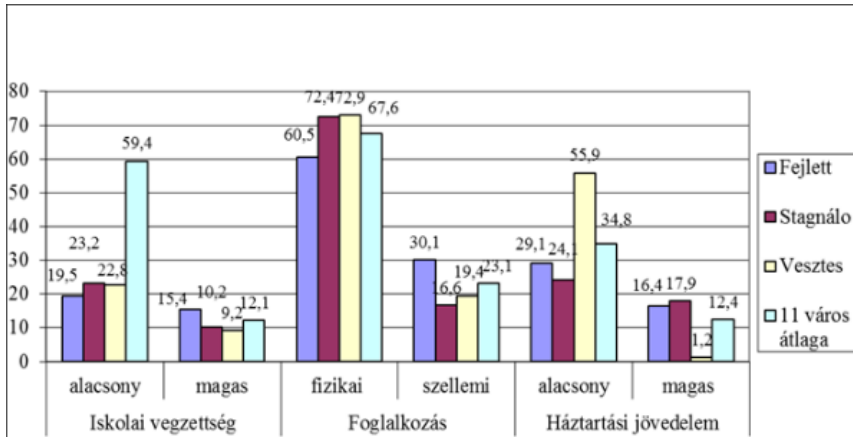
A korábbiakban láttuk, hogy a nagyvárosi veszélyek között kiemelten lényegesek a társadalmi strukturális egyenlőtlenségek. A fokozottabb klímaérzékenységét, az éghajlatváltozás és a különböző pandémiák hatásainak való kitettségét az erősen differenciált társadalmi szerkezet, ennek keretében az alacsonyabb társadalmi státusú rétegek magasabb jelenléte is befolyásolja. Ez utóbbi csoportok esetében ugyanis kedvezőtlenebb az egészségi állapot, jellemzőbb az egészségtelen életmód, ami a nemzetközi, de a hazai kutatások szerint is oltásellenességgel is párosul. A magasabb státusúak helyzete kedvezőbb, részben az egészségesebb életmódjuk, részben az oltások iránti nyitottságaik következtében is.

2015-ben az OTKA támogatásával egy empirikus, reprezentatív kutatással megvizsgáltuk a 11 új városi térség társadalmi szerkezetét, az eredményekből szintén szignifikáns társadalmi polarizáció volt látható a városok különböző belső negyedeiben élők, illetve – az infrastrukturálisan és egyéb objektív mutatók alapján – különbözőképpen fejlett városkörnyékek lakossági csoportjainak a társadalmi összetétele között (Szirmai 2017).

A 11 városra reprezentatív kutatás adataiból kiderül, hogy a társadalmi szerkezet konkrét jellemzői (az iskolai végzettség, a foglalkozás, a háztartási jövedelem arányai) követik a három csoport hierarchikus helyzetét: az adott csoport minél jobb pozíciót foglal el a fejlettségi skálán, annál kevésbé felel meg az új városok kialakításakor tervezett munkásvárosok ideológiának, annál kevésbé vannak jelen az alacsony iskolázottágúak, a fizikai dolgozók, az alacsony háztartási jövedelemmel rendelkezők. S ahogy látjuk, a skála másik végén ezek az arányok fordítottak.

3. ábra

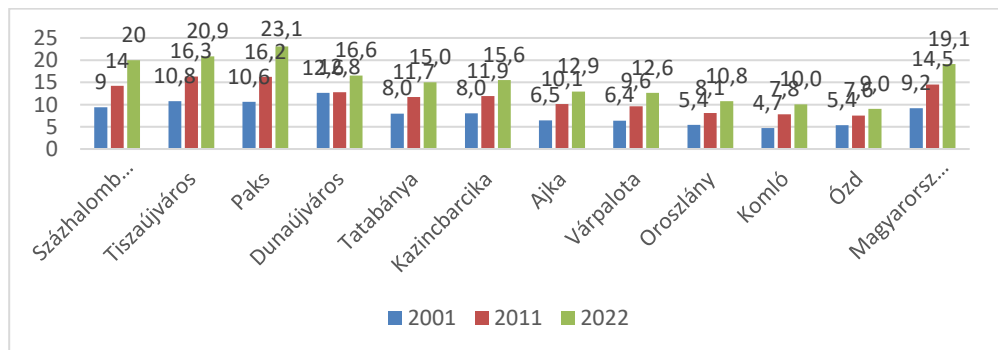
A 11 újjvárosi térség átlagához viszonyítva a három különböző fejlettségű új városi térség csoport egyes társadalmi jellemzői (OTKA, 2015, %)



A 4. ábra tanúsága szerint, a KSH Népszámlálás 2001-es, 2011-es, és 2022-es, a diplomások arányaira vonatkozó összehasonlító adatok alapján megállapíthatjuk, hogy a városok közötti strukturális különbségeket jelző trend itt is releváns, a jelzett időszakok során a három új város csoport közötti korábbi hierarchikus különbség most is, a diplomások arányaiban is nyilvánvalóan érzékelhető.

4. ábra

Diplomások arányának alakulása 2001, 2011 és 2022-ben a 11 új városban (%)



Forrás: Népszámlálási adatok alapján, szerk. Schuchmann Júlia.

Összegezve megállapíthatjuk, hogy a kis- és a középvárosok példáuliként is szolgáló új városokban valójában nincsenek, vagy csupán korlátozott mértékben vannak jelen azok a tényezők, amelyek a nagyvárosi válságokat (közte a COVID pandémiát is) okozták: a globális városi rendszereknek csak kis mértékben, főleg néhány gazdasági tevékenység révén a részei, a globális urbanizációhoz képest erősebben kötődnek a nemzeti, illetve a térségi gazdaságokhoz: a történeti városfejlődési folyamatok (szocialista urbanizációs modell) erősebbek, mint a modernizációs (a globális) utak. Jóval alacsonyabb a népességszámuk és a területük is kisebb: a szuburbanizációs és az urban sprawl hatásai csak részben, kisebb mértékben érintik őket. A társadalmuk közepes szinten képzett. A felsőbb társadalmi rétegek aránya alacsonyabb, a közép és az alsó társadalmi csoportok aránya magasabb. Miközben a helyi társadalmak a városi fejlettségi szintek szerint differenciáltak. Ennek figyelembevételével módunk lesz javaslatokat tenni egy modernizált új városi modellre (egy B tervre), amely viszonylagos védelmet képes nyújtani a városlakóknak a nagyvárosokra jellemző problémák (közte az éghajlatváltozás) egyes hatásaitól.

A modell kidolgozása érdekében készült az 1. táblázat, amely szemléletessé teszi és összehasonlítja a nagyvárosi problémákat és az újvárosi fejlesztésekben, modernizációban rejlő lehetőségeket, az új városok eltérő fejlettségi szintjei figyelembevétele alapján.

1. táblázat

Nagyvárosok és az új városok összehasonlító elemzése

Nagyvárosi problémák	Újvárosi lehetőségek		
	Fejlett	Stagnáló	Vesztes
Globális rendszerekbe tartozás erős	növekvő globális hatások	közepes, de differenciált, van, ahol javuló	Gyenge, de van, ahol javuló
Diverzifikált gazdasági szerkezet, munkahelyi infrastruktúra magas számú, népesség növelő	Mono-funkcionális jelleg enyhült, munkahelyi infrastruktúra kedvező	Mono-funkcionális, munkahelyi infrastruktúra alacsony számú	Mono-funkcionális, munkahelyi infrastruktúra alacsony számú
Nagy településméret	jóval kisebb	jóval kisebb	jóval kisebb
Magas népességszám	jóval alacsonyabb	jóval alacsonyabb	jóval alacsonyabb
Lakónegyedek beépítettsége sűrű	Enyhébb beépítettség	Enyhébb beépítettség	Enyhébb beépítettség
Infrastruktúrával való ellátottság magas	Kissé magas	alacsonyabb	alacsonyabb
Rendezvények, fesztiválok, politikai tüntetések jellemzők, népesség növelő	kevésbé jellemző	kevésbé jellemző	kevésbé jellemző

Nagyvárosi problémák	Újvárosi lehetőségek		
	Fejlett	Stagnáló	Vesztes
Idősödő belvárosi népesség	Itt is jellemző	Itt is jellemző	Itt is jellemző
Elővárosok fiatalabb népessége	Itt is jellemző	Itt is jellemző	Itt is jellemző
Éles térbeli társadalmi elkülönülés	kevésbé jellemző	kevésbé jellemző	kevésbé jellemző
Társadalmi szerkezet erősen differenciált	Viszonylag homogén, de a többenél differenciáltabb	Viszonylag homogén	Viszonylag homogén
Diplomások aránya magas	országos átlagnál magasabb	országos átlagnál alacsonyabb	országos átlagnál alacsonyabb
COVID fertőzöttek aránya magas	aránya átlagos	aránya átlagos	aránya átlagos
Jelentősek a turisztikai hatások	enyhébbek	nincsenek	nincsenek
Éttermek, múzeumok, szórakoztató intézmények sokasága jellemző, szolgáltatások magas szintje	nem jellemző	nem jellemző	nem jellemző

Forrás: Saját szerkesztés.

4. Egy modernizált új városi modell lehetősége, egy B terv, amely viszonylagos védelmet képes nyújtani a városlakóknak a nagyvárosi problémák egyes hatásaitól

A korábban már idézett interjúbán Francesco Bassetti a COVID pandémia utáni időszakról, a városi migrációs folyamatok és a fenntarthatóság kapcsolatáról is kérdezte Saskia Sassent. Az interjúbán egy alapvető dilemma derült ki. Mégpedig az, hogy miközben a nagyvárosokat számos veszély érinti, az éghajlatváltozás következményei, az áradások, a túlnépesedés, a vidékről városokba irányuló vándorlás is, a szegénység, a városi terjeszkedés miatti élelmiszerellátás nehézségei, az éhezés, főként az afrikai, az ázsiai nagyvárosok esetében, a megoldás, az innováció, mégiscsak a városokhoz köthető. Ugyanis „*a város az a hely, ahol lehetőségeket és megoldásokat lehet kialakítani a pozitív változásra. Különösen a fiatal nemzedékek körében egy olyan világban, amelynek fel kell épülnie a COVID-19-ből*” – olvashatjuk az interjúbán. Az amerikai szociológus megoldásként az alternatív életformák kialakítását, az önellátás jobb lehetőségeinek a kimunkálását sürgeti, közte egy olyan tényezőt is felvet, ami nekem ebben a tanulmányban különösen fontos, mivel azt javasolja, hogy „*sok új ésszerű méretű várost kell építenünk, amelyek lehetővé teszik a lakók jobb életét, nem kényszerítik őket nagyon hosszú ingázásokra. Szükségünk van arra, amivel az európai városok rendelkeznek: kis*

kertekre, ahol könnyen megtermelhetnek néhány alapvető élelmiszert. És mindenki jólétét kell előnyben részesítenünk, nem pedig az egyre gyakrabban szembesülő pénzügyat. Nem redukálhatjuk a városokat a pénzteremtő állapotba – ez történik egyre több nagy városunkkal, különösen a nagyokkal. (Bassetti 2020)

Ezek a sorok nemcsak a kisebb városok melletti érvelés miatt fontosak számomra, hanem egy már hosszú évek óta hangoztatott, több írásomban is idézett szakmai nézetet is képviselik, mégpedig a Stiglitz jól-lét koncepcióját (Stiglitz et al. 2009). A professzor és szerzőtársai nézeteiből az derül ki, hogy a mai globális gazdasági (és véleményem szerint) környezeti válságok oka, hogy csak a gazdaságra, a GDP mérésre koncentrálnak, és így a folyamatok kezelésére törekvő beavatkozási eszközök sem jók, túl szűkek. A GDP mérésnek korlátai vannak, ezért a jól-lét, a társadalmi fejlődés mérésére, és annak eszköztára bevetésére van szükség. Úgy vélem, hogy a modernizált új város modell kidolgozásakor ezekre a szempontokra is figyelemmel kell lennünk.

Az új városok történeti előzményei is felhívják a figyelmet erre, a korlátok közé szorított felfogásra. A nyugat-európai új városok kialakítását bár kevésbé határozták meg a szűk gazdasági szempontok, mint a kelet- és közép-európai új városok példáit. Ott az urbanizáció, a népesség koncentráció szabályozása, a nagyvárosi terjeszkedések korlátozása, a regionális egyenlőtlenségek kezelése, a háború utáni lakáshiány megoldása, tehát társadalmi jellegű törekvések is adták a fejlesztések fő mozgatórugóit. A keleti modell eseteiben azonban az egyes ideológiai és ebből is adódó társadalmi (lakásgondok megoldása) törekvések mellett a fő motivációk gazdasági jellegűek voltak. Az 1950-es évek új városfejlesztéseit a szocialista típusú, erőltetett nehézipari fejlesztési programok kivitelezése hozták létre, többek között azért, hogy a szocialista rezsimek a fejlett nyugat-európai gazdasági szintek elérjék, sőt meg is haladják. A régi polgári városokat pedig erodálják. Kiemelt cél volt a szocialista urbanizációs modell, a nyugati világ területi folyamataitól eltérő, közösségi és egyenlőtlenségek nélküli városmodell megteremtése is.

Sok oka volt az újjvárosi bukásoknak, sikertelenségeknek, a nyugat és a keleti modell esetében egyaránt. A nyugati típusok fejlesztésének a kritikáit az állam és a helyi hatalmak új viszonya, a meggyengült állami és a megerősödött helyi, önkormányzati területfejlesztés magyarázta, de főként a középosztály, a civil társadalom új lakóhelyi, új önérvényesítési, helyi döntésekbe való beleszólási igényei, de az állami nagyvállalatok privatizációs politikái is indukálták. Az eredmény az 1980-as évek a nyugat európai új városok válságait hozták, a nagyvárosok árnyékában tengődő, életlehetőségek nélküli ipari városokat, a kapuikat bezáró acélgyárakat, bányákat, ipari üzemek látványát, a növekvő helyi munkanélküliséget, a zsugorodó lakosságszámot.

A keleti modellek esetében is ott volt a központi hatalom és a megyeszékhelyek új viszonyából adódó mozzanat, mivel az államszocializmus éleződő válsága miatt csökkentek a központi fejlesztési források, s ez újra tervezést igényelt a központosított elosztási politikában. A nagyvárosi megyeszékhelyek több forrást követeltek, s ezt az új városok rovására, a tőlük elvont forrásokból oldották meg. Az indok, az új szocialista városok nem töltötték be az ígért szerepüket, az élet ott sem közösségibb, jellemző a szegregáció, a társadalmi, környezeti konfliktusok is. Ez a fajta politikai legitimáció megpecsételte a valamikor sok fejlesztési forrást birtokló ipari városok új, hátrányos helyzetét.¹⁴

A kelet- és közép-európai új városok életlehetőségeit az 1990-es rendszerváltás rombolta le, ekkor a szocialista új városok (legalábbis részben) a vesztesek közé kerültek. Ezt a gazdaság összeomlása, a gyárak, bányák bezárása, a növekvő munkanélküliség (az újjáépített foglalkoztatottak száma 2001-re 22%-kal esett vissza), valamint az elköltö-zések, a lakónépesség csökkenése is jelezték. Az okok sokrétűek: a globális gazdaság, valamint a befektetők érdeklődésének a hiánya, az elmaradt állami segítség, a térségekben kumulálódó különböző társadalmi problémák, konfliktusok, a negatív közvélekedés. Ma a volt szocialista országokban nem épülnek új városok, a régiók modernizálása, újjá-fejlesztése elmarad, inkább új városrészek, új lakóparkok épülnek.

A 2000-es évek meghozták a nyugat-európai új városok rehabilitációját: a korabeli kutatások a korábbiakhoz képest differenciáltabb válaszokat adtak, az új városok beharangozott csődje nem minden esetben következett be (Haumont et al. 1999). A különböző elemzések rámutattak, hogy az új városok társadalmilag harmonikusab-bak, mint a régi városok. A tervezés eszközeivel való beavatkozás céljai relevánsak vol-tak, több város versenyképesebbé vált.

Ma már számos fejlett nyugat-európai és fejlődő országban is egyre népszerűbbek az új városfejlesztési célok, illetve fejlesztési stratégiák. Sok helyen tűnik fel újra az a városfejlesztési törekvés, amely a tervezés eszközeivel, köztük új települések kialakítá-sával kíván a területi társadalmi folyamatokba beavatkozni. Az angol új városi fejlesz-tési modellek modern változatai jönnek létre Ázsiában¹⁵, Kínában (Hongkongban is), ahol a globális urbanizáció itt kibontakozó első szakaszának, a városrobbanás feszült-ségei kezelésének kiemelt tervezési eszköze az új városok építése, fejlesztése. Noha az európai, de főként a harmadik világbeli új városok között igen nagyok a fejlettség sze-rinti eltérések, a francia új városok némelyike szintén a reneszánszát éli, a nagyvárosi terjeszkedés, a globális urbanizáció második fázisa szabályozásában komoly szerepet töltenek be (Brevet 2011).

¹⁴ Ez a legitimáció ma is érzékelhető, abban, hogy valaha a szocialista új városok prototípusának szá-mító Dunaújváros nem kap az államtól igazán mentő övet, hogy a felszámolás fenyegeti egy egész városnak életlehetőséget adó nagyvállalatot.

¹⁵ lásd ehhez Koudela Pál itt közölt tanulmányát.

Az új városi modernizáció feltételei. A B terv lehetősége

Az International New Town Institute 2009-ben megrendezett nemzetközi konferencián elhangzottak eredményei egy fontos kötetben jelentek meg: „*New Towns for the 21st Century, the Planned vs. the Unplanned City*” (Új városok a 21-ik században: a Tervezett városokkal szemben a Nem-tervezett városok) címmel. A kötet számos esettanulmányon keresztül nem csak érvel egy modernizált várostervezési mód szükségességével, hanem be is mutatja, hogy a mai új városok miként alakulnak át világszerte, hogyan újulnak meg, hogyan modernizálódnak és miként kapnak a mai lakossági igényekhez igazodó urbanisztikai és társadalmi arculatot.

Lényeges szempont, hogy a modernizált új városok fejlesztési céljai sokkal jobban épülnek a helyi társadalmi elvárásokra, a lakossági szempontokra, erősebb az érdekegyeztetés folyamata a különböző érintett szereplők között. Köszönve annak is, hogy a társadalmi párbeszéd modell, az összes érintett szereplők részvétele biztosítva van, mivel az érdekegyeztetés folyamata központi szerepet kap a tervezés során. Az átalakulást az új városi, vagyis a new town jelenség új nevei is kifejezi: az új városokat, vagy másképp a korábbi „The Planned” (Tervezett) városokat most már „The Unplanned” (Nem tervezett) városoknak nevezik (Provoost 2010).

Ennek a sajátos tervezési stílusnak köszönhetően az új települések fejlesztési céljainak a megfogalmazásakor előre ki lehet építeni a védekezés eszköztárát. Ehhez érdemes felhasználni a The European New Towns and Pilot Cities Platform (alapítva: 2001) céljait, mégpedig azokat a törekvéseket, amelyek arra irányulnak, hogy támogassák az új városok fenntartható fejlesztését, azok megújulását és a társadalmi kohéziót, hogy tanuljanak a korábbi városok hibáiból. Ezeket a hibákat meg is fogalmazzák (s ez nekünk is fontos lehet): problematikusnak vélik a homogén lakásállományt, a különböző szolgáltatások alacsony számát, a városidentitást fejlesztő tényezők alacsony mértékét, de a túlzottan homogén társadalom és demográfiai szerkezeti jellemzőket is (Provoost 2010).

A társadalmilag megalapozott várostervezés céljai lehetőséget adnak, a valóság tényei pedig szükségessé teszik a mai területfejlesztési modell revízióját, a mainál egy decentralizáltabb, a különböző várostípusok kiegyenlítettebb fejlesztési elveire épülő városfejlesztés kimunkálását. bevezetését. Volt már szakmapolitikai vita az urbanisztikán belül a városfejlesztések centralizált, vagy decentralizált módjáról, pro és kontra érvek hangzottak el. 1929 és 1931 között például volt egy igen lényeges polémia az avantgárd építészek között: ezt a vitát az urbanisták és a dezurbanisták folytatták le egymás között, akkor azt az urbanisták nyerték meg. Ez a vita, és annak eredménye fontos hozzájárulás volt a nagy beruházások mellé telepített új városok fejlesztésének (Szirmai 1988).

Ezzel a tanulmánnyal most a mainál decentralizáltabb modell lehetősége mellett érvelek, ami azért is releváns, mert, ahogy azt korábban láttuk, a most mainstream területi átalakulási folyamatok a nagyvárosi népesség csökkenését és a kisebb városok lakosságának növekedését mutatják.

A kis- és középvárosok, közte az új városok fejlesztését, illetve fejlődését gazdasági elemzések is alátámasztják: az európai nagyvárosoknak új vetélytársai vannak a külföldi működőtőke befektetésekben, azok vonzásában, mégpedig a kisebb városok, főként azok esetében, amelyek erős környezetvédelmi és társadalmi és irányítási stratégiákkal rendelkeznek (Lhermitte 2021). A vizsgálatok szerint a multinacionális cégek és startupok olyan telephelyeket keresnek, amelyek támogatják az innovációt és a technológia által vezetett projektek bevezetésének képességét.

Az európai új városok, illetve a volt szocialista új városok is lehetőséget kínálnak a nem tervezett város koncepció figyelembevételével történő modernizációra: a nagyvárosoktól eltérő jellemzőik alapján, mégpedig a kisebb méreteik, differenciált, másokhoz képest alapvetően homogénebb, de képzett és fiatalabb helyi társadalmi ismérveik alapján, de alacsonyabb népességszámuk és (ha van) a városaik érdekeit szem előtt tartó, kooperálni képes önkormányzatok stratégiái szerint. Ezek a modernizált városok nyitottak lehetnek arra, hogy befogadják a nagyvárosi életformától vagy éppen a vidéki társadalmi miliőtől, és az ottani klímaproblémáktól megfáradt, de piacképes népességet, a helyi gazdaságot változtatni, modernizálni vágyó és azt megvalósítani is képes, az innovatív embereket. Ehhez persze nemcsak a társadalmi tervezésre van szükség, hanem az állami támogatásokra, a hatóságok, a gazdaság, a nagyobb és a kisebb vállalatok együttműködésére is. Az infrastruktúra fejlesztése, a jobb közlekedési viszonyok megteremtése is, a szükséges feltételek között vannak.

Az ilyen és az ehhez hasonló városok lehetnének, noha csak részleges megoldást kínáló B tervek a „*a nagyvárosokba zárt modern társadalmak*” gondjaira. A fenti elemzések során láttuk, hogy mennyire adottak – bár inkább csak újonnan – a klímavédelem szempontjai az új városi környezetben, s ez ma különösen fontos, amikor a világ túl drágának véli a klímavédelem költségeit, miközben kevésnek véli a hasznót. (Lomborg 2024). Úgy vélem, hogy az új városok modernizációja, a meglévők fejlesztése, alakítása, rehabilitációja, nemcsak a klímavédelmet, hanem talán több városlakó jobb életét, a munkahelyek biztonságát úgy adná, hogy közben a befektetett tőke is megtérülne.

Összegzés

Összegzésként visszatérve a kiinduló problémákhoz, illetve a kérdésekhez, megállapítható:

- a mai nagyvárosi térségek társadalmi, ökológiai, természeti környezeti válságaira, közte a klíma változás gondjaira a kis- és a középvárosok, valamint az új városok, azok fejlesztései valóban kínálhatnak egyfajta részleges megoldást (ha úgy tetszik egy B tervet);
- mégpedig azért, mert lényeges különbségek vannak a legjellemzőbb nagyvárosi problémák, azok meghatározó okai és azok kisebb városi relevanciái között. Ez utóbbiak fejlődésük történeti és mai adottságai miatt vélhetően reziliensebbek a különböző globálisabb feszültségekkel szemben;
- ez azonban csak akkor reális, ha lezajlik egy olyan közép- illetve új városi modernizációs folyamat, amikor a városok fejlesztési céljai jobban épülnek a helyi társadalmi elvárásokra, a lakossági szempontokra (lakóhelyi és munkahelyi igényekre), az önkormányzatok lehetőségeire és kompetenciáira, a társadalmi és a területi szereplők mainál sokkal kimunkáltabb érdekegyeztetési mechanizmusaira, a különböző érintett szereplők fejlesztési döntésekre történő bevonására, másképp a társadalmi párbeszéd modell megalapozására. Ebben a modellben valójában ott van a tervezettség dimenziója, de az már egy másik narratíva, inkább helyi és nem külső (csak részben, inkább a feltételek biztosításában szerepet játszó állami) alapú;
- ez a maihoz képes egy decentralizáltabb városfejlesztési modell, ahol a gazdasági és a társadalmi erőforrások a nagyobb és a kisebb városok között – funkcióik és a helyi igények szerint – igazságosabb módon oszlanak meg, s ezzel jobb életlehetőségeket biztosítanak az érintett lakosságnak.

Irodalom

- Ábrahám A. (2024): Kiürül a Duna-ferr. *Népszava*, szeptember 11.
- Adhikari, S., Pantaleo, N. (2020): Assessment of Community-Level Disparities in Coronavirus Disease 2019 (COVID-19) Infections and Deaths in Large US Metropolitan Areas 2020. *JAMA network Open* <https://jamanetwork.com/journals/jamanetworkopen/fullarticle/2768723?resultClick=1>
- Csizmady A. (2013): Új városok – régi városok: Összehasonlító elemzés. In: Szirmai V. (szerk.) *Csinált városok a XXI. század elején*. MTA TK, Budapest, 215–251.
- Gerencsér A. (2023): Ábrándok bűvöletében, a fenntartható fejlődés korlátai, Akadémiai Kiadó.
- Enyedi Gy. (1988): A városnövekedés szakaszai. Akadémiai Kiadó, Budapest
- Enyedi Gy. (2012): *Városi világ*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

- Haumont, N., Jalowiecki, B., Munro, M., Szirmai, V. (1999): *Villes nouvelles et villes traditionnelles: Une comparaison internationale*. L'Harmattan, Paris
- Provoost, M. (2010): *New Towns for the 21st Century, the Planned vs. the Unplanned City* International new Towns Institute, Martien de Vletter, SUN Amsterdam
- Rechnitzer, J.; Berkes, J.; Páthy, Á. (2016): The “Post-Socialist” Towns in the Hungarian City Network. In: Szirmai, V. (ed) *Artificial Towns” in the 21st Century*. Social Polarisation in the New Town Regions of East – Central Europe. Institute for Sociology Centre for Social Sciences, Budapest, 341–371.
- Sassen (1991): *The Global City*. New York, London, Tokyo. Princeton University Press.
- Stiglitz, J. E., Sen, A., Fitoussi, J. P. (2009): *Report by the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress*
- Szirmai V. (2013): *Csinált városok a XXI. század elején*. MTA TK Szociológiai Intézet, Budapest.
- Szirmai, V. (ed) (2016): “Artificial Towns” in the 21st Century: Social Polarisation in the New Town Regions of Central-Eastern Europe”. HAS Centre for Social Sciences Institute for Sociology, Budapest.
- Szirmai V. (2017): Az új városi urbanizációs modell szocialista és /vagy globális természete. *Tér és Társadalom*, 3.
- Szirmai V. (2021): Nagyvárosok a COVID-19 világjárvány idején, *Földrajzi Közlemények*, 145.
- Szirmai V., Schuchmann, J., Uzzoli, A. (2022): Környezeti válság, városi válság, társadalmi válság: a COVID-19 fertőzöttek térbeli-társadalmi helyzete. *CITY.HU Várostudományi Szemle*, 1., 8–41.
- Szirmai, V., Schuchmann, J., Uzzoli, A. (2023): The social-spatial features of the Covid-19 pandemic: the formation of new disability issues (global and Hungarian trends) *Fogyatékoság és Társadalom*, 1., 41–52.
- Uzzoli A., Pirisi G. (2024): Budapest a világjárványban, In: Szirmai, V. (szerk.) *Budapest metropolisz. Egy közép-európai nagyvárostérség*. Budapest, Magyarország, L'Harmattan 288–313.

Internetes források

- Balavány Gy. (2022): Már nem tudjuk visszafordítani ezeket a folyamatokat, a civilizációnk néhány évtizeden belül összeomlik. <https://24.hu/belfold/2022/06/10/nyersanyagok-globalis-krizis-klimavaltozas-gelencser-andras-interju/>
- Bassetti, F. (2020): *Urban Migrations and Sustainability in a Post-Pandemic World Foresight*. <https://www.climateforesight.eu/cities-coasts/urban-migrations-and-sustainability-in-a-post-pandemic-world>
- Dodman, D. (2009): *Urban density and climate change*, United Nations Population Fund (UNFPA). <https://www.unclearn.org/wp-content/uploads/library/unfpa14.pdf>
- Egri Z. (2022): A hazai települési jövedelemegyenlőtlenségek sajátosságai a földrajzi közelhatások alapján (2012-2019) <https://real.mtak.hu/>
- Eurostat, Urban audit, 2018. https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/themes/urban-development/audit_en
- ESPON (2013) *TOWN – Small and Medium-Sized Towns* https://archive.espon.eu/sites/default/files/attachments/TOWN_Inception_report_July_2012.pdf
- Florida (2020): *The Geography of Coronavirus*, (Kolko munkája alapján) <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-04-03/what-we-know-about-density-and-covid-19>

- Harvey, D. (1978): The urban process under capitalism: a framework for analysis.
https://www.geographie.ens.psl.eu/IMG/pdf/harvey-1978-international_journal_of_urban_and_regional_research.pdf
- Kovács S., Rácz Sz. (2017): Kis- és középvárosok szerepe a területi fejlődésben –Beszámoló a Magyar Regionális Tudományi Társaság XIV. vándorgyűléséről, *Tér és Társadalom*, 2.,
https://www.researchgate.net/publication/317263659_Kis-es_kozepvarosok_szerepe_a_teruleti_fejlodesben
- KSH (2020): A háztartások életszínvonala
<https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/hazteletszinv/2020/index.html>
- Kumar, P. (2021): Climate_Change_and_Cities: Challenges Ahead, in *Frontiers in Sustainable Cities*
https://www.researchgate.net/publication/349589946_Climate_Change_and_Cities_Challenges_Ahead
- Lecomte, L.; Dijkstra, L. (2023): Towns in Europe: A technical paper
https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/work/towns_in_europe_technical_paper.pdf
- Lhermitte, M. (2021): https://www.ey.com/en_be/foreign-direct-investment-surveys/how-european-cities-can-unlock-recovery-and-growth-post-covid
- Lomborg B. (2024): Fogytán van az emberek türelme – Hogyan kezelhető a klímaválság?
<https://www.portfolio.hu/gazdasag/20241101/fogytan-van-az-emberek-turelme-hogyan-kezelhető-a-klimavalsag->
- Lugosi, P. (2024): Térre kényszerítheti a klímaváltozás az amerikai nagyvárosokat?
<https://24.hu/tudomany/2024/07/21/texas-houston-hurrikan-hohullam-klimavaltozas/>
- Szirmai V. (1996): Közép-európai új városok az átmenetben.
<https://szociologia.hu/dynamic/960304szirmai.htm>
- Nakamura, S.; Roberts, M.; Stewart, B. (2024): Has extreme poverty been urbanized?
<https://blogs.worldbank.org/en/developmenttalk/has-extreme-poverty-been-urbanized>
- Wolff, M.; Mykhnenko, V. (2023): COVID-19 as a game-changer? The impact of the pandemic on urban trajectories, *Cities*, 134, March,
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275122006011>
- World Cities Report (2016): Urbanization and Development - Emerging Futures, UN-Habitat
<https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/WCR-2016-WEB.pdf>
- World Cities Report (2022): Future of Cities, The COVID-19 issues, UN-Habitat.
<https://unhabitat.org/world-cities-report-2022-envisaging-the-future-of-cities>
- World Cities Report (2024): Cities and Climate Action, UN-Habitat. <https://unhabitat.org/world-cities-report-2024-cities-and-climate-action>,

Germuska P. (2024): A szocialista várostól a szocialista típusú új városig. Egy város csoport tipológiai és poszt szocialista átalakulása az utóbbi másfél-két évtized szakirodalmának tükrében. CITY.HU Város-tudományi Szemle. 4(2), 37–60.

A szocialista várostól a szocialista típusú új városig. Egy város csoport tipológiai és poszt szocialista átalakulása az utóbbi másfél-két évtized szakirodalmának tükrében

Germuska Pál¹

Absztrakt

A szocialista iparvárosokat a kommunista rendszer több hullámban végrehajtott iparosítási programjai hívták életre, szénbányák vagy egy-egy újonnan létesített nagyüzem mellé építettek új munkásvárosokat – a társadalom radikális átalakításának nem titkolt szándékával. Az ideologikus megfontolások ugyan fokozatosan veszítettek jelentőségükből, de ezek a városok kiemelt fejlesztésben és ellátásban részesültek évtizedeken keresztül. Az 1980-as évekre a szénbányászat és a nehézipar válságba került, a korábbi prosperitás fenntarthatatlanná vált. E városokat monokultúras gazdasági jellege, egyoldalú foglalkoztatási szerkezete, a szolgáltató ágazatok gyengesége sérülékennyé tette a piacgazdasági átmenet során. Az addig negligált tényezők váltak kulcsfontosságúvá: a transeurópai vasútvonaltól, autópályától, nemzetközi repülőtértől való távolság, az infrastruktúra minősége, a kereskedelmi kapcsolatok, a munkaerő szakképzettsége és összetétele stb. Az állami regionális és fejlesztéspolitika az 1990-es és 2000-es években is kevésbé tudta fékezni a nehézipari térségek válságát, a túlélés és a sikeres átállás, a globális gazdasági kihívásokhoz való alkalmazkodáson múlt.

Jelen tanulmány áttekintés nyújt az ipari városokkal, az új városokkal és a szocialista iparvárosokkal foglalkozó nemzetközi és hazai szakirodalom utóbbi másfél-két évtizedének eredményeiből. Ennek eredményeként javaslatot is tesz a város csoport elnevezésének egységesítésére. Ezt követően röviden ismerteti az egyes városok 1990 utáni pályáját, valamint bemutatja a vizsgált 12 város átalakulási mintázatait. A 2010-es évekre a szocialista típusú újvárosok csoportjának települései közül egyesek a rendszerváltás veszteseivé váltak, míg mások a leggazdagabb hazai városok közé kerültek; így nem

¹ tudományos tanácsadó, Nemzeti Emlékezet Bizottságának Hivatala, Budapest,
email: pal.germuska@neb.hu

lehet többé egy csoportként kezelni őket. Az újjvárosokkal kapcsolatos nemzetközi fejlesztéspolitikák tanulságait ugyanakkor a 21. században is lehetne hasznosítani, a hazai területi egyenlőtlenségek kezelésében.

Kulcsszavak: urbanizáció, ipari város, új város, szocialista város, piacgazdasági átmenet

Abstract

Socialist industrial towns were created by the communist regime's industrialisation programmes in several waves, building new workers' towns next to coal mines or newly established large factories - with the unconcealed intention of radically transforming society. Although ideological considerations gradually lost their importance, these towns were given special development and care for decades. By the 1980s, coal mining and heavy industry were in crisis, and the former prosperity became unsustainable. The monocultural economic character of these towns, their one-sided employment structure and the weakness of the service sectors made them vulnerable during the transition to a market economy. Factors that had been neglected until then became crucial: distance from trans-European railways, motorways, international airports, quality of infrastructure, trade links, skills and composition of the workforce, etc. Public regional and development policies in the 1990s and 2000s did little to tackle the crisis in heavy industrial areas, and survival and successful transition depended on adapting to global economic challenges.

This essay provides an overview of the results of the last one and a half or two decades of international and domestic literature on industrial cities, new cities and socialist industrial cities. As a result, it also proposes a standardisation of the nomenclature of this group of cities. It then briefly describes the trajectory of each city after 1990 and presents the patterns of transformation of the 12 cities studied. By the 2010s, some of the towns in the group of socialist-type new towns had become the losers of regime change, while others had become among the most prosperous Hungarian cities; they can no longer be treated as one group. However, the lessons of international development policies on new towns could also be applied to address domestic territorial inequalities in the 21st century.

Keywords: urbanisation, industrial city, new city, socialist city, market transition

Bevezetés: mitől is szocialista egy város?

A Szovjetunióban több száz, a szovjet blokk kelet-közép-európai államaiban több tucatnyi új munkásváros épült szénbányák vagy egy-egy újonnan létesített nagyüzemek mellé. A szocialista városban a kommunista rendszer három fontos célkitűzése valósult meg egyszerre: az iparosítás, amely a gazdaság és a társadalom szerkezetét is átformálja, a nagyszabású társadalomátalakítási program – a munkásosztály kialakítása és gyarapítása, valamint a térbeli reprezentáció, amely szocialista realista stílusban öltött testet. A szovjet minta az 1950-es évek elejére várostervezési és -építészeti kánonná merevedett, amelyet Weiner Tibor, Sztálinváros főépítésze 1951-ben ekként összegzett: 1. a város minden részének azonos minőségben kell épülnie, ugyanakkor a központban kell elhelyezni a legfontosabb középületeket; 2. a város és az alapját képező ipartelep szerves egységet alkosson; 3. megfelelő – demonstrációkra is alkalmas – társadalmi-közületi tereket kell biztosítani; 4. a lakóövezetben a házakat lakóegységekbe kell szervezni (Weiner 1951, 589–590). A szocreál, mint építészeti stílus aztán az 1950-es évek második felében meghaladottá vált, és a következő két évtizedben alapított új iparvárosok tervezésénél már csak nyomaiban fedezhetjük fel e kánon ismérveit. A legmaradandóbb koncepciónak a funkcionális övezetek létrehozása és a szomszédsági egységek rendszere bizonyult a magyarországi szocialista városoknál (Germuska 2004: 191–217).

Az 1960-as évektől a várossá nyilvánítások kerek évfordulói (10., 15., majd 20. stb.) rendre alkalmat adtak az új iparvárosok közszereplőinek, történetíróinak, újságíróinak annak latolgatására, hogy településük mitől is lesz (lenne) vajon szocialista? Öntudatos lakóitól vagy a jobb életkörülményektől? A modern lakókörnyezettől? 1967 tavaszán a *Kortárs* című folyóiratban Szij Rezső (nem mellékesen Várpalota helytörténész monográfusa) terjedelmes cikkben kritizálta Dunaújváros várostervezési, városképi és építészeti megoldásait. Ebben leszögezte: „Ideje megállni, mélyülni, színvonalra törekedni, mert ez a népgazdasági és városesztétikai szempontból is előnyösebb, s a nép társadalmi és biológiai érdekeit is jobban szolgálja. S akkor, de csak akkor, talán kisugárzó jó hatása is lesz Dunaújváros építészetének, [...]. Mert az építőművészet is tükre és egyben monumentális propagandaeszköze a társadalmi rendnek, bizonyítvány annak a társadalomnak az értékéről, amely létrehozta. Nem közömbös tehát, hogy jól-e vagy súlyos hibákkal, korszerűen és művészien tervezve, vagy e szempontokat tagadva valósítja-e meg az építészet szocialista mondanivalóját.” (Major, Osskó 1981: 292).

Az 1970-es évektől aztán a szociológia is egyre nagyobb figyelmet szentelt ezeknek a városoknak, ám közben a nyugati szakirodalom (és nyomában a magyar) egy része végletesen kitágította a szocialista város fogalmát: immár a szocialista országok minden városát (nemegyszer fővárosát) értették alatta (lásd Szelényi 1971; French, Hamilton 1979).

Egészen más megközelítést alkalmazott ugyanakkor a közgazdász Papp József, aki az ipar struktúraelemzése alapján állított fel várostipológiákat. Ennek egyik markáns csoportja volt az „egyoldalúan iparosított, nehézipari városoké”, amelyeket a „közel-múltig »szocialista városokként«” emlegettek Papp szerint (Papp 1986: 1368). Papp – kéziratban maradt – 1989-es kandidátusi disszertációjában tovább finomította aztán érvelését (Papp 1989). A szociológus Szirmai Viktória – dunaújvárosi kutatásaiból kiindulva – a francia és brit újváros-fejlesztési törekvések áramába illesztette bele a hazai új iparvárosok építését (Szirmai 1988). Más–más irányból közelítve, de ugyanazt a 11 várost sorolták azonos csoportba: Ajkát, Várpalotát, Komlót, Dunaújvárost, Oroszlányt, Tatabányát, Százhalombattát, Ózdot, Kazincbarcikát, Leninvárost és Paksot.

Az 1990-es évek nemcsak a levéltári források hatalmas tömegének hozzáférhetőségét hozta magával, hanem hozzánk is megérkeztek az angolszász történeti antropológia, illetve városantropológia, valamint a német Alltagsgeschichte („mindennapok története”) szemlélete és módszerei. E megközelítéseket adaptálva vizsgálta Horváth Sándor Sztálinvárost, amelyet egyfajta szimbólumként értelmezett (Horváth 2004). Jómagam – hagyományosabb történeti módszereknél maradván – a háború utáni gazdaság- és területfejlesztési politikát vizsgáltam, hogy milyen célokkal és eszközökkel emelte ki és privilegizálta évtizedeken keresztül az új nehézipari városokat. A szocialista város fogalmának megkonstruálásához a városszociológiából és a településföldrajz funkcionális vizsgálataiból egyaránt merítettem szempontokat, és így határoztam meg négy döntő ismérvet, amelynek alapján e csoportba soroltam hazai városokat: 1. a szocialista redisztribúciós rendszer kedvezményezettjei (ennek részeként idejekorán elnyerték a városi jogállást – miközben nemegyszer funkcionális szempontok szerint nem is érték el a városi szintet); 2. urbanizálatlan térségek ipari fejlesztésére, általában egyetlen óriási termelőüzem vagy egy nehézipari ágazat dolgozói számára épültek, azaz speciális ipari funkciók hozták létre; 3. az iparban foglalkoztatottak mindvégig túlsúlyban maradtak; 4. fokozottan érvényesültek a modern építészeti és várostervezési-szervezési elméletek (Germuska 2004: 47–52). Mindezek alapján ugyancsak 11 várost ítéltam a csoporthoz tartozónak – ám Papp és Szirmai osztályozásával szemben Paksot nem soroltam ide, míg Salgótarjánt igen. (A besorolásokat lásd az 1. táblázatban is.)

1. táblázat

A szocialista városok csoportja különböző szerzők szerint

<i>A város neve</i>	<i>A szerző neve</i>				<i>Rechnitzer– Berkes– Páthy</i>
	<i>Papp J.</i>	<i>Beluszky P.</i>	<i>Germuska P.</i>	<i>Szirmai V.</i>	
Ajka	+	+	+	+	+
Bátöny- tereny		+			
Dunaújváros	+	+	+	+	+
Kazincbar- cika	+	+	+	+	+
Komló	+	+	+	+	+
Leninváros/ Tiszaújváros	+	+	+	+	+
Martfű		+			
Oroszlány	+	+	+	+	+
Ózd	+	+	+	+	+
Paks	+			+	+
Salgótarján		+	+		+
Százhalom- batta	+	+	+	+	+
Tatabánya	+	+	+	+	+
Várpalota	+	+	+	+	+
Összesen hány szocia- lista város	11	13	11	11	12

Forrás: Papp J. 1989: 94–95; Beluszky 1999: 416–418; Germuska 2004: 52; Szirmai 2013a: 11; Rechnitzer, Berkes, Páthy 2014: 101.

A fentebb idézett munkák e 11–12 tagú város csoport 1990 előtti helyzetét elemezték, ám a rendszerváltás óta több mint negyedszázad telt el, az egykor privilegizált városok helyzete és képe azóta gyökeresen megváltozott. Az alábbi írás az elmúlt 15–20 év hazai és nemzetközi szakirodalmának felleltározására vállalkozik kettős céllal. Egyrészt annak számbavételére, hogy a város csoporttal kapcsolatos tipológiák miként alakultak, körvonalazódik-e bármilyen diskurzus e tipológiák kapcsán, iparvárosi vagy éppen újjvárosi jellegzetességeik kaptak nagyobb hangsúlyt az elemzésekben. Másrészt áttekinti a hazai szocialista városok – súlyos gazdasági és társadalmi válsággal kísért – átalakulásáról szóló irodalmat, amely alcsoportokat is elkülönített a transzformáció és az alkalmazkodás sikerét vagy kudarcát mérlegre téve. Látni fogjuk, hogy a különböző vizsgálatok során megalkotott alcsoportok/mintázatok nagymértékben korrelálnak egymással, miközben meguknak a városoknak a fejlődési pályája mára végletesen széttartó.

Várostopológiák: ipari város, új város, szocialista város?

A 2010-es években a nemzetközi szakirodalomban a szocialista városok leginkább az új városok kelet-európai variánsaként kerültek képbe. A brit új városok építését elindító törvény (New Towns Act) 70. évfordulójára jelent meg Rosemary Wakeman nagyszabású áttekintése *Practicing Utopia: An Intellectual History of the New Town Movement* címmel (Wakeman 2016), amely a kertváros tervektől a brit, a francia, a szovjet, a fasiszta olasz és német új városépítésekig mutatja be az ideák nemzetközi körforgását, valamint külön fejezetben elemzi a harmadik világbeli hatásokat. Wakeman kötetének apropóján 2017-ben a Francia Várostopörténeti Társaság (Société française d'histoire urbaine) *Az új városmodellek és tapasztalatok nemzetközi keringése* címmel külön dossziét szentelt a témának az *Histoire urbaine* folyóiratban. Amint Loïc Vadelorge bevezetőjében hangsúlyozta – a különszám két szerzőjére (Fabien Bellat és Jérôme Bazin) hivatkozva: a keleti blokk új városait azért nevezték „szocialista” városoknak, hogy megkülönböztessék őket a kapitalista új városoktól (Vadelorge 2017: 68). A szerkesztő arra is emlékeztetett, hogy a 21. században is számos újjváros építési projekt halad, az új városok transznacionális történetének feldolgozása ezért igencsak hasznos a városi jövő kihívásainak megértéséhez.

A *Histoire urbaine* különszámában Fabien Bellat egy késői szovjet kísérletet, az AvtoVAZ autógyár (Zsiguli majd Lada személygépkocsik) kiszolgálására létesített város, Togliatti tervezését és építését mutatja be (Bellat 2017). Jérôme Bazin keletnémet levéltári anyagok alapján Eisenhüttenstadt és három további „első szocialista város” (Nowa Huta – Lengyelország; Dimitrovgrád – Bulgária; illetve Dunaújjváros) kapcsolat-építési kísérleteit eleveníti fel – miként próbálták akkoriban hálózatba szervezni a

hasonló jellegű és adottságú városokat (Bazin 2017). A különszám a brit újvároskutatásból is ízelítőt ad. Mark Clapson az 1946-os első újvárosi törvénytől 2015-ig mutatja be a brit új városok pályáját (Clapson 2017) – vizsgálva az egykori fő célkitűzések (társadalmilag vegyes és kiegyensúlyozott közösségek létrehozása, a gyalogosok és a közúti forgalom szétválasztásának elve, a gazdasági önállóság stb.) teljesülését. Anne Portnoï a London Megyei Tanács 1960-as kiadványát, a *The Planning of a New Town* című tervezői kézikönyvet vizsgálja, amely egy új város „megalkotásának” új módjait mutatta be, és ezzel – a brit szigeten kívül is jelentős hatást gyakorolva – új paradigmákat vezetett be (Portnoï 2017). A különszám, miközben számos aspektust felvillant, cseppet sem foglalkozik a szocialista város fogalmának tisztázatlanságával, illetve elfogadni látszik French és Hamilton 1979-es megközelítését (minden szocialista rendszerbéli város szocialista város...). Az említett három „első szocialista város” újvárosiasága pedig lényegében kidolgozatlan marad a vonatkozó tanulmányban.

A brit és a francia újváros-kutatás maga is számos kihívással küzd: miként értékelhetők az 1950–60-as évek nagy nekilendülésének eredményei, mit sikerült az eredeti célkitűzésekből megvalósítani, és főként – a mai területi, urbanisztikai problémákra mennyiben nyújthatnak megoldást az újvárosok. A *New Towns Act* évfordulójának éveiben Nagy-Britanniában már jelentős lakhatási válság bontakozott ki, amely új dimenziót is adott a félbemaradt újváros építési projektek értékelésének. Katy Lock és Hugh Ellis 2020-ban megjelent könyve már a címében is kiáll a program folytatása mellett: *New Towns – The Rise, Fall and Rebirth* (Lock, Ellis 2020). A kötet áttekinti a háború utáni újjáépítés és a népességváltozás kihívásaira adott urbanisztikai válaszokat, a brit újvárosok 50 évét, majd hét városi esettanulmányban mutatja be a kortárs helyzetet Harlow, Peterlee, Cwmbran, Cumbernauld, Skelmersdale, Craigavon, Milton Keynes városának révén. Végül a jövőre vonatkozó legfontosabb tanulságokról elmélkedik – miként hasznosíthatók a korábbi tapasztalatok a kortárs problémák kezelésében.

A fentebb említett különszám szerkesztője, Loïc Vadelorge, aki a 2000-es években maga is nagyszabású projektet irányított a francia újvárosok kutatására, 2014-ben külön kötetben foglalta össze eredményeit (Vadelorge 2014). Könyvében a közigazgatási, politikai, urbanisztikai és szociológiai módszereket vegyítve igyekszik feltárni a francia új városokkal kapcsolatos politika sajátosságait, valamint az állam és a helyi hatóságok közötti kölcsönhatásokat. Az új városok eredetét a két háború közötti időszakig vezeti vissza, és sokat foglalkozik Paul Delouvrier, a Párizsi Régió prefektusának tevékenységével, a harmadik rész pedig e városok létrehozását elemzi a lakók tapasztalatainak (kultúr)antropológiai vizsgálatával. 2021-ben pedig egy francia–brit komparatív kötet is napvilágot látott, amely címében „elveszett paradicsomként” emlegette az új városokat (Fée, Colenutt, Schäbitz 2021). A kötet négy nagy tematikai egységben vizsgálódik: az

újívárosok és a döntéshozók, az újvárosok és lakóik, az újvárosok szélesebb regionális és nemzetközi kontextusa, valamint az újvárosok mint építészeti és művészeti örökség témájában.

Az angolszász szakirodalomban egyébként mintha a szovjetúnióbeli szocialista városok kapnának nagyobb figyelmet az utóbbi években. Említhetjük Christina E. Crawford *Spatial revolution* című 2022-es könyvét, amely két háború közötti szovjet várostervezést és építészetet elemzi: három nagy iparváros, az „Olajváros” (Baku, 1920–1927), az „Acélváros” (Magnyitogorszk, 1929–1932) és a „Gépváros” (Harkiv, 1930–1932) létesítésén keresztül (Crawford 2022). Miközben az „Acélváros” elsődlegessége él a köztudatban, Crawford részletesen bemutatja, hogy Baku tervezése során bontakoztak ki igazán elsőre a „szocialista város” mibenléte, jellegzetességei körüli szakmai és ideológiai viták. A Jasna Mariotti és Kadri Leetmaa által szerkesztett *Urban planning during socialism* című friss kötet (Mariotti, Leetmaa 2024) a legáltalánosabb értelemben használja a szocialista városok kifejezést (azaz mint a város a szocializmus időszakában), és vizsgálódásai középpontjába a városi perifériákat és perifériák városait helyezi. (Periféria alatt értve gazdasági, politikai, társadalmi és térbeli peremvidékeket egyaránt.) A kötet esettanulmányai között Szverdlovszk, Tallin, Tbiliszi mellett feltűnik Wrocław, Pozsony, Szkopje és Budapest is.

A német szakirodalom leginkább az iparvárosok egy alfajaként foglalkozik az „új szocialista iparvárossal”, amely a Német Demokratikus Köztársaság (NDK) súlyos örökségének egyikeként ma is jelentős kihívásokat jelent a német ipar- és várospolitikának. Clemens Zimmermann egy az iparvárosok múltját és jövőjét elemző konferenciakötet bevezetőjében (Zimmermann 2013: 14–15) hat fontos kutatási területet azonosított: 1. Összehasonlító kutatások, amelyek az európai iparvárosok lemaradásának okait vizsgálják. 2. Interdiszciplináris kutatások a régi keleti és nyugati ipari agglomerációk drámai zsugorodási folyamatainak megértése érdekében. 3. A tervezési folyamatok, szereplők és utópisztikus koncepciók kutatása, különös tekintettel az NDK „szocialista” iparvárosaira. 4. Az ipar és a város közötti kapcsolatok: az ipar(vállalatok) hogyan befolyásolták a városfejlesztést, másfelől az új technológiák és infrastruktúrák miként alakították a várost. 5. Az autóvárosok (Detroit, Wolfsburg stb.) problematikája – a régi központok válsága, és új vállalatvárosok felemelkedése Ázsiában. 6. Az egykori és jelenlegi ipari agglomerációk és városok rekonstrukciója. Amint Zimmermann hangsúlyozza: míg a 20. században az iparvárosok „minden tekintetben a modernitás, a racionalizáció helyszínei voltak” szinte „utópisztikus optimizmussal”, addig a 21. században a globalizált gazdaságban és a tercier szektor előtérbe kerülésével kétséges, hogy van-e perspektívájuk a tudásipar fejlesztésére (Zimmermann 2013: 13).

Zimmermann az iparvárosok történeti kutatásának más aspektusait vette számba Martina Hesslerrel. A kutatási irányok újragondolását sürgető cikkükben a kultúrtörténeti és a mindennapok történeti perspektívájának beemelését szorgalmazzák (Hessler, Zimmermann 2011). A „steril” tervezési tanulmányok helyett üdvösebbnek tartanak a városok reprezentációjának, a migrációnak és a társadalom történetének vizsgálatát. Kiemelik a globális és transznacionális perspektívák fontosságát, ahelyett, hogy a komparatív kutatások kimerüljenek a szocialista ipari városok és a *nem szocialista* városok összehasonlításában. Ugyanakkor felhívják a figyelmet, hogy az iparvárosok kapcsán éppen egy kevésbé vizsgált város(vissza)fejlődési tendenciáról is kell beszélni: a stagnálásról és hanyatlásról, a zsugorodó város problémájáról. Hessler és Zimmermann a szocialista ipari városok kutatási perspektívái kapcsán kiemeli a Christoph Bernhardt és Heinz Reif által szerkesztett *Szocialista városok az uralom és az önérvényesítés között* című kutatást záró gyűjteményes kötetet (Bernhardt, Reif 2009). Ennek újdonságát abban látják, hogy a szerzők integrálták a mindennapi történelem perspektíváját a kérdésfelvetésébe, másrészt a lokális szereplők politikai mozgásterét elemezték, és ennek részeként, hogy miként alakították a helyi erők a központilag megadott városterveket. 2012-ben Christoph Bernhardt egy külön cikkben is összefoglalta a szocialista iparvárosok jellegzetességeit (Bernhardt 2012). Ebben felhívta a figyelmet, hogy a szocialista országok urbanizációjában a kapitalista gazdasági ciklusokra emlékeztető hatásokkal jártak a nagy beruházási projektek nemegyszer váratlan irányváltásai, amelyek a privilegiált városokat is stagnáló szakaszokra kényszerítették. A gyár és a város sajátos kapcsolatát, az elit különös összetételét, a társadalmi-térbeli differenciálódás sajátosságait emelte ki. Hangsúlyozza, hogy ezt a várostípust a kommunista rendszer összeomlása óta gyakran nagy mértékben sújtja a gazdasági hanyatlás és népességfogyás, de a településszerkezetük kevésbé változott. Mint írja, miközben a szocialista iparvárosok elveszítik „egzotikus színezetüket”, a 20. század urbanizációs folyamatok fontos fejlődési útvonalaként írhatók le.

A nemzetközi szakirodalom szemléje arról győz meg bennünket, hogy még kísérletek sem történtek a fogalomhasználat valamifajta egységesítésére, és még országokon belül is alig találunk nagyobb, hosszabb időtávot átfogó projekteket – nemzetközi komparatív vizsgálatnak pedig nem is igen lelmi nyomát.

Ehhez képest itthon azért akadt némi diszkusszió a témáról. A 2000-es években több, a háború utáni évtizedek várostörténetével foglalkozó kötet is megjelent, és ennek apropóján rendezett *Szocialista városok? Városok Magyarországon és a Kárpát-medencében 1945–1990* címmel 2009-ben konferenciát az Urbs szerkesztősége és Budapest Főváros Levéltára. Az ott elhangzottak alkották az *Urbs – Magyar várostörténeti évkönyv 5.* kötetének (Á. Varga 2010) gerincét is, amelyben Horváth Sándor adott áttekintést a szocialista városokkal kapcsolatos szakirodalomról (Horváth 2010).

Horváth nagy hangsúlyt helyezett az új kultúratörténeti interpretációkra (mint például Stephen Kotkin munkássága), és kiemelte, hogy a fogalom definíciója helyett sokkal fontosabbak a városantropológiai kutatások eredményei, amelyek a szomszédsági viszonyokat, a falusi-városi dichotómiát, a közösségi hálózatokat elemezték.

Barta Györgyi e konferencián is beszélt a szocialista városfogalom kétféle értelmezéséről, de egy 2014-es (Szirmai Viktóriát köszöntő kötet) lapjain bővebben is kifejtette álláspontját (Barta 2014). Egyfelől rámutatott, hogy a szocialista rendszerben minden város szocialista város, hiszen „a városok szocialista jellegét az önkormányzatiság (és így a helyi érdekképviselő) hiánya, az állami tulajdon és az abból fakadó hiányjelenségek a városi szolgáltatásokban, valamint az irracionális, pazarló térhasználat, a vállalatok helyi működésének szabályozatlansága” jellemezte a korszakban (Barta 2014: 93). Másfelől a gazdasági, társadalmi, város(építés)i jellegzetességet figyelembe véve megállapította: „A »tradicionális« definíciók szerint a szocialista város »egyszerűen« új város volt, ahol az ipar dominált, és amelynek helyi társadalma a meghatározó ipari szempontok alapján rekrutálódott.” (Barta 2014: 80). Továbbá górcső alá vette – a funkcionista településföldrajz nyomdokain haladva – e városok városias mivoltát: funkcionális szempontok alapján valódi városokat hozott-e létre a fejlesztéspolitika? Az általa idézett – 1990 előtti – vizsgálatok is azt mutatták, hogy az új városi koncentrációk legalább egy részének *városi(as)* mivolta erősen kérdőjeles. A piacgazdaságban pedig (Beluszky Pál és szerzőtársai által kidolgozott komplex mutató szerint) ebből az iparvárosi csoportból csak a két megyeszékhely (Tatabánya és Salgótarján), illetve Dunaújváros tudott a kettőezres években a „megfelelő versenyképességgel rendelkező” városok közé kerülni; a többségük legfeljebb a „közepes” kategóriát ütötte meg. Barta összegzése szerint „társadalmi-gazdasági-építészeti-formai” sajátosságaik ellenére nem ezt az újvárosi csoportot kell „szocialista városnak” tekinteni, hanem a szocialista korszak városait *általában*. Ezzel lényegében (ismételten) visszakanyarodott a French–Hamiltoni értelmezéshez, miközben ezen iparvárosok újvárosi voltát emelte mégiscsak ki.

Szirmai Viktória irányításával két egymásba fonódó kutatási projekt (2010–2012 és 2013–2016) vizsgálta a szocialista típusú új városokat. A két projekt nemzetközi jelentőségét azért is érdemes hangsúlyozni, mert hasonló volumenű külföldi újvárosi vizsgálatról nincsen tudomásunk. Az első az újvárosi jelenség (nyugat-)európai felvázolását követően a magyar újvárosokat régi (tradicionális) térségi városokkal vetette össze. A második már nemzetközi összehasonlításra is vállalkozott: szlovák és lengyel kutatók bekapcsolásával kelet-közép-európai panorámát nyújtott a témában.

Az első projekt összegzésben, a *Csinált városok a XXI. század elején* című kötet bevezetőjében Szirmai eképpen határozta meg a típus jellegzetességeit: „az 1950-es évektől jelentek meg a kelet- és a közép-európai városhálózatban az extenzív iparfejlesztéssel összefüggésben, erőteljes ideológiai szerepkörök szerint. Az új városok szakítottak a korábbi történeti korszakok építészeti hagyományaival és a modern város építészeti rendező elvei alapján, a »lakni«, a »dolgozni«, a »pihenni« és a »közlekedni« térfunkciók szerinti tagolódásban, a szocialista-realista építészet egyeduralmával kerültek kialakításra” (Szirmai 2013a: 11). Tizenegy hazai várost sorolt ebbe a csoportba – lásd az *1. táblázatban*. Megítélése szerint ezek közül azon városok vették sikerebben az átalakulása akadályait, ahol az 1990-es évek első felében markáns maradt az állami szerepvállalás; Ózd éppen a koncepciótlan állami kivonulás miatt került krízishelyzetbe. Az átállás gördülékenységében komoly előnyt jelentett a nyugati országrészben fekvés és egy-egy nemzetgazdasági jelentőségű nagyüzem jelenléte. A kutatási projekt kiemelt kérdései közé tartozott, hogy a városok miként próbálják gazdasági és társadalmi nehézségeiket orvosolni, mennyiben dinamizálja őket a fejlett országokból áttelepülő ipar, milyen fejlesztési koncepciókkal próbálkoznak, és létezik-e „sajátos új városfejlődési modell”? (Az egyes városi esettanulmányokról lásd alább.)

A 2013 és 2016 közötti projektet lezáró „*Artificial towns*” in the 21st century című kötet a polarizációs mechanizmusokra helyezte a hangsúlyt, bemutatva a kortárs társadalmi strukturális viszonyokat és azok gazdasági, politikai és építészeti jellegzetességeit a magyarországi, lengyelországi és szlovákiai új városokban, illetve régióikban (Szirmai 2016). Amíg az előző projekt főként társadalomstatistikai elemzésekre és mélyinterjúkra épült, addig a második reprezentatív szociológiai mintavételt is alkalmazott a 11 magyarországi új város és régiójuk vizsgálatához. Az új projektben új aspektusként jelent meg az új városok építészeti jellemzőinek és városszerkezeti adottságainak bemutatása (Kissfazekas 2016).

A kötetben Grzegorz Węclawowicz a lengyel új városok kapcsán fejtette ki a szocialista város fogalmát, kiemelve a piaczgazdaság és a tervgazdaság körülményei között formálódó városok különbségeit (Węclawowicz 2016). Az ipari városhoz kapcsolta szorosan a fogalmat, és emlékeztetett: a kommunisták számára ezek elsősorban a munkásosztály központjai voltak, s csak másodsorban az ipari termelés helyszínei. Létesültek teljesen új ipari városok is, de nagy ipari komplexumok telepítésével számos közepes méretű várost alakítottak át radikálisan; és az új hatalmas lakótelepek teljesen megbonthatták az egykori városszerkezetet. Węclawowicz tíz pontban összegezte a szocialista városok jellemzőit (Węclawowicz 2016: 71–72): 1. ipari foglalkoztatottak dominanciája; 2. alacsony gazdasági differenciáltság; 3. a központi lakáselosztás rombolta a helyi közösségeket; 4. a társadalmi élet a munkahely köré szerveződött; 5. a város teljesen a

központi kormánytól függött; 6. a helyi vezetés az állam érdekeit képviselte; 7. az építészeti kialakítás és a városkép uniformizálása területpazarlást eredményezett; 8. a homogén lakótelepekhez sokszor nem készült el a megfelelő kiszolgáló infrastruktúra; 9. a környezeti problémákra érzéketlenek voltak; 10. adminisztratív eszközökkel próbálták ellenőrizni a városba áramlást. Az 1990 utáni átmenetben a földbérlet és más piaci mechanizmusok visszatérését, valamint az ezekhez kapcsolódó tulajdonosi struktúra megváltozását tekintette kulcsfontosságúnak. Összegzése szerint miközben a városi területek jelentős modernizációját és az életkörülmények javulását láthatjuk általánosságban, addig számos egykori ipari város még mindig stagnáló vagy válsághelyzetben van.

Összegzésként megállapíthatjuk, hogy az egykori szocialista városok körüli fogalomhasználat változatlanul sokszínű, és amennyiben nem minden szocialista korszakbeli várost értenek rajta, akkor két döntő jellegzetességük okán vizsgálják őket: mint iparvárosokat és/vagy mint újvárosokat. A kortárs irodalmat szemlélve világos a trend, hogy ezen aspektusok dominálnak majd a továbbiakban is, és egyre újabb nézőpontok válnak érdekessé – például az új városok, mint kulturális örökség (lásd például Kladnik, Ludwig 2016) stb. A hazai szakirodalomban meglehetősen egyetértés mutatkozik abban, hogy mely magyarországi városok sorolandók ebbe a speciális csoportba (ahogyan az 1. táblázat is mutatja). Megnevezésüket illetően a Szirmai Viktória által az utóbbi időkben következetesen használt „szocialista típusú újváros” körül alakulhatna ki konszenzus. Miután az egykori szovjet blokkban nem létesültek *nem ipari jellegű* újvárosok, fontosabbnak tűnik az *iparvárosok csoportján belül* elkülöníteni a szocialista rendszer által gründolt újvárosokat – szemben a tradicionális iparvárosokkal. Márcsak azért is, mert mai gondjaiknak jó része szoros összefüggésben van nem organikus fejlődésükkel. Ráadásul a „szocialista” jelző – nem függetlenül a kortárs napi politikai csatározásoktól – olyan mértékben terhelte, megbélyegzővé vált, hogy annak még tudományos szövegben való használata is nem várt konnotációkat kelthet. Ebből is látszik, hogy a szocialista rendszer és városfejlesztésének öröksége egyfajta „diszsonáns” vagy „nehéz örökség”, amivel ugyanakkor mindenképpen szembe kellene nézni (Ispán 2023: 233–235; Balockaite 2012).

Hazai posztszocialista újvárosfejlődési pályák – (al)csoportok, mintázatok

Az 1970-80-as években a szocialista típusú újvárosok mind több városi funkciót voltak képesek ellátni, mégis, diverzifikálatlan gazdasági szerkezetük miatt kevésbé voltak fogadókészek az újításokra, az innovációra. Társadalmukból éppen azok a tercier szektorhoz köthető rétegek hiányoztak, amelyek a 20. század második felében a városok legfőbb alakítóivá és meghatározóivá váltak. 1989/90-ig a központi redistribúciós

rendszerek jelentősen tompították a külső környezet és a hagyományos gazdaságföldrajzi tényezők hatásait. A merev elosztási szisztéma megszűnésével viszont addig negligált tényezők váltak kulcsfontosságúvá: a transzeurópai vasútvonaltól, autópályától, nemzetközi repülőtértől való távolság, az infrastruktúra minősége, a kereskedelmi kapcsolatok, a munkaerő szakképzettsége és összetétele stb. A piacgazdaságba való átmenet drámai gazdaság és társadalmi veszteségek árán ment végbe, az egykori nehézipari térségek szenvedték talán meg leginkább az átalakulást.

A város csoport gazdasági alapját képező ágazatok (szénbányászat, kohászat, vegyipar) 1989 utáni transzformációjának átfogó elemzésével máig adós a gazdaságtörténet; egy-egy régió, város részleges feldolgozása készült csak el (lásd például Bakos 2006; Pirisi, Sókuti 2013). A regionális kutatásokban többnyire egyes régiók kapcsán került szóba egyik–másik újváros (lásd például a Közép-Dunántúlról, Tatabányáról Baráth, Molnár B., Szépvölgyi 2001), vagy a városállomány részét/egészét vizsgáló tanulmányokban rangsoroltattak (például Beluszky, Győri 2004). Átfogó vizsgálatot Szirmai Viktória két, fentebb említett projektje végzett. Az eredményeket közreadó két kötet alapján alkothatunk leginkább képet Dunaújváros, Kazincbarcika, Komló és Tatabánya utóbbi évtizedeiről. Ózd 1989 utáni sorssáról Alabán Péter publikálta doktori disszertációját (Alabán 2020). Százhalombattáról Laki Ildikó írt PhD-disszertációt (2014). A teljesség kedvéért megemlítjük, hogy a legtöbb haza szerző által nem a csoportba sorolt Martfű átalakulását Molnár Ernő elemzi (Molnár E. 2015). A fenti városi esettanulmányok eredményeinek rövid összefoglalása után kitérünk a(z egykori) város csoporton belül elkülöníthető alcsoportokra, közös pályákra.

Baranyai Nóra elemzése szerint (Baranyai 2013) *Dunaújvárosban* egyfajta „megkészt” rendszerváltás zajlott a város alapját adó vasmű kései (2000-es évek eleji) privatizációja miatt. A Dunaferrel változatlanul a legnagyobb munkaadó, így az acélipart érintő világpiaci sokkok újra és újra riadalmat keltenek – milyen átszervezés, elbocsátás árán tartható fenn a termelés. A dél-koreai Hankook gumibroncsgyár – rácalmási – 2005-ös megtelepedése javította a város gazdaságának diverzifikáltságát, de azt továbbra is ipari dominancia jellemzi. A munkanélküliség a 2008-as válság után jelent csak meg komolyabb mértékben; a kisebb foglalkoztatók továbbra sem lennének képesek felszívni a felszabaduló munkaerőt a vasmű bezárása esetén. A város népessége a gazdasági nehézségek miatt fokozatosan csökkent, különösen a fiatal és képzett rétegek vándoroltak el, a város lakossága elöregedőben van. A szuburbanizációs kiköltözés a környéki falvakba már az 1980-as években megkezdődött, a tehetősek főként Rácalmást, Nagyvenyimet, Kisapostagot választották. A Pentele híd megépülésével (2007) a Duna túlsó oldalára is megindult az átköltözés. Ugyanakkor a városban nem alakultak ki szegregá-

tumok. Dunaújváros mára megyéje déli részének egyértelmű központja, a 2000-ben önállóvá vált főiskola a nehézipari képzések mellett immár gazdasági és kommunikációs képzéseket is kínál.

Kazincbarcikáról a 2013-as és a 2016-os kötetben is találunk egy-egy elemzést. Váradi Zsuzsanna tanulmánya kiemeli (Váradi 2013), a rendszerváltás után a város ipara komoly válságot élt át, a munkahelyek jelentős része megszűnt, ami elvándorláshoz vezetett. A munkanélküliség különösen az alacsony iskolai végzettségűek és a fizikai munkások körében növekedett. A BorsodChem Rt-vé alakult vegyi kombinát túlélte a gazdasági átalakulást, és jelenleg is a város legnagyobb munkáltatója. 2011-ben kínai befektetők vásárolták meg, akik jelentős fejlesztéseket hajtottak végre. A városban működő ipari park és vállalkozásösztönző programok célja a gazdaság élénkítése, de a munkahelyteremtés korlátozott. Barcika és környéke demográfiai helyzete romlott, a népesség folyamatosan csökken, és a lakosság elöregedett. A városban jelentős társadalmi problémák jelentek meg, különösen a szegényebb rétegek és a roma lakosság körében, a társadalmi szegregáció növekedett, különösen a roma közösségek lakta városrészekben (főként Herbolya kertváros). Berente településrész önállóvá válása súlyos csapást jelentett a város bevételeire, évek alatt sikerült normalizálni a szétvált települések viszonyát. Berki Márton tanulmányában (Berki 2016) kiemeli, hogy Kazincbarcika társadalmi szerkezete erősen polarizált, a roma lakosság szegregációval és munkanélküliséggel küzd, miközben a tehetősebb rétegek villanegyedekbe költöztek. A városközpont rehabilitációja és a KolorCity program (lakó- és középületek homlokzatának kifestése nagyméretű műalkotásokkal) célja a városkép javítása, az Európai Unió és a Svájci Hozzájárulás finanszírozásával valósult meg.

Schuchmann Júlia *Tatabánya* tanulmányában (Schuchmann 2016) megállapítja, hogy az állam csak fokozatosan vonult ki a gazdaságából (lásd Vértesi Erőmű), így a megyeszékhely sikeresen integrálódott a globális gazdaságba. Multinacionális cégek települtek a városba, jó földrajzi elhelyezkedése és infrastruktúrája segítette a külföldi befektetések vonzását. Az aktív városi fejlesztési politika és az ipari park létrehozása több ezer munkahely létrejöttéhez járult hozzá. Az ipari ágazatok átalakultak: a nehézipar helyett a feldolgozóipar, elektronika és vegyipar vált meghatározóvá. A városi közlekedés és a közszolgáltatások fejlesztése prioritás lett, különösen az új vállalatok igényeinek kielégítése érdekében. A főiskola létrehozása és a duális képzés támogatása segítette a helyi munkaerőpiac igényeinek kielégítését. A város lakossága az 1990-es évektől kezdődően itt is csökkent, részben a népesség elöregedése és az elvándorlás miatt. A társadalmi egyenlőtlenségek növekedtek, különösen a különböző városrészek között, ahol szegregált területek is kialakultak (például Mésztelep). E területeken a munkanélküliség és az alacsony iskolázottság aránya jelentősen magasabb, mint a városi átlag.

Tatabánya kulturális és kereskedelmi szolgáltatások tekintetében elmaradottabb, ami akadályozza a középosztály megtartását. A helyi lakókörnyezet és közterek állapota továbbra is problémát jelent, sok épület és ipari terület elhagyatott és leromlott, hasznosításuk máig megoldatlan. A város gazdasági helyzete stabilizálódott, de elterjedt az ingázás Budapest és más közeli városok felé, ami enyhíti a helyi munkanélküliséget. Schuchmann felhívja a figyelmet, hogy a városkép és a lakókörnyezet javítása nélkül a képzett és fiatalabb generáció elvándorlása aligha lesz mérsékelhető a közeljövőben.

Halász Levente *Komló* helyzetét elemezve (Halász 2016) kiemeli, hogy a város fejlődését visszavetették a kedvezőtlen közlekedési feltételek, a szénbányák bezárása súlyos gazdasági és társadalmi válságához vezetett. A város lakossága jelentősen csökkent, és növekedett a munkanélküliség; Pécs közelsége enyhített valamennyit a helyzeten, sok komlói lakos talált ott munkát. Gazdasága ma elsősorban kis- és középvállalkozásokra épül, autóipari klaszter is kialakulóban van. Magas a közfoglalkoztatottak és a rokkantnyugdíjasok aránya, ami torzítja a hivatalos munkanélküliségi adatokat. A szegénység és társadalmi polarizáció növekedése Komlót is sújtja, különösen a roma lakosság körében. Több városrészben is szegregáció alakult ki, például a Kenderföld városrészben, ahol a lakások jelentős része leromlott állapotú. A középosztálybeli lakosság a város magasabb státuszú részeire, például Dávidföldre és Sikondára koncentrálik. A város lakosságának oktatási szintje közepes, a felsőfokú végzettségük aránya alacsony. Gazdasági és társadalmi helyzete elmarad a régió más városaihoz képest, de Pécs közelsége segíthet a felzárkózásban – feltéve, hogy sikerül szorosabb együttműködést létrehozni a megyeszékhellyel. Komló jelenleg városmarketinggel és EU-s forrásokból próbál új gazdasági alapokat teremteni, de továbbra is küzd a népességfogyással és a gazdasági lemaradással.

Ózd átalakulását (vagy helyesebben hanyatlását) társadalomtörténeti szempontból dolgozza fel Alabán Péter (Alabán 2020). Könyvében elemzi a társadalmi változásokat, azok fotó- és filmlenyomatát, valamint a környéki falvak életét tárja elénk öt esettanulmány segítségével (Farkaslyuk, Csokvaomány–Tólápa, Borsodnádasd, Domaháza és Kissikátor). A gyárak bezárása után a város komoly válságba került, és az egykori ipari táj arculata drámaian megváltozott. A korábbi ipari csarnokok és jelképes épületek pusztulása a társadalmi identitás és a kollektív emlékezet elvesztéséhez is vezetett. Lakosságának jelentős része szegénységbe süllyedt, a munkanélküliség nagymértékben megnövekedett, a szegregáció és hátrányos megkülönböztetés főként a roma lakosságot sújtja. A közmunkaprogramok egy időre enyhítették a munkanélküliséget, de nem nyújtottak hosszú távú megoldást. A közösségi kohézió gyengült, a szolidaritás hiánya és a társadalmi feszültségek felerősödtek. Az ingatlanpiac hanyatlása és a demográfiai

problémák elvándorláshoz és a népességsökkenéshez vezettek. Az oktatás és szakképzettség hiánya miatt sok helyi lakos képtelen volt új munkahelyekhez jutni a változó gazdasági környezetben. Ózd gazdasági és társadalmi kilátásai bizonytalanok, és a város jövőjét alapvetően meghatározza, hogy sikerül-e új gazdasági alapokat teremteni.

A *Százhalombattáról* szóló disszertációjából Laki Ildikó rövid cikkeket publikált (Laki 2014a, 2014b). A város gazdasága némileg átalakult, de az ipari tevékenységek továbbra is dominálnak a kőolajfinomító és az erőmű révén. Az 1990-es években a város több új lakóövezettel bővült, ahol magas státuszú lakosok telepedtek le. A szuburbanizáció hatására Százhalombatta lakosságának egy része a fővárosba ingázik. Ipari múltja és jelene között azonban feszültségek húzódnak, mivel a lakosság egy része nem elégedett a város ipari identitásával. A lakosság száma az ezredforduló után is stabil maradt, noha az előregedés itt is megjelent. Az itt élők nagy része középfokú végzettséggel rendelkezik, az érettségizettek és diplomások aránya is az országos átlaghoz közelít. Százhalombatta sikeres ipari városként megőrizte versenyképességét, de a városvezetés folyamatosan keresi a további gazdasági növekedés lehetőségeit. A város hosszú távú fenntarthatósága érdekében kiemelt szerepet kap a lakóövezetek fejlesztése és a környezeti regeneráció.

A többi hat városról – jelen ismereteink szerint – nem készült egyedi feldolgozás az elmúlt másfél-két évtizedben, noha ezek sem lennének kevésbé izgalmasak: akár az Ajkáról induló vörösiszap katasztrófára, akár a változatlan tempóban gyarapodó-épülő Tiszaújvárosra gondolunk. Vélhetően nem tévedünk nagyot, ha azt mondjuk, hogy valamilyen nagyobb szabású (nemzetközi) projekt nélkül aligha lesz esély a város csoport többi (vagy több) településének együttes vizsgálatára. A jelenlegi hazai kutatás-finanszírozási körülményeket ismerve erre talán csak az Európai Kutatási Tanács (ERC) támogatásával lenne lehetőség – ahhoz viszont több uniós országra kiterjedő monstre projektet kellene szervezni.

A továbbiakban a hazai szakirodalomban a szocialista típusú újvárosokkal kapcsolatban megfogalmazott városkategóriákat fogjuk ismertetni. Molnár Balázs a 2000-es évek közepén vizsgálta komplex mutatóval a magyarországi kis- és középvárosok globalizációs típusait (Molnár 2006). Tanulmányában négy dimenzióban 16 indikátort használva *öt globalizációs várostípust* különített el. Az általa rangsorolt 132 kis- és középváros között az egykori szocialista városokat keresve a következő eredményeket láthatjuk az úgynevezett szűkített (a globális gazdaság jelenlétét erősebben mérő) vizsgálat alapján. A „globalizálódók” közé tartozott Tiszaújváros, Dunaújváros, Salgótarján, Tatabánya és Paks. A „globális gazdaság dinamizálta” csoportba sorolta Százhalombattát. A „globális gazdasághoz felzárkózók” közé került Kazincbarcika. Ajka, Oroszlány és Ózd a „globális gazdaságról leszakadók” közé fért csak be, míg Komló és

Várpalota a leghátrányosabb csoportba, a „globális gazdaság hatásaiból kimaradók” közé soroltatott. Molnár megállapította, hogy a nagytérégi elhelyezkedés mellett „elsősorban a nagyvárosi agglomerációs hatások, a kiemelkedő idegenforgalmi vonzerők, a kedvező elérési és infrastrukturális feltételek és a hálózati partnerségek befolyásolják” a globális gazdaságba való integrációt (Molnár 2006: 80). Amint az a csoportokba sorolásból is kitűnik, az iparvárosok pályájának alakulását is ezek a tényezők határozták meg.

Szirmai Viktória az első projekt zárkötetében megállapította: a „hagyományos városfejlődési úttól eltérő, ha nem is egyértelműen új, de a másiktól mindenképpen eltérő minta” meglétét igazolta a kutatás (Szirmai 2013b: 253). A piacgazdasági átmenet nehezebb volt a szocialista típusú új városok számára, mert túlzott elvárásokat fogalmaztak meg az állam felé, amely immár nem kívánt és/vagy tudott megoldásokat kínálni. Számukra kevésbé volt ismert a vállalkozói önállóság, a boldogulás az állam nélkül. Történeti örökségként továbbra is kevésbé diverzifikált gazdaságuk, erőteljesebb az ipar szerepe, markánsabb a fizikai dolgozók jelenléte; a térbeli-társadalmi szegregáció kevésbé éles, mint a régi városokban. A kutatás világosan bizonyította az átalakulási utak differenciáltságát (Csizmady 2013), és három markáns csoportot különített el a tizenegyen belül: 1 a „fejlett új városok csoportja”, Százhalombatta, Paks és Tiszaújváros, amelyek jól vették az átalakulás akadályait; 2 a „stagnálók”, amelyek kezelték a válságot, de a továbblépés irányai kevésbé egyértelműek – Ajka, Dunaújváros, Oroszlány, Tatabánya, Várpalota; 3. a rendszerváltás vesztesei – Kazincbarcika, Komló és Ózd, amelyek gazdasága erodálódott, a működőtőke kerüli, változatlan a népesség elköltözése (Szirmai 2013b: 255–256).

A projekthez kapcsolódóan Rechnitzer János, Berkes Judit és Páthy Ádám a volt szocialista városok városhálózatban elfoglalt helyének változásait vizsgálták (Rechnitzer, Berkes, Páthy 2014). Főként a versenyképességre és az innovációs potenciálra fókuszáltak tanulmányukban – a 2001 és 2011 közötti elmozdulást elemezve 12 városban (a városokat lásd az *1. táblázat*ban). Mivel 2001-ben 251 városi jogállású település volt Magyarországon, így ebben a mezőnyben mérték a városcsoport teljesítményét a következő főkomponensek alapján: gazdaság, iskolázottság-menedzsment, társadalmi aktivitás, humánerőforrások, jövedelem és foglalkoztatottság. Az egykori szénbányász városok szinte mindegyik komponens alapján egyre hátrább csúsztak a rangsorokban, többnyire Komló és Ózd teljesítettek a leggyengébben. A két időpontban végzett klaszterelemzésük szerint 4 csoportba tagozódtak az egykori szocialista városok: 1. A gazdasági teljesítményével kiemelkedő Paks, Százhalombatta és Tiszaújváros. 2. Azok, akik megtudták fordítani a kilencvenes évek negatív trendjeit – Ajka, Oroszlány, Tatabánya és Várpalota. Tatabányánál kiemelték, hogy gazdasági helyzetének stabilizálódása mellett a megyeszékhely képzettségi és foglalkoztatási mutatói romlottak. 3. Városok kevés

pozitív elmozdulással, szerény tökevonzó képességgel – Kazincbarcika és Salgótarján. 4. Komplex válságtól sújtott leszakadó városok – Komló és Ózd. Végül klaszteren kívülinek ítélték Dunaújvárost, amely legtöbb rangsorban javítani tudott a helyezésén. Rechnitzer és két szerzőtársa elsöre talán meglepő végkövetkeztetésre jutottak: „A dolgozatunkban gyakran használtuk a volt szocialista város megnevezést, de elemzéseink alapján látjuk, hogy ezen minősítést elfeledhetjük. Az elemzett városok a hazai városhálózat integráns részei, nem jobbak és nem rosszabbak, mint a többi hasonló népességű, funkciójú régi, vagy éppen új, vagy legújabb város.” (Rechnitzer, Berkes, Páthy 2014: 111).

A két nagy empirikus kutatási projekt lezárultával Szirmai Viktória külön cikkben is összegezte a tapasztalatokat (Szirmai 2017). Kiemelte: az új városok vizsgálata túlmutat a szűk város csoport jelentőségén, mivel alkalmat ad a szocialista majd a jelenlegi kapitalista-globális urbanizáció jellegzetességeinek összevetésére. A szocialista új városok mára elveszítették egykori fő jellegzetességeik nagy részét (monolitikus nehézipari szerkezet, egysíkú építészet, viszonylag homogén társadalom stb.), de mint hangsúlyozza, még korántsem integrálódtak teljesen a többi városhoz – vagyis még lezáratlan ez a konvergencia folyamat. Lényegében Molnár Balázs fentebb idézett vizsgálataival összhangban, de azoktól függetlenül állítja Szirmai, hogy „a történetileg kialakult szocialista vonásaik aszerint változnak, tűnnek el vagy alakulnak át, hogy a vizsgált települések milyen helyet foglalnak el a globális urbanizációt mozgó gazdasági és térbeli társadalmi erőkben” (Szirmai 2017: 30). Szirmai kiemelte, hogy az új városok között is térbeli társadalmi egyenlőtlenségek bontakoztak ki az utóbbi évtizedekben. Mint írja: „a poszt szocialista új városok és azok térségei korántsem jelentenek homogén közeget: a különböző társadalomstatistikai és szociológiai jellemzőik, társadalmi összetételük, és térbeli elhelyezkedésük differenciáltsága alapján különböző fejlettségi egységekből állnak” (Szirmai 2017: 39). A globális urbanizáció trendjei érvényesülnek – némi megkérdőjelezéssel – ezekben a városokban is: leginkább a fejlett újjáépítési csoportban.

A 2. táblázatban megkíséreltük egymásra vetíteni a fenti három kategóriarendszert, hogy megnézhessük, mennyiben vannak azok átfedésben egymással. Noha más-más módszertannal készültek, nemegyszer hasonló faktorokat mértek, vizsgáltak. Molnár 5 kategóriát, Rechnitzer és szerzőtársai 4, Szirmai pedig 3 alcsoportot alkotott, ezek rangsorolását igyekeztem egymásnak megfeleltetni: a táblázat az első sorába, a mindhárom vizsgálat által a felső „ligába” sorolt városok kerültek, és hasonlóan a továbbiakban – a fejlettebbtől a fejletlenebb felé haladva fentről lefelé. Molnár Balázs egyértelműen jelezte is, hogy a globalizáltság foka erős összefüggésben van a városok sikerességével, prosperitásával.

2. táblázat
Az egykori szocialista városok kategóriákba sorolása a különböző szerzők szerint

Városcsoport		Város											
		Ajka	Dunaújváros*	Kazincbarcika	Komló	Oroszlány	Ózd	Paks	Salgótarján**	Százhalombatta	Tatabánya	Tiszaújváros	Várpalota
1.	Globalizálódók (Molnár)		+					+	+		+	+	
	Fejlett új városok (Szirmai)							+		+		+	
	Kiemelkedő gazdasági teljesítmény (Rechnitzer et al.)							+		+		+	
2.	Globális gazdaság dinamizálta (Molnár)									+			
	Stagnálók (Szirmai)	+	+			+					+		+
	Fordítottak a negatív trenden (Rechnitzer et al.)	+				+					+		+
3.	Globális gazdasághoz felzárkózók (Molnár)			+									
4.	Globális gazdaságról leszakadók (Molnár)	+				+	+						
	Kevés pozitív elmozdulás (Rechnitzer et al.)			+					+				
5.	Globális gazdaság hatásából kimaradók (Molnár)				+								+
	Rendszerváltás vesztesei (Szirmai)			+	+		+						
	Leszakadó városok (Rechnitzer et al.)				+		+						

Forrás: Molnár B. 2006; Szirmai 2013b; Rechnitzer, Berkes, Páthy 2014.

Megjegyzés: *Dunaújváros Rechnitzer és szerzőtársai szerint klaszteren kívüli. **Salgótarján nem sorolja a városcsoportba Szirmai

A 12 vizsgált városnak legalább a felénél nagymértékű egyezést látunk. Paks, Százhalombatta és Tiszaújváros egyöntetűen a „topligába” került mindhárom kategóriarendszerben. Komló és Ózd a túlsó véglet, a leszakadók, noha a borsodi város esetében Molnár nem a leggyengébb osztályzatot adta. Ajka, Oroszlány és Várpalota a középmezőnyben kapott mindháromnál helyet, itt Molnár adott alacsonyabb besorolást a másik két vizsgálathoz képest. Szirmainál és Rechnitzernél melléjük került Tatabánya, noha a megyeszékhely globalizáltsága nagymértékű. Dunaújváros esetében érthető az eltérés: egyfelől globalizálódik a város, másfelől éppen az acélipar globális kitettsége/hektikussága miatt pengeén táncol. Érdekes Salgótarján és Kazincbarcika, amelyeknél a három vizsgálatban egészen más megítélés alá estek. Molnár globalizálódóként jellemezte a nógrádi megyeszékhelyt, de a városhálózati vizsgálatban igen gyengén teljesített. Kazincbarcika esetében a Borsodchem a világpiachoz kapcsolja a várost, ám közben a térségi visszahúzóerőktől nemigen tud szabadulni; ezzel igazolja lényegében az iparvárosi tételt: egy modern üzem önmagában kevés a városi léthez.

Merre tovább?

A szakirodalmi áttekintés végére érve egyetérthetünk Horváth Sándorral: nem az a kérdés a szocialista iparvárosok kapcsán, hogy melyik 10, 11 vagy 12 hazai települést soroljuk közéjük, hanem a kivételezett helyzetük előnyeinek és fonáságainak sokoldalú elemzése. Ha jól belegondolunk, akkor a tárgyalt város csoport *identitással rendelkező* csoportként sosem működött, egyetlen dolog kötötte őket össze anno: a szocialista iparirányítás ágazati szemlélete, amely az 1957-től 1981-ig létezett Nehézipari Minisztériumhoz sorolta a szénbányászatot, a kohászatot és a vegyipart is. Ezeknek az új városoknak a nagyra növesztése valójában ugyanúgy társadalmi pazarlást jelentett, mint a lételemüket adó nehézipar felfújása: az amúgy is kevés forrásból nekik és iparágaiknak mindig több jutott – az agrárius Magyarország, a többi vidéki település és a többi hazai város kárára. A tíz éve kibontakozó vidéktörténeti kutatások súlyos látleletet nyújtanak arról, hogy milyen árat fizetett a magyar társadalom a sztálini „fejlesztési projektért” (Csikós, Horváth, Ö. Kovács 2023). Egyetértve Szirmai Viktóriával (Szirmai 2017: 28) megállapíthatjuk, hogy a durva hatalmi beavatkozás csak egy időleges eltérülést okozott a globális/európai urbanizációs mintáktól, de hosszú távon a szocialista iparvárosok többsége keveset tudott profitálni a rendkívüli erőforrás-koncentrációból. Újvárosiasságuk jellegzetességeit fokozatosan elhagyják, de ahogyan a hazai vizsgálati projektek mutatják, az egykori szocialista városok még mindig különböznek a hagyományos városoktól.

1990 után már nemcsak ágazatok közötti rivalizálást (szenes lobby kontra vegyipari lobby), hanem iparágon belüli versengést láthattunk a túlélést jelentő állami forrásokért

(borsodi kohászat kontra Dunaújváros). Az állam az 1990-es évek közepéig kompenzáló területi politikával próbálkozott (Csíte 1997), ám a fejlesztéspolitika a későbbiekben sem adott adekvát választ a depressziós térségek lecsúszására. A (nehéz)ipari városok világszerte drasztikus átalakuláson mentek keresztül az elmúlt évtizedekben, a kelet-közép-európai iparvárosok számára nem egy esetben az újraiparosodás jelent megoldást (Lux 2017). A kettőezres évekre lényegében szétbomlott a városcsoporthoz, mára hatalmas jövedelmi és társadalmi különbségek választják el még az egy vármegyében fekvő Ózdot és Tiszaújvárost is. A 2004-es Európai Unió csatlakozással hatalmas kohéziós források nyíltak meg Magyarország számára is, a friss elemzések szerint azonban az elköltött milliárdok sem tudták mérsékelni a területi különbségeket a 2020-as évekre (Medve-Bálint 2024). Ebben bizonyára az is szerepet játszott, hogy a rendszerváltás utáni kormányoknak komoly verzióik voltak a szocialista nagyvállalatokkal szemben, és a hazai újvárosokban is csak az erőltetett iparosítás egyik negatív eredményét látták.

Az egykori városcsoporthoz településeinek széttartó fejlődése várhatóan nem fog változni a 2020-as években. A vizsgált 12 város közül kettőnél számíthatunk komolyabb pozícióváltozásra. A kohászat talán a végnapjait éli Dunaújvárosban, nem látni, hogy az indiai befektető miként fogja modernizálni a vasművet; csak remélni lehet, hogy a város nem válik végleg áldozatává monokultúrák gazdaságának. Várpalotának ellenben az újjáéledő hazai hadipar fejlesztése adhat új lendületet, ugyanakkor azt látni kell, hogy egyelőre csak összeszerelő tevékenység letelepítésére került sor.

A területi és fejlesztéspolitika ugyanakkor a millennium óta sem értékelte (újra) az újvárosokat, mint urbanisztikai eszközt; meg sem próbált olyan koncepciókat újragondolni, mint a Területrendezési Intézet (TERINT) 1948-as regionális és tengelyek menténi fejlesztési javaslatát. (A TERINT 1948 nyarán egy Sajó-völgyi, egy mecseki-baranyai és egy Zagyva-völgyi kooperáció kialakítását, valamint egy észak-kelet-dél-nyugati bányászati, nyersanyagbázisra támaszkodó, de vízbázisban szegény tengely; valamint a Duna, illetve a Tisza vízbázisára alapított két észak-déli tengely fejlesztését javasolta. Perczel 1989: 84–85) Budapest 2000-ben készült Városfejlesztési Koncepciója dobta be a köztudatba a csapágyvárosok koncepcióját, amelyen a főváros körül 60–80 km-es sugarú körben elhelyezkedő középvárosi gyűrű (Székesfehérvár, Dunaújváros, Kecskemét, Szolnok, Hatvan, Salgótarján, Esztergom, Tatabánya) fejlesztését értik: közlekedési és más területeken fokozni szükséges Budapest és a csapágyának „golyóit” képező települések együttműködését (Tosics 2022). Ám az eltelt negyedszázadban még a főváros és közvetlen agglomerációjának is akadozó a kooperációja, nemhogy a tágabb metropolisz térség összefogása megvalósulna. Mindezek ráadásul még mindig szerényebb célkitűzéseket fogalmaznak meg, mint a brit vagy francia bolygóvárosi és új-

városi projektek, miközben a 21. század Budapestje ugyancsak (urbanisztikai) tehermentesítésre szorulna. Az új városok problematikája tehát nemcsak a múlt, hanem a jövő urbanisztikai és fejlesztési kérdése is, éppen ezért napirenden tartása nagyonis aktuális.

Irodalom

- Á. Varga L. (szerk.) (2010): *Urbs – Magyar várostörténeti évkönyv 5.*, Budapest Főváros Levéltára, Budapest.
- Alabán P. (2020): *Egykor volt gyárváros. Társadalmi változások Ózdon és környékén a rendszerváltástól napjainkig.* Kronosz Kiadó, Pécs.
- Bakos I. (2006): A kohászati válság okai és regionális hatásai a borsodi iparvidéken. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 1., 12–23.
- Balockaite, R. (2012): Coping with the Unwanted Past in Planned Socialist Towns: Visaginas, Tychy, and Nowa Huta. *Slovo*, 1., 41–57.
- Baranyai N. (2013): Az acélgégyártás fellegvára (?): Dunaújváros és térsége. In: Szirmai V. (szerk.) (2013): *Csinált városok a XXI. század elején.* MTA TK, Budapest. 91–132.
- Baráth G., Molnár B., Szépvölgyi Á. (2001): A külföldi működőtőke szerepe a Közép-Dunántúl átalakuló gazdaságában. *Tér és Társadalom*, 2., 183–200. <https://doi.org/10.17649/TET.15.2.809>
- Barta Gy. (2014): Szocialista városok – Városok a szocializmusban. In: Berki M.; Halász L. (szerk.): *A társadalom terei, a tér társadalmi: megújulás és fenntarthatóság a város- és térségfejlesztésben. Tanulmánykötet Szirmai Viktória születésnapjára.* Art Webber Studio Kft., Budapest. 75–98.
- Bazin, J. (2017): Regards d’une ville nouvelle socialiste sur ses consœurs. *Histoire urbaine*, 3., 113–126. <https://doi.org/10.3917/rhu.050.0113>
- Bellat, F. (2017): Retour vers l’utopie? La ville neuve soviétique de Togliatti. *Histoire urbaine*, 3., 73–92. <https://doi.org/10.3917/rhu.050.0073>
- Beluszky P. (1999): *Magyarország településföldrajza.* Általános rész. Dialóg Campus, Budapest–Pécs. (Területi és települési kutatások 13.)
- Beluszky P.; Györi R. (2004): „Fel is út, le is út... Városaink településhierarchiában elfoglalt pozícióinak változásai a 20. században. *Tér és Társadalom*, 1., 1–41. <https://doi.org/10.17649/TET.18.1.929>
- Berki M. (2016): Economic Restructuring and Social Polarisation in Kazincbarcika. In: Szirmai, V. (ed.) (2016): *“Artificial towns” in the 21st century. Social polarisation in the new town regions of East–Central Europe.* Institute for Sociology, Centre for Social Sciences, Budapest. 217–244.
- Bernhardt, C. (2012): Zur Spezifik und historischen Verortung sozialistischer Industriestädte. *Informationen zur modernen Stadtgeschichte*, 1, 45–54.
- Bernhardt, C., H. Reif (Hrsg.) (2009): *Sozialistische Städte zwischen Herrschaft und Selbstbehauptung. Kommunalpolitik, Stadtplanung und Alltag in der DDR.* Franz Steiner Verlag, Stuttgart (Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung, Bd. 5).
- Clapson, M. (2017): The English New Towns since 1946. What are the Lessons of their History for their Future? *Histoire urbaine*, 3., 93–111. <https://doi.org/10.3917/rhu.050.0093>
- Crawford, Ch. E. (2022): *Spatial Revolution: Architecture and Planning in the Early Soviet Union.* Ithaca [New York]: Cornell University Press. <https://doi.org/10.1515/9781501759215>
- Csikós G.; Horváth G. K.; Ö. Kovács J. (szerk.) (2023): *A vidék szovjetizálása.* Jaffa Kiadó, Budapest.
- Csire A. (1997): Vidékfejlesztési megközelítések Magyarországon 1970–1996. Az Új Regionális Politika. *Szociológiai Szemle*, 1., 79–96.

- Csizmady A. (2013): Új városok-régi városok: összehasonlító elemzés. In: Szirmai V. (szerk.) (2013): *Csinált városok a XXI. század elején*. MTA TK, Budapest. 215–250.
- Fée, D., B. Colenutt, S. C. Schäbitz (eds.) (2021): *Lessons from the British and French New Towns: Paradise Lost?* Emerald Publishing Limited, Bingley.
- French, A. R., Hamilton, F. E. I. (eds.) (1979): *The Socialist City. Spatial Structure and Urban Policy*. John Wiley & Sons, Chichester–New York–Brisbane–Toronto.
- Germuska P. (2004): *Indusztria bővületében. Fejlesztéspolitika és a szocialista városok*. 1956-os Intézet, Budapest.
- Halász L. (2016): Social and Economic Transformation in Komló and its Region. In: Szirmai, V. (ed.) (2016): *“Artificial towns” in the 21st century. Social polarisation in the new town regions of East–Central Europe*. Institute for Sociology, Centre for Social Sciences, Budapest. 197–215.
- Hessler, M., C. Zimmermann (2022): Perspektiven Historischer Industriestadtforschung: Neubetrachtung Eines Etablierten Forschungsfelds. *Archiv Für Sozialgeschichte*, 51, 661–694.
- Horváth S. (2004): *A kapu és a határ: mindennapi Sztálinváros*. MTA Történettudományi Intézet, Budapest.
- Horváth S. (2010): Mágneshegyek és mindennapok: A szocialista városok a nemzetközi várostörténeti irodalomban. In: Á. Varga L. (szerk.): *Urbs – Magyar várostörténeti évkönyv 5.*, Budapest Főváros Levéltára, Budapest. 59–83.
- Ispán Á. L. (2023): Örökségképzés az egykori szocialista városokban. In: Ament-Kovács Bence – Eitler Ágnes (szerk.): *Örökségképzés, kulturális emlékezet, identitás*. BTK Néprajztudományi Intézet, Budapest. 233–277. DOI: <https://doi.org/10.61380/978-963-567-071-0-05>
- Kissfazekas, K. (2016): Urban Structures and Architectural Specificities in the Post-Socialist New Towns. In: Szirmai, V. (ed.) (2016): *“Artificial towns” in the 21st century. Social polarisation in the new town regions of East–Central Europe*. Institute for Sociology, Centre for Social Sciences, Budapest. 403–437.
- Kladnik, A., A. Ludwig (2016): Cultural Heritage of Post-Socialist New Towns. A Comparison of Eisenhüttenstadt and Velenje. *The City and History*, 2., 50–67. <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=512352>
- Laki I. (2014a): Százhalombatta iparvárosi szerepe a 21. században. *Kultúra és Közösség*, 3., 27–37.
- Laki I. (2014b): Százhalombatta sikeressége a 21. század elején. *Polgári Szemle*, 3–6., 331–345.
- Lock, K., H. Ellis, (2020): *New Towns: The Rise, Fall and Rebirth*. RIBA Publishing, London. <https://doi.org/10.4324/9781003020967>
- Lux G. (2017): *Újraiparosodás Közép-Európában*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Major M.–Osskó J. (szerk.) (1981): *Új építészet, új társadalom 1945–1978. Válogatás az elmúlt évtizedek építészeti vitáiból, dokumentumaiból*. Corvina, Budapest.
- Mariotti, J., Leetmaa, K. (Eds.). (2023): *Urban Planning During Socialism: Views from the Periphery*. Routledge, London. <https://doi.org/10.4324/9781003327592>
- Medve-Bálint G. (2024): Területi egyenlőtlenségek és uniós támogatások Magyarországon. In: Bíró-Nagy A., Medve-Bálint G. (szerk.): *20 év az Európai Unióban. Magyarország uniós tagságának közpolitikai mérlege*. Osiris Kiadó, HUN-REN Társadalomtudományi Kutatóközpont, Budapest. 193–212.
- Molnár B. (2006): A magyarországi kis- és középvárosok globalizációs típusai. *Tér és Társadalom*, 4., 67–83.
- Molnár E. (2015): Martfű: egy cipőgyártó kisváros múltja és perspektívái. *Földrajzi Közlemények*, 2., 132–146.
- Papp J. (1986): Ipari struktúraváltás és városdifferenciálódás. *Közgazdasági Szemle*, 11., 1364–1374.

- Papp J. (1989): *Nehézipar és szerkezetváltás. Tények, kétségek, kérdőjelek*. Kandidátusi értekezés. MKKE, Budapest.
- Perczel K. (1989): A magyarországi regionális tervezés történetéhez. *Tér és Társadalom*, 3., 80–105.
- Pirisi G., Sókúti Zs. (2013): Egy zsugorodó ipari kisváros: a gazdasági szerkezetváltás településszerkezeti hatásai Ajkán. *Területfejlesztés és Innováció*, 2., 19–31.
- Portnoi, A. (2017): The Planning of a New Town. Une nouvelle manière de faire la ville au tournant des années 1960. *Histoire urbaine*, 3., 127–142. <https://doi.org/10.3917/rhu.050.0127>
- Rechnitzer J., Berkes J., Páthy Á. (2014): A volt szocialista városok a városhálózatban. Berki M.; Halász L. (szerk.): *A társadalom terei, a tér társadalma: megújulás és fenntarthatóság a város- és térségfejlesztésben. Tanulmánykötet Szirmai Viktória születésnapjára*. Art Webber Studio Kft., Budapest. 99–112.
- Schuchmann J. (2016): Social Polarisation in Tatabánya and its Region. In: Szirmai, V. (ed.) (2016): *“Artificial towns” in the 21st century. Social polarisation in the new town regions of East–Central Europe*. Institute for Sociology, Centre for Social Sciences, Budapest. 135–164.
- Szelényi I. (szerk. és bev.) (1971): *A szocialista városok és a szociológia*. Kossuth, Budapest.
- Szirmai V. (1988): „Csinált” városok. Magvető, Budapest.
- Szirmai V. (2013a): Egy „új” városfejlődési út ígérete. In: Szirmai V. (szerk.) (2013): *Csinált városok a XXI. század elején*. MTA TK, Budapest. 11–32.
- Szirmai V. (2013b): Egy „új” városfejlődési modell lehetősége. In: Szirmai V. (szerk.) (2013): *Csinált városok a XXI. század elején*. MTA TK, Budapest. 253–259.
- Szirmai, V. (ed.) (2016): *“Artificial towns” in the 21st century. Social polarisation in the new town regions of East–Central Europe*. Institute for Sociology, Centre for Social Sciences, Budapest.
- Szirmai V. (2017): Az új városi urbanizációs modell szocialista és/vagy globális természete, *Tér és Társadalom*, 3., 25–43. <https://doi.org/10.17649/TET.31.3.2861>
- Tosics, I. (2022): A budapesti metropolisz térség fejlesztése – elszalasztott lehetőségek és jövőbeli kétségek. *CITY.HU Várostudományi Szemle*, 3, 201–217.
- Vadelorge, L. (2014): *Retour Sur Les Villes Nouvelles: Une Histoire Urbaine Du XXe Siecle*. Créaphis éditions, Paris.
- Vadelorge, L. (2017): Introduction. *Histoire urbaine*, 3., 67–72. <https://doi.org/10.3917/rhu.050.0067>
- Váradai Zs. (2013): A vegyipar fellegvára (?): Kazincbarcika és térsége. In: Szirmai V. (szerk.) (2013): *Csinált városok a XXI. század elején*. MTA TK, Budapest. 133–158.
- Wakeman, R. (2016): *Practicing Utopia: An Intellectual History of the New Town Movement*. University of Chicago Press, <https://doi.org/10.7208/chicago/9780226346175.001.0001>
- Węclawowicz, G. (2016): Urban Development in Poland, from the Socialist City to the Post-Socialist and Neoliberal City. In: Szirmai, V. (ed.) (2016): *“Artificial towns” in the 21st century. Social polarisation in the new town regions of East–Central Europe*. Institute for Sociology, Centre for Social Sciences, Budapest. 65–82.
- Weiner T. (1951): Sztálinváros, szocialista város. A városépítés módszere. *Építés-Építészet*, 11–12., 589–598.
- Zimmermann, C. (ed.) (2013): *Industrial Cities: History and Future*. Campus Verlag, Frankfurt–New York.

Vajdovich N., Uzzoli A. (2024): A hazai hajléktalanok egészségügyi ellátásának jellemzői a volt szocialista új városokban. CITY.HU Várostudományi Szemle. 4(2), 61–84.

A hazai hajléktalanok egészségügyi ellátásának jellemzői a volt szocialista új városokban

Vajdovich Noémi¹ – Uzzoli Annamária²

Absztrakt

A rendszerváltozás után tömegessé vált hajléktalanság jellemző szociális és egészségügyi kihívás ma Magyarországon. A hajléktalan emberek megélhetési és lakhatási problémáik mellett számos betegséggel és fogyatékkal néznek szembe. Kezelésük és gyógyításuk specializált egészségügyi ellátást igényel, azonban ennek szakmai háttere és területi elterjedése hiányosnak tekinthető. A cikk célja értelmezni a hajléktalanokra specializált egészségügyi ellátás lehetőségeit és bemutatni annak területi különbségeit, különös tekintettel az egykori szocialista új városokra. A vizsgálatok elsősorban a szakirodalmi feldolgozásra és statisztikai adatelemzésre épülnek. Az egyik legfontosabb eredmény az, hogy az egykori új városok közül Tatabánya speciális egészségügyi ellátása a legkedvezőbb, elsősorban vármegyeszékhely helyzetéből fakadóan. Általában igaz az országra, hogy a hajléktalanellátás intézményei és szolgáltatásai leginkább a fővárosban és vármegyék székhelyein koncentrálódnak, emiatt az egykori új városok háttérben vannak.

Kulcsszavak: hajléktalanság, egészségügyi ellátás, egykori új városok, területi különbségek, Magyarország

Abstract

Homelessness, which became massive after the regime change, is a typical social and health care challenge in Hungary nowadays. Homeless people face many diseases and disabilities in addition to their livelihood and housing problems. Their treatment

¹ PhD-hallgató, Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kar Regionális Tudományi Tanszék – junior elemző, Városkutatás Kft., vajdovich@mri.hu

² PhD, tudományos főmunkatárs, HUN-REN Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet, uzzoli.annamaria@csfk.hun-ren.hu

requires specialized health care, but its professional background and regional distribution can be considered incomplete. The aim of its paper is to interpret the possibilities of specialized health care for the homeless and to present its regional differences, especially with regard to former socialist new planned cities. The examinations are primarily based on literature review and statistical data analysis. One of the most important results is that Tatabánya has the most favorable special health care among the former cities, primarily due to its position as the county seat. In general, it is true for the country that the institutions and services for homeless care are mostly concentrated in the capital and county seats, which is why the former made cities are in the background.

Keywords: homelessness, health care, former new planned cities, regional inequalities, Hungary

Bevezetés

A rendszerváltozással egyidőben nyilvánvalóvá és egyúttal tömegessé vált a hajléktalanság Magyarországon. A kiváltó okokat – többek között – az 1990-es évek elején kialakult újszerű gazdasági helyzetben (pl. piacgazdaságba való átmenet) és a szocializmus örökségeiben (pl. kapun belüli munkanélküliség nyílt formát öltött) is kereshetjük, de közvetlenül például az állami nagyvállalatok felszámolásával az egykori munkásszállók is megszűntek, ami közvetlenül is hozzájárult a hajléktalansághoz ebben az időszakban (Darók 2004). Tény, hogy a gyorsan romló életkörülmények sok ember számára jelentették a megélhetési és a lakhatási problémák elmélyülését. A szociális ellátóhálózatot is váratlanul érte a mélyszegénység azon formája, amikor megszűnt a megfelelő minőségű és biztonságos lakhely lehetősége, és az emberek nagyszámban kerültek az utcára, így a közterületi hajléktalanság állandó jelenséggé vált a városokban. A hazai hajléktalanellátás több mint harminc éve kezdett el működni, de hamar egyértelművé vált, hogy a hajléktalan emberek ellátásában nemcsak a szociális ellátóhálózatnak, de magának az egészségügyi ellátásnak is kiemelt szerepe van. Ugyanis a fedélnélküliség legtöbbször együtt jár komoly egészségügyi problémák jelenlétével (pl. pszichiátriai kórképek, függőség, fogyatékoság stb.) (Gurály, Varga 2013), a rossz egészségi állapot pedig tovább nehezíti ezeknek az embereknek az esélyeit a megélhetésre, a munkaszerezésre és a jobb körülményekre.

A nagyobb hazai városokban nap mint nap találkozhatunk az utcákon olyan idős és fiatal emberekkel, akiket halmozottan hátrányos szociális és egészségügyi háttérük akadályoz abban, hogy emberhez méltó körülmények között élhessenek (pl. [!\[\]\(950a62bbddad88d64435fd35607dfc42_img.jpg\)](https://fedel-</p></div><div data-bbox=)

nelkul.hu/). A megélhetési és a lakhatási szegénység a városi és a falusi embereket egyaránt sújthatja, azonban a hajléktalanság inkább kötődik a városi terekhez, ahol a hajléktalanellátás intézményi háttere jelen van és ahol az „utcán való élet” több lehetőséget biztosít a létfenntartáshoz. Bizonyos értelemben a hajléktalanság városi jelenség, mert hisz a város mindenkié, ahol mindenki megtalálhatja a helyét, a város mindenféle embert és embercsoportot befogad, így a hajléktalanoknak is van helye benne.

Jelen cikk alapötletét egy egyetemi diplomamunka adta, amely a hazai hajléktalanok egészségügyi ellátásában jelenlévő területi különbségek bemutatására épült (Vajdovich 2024). A munka egyik fő megállapítása volt, hogy a nagyobb városokban eleve több a hajléktalan, emiatt ezekben koncentrálnak a nagyobb hajléktalanellátók, valamint az állami szolgáltatásoktól független specializált egészségügyi ellátás is, inkább ezekre a városokra jellemző. Ebből kiindulva azt a kérdést tettük fel, hogy vajon milyen különbségek tapasztalhatók a hazai városok között a hajléktalanok egészségügyi ellátása kapcsán? Sőt, ebben a tekintetben milyen szerepet töltenek be az egykori szocialista új városok? A vizsgálat során azt a 11 új várost vettük alapul (Ajka, Dunaújváros, Ózd, Kazincbarcika, Komló, Tatabánya, Tiszaújváros, Százhalombatta, Oroszlány, Paks, Várpalota), amelyeket Szirmai Viktória definiált munkáiban (Szirmai 1988, 2013). A szakdolgozat vizsgálatait folytatva, kiegészítve, részben újraértelmezve ez a tanulmány arra vállalkozik, hogy a kiválasztott 11 egykori „csinált” új város alapján mutatja be a hazai hajléktalanok egészségügyi ellátásának területi jellemzőit. Hangsúlyozzuk, hogy a jelen cikknek alapvetően nem feladata a hajléktalanellátással és annak szociális részével foglalkozni, és szintén nem célkitűzés a szocialista új városok fogalmának körbejárása és/vagy ezen városok fejlődéstörténetének, illetve jelenlegi társadalmi-gazdasági helyzetének a bemutatása.

A hajléktalanokra specializált egészségügyi ellátás

A vizsgálati téma körbejárása előtt fontos meghatározni, hogy ma Magyarországon mit jelent a hajléktalanokra specializált egészségügyi ellátás.

A rendszerváltozást követően a hajléktalanok tömeges megjelenése után lépten-nyomon jelentkeztek a segítségnyújtásra olyan egyházi, civil és karitatív szervezetek, akiknek felajánlásával létrejöhettek hajléktalanokat ellátó intézmények. Ezekre a kérdésekre azonban jogi értelemben is válaszolni kellett. Így ebben az időszakban dolgozták ki az 1993. évi III. a szociális igazgatásról és szociális ellátásokról szóló törvényt, amely tartalmazta többek között azt is, hogy Magyarország jogilag hogyan definiálja a hajléktalanokat. Innentől kezdődően egészen a mai napig ez a törvény (<https://njt.hu/jogsza->

baly/1993-3-00-00.101) rendelkezik arról, hogy a jogszabályban mit értünk a „hajléktalan” fogalmán. A nekik járó összes támogatást azóta is erre a definícióra alapozzák (Fehér 2008).

Az 1993. évi III. törvény a szociális igazgatásról és szociális ellátásokról igazgatási értelemben úgy határozott, hogy hajléktalan „a bejelentett lakóhellyel nem rendelkező személy, kivéve azt, akinek bejelentett lakóhelye a hajléktalan szállás”. Eszerint a definíció szerint szükséges az önkormányzatoknak eljárni a hajléktalan személyek számára nyújtandó finanszírozás és természetben járó szolgáltatások (pl. segélyezés és illetékmentesség) igénybevételekor. Az ellátási értelemben vett definíció a szociális ellátás szempontjait érvényesíti, azaz az egyéni gondozásra, személyes ápolásra vonatkozó egészségügyi szolgáltatások alapulnak ezen a definíción. Ezesetben hajléktalan az a személy, „aki éjszakáit közterületen vagy nem lakás céljára szolgáló helyiségben tölti”. Ez pedig az önkormányzatot kötelezi arra, hogy a rászoruló hajléktalanoknak biztosítson szállást és egy olyan helyet, ahol nappal is tartózkodni tud (Fehér 2008; Gyuris, Oross 1999). A szociális törvényt valamelyest kiegészíti az 1997. évi LXXX. törvény a társadalombiztosítás ellátásaira és a magánnyugdíjra jogosultakról, valamint e szolgáltatások fedezetéről szóló jogszabály, amelynek értelmében minden hajléktalannak bejelentett személy, jogosultak egészségügyi szolgáltatások igénybevételére.

Az egészségügyi ellátás előfeltétele a társadalombiztosítási jogosultság (társadalombiztosítási azonosító jel – TAJ-szám). A hajléktalanoknak is TAJ-száma van szükségük az állami egészségügyi ellátáshoz történő hozzáférésben, azonban sokszor előfordul, hogy az elveszett, megrongálódott vagy ellopták, illetve érvénytelen lakcím miatt eleve ki sem tudják váltani a TAJ-kártyát. Ezt bármelyik kormányhivatalban igényelni lehet, ehhez azonban szükséges személyi igazolvány, szabályos (nem üres) lakcímkártya, a hajléktalanságot igazoló dokumentum a bejelentő intézménytől vagy a jegyző igazolása a szociális rászorultságról. Szintén megtörténhet az is, hogy a TAJ-szám ellenőrzésekor kiderül a jogviszony rendezetlensége (https://utcajogasz.blog.hu/2015/11/07/utmutato_hajlektalan_embereknek_az_egeszsegugyi_ellatasokhoz). Ilyenkor az ellátó nem tagadhatja meg az egészségügyi szolgáltatást a beteg részére, illetve ki sem fizetetheti az ellátás költségét, ellenben kötelező a Nemzeti Egészségbiztosítási Alapkezelő (NEAK) honlapjáról letöltött értesítő nyomtatvány bemutatásával tájékoztatni az ügyfelet a jogviszony rendezetlenségéről (https://www.neak.gov.hu/felso_menu/lakossagnak/ellatas_magyarorszagon/jogosultsag_az_ellatasra/uj_tbj/uj_tbj_kisokos#1).

Végző soron jogi értelemben több akadály merülhet fel a hajléktalan emberek egészségügyi ellátáshoz való hozzáféréseben. Ráadásul az állami egészségügyi intézményekben sokszor konfliktusforrást jelent a hajléktalan emberek ellátása, amely több okból és körülményből fakad. Általában kihívást jelent az állami ellátók számára, hogy a beteg

hajléktalan ember gyógyítása az egészségügyi szempontok mellett szociális jellegű feladatnak is minősül (Kovács 2019). Ennek egyik leggyakoribb formája, amikor az egészségügyi ellátás előtt mosdatni, fertőtleníteni kell őket. De például egy enyhébb lefolyású betegség kezeléséhez szükséges gyógyszerek, vitaminok beszerzése a közgyógyellátás ellenére is anyagi terhet jelenthet számukra. Vagy például egyes betegségekből való felgyógyulás egyik alapfeltétele az immunrendszer megerősítése, de szintén forráshiány miatt a hajléktalanok nem képesek megfelelő mennyiségű és minőségű ételhez hozzáférni. Szintén probléma az állami egészségügyi intézményekben akár az orvossal, akár a többi beteggel való kontaktusban az, hogy a hajléktalan emberek gyakorta nem megfelelő higiénés állapotban kerülnek be, amely mentális és fizikai terhet jelent mások számára (Simek 2020). De akár az is feszültséget jelenthet az egészségügyi ellátás során, hogy a hajléktalanok a zárt térben a bezártság-érzettől frusztráltnak érezhetik magukat, amely adott esetben pánikot kelthet bennük. Tipikusan ilyenek azok a hajléktalan betegek, akiknek a múltját fogvatartott jogviszony jellemezte, azaz börtönben is voltak, vagy éppen állami gondozottként (Bényei et al. 2018; Györi 2021) nőttek fel, de ez jellemző lehet egy-egy függő vagy egyéb pszichiátriai betegséggel bíró hajléktalanra is. A beteg hajléktalanokkal kapcsolatban az is felmerül, főleg a kisebb településeken, hogy a helyi egészségügyi ellátóban találkozunk egy olyan ismerőssel, akivel pont hajléktalansága miatt szakadt meg korábban a kapcsolata (Simek 2020). Ez többször kellemetlenséget szülhet a hajléktalan-ügyfélnek, ezért van az, sokan inkább nem kérnek semmilyen orvosi segítséget betegségeik, panaszaik, problémáik esetében. A nehézkes egészségügyi ellátásukhoz az is hozzátartozik, hogy a túlterhelt, orvos- és nővérhiánnyal küszködő állami szolgáltatóknál nincs elég idő arra, hogy hosszabb ideig foglalkozzanak a beteg hajléktalan emberekkel és nincs elég kapacitás ahhoz, hogy az egészségügyi személyzet felkészüljön arra, hogy ezekkel az emberekkel másféle orvos-beteg kapcsolatot kell kialakítani.

A helyzet „feloldására” alakultak ki a jellemzően önkormányzati, alapítványi és egyházi fenntartású ún. hajléktalanokra specializált egészségügyi intézmények, ahol az ellátók mindenféle TAJ-kártya, társadalombiztosítási jogosultság, lakcímkártya nélkül is ellátják az arra rászorulókat függetlenül attól, hogy milyen higiénés állapotban jelennek meg ott. Ezeknek az intézményeknek a rendszere próbál illeszkedni az átlagos ellátásban található szervezeti szintekhez: ebben a specializált ellátásban mind az alap-, a járó- és a fekvőbeteg-ellátás is ugyanúgy megtalálható, mint az állami egészségügyi ellátásban, azonban eleve nagy területi különbségek tapasztalhatók a speciális egészségügyi ellátás földrajzi elhelyezkedésében (Simek 2020).

A hajléktalanokra specializált ellátásban vertikálisan az alapellátást, azaz a legalsó szintű egészségügyi szolgáltatást a hajléktalanokkal foglalkozó háziorvosi szolgálatok végzik. Ezek egy átlagos háziorvosi rendeléshez hasonló szolgáltatást nyújtanak, több

településen 24 órás ellátást biztosítanak a páciensek számára, azaz folyamatosan nyitva vannak. A specializált járó- és fekvőbeteg-ellátás hasonlóan működik az állami szolgáltatásokhoz, de azoktól intézményileg elkülönül, illetve inkább szakosodik a hajléktalanokat gyakrabban érintő egészségügyi problémákra,

A speciális hajléktalan egészségügyi ellátást, a hajléktalan életformából adódóan, olyan szolgáltatások egészítik ki, amelyek az állami egészségügyben nem megtalálhatók. Például arra a lábadozási időszakra, amelyet egy normál beteg otthon, fekvve töltene, sok intézmény fenntart betegszobákat, megfigyelőszobákat, lábadozókat. Ezek főként a 24 órás egészségügyi centrumokon belül (<https://maltai.hu/24oras/>; <http://www.refomix.hu/24-oras-egeszsegugyi-centrum.html/>; <https://napfenyt.hu/24-oras-egeszsegugyi-centrum/>) és hajléktalan kórházakban vannak elhelyezve. Itt azok a betegek fekszenek, akik nem igényelnek 24 órás felügyeletet, de önmaguk ellátására betegségük miatt átmenetileg nem képesek (<https://www.bmszki.hu/hu/egeszsegugyi-szolgáltatások/>). Habár elvileg a hajléktalanoknak szervezett átmeneti szállások funkciója inkább szociális alapú, tehát valamelyest elkülönül a lábadozóktól, gyakorlatilag sokszor egy-egy átmeneti szálló is átalakulhat lábadozóvá.

A betegszobákon kívül olyan egyéb egészségügyi jellegű szolgáltatások is elérhetők az egyes szociális intézményekben, amelyek szintén alkalmazkodtak a hajléktalanok egészségügyi körülményeihez. Ilyenek például a fertőtlenítő fürdetések, amelyeket kötelezően orvos kérésére végeznek el a szociális munkások, ápolók.

Egyéb hajléktalanokra specializálódott egészségügyi szolgálatok továbbá, a mozgó orvosi szolgálatok. Ezek általában kocsikból, speciálisan kialakított mentőautókból állnak, amelyek a szociális munkásokkal együttműködve (munkanapokon, vagy akár adott esetben a hét minden napján) járják körbe a hajléktalanok által frekvenciált területeket, azaz az átmeneti szállásokat és éjjeli menedékhelyeket azzal a céllal, hogy egészségügyi ellátást nyújtsanak rászoruló betegeknek, esetleg mozgáskorlátozottak számára. A kocsikban egyszerre többféle szolgáltatás érhető el (élelem, ruhanemű, elsősegélynyújtás, szociális tanácsadás, gyógyszerek stb.). Ha elengedhetetlen, akkor kórházba is szállíthatják az ügyfelet, illetve az itt dolgozó orvosok, szociális munkások el tudják intézni a TAJ-kártya kiváltását is számukra (<https://www.bmszki.hu/hu/egeszsegugyi-szolgáltatások/>; <https://maltai.hu/tevekenyseg/intezmeny/17/>).

Az egészségügyi ellátás gyakran szorosan összekapcsolódik a szociális ellátással. Vannak olyan szolgáltatások, amelyek közvetetten szolgálják a hajléktalanok felépülését: ilyenek többek között azok az ellátások, amelyek jövedelmi viszonyok alapján egyébként térítéskötelesek. Ezek közé tartoznak a már említett átmeneti szállók, amelyek hosszú távú elhelyezést, önellátást, szociális munkással való együttműködést biz-

tosítanak. Továbbá ilyenek a rehabilitációs szállók, amelyek magasabb szintű elhelyezést, rehabilitációs lehetőséget nyújtanak az igénylőknek (munkaviszonnyal, jövedelemmel rendelkezőknek), ahol eleve elvárt a pénzügyi megtakarítás.

Közvetett módon a hajléktalanok egészségügyi szolgáltatásaihoz sorolhatók azok a diszpécser szolgálatok, amelyek nem csak a hajléktalan élethelyzet beálltának bejelentésére szolgálnak, hanem arra is, hogyha a hajléktalan ember segítséget kér, ha esetleg életveszély, valamilyen egészségügyi krízis vagy annak gyanúja áll fenn (pl. fagyás, kiszáradás, nedves ruházat stb.) (<https://www.maltai.hu/diszpecserbuda>).

A hajléktalanokra specializált egészségügyi intézmények esetében az érvényes TAJ-szám és a szabályos lakcímkártya bemutatása nem feltétlenül elvárt. Ezekben az intézményekben semmiféle területi kötöttség nincsen. Ettől függetlenül ezekben az intézményekben is jó, ha tudják az illető TAJ-számát annak érvényességétől függetlenül (https://utcajogasz.blog.hu/2015/11/07/utmutato_hajlektalan_embereknek_az_egeszsegugyi_ellatosokhoz). Emellett a hajléktalanokat ellátó szociális intézmények is kötelesek a hajléktalanok részére egészségügyi alapellátást biztosítani (pl. egészségi állapot rendszeres ellenőrzése, orvosi tanácsadás, egészségügyi szűrővizsgálat, gyógyszerrendelés, szükség esetén beutaló stb.).

Módszertani megfontolások

Jelen tanulmány fő célja azt bemutatni a mai Magyarországon, hogy a hajléktalan személyek helyzetükből fakadóan milyen specializált egészségügyi ellátásokban részesülhetnek, illetve ezeknek az ellátásoknak milyen területi jellemzőik vannak. A leíró statisztikai elemzésekben a területi jellemzők bemutatásában kiemelt célkitűzés, az egykori szocialista új városok – lásd 11 db (Szirmai 1988, 2013) – lehetőségeinek és szerepének értékelése.

Fő vizsgálati kérdéseink a következők: milyen különbségek tapasztalhatók a hazai városok között a hajléktalanokra specializált egészségügyi ellátásokban és szolgáltatásokban? Milyen területi mintázata van ezeknek a speciális intézményeknek? Mely specializált egészségügyi ellátások és szolgáltatások vannak jelen az egykori szocialista új városokban? Mindezek alapján ezek a „csinált” új városok milyen különbségekkel és hasonlóságokkal bírnak a többi városhoz képest?

A célok megvalósításában és a kérdések megválaszolásában elsősorban deskriptív statisztikai vizsgálatokhoz folyamodtunk, amelyeket a következő adatbázisok felhasználásával végeztünk el:

1. Hajléktalanok területi eloszlásának vizsgálata: az erre vonatkozó adatok területi bontása rendkívül korlátozott, illetve a különböző években készített felmérések

- részletezettsége között is számottevő különbségek vannak. Ezek alapján a vizsgálatban leginkább a Menhely Alapítvány által megszervezett 2023. évi felmérés adatait alkalmaztuk, amely az ún. „Február Harmadika Munkacsoport” adatfelvétel részét képezte. Magyarországon 1999. óta minden év február 3-án kérdőíves – anonim – adatfelvétel zajlik a hajléktalan emberek körében, azonban ezek területi aggregálása csak a régiók, a főváros és a vármegyeszékhelyek szerint történik meg.
2. Hajléktalanokra specializált egészségügyi ellátás területi képének vizsgálata: A hajléktalanokkal foglalkozó specializált egészségügyi ellátókra vonatkozó adatok a Nemzeti Egészségbiztosítási Alapkezelővel (NEAK) szerződésben álló intézményekről, szolgáltatókról vannak. Ilyen például a NEAK „hajléktalanokat ellátó háziorvosi szolgálatok” c. adattáblája (https://www.neak.gov.hu/pfile/file?path=/letoltheto/altfin_dok/szerzodott_szolgaltatok/Hajlektalanokat_ellato_haziorvosi_szolgaltatok_&inline=true/). Az adattábla kiegészítésére szolgálnak a szakirodalmi forrásokból gyűjtött információk (p. Simek 2020), valamint az internetes kutatás eredményei. Ez utóbbi az egyes vizsgált új városok hivatalos honlapját (pl. https://dunaujvaros.hu/magyar_mentoszolgalat_alapitvany_hajlektalan_ellato_centrum/), illetve a hajléktalanellátásban jelenlévő szervezetek (pl. <https://maltai.hu/diszpecserbuda>) hivatalos honlapját tartalmazza.
 3. Hajléktalanok mentő általi sürgősségi ellátásának vizsgálata: az egyéni adatkérés során szerzett NEAK-adatbázis 2015–2021 között hajléktalan jogcímen nyilvántartottak és kontrollcsoportjuk számát tartalmazta. Az adatbázis összeállításakor a vizsgált hajléktalan populációhoz nem és korcsoport szerint ötszörös kontrollcsoportot illesztettek, amelynél a korcsoport besorolás alapja a 2015. január 1-i állapot volt. A hajléktalan populáció száma azonban nem a tényleges számukra vonatkozott, hanem azokéra, akik a vizsgált időszakban valamilyen okból valamilyen egészségügyi szolgáltatást igénybe vettek. Ennek az adatbázisnak a részét képezte egy mentési adattábla, amely a mentők által végzett mentések esetszámát és betegszámát tartalmazta, a felvevő település és leadó település szerinti bontásban. A tábla betegszáma összesen 51 480 fő volt, akik összesen 79 142 alkalommal vettek igénybe ilyen típusú egészségügyi ellátást. Ez a szám a hajléktalan jogviszonnyal rendelkezők esetében 31 302 beteget jelentett, akiket 54 071-szer szállított el a mentő, a kontrollcsoport körében pedig 20 178 főt összesen 25 071-szer mentettek. A mentés, az azonnali egészségügyi ellátásra szoruló betegnek a feltalálási helyén, mentésre feljogosított szervezet – Országos Mentőszolgálat – által végzett sürgősségi ellátása, illetve az ehhez szükség szerint kapcsolódóan – az egészségi állapotának megfelelő ellátásra alkalmas – legközelebbi egészségügyi szolgáltatóhoz történő szállítása, valamint a szállítás közben végzett ellátása

(https://www.neak.gov.hu/felso_menu/lakossagnak/ellatas_magyarorszagon/egeszse-gugyi_ellatasok/betegszallitas_mentes#Mi%20a%20ment%C3%A9s%20%C3%A9s%20milyen%20esetekben%20indokolt%20ment%C3%A9st%20kezdem%C3%A9nyezni?/).

Mindezek mellett a vizsgálati feladatok közé tartozott a témában releváns hazai szakirodalom feldolgozása, valamint a vonatkozó jogszabályi háttér dokumentumainak tartalomelemzése.

A vizsgálatok területi vonatkozásainak értelmezésében alapvető szempont volt a települési szint előtérbe helyezése, hogy az egykori szocialista új városok helyzetét és szerepét elemezni lehessen. Ez az oka annak, hogy bizonyos vizsgálati jellemzők – pl. hajléktalanok egészségi állapotának területi különbségei – elemzésére nem került sor, mert az azokhoz szükséges statisztikai indikátorok és adatok, csak vármegyei szinten állnak rendelkezésre.

Fontosnak tartjuk megemlíteni, hogy a jelen cikk alapját képező diplomamunkában a hajléktalanokra specializált egészségügyi ellátás jellemzőinek és területi különbségeinek a feltárásához szakértői interjúk (N=7) és hajléktalanokkal készített félig strukturált interjúk (N=6) is készültek 2023. október közepe – 2024. február közepe között, azonban ezek – értelemszerűen – nem vonatkoztak a jelenleg vizsgált egykori szocialista új városokra, így a kvalitatív úton szerzett tapasztalatokat nem használjuk fel.

A hajléktalanok száma Magyarországon

A Február Harmadika Munkacsoport 2023. évi adatfelvételébe 7 305 fő hajléktalan ember került be (*1. táblázat*). Az adatfelvétel területi bontása nem alkalmas települési vizsgálatokhoz, mert az adattisztítás nem teszi lehetővé a települési adatokhoz való hozzáférést, ezért a legutóbbi és teljeskörű 2023. évi felmérés adatbázisát lehet alapul venni a hajléktalanok városi és regionális megoszlásának elemzéséhez. Azonban az 1. táblázat adatainak kiértékelésében figyelembe kell venni, hogy a regionális bontás mellett nem minden régióban szerepel az összes vármegyeszékhely, így például Békéscsaba, Eger, Kaposvár, Salgótarján, Szekszárd esetében önálló adatok nem állnak rendelkezésre.

1. táblázat

A Február Harmadika Munkacsoport adatfelvétele a hajléktalanok számáról, 2023

<i>Adatfelvétel helyszíne – település vagy régió</i>	<i>Hajléktalanok száma (fő)</i>	<i>Hajléktalanok aránya az összes hajléktalan- hoz képest (%)</i>
<i>Budapest</i>	2836	38,8
<i>Közép-Magyarország (Pest vármegye)</i>	83	1,1
Nyugat-Dunántúl egyéb települései	112	1,5
Győr	285	3,9
Szombathely	130	1,8
Nagykanizsa	98	1,3
Zalaegerszeg	149	2,0
<i>Nyugat-Dunántúl összesen</i>	774	10,6
Közép-Dunántúl egyéb települései	303	4,1
Veszprém	121	1,6
Székesfehérvár	158	2,2
Tatabánya	135	1,8
<i>Közép-Dunántúl összesen</i>	717	9,8
Dél-Dunántúl egyéb települései	269	3,7
Pécs	569	7,8
<i>Dél-Dunántúl összesen</i>	838	11,5
Dél-Alföld egyéb települései	351	4,8
Szeged	153	2,1
Kecskemét	200	2,7
<i>Dél-Alföld összesen</i>	704	9,6
Észak-Alföld egyéb települései	38	0,5
Debrecen	302	4,1
Szolnok	72	0,9
Nyíregyháza	209	2,9
<i>Észak-Alföld összesen</i>	621	8,6
Észak-Magyarország egyéb települései	396	5,1
Miskolc	336	4,6
<i>Észak-Magyarország összesen</i>	732	10,0
<i>Összesen</i>	7305	100,0

Forrás: Február Harmadika Munkacsoport egyedi adatkérés alapján, 2024.

A Február Harmadika Munkacsoport 2023. évi adatfelvétele alapján a legtöbb hajléktalan a fővárosban koncentrálódik, ami egyrészt következik a nagyvárosi jellegből, illetve abból, hogy országosan itt található meg a legtöbb hajléktalanellátó intézmény a legnagyobb kapacitásokkal. Valószínűleg ez az oka annak is, hogy igen alacsony Pest vármegyében a hajléktalanok száma, akik inkább a fővárosi hajléktalanellátást veszik igénybe. Régiók szerint a Dél-Dunántúlon a legtöbb, az Észak-Alföldön a legkevesebb a felmérésben regisztrált hajléktalanok száma, míg a többi régióban számuk átlagosan 734 fő. Az adatfelvételben szereplő városok közül – Budapest nélkül – a legnagyobb számú hajléktalan populáció Pécsen él (569 fő) a 2023. évi adatfelvétel alapján. A vármegyeszékhelyek közül Szolnokon a legkevesebb a hajléktalanok száma (72 fő).

A vizsgált egykori szocialista új városokat csak nagyon korlátozottan lehet bemutatni a rendelkezésre álló adatok alapján. Csak Tataháza esetében egyértelmű, hogy 2023-ban 135 fő hajléktalan élt a városban az adatfelvétel alapján. A többi egykori szocialista új város nem szerepel az adatbázisban önálló településként, így az ott élő hajléktalanok számát adathiány miatt, nem vesszük figyelembe az egészségügyi ellátás értékelésében.

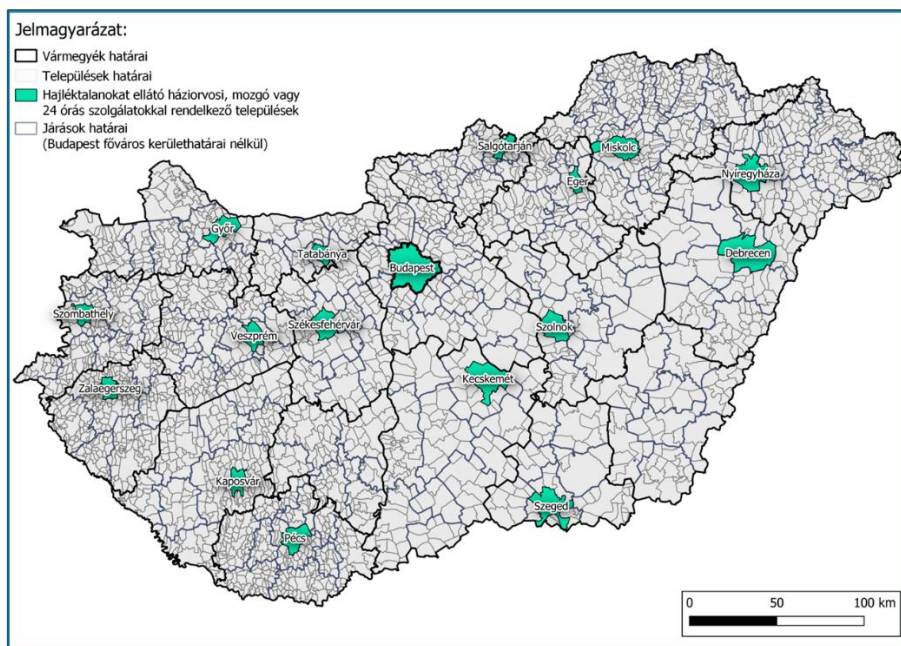
A hajléktalanokra specializált egészségügyi ellátás területi képe Magyarországon, különös tekintettel az egykori szocialista új városokra

Jelenleg a hazai hajléktalanokra specializált egészségügyi ellátást alapvető területi különbségek jellemzik az intézmények földrajzi elhelyezkedése alapján (Simek 2020; Vajdovich 2024).

Területi szempontból először is megjelenik egy város–vidék ellentét, hiszen a speciális szükségletekkel foglalkozó egészségügyi intézmények alapvetően a nagyobb városokban, centrumokban találhatók (*l. ábra*). Minél kisebb a település, annál inkább csökken annak az esélye, hogy a hajléktalan ügyfél speciális egészségügyi ellátást kaphat, azaz ilyen esetekben, ha nincs közel a nagyvárosi ellátó, egy normál állami fenntartású háziorvoshoz vagy járóbeteg-szakrendelőbe kell járnia vagy kórházba befeküdnie (Simek 2020).

1. ábra

A hajléktalanellátásban jelenlévő speciális egészségügyi ellátás intézményeinek* földrajzi elhelyezkedése (N=34), 2024



Jelmagyarázat: * Hajléktalanokat ellátó háziorvosi szolgálatok (N=22) és 24 órás szolgálat, mozgó szolgálat (N=12)

Adatok forrása: Nemzeti Egészségbiztosítási Alapkezelő 2024. (https://www.neak.gov.hu/felso_menu/lakossagnak/szerzodott_szolgaltatok/hajlektalan_hsz)

A hajléktalanokra specializált egészségügyi szolgáltatások (pl. háziorvosi ellátás, fertőtlenítés) többnyire az egyes állami intézmények 24 órás egészségügyi centrumaiban koncentrálódnak, amelyek értelemszerűen 0–24 óra között tartó nyitvatartást garantálnak. Ilyen centrumok Budapesten, Debrecenben, Miskolcon, Nyíregyházán, Pécsen, Szegeden és Veszprémben találhatók. Budapesten többféle egészségügyi ellátás van jelen a hajléktalanellátásban, de a kórházi férőhelyek kapacitása nem feltétlenül elégítik ki a rászorulóknak szükségleteit.

Hajléktalanokra specializálódott háziorvosi szolgálatból összesen 12 db található az országban, ebből 2 db van a fővárosban. A többi ilyen háziorvosi szolgálat Szombathelyen, Zalaegerszegen, Győrben, Székesfehérváron, Egerben, Tatabányán, Salgótarjánban, Kaposváron, Szolnokon és Kecskeméten vannak jelen. Látható, hogy alapvetően a

vármegyeszékhelyekhez kötődnek, de Békés és Tolna vármegyéből teljesen hiányoznak. A vizsgált egykori szocialista városok közül csak Tatabányán található speciális egészségügyi alapellátás, de csak háziorvosi szolgálat (Skultéti Med Bt.), viszont 24 órás szolgálat vagy mozgó szolgálat nincs helyben.

A speciális alapellátás megszervezését is sokszor a 24 órás egészségügyi centrumokon belül, önkormányzati működtetésű intézmények (pl. Budapest Módszertani Szociális Központ és Intézményei), alapítványok (Hajléktalanokért Közalapítvány), egyéb nem állami fenntartású, nagyobb szervezetek (pl. Magyar Vöröskereszt, Magyar Máltai Szeretetszolgálat stb.) végzik (https://www.neak.gov.hu/felso_menu/lakossagnak/szerzodott_szolgaltatok/hajlektalan_hsz). Vannak olyan helyszínek, ahol nem a 24 órás egészségügyi centrumon belül, hanem önállóan végzik az ellátást (pl. Takács Medicina Kft. Egerben, Sinkó Bt. Szolnokon). Az ügyeletekben dolgozó háziorvosok tovább utalhatják a hajléktalan betegeket normál járó- vagy fekvőbeteg-szakellátásra annak függvényében, hogy az állami intézményben megtalálható-e az adott szolgáltatás.

A hajléktalanokra specializálódott járóbeteg-szakellátás szakmailag és területileg is igen hiányos ma Magyarországon. Csak néhány szakrendelés létezik (pl. pszichiátriai, bőrgyógyászati, nőgyógyászati), de azok is csak Budapesten, például a Budapesti Módszertani Szociális Központ és Intézményei (BMSZKI) vagy az Oltalom Karitatív Egyesület révén (<https://www.bmszki.hu/hu/kobanyai-uti-reszleg/>, <https://oltalom.hu/miben-segitunk/hajlektalanellatas/egeszsegugyi-ellatas/borgyogyaszat/>). A vidéki városokból, így az egykori szocialista városokból is teljesen hiányoznak a speciális járóbeteg-szakellátások a hajléktalanok számára, emiatt betegségek révén csak az állami szolgáltatásokat tudják igénybe venni.

Hajléktalanokra specializálódott fekvőbeteg-ellátást összesen három helyen végeznek az országban. Ezek közül kettő Budapesten található: az egyik a XIII. kerületben a BMSZKI Szabolcs úti telephelye (<https://www.bmszki.hu/hu/szabolcs-utcai-reszleg/>), ahol összesen 50 krónikus belgyógyászati és 23 ápolási ágyat működtetnek. A másik pedig a VIII. kerületben a Dankó utcában lévő Oltalom Kórház (<https://oltalom.hu/miben-segitunk/hajlektalanellatas/egeszsegugyi-ellatas/korhazi-apolasi-osztaly/>), ahol 13 fő orvoscsoport látja el a fekvőbeteg-ellátást. Emellett helyben szakképesítésű ápolószemélyzet, szociális munkás, pszichológus és gyógytornász is rendelkezésre áll. A harmadik hajléktalan fekvőbeteg-ellátó intézmény a Magyar Máltai Szeretetszolgálat által működtetett Ápolási Otthon Miskolcon, amely 10 ágyat tart fent elkülönítve kizárólag hajléktalan betegek számára (<https://maltai.hu/apolasiothon/>). Az ország többi városában, vármegyeszékhelyén, és így az egykori szocialista új városokban is csak az állami kórházak állnak rendelkezésre a beteg hajléktalanok számára.

Az átmenetileg fekvő betegeknek jellemzően teljes ellátást biztosító 24 órás lábadozókból 5 db található Budapesten, továbbá kisebb betegszobák vannak Miskolcon, Debrecenben, Szegeden, Nyíregyházán, Kecskeméten, amelyek civil szervezetek fenntartása alatt állnak és sokszor a 24 órás egészségügyi szolgálatok keretei között működnek. Ugyanakkor Győrben, Zalaegerszegen, Székesfehérváron, Kaposváron, Szolnokon, Egerben, Salgótarjánban Békéscsabán átmeneti szállás létezik, de lábadozók és betegszobák elkülönítve nem állnak rendelkezésre.

Mozgó orvosi szolgálatot Pécsen a Tamasz Alapítvány, Miskolcon a Napfényt az életnek Alapítvány, Veszprémbe, Szegeden a Magyar Máltai Szeretetszolgálat, Debrecenben a ReFoMix Nonprofit Közhasznú Kft., Nyíregyházán az Egészségügyi Alapellátás Igazgatóság és Budapesten pedig a Magyar Máltai Szeretetszolgálat, a Budapest Módszertani Szociális Központ és Intézményei, a Hajléktalanokért Közalapítvány, az Oltalom Karitatív Egyesület és a Menhely Alapítvány végez.

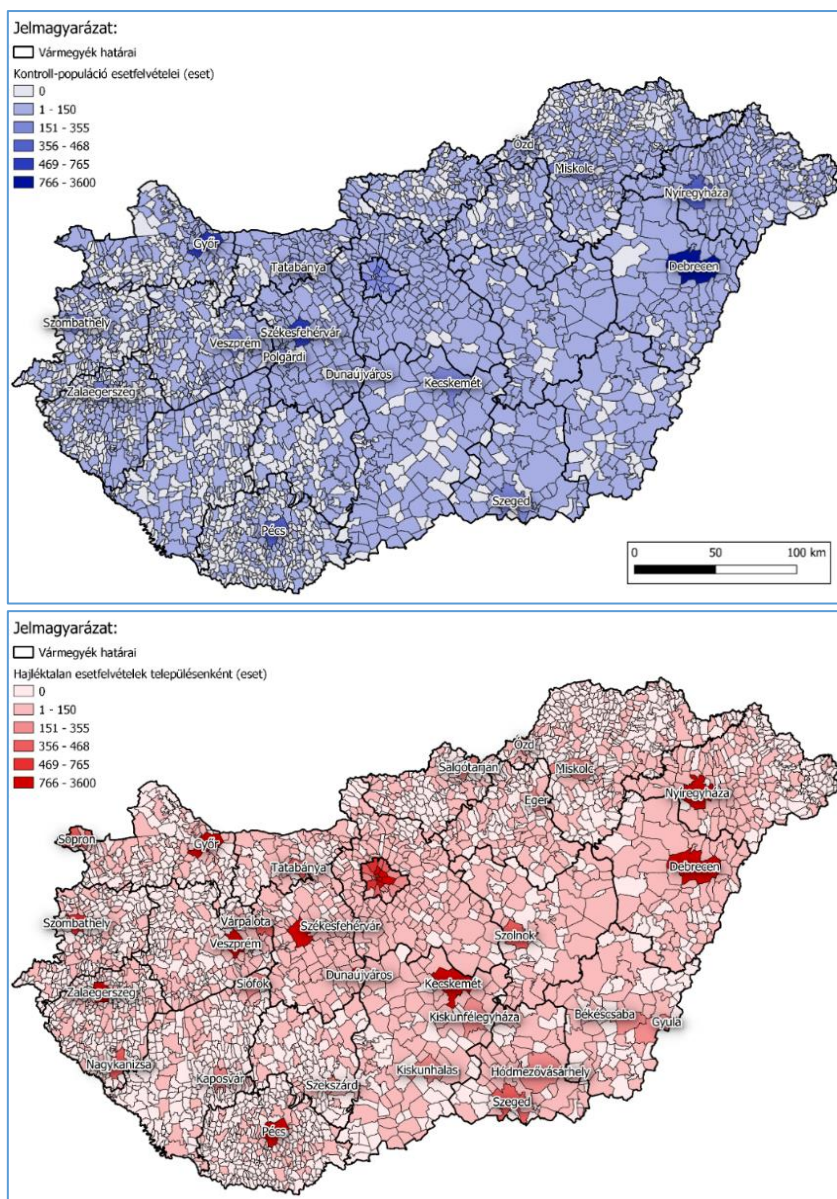
Közvetetten a hajléktalanok egészségügyi ellátásához tartozó diszpécserközponttal több hajléktalanellátó is rendelkezik, amelyeknek az ellátási területe a régiókra terjed ki. Lényegében ezek a diszpécserközpontok Budapesten, Tatabányán, Zalaegerszegen, Pécsen, Kecskeméten, Nyíregyházán, Miskolcon működnek.

Az egykori szocialista új városok megjelenése a hajléktalanokra vonatkozó mentőszállítások területi mintázatában

Az esetfelvételek hétéves összegét alapul véve megfigyelhetjük, hogy a hajléktalan populációból jóval kevesebb településről szállítottak el betegeket, mint a kontrollcsoportból, tehát a hajléktalan betegek sürgősségi szállítása inkább csomópontszerűen történt az országban 2015–2021 között, míg a kontroll csoport betegeinek elszállítása a települések döntő többségéről megtörtént (2. ábra). Ez azzal lehet összefüggésben, hogy a nagyobb városokban eleve több a hajléktalan, itt vannak a nagyobb hajléktalan ellátók, illetve a specializált ellátások is. A kontrollcsoport esetében területileg jóval kiegyenlítettebben zajlottak a mentési esetfelvételek a vizsgált hét év alatt. Ehhez képest a hajléktalan populáció esetfelvételei nemcsak a legnagyobb városokban koncentráálódtak, hanem olyan településeken is, ahol a kontrollpopuláció esetfelvételei pedig nem jelentek meg a területi koncentrációban. Ilyen település például Dunaújváros, Ózd, Várpalota vagy Sopron, Gyula, Siófok. Vagyis köztük már előfordulnak az egykori szocialista városok, aminek egyik oka lehet a hajléktalanok nagyobb előfordulási gyakorisága, illetve az, hogy ezekben a városokban eleve megjelenik a hajléktalanellátás szociális intézményrendszere (pl. Dunaújvárosban, Várpalotán) (2. táblázat).

2. ábra

A hajléktalanokra és a kontrollcsoportra vonatkozó sürgősségi esetfelvételi mentőszállítások összege a településeken (esetszám), 2015–2021



Adatok forrása: Nemzeti Egészségbiztosítási Alapkezelő egyéni adatkérés alapján, 2024.

Megjegyzésünk, hogy a helyi hajléktalanellátás lényegében önkormányzati feladat, de azt éves ellátási szerződés alapján civil szervezetek is megszervezhetik (pl. Magyar Vöröskereszt, Magyar Máltai Szeretetszolgálat).

Összességében jellemző különbségek tapasztalhatók a mentőszállítások területi min-tázataiban, a hajléktalan populáció és a kontrollcsoport között. Az előbbi esetében alul-reprezentáltak a kisebb települések, azonban a nagyobb számú esetfelvételeken belül a nagyvárosok, vármegyeszékhelyek között már markánsan megjelenik néhány egykori „csinált” új város, köszönhetően az ott jelenlévő hajléktalanellátásnak.

2. táblázat

A hajléktalanellátás intézményrendszere az egykori szocialista új városokban

<i>Egykori szocialista új város</i>	<i>Hajléktalanellátás intézménye és fenntartója</i>	<i>Hajléktalanokra specia-lizált egészségügyi szolgáltatások</i>
Ajka	– Gondviselés Háza Nappali Mele-gedő és Éjjeli Menedékhely (Magyar Máltai Szeretetszolgálat) – Segítségnyújtás (Önkormányzati önként vállalt feladat – Ajkai Család és Gyermejkölési Központ)	-
Dunaújváros	– Hajléktalanok nappali melegedője, éjjeli menedékhelye, átmeneti szál-lása (Magyar Mentőszolgálat Alapítvány) – Hajléktalan Ellátó Centrum (Magyar Mentőszolgálat Alapítvány) – Utcai szociális szolgálat (Önkor-mányszat Szociális Intézmények)	-
Kazincbarcika	– Hajléktalanok nappali melegedője, éjjeli menedékhelye (Önkormány-zat Szociális Szolgáltató Központ)	-
Komló	– Hajléktalanok átmeneti szállása (Önkormányzat – Komló Térségi Integrált Szociális Szolgáltató Köz-pont)	-
Oroszlány	– Hajléktalanokat ellátó telephely (Önkormányzati Szociális Szolgálat)	-

<i>Egykori szocialista új város</i>	<i>Hajléktalanellátás intézménye és fenntartója</i>	<i>Hajléktalanokra specia- lizált egészségügyi szolgáltatások</i>
Ózd	– Hajléktalanok nappali melegedője, éjjeli menedékhelye, átmeneti szállása (Önkormányzat – Ózd és Térsége Szociális, Egészségügyi és Gyermekjóléti Integrált Intézmény)	-
Paks	– Hajléktalanok nappali melegedője (Önkormányzat – Paks Kistérségi Szociális Központ)	-
Százhalombatta	– Hajléktalanok nappali melegedője, éjjeli menedékhelye, utcai gondozó szolgálata (Önkormányzat – Hajléktalanokat Ellátó Integrált Intézmény)	-
Tatabánya	– Hajléktalanok átmeneti szállása, hajléktalanok otthona – Szent Márton Központ (Önkormányzat – Tatabányai Járási Egyesített Szociális Intézmények) – Hajléktalanok nappali melegedője, éjjeli menedékhelye, népkonyhája – Szent Erzsébet Központ (Önkormányzat – Tatabányai Többcélú Kistérségi Társulás)	– Hajléktalanokra specializálódott házi-orvosi szolgálat (Skultéti Med Bt.) – Utcái Szociális Segítő Szolgálatok Egyesülete – diszpécser-szolgálat
Tiszaújváros	– Hajléktalanok átmeneti szállása (Tiszaújvárosi Humánszolgáltató Központ)	-
Várpalota	– Hajléktalanok nappali melegedője, éjjeli menedékhelye, utcai szociális szolgálata (Magyar Vöröskereszt Várpalota Térségi Összevont Szociális Intézménye)	-

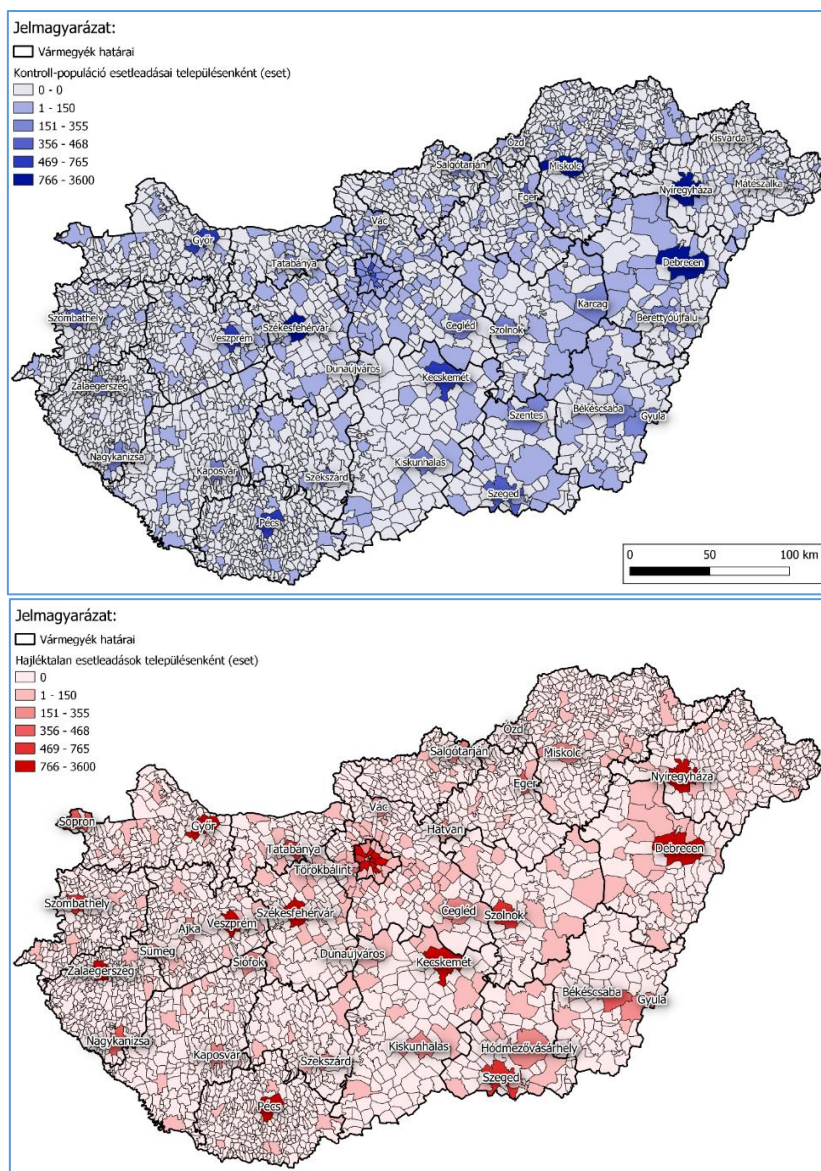
Forrás: Városok hivatalos önkormányzati honlapja.

A mentők célállomásai az esetleadások tekintetében a hét év alatt mind a hajléktalanok, mind a kontrollcsoport esetében a nagyobb városokban (pl. Gyula), vármegyeszékhelyeken (Pécs, Debrecen, Szeged, Miskolc, Nyíregyháza, Sopron, Győr stb.), megyei jogú városokban (pl. Hódmezővásárhely, Nagykanizsa) koncentrálódtak, ahol megtalálhatók voltak a nagy regionális egészségügyi központok (3. ábra). Alapvetően a kontroll és a hajléktalan populációra vonatkozó területi mintázatok rendkívül hasonlítanak egymásra, ezeknek a nagy csomópontjai jelzik a nagyobb egészségügyi ellátóhelyek földrajzi elhelyezkedését. A területi mintázat szerint megfigyelhető, hogy míg az ország keleti részében több felvevőpont szorosan egymás mellett helyezkedik el, addig az ország nyugati részében kisebb önálló egészségügyi beteg-felvevőközpontok rajzolódnak ki. A hajléktalanok leadásának területi jellege hasonlít annak a földrajzi mintázatára, hogy hol található a legfőbb hajléktalanokat ellátó speciális egészségügyi intézmények. Ez azt jelenti tehát, hogy többnyire azokba a városokba viszik a mentők a hajléktalanokat, ahol eleve van valamilyen hajléktalanokra specializált egészségügyi és/vagy szociális ellátás is. A mentőszállítások esetleadásai alapján az egykori szocialista új városok nem tűnnek ki a területi mintázatból, hisz esetükben csak Tatabányán található speciális egészségügyi ellátó.

Összességében elmondható, hogy az esetleadások a hajléktalanok esetében is inkább a regionális egészségügyi központokban koncentrálódnak, vagyis egészségügyi ellátásukat többnyire az állami szolgáltatók végzik el. Ráadásul az esetleadások során azt kell figyelembe venni, hogy a mentőszállítások elsődlegesen a kórházak sürgősségi osztályára irányulnak, amelyek többségében a vármegyeszékhelyek egészségügyi centrumaiban vannak jelen.

3. ábra

A hajléktalanokra és a kontrollcsoportra vonatkozó sürgősségi esetleadási mentőszállítások összege a településeken (esetszám), 2015–2021



Adatok forrása: NEAK egyéni adatkérés alapján, 2024.

A mentések során fontos szempont, hogy az adott településen felvett beteget hová, azaz mely településre szállítják el és mely intézményben történik meg a betegleadás. Érdekes, hogy mind a kontroll, mind a hajléktalan populáció tekintetében vannak olyan helyzetek a nagy esetfelvételi helyszíneken is, ahol az adott település legtöbb esetét nem helyben adják le. Vagyis, van olyan nagyváros az országban, ahol hiányoznak a helyi magasabb szintű egészségügyi szolgáltatások. Természetesen, az esetleadás földrajzi helye a diagnosztizált betegségtől is függ, hisz bizonyos beavatkozások (pl. szívkatéter szívinfarktusnál) nem minden egészségügyi központban hozzáférhetők. A hajléktalanokra vonatkozó esetfelvételi és esetleadási helyszínek közül – az egykori szocialista új városok példájánál maradva – Várpalota és Veszprém „párosa” figyelemre méltó. Várpalotán működik a Szent Donát Kórház, a hajléktalan esetek többségét mégis Veszprémben adták le a vizsgált 2015–2021 közötti időszakban. Ennek az lehet az oka, hogy Veszprémben, bár hajléktalan kórház nincs, működik hajléktalan szálló, amelyet a Máltai Szeretetszolgálat Egyesület tart fent, és működik helyben lábadozó is. Bár Várpalotán is található hajléktalanszálló, de lábadozó pedig nincs. Másik ok lehet az, a várpalotai kórház főként krónikus ágyszámokkal rendelkezik és a rehabilitációra szakosodott, míg a veszprémi kórházban (Csolnoky Ferenc Kórház) jóval több az aktív ágyszám és szélesebb körben zajlik az akut esetek ellátása (többféle kórházi osztály van jelen). Másik hasonló példa az egykori szocialista városok közül, hogy Komárom és Tata esetében ugyan elérhető kórházi ellátás, de a hajléktalanoknak elkülönített rehabilitációs és egyéb lehetőségek (pl. lábadozó) ezekben a városokban nincsenek. Oroszlányban pedig egyáltalán nincs fekvőbeteg-ellátás, így a mentősök az ezekről a településekről érkező betegeket mindenféleképpen a tatabányai Szent Borbála Kórházba viszik, ahol magasabb szintű ellátásokban részesülhetnek.

Összegzés

A szocializmus évei alatt hivatalosan nem létezett a hajléktalanság (Nagy 2009), ennek megfelelően kizárólag rendszeti kérdést csináltak a belvárosi utcaképet és az idegenforgalmat veszélyeztető koldulásból (https://mult-kor.hu/20120222_hajlektalanok_a_szocializmusban). Az 1990-es évek elején aztán a rendszerváltozással és a jogállamiság kialakulásával párhuzamosan a közterületi hajléktalanság kezelése átkerült a rendvédelem hatásköréből a szociális ellátások területére (Győri 2020). Azóta azt mondhatjuk, hogy a hajléktalanság megközelítése is többféle módon történhet, például jogi, közgazdasági, szociológiai, lakhatási, megélhetési, fejlődéslélektani, egészségügyi stb. szempontok alapján (Breitner 1999).

Jelen tanulmány elsődlegesen a hajléktalanság egészségügyi oldalával foglalkozott, elsősorban a specializált egészségügyi ellátás területi jellemzőin keresztül, különös tekintettel azok megjelenésére az egykori szocialista új városokban.

A hazai hajléktalanok egészségi állapotának és egészségügyi ellátásának kutatása meglehetősen háttérbe szorult az elmúlt években, pedig több szempontból is relevanciája van. A hajléktalan emberek morbiditási – megbetegedési – és mortalitási – halálozási – mutatói jóval rosszabbak az átlagpopulációhoz képest (Bényei et al. 2018), az egészségügyi ellátáshoz való hozzáférésük is számos módon akadályokba ütközik (Rákosy, Szeitl 2018). Általában egyszerre sok és súlyos betegségeik vannak, a krónikus betegségektől kezdve a pszichiátriai kórképeken (Gyöngyösi et al. 2021; Györi 2022) és szenvedélybetegségeken (Bakos 2006; Paksi et al. 2021) keresztül a különböző fertőző betegségekig (Fadgyas-Freyler 2017). Sem mennyiségileg, sem minőségileg nem jutnak megfelelő táplálékhoz, gyakori az alultápláltság, sőt éhezés (Rákosy, Szeitl 2018). Rendszertelen életvitelükből adódóan nem minden esetben szedik be a felírt gyógyszereket, sőt azokat sokszor ki sem váltják. Rossz fizikai, illetve mentális állapotuk és anyagi helyzetük akadályozza őket betegségeik megfelelő karbantartásában vagy egyáltalán egészségük védelmében. Mindezek a nehezítő körülmények súlyosan megterhelik magát az egyént és az egészségügyi ellátórendszert (Rákosy, Szeitl 2018). Nagy felelőssége van az állami egészségügyi ellátásnak a hajléktalanok megfelelő kezelésében, gyógyításában.

A hajléktalanokra specializált egészségügyi szolgáltatások jelenleg Magyarországon mind szakmailag, mind területileg nagyon hiányosak. Kevés olyan járó- vagy fekvőbeteg-ellátás – akár szolgáltatás, akár intézmény – áll rendelkezésre, amelyek kifejezetten a hajléktalanok problémáira koncentrálnak. A speciális háziorvosi szolgálatok ugyan nagyobb számban találhatók az országban, azonban ezek magasabb szintű beavatkozásokra nem alkalmasak, pedig a hajléktalanok legtöbbször súlyos, előrehaladott állapotban kerülnek az ellátórendszerbe. A specializált ellátások is csupán a fővárosban és a vármegyeszékhelyeken vannak jelen, így lényegében a településhierarchia alacsonyabb szintjeiről (közép- és kisvárosok) teljesen hiányoznak. Ez az oka annak, hogy a vizsgált 11 egykori szocialista új város kedvezőtlenebb helyzetben van a többi városhoz képest a speciális ellátások tekintetében, ráadásul köztük is jellemző különbségek vannak, amelyek a településhierarchiában elfoglalt helyzettől függenek. Az egykori szocialista „csinált” – és ebben a cikkben különös tekintettel vizsgált – új városok közül Tatabánya és Dunaújváros helyzete kedvezőbb. Az előbbi a vármegyeszékhely szerepéből fakadóan több helyi lehetőséget biztosít a hajléktalanok egészségügyi ellátásában, az utóbbi elsősorban a helyben jelenlévő szociális ellátások miatt tűnik ki az egykori új városok

közül. A többi egykori szocialista új városban csak az alapvető szociális ellátások állnak rendelkezésre a hajléktalanellátásban, az önkormányzati közfeladatellátás részeként.

Hangsúlyozzuk, hogy jelen vizsgálat nem tudott széleskörű rálátást nyújtani az egykori szocialista új városok hajléktalanellátásra, különös tekintettel az egészségügyi szolgáltatásokra, azonban a legfőbb tanulságok, következtetések így is sok hasznos információt nyújtottak erről a témáról.

Köszönetnyilvánítás

Köszönettel tartozunk dr. Fadgyas-Freyler Petrának az egészségügyi adatszolgáltatásban nyújtott segítségéért és az adatfeldolgozás szakmódszertani háttérének kidolgozásához adott hasznos tanácsaiért! Szintén köszönjük Gurály Zoltánnak a Február Harmadika Munkacsoport 2023. évi adatfelvételének területi alapú összegzését, és az adatokhoz való hozzáférés biztosítását!

Irodalom

- Bakos P. (2006): *Az Egészséghez való jog emberi jog: Az egészség biztosítása a hajléktalan emberek számára Magyarországon. Készült a hajléktalanokkal foglalkozó egészségügyi dolgozók és a hajléktalanellátó szervezetek FEANTSA kérdőívére adott válaszai alapján a FEANTSA számára.* FEANTSA, Budapest, 1–22.
- Bényei Z., Breitner P., Gurály Z., Győri P., Kovács I., Mózer P., Szabó A. (2018): *Gyorsjelentés a 2018. évi hajléktalan-adatfelvételről.* Február Harmadika Munkacsoport, Menhely Alapítvány, Budapest, 1–25.
- Breitner P. (1999): A hajléktalanná válás lépcsőfokai. *Esély*, 1., 84–108.
- Darók I. (2004): Szegények, munkanélküliek, hajléktalanok. In: Gelsei G.; Gergely V.; Horváth V.; Rác M. (szerk.): *A láthatatlanság vége.* Társadalomismereti szöveggyűjtemény. Alapítvány a Társadalomelméleti Kollégiumért, Budapest, 33–56.
- Fadgyas-Freyler P. (2017): A hajléktalan emberek általános jellemzői és egészségi állapotuk egy adminisztratív adatbázis alapján. *Esély*, 3., 102–122.
- Fehér B. (2008): Hajléktalan emberek Magyarországon 1989-től napjainkig. *Vigilia*, 6., 402–410.
- Gurály Z., Varga D. (2013): A hajléktalanság főbb jellemzői a vidéki Magyarország településein. In: Győri P.; Vida J. (szerk.): *Változó és változatlan arcú hajléktalanság.* Menhely Alapítvány, Budapesti Módszertani Szociális Központ és Intézményei, Budapest, 53–86.
- Gyöngyösi K., Erdőhegyi M., Balog Gy. (2021): „Mi vagyunk a legutolsó hely”. Pszichoszociális foglalkoztatás (pszichés problémák) hajléktalan emberek között, budapesti alacsony küszöbű hajléktalan-ellátásban dolgozó szociális munkások tapasztalatai tükrében. *Esély*, 2., 114–138.
- Győri P. (2020): Idősorok a hazai hajléktalanságról. In: Kolosi T.; Tóth I. Gy. (szerk.): *Társadalmi Riport 2020.* Társ. Budapest, 332–357.
- Győri P. (2021): Így kallódunk el szépen egymás után. Állami gondozottak voltak, ma hajléktalanok. *Esély*, 1., 92–111.

- Győri P. (2022): Jelentés a hajléktalan emberek 2022. február 3-i országos kérdőíves adatfelvételéről. In: Győri P. (szerk.): *Február Harmadika Munkacsoport Jelentés a 2020. évi hajléktalan-adatfelvételről*. Menhely Alapítvány, Budapest, 1–30.
- Gyuris T., Oross J. (1999): Tények és háttérük. Rövid áttekintés a magyarországi hajléktalanellátásról. In: Gyuris T., Oross J. (szerk.): *Tények és háttérük. Közösségfejlesztés*, 1–2.
- Kovács V. (szerk.) (2019): *Utak az erdőben*. Noran Libro Kft, Budapest.
- Paksi B., Magi A.; Gurály Z. (2021): Hajléktalan emberek pszichoaktív szerhasználata. *Esély*, 1., 62–91.
- Simek Á. (2020): Vertikális és horizontális egészségügyi szolgáltató rendszerek a hajléktalanellátásban. In: Forrai J., Pók A. (szerk.): *Hálózatok a tudományok, a technika és az orvoslás körében*. Magyar Természettudományi Társulat tudománytörténeti kötetei. Magyar Természettudományi Társulat, Budapest, 335–347.
- Szirmai V. (1988): *„Csinált” városok*. Magvető Könyvkiadó, Budapest.
- Szirmai V. (szerk.) (2013): *Csinált városok a XXI. század elején*. MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Szociológiai Intézet, Budapest.
- Vajdovich N. (2024): *A hajléktalanok egészségügyi ellátásának területi jellemzői Magyarországon*. Diplomamunka. ELTE TTK Regionális Tudományi Tanszék, Budapest.

Jogszabályok

1993. évi III. törvény a szociális igazgatásról és szociális ellátásokról (<https://njt.hu/jogszabaly/1993-3-00-00.101>)
1997. évi LXXX. törvény a társadalombiztosítás ellátásaira és a magánnyugdíjra jogosultakról, valamint e szolgáltatások fedezetéről (<https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99700080.TV>)

Internetes források

- <https://fedelnelkul.hu/>
- <https://www.bmszki.hu/hu/egeszsegugyi-szolgaltatasok/>
- <https://www.bmszki.hu/hu/egeszsegugyi-szolgaltatasok/>
- <https://www.bmszki.hu/hu/kobanyai-uti-reszleg/>
- <https://www.bmszki.hu/hu/szabolcs-utcai-reszleg/>
- <https://maltai.hu/tevekenyseg/intezmeny/17/>
- <https://maltai.hu/24oras/>
- <https://www.maltai.hu/diszpecserbuda>
- <https://maltai.hu/apolasiotthon/>
- https://mult-kor.hu/20120222_hajlektalanok_a_szocializmusban
- <https://napfenyt.hu/24-oras-egeszsegugyi-centrum/>
- https://www.neak.gov.hu/pfile/file?path=/letoltheto/altfin_dok/szerzodott_szolgaltatok/Hajlektalanokat_ellato_haziorvosi_szolgaltatok_&inline=true/
- https://www.neak.gov.hu/felso_menu/lakossagnak/ellatas_magyarorszagon/egeszsegugyi_ellatasok/betegszallitas_mentes#Mi%20a%20ment%20%C3%A9s%20%C3%A9s%20milyen%20esetekben%20indokolt%20ment%20%C3%A9s%20kezdem%20%C3%A9nezni?/

https://www.neak.gov.hu/felso_menu/lakossagnak/ellatas_magyarorszagon/jogosultsag_az_ellatasra/uj_tbj/uj_tbj_kisokos#1

https://www.neak.gov.hu/felso_menu/lakossagnak/szerzodott_szolgaltatok/hajlektalan_hsz

<https://oltalom.hu/miben-segitunk/hajlektalanellatas/egeszsegugyi-ellatas/borgyogyszer/>

<https://oltalom.hu/miben-segitunk/hajlektalanellatas/egeszsegugyi-ellatas/korhazi-apolasi-osztaly/>

<http://www.refomix.hu/24-oras-egeszsegugyi-centrum.html/>

https://utcajogasz.blog.hu/2015/11/07/utmutato_hajlektalan_embereknek_az_egeszsegugyi_ellatasokhoz

Schuchmann J., Schuchmann P. (2024): Új város a budapesti agglomerációban: Százhalombatta. CITY.HU Várostudományi Szemle. 4(2), 85–116.

Új város a budapesti agglomerációban: Százhalombatta

Schuchmann Júlia¹ – Schuchmann Péter²

Absztrakt

A tanulmány célja egyrészt, hogy megvizsgálja, a korábbi kutatások által fejlett kategóriába sorolt volt szocialista iparváros, Százhalombatta társadalmi gazdasági helyzetének alakulását az elmúlt két évtizedben. Célja az is, hogy összehasonlítsa, a szintén fejlett iparváros kategóriába eső Pakssal és Tiszaújvárossal. Megvizsgálja a három fejlett iparváros egymáshoz, valamint a többi új városhoz viszonyított helyzetét. Százhalombatta a fejlett új városok között is egy sajátos helyzetű új városnak tekinthető, ami döntően a földrajzi fekvéséből ered. Százhalombatta fejlődését erősen meghatározta a múltban, és máig is meghatározza, hogy a főváros vonzáskörzetében fekszik. A tanulmány részletes áttekintést nyújt a város tervezésének, fejlődésének legfontosabb szakaszairól, az azokat meghatározó tervezési dokumentumokról, valamint kitér a város jelenét és jövőjét meghatározó fejlesztési elképzelésekre is.

Kulcsszavak: Százhalombatta, fejlett iparvárosok, fejlesztési stratégiák

Abstract

The aim of the study is, on the one hand, to examine the development of the socio-economic situation of Százhalombatta, a former socialist industrial city classified as developed by previous research, over the past two decades. Its aim also to compare it with the other two developed industrial cities Paks, and Tiszaújváros. It examines the situation of the three developed industrial cities in relation to each other and to other new cities. The city of Százhalombatta can be considered as a new town with a unique position among developed new towns, which explained by its geographical location.

¹ PhD, területfejlesztő geográfus, egyetemi docens, Neumann János Egyetem, Gazdaságföldrajz és Településmarketing Tudásközpont

² PRO RÉGIÓ díjas, okl. tájépítész mérnök, okl. városépítési szakmérnök, címzetes egyetemi tanár, PESTTERV Kft. ügyvezető igazgató

The study also reviews the most important stages of the city's planning and development and discusses the development ideas that determine the city's present and future.

Keywords: City of Százhalombatta, developed industrial towns, Development strategies

Bevezetés

Százhalombatta, egykori szocialista múlttal bíró „csinált”³ új város Pest vármegye dunántúli részén, a Mezőföld kapujában, Budapesttől 27 km-re fekszik. Északról Érd megyei jogú város, délről és nyugatról Fejér vármegye, keletről pedig a Duna határolja. Közlekedésföldrajzi fekvése kedvező, hiszen, a Budapesti agglomerációban, a Duna jobb partján, a Pécs felé futó M6-os és 6-os számú főútvonal mellett található. A város mai területe ugyan már a bronzkorban is lakott település volt, a római korban a Római Birodalom egyik határőrsége volt a Limes vonalában, mégis Százhalombatta iparvárossá fejlődése és az ország egyik legfontosabb vegyipari központjává való válása a 20. századhoz köthető, a szocialista tervutasításos rendszer idejében. Százhalombatta iparvárossá való fejlődése – hasonlóan az ország többi „csinált” városához – elválaszthatatlanok voltak a kiemelt állami ipari és energetikai beruházásoktól. Százhalombatta esetében ez az 1962 és 1965 között megépített egykori nevén Dunai Kőolajipari Vállalat (DKV), ma a MOL csoport tagjaként a Dunai Finomító néven ismert kőolajfinomító volt. A kőolajfinomító az egykori Szovjetunió, ma Oroszországból jövő Barátság I. kőolajvezetékén kapja a kőolajat. Ugyancsak fontos eleme volt Százhalombatta iparvárossá válásában a kőolajfinomító mellett felépült, Dunamente Hőerőmű Vállalat (DVK, mai nevén Dunamente Hőerőmű Zrt.⁴), amely nemcsak a várost, hanem az ország egyre növekvő energiaigényét is tudta, és máig is ki tudja szolgálni.

Az államszocializmus időszakában Százhalombatta gyorsan tudta növelni lakosságát, mind a DKV, mind pedig DHV jelentős számú munkaerőt vonzott a városba, nagyszabású lakásépítési és lakótelep építési programok kezdődtek, melyek a város építészeti arculatát máig is meghatározzák. Tiszaújváros, Paks, Dunaújváros és Százhalombatta esetében közös vonás, hogy az ipartelepítés nem az ipartörténeti gyökerekre, hanem a központi állam döntése nyomán valósult meg, „zöldmezős beruházásként” (Csizmady 2013).

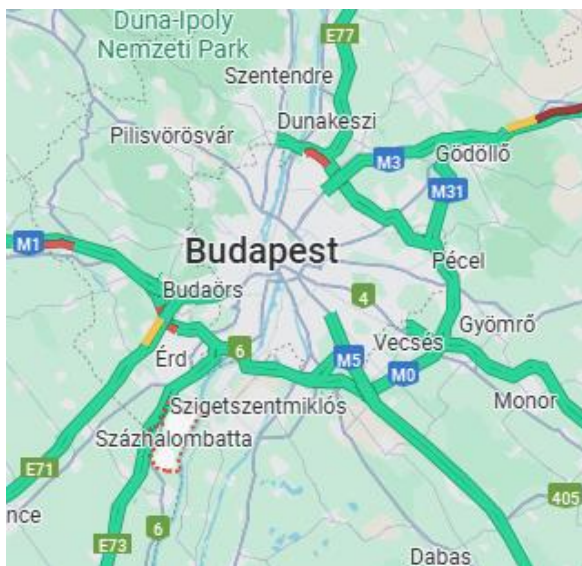
³ Csinált város kifejezést Szirmai Viktória 1988-ban megjelent „Csinált városok” könyvében használta először.

⁴ Jelenleg a Dunamente Erőmű Zrt., egy svájci tulajdonú, integrált energiahálózatok üzemeltetésével foglalkozó MET Holding Cégcsoporttá, a cégben 74%-os tulajdoni hányaddal rendelkeznek.

1990 után a rendszerváltás során az új gazdasági helyzet nem egyformán érintette a szocialista iparvárosokat. Azok az iparvárosok tudták jobban kezelni a gazdasági és a társadalmi válságjelenségeket, amelyek az alapvetően monokulturális, egy nagy állami vállalatától függő gazdasági szerkezetüket a globális gazdasági viszonyok között is versenyképessé tudták tenni. Az egykori szocialista iparvárosok adaptálódási képességét az új piacgazdasági viszonyokhoz sokféle tényező alakította, köztük a privatizációs folyamatok, az örökölt gazdasági szerkezetük, az örökölt társadalmi viszonyaik, a földrajzi helyzetük. Százhalombatta fejlődési folyamatait és relatív gazdasági társadalmi fejlettségében az említett tényezők közül kétségtelenül fontos szerepet kapott és kap máig is a város speciális földrajzi fekvése (1. ábra).

1. ábra

Százhalombatta közlekedésföldrajzi elérhetősége



Forrás: google map

Egy 2013-ban publikált tanulmánykötet a hazai történelmi és szocialista, tervezett új városokat hasonlítja össze társadalmi és gazdasági fejlettségük szerint. Ebben a kutatásban a kutatók három nagy csoportba sorolták az iparvárosainkat, a gazdasági-társadalmi sikerességük alapján. A fejlett kategóriába esett, Százhalombatta, Paks, és Tiszaújváros. A „stagnáló” kategóriába esett Ajka, Dunaújváros, Tatabánya, Oroszlány és Várpalota. Visszaeső kategóriába sorolódtak: Kazincbarcika, Ózd, Komló (Szirmai 2013).

Jelen írás célja egyfelől, hogy bemutassa a fejlett kategóriába sorolt Százhalombatta történelmi fejlődését, a kialakulásának meghatározó időszakát és okait. Másfelől megvizsgálja a jelenlegi helyzetét, a relatív pozíciójának lehetséges elmozdulását a többi fejlettnak minősült új város, valamint a többi új város között. Harmadrészt, hogy áttekintse a város fejlődését a múltban és a jelenben meghatározó tervezési és stratégiai dokumentumokat, a fejlesztési célok változását, valamint a város jövőbeni fejlesztéseit érintő stratégiákat.

Új város születik

Százhalombatta fejlődése és várossá alakulása szempontjából meghatározó jelentőségű volt, hogy az kormányzati döntések alapján, állami forrásokból, központilag tervezett módon a „modern” városépítészeti ideológiák figyelembevételével jött létre, ezért úgynevezett „új város”-nak tekinthető.

Százhalombatta újkori fejlődése kezdetének az 1958-as évet tekinthetjük, ugyanis ebben az évben a kormány itt jelölte meg helyszíneként egy nagy teljesítményű – *az energiaellátási zavarokat enyhítő – hőerőmű, valamint egy – a gépesítés növekedésének igényeihez igazodó és azt kiszolgáló –* kőolajfinomító építését, mivel az 1950-es évek második felétől Magyarországon egyre nőtt az olajtermékek felhasználása, de az ország kőolaj-feldolgozó kapacitása igen szerény és elaprózott volt. A kormány ezért döntött úgy, hogy több lépcsőben megépítendő komplex kőolajfinomítót létesítenek, amelynek célja a gazdaság és a lakosság kőolajtermékekkel való ellátása, az akkor még épülő Barátság I. vezetéken érkező szovjet import kőolaj motorhajtóanyagokká, kenőolajjá és fűtőolajjá történő feldolgozása lesz.

A Nehézipari Minisztérium 1960. október elején alapította meg a Dunai Kőolajipari Vállalatot. Az 1961-ben jóváhagyott beruházási programban egy 3 millió tonna/év kapacitású, 14 termelő, illetve azok működéséhez szükséges energiaellátó segédüzemekből álló vertikális finomító létesítése szerepelt Százhalombattán.

A finomító itt Százhalombattán, a 6-os főút és a Duna által határolt területen, a Dunamenti Hőerőmű Vállalat közelében épült fel. A helyszín kiválasztásakor több szempontot mérlegeltek: a finomító legyen közel a fővároshoz, a legnagyobb felvevőpiachoz; legyen elegendő terület az esetleges bővítéshez; a Duna közelsége biztosítsa a hűtővizet; legyen könnyű a csatlakozás a termékvezetékhez és a Barátság-kőolajvezetékhez; legyen közúti, vasúti és vízi szállítási útvonalak csomópontjában; legyen képes együttműködni a szintén százhalombattai Dunamenti Hőerőművel.

Az 1960-as évtizedig a Százhalombattán még nem volt domináns az ipari szektor, a lakosság építési- és szolgáltatási igényeinek kielégítésére néhány kisiparoson kívül csak egy jelentős ipari üzem, a Téglagyár működött.

A Dunai Hőerőmű Vállalat, valamint a Dunai Kőolajipari Vállalat telephelyválasztását a település kedvező földrajzi fekvése, a legnagyobb energiafogyasztó, a főváros közelsége határozta meg, valamint az, hogy a két vállalat kölcsönösen ki tudja használni egymás termékeit. Az Erőmű 1968-ban, a DKV 1965-ben kezdte meg termelését, így az 1960-as évek, majd a következő két évtized iparfejlesztési politikája és ezek a nagyvállalatok alapvetően határozták meg a város gazdasági és társadalmi életét.

Százhalombatta tervezése és fejlesztése

A város fejlesztése a kezdetektől tervszerűen folyt. Az ipari létesítmények építésével együtt kezdődött meg a későbbi város lakásállományának és infrastruktúrájának fejlesztése. Az állami lakásépítés 1962-től indult meg, amelyet a két nagyüzem munkaerővel való ellátása tett szükségessé. A lakásépítések első nagy időszakában 1963 és 1968 között 766 lakás épült, amelynek következtében a település egy új városrészszel bővült, az addigi családi házas városrészek – Dunafüred, Ófalu *(amelyet még az 1960-as évek általános rendezési terveiben „megszüntetendő” jelzéssel látták el)*, valamint az 1960-as évek közepétől beépülő Újtelep – között 1969-ben felavatták az új lakótelepet. A várossá nyilvánítás, vagyis 1970 után az évtized közepéig a második nagy építkezési hullámban több mint ezer lakás épült a mai város szívében, amely összkomfortos lakásokat biztosított az idetelepülőknek. A városrészek, valamint az ipari létesítmények terjeszkedésének hátrányos következménye is lett, a két telephely közel került egymáshoz, így a lakókat érintik az itt jelentkező környezeti hatások.

A városépítés időszakában az ipari létesítmények és lakóházak építése mellett egyre szükségsebbé vált és erőteljesen indult meg a település infrastrukturális- és szociális intézményeinek fejlesztése. Az infrastrukturális feltételek, valamint a szociális ellátó hálózat kiépítését követően az 1980-as évek az olyan típusú fejlesztések jegyében zajlottak, amelyek a lakosság életminőségét szolgálták.

A város első általános rendezési tervét már 1961-ben elkészítette a Városépítési Tudományos és Tervező Intézet. E terv szerint az akkor a 20 000 lakosra tervezett városban öt-, tizenegy- és tizenhat szintes épületek kerültek volna felépítésre. A városszerkezet kialakításánál az intenzív beépítést vette figyelembe a lakásépítés ütemezhetősége, a gyalogos és közúti forgalom elválasztása, a terület korlátozott nagysága, a közműhálózat gazdaságos kialakítása miatt. Az akkori elképzelések szerint az „új város” több

lakókörzetű, minden egység két lakótömböt tartalmazott volna, így az építés további ütemekre volt bontható. A három többszintes lakókörzetben egyenként 4000–4500 lakás építése tervezett. A város teljes felépítése a terv szerint 1980-ra volt előirányozva.

A tervezés többnyire Weiner Tibornak, a kor meghatározó jelentőségű urbanistájának a szocialista városok tervezésére megfogalmazott elvei szerint kezdődött meg. (Weiner 1951).

Weiner Tibor szerint a szocialista város térszerkezete az alábbiak szerint kell, hogy alakuljon:

- „A szocialista városoknak nincsenek kül- és belterületei, a város minden része azonos minőségben épül,
- A szocialista város és a szocialista ipartelep egy szerves egységnek két pólusa, így a városcentrum és az üzem főbejárata közvetlen vonatkozásban kell, hogy álljon egymással.
- A lakóövezetben a házakat lakóegységekbe kell szervezni.
- A város centrumában a „szocialista élet különböző funkciói szerint” a párt, a közigazgatási, a tömegszervezetek, az egészségügy és a kultúra intézményeit kellett elhelyezni. *(Weiner Tibor szerint a kereskedelmi egységek mindebből kimaradtak).*
- A szocialista városok építészetükben és szerkezeti felépítésükben alkalmassá kell, hogy tegyék a várost a különböző párt, illetve közösségi rendezvények megtartásának biztosítására. Olyan helyeket, tereket kell kialakítani, melyek alkalmasak e rendezvények megtartására, városi képviselőre”.

Százhalombatta esetében a Weiner Tibor féle elképzelés csak részben valósult meg, annak is köszönhetően, hogy a szocialista városok építésében ebben az időszakban Százhalombatta kivételezett helyzetben volt. A város településszerkezetére irányuló döntéseket befolyásolta az a tény, hogy milyen egységekből, részekből álltak várossá nyilvánításuk *(Százhalombatta esetén – 1970)* időpontjában. E tekintetben legkedvezőbb helyzetben a „zöldmezős” beruházásként létesült szocialista új városok voltak, mint Dunaúj város, Tiszaúj város, Oroszlány és Százhalombatta. Ezeknél az új város egy-egy korábbi község közelében épült fel, így csak az utóbb óvárosnak nevezett korábbi falusi részeket kellett bekapcsolni az új organizmusba.

Óvárost Százhalombattán nagy kiterjedésű ipari zóna „hasította” le Dunafüredtől, a központi lakótelep *(Új város)* pedig az Erőmű és a Dunai Finomító ipari területe közé épült. Dunafüred üdülőtérületi funkciójával, mély fekvésével, alacsony beépítésével határolódott el a központi városrésztől.

Az új városi települési rész teljes egészében a „tervezett város” képét mutatja. Létesítésekor jellemzően korszerű városrendezési elveket itt viszonylag magas színvonalon

valósították meg. A város egységei területileg ma egymással szervesen összekapcsolódó, de valós, mindennapos együttműködésében kevésbé aktív együttthatast mutató területek.

Ma is az Újtelep lakótelepeit alkotja az 1960 és 1970 között épített úgynevezett Készenléti lakótelep, illetve az 1970-es évek végén, 1980-as évek elején épített Pannónia lakótelep, mely párhuzamosan épült a déli lakóteleppel. A készenléti lakótelepet a Dunai Hőerőmű és a Dunai Kőolaj Finomító dolgozói számára szolgálati lakás formájában adták át használatra. A lakások – *három nyolc emeletes tömbház kivételével* – inkább az ötvenes évek lakótelepi építkezésének sorába tartoznak. A téglából épített, négyemeletes lakások nagysága 47 m²-es, 1,5 szobás összkomfortos, kezdetben olajfűtéses, később távfűtéses lakásokká váltak.

Mint azt fentiek is bizonyítják, Százhalombatta városfejlesztését már az 1960-as évektől aktív lakáspolitikai elképzelések és azok megvalósítása jellemezték. Kiemelten fontos szerepet játszottak az iparvállalatokhoz kapcsolódó lakótelepi építkezések, valamint az 1980-as évek végén beindult családi házas övezetek (*Urbárium, Óvárosi városrészek*) köre. A minőségi élet megteremtését az élhető lakó- és környezeti elemekkel, továbbá a kapcsolódó intézményi struktúrával kívánták elérni. Mindezt erősítette a település szociálpolitikája, társadalmi és egyéb támogatottsága.

A Pannónia lakótelep már házgyári megoldással készült és lapos tetős kocka- és sáv épületekből áll. A lakások nagyságukban és elrendezésükben magukban hordozzák a hetvenes évek lakáspolitikai elképzeléseit: 54 és 72 m² közötti, 2 vagy 3 szobás, összkomfortos, távfűtéses otthonok.

A két lakótelep környezete jelentős nagyságú zöld területtel, játszóterekkel, parkokkal és parkolókkal bír. A környék szolgáltatási egységekkel (*közért, iskola, óvoda, gyógyszertár*) rendkívül jól ellátott.

Az Újtelep másik lakótelepi szerkezeti egységét a „Déli lakótelep” alkotja. Ez a lakótelep a készenléti és a Pannónia lakóteleppel ellentétben építészeti és lakossági összetételében még homogénebbnek bizonyul. Az 1970 és 1985 között épült lakótelepen különböző fázisokban kerültek átadásra a lakások. A körülbelül 3 000 lakás az 1970-es és 1980-as években alkalmazott házgyári megoldással készült, elsősorban négyemeletes házakban, de néhány tízemeletes épület is épült. Az 1–4 szobás lakások nagysága 47 és 78 m² között változik. A lakótelep építésének utolsó fázisában, 1987-ben kezdődött az új típusú, a hagyományos, kocka megoldással készült házgyári lakásokkal szemben már korszerűbb – *a korai lakóparkokhoz hasonló* – lakótömbök építése. Az itt épült lakások területe 54–112 m²-ig terjed, szobaszámuk 1,5–4-ig. Az itt felépült lakások átadására 1992-ben került sor, azóta nem épült Százhalombattán új lakótelepi öröklakás. A Déli lakótelep szívébe ágyazva 2000-ben új bérlakások építésére is nyílt lehetőség.

A 112 bérlakás – melyből 40 költségelvvű és 72 szociális lakás – 2002 októberében került átadásra. A lakások nagysága 35 és 76 m² között változik, a garzontól a háromszobás lakásig. A Déli lakótelep – a *Készenléti és Pannónia lakótelepekkel megegyezően* – ma szolgáltatásokkal, játszóterekkel, parkokkal és parkolókkal jól ellátott. Lakóköznyezete kellemes közösségi színtér. A városfejlesztési célkitűzési ebben az időszakban e terület egység felé összpontosultak.

A város 1961-et követő új Általános Rendezési Terve 1979-ben került jóváhagyásra a Tanács által. Ezt a tervet a Pest Megyei Tanácsi Tervező Vállalat tervezői (*Faludi Erika – vezető településtervező –, Kemény Bertalan, Schuchmann Péter, valamint közlekedés és közműtervező kollégái*) készítették.

2. ábra

Százhalombatta Általános Rendezési Terve 1979-ben



Forrás: Rumi I. (1998) 43.

A terv rámutatott a város területi bővítésének erőteljes korlátaira, valamint az előző évtizedek dinamikus népességnövekedése folytatódásának veszélyeire, illetve a környezetminőség (*kiemelten a levegőtisztaság*) javításának szükségességére. Ez a dokumentum már adottságként kezelte a korábban, – az 1961-es tervben is megfogalmazott – az

iparosítás során létrejött városszerkezetet. A lakosságszám emelkedésével, az ipari létesítmények környezet- és településszerkezetre gyakorolt hatásával, majd a rendszerváltozás után az 1994-es újabb Általános Rendezési Terv elfogadásával, valamint a megváltozott területi-társadalmi igények megjelenésével a város szerkezete – *a kialakult területfelhasználási adottságok figyelembevételével* – újragondolásra szorult. Az új Rendezési Terv fő célkitűzése egy emberközpontú, lakóterület centrikus, környezetbarát szemléletű településfejlesztés térbeni kereteinek meghatározása volt. Ezt a tervet a MODULUS-R Bt keretei között Szabóné Pányi Zsuzsanna – *vezető településtervező* – és munkatársai készítették a város későbbi főépítésének, Rumi Imrének a közreműködésével:

3. ábra

Százhalombatta Általános Rendezési Terve 1994-ben



Forrás: Rumi I. (1998) 45.

(Fenti térképrészlet nem tartalmazza a Kőolaj finomító területét, amely a városi területektől délnyugatra a Duna és a 6-os számú főút közötti, az Ercsi közigazgatási határáig fekvő – a városi területet meghaladó kiterjedésű – területen épült fel.)

A tervnek a szerkezeti átalakításra irányuló javaslatok között megjelentek azok a törekvések is, amelyek a többi szocialista iparvárosokban is erőteljesebbnek mutatkoztak, azaz a különböző központi terek kialakítása (*átalakítása*), a lakóterek élhetőbbé tétele, a szocreál építészeti stílus finomítása, az új életterek kialakítása.

E terv nyomán folytatódott Százhalombatta fejlesztése. Az épületek rekonstrukciója mellett az egyes városrészek élettere javítása hasonlóan erőteljes hangsúlyt kapott a fejlesztések között. Ennek eredményeként városrészek az ezredfordulót követően jelentősen átalakultak, a már meglévő területi egységek mellett újabb kisebb új városi részek alakultak ki. A város kitűnő infrastrukturális ellátottságának köszönhetően a lakások közműellátása magasabb szintű, mint bárhol az országban.

A rendszerváltást követő évtizedek

A rendszerváltás Százhalombattát más módon érintette, mint a legtöbb „új várost”. Itt ugyanis korábban olyan üzemek létesültek, amelyek hosszútávon stabil működést voltak képesek biztosítani, ennek következtében nem érintették a települést olyan mértékben azok a gazdasági változások és az erőteljes recessziós folyamatok, amelyek a többi, ipari dominanciával – *de más szakterülettel* – rendelkező új városban jellemzőek voltak.

A helyi iparüzési adó, a vállalkozók kommunális adójának, a telek- és építményadónak bevezetésével jelentősen gyarapodott az önkormányzat bevételeinek nagysága. A források nagysága lehetőséget teremtett arra, hogy a város továbbfejlődjön a minőségi ellátás terén, így a közműhálózat kiépítettsége szinte a 100%-os, több intézmény korszerűsítésére, újak létesítésére került sor. Ebben az évtizedben nagy hangsúlyt kapott a város egyik sajátos idegenforgalmi vonzerejének, a Régészeti Parknak a rekonstrukciója, valamint több olyan infrastrukturális beruházás is történt, amely a város közlekedési feltételeit javította.

A rendszerváltozásig a városban a munkanélküliség csaknem idegen fogalom volt, de az 1990-es évek elején történt gazdasági átalakulások, a vállalatok privatizációja itt is éreztette hatását. A vállalatok átszervezésének következtében jelentős létszámleépítések történtek.

A város vezetése már a korábbi évtizedekben is arra törekedett, hogy a városfejlesztési döntéseit a mindenkori aktuális helyzet – *tudományosan feltárt* – ismeretében hozza meg. Ennek egyik fontos állomása volt, amikor a város önkormányzata 2006. márciusban az akkori MTA Szociológiai Kutatóintézetet bízta meg a város szociális térképének elkészítésével, azt megalapozó vizsgálatok elvégzésével. A feladat arra irányult, hogy tudományos eszközökkel, elméleti és empirikus megközelítéssel egyaránt megvizsgálja a város lakosságának társadalmi, demográfiai viszonyait, szociális helyzetét, illetve a

különböző szociális ellátási formák igénybevételének módjait, valamint az azokkal kapcsolatos lakossági elvárásokat, a továbbfejlesztés igényeit:

Százhalombatta város szociális térképe (*Százhalombatta város megbízásából készítette az MTA Szociológiai Kutató Intézet Város- és környezetszociológiai Műhely. Kutatásvezető: prof. Dr. Szirmai Viktória 2006. október*).

A kutatás eredményei, a szociális térkép, a megalapozó, komplex metodikára épülő vizsgálatok több szempontból is hasznosíthatók voltak az önkormányzat számára. Egyrészt kiderülnek a város akkori főbb társadalmi, szociális jellegzetességei, a város sajátos fejlődésének ismérvei, a százhalombattai átmenet fontosabb társadalmi sajátosságai, a lakossági vélemények, a város szociális helyzetének javításához kapcsolódó lakossági igények is. A település döntéshozói számára készült összegzések elősegítették a szociális szolgáltatásfejlesztési irányok pontosítását, a területi szempontok erőteljesebb alkalmazását, illetve a lehetőségeket biztosítanak a társadalmi érdekek egyeztetésére, a lehetséges társadalmi konfliktusok veszélyeinek az feloldására.

A dokumentum összefoglalója megállapítja, hogy összességében Százhalombattán a lakásépítések kedvező alakulása a laksűrűség jelentős mérséklődésével járt, a tágasabb lakások arányának növekedésével, továbbá a fizikai infrastruktúrák bővülésével (*bár ez utóbbiak korábban is, bármely területi egységgel való összehasonlításban kedvezőek voltak*). Mindez főképp a kedvező szociálpolitikai intézkedéseknek volt köszönhető. Ezért az MTA Szociológiai Intézet tanulmánya felhívta a figyelmet arra a veszélyre, hogy ezeknek az intézkedéseknek esetleges szűkülése a kedvező tendenciák romlását hozhatja a jövőben, illetve arra, hogy a lakásfenntartás költségeinek megemelkedése növelheti a szociális, illetve lakásfenntartási támogatásokra rászorulókat csoportjait.

A 2006-ban készült tanulmány Százhalombatta társadalmi, demográfiai sajátosságai-val kapcsolatos eredményeit az alábbiakban összegezte (*Százhalombatta város szociális térképe, 2006*).

- A város társadalma demográfiai szempontból jelenleg (2006-ban) igen kedvező helyzetben volt, amely azonban, egyes hosszabb ideje zajló folyamatok fokozatos megváltozása miatt (*pl. szaporodás, vándorlás, öregedés*), közép- és hosszabb távon jelentős mértékben átalakulhat. A fiatalos korszerkezetet, egyedien kiemelkedő, de lassan változó pozitív természetes szaporodási folyamatok eredményeként, fokozatosan előregedő struktúra váltja fel. Ennek előrehaladását a pozitív vándorlási folyamatok hatása továbbra is mérsékelheti. A tényleges népességszám-növekedés középtávon kimerülhet (5–7 év), amelyet hosszabb távon (10–12 év) feltételezhetően már csak a vándorlási egyenleg lesz képes stabilizálni. Egyenlegének – amely jelenleg is erőteljesen ingadozó – romlása esetén azonban az sem.

- Százhalombatta lakossága iskolázottsági szempontból átlagos helyzetben van, mivel országos átlagot meghaladó az érettségivel és felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya, de a vidéki városi értékeket nem lépi túl. Ezt a helyzetet az állandó és ideiglenes vándorlási folyamatok révén érkezők feltehetően kedvező irányokba módosítják, s ez a város meghatározó iparvállalatainak speciális szaktudásigényét is kielégítheti.
- A város foglalkoztatási helyzetére ipari dominancia és energetikai, vegyipari ágazati függőség jellemző, amely kedvező szerkezetű munkaképes korúakkal és külső munkaerőtöbbséggel párosul. Mindez kiemelkedő lakossági, városi és vállalkozói jövedelmeket eredményez, a jelentős vállalatkapcsolt szolgáltatások kedvező lehetőségein túl is. Ugyanakkor a fiatalok és a női munkaerő helyben történő foglalkoztatását erősíteni szükséges, mely során a városi szolgáltatási szektor pozícióit is javítani érdemes (*pl. kereskedelem, pénzügyek, képzés*). A munkanélküliség arányaiban igen alacsony, a kevés számú munkanélküli azonban zömében a fiatalok, a nők és a magasabban képzettek köréből kerül ki, s ez helyi társadalmi problémák forrása, szociális és egzisztenciális szempontból egyaránt.
- A város háztartásai átlagosnál kedvezőbb szerkezetűek és helyzetűek, közülük azonban fokozott és differenciált figyelmet szükséges fordítani a szociálisan érzékeny családok helyzetének javítására, ahol csak egy inaktív kereső van, vagy egyáltalán nincs kereső, illetve ahol a gyermeknevelés és/vagy betegellátás jelentős többletfeladatokkal jár.
- A lakáshelyzet szerkezetében és fizikai, építészeti megjelenésében kedvezőtlen, de el látottságában kiemelkedő. A lakók – *bár társadalmi helyzetük szerinti differenciáltságokban* – erősen szolgáltató – és szolgáltatói árfüggő helyzetben vannak. Ezeket az adottságokat és kényszereket az eltérő szerkezetű új építések 1990 óta tartó dinamizmusa fokozatosan oldja.

Jelen tanulmány második része a társadalom statisztikai, valamint az előző évtizedek, illetve a legfrissebb rendelkezésre álló népszámlálási adatok segítségével bemutatja Százhalombatta demográfiai, társadalmi és foglalkoztatottsági viszonyainak alakulását, összehasonlítva a többi hasonló fejlettségű, illetve elmaradottabb szocialista új városok helyzetével.

Százhalombatta demográfiai-társadalmi helyzete (*helyzetének változása*) a fejlett új városok között

Demográfiai folyamatok

Százhalombatta népesedési trendjeit erőteljesen meghatározza, hogy a Budapesti agglomerációban fekszik, így hatnak rá a főváros relatív közelségéből eredő szívó és elszívó hatások.

Százhalombatta, annak ellenére, hogy agglomerációs település, nem tekinthető szuburbanizációs célpontnak, népességnövekménye más okokkal magyarázható. 2000 és 2010 közötti népességnövekménynek két oka van, egyfelől az 1980-ban odaköltözött családok gyerekei ebben az időszakban váltak szülőkorúvá, másrészt pedig Pest vármegye távolabbi részeiről is költöztek ide emberek, hiszen a főváros közelsége napi szintű ingázásra is lehetőséget ad. Százhalombatta népességszáma (*hasonlóan a másik két iparvároshoz Pakshoz és Tiszaújvároshoz*), város szocialista iparvárossá fejlesztésének időszakában növekedett a legdinamikusabban, 1970 és 1990 között közel a duplájára duzzadt a lakosság.

A rendszerváltást követően, a korábbi állami tulajdonban lévő vállalatok pozíciójának a gyengülése, a korábbi felvevőpiacok beszűkülése, a gazdasági válságjelenségek kiemelten, de nem egyformán érintették a szocialista új városokat. Százhalombatta, Paks és Tiszaújváros is azok közé a szocialista új városok közé tartozott és tartozik, (*szemben mondjuk a nehézipari központokkal, Ózd, Komló, Várpalota*) amelyek sikeresen újra tudták pozícionálni nehéziparukat a megváltozott gazdasági és világgazdasági helyzetben. Mindez azonban nem tudta ellensúlyozni a népességük csökkenését. Mindhárom „fejlett” új város veszített 1990 után a népességéből. Ahogy az 1. táblázat mutatja, legkevésbé Százhalombatta veszített a lakónépességéből. Ennek oka a város jó fekvésében és az utóbbi évtizedek tudatos városfejlesztési programjaiban és a városvezetés stabilitásában keresendő.

1. táblázat

Százhalombatta, Paks és Tiszaújváros lakónépessége a népszámlálás éveiben

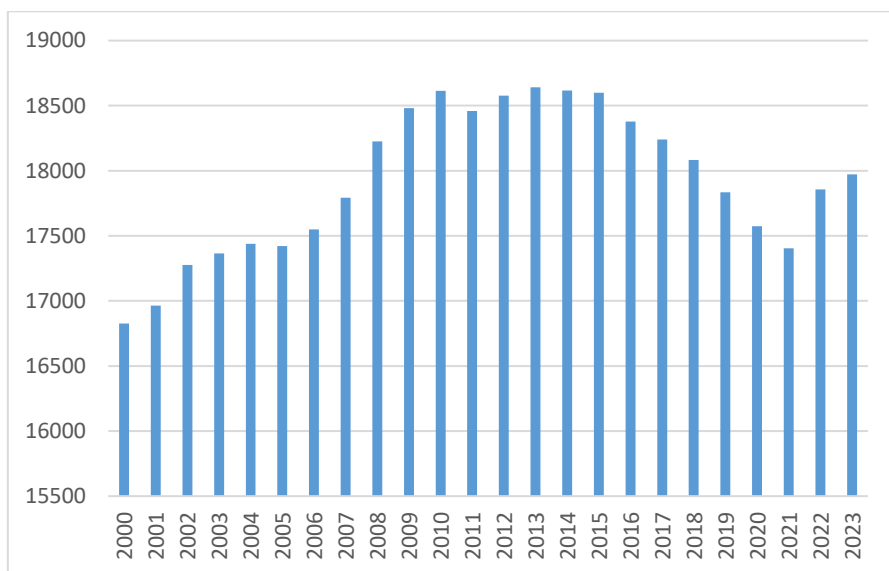
	<i>Százhalombatta</i>	<i>Paks</i>	<i>Tiszaújváros</i>
1970	9 852	13 585	11 033
1980	14 292	19 509	18 677
1990	16 573	20 274	18 685
2001	16 602	20 855	17 207
2011	17 952	19 369	16 500
2022	17 535	17 417	14 362

Forrás: KSH Népszámlálási adatok alapján.

Százhalombatta népességszámát egészen 2011-ig növelni tudta, ha nem is olyan dinamikával, mint 1990 előtt. Az elmúlt évtizedben népessége csökkenésbe fordult át, ami a lakosság elöregedésével magyarázható, valamint a kevés születésszámmal. 2021-től ismét növekszik a népességszám.

4. ábra

Lakónépességszám változás Százhalombattán 2000–2023-ig



Forrás: KSH Tájékoztatási adatbázis alapján.

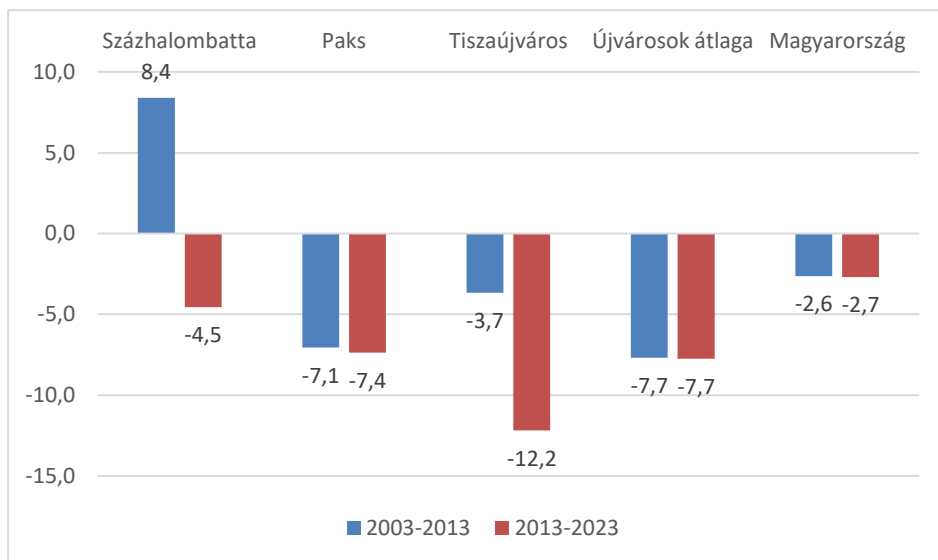
Ugyanakkor, ha a lakónépességszám alakulását tágabb, országos, illetve a többi új város kontextusában vizsgáljuk, akkor a következő megállapításokat tehetjük. Az egykori szocialista új városaink⁵ népességvesztése meghaladja az országos csökkenés értékét. Vagyis az iparvárosokban nagyobb mértékben csökken a népesség, mint az országban. A három fejlett kategóriába tartozó új város esetében is jellemzően csökken a népesség, ugyanakkor nem egyforma mértékben. 2003 és 2013 között Százhalombatta esetében még növekedés is látható, az elmúlt évtizedre már itt is csökkenésbe fordult a népességszáma, de itt tapasztalható a legalacsonyabb dinamika a csökkenésben, amely 2021 után ismét növekedésbe fordult. 2013 és 2023 között Százhalombatta esetében a

⁵ Százhalombatta, Dunaúj város, Várpalota, Tatabánya, Komló, Paks, Kazincbarcika, Tiszaúj város, Ózd, Oroszlány, Ajka

lakónépesség csökkenése az országos értéket (-2,7) meghaladta (-4,5). Mind Paks (-7,4), különösen pedig Tiszaújváros (-12,7) esetében a népességszám csökkenés mértéke jóval magasabb volt.

5. ábra

Lakónépességszám változása 2003–2013 és 2013 és 2023 között (%)

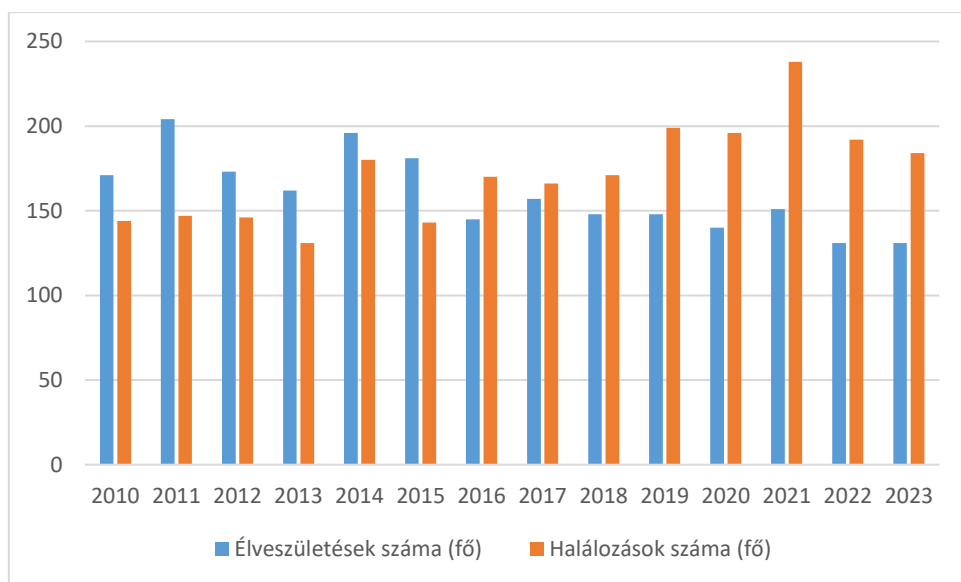


Forrás: KSH Tájékoztatási adatbázis adatai alapján

A népességszám fogyását, egyfelől a lakónépesség természetes fogyása indokolja. Bár Százhalombattán 2015-ig még meghaladta az élve születések száma a halálozásokét, 2015 után fordult a trend. A COVID-19 pandémia éveiben látható magas halálozási számok pedig drasztikusan látszanak.

6. ábra

Élveszületések, halálozások számának alakulása Százhalombattán (fő) 2010–2023 között

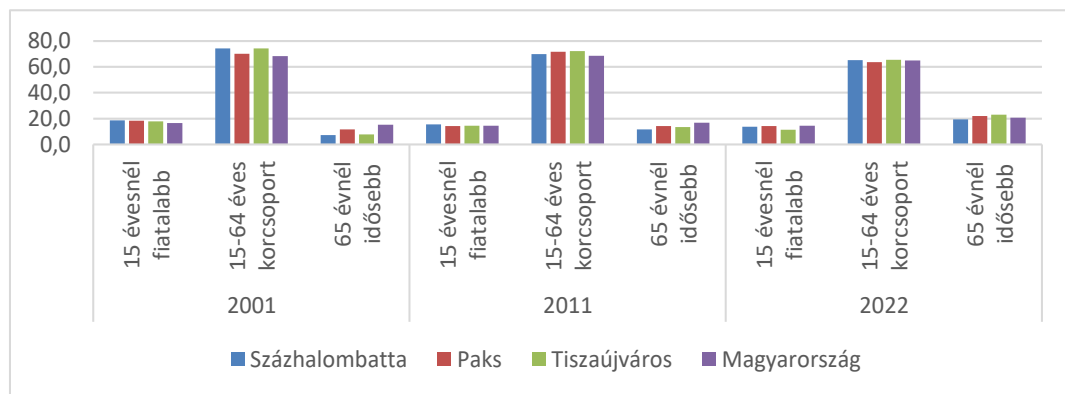


Forrás: KSH Tájékoztatási adatbázis adatai alapján.

A szocialista új városok egyik demográfiai sajátossága volt, hogy fiatalabb korstruktúrával bírtak, mint a történelmi városok, mára azonban rájuk is jellemzővé váltak a történelmi városokra illő demográfiai trendek, köztük az elöregedés is. Magyarország lakosságának egyre nagyobb hányadát teszik ki az időskorúak. 2001-ben arányuk 15,2%-os volt, 2011-re már 16,9%-ra nőtt, 2022-ben pedig arányuk tovább növekedett 20,6%-ra, ami az ország népességének az ötödét jelenti már. Tiszaújvárosban volt leglátványosabb az idősödés itt a 65 év felettiek aránya 2001-ben 7,9%-volt, 2011-ben már 13,4%, 2022-re pedig az országos átlagot is meghaladta 23,1%-os volt. Pakson is hasonlóképpen alakult, 2001-ben 11,6%-ról, 2011-re 14,3%-ra nőtt, majd 2022-ben tovább növekedett az idősek aránya 22,3%-ra. Százhalombatta esetében is nőtt az idősek aránya. 2001-ben 7,3%-ról 2011-re 11,7%-ra majd 2022-ben 19,4%-ra növekedett.

7. ábra

A lakosság korszertinti megoszrlásának változása 2001, 2011 és 2022 között (%)



Forrás: KSH Népszámlálási adatok alapján.

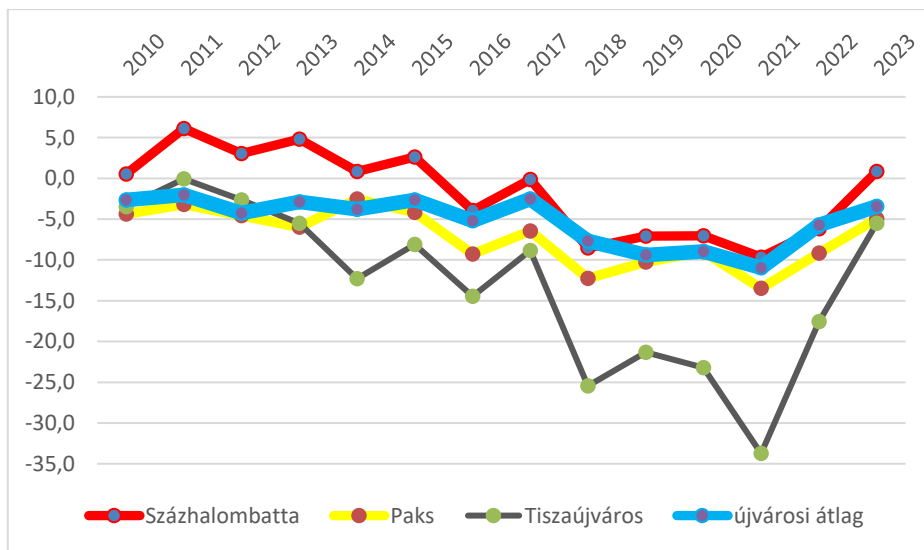
A népességsökkenés másik fontos oka az elvándorlás. Jól látható, hogy a hazai új városokban a vándorlási trendek negatívak, vagyis összességében többen költöznek el belőlük, mint ahányan odaköltöznek. Az új városok átlagához képest vannak eltérések a három fejlett új város esetében. Százhalombattának 2010 és 2017 között pozitív vándorlási egyenlege volt, ezután fordult negatívba, de a másik kettő városhoz képest az elvándorlás nagysága kisebb mértékű, mint például Tiszaújváros esetében, ahol 2019 és 2021 között nagyon megugrott az elvándorlások száma. Ennek oka az, hogy a városban megtelepedő különböző külföldi cégek sok vendégmunkást alkalmaznak, akik egy-egy projekt lezárulta után hazamennek.

2021 után ismét javultak az elvándorlás mutatói, ami a városi gazdaság javulását mutatja (*a MOL is épít egy új poliölüzemet, új műanyagüzem épül*). Pakson is csökkenő dinamikájú elvándorlás figyelhető meg, ennek oka pedig a Paks 2 beruházás megkezdése.⁶

⁶ <https://24.hu/belfold/2022/03/29/csatater-tiszaujvaros-valasztas-2022-mol-tiszai-eromu-riport/>

8. ábra

1000 főre jutó vándorlási egyenleg a fejlett kategóriába eső új városokban,
Százhalombatta, Paks, Tiszaújváros (ezrelék)

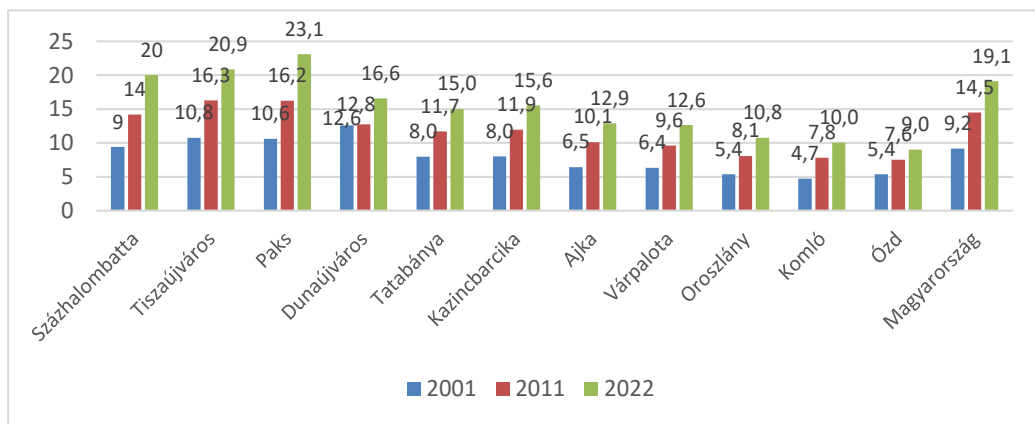


Forrás: KSH Tájékoztatási adatai alapján.

Sokat változott az új városok társadalmi összetétele is, az egykori munkásvárosokban, ma már jelentős arányban vannak a diplomások. A diplomások arányának folyamatos növekedését láthatjuk. A 11 új város esetét vizsgálva jól látható, hogy a diplomások aránya az országos értéket is meghaladó Százhalombatta, Tiszaújváros és Paks esetében. Míg a stagnáló, és leromló új városok esetében jelentősen elmaradnak a diplomások arányai az országos értéktől.

9. ábra

Diplomával rendelkezők arányának változása a népességen belül 2001, 2011, 2022 (%)



Forrás: KSH Népszámlálási adatok alapján.

Foglalkoztatottság

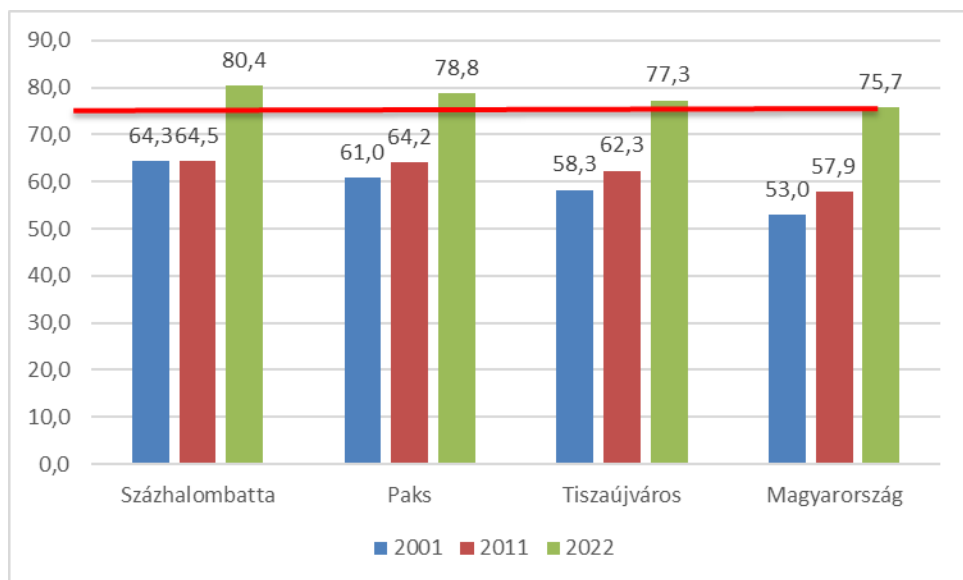
A szocialista új városok gazdasági helyzete és a bennük élő lakosság foglalkoztatottsági viszonyai erősen függenek még ma is a város létrejöttéhez is kötődő ipari nagyvállalatoktól, illetve azok utóéletétől. Az 1990 utáni változások nem egyformán érintették az új városokat, a gazdasági válságjelenségek főleg azokban az új városokban lettek súlyosak, amelyekben olyan iparágak működtek, amelyek nem tudtak versenyképessé válni, gazdasági szerkezetüket nem tudták megújítani.

A „fejlett” új városok, Százhalombatta, Paks és Tiszaújváros esetében olyan iparágakra épült a városok gazdasága, mint Százhalombatta esetében a kőolajfinomítás, Paks esetében az atomerőmű, Tiszaújváros esetében pedig a vegyipar (*petrolkémia, műanyaggyártás*). Százhalombatta esetében a MOL Dunai Finomítója a város legnagyobb foglalkoztatója, közel 1 200 embert foglalkoztat. Mindhárom fejlett új város esetében látható, hogy a foglalkoztatottság meghaladta az országos értékeket, 2001, 2011 és 2022-ben is. Százhalombattán volt a legmagasabb a foglalkoztatottak aránya az aktív korú lakosságon belül, 2022-ben elérte a 80,4%, ugyanez az arány Paks esetében 78,8%, Tiszaújváros esetében pedig 77,3%. Bár a magas foglalkoztatottsági mutatók kedvezőek, mégis fontos kiemelni, hogy ezeket az új városokat máig is monokulturális ipar jellemzi, ami azt egyben nagyon sérülékennyé teheti a gazdaságukat egy-egy válság esetében. A COVID-19 pandémia idején kialakult problémák az ellátási láncokban,

vagy a világkereskedelem leállása idején megmutatták a veszélyeit annak, ha egy város egy nagyvállalatra tették fel a fejlődésüket, például autóiparra.

10. ábra

Foglalkoztatottak arányának változása az aktív korú népességén belül 2001, 2011, 2022 között (%)



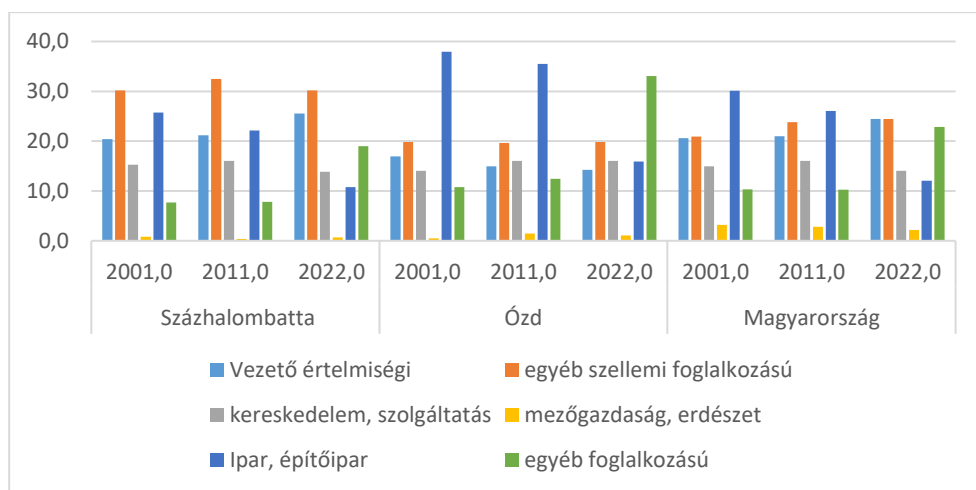
Forrás: KSH Népszámlálási adatok alapján.

Magyarországon 2001 és 2022 között eltelt két évtizedben jelentősen változott a foglalkoztatottság megoszlása a különböző gazdasági ágakban. Elmondható, hogy az iparban, építőiparban foglalkoztatottak arányában jelentős visszaesés figyelhető meg, a 2001-es 30%-ról, 2022-re a felére 12%-ra esett vissza. Miközben a szellemi és a vezető értelmiségi szakmákban dolgozók aránya 20%-ról 24%-ra növekedett. Százhalombatta esetében is megfigyelhetők az országos trendek, ugyanakkor az országos átlagot meghaladó a vezető értelmiségi és szellemi foglalkozásúak arányai. Míg az iparban, építőiparban foglalkoztatottak arányai kismértékben elmaradnak az országos értékektől. Azért, hogy érzékeltessük Százhalombatta fejlettségét az új városok között, érdemes összevetni a foglalkoztatottak szerkezetét a leszakadó kategóriába sorolt Ózd városával. Ózd esetében szembetűnő, hogy mind az országos, mind pedig Százhalombattához képest jelentősen kisebb arányban dolgoznak értelmiségi és szellemi munkakörökben, míg

az ipar, építőiparban foglalkoztatottak arány *(ha csökkenőben is van)* még mindig meghaladja az országos és a százhalombattai arányokat. Mindezek alapján kijelenthető, hogy Százhalombatta munkaerőigénye inkább magasan képzetetteket vonzza.

11. ábra

Foglalkoztatottak arányának alakulása a foglalkozási főágak szerint
(2001, 2011, 2022, %)



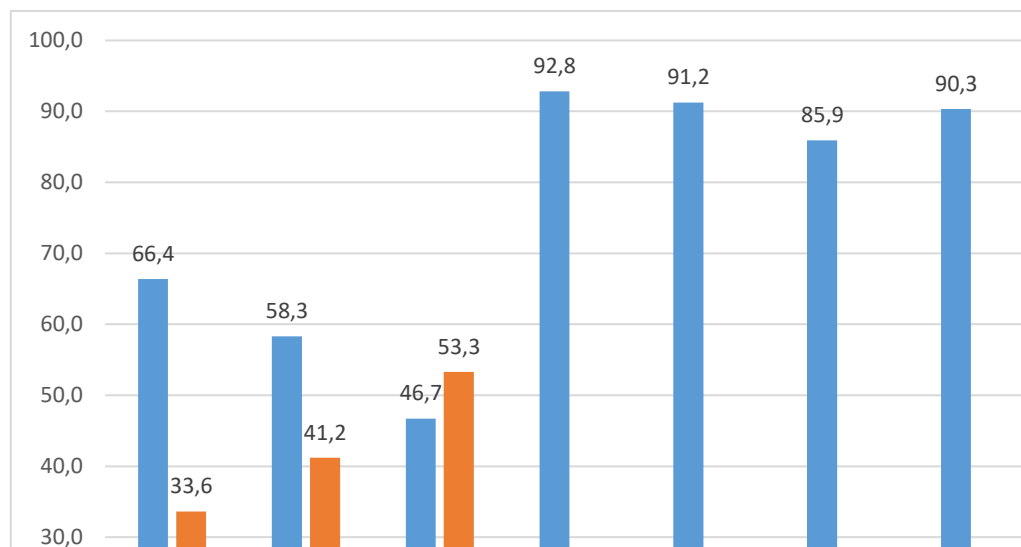
Forrás: Népszámlálási adatok alapján.

Ingázás

Százhalombattán 2001-hez képest 2022-re fokozatosan csökkent a helyben lakó és helyben dolgozó foglalkoztatottak aránya, miközben a más településre dolgozni járók arányában növekedést láthatunk. Ugyanakkor az ingázók aránya Százhalombattán elmarad a Pest vármegyei értékektől. A másik két vizsgált, fejlett új város esetében viszont kiemelkedően magas a helyben foglalkoztatottak aránya, ugyanakkor csökkenő tendencia figyelhető meg az esetükben is. A leglátványosabb változás a helyben dolgozók, ingázók arányában Tiszaújváros esetében figyelhető meg, ahol 2001-es adatokhoz képest, az eljárók aránya megháromszorozódott 2022-re. Ennek oka a relatív alacsony bérek, és Miskolc, Kazincbarcika munkaerő elszívó hatása.

12. ábra

Ingázók és helyben foglalkoztatottak arányának alakulása 2001, 2011 és 2022 között (%)



Forrás: KSH Népszámlálási adatok alapján.

Összegezve Százhalombatta fejlettségi viszonyait, igazolva látszik, hogy ezt a pozícióját megőrizte a többi fejlett, stagnáló, illetve leszakadó új városhoz képest. A fentebb hivatkozott 2006-os tanulmányban Százhalombatta demográfiai helyzete az akkor leírtakkal megegyezően alakult a későbbi évtizedekben. A város lakossága kisebb mértékben, mint az új városok átlaga, de fogyó és előregedő. A fogyás oka az alacsony születések számából és a negatív migrációs együtthatóból ered. A város lakosságának képzettségi viszonyai továbbra is kedvezően alakultak. A magasán képzettek, diplomával bírók aránya bár az országos átlag értékeit nem lépik túl, a stagnáló és a leszakadó új városok értékeinél látványosan magasabb. Ugyancsak kedvezőek a város foglalkoztatottsági mutatói. A foglalkoztatottak jelentős többsége közepes, vagy annál magasabb tudást és végzettséget igénylő munkakörökben dolgozik, amivel szintén kedvező helyet foglal el, a leszakadó és stagnáló új városokhoz képest.

Százhalombatta jövőképe

(Törekvések a hagyományos és az új iparváros imázsának együttes megtartására)

Rumi Imrének *(a város akkori főépítészének)* 1998-ban megjelent: „Városépítészet az önkormányzatban, Százhalombatta a XX. század végén” című, könyvében olvasható, hogy „Százhalombattán a hetvenes években ismerték fel, hogy egy-egy településnek van rejtett erőforrása, mely az ott élőkől árad, gyökerezik. Ha képes fölismerni, föltárni egy település önmaga lényegét, képes megszervezni jobb életét, az erő átáramlik a környezetbe, s hatással van a létfeltételekre. A legfontosabb, hogy jó érzéssel éljenek lakóhelyükön, legyen akaratuk, szándékuk, melyet aktivitás követ. Legyen olyan jövőképük, melyben fontos szerepe van az ott élőknek. A múlt Százhalombatta esetében a megszakítatlan jelen”.

A város modernkori fejlődése az iparvállalatokkal parallel történt, helyi társadalmi és politikai segítség mellett. Ennek az ún. „városimázs”-nak megteremtésében az intézményi struktúrákon kívül a városba betelepülők szerepe is meghatározó volt. Az 1960-as évektől egészen az 1980-as évek közepéig a Százhalombattára költözők 85%-a az iparvállalatokhoz kapcsolódóan építették életterületüket, legyen az a lakótelepi vagy családi ház övezet. A város szerkezetéből adódó területi különbségek azonban fokozatos a társadalmi elkülönülést is megteremtették, amely egyben további különálló városi terek kialakítását vonta maga után. Mindez tehát azt jelenti, a város imázsa leginkább a lakótelepekre, manapság pedig az új városrészekre irányul.

E kérdéskörnél nem szabad figyelmen kívül hagyni a város politikai identitását. Az 1990-es évek előtti monolitikus szemléletet a rendszerváltás után egy hasonló, de nem szocialista elveken működő gondolkodás és városvezetési stratégia jellemezte, jellemzi napjainkban is. A város vezetése a vezetők és a vezetettek elvét követi, a polgármester személye, a hivatal és a képviselőtestület működése a város mindennapjait alapvetően meghatározza, mind politikai, mind pedig szakmai szempontból.

Vezér Mihály, aki a rendszerváltozás óta – egy ciklus kivételével – a város polgármestere, ezzel szinte kivételes folytonosságot biztosít a város fejlesztésének *(Rumi Imre fent idézett könyvében megjelent írásában már 1998-ban)* így fogalmazott az általa vezetett önkormányzat városfejlesztési céljairól: „Százhalombatta esetében a jelen és múlt közé nem az itt élők szándéka ékelődik, hanem az ötvenes, hatvanas évek ipari telepítő koncepciója, melyet megkésve követ a városteremtő gondolat.”

„A város épülését, bővítését kívülről meghatározó szándék és a belülről felsorakozó önszervező törekvés a nyolcvanas évek közepén kerül egyensúlyba. A kilencvenes évek hajnalán megjelenő önrendelkező, önszabályozó demokrácia párosult az önkormányzás felelősségével. A befelé forduló önmagát átvizsgáló önkormányzat legfőbb törekvése, hogy harmonikus település legyen Százhalombatta. A nagyipari adottságok mellett a tradicionális városokra jellemző szolgáltató – *önellátó* – önfejlesztő kisváros jöjjön létre, ahol a legfontosabb az itt élők boldogulása, boldogsága. Széles mederbe kerüljön az önszerveződés, a civil mozgalmak, egyesületek, alapítványok, művészeti csoportok, társaságok, szakmai körök. Legyenek élményt adó nagy találkozások. Közel tíz év közszolgáltatásban eltöltött év után állíthatom, hogy városunk színes, gazdag, érdekes életet kínál az itt élőknek – úgy, hogy abban aktívan, alkotó módon részt vállalhatnak a város polgárai. Gazdag lehetőségek állnak rendelkezésre az épületeiben is impozáns sport és kultúra, művelődés, közösségi élet terén. Az önkormányzat – *az államigazgatás részeként* – arra törekedett, hogy együttműködjön a szűkebb és tágabb környezetével. A régiós szerepből azokat a feladatokat vállalta fel önként, melyre adottságai megvannak. Az országos ügyekben a legnagyobb felelőssége az, hogy nyugodt, kiegyensúlyozott háttérrel biztosítson a két ipari, energetikai központnak, melyek biztonságos működése – *országos szempontból* – meghatározó. Vállalta természetesen azokat a konfliktusokat, melyek egy új ipari város esetén kézenfekvőek (*egyoldalú foglalkoztatási igény, környezetkárosítás, feltornyosuló egészségügyi gondok, képzés, átképzés stb*). A gondok megoldása, a feszültségek feloldása soha nem volt egyszerű feladat. A döntéshozók jelentős részének munkahelye adott esetben a konfliktust hordozó egyik, vagy másik nagyüzem. Az önkormányzás nyolcadik évében állíthatjuk, hogy felismertük elemi érdekeinket, s annak szellemében cselekedtünk. Az önkormányzat a motorja volt a település megszépítésének, az aktívan, alkotó módon dolgozó köztisztviselőknek, közalkalmazottaknak olyan intézményrendszert működtet, mely harmóniát teremt városunkban. A településrészek közötti különbségek még egy-egy területen láthatóak (*intézményi el-látottság, szolgáltatás*), de ezen a közeljövő hozhat változást. Társas gond volt évtizedeken át az egészségromlást okozó környezetszennyezés. A két nagyvállalat – *más-más módon* – igyekezett a legnagyobb konfliktust okozó környezeti veszélyeket csökkenteni, kiszűrni, a környezetvédelmet támogatni. A vállalatok cserében megszabadultak olyan szociális feladatoktól, melyet a városnak kell fölállalni. A városi vállalatokkal, vállalkozásokkal kibővült ipari tevékenységi kör biztosítja a folyamatos foglalkoztatást. A létszám leépítésből adódó konfliktusokat, a vállalkozókkal együttműködve kezeljük. Az építészek megrajzolták már egy-egy családi házas övezet beépítésekor, hogy milyen irányba fejlődjön a város, hogy építészeti kultúrájában a szürkesség helyett a változatos,

érdekes egyedi beépítés legyen a jellemző” fogalmazott Vezér Mihály polgármester Rumi Imre hivatkozott könyvében megjelent írásában.

A város tervezése és fejlesztése az elmúlt évtizedekben fent vázolt értékrend és meghatározott célok mentén folyt. Ezt bizonyítja, hogy még a legutóbbi településfejlesztési koncepciót megalapozó helyzetértékelés is hasonló gondolatokat fogalmaz meg: *„A város akkor él, ha egységes közössége, egységes közösségi színtere van. Százhalombatta esetében a különböző agorák teljes körűek, kiépítettek, a lakosság szolgálatába állnak, viszont a helyi társadalom ezekben a terekben nem találja szerepét. A városrészek külön egységként funkcionálnak, lakosaik között nincs integráció, társadalmi kohézió. A három, egymástól élesen elkülönülő karakterű városrészt funkcionális eszközökkel lehetőség szerint közelíteni kell egymáshoz, azért, hogy a jelenleginél egységesebb városszerkezet alakuljon ki, ezáltal a városrészek közötti együttműködés is erőteljesebbé válhat, legfőképpen a lokálpatrióta érzés felélesztésével, aktívabbá tételével”.* (Százhalombatta Településfejlesztési Koncepció, megalapozó helyzetértékelés 2014).

Ehhez szorosan kapcsolódik egy új városimázs megteremtésének kérdése, a korábbi ipari városkép átalakítására irányuló identitás formálása. A város lakóinak tradicionális élménye a szocialista iparváros jelenségét foglalja magába, mely még mindig élő modelt jelent a vizsgált városban.

Egy település jövőképeként megfogalmazásakor a jelen helyzetből kiindulva kell megalkotni egy olyan átfogó víziót, amelynek megvalósulása a várost az abban lakók és az idelátogatók számára elérhetővé teszi. *„A jövőképek különbözőek lehetnek, attól függően, hogy mit szeretnénk elérni, a mostani állapotot milyen irányba szeretnénk megváltoztatni”.*

Százhalombatta rendelkezik sok olyan tulajdonsággal, aminek a segítségével vonzóbbá, élhetőbbé válhat a település. A jövőkép kulcskérdése az, vajon miként viszonyul a város a jelenlegi folyamatokhoz, milyen mértékben és módon kívánja a már megkezdődött folyamatokat szabályozni. Nem elhanyagolandó szempont – *bár a korábbiakban a téma vizsgálata során erre nem fordítottak kellő figyelmet* – Budapest közelsége, a város déli agglomerációban való jelenléte, a fővárosban zajló folyamatok *(területi-társadalmi egyaránt)* erőteljesen befolyásolják a Százhalombattán történő változásokat. Ezért lényeges kérdésnek tekinthető a város környező településekhez, térséghez vagy az agglomeráció településeihez *(kiemelten Érdhez)* való kapcsolódása.

A településfejlesztési koncepció megfogalmazása során – *az elérhető dokumentumok tanulsága szerint* – jövő alakításában két eltérő alternatíva fogalmazódott meg a városvezetés részéről.

Passzív jövőkép: „Százhalombatta a csendes alvóváros”

Ebben a változatban a lakófunkciók és a lakossági szolgáltatások fejlesztése áll előtérben, enged a Budapesti agglomeráció növekedésével járó bevándorlásnak. Az önkormányzat minimális beavatkozásokkal a mai fejlődési folyamatok olyan korrekciójára törekszik, amely a belső fejlődés feszültségeit csökkenti, javítja a közlekedési-, környezeti helyzetet, de megerősíti a lakódominanciájú alvóvárost funkciójában.

A település vonzáskörzetének és az idegenforgalom, a nappali látogatók számának növelése ebben a változatban nem cél, a fejlesztések a helyi igények kiszolgálására irányulnak. A szolgáltatói beruházások megtérülése kedvezőtlen, mert döntően a helyi vásárlóerőtől függ, a városközpont infrastruktúrája jól kiépített, de nem funkcionál gazdasági, társadalmi központként.

A területfelhasználásban tovább erősödik a lakóterületek kiterjesztése, a közlekedés megújításakor a Budapestre ingázók igényeinek maximális kielégítése a cél. Az önkormányzatnak a lakásépítések és a környezetalakítás minőségére vonatkozóan magas szolgáltatási követelményeket kell meghatároznia, annak érdekében, hogy a város felvehesse a versenyt Budapest agglomerációjához tartozó más településekkel.

Aktív jövőkép: „Dinamikus fejlődési központ”

Ebben a változatban az önkormányzat a dinamikusabb fejlődés irányába haladva a kedvező adottságokat optimálisan kihasználva új szerepek vonzására, a funkciók jobb összehangolására és a térségi kapcsolatok erősítésére törekszik.

A társadalmi konfliktusok erőssége és száma növekszik, a befektetések megtérülése kedvező, a város fejlődésének új motorja a külső gazdasági-, társadalmi kapcsolat erősítésében rejlik. Százhalombatta és a környező települések között aktív együttműködések zajlanak, a települések közösen valósítják meg fejlesztéseiket, közösen pályáznak forrásokra. A regionális kapcsolatok fejlődése funkciómegosztást is jelent. Százhalombatta a regionális együttműködések egyik központi szereplőjévé válik a kistérségben. A környezetében fölpezsdülő társadalmi-gazdasági élet élénkülést hoz a város életében is, a helyi vállalkozások lehetőségei is kibővülnek.

A város a Dél-Budamenti kistérség középfokú oktatási centrumává válik. Az egészségügyi szolgáltatások terén a magas színvonal mellett jelentős mértékű térségi szerepvállalás történik, és az intézmény aktívan együttműködik a környező települések egészségügyi intézményeivel, illetve részt vesz azok ellátásában. A kulturális rendezvények, látványosságok, sportolási és egyéb rekreációs szolgáltatások egyre szélesebb és távolabbi tömegeket vonzanak a városba.

Így Százhalombatta egy jelentős vonzáskörzettel, fejlett, sokszínű gazdasággal rendelkező, lakosságában gyarapodó, mozgalmas belső társadalmi életet élő környezettudatos kisvárossá válik. A város vonzereje, gazdasága lendületesen fejlődik, és a közösségi életminőség fenntartásában nagy szerepet játszik az önkormányzat jövedelemtermelő befektetéseinek a hozadéka.

A jelenlegi városfejlődés inkább az első, passzív jövőkép felé mutat. A mostani állapottal a lakók nincsenek megelégedve, ezért valószínűleg a jelenlegi helyzet meghosszabbítása – amit valójában az első változat takar – szintén elégedetlenséget váltana ki a helyi lakosságban. A passzív jövőkép esetében Százhalombatta egy unalmas, eseménytelen várossá válik, ami a városok közötti versenyképességét jelentősen csökkenti, a potenciális befektetők pedig az érdeklődés és segítőkészség hiánya miatt másutt keresnek maguknak helyet. Tehát ez a fajta passzív magatartás csak látszólag ad biztonságot, hosszú távon nem biztosítja a város problémáinak kezelését, a jelenleg még nem égető, vagy még nem túl súlyosnak tartott problémák kiteljesedhetnek. Tehát a város fejlődése érdekében az első, passzív városfejlesztési politika nem ajánlott.

A két különböző, egymástól elhatárolható jövőkép közötti „lavírozás” sem megfelelő stratégia, el kell dönteni, melyik politikát szeretné követni a település. Az alternatívák közti középút nem járható, mert ha nincs vonzáskörzet, nincs vendégforgalom a városban, és a kizárólag helyi vásárlóerőre alapozott fejlesztés nem képes az önkormányzati beruházásokat jövedelmezővé tenni. Tehát nem ajánlott a két változat közé pozicionálni a várost.

A két lehetséges jövőkép közül a városfejlesztési koncepció egyértelműen a második mellett foglal állást.

2. táblázat

Százhalombatta városfejlesztési útjai

<i>Aktív jövőkép</i>	<i>Passzív jövőkép</i>
Tudatos, proaktív városfejlesztési politika	Lakosság alapvető igényeire szűkülő kielégítést célzó fejlesztések és beruházások
Kedvező adottságokat (pl. Budapest közelség) kihasználó, arra építő politika	Kedvező adottságokat figyelmen kívül hagyó fejlesztéspolitika
Térségi kapcsolatok erősítése	Befelé forduló, alvó kisváros jelleget erősítő törekvések
Hagyományos iparváros imázs és identitás bővítése	Hagyományos iparváros jelleg megőrzése
Környezeti és klímavédelmi célokat integráló városfejlesztési törekvések	A környezeti és klímavédelmi célokat elhanyagoló politika

Forrás: Saját szerkesztés.

Az aktív jövőkép az, amelyik olyan dinamikus jövőt vázol Százhalombatta számára, amiből a lakosság és a gazdasági szereplők számára is reális és elfogadható célok definiálhatók. Megvalósításának kulcseleme az aktív, tudatos, fejlesztésorientált várospolitikai. A település így nem válik önmagába forduló kisvárossá, amit tudatos és következetes városmarketinggel lehet véghezvinni. A második, aktív alternatíva természetesen követel áldozatokat, a kezdeti lépéseket finanszírozni kell a későbbi működőképesség és a célok elérése érdekében. Százhalombatta fejlődése érdekében csak az aktív („Dinamikus fejlődési központ”) városfejlesztési politika választható.

A passzív jövőkép egy lakossági szolgáltatásokra és lakófunkcióra épülő fejlesztési elképzelés, amely csak alapvető beavatkozást igényel az önkormányzattól. Ez lehetőség szerint csökkenti a városban rejlő belső feszültségeket, de erősíti a lakásdominanciájú alvóváros funkcióját. Ebben a modellben a lakóterületek kiterjesztése és az agglomerációs közlekedés professzionálissá válása a fő cél. A városi fejlesztések a helyi igények kielégítését tűzik ki célul.

Az aktív jövőkép modellje a kedvező adottságok (*közlekedés, város terek, települések közötti kapcsolatkiépítések lehetőségei*) kihasználására, illetve a még nem lévők kiépítésére alapoz. A modell a szélesebb körű kapcsolatok kiépítését javasolja regionális és kistérségi szinten, melyben a város a meghatározott funkciók tekintetében központi szereppel kell, hogy rendelkezzen. Ez esetben a város fejlődését a külső gazdasági kapcsolatok erősítése, beavatkozási pontok kialakítása határozza meg.

„A jelenlegi városfejlődés a fejlesztések ellenére a passzív jövőkép felé mutat. A városimázs kiépítésében egyértelműen egy aktív szemléletnek kell megvalósulnia, a település ez esetben részben képes lesz a szocialista iparvállalatra épített múltját feloldani, ugyanakkor egy jelenkori, nyitott, társadalmában és gazdaságában innovatív várost képes létrehozni” (*Településfejlesztési Koncepció 2014.*)

A fejlődés (*mint azt a fenti tervezési dokumentum is megállapítja*) nem feltétlenül (csak) mennyiségi gyarapodás, hanem minőségi átalakulás is. A településfejlesztés mindazoknak az ismereteknek, tapasztalatoknak és módszereknek az együttese, amelyek tudatos alkalmazásával elérhető a fenntartható fejlődés dinamikus egyensúlyi állapota. A településfejlesztés ugyanakkor szerves része a területfejlesztésnek: az egyes települések sorsa és esélyei ma már nem választhatók el a nagyobb térségek: településcsoportok, régiók fejlődési esélyeitől.

Az aktív jövőkép elérésének (*de legalább megközelítésének*) szolgálatában a városfejlesztési koncepció az alábbi célrendszert rögzítette:

Kiegyensúlyozott társadalmi környezet kialakítása:

- A társadalmi kohézió erősítése, a városfejlesztés ügyének képviselése aktív társadalmi párbeszéd kialakításával. Nagyon fontos a város lakóinak bevonása a koncepció megvalósításába.
- Új városimázs kialakítása. Ennek kulcseleme a korábbi ipari városképre alapozott identitás átformálása, az ipari tevékenység technológiaváltásának köszönhető, környezetterhelést jelentősen csökkentő pozitív változások tudatosítása, és az új imázs, a „dinamikus fejlődési központ” megismertetése.
- A lakosság identitástudatának, lokálpatriotizmusának erősítése.
- A helyi társadalom szellemi bázisának kialakítása. Százhalombattán elsősorban a foglalkoztatási szerkezet sokrétűbbé tétele szükséges. A felsőfokú végzettséget igénylő új munkahelyek teremtése alkalmas lehet az értelmiség helyben tartására illetve városba vonzására.
- A közszolgáltatások hatékonyságának növelése. Szükséges a lakossági ellátó intézményi rendszer struktúrájának, és a központilag biztosított, átlagon felüli mértékű normatívák felülvizsgálata, hogy az összegek felhasználása arányban álljon a teljesítményekkel.
- A lakossági szolgáltatások differenciált igényekhez való igazítása.

Minőségi természeti és épített környezet kialakítása

- Építészeti környezet minőségi fejlesztése.
- Településszerkezeti problémák orvoslása, a három, egymástól élesen elkülönülő karakterű városrészt funkcionális eszközökkel lehetőség szerint közelíteni kell egymáshoz, azért, hogy a mainál egységesebb városszerkezet alakulhasson ki. Az Óváros területi leszakadása ugyan az erőmű miatt nem szüntethető meg, de Dunafüred és az Új város összeépülésének nincs akadálya.
- Cél a telepszerű lakóterületek rehabilitációjának teljessé tétele, a természeti környezet védelme, fejlesztése, valamint a környezetterhelés további csökkenése. Ahhoz hogy Százhalombatta élhetőbbé váljon az egyik legfontosabb cél a környezetszennyezés tudatos csökkentése, a jelenlegi terhelések folyamatos ellenőrzése, a környezeti állapot rendszeres figyelemmel kísérése és szükség esetén javítása. Bár a két nagy iparvállalat az utóbbi években jelentős fejlesztéseket végzett a környezetterhelés csökkentése érdekében, a továbbiakban is minimalizálni kell a szennyezéseket, a város környezetszennyező megítélésének megszűnése és a lakosság egészsége, jó közérzete érdekében.

- Cél a zöldfelületek rendszeres gondozása, kezelése. Ahhoz, hogy az emberek tudatában élő „Százhalombatta egy környezetszennyező ipari város” kép megváltozzon, elengedhetetlen a zöldfelületek arányának növelése és a meg-lévők rendszeres gondozása. A növényzet növeli a lakosság jó közérzetét, leköti a szennyezéseket és segít „lélegezni” a településnek.

A városfejlesztési koncepcióban megfogalmazott célok teljesülése eredményeként a külső városrészekben hangulatos kisvárosi környezet alakulhat ki, alközpontokkal, új kertvárosi lakóterületekkel. Ezek a városrészek igazi városi jövőt hordoznak magukban, biztosítva a város fejlődésének folyamatosságát. A modern városközpont pedig színes kol-lázshatásával intézményi központja maradhat a környező lakóterületeknek. Sőt Százhalom-batta régióban betöltött szerepe bizonyos ágazatokban tovább erősödhet. A város adottsá-gai még belátható időn keresztül biztosítani tudják a település folyamatos fejlődését.

Áttekintve a korábbi tanulmányokban is fejlődőnek minősített új városok (*Paks és Tiszaújváros*) korábbi és hatályos településfejlesztési dokumentumait, megállapítható, hogy a számos különbség ellenére hasonló helyzetből adódóan nagyon hasonló fejlesz-tési célkitűzések kerültek megfogalmazásra a településfejlesztési stratégiákban, illetve az Integrált Városfejlesztési Stratégiákban. Ezek:

- a helyi gazdaság *(és a helyben foglalkoztatottság)* egyoldalúságának lehetőség szerinti oldása, új környezetkímélő technológiák alkalmazásának támogatása,
- a népességszám stabilizálása *(ahol, az korábban jellemző volt, ott a népes-ségcsökkenés lassítása, megállítása)*,
- a megélhetés feltételeinek, az életminőségnek a javítása, a „jól lét” követelmé-nyeinek előtérbe helyezése,
- a települési környezet minőségének egészségesebbé, jobbá tétele,
- valamint *(mindhárom vizsgált város esetében)* a térségi központi szerepkör erősítése, a térségben a településközi együttműködések erősítése, az együttműködésből potenciálisan remélhető előnyök maradéktalan kihasználása.

Legutóbbi időszakban erőteljessé váltak a fejlesztési célrendszerekben a klíma-védelmi célkitűzések, illetve a klímatudatos beavatkozások alkalmazásának igénye.

Visszatérve Százhalombattára, a város fejlesztése – *mint azt az előző fejezetben be-mutatott tények, eredmények is mutatják* – a legutóbbi évtizedben is alapvetően a koráb-ban megfogalmazott fejlesztési koncepcióban megfogalmazott irányok figyelembevéte-lével folyt.

Az ott megfogalmazott célok elérését (*megközelítését*) azonban az elmúlt években több tényező is nehezítette, nehezíti ma is. Ezek:

- Az elmúlt évtizedben nem folytatódott az a széleskörű társadalmi együttgondolkodáson (*együttműködésen*) alapuló munka, amely a városfejlesztési koncepció célkitűzéseit a helyi társadalom és a helyi gazdaság képviselői körében életben tartaná,
- Százhalombatta önkormányzatának országos összehasonlításban magas helyi adóbevételei ellenére nem szolgálta a fejlesztést, hogy a város mérete és jelentős gazdasági súlya ellenére nem székhelytelepülés, nem térségi központ,
- Hiányzik a Budapesti agglomeráció (*mint kiemelt térség jóváhagyott*) hosszú távú területfejlesztési koncepciója és programja, amely meghatározná Százhalombatta és térsége speciális helyzetéből adódó fejlesztési irányokat és prioritásokat,
- Nem alakultak ki a térségi (*településközi*) együttműködésnek és együtttervezésnek azok a törvényi-, jogi keretei, amelyek elősegítenék a város és városkörnyéke (*településfejlesztési koncepcióban előírt*) együttműködését,
- A finanszírozási rendszer is elbizonytalanodott az adórendszer korábbi és tervezett változtatásai miatt pld - *a helyi iparűzési adó 2024 évhez számított többletének tervezett elvonása és más prioritások szerinti újraelosztásának* – tervezete miatt.

Fentiek ellenére igaznak bizonyul az a településfejlesztési koncepcióban megfogalmazott kijelentés, amely szerint „A megkezdett igényes sokszínű városépítési munka folytatható, ha ehhez megfelelő támogatást biztosít a helyi társadalom”.

Mint azt a jelen tanulmány első részében bemutatott folyamatok, tények (*és a 2024. évi önkormányzati választások eredményei*) egyaránt azt bizonyítják, hogy ez a támogatás adott és töretlen.

Összegzés

A tanulmány legfontosabb megállapításai a következők:

Százhalombatta iparvárossá fejlődése és az ország egyik legfontosabb vegyipari központjává való válása a 20. századhoz köthető, a szocialista tervutasításos rendszer idején. Fejlődése – *hasonlóan az ország többi „csinált” városához* – elválaszthatatlanok voltak a kiemelt állami ipari és energetikai beruházásoktól. A város gazdasági és társadalmi fejlődését és fejlettségét még ma is a két nagy iparvállalatnak köszönheti, ami egyszerre teremti meg a város relatív jólétét, egyben sérülékeny helyzetet is teremt.

Százhalombatta azok közé az egykori szocialista múlttal bíró új városok közé tartozott és tartozik máig is, amelyek sikerebben tudtak és tudnak reagálni az elmúlt két évtized gazdasági kihívásaira, a globális versenyére. A város gazdasági szerkezete képes

volt modernizálódni. Százhalombatta relatív sikeressége az új városok között bizonyára annak is köszönhető, hogy a főváros közelségében, annak vonzáskörzetében fekszik.

A város népesedési és társadalmi folyamatai illeszkednek az országos trendekbe, lakossága csökkenő és elöregedő, az elvándorlás is jelen van, még ha kisebb mértékben is, mint a rosszabb gazdasági helyzetű új városokban. A város lakosságának képzettségi viszonyai kedvezőek, a felsőfokot végzett, képzettek aránya magas, ennek oka, hogy a két nagyvállalat sok mérnököt, középvezetőt alkalmaz.

A város fejlesztése a kezdetektől tervszerűen – *világos értékrendszer alapján* – egy éllhető harmonikus kisváros megteremtése érdekében folyik. A távlati fejlesztés irányát a jóváhagyott városfejlesztési koncepcióban megfogalmazott jövőkép elérése (*megközelítése*) érdekében megfogalmazottak jelentik.

Igaznak bizonyul az a településfejlesztési koncepcióban megfogalmazott kijelentés, amely szerint „A megkezdett igényes sokszínű városépítési munka folytatható, ha ehhez megfelelő támogatást biztosít a helyi társadalom”. Mint azt a jelen tanulmány első részében bemutatott folyamatok, tények (*és a 2024. évi önkormányzati választások eredményei*) egyaránt bizonyítják, hogy ez a támogatás – a városfejlesztés iránya és prioritásai vonatkozásában – helyi társadalom részéről adott és töretlen.

Irodalom

- Csizmady A. (2013): Új városok-régi városok: Összehasonlító elemzés, 215–247.
 Laki I. (2014): Százhalombatta sikeressége a 21. század elején In: *Polgári Szemle*, Gazdasági és társadalmi folyóirat, 10., 331–345.
 Laki I. (2014): Százhalombatta iparvárosi szerepe a 21. században In: *Kultúra és Közösség*, 1., 27–37.
 Rumi I. (1998): Városépítéset az önkormányzatban, Százhalombatta a XX. század végén, Modulus–R Bt., 127.
 Százhalombatta Önkormányzata megbízásából készítette az MTA Szociológiai Kutató Intézet Város és Környezetszociológiai Műhely 2006 Kutatásvezető: Prof. Dr. Szirmai Viktória
 Szirmai V. (1988): *Csinált városok*, Magvető Könyvkiadó, 243.
 Szirmai V. (szerk.) (2013): *Csinált városok a XXI. század elején*, MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont, Szociológiai Intézet, 287.

Internetes dokumentumok, adatbázisok

- Százhalombatta város Településfejlesztési Koncepciója, 2014, Art Vital Kft, 30. old. <https://battanet.hu/wp-content/uploads/2016/02/289-2014mkonc.pdf>
 Százhalombatta Integrált Településfejlesztési Stratégiája, 2014, Art Vital Kft, 49.old. <https://battanet.hu/wp-content/uploads/2016/02/289-2014m2its.pdf>
 KSH Tájékoztatási Adatbázis <https://statinfo.ksh.hu/Statinfo/themeSelector.jsp?lang=hu>
 KSH Népszámlálási Adatbázis <https://nepszamlalas2022.ksh.hu/adatbazis/>

Zsibók Zs. (2024): Paks, mint helyi gazdasági központ: szigetszerű működés vagy integráló erő? CITY.HU Várostudományi Szemle. 4(2), 117–134.

Paks, mint helyi gazdasági központ: szigetszerű működés vagy integráló erő?

Zsibók Zsuzsanna¹

Absztrakt

Paks és környéke Magyarországnak egy sajátos térsége, gazdasági szempontból szinte minden mutató tekintetében kiemelkedik a környezetéből, néhány tekintetben országos összehasonlításban is. A város, mint a Paksi Atomerőmű Zrt. helyszíne, gazdasági magterületként működik, ahol az energiatermeléshez kapcsolódóan különböző, magas hozzáadott értékű tevékenységek koncentrálnak, melyek erősítik a helyi gazdaságot és az ott élők jövedelmét. Az erőmű jelenléte és a fejlesztések által generált beruházások hosszú távon is stabilizálják a város gazdasági helyzetét, ami egyfajta szigetszerű gazdasági fejlődést biztosít egy egyébként kevésbé dinamikus vidéki térségben. Jelen tanulmányban Paks és környékének gazdasági erejét tekintjük át, figyelemmel a város és környéke közötti fejlettségi különbségekre. A Központi Statisztikai Hivatal megyei és településszintű adatait használjuk fel és egy a szakirodalomban elismert módszert használunk a helyi gazdasági erő számszerűsítésére. Eredményeink azt jelzik, hogy Paks és környékének viszonya úgy jellemezhető, mint egy erős gazdasági centrum visszafogott dinamikával és térben igencsak korlátozott túlcsoportuló hatásokkal.

Kulcsszavak: szocialista iparvárosok, helyi gazdaságfejlesztés, területi egyenlőtlenségek, város-vidék kapcsolatok

Abstract

Paks and its surroundings are a special region of Hungary, from an economic point of view it stands out from its surroundings in almost all indicators, in some respects even in national comparison. The city, as the location of MVM Paks Nuclear Power Plant Ltd., operates as an economic core area, where various high value-added activities related

¹ tudományos főmunkatárs, HUN-REN KRTK Regionális Kutatások Intézete, Pécs, e-mail: zsibok.zsuzsanna@krtk.hun-ren.hu

to energy production are concentrated, which strengthen the local economy and the income of the people living there. The presence of the power plant and the investments generated by the developments stabilize the economic situation of the city in the long run, which ensures a kind of island-like economic development in an otherwise less dynamic rural area. In this study, we review the economic strength of Paks and its surroundings, taking into account the development differences between the city and its hinterland. We use county- and town-level data of the Hungarian Central Statistical Office and use a method acknowledged in the literature to quantify settlement economic power. Our results indicate that the relationship between Paks and its surroundings can be characterised as a strong economic centre with modest dynamics and very limited spatial spillover effects

Keywords: socialist industrial towns, local economic development, territorial inequalities, urban-rural relations

Bevezetés

Paks és környékének fejlődését jelentősen meghatározza a szocialista iparvárosi múltja (Laki 2015) és a térségben jelenleg is zajló beruházások (Lux 2012). A város a Paksi Atomerőmű Zrt. helyszínéül egy gazdasági magterület, ahol az energiatermeléshez kapcsolódóan különböző, magas hozzáadott értékű tevékenységek koncentrálnak, melyek erősítik a helyi gazdaságot és az ott élők jólétét. Általánosságban véve Paks kiemelkedik a magyarországi kisvárosok sorából (Horeczki, Egyed 2021). A regionális tudomány elméleti alapjain azt feltételezhetjük, hogy Paks tágabb földrajzi környezetében működnek a térbeli túlsorduló (spillover/trickle-down) hatások (Myrdal 1957; Hirschman 1958), vagyis az ipari központ képes nemcsak közvetlenül a várost, hanem annak tágabb funkcionális övezetét is gazdaságilag dinamizálni. Jelen tanulmányban azt vizsgáljuk meg, hogy milyen Paks város környékének a gazdaságszerkezete, és hogy milyen távolságban érvényesülnek a térbeli túlsorduló hatások. Molnár és szerzőtársai (2023) megállapítják, hogy a kisvárosi gazdaságok városhálózaton belüli köztes pozíciója és figyelemre méltó differenciálódása egyrészt a szocialista időszak hierarchiaszintek mentén eltérő léptékű fejlesztéseinek, másrészt az elmúlt három évtized regionálisan koncentrált külföldi működőtőke-beruházásainak hatásait tükrözi. Paks mindkét szempontból előnyös helyzettel rendelkezik, és sajátos helyzete miatt a rendszerváltást követő válságot ki tudta védeni (Laki 2015), valamint kimaradt a kisvárosok elmúlt évtizedekben végbement leértékelődéséből.

Ebben a tanulmányban Paks térségét úgy határozzuk meg, mint a Pakstól 30 kilométeres körzeten belül található települések összességét. E területhez összesen 75 település tartozik, melyeknek legnagyobb része Tolna vármegyében, kevesebb mint a fele Bács-Kiskun vármegyében és kis része Fejér vármegyében található, rendre 40, 27 és 8 település. A térségben 57 község, 7 nagyközség, 10 város és egy vármegyeszékhely található. A Tolna vármegyei településeken kb. 113 ezer fő él (ebből 17 800 fő Pakson), a Bács-Kiskun vármegyéhez tartozókon kb. 79 ezer fő, míg a Fejér vármegyéhez tartozó részen kb. 11 ezer fő a lakosság. A 75 településen összesen a magyarországi népességnek a 2,1%-a él (a KSH Helyiségnévtárának 2023. január 1-jére vonatkozó adatai alapján). A foglalkoztatottak száma 95 100 fő volt, ami a magyarországi teljes foglalkoztatotti létszámnak a 2,0%-a. A térség Tolna vármegyébe eső részében 53 200 fő (ebből Pakson 8 700 fő), a Bács-Kiskun vármegyéhez tartozó részen 36 800 fő, míg Fejér vármegye 8 településén 5 200 fő foglalkoztatott volt 2022-ben (a KSH Népszámlálási adatbázisa alapján).

A következő fejezetben néhány kiemelt statisztikai mutató által jellemezzük Paks és környékének gazdasági térszerkezetét, majd ezt követően a térségi gazdasági erőt számszerűsítjük. Tanulmányunk utolsó fejezete pedig a következtetéseinket mutatja be.

Paks és térsége gazdasági helyzetének elemzése

Paks tágabb környezetének gazdasági ereje az országon belül viszonylag gyenge (Zsibók, Koós 2023). Tolna vármegye gazdasága Magyarország gazdaságán belül Nógrád vármegye után a második legkisebb, a bruttó hazai össztermékben (GDP-ben) való részesedése átlagosan csupán 1,7% volt 2010 óta, és a részesedésnek ez a mértéke stagnáló, enyhén csökkenő trenddel jellemezhető. Bács-Kiskun vármegye ezzel szemben jóval erősebb teljesítményt mutat, Magyarország GDP-jéből átlagosan 3,9%-ot termel meg, ami 2010 után indult növekedésnek, viszont 2018-as maximumának (4,2%) elérése óta visszaesően van. Fejér vármegye Budapest után az ország negyedik legnagyobb gazdasági teljesítményű térsége, az országos gazdasági értéktermelésből 4,2%-kal részesül. Tolna és Bács-Kiskun vármegye egy főre jutó GDP-ben mért fejlettsége nagyjából hasonló, az országos átlagnak körülbelül a 70–80 százaléka között van. Míg Tolna vármegye fejlettsége e tekintetben nem javult 2010 óta, sőt, inkább enyhén visszaesik, addig Bács-Kiskun vármegye fejlettsége a nagy volumenű beruházásoknak köszönhetően jelentős relatív növekedést ért el 2020-ig (67%-ról 81%-ra), de azóta enyhén visszaesően van (2022-ben 76% volt). Fejér vármegye az ország legfejlettebb térségei közé tartozik, a pénzügyi-gazdasági válság okozta visszaesés óta eltelt időszakban

szinte folyamatosan javult az országon belüli pozíciója, az egy főre jutó GDP 2015 óta majdnem minden évben meghaladja az országos átlagot (kb. 3–6%-kal).

Tágabb, európai uniós összevetésben a térség fejlettsége a magyarországi trendeket követte: míg hazánk átlagos fejlettsége 2010 és 2022 között 10 százalékpontot javult, az Európai Unió vásárlóerőparitáson mért átlagos egy főre jutó GDP-jének 66%-áról annak 76%-ára nőtt, addig Tolna vármegye relatív fejlettsége 49%-ról 57%-ra nőtt, Bács-Kiskun vármegye fejlettsége pedig 44%-ról 58%-ra, de az eddigi maximumát, 60%-ot 2020-ban érte el. Fejér vármegye 58%-ról 78%-ra lépett előre, ami az országos teljesítményhez képest figyelemre méltó javulás.

Magyarország gazdasága erősen támaszkodik a feldolgozóiparra, a teljes bruttó hozzáadott értékének több mint egyötödét adja ez a nemzetgazdasági ág, noha a tercierizáció miatt a súlya fokozatosan visszaesik (*1. táblázat*). Hozzá kell tenni azonban, hogy a magas hozzáadott értékű szolgáltatószektor döntően Budapesten koncentrálódik, a vidéki térségekben elsősorban a feldolgozóipar jelenthet dinamizáló erőt. A 2010-es években a feldolgozóipar részesedése a bruttó hozzáadott értékben az évtized közepéig növekvő trendet követett, 2015-ben 24%-ot ért el, viszont azóta csökkenő pályán van, 2022-ben már csak 20%-os a súlya. Tolna vármegye e tekintetben gyengén iparosodott térségnek számít, ugyanis a feldolgozóipara a teljes bruttó hozzáadott értéknek csak a 18%-át adja, Bács-Kiskun és Fejér vármegyében pedig kifejezetten magas ez az arány: rendre 27%, illetve 32%. Tolna vármegye sajátosságából fakadóan a bruttó hozzáadott értéknek viszonylag magas hányadát teszi ki a villamosenergia-termelő ágazatot is magában foglaló ipari tevékenységek köre (B+D+E nemzetgazdasági ágak), ez 2022-ben 12% volt (hozzá kell tenni azonban, hogy 2010-ben még 24% volt a részaránya, tehát fokozatosan megfeleződött, és helyét a feldolgozóipar és valamelyest az építőipar vette át). Összehasonlításképpen, az országos átlag 2,4% volt, míg Bács-Kiskun vármegyében csupán 1,7%, Fejér vármegyében pedig 0,8%. Mindhárom vármegyében az országoshoz képest erősebb az építőipar súlya is: a 6%-os nemzetgazdasági átlaggal szemben 7–10% közötti. A Tolna és Bács-Kiskun vármegye gazdaságában a 3,8%-os országos átlaghoz képest jóval magasabb arányban van jelen a mezőgazdasági tevékenység: az agrárszektor részaránya a teljes bruttó hozzáadott értéken belül 8–9% ezekben a vármegyékben, míg Fejér vármegyében a 4,5%-os érték csak kis mértékben haladja meg az országos átlagot. Az országos átlaghoz képest felülreprezentáltak ezekben a vármegyékben a közigazgatás, az oktatás és az egészségügyi ellátás nemzetgazdasági ágak, viszont a magasabb hozzáadott értékű szolgáltatások az országoshoz képest kisebb súllyal jelennek meg.

1. táblázat

Tolna, Bács-Kiskun és Fejér vármegye gazdasági szerkezete Magyarországgal összehasonlításban (az egyes nemzetgazdasági ágak részesedése a bruttó hozzáadott értéken belül, 2022. év, %)

<i>Nemzetgazdasági ágak, ágcsoporthok</i>	<i>Magyarország</i>	<i>Tolna</i>	<i>Bács-Kiskun</i>	<i>Fejér</i>
A – Mezőgazdaság, erdőgazdaság, halászat	3,8	8,9	8,0	4,5
C – Feldolgozóipar	20,2	17,5	26,9	32,3
B+D+E – Ipar egyéb	2,4	12,6	1,7	0,8
F – Építőipar	6,3	9,3	9,7	7,5
G+H+I – Kereskedelem, szállítás és raktározás, vendéglátás	17,3	12,5	18,1	11,8
J – Információ, kommunikáció	5,0	2,1	1,2	2,8
K – Pénzügyi, biztosítási tevékenység	3,7	1,3	1,5	0,9
L – Ingatlanügyletek	11,7	8,6	9,0	9,3
M+N – Üzleti szolgáltatások	10,2	6,1	4,9	6,8
O+P+Q – Közigazgatás, oktatás, egészségügyi szolgáltatás	16,7	19,0	17,1	21,4
R+S+T+U – Egyéb szolgáltatás	2,7	2,2	1,9	1,8
<i>Összesen</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

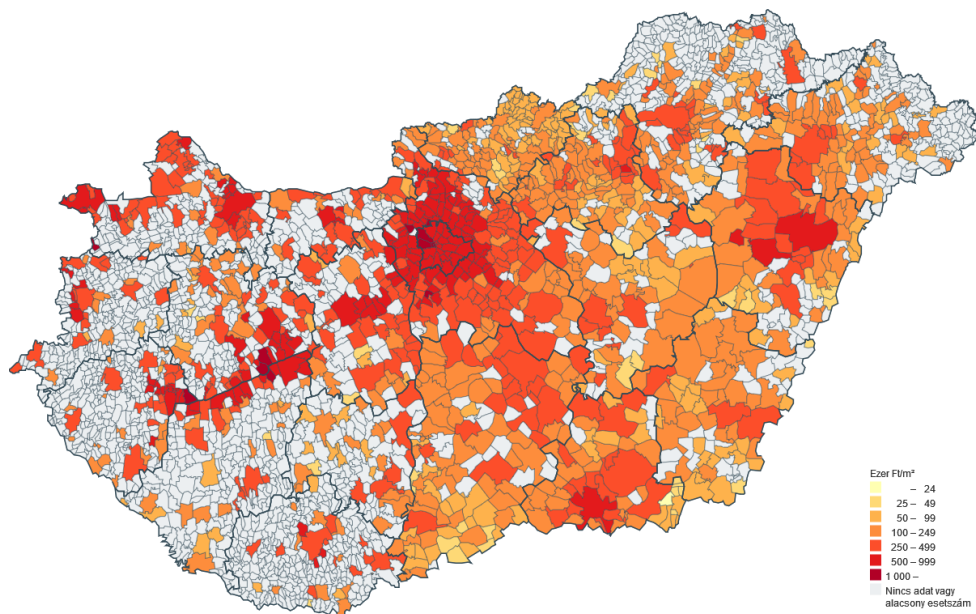
Forrás: KSH Tájékoztatási adatbázis alapján saját szerkesztés.

A vizsgált térség gazdasági helyzetének egy értékelési szempontjaként választottuk az ingatlanárakat (Nagy 2023). A KSH Ingatlanadattárának adatai alapján Magyarországon igen erős főváros-vidék különbségek figyelhetők meg (*1. ábra*). Az országban a főváros agglomerációján kívül csupán néhány „hot spot” van: a Balaton környéke, az északnyugati határszél, illetve Debrecen környéke. A fővárosban az ingatlanárak 2022-ben átlagosan 848 ezer Ft/m² szinten voltak, a fővároson kívüli térségek ingatlanárai átlagosan csupán a budapestieknek a felét érik el, jelentős szórással. A Paks 30 km-es körzetében található települések a vármegyéjükön belül periférikusnak tekinthetők az ingatlanárak szempontjából, ez alól csak a Tolna vármegyébe tartozó települések képeznek kivételt. Bács-Kiskun vármegyében az átlagos ingatlanárnak kb. a 82%-a volt a Paks környéki településeken az ingatlanár, míg a Fejér vármegyébe nyúló részeken nagy elmaradást mutatott ki a KSH Ingatlanadattára, mivel ott csak kb. a vármegyei átlagnak

a 40%-a volt. Tolna vármegyében viszont ezeken a településeken kb. 21%-kal magasabbak az ingatlanárak, mint a vármegyei átlag. Az országos átlaghoz viszonyítva Paks 30 km-es körzetében az ingatlanárak kb. 37%-kal voltak alacsonyabbak 2022-ben, a községekben közel 40%-os volt a lemaradás hazánk többi községéhez képest, a városokban 25%-os a lemaradás az ország más városaihoz képest, és Szekszárdon, a térség egyetlen megyeszékhelyén kb. 17%-os az ország többi megyeszékhelyéhez képest. A 75 vizsgált településen átlagosan 170 ezer Ft volt a lakások négyzetméterára 2022-ben (noha csak a településeknek kb. a feléről áll rendelkezésre adat), de Pakson ennél lényegesen magasabb értéket, 480 ezer Ft-os négyzetméterárat mutatott ki a KSH, ami az országos települési rangsor első 200 helyezésén belül volt, több vármegyeszékhelyt megelőzve. Szekszárdon és Gerjenben megközelítette a 400 ezer Ft/m² árat a lakások piaci értéke, viszont csak további tizenegy településen volt a térségi átlag felett, ugyanakkor volt tíz olyan település, ahol 100 ezer Ft körül vagy akár jóval alatta volt a négyzetméterár.

1. ábra

A lakások átlagára Magyarországon településenként, 2022, ezer Ft/m²



Forrás: KSH Ingatlanadattár.

A településszinten rendelkezésre álló gazdasági-társadalmi mutatók közül még kiemeljük a nyilvántartott álláskeresők számát és arányát. Paks 30 km-es körzetében 2022-ben a nyilvántartott álláskeresők száma 5 130 fő volt, ami az országos adatnak – csakúgy, mint más gazdasági mutatók – kb. a 2%-a. 100 munkavállalási (15–64 éves) korú lakosra országos átlagban 4,44 fő álláskereső jut. A vizsgált 75 település ebből a szempontból kedvezőbb helyzetben van, ugyanis itt ez az érték csak 3,38 fő, viszont a saját vármegyénk többi részéhez viszonyítva már nem egyértelmű a kép. A legmagasabb értéket a Fejér vármegyei településeken mértük, átlagosan 3,7 főt, miközben a vármegyei érték igen alacsony, mindössze 2 fő. A 75 település közül 40 van Tolna vármegyében, és ezeken a helyeken 3,4 álláskereső jutott 100 munkavállalási korú lakosra, míg a vármegye többi részén ennél több, 3,8 fő. A Bács-Kiskun vármegyébe tartozó 27 településen ugyan kevesebb, 3,2 fő volt a 100 munkavállalási korú lakosra jutó álláskereső, viszont a vármegye többi részén ennél is alacsonyabb az érték, 2,5 fő. A különböző településtípusok a fejlettségi rangsort tükrözik, ugyanis a vármegyeszékhelyen (Szekszárdon) csak 2,4 fő, a városokban 2,6 fő, a nagyközségekben 3 fő, míg a községekben 3,6 fő álláskereső jut 100 fő 15–64 éves lakosra. Paks városában kedvező az adat, 2,1 fő, ugyanakkor a koronavírus-válság óta valamelyest emelkedett (2017–2018-ban csak 1,9 fő volt).

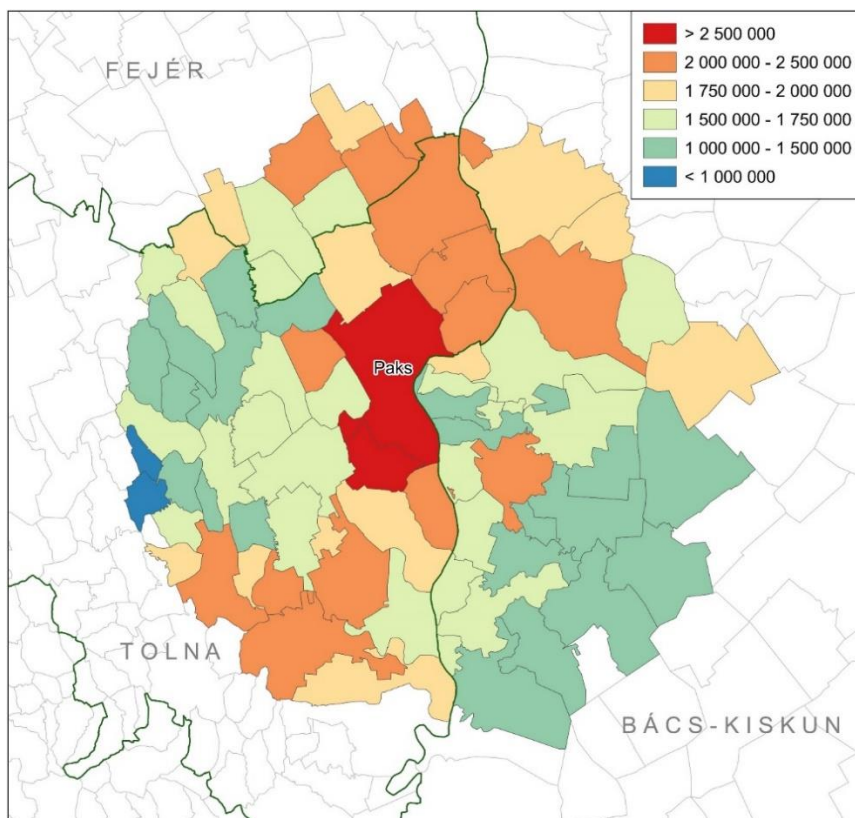
A foglalkoztatás kapcsán érdekesnek tartjuk kiemelni a magas presztízsű foglalkoztatottak arányát. E mutatót a KSH részben szubjektív értékítéletet tükröző felmérés alapján számszerűsíti (KSH 2018). A presztízs értékelésében számításba veszik a foglalkozás kínálat életkörülményeket, az ahhoz szükséges tudást, az azzal megkereshető jövedelmet, a foglalkozás társadalmi hasznosságát, valamint a foglalkozás „divatosságát”. A magas presztízsű foglalkoztatási csoportokban foglalkoztatottak aránya országosan 15,7 százalék, ami viszont Budapesten ennek a többszöröse, 41,8 százalék volt 2022-ben. A fővárost Pest vármegye követi, ahol ez az arány szintén kiemelkedik a többi térség közül, 25 százalékos. Magyarországon a vidéki térségek közül a Dunántúl északi részén elhelyezkedő vármegyék emelkednek ki (17–19%-os aránnyal). A Paks 30 km-es körzetébe tartozó települések körében a Bács-Kiskun vármegyei térségben magasabb a magas presztízsű foglalkoztatottak aránya (16%), mint a vármegye többi településének átlaga (14,7%). A Tolna vármegyében található települések körében még nagyobb a különbség: Paks 30 km-es körzetében 15,2% az átlag, szemben a vármegye többi településén mérhető 12,5%-os átlaggal. Fejér vármegyében kifejezetten nagyok, de ellentétes irányúak e tekintetben a különbségek, és mutatják a vizsgált 8 település periférikus helyzetét, ugyanis ezeken csak 10,9% a magas presztízsű foglalkoztatás, míg a vármegye többi településén átlagosan 19,8%, amivel Fejér vármegye egyébként a vármegyék rangsorában a harmadik helyet foglalja el. Azt láthatjuk tehát, hogy Fejér vármegye irányában nem

érvényesül Paks kedvező túlsorduló hatása, Bács-Kiskun vármegyében pedig olyan városok, mint Kalocsa (25%) és Kiskőrös (27%) felfelé húzzák az átlagot, mert a vármegye többi városa közül csak Baján (31%) és Kecskeméten (30%) magasabb az érték. Paks a magas presztízsű foglalkoztatottak aránya az ország vármegyeszékhelyein mért értékhez hasonló, 32,4%, ami jelzi Paks kiemelkedő helyzetét a térségen belül, illetve az országon belül is a települési rangsor felső 5 százaléka környékén található, 2022-ben a 161-edik helyen. A térségben egyedül Szekszárdon kedvezőbb az arány, 33,8%. Pakshoz még közel áll Kiskőrös, Kalocsa és Sióagárd 25–27% közötti aránnyal. 20–25% között a 75 vizsgált településből csak kilenc esetében volt ez a mutató, és csak további 9 településen haladta meg az országos értéket (15,7%-ot). 11 olyan település van a térségben, ahol a magas presztízsű foglalkoztatás aránya nem éri el a 10%-ot.

Összetett jelenséget tükröz a jövedelmek területi megoszlása, melynek segítségével képet kaphatunk a vizsgált térségnek Magyarország térszerkezetében elfoglalt helyéről. Ehhez a települési szinten rendelkezésre álló egy főre jutó szja-alapot képező jövedelmek mutatóját elemeztük (2. ábra). Paks a jövedelmek tekintetében kiemelkedik a régióban, ugyanis itt az átlagos egy lakosra jutó jövedelem 2022-ben 3 millió 681 ezer Ft volt, ami a fővárosi átlagot (3 millió 027 ezer Ft) is jelentősen meghaladja. A rangsorban Paks városát követő település Dunaszentgyörgy, ahol az átlagos éves egy lakosra jutó jövedelem több mint 1 millió Ft-tal elmaradt a paksi értéktől. Hasonló sávban (2,4 millió és 2,5 millió Ft között) található még Györköny, Madocsa és Szekszárd, ugyanakkor Duna-földváron valamivel kisebb volt az átlagos jövedelem (2 millió 173 ezer Ft/lakos/év). A 75 településből csak 15 településen haladta meg a 2 millió Ft-ot az egy lakosra jutó jövedelem, 35 településen 1,5–2,0 millió Ft között volt ez az érték, 21 településen 1,0–1,5 millió Ft között volt, a két legszegényebb településen, Szakadátón és Kalaznón pedig az 1 millió Ft-ot sem érte el. A 75 vizsgált település körében az átlagos egy főre jutó jövedelmek a Bács-Kiskun vármegyébe tartozó térségben voltak a legalacsonyabbak, átlagosan 1 millió 581 ezer Ft, míg Tolna vármegyében az országos átlaghoz közel voltak (1 millió 769 ezer Ft), de a legmagasabb egy lakosra jutó éves jövedelem a Fejér vármegyéhez tartozó településeken volt, 1 millió 899 ezer Ft. Az átlagos jövedelmek Bács-Kiskun és különösen Fejér vármegyében elmaradnak az adott vármegye többi részének átlagos jövedelmétől (az előbbiben 56 ezer Ft-tal, az utóbbiban 500 ezer Ft-tal), viszont Tolna vármegyében jelentősen felhúzzák az átlagot (374 ezer Ft-tal). Mint más gazdasági mutatók esetében már megállapítottuk, a 75 település által lefedett térség az ország gazdaságának kb. a 2%-át adja ki – ezt megerősíti Paks 30 km-es körzetének az összes jövedelemből való részesedése is (2,4%).

2. ábra

Az egy lakosra jutó SZJA adóalapot képező belföldi jövedelem a 2022. évben
Paks 30 km-es körzetében (Ft/fő)



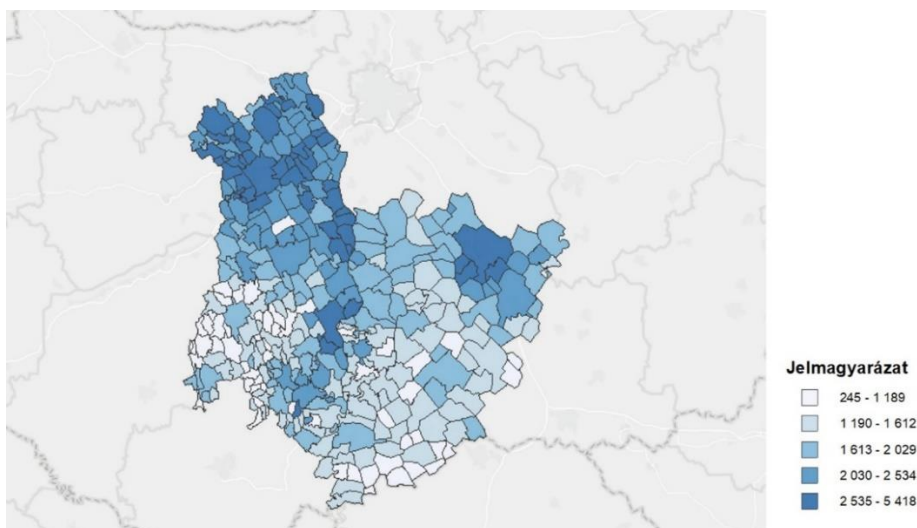
Forrás: TEIR adatok alapján Szabó Tamás (HUN-REN KRTK RKI) szerkesztése.

Tágabb földrajzi kitekintésben vizsgálva a jövedelemeloszlás térszerkezetét egy jellegzetes összképet kapunk a térségről. Mind országosan, mind a vizsgálatunk által érintett három vármegyén belül erős észak-déli megosztottság észlelhető, amelyet jelentősen meghatároz a főváros kisugárzó hatása (3. ábra). Erős centrum-periféria dichotómia figyelhető meg a három vármegyében, miközben a térségen belül megtalálhatók mind külső, mind belső perifériák. Ha Paks városának és a környék többi alcentrumának térségi túlcsoportoló hatását vizsgáljuk, akkor láthatjuk, hogy a Duna egy határozott választóvonalat képez a jövedelemeloszlás tekintetében. A 75 település által lefedett térségben a nagyobb városoknak, mint Paks, Kecskemét és Szekszárd a túlcsoportoló hatása csak szűk körzetükben érvényesül. Székesfehérvár és Dunaújváros körül ez nem igaz, de

ezek hatása már gyengébben tapasztalható a vizsgált településkörben. Szembetűnő még az is, hogy a jövedelemelosztás tekintetében Szekszárd, mint megyeszékhely pozíciója gyenge, még Pakssal szemben is. E kérdés mélyebb elemzésére a gravitációs, illetve a potenciálmodellek adnak lehetőséget (Kincses, Tóth 2011, 2012), melyet a kutatásnak egy későbbi fázisában kívánunk elvégezni.

3. ábra

Az egy állandó lakosra jutó szja-alapot képező jövedelem Tolna, Bács-Kiskun és Fejér vármegyéiben, 2022



Forrás: KSH Térképes Interaktív Megjelenítő Alkalmazás.

A kutatásnak ebben a fázisában regresszióval ellenőriztük, hogy az egy lakosra jutó szja-alapot képező jövedelem nagyságára mennyiben hat a települések Paks városától vett földrajzi távolsága, ahol a távolságot a közúti eléréssel, kilométerben számoltuk (a Google Térkép adatai alapján).

$$\text{jövedelem}_i = \alpha_1 + \beta_1 \text{távolság}_i + \varepsilon_i \quad (1)$$

$$\text{jövedelem}_i = \alpha_2 + \beta_2 \text{távolság}_i + \beta_3 \text{státusz}_i + \varepsilon_i \quad (2)$$

$$\text{jövedelem}_i = \alpha_3 + \beta_5 \text{távolság}_i + \beta_7 \text{megye}_i + \varepsilon_i \quad (3)$$

$$\text{jövedelem}_i = \alpha_4 + \beta_8 \text{távolság}_i + \beta_9 \text{státusz}_i + \beta_{10} \text{megye}_i + \varepsilon_i, \quad (4)$$

ahol i a települések számát jelöli, $\alpha 1-4$ a tengelymetszetek, $\beta 1-10$ a regressziós paraméterek, ε a maradéktag.

Az (1) modellben a távolság hatását önmagában vizsgáltuk, majd a további futtatásokban a távolságon kívül figyelembe vettük még a települések jogállását (2) és a települések vármegyéjét (3), illetve e két változó együttes hatását is (4). A vármegye változó bevonásával arra voltunk kíváncsiak, hogy érezhető-e Fejér vármegye esetében Székesfehérvár pozitív kisugárzó hatása, illetve Bács-Kiskun vármegyében a Duna, mint választóvonal hatása. A modellt először Pakssal együtt futtattuk (1–4 modellek), majd elemeztük Paks nélkül is (1a–4a modellek). Pakssal együtt a térségről a teljes összképet látjuk, viszont Paks nélkül csak a környező településeken érvényesülő összefüggéseket tudjuk kimutatni, Paks torzító hatása nélkül. Eredményeinket a 2. táblázat mutatja be.

2. táblázat

A Paks környéki települések jövedelemszintje és a várostól mért távolságuk közötti összefüggés

a) Pakssal együtt

<i>Változó</i>	<i>(1)</i>	<i>(2)</i>	<i>(3)</i>	<i>(4)</i>
távolság	-16774***	-16530***	-16414***	-16205***
p-érték	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
státusz=megyeszék-hely		754630**		752108**
p-érték		0.0415		0.0370
státusz=város		292163**		342631***
p-érték		0.0199		0.0057
megye=Bács-Kiskun			-101758	-104680
p-érték			0.2869	0.2464
megye=Fejér			208936	269562*
p-érték			0.1552	0.0534
konstans	2267078	2210023	2269582	2201550
p-érték	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
N	75	75	75	75
R-négyzet	0.2229	0.3151	0.2683	0.3780

b) Paks nélkül

<i>Változó</i>	<i>(1a)</i>	<i>(2a)</i>	<i>(3a)</i>	<i>(4a)</i>
távolság	-11851***	-12165***	-11628***	-12138***
p-érték	0.0010	0.0005	0.0012	0.0004
státusz=megyeszék- hely		751493**		756796**
p-érték		0.0258		0.0209
státusz=város		151349		202171*
p-érték		0.1994		0.0812
megye=Bács-Kiskun			-86994	-82007
p-érték			0.3037	0.3164
megye=Fejér			225910*	268100**
p-érték			0.0836	0.0343
konstans	2083715	2065626	2083586	2059425
p-érték	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
N	74	74	74	74
R-négyzet	0.1407	0.2150	0.2043	0.2919

Megjegyzés: ***, **, * 1%-os, 5%-os és 10%-os szinten szignifikáns együttható

Forrás: KSH és Google Térkép adatok alapján saját számítás.

A Paks városától mért távolság hatását mérő együttható mindegyik futtatásban szignifikáns, negatív volt. Ez azt jelenti, hogy a Paks környéki településeken Pakssal együtt számítva átlagosan, várhatóan 16–17 ezer Ft közötti összeggel csökken az egy főre jutó jövedelem minden egyes kilométernyi távolsággal (1–4 modellek). Paks nélkül számítva a távolság 1 kilométeres növekedésével 11–12 ezer Ft összegű csökkenést mutatnak ki a modellfuttatások (1a–4a modellek). A jogállások tekintetében (2, 4, illetve 2a és 4a modellek) a vizsgálatok a vármegyeszékhely státuszhoz tartozó szignifikáns előnyt mutatják a községekkel, nagyközségekkel szemben, ugyanakkor a városi jogállás nem jelent szignifikáns előnyt, csak akkor, ha Paksot is bele vesszük a számításokba. A települések vármegyéjének kontrollváltozója nem mutatott szignifikáns hatást a jövedelmekre, kivéve a (4) modellben, Fejér vármegye esetében találtunk 10%-os szinten szignifikáns, pozitív együtthatót, ha Paks hatását is figyelembe vesszük. Paks kiszűrésével a (3a) modell 10%-on szignifikáns, a (4a) modell 5%-on szignifikáns együtthatót mutatott ki Fejér vármegye esetében. Ezek szerint a Paks környéki települések körében szignifikáns pozitív hatása van annak, ha egy település Fejér vármegyéhez tartozik, viszont a Duna, mint választóvonal hatása nem mutatható ki a Bács-Kiskun vármegyéhez tartozó változó együtthatója alapján – a várakozásainknak megfelelően negatív együtthatókat kaptunk, de azok nem szignifikánsak (lásd a 3, 4, illetve a 3a, 4a modellek eredményeit).

A térségi gazdasági erő számszerűsítése Paks térségében

Magyarországon a Központi Statisztikai Hivatal a GDP-adatokat országos szinten készíti el, és becsléseket készít vármegyei szinteken. Ennél alacsonyabb területi bontásban nem állnak rendelkezésre a GDP-adatok, emiatt a Paks 30 km-es körzetébe tartozó térség teljesítményének értékeléséhez elsőként azt kell megbecsülni, hogy mekkora részarányt képvisel Magyarország gazdaságán belül. Ehhez adott esetben pontosabb becslést kapunk, ha – a vármegyei szintű adatok birtokában – a 75 vizsgált település körében nem az országos adatokból indulunk ki, hanem a három érintett vármegye GDP-becsléseit dezaggregáljuk egy felülről építkező szemléletben (hasonlóan, mint Molnár et al. 2023). Ennek megfelelően a Fejér vármegyében található 8 település mutatóit viszonyítjuk Fejér vármegye teljesítményéhez, a 40 Tolna vármegyei település adatait viszonyítjuk Tolna vármegye értékéhez, illetve a 27 Bács-Kiskun vármegyei település adatait viszonyítjuk Bács-Kiskun vármegye adataihoz.

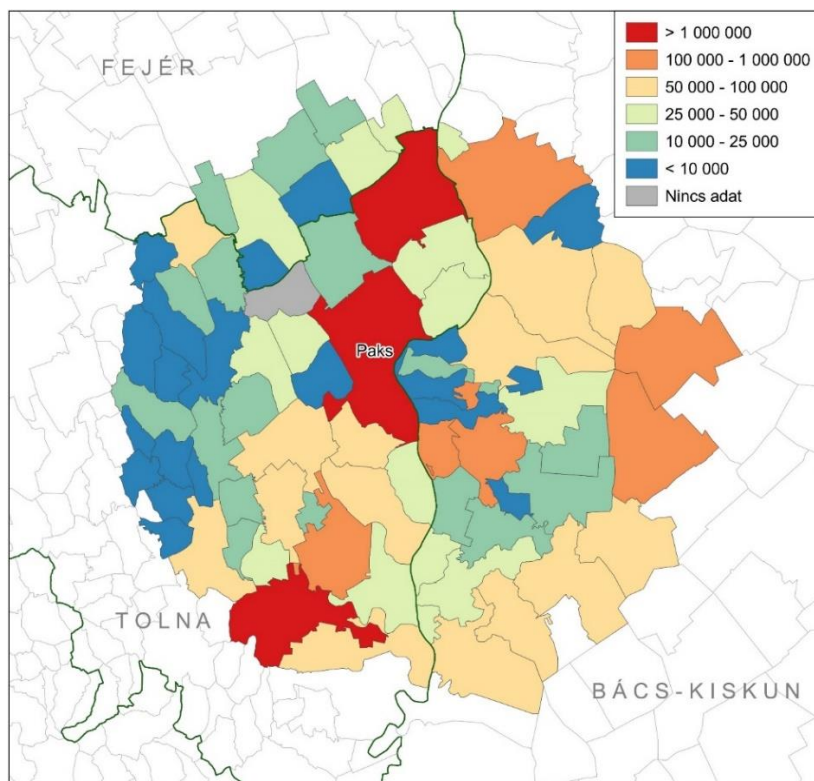
Egy vármegyéken átnyúló, hivatalos közigazgatási határokkal nem rendelkező, a hivatalos statisztikai adatszolgáltatás által nem lefedett térség GDP-adatainak becslésére ad módszertani mintát Dusek et al. (2015) és Jakobi et al. (2005), illetve hasonló módon becsülte a kisvárosok gazdasági erejét Molnár et al. (2023), egyben felhívták a figyelmet a módszer korlátaira is. E szakirodalmi előzmények tapasztalataiból kiindulva jelen munkában a 75 település által lefedett térség gazdasági erejét a helyi iparüzési adó (HIPA) bevételekből való részesedésük alapján becsüljük meg, amihez a TEIR-adatbázis által lefedett időszak (2014–2022) adatait átlagoljuk. A helyi iparüzési adó alapja az árbevétel és a közvetlen anyagjellegű ráfordítások különbsége, ami szoros összefüggésben van a vállalatok által termelt hozzáadott értékkel, így a lehetőségekhez képest jól közelítheti a GDP-t.

A 75 vizsgált település együttesen az országos HIPA-bevételeknek 2014–2022 között évente átlagosan az 1,6–1,9%-át számolta el (4. ábra). Ez az arányszám megközelítőleg jelzi azt, hogy milyen a térség gazdasági ereje Magyarország nemzetgazdaságán belül. A vizsgált települések közül 27 tartozik Bács-Kiskun vármegyébe, és ezek a teljes vármegyei HIPA-bevételeknek 10–12%-át tudhatják maguknak. A 2014–2022 között egy mérsékelt visszaesésnek lehettünk tanúi. A 75 vizsgált településből 40 tartozik Tolna vármegyébe, és a HIPA-bevételek jelentős része e településkörben keletkezik: a teljes vármegyei HIPA-bevételek 74–78%-a e településekhez köthető, ugyanakkor ezen belül Paks városának van domináns szerepe, mivel a vármegyei HIPA-bevételek 34–43%-a keletkezett itt 2014 és 2022 között. Paks városa a teljes nemzetgazdaság HIPA-bevételeiben is látható, 0,6–0,8%-os részt képvisel. Szekszárd a Tolna vármegyei HIPA-bevételekből még további 16–20%-ot képvisel, és a térség harmadik legnagyobb jelentőségű

városa, Dunaföldvár is Tolna vármegyében található, HIPA-bevételekben való részesedése 2014 és 2022 között növekvő tendenciát mutatott, részesedése átlagosan 9% volt a vármegyén belül. Tolna vármegye többi 37 településének hozzájárulása gyenge, együttesen összesen 10–11% közötti részt tesznek ki. A vizsgált térség települései közül mindössze 8 tartozik Fejér vármegyébe, és a vármegye gazdaságában marginális szerepűek, HIPA-bevételeik részesedése a vármegyén belül 0,4–0,5% körül alakult. A vizsgált térségen belül elég erős a gazdasági centrum-periféria viszony, a teljes HIPA-bevételeknek a 85%-a csupán 9 településhez köthető (Paks, Szekszárd, Dunaföldvár, Kiskőrös, Kalocsa, Tolna, Solt, Kecel és Foktő), a gazdasági erő fennmaradó 15%-a a többi 66 település között oszlik meg.

4. ábra

Paks 30 km-es körzetébe tartozó települések HIPA-bevételei
(2018–2022 közötti átlag), ezer Ft



Forrás: KSH adatok alapján Szabó Tamás (HUN-REN KRTK RKI) szerkesztése.

A 3. táblázat adatai jelzik, hogy vármegyei szinten Bács-Kiskun vármegyében a HIPA alapján számolt részesedés alulbecsli a GDP-t, Tolna és Fejér vármegyében ezzel szemben felülbecsli azt. Módszerünk alapján míg a 75 település által lefedett térség a hazai HIPA-bevételekből 1,79%-ban részesedik (a három vármegye HIPA-bevételeiből 17,25%-ban), addig a magyarországi GDP-ből 1,74%-os a részesedése. A Paks 30 km-es körzetének települési gazdasági erő-bebecslése során a 3. táblázat utolsó oszlopában található részesedésekből indulunk ki.

3. táblázat

A Paks 30 km-es körzetébe tartozó települések becsült gazdasági súlya

<i>Területi egység</i>	<i>Vármegyék részesedése az országos HIPA bevé- teleken belül</i>	<i>Vármegyék részesedése az országos GDP-n be- lül</i>	<i>Területi egység</i>	<i>A települések részesedése a vármegyei HIPA-bevéte- leken belül</i>	<i>A települé- sek becsült részesedése az országos GDP-n be- lül</i>
Bács-Kiskun vármegye	3,67%	4,05%	27 telepü- lés – Bács- Kiskun vármegye	11,14%	0,45%
Tolna vármegye	1,78%	1,67%	40 telepü- lés – Tolna vármegye	76,43%	1,27%
Fejér vármegye	4,94%	4,39%	8 település – Fejér vár- megye	0,42%	0,02%
3 vármegye összesen	10,40%	10,11%	75 telepü- lés össze- sen	17,25%	1,74%

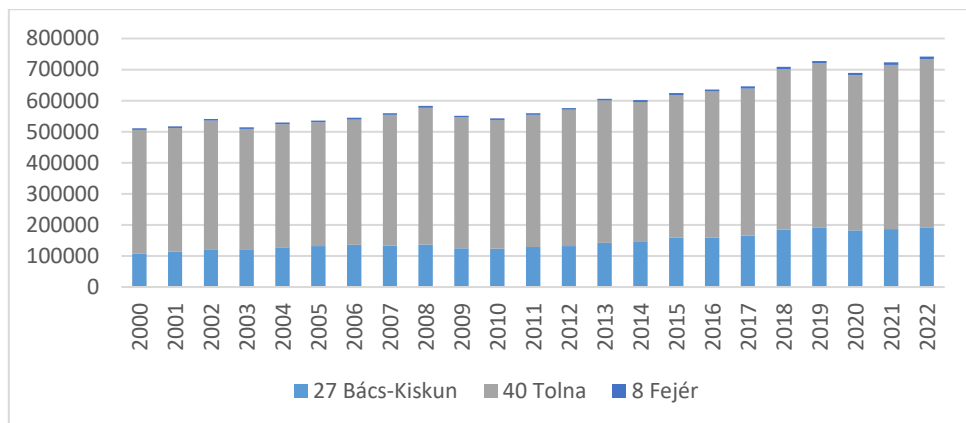
Forrás: KSH és TEIR adatok alapján saját számítás.

A becsült térségi gazdasági erő (azaz a 75 településre leszámított GDP becsült értéke) 2000 és 2022 között, változatlan árakon számolva 1,45-szörösére növekedett (5. ábra), amihez a Bács-Kiskun vármegyéhez tartozó települések járultak hozzá a legjobban, 1,75-szörös növekedéssel. A Tolna vármegyéhez tartozó települések növekedtek a legkevesbé, 1,37-szeres értékre, míg a Fejér vármegyébe tartozó nyolc település a 2000-es térségi gazdasági erőt 1,57-szeresen haladta meg 2022-ben. Mindez felhívja a figyelmet arra, hogy Paks környékén, különösen Tolna vármegyében a kiemelkedő helyi gazdasági erő lassú dinamikával párosul. Bács-Kiskun vármegye egy alacsony bázisról

indulva kiemelkedő teljesítményt ért el, de a továbbiakban – külső beavatkozás nélkül – már nem tudja fenntartani a korábbi gyors növekedési teljesítményt (Lengyel, Vas 2024).

5. ábra

Térségi gazdasági erő Paks környékén (2015-ös, változatlan árakon számolva, millió Ft)

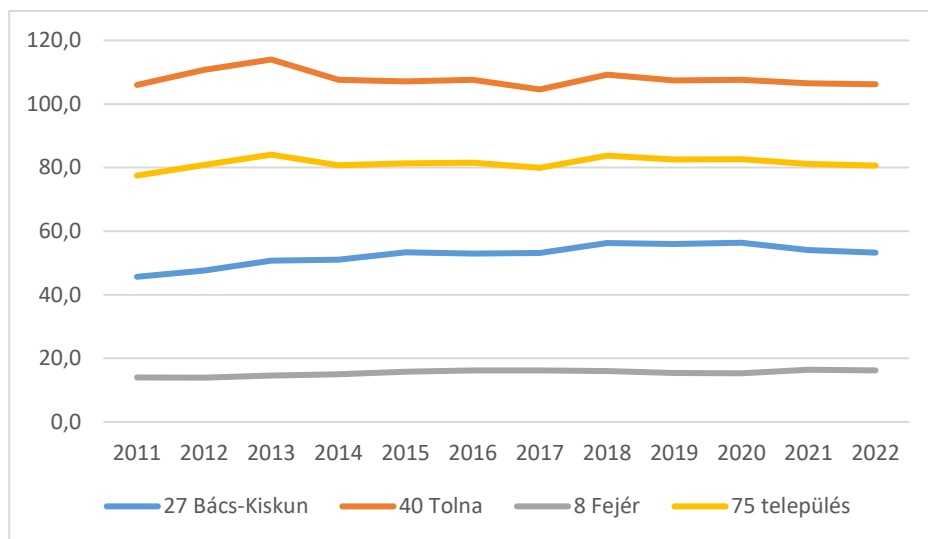


Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés.

Az egy főre jutó térségi gazdasági erő tekintetében nagyon erős különbségeket látunk a vizsgált térségen belül (6. ábra). Míg a Paks 30 kilométeres körzetébe tartozó településeknek a Tolna vármegyéhez tartozó részen az országos gazdasági fejlettséget meghaladó teljesítményt látunk, addig a Bács-Kiskun vármegyéhez tartozó településeken a gazdasági erő attól jelentősen elmarad: az országos fejlettségnek csupán a 46–56 százaléka közötti értékeket kaptunk. A Fejér vármegyéhez tartozó települések becsült gazdasági ereje rendkívül alacsony, az országos átlagnak kevesebb mint az egyötöde. Tolna vármegye 40 településének körében a térségi gazdasági erő trendje a kezdeti növekedés után enyhén visszaeső-stagnáló, míg Bács-Kiskun vármegye 27 településén növekvő trendet láttunk a 2020-as évekig, illetve Fejér vármegyében alig észrevehető növekedés volt. A térség egészére nem jellemző, hogy közeledett volna az országos átlaghoz, ami a regionális fejlesztéspolitika szempontjából elgondolkodtató.

6. ábra

Az egy főre jutó térségi gazdasági erő Paks környékén
az országos átlaghoz (=100) viszonyítva



Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés.

Összegzés

Jelen tanulmányban Paks és környékének gazdasági helyzetét vizsgáltuk. Számos gazdasági mutató megerősítette, hogy ez a térség Magyarország gazdaságában hozzávetőlegesen 2%-os súlyt képvisel, viszont a térségi gazdasági erő területi megoszlása közel sem egyenletes. Paks tágabb környezetének gazdasági ereje az országon belül viszonylag gyenge, az egy főre jutó GDP az országos átlagnak körül-belül a háromnegyede. A 75 település által lefedett térségben erős a gazdasági centrum-periféria megosztottság, amit több mutató is alátámaszt. A térségre jellemző az az összkép, hogy a Fejér vármegyébe tartozó 8 település a Fejér vármegyei átlagos, országos viszonylatban is magas fejlettségtől jelentősen elmarad. Bács-Kiskun vármegyében ugyan kisebbek a különbségek, de az oda tartozó 27 település – néhány várost leszámítva – a vármegye többi részénél fejletlenebb. Kecskemét pozitív kisugárzásától a távolság zárja el e térséget, míg Paks térbeli túlsorduló hatásától a Duna. Tolna vármegyében Paks az atomerőműnek köszönhetően a 40 település egyik fő erőcentrumának számít, a gazdasági

mutatói sok esetben a vármegyeszékhelyénél, Szekszárdnál is jobbak. Elemzésünk alapján az rajzolódik ki Paksról és térségéről, hogy a város számára jelentős gazdasági erőt képvisel az atomerőmű és a hozzá kötődő beruházások jelenléte, de annak pozitív térbeli túlsorduló hatásai csak meglehetősen korlátozottan érvényesülnek. A térségben a gazdasági dinamika visszafogott, ugyanis az ágazati specializáció nem ad stabil alapot a hosszú távú növekedéshez.

Köszönetnyilvánítás

Köszönettel tartozunk az MVM Paksi Atomerőmű Zrt.-nek a tanulmányban szereplő kutatási eredmények felhasználásáért, mert azok részét képezik az MVM Paksi Atomerőmű Zrt. által üzemeltetett Paksi Atomerőmű 1–4. blokkjainak további üzemidő-, hosszabbításáról szóló előzetes konzultációnak.

Irodalom

- Dusek T., Koppány K., Kovács N., Szabó D. R. (2015): A győri járműipari körzet hozzáadott értékének becslése. *Területi Statisztika*, 1., 76–87.
- Hirschman, A. O. (1958): *The strategy of economic development*. New Haven: Yale University Press.
- Horeczki, R.; Egyed, I. (2021): Small town development in peripheral areas. *Deturope*, 2., 52–65. DOI: 10.32725/det.2021.013
- Jakobi Á., Oláh M., Dombi G., Retz T., Nemes Nagy J., Lócsei H., Jeney L., Szabó P., Németh N. (2005): *Társadalmi-gazdasági állapotfelmérés a Balaton Kiemelt Üdülőkörzetben*. Balaton Project ELTE Regionális Földrajzi Tanszék, Balatoni Integrációs Kht. Társadalomtudományi Kutatócsoport, Budapest-Siófok
- Kincses Á., Tóth G. (2011): Potenciálmodellek geometriája. *Területi Statisztika*, 1., 23–37.
- Kincses Á., Tóth G. (2012): Gravitációs modell alkalmazása a térszerkezet vizsgálatára. *Területi Statisztika*, 5., 479–491.
- Központi Statisztikai Hivatal (2024): *Helynévtár 2023*
- Központi Statisztikai Hivatal (2018): *Mikrocenzus 2016 – 13. A foglalkozások presztízse*. https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mikrocenzus2016/mikrocenzus_2016_13.pdf
- Laki I. (2015): A magyarországi iparvárosok múltja és jelene. *Polgári Szemle*, 1–3., 370–381.
- Lengyel I., Vas Zs. (2024): Az újraiparosítás hatása a hazai térségek felzárkózási pályáira. *Közgazdasági Szemle*, 11., 1176–1198. <https://doi.org/10.18414/KSZ.2024.11.1176>
- Lux G. (2012): A térségi boom gazdasági és társadalmi következményei. *Tér és Társadalom*, 2., 22–39. DOI: 10.17649/TET.26.2.1951.
- Molnár E., Feyrouz, A. S., Lénárt, V. M. (2023): Kisvárosi gazdaságok funkcionális településföldrajzi megközelítésben. *CITY.HU Várostudományi Szemle*, 1., 49–77.
- Myrdal, G. (1957): *Economic Theory and Underdeveloped Regions*, Gerald Duckworth, London.
- Nagy G. (2023): Megragadható-e a vidéki nagyvárosok körüli szuburbanizáció a lakáspiaci indikátorok változásán keresztül? *Területi Statisztika*, 6., 683–721. <https://doi.org/10.15196/TS630602>
- Zsibók Zs., Koós, B. (2023): Gazdaság: folytatódik az extenzív növekedés? In: Koós, Bálint (szerk.) *Területi folyamatok Magyarországon 2021–2023*, Budapest: HUN-REN KRTK RKI, 64–99.

Nagy E. (2024): Új pályán – új függőségek szorításában? A helyi szereplők változó mozgástere és stratégiái Tiszaújvárosban. CITY.HU Várostudományi Szemle. 4(2), 135–153.

Új pályán – új függőségek szorításában? A helyi szereplők változó mozgástere és stratégiái Tiszaújvárosban

Nagy Erika¹

Absztrakt

Az egykori szocialista iparvárosok eltérő utat jártak be a rendszerváltozás óta eltelt három és fél évtizedben. A gazdasági átmenet sikeres modelljeinek tekintett újraiparosodó és/vagy a helyi ipart sikeresen újra pozicionáló települések a formálódó európai (globális) félperiféria részévé váltak. Az új fejlődési pályák hátterében a kelet-közép-európai térségre fókuszáló kutatások olyan helyi érdekközösségeket azonosítottak, amelyek létrejöttét a strukturális válság, a politikai térvessztés, az elvándorlás, a helyi erőforrások zsugorodása ösztönözte. A tanulmányban arra keressük a választ, hogy (1) az ipari szerkezetváltásban, a helyi értékek mozgósításában és megóvásában mely szereplők töltöttek be meghatározó, innovatív szerepet, hogyan változott egymáshoz fűződő viszonyuk, (2) mozgásterüket mennyiben és milyen módon határozta meg a városok szocialista iparvárosi múltja, a helyi társadalmi viszonyok, ezek beágyazottsága az átalakuló hatalmi geometriákba, illetve (3) a helyi gazdaság és társadalom függő helyzete hogyan változott, értelmeződött újra az átmenet válsága, a 2000-es évektől kibontakozó perifériás iparosítás, illetve az állam változó térbeli szerveződése eredményeképpen. A fenti folyamatokat kritikai politikai gazdaságtani megközelítésben, a cselekvő-(agency-) fókuszú gazdaságföldrajzi kutatások eredményeit felhasználva elemezzük egy tiszaújvárosi esettanulmányon keresztül.

Kulcsszavak: szocialista iparvárosok, ipari periféria, cselekvő-fókuszú kutatások

¹ tudományos főmunkatárs, HUN-REN KRTK Regionális Kutatások Intézete, Békéscsaba; nagy.erika@krtk.hun-ren.hu

Abstract

The former 'socialist' industrial towns took diverse development paths since the early 1990s. Places which emerged as scenes of reindustrialisation (path change) and/or of the recovery of 'old' activities have been integrated in the European (hence, the global) industrial periphery. Studies focused on the CEE region identified various patterns of local agencies supporting the old-new trajectories to counteract multiple crises such as economic decline, population loss, poverty and environmental degradation. This study is focused on three interrelated issues such as (1) exploring local agents, their strategies, and assets mobilised by them for path change; (2) how (whether) their scope was shaped by the various aspects of social relations rooted in socialist industrial past; (3) how new dependencies emerged due to the transition crisis, the post-2000 peripheral industrialisation and to the ongoing centralisation of state power since 2010. The argumentation is anchored in critical political economic approach combined with the current results of agency studies, and relies on the case study approach (Tiszaújváros, Hungary), drawing lessons relevant in the broader context of European industrial peripheries.

Keywords: socialist industrial towns, industrial periphery, agency

Bevezetés

Az államszocializmus intézményeinek összeomlása elválaszthatatlanul összekapcsolódott a szocialista iparosítás (egykor) új városainak kilencvenes években kibontakozó strukturális válságával (Szelényi 1996; Szirmai 2013). Az ipari kapacitások leépülése, a gyorsan növekvő munkanélküliség és a társadalmi reprodukció kereteit biztosító intézmények hanyatlása eredményeként kibontakozó szociális válság, a helyi közösségek és identitások eltűnése, a lokális terek és az azokhoz kapcsolódó narratívák átalakulása a posztiszocialista átmenetre – a neoliborális kapitalizmus kelet-európai, perifériás változatainak kialakulására – irányuló kutatások fontos terepeivé tették ezeket a városokat (Weclawowicz 1998; Germuska 2004; Stenning 2000). A helyi gazdaság és társadalom rendszerváltozás utáni átalakulását boncolgató vizsgálatok feltártak számos, a szocialista iparvárosi múltban gyökerező sajátosságot, amelyek formálták ezeknek a településeknek a jövőképét, a helyi szereplők stratégiáit és ezek lokalitáson túlmutató korlátait, illetve lehetőségeit.

A közös strukturális jellemzők megragadhatók

1. az ipar meghatározó szerepének fennmaradásában a helyi gazdasági struktúrában, a foglalkoztatásban, a lokális terekhez kötődő narratívákban és a települések jövőképében, miközben az ipari múlt és jelen egymás ellen-narratíváiként is megjelennek – az új beruházások, tevékenységek kiutat jelentenek a strukturális válságból, a helyi történelem és kultúra új értelmezései kapcsolódhatnak hozzájuk (Görmar et al. 2022; Görmar, Kinossian 2022; Hruska, Písa 2024);
2. a helyi gazdaság (a foglalkoztatás és társadalmi reprodukciót támogató lokális szolgáltató intézmények) redisztributív rendszerektől való függőségében, ami fenntartotta az érdekvérvényesítés informális, személyes kapcsolatokra épülő technikáit a piaci átmenet válságos időszakában is; ezek sikeressége meghatározta a helyi gazdaság és társadalom átalakulási irányait és időhorizontját (Szirmai 2013; Baranyai 2013; Nagy et al. 2021; Görmar et al. 2022);
3. a helyi társadalmak sajátos struktúrájában és az 1990 után kialakult törésvonalakban – a városi polgárság lassú formálódásában, a helyi közösségek sajátos, iparhoz kötődő kohéziójának gyengülésében, a munkaalapú társadalom keretei között újratermelődő marginális helyzetekben (Ladányi 1991; Germuska 2004; Váradi 2013; Kovai 2019; Nagy et al. 2024);
4. a legtöbb kelet-közép-európai országban máig megoldatlan, komplex környezeti válságban, amelynek kezelése meghaladja a helyi közösségek kompetenciáit és forrásait, a következményeket azonban az ott élők viselik (Domansky 2010; Stenning 2010; Nagy et al. 2023).

A lokális fókuszú, esettanulmányokra építkező kutatások azonban rávilágítottak arra is, hogy az egykori szocialista iparvárosok eltérő utat jártak be az elmúlt három évtizedben. A gazdasági szerkezetváltás sikeres modelljeinek tekintett újraiparosodó és/vagy a helyi ipart sikeresen újra pozicionáló települések a formálódó európai (globális) félperiféria részévé váltak. Az új fejlődési pályák hátterében a régióra fókuszáló kutatások olyan helyi érdekközösségeket azonosítottak, amelyek létrejöttét a strukturális válság, a politikai térvészítés – a település intézményi hierarchiákban betöltött szerepének rendszerváltozás utáni erodálódása –, az elvándorlás, a helyi erőforrások zsugorodása ösztönözte (Blažek, Květoň 2022; Písa, Hruska 2023; Görmar et al. 2022). Ezek a változatos összetételű koalíciók a helyi/térségi politikai és (ipari) ágazati szereplők mellett közintézményeket, civil szervezeteket és a helyi társadalom érdekvérvényesítő potenciállal rendelkező csoportjait tömöríthetik, a lokális problémák hosszú távú megoldására szerveződnek, és képesek a helyi-térségi erőforrások (munkaerő, infrastruktúra, az iparhoz kötődő kapcsolati és tudástőkék, önkormányzati és közösségi források)

mozgósítására, hogy megvalósítsák saját jövőképüket. A helyi víziókat azonban sok esetben olyan nem-lokális szereplők (érdekek) írják fölül, amelyek új külső függőségeket és/vagy a helyi erőforrások kizsákmányolását eredményezik (Medve-Bálint, Šćepanović 2020; Éltető, Ricz 2023; Stihl 2023; Nagy et al. 2023).

Jelen tanulmány is egy olyan szocialista iparvárosi múlttal rendelkező településre, Tiszaújvárosra fókuszál, amely ugyan elszenvedte a posztszocialista átmenet strukturális válságának negatív következményeit – a csökkenő foglalkoztatást, a helyi intézmények fenntartásával kapcsolatos bizonytalanságot, az elvándorlást –, a 2000-es évek elején azonban stabilizálódott a helyi gazdaság, növekedett a foglalkoztatás, és az intézményrendszer nagy részét is sikerült megmenteni, illetve átalakítani. Az alábbiakban arra keresem a választ, hogy (1) az ipari szerkezetváltásban, a helyi értékek mozgósításában és megóvásában mely szereplők töltötték be meghatározó, innovatív szerepet, hogyan változott egymáshoz fűződő viszonyuk, (2) mozgásterüket mennyiben és milyen módon határozta meg a városok szocialista iparvárosi múltja, a helyi társadalmi viszonyok, ezek beágyazottsága az átalakuló hatalmi geometriákba. A tanulmány kitér arra is, hogy (3) a helyi gazdaság és társadalom függő helyzete hogyan változott, értelmeződött újra az átmenet válsága, a 2000-es évektől kibontakozó perifériás iparosítás, illetve az állam változó térbeli szerveződése eredményeképpen. Az elemzés célja végső soron tehát az, hogy kritikai politikai gazdaságtani megközelítésben, a cselekvő-(agency-) fókuszú gazdaságföldrajzi kutatások eredményeit felhasználva rámutasson a lokális szereplők változó mozgásterére az újraiparosodó európai periférián.

Az alábbi elemzésben a hazai kutatási eredmények mellett támaszkodom a VW ACORE (Agents of change in old industrial regions) projekt eredményeire, elsősorban a cseh és kelet-német esettanulmányok tanulságaira is.

Strukturális kényszerek és helyi cselekvők a helyi gazdaság és társadalom átalakulásában: elméleti keretek

A tanulmány koncepcionális keretei a kritikai politikai gazdaságtan alapvetéseire és a térbeli egyenlőtlenségek cselekvőközpontú kutatásainak legfrissebb eredményeire épülnek. Előbbi megközelítés relevanciája abban áll, hogy a gazdasági, politikai, társadalmi folyamatokat, ezek viszonyát kritikai nézőpontból, a fennálló egyenlőtlen hatalmi viszonyokkal összefüggésben vizsgálja. A társadalom működését meghatározó intézményi-jogi kereteket így a politikai küzdelmek (osztály)érdek vezérelte „termékeiként” értelmezi, amelyek a különböző szereplők számára eltérő mozgásteret (korlátokat) teremtenek. Az elmélet tehát a fennálló struktúrák és a cselekvők (agency) közötti dialektikus viszonyt, ennek dinamikáját és egyenlőtlenségeit középpontba állítva

magyarázza a kapitalizmus válságaira adott válaszokat (az intézményi keretek átalakítását és a felhalmozási rezsimek kapcsolatát) és a térbeli-társadalmi egyenlőtlenségek újratermelődésének mechanizmusait, rávilágítva ezek igazságtalanságaira és politikai alternatíváira is (Overbeek 2004; Jessop, Oosterlynck 2008; Vliegenhart-Overbeek 2009). Ez szükségképpen reflexív és iteratív kutatói (elméletalkotó) munkát jelent, mivel a tudás és megszerzésének módja is a fennálló társadalmi viszonyokba ágyazottan értelmezhető számunkra (Apeldoorn, Horn 2018). Jelen tanulmány és az alapjául szolgáló kutatások esetében ez a terepmunka melletti elköteleződést, a lokális folyamatok több oldalról, nézőpontból történő megismerését, a források egymásra reflektáló elemzését – végső soron a lokális szereplők stratégiáinak, küzdelmeinek, a mozgásterüket alakító intézményi keretek (hatalmi viszonyok) kritikai vizsgálatát jelenti.

A kritikai politikai gazdaságtani kutatások az utóbbi másfél évtizedben a *kelet-közép-európai ipari periféria formálódása* európai és globális kontextusának, illetve az állam változó szerepének és intézményrendszereinek összehasonlító elemzésével, továbbá a posztszocialista átmenet és a globális pénzügyi válság hatásainak, az ezekre adott válaszok vizsgálatával a lokális folyamatok makroszintű összefüggéseinek megértéséhez is muníciót adtak. Az európai integrációs folyamatra fókuszáló kutatások egymással versengő politikai – a globális beágyazódást támogató neoliberális, az európai piac védelmét szorgalmazó neomerkantilista és a szociális európai vízióját képviselő szociáldemokrata – projektek (és a mögöttük húzódó gazdasági érdekek) közötti küzdelmek és alkuk eredményeként értelmezték a 2000-es években kibontakozó neoliberális fordulatot. Ezek a folyamatok – a javak közös piacon belüli szabadabb áramlása mellett a tagállamok szigorúbb nemzeti monetáris és költségvetési politikára szorítása, ezzel belpolitikai mozgásterük korlátozása – jelentették a posztszocialista országok csatlakozásának és gazdasági beágyazódásának kontextusát is. E keretek között indult meg a versengés az újonnan csatlakozó posztszocialista országok között a befektetők, elsősorban a termelő tőke számára kedvező feltételek – a munkaerőpiaci és környezetvédelmi szabályozás, vállalati adózás, állami támogatások különböző formái stb. – megteremtésében (Apeldoorn, Horn 2018; Bohle 2009). Az ipar fenti intézkedések által is ösztönzött periferezációja (Arrighi 1989) Kelet-Közép-Európában tetten érhető a termelő kapacitások átrendeződésében (Hadjimichalis 2016), az értéktermelés (pl. az ipari hozzáadott érték) térbeli egyenlőtlenségeiben (Lux 2017), illetve a munkaerő árában és egyre romló alkupozíciójában is (Czirfusz et al. 2017; Geröcs, Pinkasz 2017). Mivel az állam pénzügyi mozgástere erősen korlátozott volt a makrorégióban, az ipari térségek a rendszerváltás utáni strukturális válság enyhítésében kevésbé számíthattak szakpolitikai támogatásra és forrásokra, sőt az állam igyekezett kivonulni a helyi gazdaságból, gyors, sok esetben szakmailag kifogásolható, előnytelen alkukat kötve (Lux 2008; Váradi

2013; Nagy et al. 2021; Görmar et al. 2022). Mindeközben az ipari válság(ok) negatív externáliái és az újrakezdés terhei jórészt (és azóta is) a helyi közösségekre, továbbá a háztartásokra hárultak (Csányi et al. 2018).

Az egykori szocialista iparvárosok ebben a közegben, számos más, hazai és külföldi várossal versengve keresték a kiutat a rendszerváltozás utáni, majd az ezt követő gazdasági és szociális válságokból. Abban, hogy a strukturális kényszerek mellett az ő stratégiáikat, viszonyrendszereiket, az (egykori) szocialista iparvárosok útkeresését feltárjuk és az esettanulmányok keretein túlmutatóan konceptualizáljuk, a cselekvő-központú (agency) kutatások eredményei segíthetnek. Ezek a lokális, illetve regionális fókuszú empirikus vizsgálatokra építkező koncepciók mozgásterük (egy-egy szervezet átalakítására korlátozott, vagy azon túlmutató változások elindítása), stratégiai céljaik (az adott fejlődési út fenntartása, megváltoztatása vagy a kettő kombinációja), illetve társadalmi beágyazottságuk szerint azonosították a helyi szereplők különböző csoportjait (Baekkelund 2021; Sotarauta et al. 2021). Utóbbi – legtöbbször idézett – koncepcióhoz kapcsolódó szakirodalom négy csoportot definiált:

- 1) az innovatív helyi vállalkozókét (új gazdasági tevékenységek, technológiák bevezetői, saját vállalati-ágazati erőforrásaik és lokális adottságok kombinációjára támaszkodva);
- 2) az intézményi újtókét (formális vagy informális csoportok/hálózatok, amelyek célja az intézményi struktúrák és gyakorlatok átalakítása a gazdasági szerkezetváltás elősegítéséhez);
- 3) a helyi vezetőkét (lokális kötődésű társadalmi csoport, amely egyszerre mély és átfogó tudással rendelkezik az aktuális fejlődési pályáról, van víziójuk a változásról és az ahhoz szükséges, erőforrásokról és elegendő hatalommal rendelkeznek utóbbiak mobilizálásához);
- 4) a közvetítőkét és külső támogatókét (a változást „kívülről” támogatók, speciális tudással, kapcsolatrendszerekkel, politikai befolyással) (Blazek et al. 2024; Grillitsch, Sotarauta 2020).

Jelenlétük (hiányuk), viszonyrendszereik, az általuk mozgósítható erőforrások egyszerre tükrözik a helyi átalakulás (új fejlődési út) kialakulásának strukturális, jórészt lokális szinten túlmutató korlátait és lehetőségeit, ugyanakkor megragadhatóvá teszik az adott helyhez/térséghez kötődő, annak múltjában gyökerező lehetőségeket és az átalakulás mozgatórugóit (szervezeteket, személyiségeket, csoportokat). Ez magyarázat adhat arra, miért jártak be eltérő utakat az ipari térségek (Hassink et al. 2019; Görmar et al. 2022) és rávilágíthatunk, hogy az államszocialista rendszerben/annak válságában gyökerező sajátosságok hogyan azonosíthatók és hasznosíthatók erőforrásként (vagy korlátként) a válságok, és az azokat követő strukturális átrendeződések időszakában.

Az elemzés időhorizontja ezért magában foglalja a rendszerváltás utáni útkeresést, az ipari szerkezetváltás, majd a globális pénzügyi válság utáni új állami politikák és centralizációs folyamatok kibontakozását (a termelő tőke és a központi állam közötti különalkuk meghatározóvá válását), ami gyökeresen megváltoztatta a helyi cselekvők kapcsolatrendszerait és mozgásterét.

A tanulmány tehát a cselekvő-fókuszú megközelítéssel hozzájárul ahhoz, hogy a külső függőségekkel, intézményi-mentális bezáródással, gazdasági és politikai marginalizálódással küzdő periférikus helyzetű régiók átalakulásának mozgatórugóiról és korlátairól részletesebb, ugyanakkor átfogóbb képet alkossunk. E térségek jövője sok esetben a lokális szereplőkön múlik, akiknek strukturális helyzetét, lehetőségeit folyamatosan megkérdőjelezzik a helyi kereteken túlmutató hatalmi viszonyok – intézményi és vállalati hierarchiák, centralizációs törekvések, ágazati átrendeződések stb. (Isaksen, Trippel 2017). Válaszaik, stratégiáik ezért nem csupán szakpolitikai tanulságokkal szolgálnak, hanem rendszerkritika – esetleg alternatív társadalmi szerveződések forrásai is – lehetnek. A tanulmány ezek artikulálásához is hozzá kíván járulni.

Módszertani keretek

Az elméleti keretekkel összhangban a tanulmány fókuszában az államszocializmus időszakában a hazai vegyipar egyik meghatározó, specializált centrumává fejlesztett Tiszaújváros rendszerváltás utáni átalakulása, ennek kulcsszereplői és viszonyrendszereik állnak. A terep kiválasztását indokolta szocialista iparvárosi múltja – az 1960-as évek elejétől folyamatosan bővülő ipari szerepkörei –, ami napjainkig meghatározza a település gazdasági és társadalmi struktúráját, környezeti állapotát, és (igazgatási szerepkörei mellett) alakítja politikai mozgásterét is, 2015 óta a Mol Zrt. egyik stratégiai, folyamatosan fejlesztett telephelyeként. A város is megszenvedte a rendszerváltozás utáni privatizációs folyamatok, illetve a vegyipari ágazatot érintő globális recesszió következményeit a kilencvenes években, ami itt is gyárbezárásokkal (energiaipar), illetve átszervezéssel, a vezető, értelmiségi foglalkozású foglalkoztatottak számának átmeneti csökkenésével és elbocsátásokkal járt, elsősorban a legnagyobb foglalkoztatónál, a Tiszai Vegyikombinátnál². Mindez a többi iparvároshoz hasonlóan elvándorlást és népességcsökkenést eredményezett (1990 és 2023 között -21%-ot, 18 685-ről 14 878 főre).

² A TVK a rendszerváltozás előtti években több mint 6 000 főt foglalkoztatott, a Mol Petrolkémia Zrt. és a TVK többi utódvállalata jelenleg együttesen ennek kevesebb, mint felét. A munkapiaci krízis a kilencvenes évek végén tetőzött, ekkor közel ezer fő volt munkanélküli a városban.

A település ugyanakkor sok szempontból atipikus utat járt be az elmúlt évtizedekben: az észak-magyarországi régió belül (és országosan is) megőrizte kiugró szerepét a kvalifikált munkaerő foglalkoztatásában (Lőrinc, Káposzta 2024) és a beingázók számát tekintve is (tartósan 10 ezer fő fölött), miközben megduplázódott a diplomások száma és a munkanélküliséget sikerült viszonylag alacsony szinten (4–500 fő között) stabilizálni 2015 óta. Tiszaújvárosban ugyanakkor a korábbi fejlődési utat fenntartó mechanizmusok és a szerkezetváltást támogató szereplők is fontos szerephez jutottak a város jövőképének alakításában. Az államszocializmus időszakában létrehozott, meghatározó ipari tevékenységek megújultak (termékszerkezetben és technológiai szempontból is)³, de emellett új vállalatok és ágazatok (elektronika, gépipar, logisztika) is megjelentek, közöttük stabil kis- és középvállalatok is. Ezekben a folyamatokban lokális és nem-lokális szereplők, vállalati-ágazati és közösségi érdekek, helyi és központi kormányzati érdekek feszültek egymásnak és váltak alku tárgyává – vagy szorultak végképp háttérbe. Ezek eredményeképpen a helyi gazdaság és társadalom új függőségekkel is szembesült: az állami források centralizációjával és az önkormányzat szűkülő kompetenciáival, illetve a helyi gazdaságot érintő legfontosabb döntések városon kívülre helyeződésével, elsősorban a Mol tulajdonszerzésével a Tiszai Vegyikombinátban (2015-ben 100%) és a (jelenleg) legnagyobb foglalkoztató, a Jabil Circuit co. megjelenésével (2000-ben).

A terepmunka során ezeknek az érdekeknek, konfliktusoknak, alkuknak, kapcsolatrendszereknek eredtünk a nyomába. Terepmunkánk során szakértői interjút (15) készítettünk, vállalati vezetőkkel, szakszervezetekkel, civil szervezetekkel, önkormányzati vezetőkkel és tisztviselőkkel, illetve helyi értelmiségiekkel, akik fontos szerepet tölthettek be a kutatás során kulcsszereplőként azonosított „helyi vezetők” („local leadership”, ld. Grillitsch, Sotarauta 2020) informális csoportjában az elmúlt évtizedekben. Mivel a tanulmány célja a helyi átalakulási folyamatokat meghatározó lokális és azon túlmutató hatalmi viszonyok bemutatása, az interjúk átiratait egyrészt egymásra reflektálva, másrészt a statisztikai adatokkal, helyi, regionális és országos fejlesztési dokumentumokkal, vállalati forrásokkal, továbbá a bőségesen rendelkezésre álló, helyi gazdaságot és politikai életet bemutató publikációkkal összevetve elemeztük. Munkánkat segítette, hogy a város 1990 utáni történte rendkívül jól dokumentált – ugyanakkor tükrözi a helyi ipar meghatározó szerepét a város mindennapjaiban és történetének fordulópontjain, a helyi vezetők és az itt élő értelmiségiek múltban gyökerező identitását, és ezzel sajátos módon összekapcsolódó, folytonosan megújuló jövőképét is.

³ <https://molgroupchemicals.com/hu/beruhazasaink>

Megőrizni vagy fejlődési pályát módosítani? A gazdasági átalakulás dilemmái és új függőségek Tiszaújvárosban – terepi eredmények

A város ezer szállal kötődik a helyi iparhoz az ötvenes években induló fejlesztések óta. Bár az energiaipar (a két helyi erőmű) is jelentős foglalkoztató és az észak-magyarországi ipari vertikum nélkülözhetetlen pillére volt, továbbá a helyi „ipari tájkép” és az itt élők identitásának alkotóeleme, Tiszaújváros mégis elsősorban a petrokémiai ipar központjaként formálódott és működik ma is. A helyi gazdaság kulcsszereplője a Tiszai Vegyikombinát (TVK), a vállalat működése, fejlesztései és társadalmi szerepvállalása (a helyi intézmények, a sportélet támogatása, a vállalathoz kötődő társadalmi szervezetek és események) meghatározta a helyi munkaerőpiaci folyamatokon túl a társadalmi reprodukció és közösségi élet kereteit is – „...régén a TVK-nál generációk dolgoztak, családon belül is, ez egy összetartó családias dolog volt” (helyi önkormányzati vezető 1).

Az átmenet strukturális válsága, amelynek hatásait súlyosbította a vegyipar globális recessziója a TVK-nál is átszervezési, és azokkal szorosan összekapcsolódó privatizációs folyamatokat indított el. Az 1990-ben több mint 6 000 főt foglalkoztató vállalatnál ez a feldolgozóipari és szolgáltató tevékenységek kiszervezését jelentette (1989–1995), és elbocsátásokkal is járt, mégsem vezetett a gyár bezárásához, sőt, a fejlesztések sem álltak le – miközben a tágabb térség elhúzódó ipari válsággal, tartósan magas munkanélküliséggel küzdött (Fülöp et al. 2016). „A TVK volt a húzóereje azoknak a változásoknak, amelyek bekövetkeztek itt, a mondjuk a fordulón, a 90-es évek fordulóján. Lényegében, itt nem szakadt össze semmi, nem volt szénbánya... fejlesztették az alaptervékenységeket, és ezeknek a fejlesztéseknek a döntő része a legkorszerűbb német, japán technológiára épült. Az emberek még akkor is kint, külföldön tanulták meg [a termelési folyamatokat].” (egykori vállalati vezető és önkormányzati tisztviselő).

A TVK tehát az átmenet időszakában is az innovatív hazai nagyvállalatok közé tartozott, az ágazatot érintő, szigorodó szabályozáshoz kapcsolódó technológiai fejlesztések és „nyugati” kereskedelmi kapcsolatai eredményeként. A vállalat 1996-os privatizációja, az ezt övező bizonytalanság, továbbá a vegyipart sújtó globális recesszió miatt a kilencvenes évekhez kapcsolódó, interjúinkban felbukkanó narratívák közös eleme mégis a válság. A helyi szereplők stratégiái ennek kezelésére, illetve a strukturális problémák hosszabb távú megoldására fókuszáltak, és – szükségszerűen – a (szocialista) iparvárosi múltban gyökereztek, és gyökereznek ma is: „...az önkormányzat is realizálja azt, hogy az ipar nélkül a város prosperitása az nem igazán működik. Ez egy szimbiózis, mert azért itt a munkaerő, a családok, a megélhetés az ipartól függ.” (helyi önkormányzati vezető 1).

Jelen tanulmány három fontos, a helyi társadalmi viszonyokat napjainkig meghatározó folyamatra fókuszál: 1) a vállalat (TVK/Mol Petrolkémia), illetve a város (a helyi lakosság, az önkormányzat, a dolgozók, az itt működő vállalkozások) változó kapcsolatrendszerére, 2) a helyi szakemberekből, politikusokból, önkormányzati tisztviselőkből szerveződő informális helyi koalíció – amelyet innovatív helyi vezetők csoportjaként („local leadership”) azonosítottunk – kialakulására (Grilltisch, Sotara 2020), amelynek célja a gazdasági stabilitás, az egyoldalú ágazati-vállalati függőség oldása volt, végül 3) a városi intézményrendszer fenntartására irányuló törekvésekre, amelyek a szocialista iparvárosi múltához kötődő pozitív narratívákat (közösség, identitás, jólét, stabilitás) hordoznak.

1) A TVK privatizációjával a Mol Zrt. folyamatosan növekvő részesedéshez jutott, ez 2000-ben kisebbségi, de már meghatározó szerepet jelentett a döntésekben a legnagyobb hazai vállalat számára. Végül 2015-ben kizárólagos Mol-tulajdonba került a teljes egykori TVK-vagyron, s ezzel az egész ún. déli ipari terület⁴. A tiszaujvárosi fejlesztések 2000 után a Mol vállalati stratégiájába illeszkedtek, amelynek fókuszában a kitermelő („upstream”) tevékenységek súlyának csökkentése, ugyanakkor a késztermégyártás és a szolgáltatások („downstream”) szerepének növelése állt⁵. Ebben a város a műanyagipari alapanyagok gyártásának folyamatosan fejlesztendő központjaként jelent meg: polipropilén, majd polietilén és butadién gyár, továbbá saját erőmű is épült 2015-ig. Ugyanakkor a TVK-t korábban ellátó olajfinomító (Tifo) működését leállították (2015), a Mol hazai feldolgozó kapacitásait Százhalombattára koncentrálták. Ezzel a petrolkémiai vertikum egy fontos lokális eleme tűnt el. A Tifo területét felhasználták a tiszaujvárosi Mol-korszak legnagyobb beruházásához, a 2024-ben átadott poliol-üzem építéséhez, ami a butadin-gyárral együtt kifejezetten tőkeintenzív (1,2 Mrd eurós, illetve 35 Mrd Ft-os) fejlesztés, miközben viszonylag kisszámú (200, illetve 40) munkahelyet teremtettek.

A Mol, mint tulajdonos új alapokra helyezte a helyi szereplőkhöz fűződő viszonyát. A vállalat irányítása erősen centralizált, holding logika szerint történik, tehát 2015 óta minden fontos döntés Budapesten dől el. Ezek a folyamatok (pl. a szerződéskötések a beszállítókkal, a szolgáltatókkal) interjúpartnereink szerint bürokratikusak, lassúak, az üzemekben információhiány van, ezért bizonytalanság uralkodik, a termelés folytonosságát végül a helyi (közép)vezetőknek kell megoldaniuk nem kevés plusz munka árán. A lokális kezdeményezések, amelyek rugalmasabb (üzemi, üzleti) megoldásokra épülnének, elhalnak a Mol bürokratikus útvesztőiben. Eközben a vállalatban belüli kapcsolatok működését digitális alapokra helyezték, ahol az információk áramlása többnyire egyirányú. A helyi vállalatirányítási autonómia tehát az aktuális termelési (üzemi) folyamatok működtetésére szűkölt, és a vállalati vezetők és a dolgozók viszonya sokkal személytelenebbé vált.

⁴ <https://www.tiszaujvaros.hu/vallalkozzon-nalunk/telepulesrendezes-telepulesfejlesztes-telepuleskep/tiszaujvaros-varos-telepulesrendezesi-eszkozeinek-modositasa#tiszaujvaros-epitesi-szabalyzata>

⁵ <https://molgroup.info/hu/shape-tomorrow-strategia#downstream>

Miközben a Mol tulajdonosai láthatóan igyekeznek jó kapcsolatokat ápolni a város vezetőivel és a helyi szervezetekkel – hivatalos találkozók, mecénatúra formájában –, a TVK-t és a várost összekötő láthatatlan, informális kapcsolatokat szisztematikusan leépítették. Gyakran váltogatják a felső vezetőket, akik nem kötődnek a városhoz, a társadalmi kapcsolatok formalizáltak, de legfájóbb a helybeliek és a dolgozók számára mégis a TVK nevének megváltoztatása volt, amivel a város történelmének egy egész korszakát tették zárójelbe: *„a legeslegeslegrosszabb az volt, amikor a TVK nevet elvetették. Régen mindenki kékben járt, a TVK-nak kék volt a logója, a színe, a mindene. Utána jött az, hogy lecseréltek mindent zöldre, a munkaruhát is. Érzelmileg nagyon nehéz, ma is mindenki TVK-ként emlegeti a céget”* (szakszervezeti vezető 1, egykori TVK-dolgozó). Jelenleg a vállalat Mol Petrolkémia (MPK) néven működik.

Mindeközben a vállalat dolgozóihoz fűződő viszonya is megváltozott. A Mol-nak (helyi interjúpartnereink szerint is) jól működő képzési és karrier-programja van⁶, ezt azonban központilag, nem feltétlenül az itt dolgozók-élők szükségleteihez igazodva működtetik. A szakszervezetek lokális pozíciója is meggyengült, az összes Mol-alkalmazottat képviselő vegyipari szakszervezetekkel a Mol felső vezetése tárgyal. Végül a vállalat tudatosan kiszervezett több szolgáltató tevékenységet (HR, informatika stb.), így az ott dolgozóknak a Mol-állománynak járó kedvezményeket sem kell biztosítani. A korábbi TVK-s, lokálisan beágyazott gyakorlatok helyett tehát *„ma már keményen üzleti, kapitalista szempontok érvényesülnek, így nem vagyok benne biztos, hogy ezek az emberközpontú dolgok, mint a cafeteria korábbi formái vagy a közösségépítő programok még működnek.”* (önkormányzati vezető 2).

Végül a helyi, részben a TVK-ból korábban kiszervezett vállalatok és a MPK kapcsolata is meggyengült. A Mol versenyezteti a beszállítókat és a szolgáltatókat, beszerzési forrásaikat és piacaikat globális léptékben szervezik, ugyanakkor a (TVK-)utódvállalatok kapcsolatrendszerre is bővült Európában, és azon túl. Ők a Mol-tól függnék bérliként és/vagy előbbi által biztosított infrastrukturális szükségleteik miatt is, de beszállítóik és vevőik kiválasztása piaci alapon történik, innovációikat, terjeszkedésüket már a külföldi tulajdonosokon keresztül finanszírozzák. A helyi vegyipar termelési kapacitásain (a 2010 óta megvalósított nagyléptékű beruházásokon) keresztül tehát a Mol erősen kötődik a városhoz, sőt, utóbbi felértékelődött a vállalati stratégiában, azonban a szervezeti keretek átalakítása formalizált, a korábbinál gyengébb kötődéseket eredményezett az alkalmazottak és a városlakók, illetve a vállalat között.

⁶ <https://karrier.mol.hu/hu>

2) A helyi iparvállalatok nehézségei, a privatizáció következményeit (a TVK és a helyi erőművek jövőjét) övező bizonytalanság és az elbocsátások közös cselekvésre ösztönözték a jelenlegi és korábbi helyi vállalati vezetőket, értelmiségieket, intézményi és önkormányzati vezetőket a kilencvenes évek végén. Az informális koalíció szereplői (az „innovatív helyi vezetők”) jól ismerték a helyi vállalatok és a város összetett viszonyrendszerét, s annak fontosnak tartott elemeit igyekeztek megóvni a rendelkezésükre álló erőforrásokat mozgósítva. Törekvéseik alapvetően a munkahelyek megmentésére, illetve újak létrehozására, a helyi intézményi struktúra – ezzel a városlakók relatíve (régión belül) magas jövedelmi szintjének, életminőségének és szociális biztonságának – fenntartására irányultak. Stratégiájuk legfontosabb eleme a helyi gazdaság ágazati szerkezetének diverzifikálása volt. A TVK/Mol „déli iparterülete” és az ott koncentrálódó termelési folyamatok ellen-narratívájaként a 35-ös főút „túloldalán”, Tiszaújváros keleti részén zöldmezős beruházásként kialakították a város tulajdonában álló új ipari parkot (1998). A forrást ehhez, az ipari létesítmények privatizációja során az önkormányzat részére átadott állami vagyonrész (részvények) többségének eladása biztosította. A folyamat (formális) intézményi bázisa az önkormányzat volt, amely egyrészt érvényt szerzett tulajdonosi jogainak (az ÁPV Rt-vel szemben), másrészt rendelkezett intézményi kapacitásokkal egy menedzsment szervezet felállítására és működtetésére (1997, Tiszainvest Rt.; 2004 óta, TiszaSzolg 2004 Kft.). *„Végülis összesen 12 milliárd forintnak megfelelő részvényt kapott a város. Elmondom, hogy 1990-ben 870 millió volt a város költségvetése. Ezt a 12 milliárdot tartotta meg a város, mert egy éven belül eladta brókercégeken keresztül... A biztos jövő az volt, hogy ezt a pénzt fölhasználják a városfejlesztés különböző területeire, többek között az ipari parkba fektetik”* (egykori önkormányzati és vállalati vezető, az innovatív „helyi vezetők” csoportjának tagja).

A győri, tatabányai, székesfehérvári tapasztalatokat hasznosítva alakították ki a működési gyakorlatot, amelynek lényege a (túlnyomórészt mezőgazdasági hasznosítású) területek megvásárlása, (ipar) közművesítése és eladása, illetve a bővülő ipari park alapinfrastruktúrájának folyamatos működtetése volt. A 116 hektáros (további 28 hektárral bővülő) északi iparterület nemcsak a tulajdonosi viszonyok miatt működik a korábbi (szocialista múltból örökölt) fejlődési út ellen-narratívájaként⁷. A területet próbálják óvni a további ipari szennyezéstől is: *„...[a Mol ipari parkjában] vannak a veszélyesebbnek mondható vegyi üzemek, de ide olyan cégeket vártak és vártunk ma is, akik nem veszélyes üzemmel foglalkoznak, hanem logisztikával, szolgáltatásokkal, anyagmegmunkálással...”* (önkormányzati tisztviselő 2). Emellett a TiszaSzolg Kft. ugyan for-profit céggént működik, de fő tevékenységei közé tartozik a helyi (veszteséges)

⁷ <http://www.iparipark.tszol.hu/hu/>

távhőszolgáltatás és termálfürdő és strand működtetése is, ami lehetővé teszi az önkormányzat számára, hogy forrásokat csoportosítson át a helyi szolgáltatások működtetésére – végső soron az itt élők jól-létének biztosítására. Végül pedig a város ipari parkja tartósan képes volt növelni, illetve magas szinten tartani a foglalkoztatást – döntően a 2000-ben betelepült Jabil Circuit Hungary révén (elektronikai összeszerelő, újabban logisztikai tevékenységekkel), illetve a Mol területéről kiszoruló cégeknek és az újonnan betelepülő kis- és középvállalatoknak köszönhetően (Fülöp et al. 2016). 2023 végén csak a Jabilnál közel 4 000 fő dolgozott, és naponta több ezer fő ingázik a tágabb térségből a város és a Mol ipari parkjába⁸. A 2017 után kibontakozó munkaerőhiány a régi és az új fejlődési pálya szereplőit is sújtja. A Mol és a többi vegyipari cég esetében ez strukturális hiányként jelentkezik (technikusok, szakmunkások), a Jabilnál viszont a betanított munkások, akik körében az alacsony bérek és a munkakörülmények miatt magas a fluktuáció és a távolabbról ingázók száma. A versengés kárvallottjai leginkább a helyi kis- és középvállalkozások, akik alul maradnak a Mol által kínált feltételekkel szemben.

3) Az államszocialista korszakból örökölt, kisvárosi kereteken messze túlmutató intézményhálózat fenntartása, illetve a helyi igényekhez igazodó átalakítása a várospolitika prioritásai közé tartozik, amit az „innovatív helyi vezetők” koalíciója a rendszerváltozás óta támogat. Ennek hátterét a kilencvenes években az önkormányzati tulajdonú vállalati részvények fent említett eladása teremtette meg, majd az ipari park (s mellette a konszolidálódó TVK/MPK) révén az iparüzésiadó-bevételek. Ez lehetővé tette, hogy az önkormányzat új jóléti beruházásokba vágjon bele – többek között termálfürdőt (bennre terápiás részlegeket) és sportkomplexumot építettek, amelyek a közösségi élet színtereként is működnek. Emellett a helyi szociális és oktatási intézmények támogatását növelték jelentős mértékben, és reagáltak a kibontakozó lakhatási problémákra is (építési telkek kialakításával, fiatalok lakhatási támogatásával, szociális lakásprogrammal). Közben a folyamatosan szűkülő állami szociális támogatások rendszerét is igyekeztek fenntartani helyi forrásokból: „...a városban van lakhatási támogatás, rendkívüli települési támogatás váratlan élethelyzetekre, nyugdíjasok és családok év végi támogatása, alig emeltük a kábeltévé díját, és az önkormányzat önként vállalta a szeméthyűtést is.” (helyi önkormányzati vezető 1)

A hazai kisvárosi keretek között kifejezetten strukturált, a sérülékeny csoportokat segítő és a közösséget sokféle módon támogató várospolitikák a helyi gazdasági szereplőktől érkező adóbevételektől függenek a folyamatosan zsugorodó, hosszú ideje elégtelen központi költségvetésből visszacsorgatott források mellett. Ez a függőség megnyilvánul az iparüzési adóval (hipa) kapcsolatos alkufolyamatokban is, amelynek eredmé-

⁸ <https://nepszamlalas2022.ksh.hu/adatbazis/>

nyeként az adó mértékét 2013 után több lépésben 2%-ról 1,3%-ra csökkentette az önkormányzat (2016-ig megfeleződött a helyi cégek kiadásaiiban a hipa aránya). Az egyik szakszervezeti vezető fontosnak tartotta kiemelni, hogy *„igazán nagy ráhatása a városnak a területén működő vállalkozásokra nem nagyon van, inkább a vállalkozásoknak van a városra, az iparűzési adóval, meg azzal, hogy megjelennek a város rendezvényein támogatóként.”*

Az intézmények támogatása fontos terepe a helyi vállalatok és a közösség együttműködésének, a zöldítést, helyi civil szervezeteket és iskolákat támogató alapítványok kuratóriumában együtt „ülnek” a vállalati, városi vezetők és a helyi szervezetek, intézmények képviselői. Ugyanakkor a közsférában – elősorban az oktatásban – zajló centralizációs folyamatok kifejezetten rosszul érintik a várost. A helybeliek látják a szektor súlyos strukturális gondjait, ami hosszabb távon aláássa a helyi gazdaság fenntarthatóságát, és interjúpartnereink (lényegében egyhangúlag) úgy vélekednek, hogy lokálisan sokkal rugalmasabban kezelhetők a változó szükségletek. Az önkormányzat a szervezeti változások ellenére jelenleg is többszáz millió forinttal támogatja a helyi oktatást. A városi kormányzás szűkülő mozgástere tehát egyrészt kihasználatlanul hagy helyi potenciálokat, miközben megnehezíti a napi működést és a jövőkép-alkotást is: *„... nem jó ez, amikor a politika nagyon ránehezedik a szakmai döntésekre. Egy kisvárosban sokkal jobb volna, ha szakmai konszenzus alakulna ki, nem olyan átpolitizált légkör, ahol mindent felülről irányítanak. Az lenne a lényeg, hogy gondolkodjunk közösen, egy ilyen helyen miért ne lehetne megtenni?”* (egykori önkormányzati vezető).

Következtetések

A város rendszerváltozás utáni története összetett módon kapcsolódik iparvárosi múltjához. A kötődések gazdasági dimenzióit egyrészt a vegyipari szerepkör fennmaradása és további, látványos bővülése jelenti, másrészt a helyi vezetők által kezdeményezett, diverzifikálódás irányába mutató iparfejlesztési lépések – amelyek finanszírozása ugyancsak a helyi iparban (ennek privatizációjában) gyökerezik. Az iparváros-narratíva nemcsak esettanulmányunkban került a helyi szereplők jövőképeének fókuszába, a kelet-európai periféria ipari múltú településeinek többsége arra kényszerült, hogy újra fogalmazza viszonyát saját történelméhez (Lux 2008; Nagy et al. 2021; Görmar, Kinossian 2022; Písa, Hruska 2023). A tiszaujvárosi folyamatok azonban rávilágítanak, hogy az ipari bázis jelentős részének megőrzése sem jelent feltétlenül hosszú távú stabilitást, és nem garancia a pozitívnak tartott helyi értékek átmentésére sem. Az állam kivonulása, a privatizációs folyamatok és az ezzel járó bizonytalanság ezért is ösztönözte a tanulmányban „innovatív helyi vezetőkként” azonosított informális csoportot – amely

korábbi és jelenlegi vállalati, önkormányzati, intézményi vezetőkől, helyi értelmiségiek-ből szerveződött – az egyetlen ágazathoz/vállalathoz kötődő jövőkép módosítására, a déli (vegyi)ipari terület ágazati (diverzifikáció) és környezeti (nem-vegyipar) ellen-narratívájaként a város ipari parkjának létrehozására.

A stratégiaváltás az önkormányzat kilencvenes években megnövekedett autonómiájára (forrásaira és intézményi kompetenciáira) épült, ami akkor korántsem példa nélküli a régióban (Dabrowski 2014). Tiszaújváros azonban ebben a csoportban megjeleníti a kisvárosi méretből következő korlátokat, elsősorban az egyre zsugorodó állami finanszírozás és a helyi intézményi szolgáltatások fenntartása közötti feszültségeket. A „helyi vezetők” informális csoportjának stratégiájában (így az önkormányzati dokumentumokban is) ezért szorosan összekapcsolódik a helyi szolgáltatások körének és színvonalának megőrzése – sőt, növelése – és ehhez a stabil pénzügyi keretek megteremtése a helyi ipari bázis megőrzésével. Az önkormányzat által támogatott helyi közszolgáltatások és szociális támogatási rendszer enyhítette a háztartásokra áthárított reprodukzív terheket (Czirfusz et al. 2017; Csányi et al. 2018), segítette a közösségépítést, a helyi identitás megőrzését, és a legutóbbi évekig a népesség megtartását.

Míg Tiszaújváros kifejezetten kedvező jövedelmi, foglalkoztatási és szolgáltatási-ellátottsági mutató arra utalnak, hogy a fenti stratégia jól működik, a hatalmi viszonyok átrendeződése mégis új helyzetet teremtett az utóbbi évtizedben. Az itt élőknek is számolnia kell új függőségekkel, a helyi autonómiák – sok szempontból láthatatlan – erodálódásával. Ennek fontos mozzanata a ma is kulcságszatnak tekinthető vegyipar legfontosabb szereplőjének (TVK/MPK) integrálása a Mol vállalatirányítási rendszerébe, ami meggyengítette a cég lokális társadalmi beágyazottságát. Ennek számos mozzanatát azonosítottuk a közvetlen dolgozói érdekképvisellettől a vállalat és az önkormányzat közötti hipa-alkuig (2013). Emellett a legnagyobb helyi foglalkoztató, a Jabil globális értékláncon belüli státusza (összeszerelés) több ízben sérülékenynek bizonyult, a Covid-járvány után kibontakozó recesszió miatt 2024-ben is jelentős leépítésekre (kb. 15%) került sor. Az iparfejlesztés, s ezzel a nagyvállalatok és az állam közötti párbeszéd (alkuk) ugyanakkor teljes egészében a központi kormány hatáskörébe került az utóbbi évtizedben (Karás 2022). A helyi szereplők mozgásterét szűkítette az oktatási rendszer (különösen a szakképzés) centralizációja is (Velkey 2014), ami láthatóan újratermeli a térségi munkaerőpiacra jellemző, évtizedes strukturális hiányt. Ennél is fontosabb azonban az önkormányzati rendszer kiüresítése (kompetencia- és forrás-oldalról is), ami intézményi oldalról aláássa a helyi kapcsolati és tudástőke mozgósításának lehetőségeit.

Miközben a város vezetői a perifériás iparosításból és a politikai hatalom központosításából eredő, erősödő külső függőség és a helyi prioritások (intézmények fenntartása, stabil foglalkoztatás) között manővereznek, a helyi társadalom kénytelen együtt élni a

szocialista ipar máig megoldatlan környezeti örökségével is – miközben az újabb fejlesztések további terhelést eredményeznek. A helyi szereplők tulajdonosi és hatósági jogkörök híján (továbbá a jelenlegi állami intézményi keretek és gyakorlatok súlyos hiányosságai miatt) lényegében tehetetlenek. Az erősen szennyezett déli iparterület problematikáját egyszerűen Mol-kompetenciaként kezelik (éppen csak megemlítik a helyi fejlesztési stratégiákban)⁹. Ugyanakkor a városi ipari park a szennyező vegyipari múlt (és jelen) ellen-narratívájaként jelenik meg (Nagy et al. 2023). A többi szennyezett terület gondjai (amelyek nem lokalizálhatók, mivel részben szálló porról van szó) lényegében nem jelennek meg a helyi diskurzusokban.

Ebben a hatalmi geometriában a város a helyi vállalatokkal fennálló kapcsolataira támaszkodhat. A korábbi informális kapcsolatrendszerek azonban egyre kevésbé működnek, pedig ezek az információáramlás fontos színtereinek tűnnek egy kisszámú domináns szereplő által meghatározott struktúrában.¹⁰ A „helyi innovatív vezetők” csoportja Kelet-Európa ipari múlttal rendelkező kisvárosaiban fontos szereplők, sokféle erőforrást (tőkét) mozgósítanak, valamilyen formában kontinuitást képviselnek, ami legitimitás forrása akkor is, ha valójában új víziót fogalmaznak meg a település számára (Nagy et al. 2021; Grömar, Kinossian 2022; Blažek, Květoň 2023). Fontos azonban, hogy milyen hatalmi struktúrába ágyazódik működésük, milyen érdekeket is artikulálnak, és fenntartható-e vezető szerepük. Ebben a folyamatban különösen fontosnak tűnik az államhatalom térbeli megosztása, elsősorban az önkormányzatok autonómiája (Pálné Kovács 2016). Ez változatos képet mutat a makrorégióban, és számunkra is fontos tanulsága az erre irányuló kutatásoknak, hogy a külső (befektetői) érdekekkel szemben csak a forrásokkal és kompetenciákkal felvértezett, erős önkormányzatok léphetnek fel hatásosan a helyi társadalom védelmében, vehetnek részt új jövőkép megalkotásában, és helyi, illetve a lokalitáson túlmutató érdekszövetségek létrehozásában (Berisha et al. 2021; Klimovsky et al. 2019; Raudla, Krenjova 2013).

Irodalom

- Apeldoorn, B.V., Horn, L. (2018): Critical political economy. KFG Working Paper. <http://dx.doi.org/10.17169/refubium-561>
- Arrighi, G. (1990): The developmentalist illusion: a reconceptualization of the semiperiphery', In: Martin, W.G. (szerk.): Semiperipheral states in the world economy. Greenwood Press, London, 11–42.

⁹ http://onkormanyzat.tujvaros.hu/html/download.php?d_id=11438

¹⁰ Ezek a viszonyrendszerek kutatásaink során is fontos forrásnak bizonyultak, miután a nagyvállalatok „kommunikációs erődjét” nem sikerült bevinnünk.

- Bækkelund, N.G. (2021): Change agency and reproductive agency in the course of industrial path evolution. *Regional Studies*, 4., 757–768. <https://doi.org/10.1080/00343404.2021.1893291>
- Baranyai N. (2013): Az acélgyártás fellegvára (?): Dunaújváros és térsége. In: Szirmai V. (szerk.): *Csinált városok a XXI. század elején*. MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont, Szociológiai Intézet, Budapest, 91–132.
- Blažek, J., Květoň, V. (2023): Towards an integrated framework of agency in regional development: the case of old industrial regions. *Regional Studies*, 8., 1482–1497. <https://doi.org/10.1080/00343404.2022.2054976>
- Blažek, J., Kadlec, V., Květoň, V. (2024): The role of assets and variegated constellations of organizational-and system-level agency in regional transformation. *European Planning Studies*, 11., 2381–2402. <https://doi.org/10.1080/09654313.2022.2163155>
- Bohle, D. (2009): Race to the bottom? Transnational companies and reinforced competition in the enlarged European Union. In: Apeldoorn, J., Drahokoupil, J., Horn, A. (szerk.): *Contradictions and limits of neoliberal European governance: From Lisbon to Lisbon*. Palgrave Macmillan, London, 163–186.
- Czirfusz M., Ivanics Zs., Kovai C., Meszmann T. (2019): A magyarországi munkásság a hosszú lejtemetben. *Fordulat*, 26., 142–170.
- Csányi G., Gagy Á., Kerékgyártó Á. (2018): Társadalmi reprodukció. Az élet újratermelése a kapitalizmusban. *Fordulat*, 24., 5–29.
- Dabrowski, M. M. (2014): EU cohesion policy, horizontal partnership and the patterns of sub-national governance: Insights from Central and Eastern Europe. *European Urban and Regional Studies*, 4., 364–383. <https://doi.org/10.1177/0969776413481983>
- Domański, B. (2010): Post-socialism and transition. In: Pike, A., Rodriguez-Pose, A., Tomaney, J. (szerk.): *Handbook of local and regional development*, Routledge, London, 172–181.
- Éltető Á., Ricz J. (2023): Zöld iparpolitika a hibridrendszerekben–retorika versus gyakorlat. *Politikatudományi Szemle*, 2., 72–97. <https://doi.org/10.30718/POLTUD.HU.2023.2.72>
- Fülöp Gy., Fodor P., Kovács T., Mátyás Z., Szűcs I. (2016): *Tiszaújváros vállalatainak története*. Tiszaújváros Jövőjéért Alapítvány, Tiszaújváros
- Germuska P. (2004): *Indusztria bővületében. Fejlesztéspolitika és a szocialista városok*. 1956-os Intézet Közalapítvány, Budapest
- Gerőcs, T., Pinkasz, A. (2017): Debt-ridden development on Europe’s eastern periphery. In: Boatca, M., Komlosy, A., Nolte, H. (szerk.): *Global Inequalities in World-Systems Perspective*. Routledge, New York, Oxon, 131–153.
- Görmar, F., Grillitsch, M., Hruška, V., Mihály, M., Nagy, E., Píša, J., Stihl, L. (2022): Power relations and local agency: a comparative study of European mining towns. *Urban Research & Practice*, 4., 558–581. <https://doi.org/10.1080/17535069.2022.2051066>
- Görmar, F., Kinossian, N. (2022): Industrial forever? Narratives, place identity, and the development path of the city of Zeitz, Germany. *Moravian Geographical Reports*, 4., 270–287. <https://doi.org/10.2478/mgr-2022-0018>
- Grillitsch, M., Sotara, M. (2020): Trinity of change agency, regional development paths and opportunity spaces. *Progress in Human Geography*, 4., 704–723. <https://doi.org/10.1177/0309132519853870>
- Hassink, R., Isaksen, A., Tripp, M. (2019): Towards a comprehensive understanding of new regional industrial path development. *Regional Studies*, 11., 1636–1645. DOI: 10.1080/00343404.2019.1566704
- Isaksen, A., Tripp, M. (2017): Exogenously led and policy-supported new path development in peripheral regions: Analytical and synthetic routes. *Economic Geography*, 5., 436–457. <https://doi.org/10.1080/00130095.2016.1154443>

- Jessop, B., Oosterlynck, S. (2008): Cultural political economy: On making the cultural turn without falling into soft economic sociology. *Geoforum*, 3., 1155–1169. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2006.12.008>
- Karas, D. (2022): Financialization and state capitalism in Hungary after the Global Financial Crisis. *Competition & Change*, 1., 29–52. <https://doi.org/10.1177/10245294211003274>
- Klimovsky, D., Pinteric, U., Jüptner, P. (2019): Path Dependence and Local (Self-) Government Systems: A Comparison of three CEE Countries. *Politics in Central Europe*, 2., 193–218.
- Kovács, I. P. (2016): Modellváltás a magyar önkormányzati rendszerben. In: Jakab A, Gajduschek Gy. (eds): *A magyar jogrendszer állapota*. MTA TK Jogtudományi Intézet, Budapest, 583–599.
- Kovai, C. (2019): Permanent wage labour as a norm. Workfare policy and everyday experiences of precariousness in a small Hungarian former industrial town. *Társadalomtudományi Szemle*, 7., 143–161. <https://doi.org/10.18030/socio.hu.2019en.142>
- Ladányi, J. (1991): A miskolci gettóügy. *Valóság*, 4., 45–54.
- Lőrinc B., Káposzta J. (2024): Az alacsony presztízszű foglalkoztatottak térbeli eloszlásának összefüggései Magyarországon, 2011–2022. *Tér és Társadalom*, 3., 34–56. <http://doi.org/10.17649/TET.38.3.3548>
- Lux G. (2008): Egy közép-európai világváros? Ipari válság és szerkezeti átalakulás Felső-Sziléziában. *Területi Statisztika*, 1., 41–56.
- Lux G. (2017): *Újraiparosodás Közép-Európában*. Dialóg Campus, Budapest-Pécs
- Nagy, E., Gajzágó, G., Mihály, M., Molnár, E. (2021). Crisis, institutional change and peripheral industrialization: Municipal-central state relations and changing dependencies in three old industrial towns of Hungary. *Applied Geography*, 136. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2021.102576>
- Medve-Bálint, G., Šćepanović, V. (2020): EU funds, state capacity and the development of transnational industrial policies in Europe's Eastern periphery. *Review of International Political Economy*, 5., 1063–1082. <https://doi.org/10.1080/09692290.2019.1646669>
- 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., Bródy, L. S., Mihály, M. (2024): Locked In: Reindustrialisation and the Production of Multiple Marginalities in an Old Mining Town of Hungary. *Antipode*, 6., 2273–2292, <https://doi.org/10.1111/anti.13069>
- Overbeek, H. (2004): Transnational class formation and concepts of control: towards a genealogy of the Amsterdam Project in international political economy. *Journal of international relations and development*, 7., 113–141.
- Píša, J., Hruška, V. (2023): Disentangling the ‘capacity to act’: variegated resources of individuals exerting change agency. *European Planning Studies*, 11., 2319–2337. <https://doi.org/10.1080/09654313.2023.2258165>
- Raudla, R., Krenjova, J., (2013): Participatory Budgeting at the Local Level: Challenges and Opportunities for New Democracies. *Administrative Culture/Halduskultuur*, 1., 18–46. <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=156187>
- Sotarauta, M., Kurikka, H., Kolehmainen, J. (2021): Patterns of place leadership: institutional change and path development in peripheral regions. In: Sotarauta, M., Beer, A. (szerk.): *Handbook on city and regional leadership*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 203–225.
- Stenning, A. (2000): Placing (post-) socialism: The making and remaking of Nowa Huta, Poland. *European Urban and Regional Studies*, 2., 99–118.
- Stihl, L. (2023). Local culture and change agency in old industrial places: spinning forward and digging deeper. *European Planning Studies*, 3., 586–606. <https://doi.org/10.1080/09654313.2023.2222145>

- Stenning, A. (2010): Work, place and community in socialism and postsocialism. In: McGrath-Champ, S., Herod, A., Rainnie, A. (szerk.): *Handbook of Employment and Society*. Edward Elgar Publishing, 197–212. <https://doi.org/10.4337/9781849806305.00021>
- Szelényi, I. (1996): Cities under socialism-and after. In: Andrusz, G., Harloe, M., Szelényi, I. (szerk.): *Cities after socialism: urban and regional change and conflict in post-socialist societies*, Blackwell, Oxford, 286–317.
- Szirmai V. (2013): Egy „új” városfejlődési út ígérete. In: Szirmai V. (szerk.): *Csinált városok a XXI. század elején*. MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont, Szociológiai Intézet, Budapest, 11–32.
- Váradi Zs. (2013): A vegyipar fellegvára (?): Kazincbarcika és térsége. In: Szirmai V. (szerk.): *Csinált városok a XXI. század elején*. MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont, Szociológiai Intézet, Budapest, 13–158.
- Velkey, G. (2014): Kritikus pontok az iskolarendszerű szakképzésben. *Opus et Educatio*, 1., <https://doi.org/10.3311/ope.7>
- Vliegthart, A., Overbeek, H. (2009): Corporate Tax Reform in Neoliberal Europe: Central and Eastern Europe as a Template for Deepening the Neoliberal European Integration Project? In: Apeldoorn., Drahoukoupil, J., Horn, A. (szerk.): *Contradictions and Limits of Neoliberal European Governance: From Lisbon to Lisbon* Palgrave Macmillan, London, 143–162.
- Weclawowicz, G. (1998): Social Polarisation in Postsocialist Cities: Budapest, Prague and Warsaw. In: Enyedi, Gy. (szerk.): *Social Change and Urban Restructuring in Central Europe*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 55–66.

Internetes források

- Berisha, E., Cotella, G., Rivoli, U. J., Solly, A: Spatial governance and planning systems in the public control of spatial development: a European typology.
<https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/09654313.2020.1726295?needAccess=true>
<https://molgroupchemicals.com/hu/beruhazasaink>
<https://www.tiszaujvaros.hu/vallalkozzon-nalunk/telepulesrendezes-telepulesfejlesztes-telepuleskep/tiszaujvaros-varos-telepulesrendezesi-eszkozeinek-modositasat-tiszaujvaros-epitesi-szabalyzata>
<https://molgroup.info/hu/shape-tomorrow-strategia#downstream>
<https://karrier.mol.hu/hu>
<http://www.iparipark.tszolg.hu/hu/>
<https://nepszamlalas2022.ksh.hu/adatbazis/>
http://onkormanyzat.tujvaros.hu/html/download.php?d_id=11438
http://www.regscience.hu:8080/xmlui/bitstream/handle/11155/1387/palne_mod-ellvaltas_2016.pdf?sequence=1

Szegvári P., Varga A. (2024): Egy új városi brand építése a településfejlesztés eszközeivel Ajkán. CITY.HU Várostudományi Szemle. 4(2), 155–160.

Egy új városi brand építése a településfejlesztés eszközeivel Ajkán

(A világ első Krypton Gyáratól a világelső Krypton Házig)

Szegvári Péter¹ – Varga Andrea²

Absztrakt

A cikk elsősorban azt a kérdést járja körül egy konkrét városi példa kapcsán, hogy az integrált településfejlesztés eszközei miképpen segíthetik a városvezetést abban, hogy új arculatot adjon a településének, s ebben milyen szerepe van az innovatív város-kormányzásnak. Az ajkai példa segíthet annak a megértésében is, hogy a „többszintű kormányzás” európai uniós elvének lokális alkalmazása, valamint a „partnerségi kormányzás” módszerének használata miként támogathatja azt a célkitűzést, hogy egy város felkerüljön a kulturális és művészeti attrakciókat bemutató hazai és nemzetközi térképekre. A Krypton Ház projekt kidolgozásának és megvalósításának megismertetése arra is lehetőséget biztosít, hogy a hasonló adottságokkal rendelkező helyi önkormányzatok megismerjék az EU New European Bauhaus (NEB) programjába való bekapcsolódás feltételeit, és az abból adódó további külső fejlesztési források elérhetőségét.

Kulcsszavak: településfejlesztés, városmarketing, kulturális és épített örökség, Új Európai Bauhaus program, regionális politika

Abstract

The article draws up using a concrete city pattern, how the tools of integrated city development strategy help the city leadership to branding a new city image and how the innovative city governance could support this mainstream. The Case of Ajka City could show how might support the city leadership the local implementation of European Principle of ‘Multilevel Governance’ and the methodology of ‘Partnership Governance’

¹ c. egyetemi docens ELTE ÁJTK, külső szakértő Ajka Város Önkormányzata

² ügyvezető Csingervölgy Nonprofit Kft., elnök Kristály-völgy Terület- és Vidékfejlesztési Egyesület

to put their city on the domestic and international maps focusing on the cultural and attractive places in the World. The description of the Krypton House Project regarding to the preparation and implementation phase, might be interesting for other municipalities having similar circumstances to learn the condition of joining the EU New European Bauhaus (NEB) Program furthermore the possibilities of accessing other external sources for their local development affairs.

Keywords: settlement development, city marketing, cultural and built heritage, New European Bauhaus programme, regional policy

Előzmények

Ajka Város Önkormányzata aktív részese kívánt lenni a VEB 2023 EKF program megvalósításának. Ennek keretében a városvezetés célja volt a Veszprém-Balaton régió szereplőivel, szervezeteivel együttműködve olyan fejlesztések, programok, projektek megvalósítása, amelyek hosszútávon szolgálják a város és vonzáskörzete kultúráját, társadalmi, gazdasági érdekeit és óvják környezeti értékeit. A fenti célok elérése érdekében 2021-ben – külső szakértők és az érdekeltek bevonásával – kidolgozták az Integrált Városfejlesztési Terv részeként a Csingervölgy városrész akcióterületi fejlesztési koncepciótervét, amiben jelentős szerepet szántak a barnamezős területen fekvő korábbi Krypton Gyár (és későbbiekben Ajka Kristály üvegyártó üzem) funkcionális átalakítását megvalósító projekteknek.

A Krypton Ház projekt tervezésével és megvalósításával a városvezetés azt is el kívánta érni, hogy a helyi identitás megerősítésére alapozva a városról korábban kialakult kedvezőtlen kép („piszkos iparváros”) úgy változzék meg, hogy Ajka egy élhető, zöld, kulturális és innovatív település. A helyi kezdeményezésre épülő projekttel a városvezetés szándéka arra is irányult, hogy a lokális épített és kulturális örökség megújítása révén Ajka felkerüljön az attraktív helyeket bemutató turisztikai térképekre.

A városfejlesztési projekt a hazai térben

A Kriptongyárban dolgozott az 1930-as években Bródy Imre kiváló fizikus, a kriptontöltésű izzólámpa feltalálója. *A világ első kriptongyára* 1944 nyaráig üzemelt. 1947 februárjában az Izzó vezetői szeretnék volna újraindítani, de a gépeket a háborús jóvátétel részeként leszerelték. A kiürült épületben előbb a MÁVAUT állami busztársaság üzeme működött az ötvenes években, majd megvette az Ajkai Üvegyár. *Jelenleg* Ajka Város Önkormányzatának 90%-os és a Csingervölgyért Egyesület 10%-os közös tulajdonában

lévő Csingervölgyért Nonprofit Kft. *tulajdonában van*. A Kriptongyár épülete *Ajka* épített örökségének a része, a csingeri városrész emblematisztikus eleme, karakteréből a hozzáadott történeti, történelmi vonatkozásokból adódóan megőrzendő érték. A helyi közösség által megfogalmazódott az igény az épület megtartására, felújítására, és új funkcióval történő megtöltésére. Az Önkormányzat és a helyi közösségek *alapvető célja*, egy a valaha világszerte ismert Kriptongyár és az Ajkai Üvegyár ipartörténeti múltját figyelembe vevő, a fény és az üveg kölcsönhatására épülő kortárs művészeti elemeket is bemutató K + F + I központ, valamint a fejlesztések eredményeit és az erre épülő kortárs művészeti elemeket is bemutató többfunkciós tér, *multikulturális élményközpont kialakítása*.

A városvezetés által kidolgozott koncepcióterv alapvetően *nem ingatlanfejlesztési* projektben, *hanem* az Ajka2030 Településfejlesztési Koncepcióval összhangban, az újonnan felülvizsgált Integrált Városfejlesztési Stratégia egyik akcióterületeként megjelenő *városfejlesztési projektben* javasolta a helyi célkitűzés megvalósítását. Az innovációs *fejlesztési projekt koncepcionális terve az alábbi területekre* terjed ki:

- a Csingervölgy épített örökségeire és természeti értékeire alapuló, a kreativitást, a hagyományok újragondolását és az új technológiák, az alkotó közösségek és a generációk együttműködését eredményező innovációs iparfejlesztési program megvalósítása;
- a valaha világszerte ismert Kriptongyár és az Ajkai Üvegyár ipartörténeti múltját figyelembe vevő, a fény és az üveg kölcsönhatására épülő kortárs művészeti elemeket bemutató K + F + I központ, valamint a fejlesztések eredményeit és az erre épülő kortárs művészeti elemeket is bemutató többfunkciós tér kialakítása;
- az Ajka-Veszprém térség iparági szereplőinek bevonása az innovációs folyamatba, valamint az ehhez szervesen hozzátartozó hazai és nemzetközi hálózatépítés;
- a program beillesztése a VEB 2023 EKF tervébe, valamint egyéb hazai és európai uniós fejlesztési programokba.

A városfejlesztési projekt célja a világ első kriptongyárának kulturális és közösségi programokat kiszolgáló fejlesztése, ami a város és régió meglévő, használaton kívüli, illetve alul hasznosított épített örökségének újjáélesztésére és újraértelmezésére irányul. A meglévő és értékes épület a város és a régió identitását hordozza, a programsorozat eseményei által történő újjáélesztése kapcsolatot teremt múlt és jelen között, megnyitva hosszútávú hasznosításának jövőjét. A Krypton-Ház – Innovációs és Multikulturális Élményközpont (Center of Multicultural Experience – COME), a „Jövő Nemzedék” háza, amely az alábbi funkciókat valósítja meg:

- Multikulturális Élményközpont és Kézművesipari Hálózati Centrum
- Digitális Fejlesztési Platform
- Zöld Turisztikai és Rekreációs Élményközpont
- Kreatívipar-fejlesztési Központ és Inkubátorház

A projekt két fázisban kerül megvalósításra. Az első körben felújított építményben 2023 áprilisától közel 9 000 látogatója volt a Kripton Háznak, a második részben az épület teljes felújítása zajlik jövő év tavaszáig, a teljes projekt 2030-ig valósul meg.

A projekt az EIT KIC módszertanát követve a partnerségre épül. Az *innovációs menedzsment folyamatok* alapvetően stratégiai partnerségen alapulnak, amelyben az együttműködő felek kölcsönösen megosztják információikat és tudásukat egymással, és szinergikusan hozzájárulnak a projekt fejlesztési folyamatához. A tudományos életben és a fejlesztési gyakorlatban *a helyi fejlesztések esetében* a három-pólusú (Triple Helix Modell) helyett, a *négypólusú együttműködés* mintája (Quadruple Helix Modell) hatékonyabbnak bizonyult, mivel a *helyi közösségek részvételére is épül. Az állami intézményrendszer* részéről elsősorban a Veszprém-Balaton 2023 Zrt., a Balaton Fejlesztési Tanács és az ITM – NKIFH Térségi Innovációs Platformja ad lehetőséget az együttműködésre. A „többszintű kormányzás” jegyében a projekt támogatásban részesült a hazai (VEB2023) és uniós (TOP-PLUSZ) fejlesztési forrásokból. Egyúttal a KTM szervezésében megvalósuló Ajka-Veszprém-Várpalota-Székesfehérvár gazdasági és innovációs városhálózati térségi modell kialakításában is jelentős funkciója van a projektnek. Az *egyetemi tudásbázis* részvételére a Pannon Egyetem Térségi Innovációs Platformja, a Moholy-Nagy Művészeti Egyetem kreatívipari mentorálása és a BME Urbanisztikai Tanszéke városfejlesztő és tervező együttműködése adott lehetőséget. A *gazdasági szereplők* közül kiemelt stratégia partnerként vesznek részt a projektben a térségi gazdasági társaságok (Csingervölgy Nonprofit Kft., a szakmai szövetségek, tanácsadók és informatikai fejlesztők). A *helyi társadalom* részvétele a helyi innovációs fejlesztési folyamatban elengedhetetlen. Ezért Ajka Város Önkormányzata stratégiai partnerként együttműködik a Kristály-völgy Egyesület és a Csingervölgyért Egyesület tagjaival, továbbá a tradíciókra tekintettel az Ajkai Grafikai Műhely, a Bódéért Hagyományörző Egyesület, valamint a Bányász Kulturális Egyesület társadalmi szervezetekkel is.

Nemzetközi aspektusok

A nemzetközi kulturális és tudás-tér funkciók alapján Ajka város önkormányzata a tervezéstől kezdve együttműködik a testvérvárosokkal (Unna, Weiz Rovinaemi, Székelykeresztúr, Donghai) a közös gondolkodásban, s a projekt megvalósításában közös nemzetközi projektekben való részvétellel (bevonva az új ukrán testvérvárost Chorthkiv önkormányzatát is).

A városvezetés célkitűzésének megfelelően a Krypton Ház projekt feltette Ajka városát az Európai Unió térképére is, mivel 2022-ben az Európai Bizottság a New European Bauhaus (NEB) programban a 20 legjobb helyi kezdeményezésű projektek közé sorolta (Magyarországról egyedülként). Ennek eredményeként az EU Bizottság technikai segítségnyújtás keretében segítette a projekt energetikai, üzleti terveinek kidolgozását, valamint előkészítette a további külső fejlesztési források elérhetőségét. Mivel Ajka a Krypton Ház projekt kapcsán közreműködött az EU Bizottság által elfogadott NEB-kézikönyv kidolgozásában is, ezért a jövőbeni EU támogatások eléréséhez is rendelkezik olyan tapasztalattal az önkormányzat, ami segítheti a meglévő tudás révén a külső fejlesztési források bevonását az integrált városfejlesztési stratégia keretében megvalósuló projektekhez.

A Krypton Ház projekt egyúttal arra is lehetőséget teremt, hogy az Európai Unió Városi Kezdeményezések Programja keretében a nemzetközi kapacitásépítési projekteken a város szakértői és partnerei „donorként” vegyenek részt. Ugyancsak jó példaként mutatható be az INTERREG és az EU Duna Stratégiájában résztvevő partnereknek, amelyben további nemzetközi együttműködésekre nyílik lehetőség.

A városmarketing szempontjai

Az új városi brand építésének kapcsán a projekt segítségével megváltozott az önkormányzat városmarketing stratégiája, mivel a Krypton Ház kialakítása az egyedi értékeket is láthatóvá tette, és ezáltal számokban is mérhetővé vált a város ismertsége. A projekt jó lehetőséget teremtett a tudatos imázsépítésre és a város pozicionálására a hazai és nemzetközi városhálózati rendszerben. Kijelenthető, hogy a TOP-PLUSZ keretében támogatott turisztikai projekt meghatározta az elsődleges városmarketing funkciót, és ez a projekt fejlesztésének a további irányára is hatással lesz.

A Krypton Ház projekt belső tartalma tette életképpé a városi imázs kialakítását, a közösségi alapú fejlesztési folyamat tette lehetővé az egységes városidentitás megteremtését, ami a NEB értékei között is kiemelendő. Ennek alapján a városon belüli kommunikációval, a vélemény és hangulat tudatos alakításával nemcsak a civil szervezetek, hanem a lakosság is a fejlesztések mellé állt, amivel kollektív élménnyé lehetett emelni a város ipari múltjában gyökerező teljesítményt.

Az imázsépítés keretében a városvezetés megteremtette azt a kisugárzást, amivel a város polgárai, a vállalkozók, a befektetők, a szolgáltatók és a látogatók is azonosulni tudnak. Ehhez elengedhetetlen volt a hiteles és egyedülálló jellegzetességek kifejezése, amely az értékek közös azonosítását követően tudja újra pozicionálni a várost. Ez vált mérhetővé és értékelhetővé a megnövekedett (9000-en felüli) látogatók számában, valamint tetten érhetővé az országos médiumokban való megjelenésekben.

Összegezés

Ajka város példája alapján megállapítható, hogy a településfejlesztés eszközeit sikeresen lehet alkalmazni a városmarketing keretei között, amennyiben az integrált városfejlesztési stratégiába illeszkedő projektek tervezésében és programozásában, valamint megvalósításában megvalósul a horizontális és vertikális partnerség elve, továbbá a fenntartható fejlesztéshez szükséges külső források bevonása mellett, sikerül biztosítani a hosszú távú gazdaságos működtetés feltételeit is.

Koudela P. (2024): Új városok Szöul Metropolisz Térségben. CITY.HU Várostudományi Szemle. 4(2), 161–183.

Új városok Szöul Metropolisz Térségben

Koudela Pál¹

Absztrakt

Dél-Korea népességének 19%-a él Szöulban, és 38%-a a metropolisz térséggel együtt vett területen. A főváros területi és népességének terjeszkedését a 20. század közepe óta igyekeznek különböző eszközökkel visszafogni, melyek közt az 1990-es évek óta meghatározó a metropolisz térség új városainak fejlesztése. Ebben a tanulmányban a városfejlesztés meghatározó elemeit tárjuk fel, és az említett területen elhelyezkedő új városok tematikus csoportosítását végezzük el. A koreai új városok gazdasági sikeressége szembeötlő, különösen nyugati összehasonlításban, fejlődésük mind beruházói, mind demográfiai megközelítésben sokféle, tipizálásuk mégis viszonylag könnyen illeszthető az alapvetően nyugati tapasztalatokon kialakított szemléleti keretek mentén.

Kulcsszavak: városfejlesztés, új városok, Dél-Korea, boomburb, ethnoburb, edge city

Abstract

19% of South Korea's population lives in Seoul, and 38% in the metropolitan area. Since the middle of the 20th century, efforts have been made to contain the expansion of the capital's territory and population with various means, among which the development of new towns in the metropolitan area has been decisive since the 1990s. In this study, we explore the defining elements of urban development and perform a thematic grouping of the new cities located in the mentioned area. The economic success of Korea's new cities is striking, especially in Western comparisons, their development is diverse both in terms of investors and demographics, yet their typification can be relatively easily adjusted along the frameworks of views that are basically based on Western experiences.

Keywords: urban development, new cities, South Korea, boomburb, ethnoburb, edge city

¹ BGE KKK, tanszékvezető főiskolai tanár

Bevezetés

A Szöul Metropolisz Térségben ma gombamód növekvő számú és méretű új városok gyökereihez fél évszázadot is vissza kell nyúlunk. Dél-Korea a hetvenes évek elején kezdte átvenni a zöldövek használatát a londoni minta alapján, s Szöul körül 1971-től valósult meg annak kialakítása. Elsődleges célja a már a 20. század közepén is aránytalanul nagy főváros további területi növekedésének megakadályozása, és az abból fakadó társadalmi-gazdasági problémák kezelése volt. Ebből a célból ezt megelőzően más eszközöket használtak, többnyire sikertelenül. A hetvenes és a nyolcvanas években az erős központi kormányzat egységes szemléletet igyekezett megvalósítani a főváros és a metropolisz térségének területszabályozását illetően, ám az 1987-es politikai fordulat, majd az azt követő gyors gazdasági növekedés által kiváltott fokozódó urbanizáció és a nyomában fellépő növekvő lakásigény további feszültségeket és problémákat okozott, s a kilencvenes éveket egyre több engedmény, a korábbi szigorú szabályozók enyhítése és mindezek, valamint a kereslet további növekedése okán a zöldöven kívül eső területeken megvalósuló új városok építése jellemezte.

A nyolcvanas évek végétől a fokozódó lakás- és földhiány mérséklésére a szabályok enyhítésével és a nagyvárosokon kívül elhelyezkedő új városok fejlesztésével keresték a megoldást. Az új városok egyszerre célozták a lakáshiány mérséklését, lemaradó térségek felzárkóztatását, és a globális gazdasági integráció erősítését. A zónákra vonatkozó új szabályok 1993-ban megkönnyítették a nem városi (értsd városi jogú, lakóterületi besorolású) területeken történő beruházásokat, majd a zónarendszert 2003-ban tovább egyszerűsítették a részlegesen városi és a részlegesen mezőgazdasági, köztes besorolású területek összevonásával (egységes szabályozású területi kategória létrehozásával). Ugyanakkor a kilencvenes évektől már nem beszélhetünk egységes átfogó területi szabályozásról, miközben a gyorsuló szuburbanizáció és a növekvő ingázás pedig a társadalmi, gazdasági és környezeti költségeket is tovább növelte (Jun, Bae 2000).

Szöul népessége a kilencvenes évektől kismértékben csökkent, s a fővárosi és általában a városi népesség arányának növekedése a teljes népességen belül a 21. század első két évtizedében megállt Koreában. Ennek számos oka van, melyet egyrészt kereshetünk a várospolitikában, vagy a szöuli ingatlanárak emelkedésében. Ugyancsak szerepe van az általános demográfiai hanyatlásnak. Dél-Korea népessége az utóbbi évtizedekben öregedni és kis mértékben, ám rohamosan növekvő tempóban csökkenni kezdett, ami elsősorban a városi népességet érintette. Fontos tényező, hogy a városi népesség növekedését elsősorban meghatározó urbanizáció a nyolcvanas évekre kimerítette tartalékait. Koreában ma a városi népesség aránya 80%, ami ugyan nem azt jelenti, hogy a teljes népesség városban él, azonban számtalan tényező akadályozta a falvak további,

teljes kiürülését (Chiang 2017; Joo 2018), melyek közül a legfontosabb, a legidősebb fiúgyermeknek a családi vállalkozás öröklésében meghatározó szerepe. Ugyanakkor lényeges szerepet játszik a népességnek az állam által irányított és erőltetett ütemben felépített új városokba történő kiköltözése is (Kim 2021).

A Szöul környéki új városok népességének gyors növekedése ugyanakkor újabb problémákat okoz (Nam et.al. 2016). A város növekedésének megakadályozásával nem állította meg az ingatlanpiaci keresletnövekedést, melynek hatására az árak az ezredfordulót követően az egekbe szöktek. Az új városok létrehozása a lakóhelyek tömegét segítette létrehozni külső területeken, ami az ingázás exponenciális növekedésére hatott. Mindezek együttesen a levegőszennyezettség növekedéséhez is hozzájárultak. Az új városok mind funkcionálisan, mind területi vonatkozásban nagyon különbözőek, ami a rájuk jellemző gazdasági és társadalmi problémák megértést is bonyolítja. Tanulmányunkban az új városok elemzéséhez szolgáló elméleti koncepciók mentén mutatjuk be a Szöul Metropolisz Térségben zajló területi koncentrációs és városfejlődési folyamatokat, azok gazdasági és társadalmi jellemzőit és a formálódásukat befolyásoló szabályozó környezetet.

Módszertan

Módszertanát tekintve komparatív elemzést végzünk a térségben található új városok, ill. az új városokat magukban foglaló fejlesztési területek és azok gazdasági szerepének, valamint a formálódásukat meghatározó folyamatok alapján történő kategóriákba rendezésének, pontosabban eltérő szempontrendszerek szerinti értelmezések párhuzamba állításának segítségével. Az egyes típusokat jellemző esetek kiválasztásával mutatjuk be, de fontos, hogy a típusok nem kölcsönösen kizáró kategóriák, hanem egymást átfedő, több fejlesztési irányelvek keveredéséből létrejövő és egyszerre létező komplex területi rendszerek.

A fogalomhasználat egységesítése a fent leírt problémák és a vizsgálat jellege miatt lehetetlen, az alapvető fogalmak pontos definiálása és konzekvens használata a fejlődés organikus természetét követi, egymást átfedő értelmezési kereteknek nevezhető fogalmak az edge city, a boomburb és az ethnoburb egyaránt.

A vizsgált terület és idő ugyanakkor pontosan lehatárolható, hiszen Szöul zöldövvvel (1971) határolt kompakt jellege, a városvezetés metropolisz térségre kiterjedő egysége és a zöldöv koncepciójának bevezetése óta eltelt 53 év mindezt eleve kínálja. A terület tehát a Szöult körülölelő metropolisz térség, a vizsgálat tárgya az itt található új városok

és az új városi területi egységek (ennek összetettsége abból fakad, hogy az egyes fejlesztési koncepciók hol városokat, hol nagyobb közigazgatási egységeket² céloztak), az időkeret pedig az 1971–2024 közötti időszak.

Elméleti áttekintés

A következő állítás talán túl erősnek hat majd, de a végletekig leegyszerűsítve, a szuburbanizáció valójában nem más, mint a városi lakosság dekoncentrációja. Ebben az értelemben pedig azóta létezik, amióta maguk a városok. A fogalmat természetesen egyfelől sokkal szűkebb, másfelől sokkal összetettebb értelemben használjuk. A modern és posztmodern városfejlődés megértése számára pedig elsősorban társadalmi és technológiai hátterük vizsgálata vált fontossá. A folyamat demográfiai megközelítésben alapvetően a város központi területei felől a peremterületek irányába történő népességmozgást, s az új, az adott nagyváros határain kívül eső új népességkoncentrációk kialakulását jelenti. Valójában Peter Hall (1971) ezt a problematikát már ötven éve pontosan körül járta: a fentiekkel ellentétben a magterület lehet a kiépítettnél kisebb közigazgatási terület (pl. Párizs), a teljes kiépített terület vagy a funkcionális, történeti és politikai jelentőséggel rendelkező belváros egyaránt.

A peremterület ennek megfelelően ugyancsak többféleképpen ragadható meg, s ezt (pontosabban ennek értelmezését) az adott közigazgatási rendszer sajátossága mellett a rendelkezésre álló statisztikai adatok is befolyásolhatják. Állhat a várost körülölelő közigazgatási egységekből (települések vagy megye), vagy a hagyományos agglomerációból (21–15%-os foglalkoztatás a belső területen), de lehet a peremterület meghatározásának az alapja a fogyasztás vagy a foglalkoztatás funkcionálisan definiált függőségi területe is. Sőt, lehet a városhoz tartozó városias térség is, ami pl. az Egyesült Államokban az Urbanized Area statisztikai kategóriája, Koreában pedig a Metropolitan Area névre hallgat. Szöul esetében az első kérdés az lehet, mekkora a várostól való fennmaradó függőség mértéke a fejlődés adott szakaszában, tekintettel a bejáró foglalkoztatottak és a nagyváros által nyújtott és igénybe vett szolgáltatások számára. A vizsgálat látókörébe az

² A szöuli közigazgatási rendszer alapvetően eltér a nyugati formáktól, így nehéz még az adminisztratív kerületeket is átültetni, társadalmi tagolódás tekintetében pedig csak a „környék” általános kifejezést használjuk, s ahol szükséges, pontosabb leírást adunk róla. A legkisebb területi egység a „tong”, amit általában környékre, szomszédságra fordítanak (neighborhood), s ami kétféle formában létezik: jogi entitásként és a kerület hivatali-területi egységeként. Alapvetően a lakosság adminisztratív rendezésére, szolgáltatásaira szolgál, de számtalan történeti szomszédság megnevezés is életben van. A következőkben a tartalmat leginkább megközelítő kifejezéseket használjuk: kerületet az adminisztratív egység (ez lehet a legkisebb tong és a legnagyobb ku is), szomszédságot a közösség, környéket a társadalomföldrajzi egység megnevezésére.

így létrejövő vagy fejlődésnek induló szatellit- és kertvárosok egyaránt bekerülnek, de fontos az is, hogy a folyamat során létrejönnek boomburbökök és edge city-k is, amik ugyan csak sajátos gazdasági, társadalmi, kulturális és fizikai környezetet hoznak létre.

Fontos megjegyezni, hogy sem a dekoncentrációs folyamatnak, sem összetevőinek azok egymáshoz viszonyított arányának, se pedig a létrejövő újjvárosi típusoknak nincs egységes rendszere. Maguk a szerzők sem típusalkotáson dolgoztak, elsősorban a jelenség eltérő aspektusait igyekeztek úgy megragadni, ahogy az új városok létrejöttének különböző korszakaiban a városfejlesztés és -elemzés éppen dominált. Itt is az eltérő szemléleteket igyekszünk egymás mellé állítani, sem egymást kizáró területi, sem fejlődési kategóriák nem alkothatók. A fejlesztés egyszerre lehetett területi, városi és projektalapú.

Ámbár a történelem számtalan formában hozott létre a városok, különösen a városfalak körül elterülő másodlagos fejlődés gócpontokat – például a városból kirekedő iparosok vagy polgárok számának növekedése révén³ – a szuburbanizáció fogalmát a 19. században megjelenő tömeges népességmozgásra, s jellemzően nagyvárosok esetében használjuk először. A 19. század közepétől a 20. század közepéig tartó igen gyors népességnövekedés London lakosságát 3-ról 8 millióra emelte, s ezzel együtt a város területe is négyeszeresére nőtt.

A városok népességének és népsűrűségének növekedése ugyanakkor önmagában is elégséges ok, ami kiválthatja a szuburbanizációt. A közlekedés fejlődése a századfordulóra Amerika nagyvárosaiban létrehozta a villamos, míg Európában és Ausztráliában a villamos és trolibusz összeköttetést a kertvárosokkal (Green 1989; Bruce 2017; Tarr, Konvitz 1987). A felszíni és a földalatti sínhálózat különösen az angolszász világban fokozta a nagyvárosok területi kiterjedését, s ha volt is néhány kezdemény a rendezett kertvárosok kialakítására, azok nagyrészt elzárt középosztályi világok maradtak, ez időtájt csupán a filantróp foglalkoztatók építettek munkásaiknak lakónegyedeket a városok peremén. Az 1920-es évekre azonban Amerikában és Nagy Britanniában a személyautó lényegében átvette a tömegközlekedés helyét, ami lényeges fordulatot hozott.

Ha szuburbanizációról beszélünk, akkor a népesség dekoncentrációjánál általában mégis többre gondolunk: a századfordulótól a mai napig egy alapvetően középosztályi életformát, vagy az az iránti vágyat értjük alatta: a zsúfolt nagyvárosi élet elutasítását, a többnyire hagyományos stílusú kertes ház, a csend, kényelem és biztonság iránti vágyat. A kertvárosok erősen szegregált, fehér, középosztályi területek voltak a folyamat 19. századvégi kezdetétől. A 20. század első felében a közlekedés és a középosztályosodás mellett ugyanakkor már politikai szabályozók is hozzájárultak a városi szétterüléshez: Angliában 1919-ben született törvény az önkormányzati lakásépítésről, Amerikában 1949-ben foglalták törvénybe az állami lakáshitel támogatások kibővítését,

³ Érdekes példa Kassa népességének változása a Reformkorban, lásd. Czoch (1998).

a belvárosi területek lebontását, s mindezekhez kapcsolódó hatalmas anyagi támogatást. 1944-ben megszületett London decentralizálásának terve, s a rákövetkező években huszonegy város építését – köztük nyolcat London agglomerációjában – rendeletek el törvényi úton. Amerikában az állam szerepe közvetett, a magánszektoré viszont jóval nagyobb volt az olyan típusvárosok létrehozásában, mint Riverside, a Howard hatására épített, majd hamar elhíresült Redburn vagy a Herbert Gans által sokat kutatott Lewittown-ok. Ezzel ellentétben a kontinentális Európa számos országában lakótelepeket építettek a munkáscsaládok számára a városok külső területein (Oliver, Davies, Bantley 1981; Rusk 1999: 90; Slater 2008: 60), de hasonló jelenségre hívta fel a figyelmet Peter Mann (1965) is az észak-angliai iparvárosokban. A szuburbanizáció klasszikus formáját tehát a városok belső területeinek túlszűfolttsága indította el, hatására a város (vagy belső területeik) népessége csökkenni kezdett, megjelent a tömeges ingázás, a belvárosi területek állapota tovább romlott.

A növekvő kertvárosi népesség, pontosabban fogalmazva az agglomerációk növekvő népessége egyre nagyobb számban hozott létre kisebbségi szegregációkat és munkásnegyedeket a városon kívül is. A társadalmi kirekesztés ilyen nyilvánvaló területi aspektusa ellen születtek a 20. század második felében a lakhatási törvények, s Amerikában a belvárosi közösségek, Angliában a nagycsaládok lerombolását bíráló elemzések, s a kertvárosokat csupán profitszerzési céllal építtető befektetők túlzott irányító szerepét bíráló újmarxista kritikák. A kertvárosi életforma izolálta és kirekesztette a munkaerőpiacról a nőket, leértékelte munkájukat és pszichés problémákhoz vezetett (Markusen 1980); további problémája, hogy lényegesen nagyobb a kertvárosokban a károsanyag kibocsátás, így a lakhatási formák közt ez okozza a legnagyobb környezeti kárt (Calthorpe 2010), a közvetlen környezeti hatások korlátozására pedig már a 20. század közepén kitárlták a zöldöveket – mint arról szóltunk is korábban. A szuburbanizációt Szöul esetében az elmúlt évtizedekben elsősorban állami beruházásokból és tervek alapján felépített új városok segítették: hatásukra Szöul belvárosában modellezhető a forgalom csökkenése és ennek kedvező gazdasági hatása, ám a növekvő ingázásra fordított idő és az emelkedő levegőszennyezés negatív irányba billenti a fejlesztések mérlegét (Jun 2012b).

Míg az Egyesült Államokban és Európában a fent leírt folyamatok hozták létre a kertvárosok etnikai és társadalmi tekintetben egyaránt sokszínű formáit, addig Kelet-Ázsiában a gyors és tömeges szuburbanizáció részben középosztályi jellege és a nyomornegyedek felszámolásával járó agglomerációs beruházások „szegény” jellege, valamint az agglomerizáció és az ipari dekoncentráció együttesen és párhuzamosan alakítja a nagyvárosi peremterületek sajátosan szegregált társadalmi folyamatait. Szöul nagyvárosi térségében néhány évtized alatt hatalmas munkásnegyedek és zárt középosztályi kerületek is létrejöttek, ráadásul ez a terület nagyarányú beruházásai miatt célpontja lett

egy újonnan megindult nagymértékű bevándorlási folyamatnak is, ami pedig korábban soha nem látott etnikai szegregációkat hozott létre, főként a nagyipari beruházások mellett. Ezeket a posztmodern közösségeket leginkább az interetnikus kapcsolatok, valamint külső tényezők és kapcsolatrendszerek formálják, így a globális munkaerő-piacok, az internet nyújtotta kapcsolati lehetőségek erősebben kötik őket a városon kívüli területekhez, mint magához Szöulhoz vagy a térség más városához. A posztmodern városszociológiai folyamatok miatt a szuburbanizáció hagyományos értelme a fejlett világban sokhelyütt megkérdőjeleződött, s különösen így van ez Kelet-Ázsia nagyvárosaiban (Clapson 2010).

A nagyvárosi térségek Ázsiában általában túlnépesedettnek tekinthetők, s jelenleg is folyamatos területi és népességnövekedés figyelhető meg legtöbbjükben (Demographia 2019). A legnépesebb agglomerációk közül nyolc, míg a legsűrűbben lakott agglomerációk közül kilenc található Ázsiában, s a világ tíz leggyorsabban növekvő nagyvárosi térségéből is hat Ázsiában van (Trujillo, Parilla 2015). A nagyvárosi agglomerációk növekedésének hátterében meghúzódó népesedési folyamatok és az agglomerációk térszerkezetének sajátosságai már legalább egy évszázada foglalkoztatják az európai és amerikai városkutatókat, s az agglomerizáció és szuburbanizáció kettőssége mellett több koncepció is igyekezett egységes magyarázatot adni fejlődésüknek.

Általánosságban kelet-ázsiai sajátosságokról beszélünk, azonban sok esetben ezek nem lehetnek egyformán jellemzők teljes Kelet-Ázsiára. Az itteni országok gazdasági berendezkedés, gazdasági fejlettség, az urbanizáció egyes szakaszaiba való bekapcsolódás ideje, az állami tervezés szerepe szerint igencsak eltérők, így egységes szabályszerűségek nehezen húzhatók rájuk. Ez is a vizsgálat sajátos átfedő jellegét erősíti, melyben a nyugati/keleti párhuzamok keresése nem korlátozható egyértelmű területi és gazdasági kategóriákra.

Közülük is kiemelkedik Joel Garreau (1991) edge city modellje, ami a nagyvárosok hagyományos üzleti központja mellett az agglomerációs területeken kialakuló, főként hivatali és kiskereskedelmi koncentráció új központjaira koncentrált. Garreau, a The Washington Post riportere, a hagyományosan lakóhelyi külterületek gyors átalakulását általános jelenségnek tekintette világszerte; egyfajta dekoncentrációs folyamatnak, ami a 19. századi koncentrációt váltotta fel a 20. század során. Garreau meghatározta az edge city-k kritériumait is, így azok alapfeltétele közel félmillió négyzetméter bérelhető hivatali terület és bő ötvenezer négyzetméter kiskereskedelmi terület, mindemellett több állás, mint hálószoza található ezeken a területeken. A közfelfogásban egységes környékként jelennek meg, ám városi múltjuk nincsen, többségük egyszerű alvóváros vagy

éppen legelő volt alig néhány évtizeddel korábban. Az ilyen peremkerületi csomópontok forgalmas utak mentén, s igen gyakran repülőterek közelében alakulnak ki, területi kiterjedésük a domináns autóhasználat miatt igen nagy.

Garreau nyomán három sajátos típusról beszélhetünk. A legáltalánosabb elterjedt (habár szerinte csak egyetlen létezik Detroit mellett) várostípust ő boomer-nek hívta, majd Lang és Simmons (2001) (Lang, LeFurgy 2007) találóan boomburbnek nevezte át, ami akkor is megőrzi kertvárosias jellegét, amikor népessége már egy nagyvároséhoz közelít. Az ilyen település agglomerációs környezetben egy pláza vagy forgalmas kereszteződés mentén jön létre. További típus a zöldterületek találkozásánál tervezett városként fejlődésnek induló Greenfield, és a némi városi múlttal rendelkező Uptown is, ez utóbbi városközponti gyökeréből meríti sokrétű üzleti-gazdasági fejlődésének forrását.

Garreau nem említi, ám a peremkerületek üzleti jellegű fejlődése már 1925-ben hangot kapott Ernest Burgess klasszikus fejezetében (Park, Burgess 1925: 50) szatellit város néven, s ugyanezzel a névvel, már önálló fejlődési központként írta le Homer Hoyt is 1939-ben (Hoyt 1939: 12). A nagyvárosi agglomerációk igen különböző fejlődési utat járnak be, amiről komplex elemzést készített Peter Hall 1966-ban (Hall 1966), s köztük az Amszterdamot, Rotterdamt, Hágát, és Utrechtet összekapcsoló Randstad sajátosan policentrikus fejlődését is bemutatta. Ez a holland nagyvárosi terület számos kisebb centrum klasztereként jött létre, szemben az amerikai szatellit városok korábbi modelljeivel. A policentrikus nagyvárosi térségek az ezredfordulót követően jelentős szerepet kaptak a városkutatásban, mind a posztmodern városfejlődés részeként az Egyesült Államokban (Dear 2002), mind az európai, egybefüggő nagyvárosias területek sajátosságainak településföldrajzi elemzésekor (Hall, Pain 2006), legyen szó várostervezési koncepciókról, a regionális kapacitás vagy hálózatok növeléséről, fejlesztéséről, az ipari városok kapcsolatáról, az ingázásról vagy a szabályozásról.

Ázsiában az európai és főként amerikai nagyvárosokkal ellentétben, a nagyvárosi peremterületek többnyire kormányzati programok által támogatott várostervezési keretek között indultak fejlődésnek, legalábbis az új városok esetében mindenképpen így történt (Amsden 1992; Bae, Sellers 2007; Hill, Kim, 2000; Zheng et al. 2015). Az utóbbi években azonban már a piac és globalizáció növekvő, valamint az állam csökkenő szerepének jelei is megmutatkoznak az ázsiai nagyvárosok peremterületeinek fejlesztésében (Kim, Kim 2016; Lee, Shin, 2011; Zhu 2004).

A Szöuli Metropolisz Térség területi fejlődése

Egy igen érdekes, egymásnak részben ellentmondó szabályozási rendszer elemeit látjuk Szöulban. A zöldöv, akárcsak más hasonló technikák, a város szétterülését, területi növekedését igyekszik korlátozni. Ezzel párhuzamosan az agglomerációs területek fejlesztése, noha éppen a főváros terheit hivatott enyhíteni, azzal mégis egy összefüggő terület kialakítását segíti elő, főként az agglomerációkra általában jellemző magas fővárosi foglalkoztatási arányszámok és a hozzá kapcsolódó ingázáson keresztül. A nagyvárosok szétterülését megakadályozó eszközök között nem csak a zöldöv szerepel. A városias beépítésű területek és az azokat körülhatároló mezőgazdasági területek elválasztását zónázással és más szabályozó eszközökkel is elő lehet segíteni, a külső területek mezőgazdasági, míg a belsők városi használatú minősítést, és ezekre vonatkozó sajátos szabályozást kaphatnak (felhasználás, fejlesztés, beépítés stb.) A városi szétterülés ilyen eszközzel történő korlátozása általában időszakos és a változó igényekhez alkalmazkodik, szemben az állandónak tervezett zöldövekkel. Kialakítása sem igényel fizikai beavatkozást, így sokkal elterjedtebb, a kisebb települések is gyakran alkalmazzák. Még ennél is rugalmasabb eszköz a szolgáltatások területi differenciálása, ami egyszerűen azt jelenti, hogy a víz, gáz, villany vagy egyéb szolgáltatásokat a városnövekedés tervezett határán belül támogatja, míg azon kívül nem támogatja, esetleg tiltja az önkormányzat. A szabályozó és támogató eszközök azonban korántsem olyan hatékonyak, tekintve, hogy bármikor megváltoztathatók az adott politikai szándéknak vagy gazdasági nyomásnak megfelelően (Dearborn, Gygi 1993; Poradek 1997; Pendall et al. 2002). Éppen ezért ezeket itt nem is tárgyaljuk érdemben.

A szöuli városfal pontosan ezt a funkciót látta el évszázadokon át, noha eredeti szándékát tekintve, mint minden városfal, védműnek épült, a város lakosságának és területének növekedését is hathatósan akadályozta egészen a 20. századig (Rii, Ahn 2002). A város területének növekedése 1914 és 1973 között több szakaszra osztható. Azelőtt a városfalon kívül eső területek négy kilométerig terjedtek, ám a japán megszállás alatt a város mind a vasút, mind az autóutak mentén jelentős növekedés indult meg, amihez a közigazgatási határokat többször is hozzá igazították. A 19. század végén még kétszázezres város népessége a felszabadulás idejére kilencszázezerre, a háború előtt pedig 1,7 millióra nőtt, amit a rákövetkező évtizedek csak tovább fokoztak, s ami a városon kívül eső területek erősödő beépítésével járt együtt. 1963-ban jelentős területeket csatoltak a fővároshoz, amelynek mérete ekkor 269 km²-ről 593 km²-re nőtt. Ezt már csak egy kisebb, északi terület hozzácsatolása követte 1973-ban, így lett a város mai területe 605 km² (The National Atlas of Korea I.: 564).

1. ábra
Szöul adminisztratív határának változása



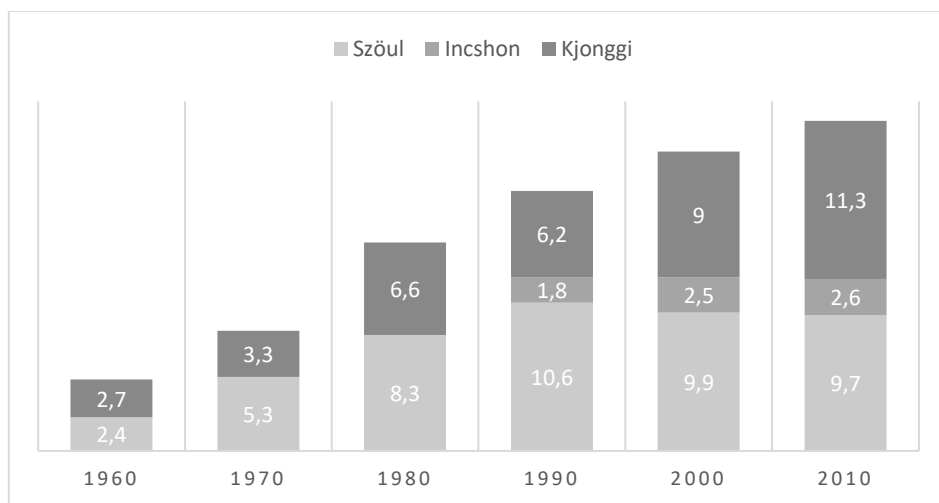
(Szöul adminisztratív határának változását a színek, azok életbelépését az évszámok jelzik)

Forrás: Saját szerkesztés.

Szöul, valamint az Incshon és a Kjonggi tartományban található 28 nagyváros és három kisváros, vagyis gun⁴ együttesen alkotja a szöuli nagyvárosi térséget, amit gyakran Szöul-Incshon nagyvárosi területnek is neveznek, ennek oka, hogy Incshon önmagában is hárommillió főt számlál. Szöul tízmilliós lakossága és történelmi szerepe okán azonban tekinthetjük Incshont az előbbi agglomerációjának is. Az 1985 és 2015 közötti harmincéves periódusban Szöul népessége stagnált, 9,6 és 10,6 millió fő között alakult, míg ugyanezen idő alatt az agglomeráció számottevő növekedésen ment keresztül. Ebben az időszakban a teljes térség népessége 15 millióról 25 millióra nőtt, a foglalkoztatottak száma 5 millióról 11 millióra emelkedett, s mind a népesség, mind a foglalkoztatottak számának növekedése főként az agglomerációban zajlott (KSISz). Az itt található települések száma és típusai is jelentős változáson mentek keresztül ugyanezen időszakban, hiszen 1985-ben még csak 9 nagyváros és 19 gun volt Kjonggi-ban. Ugyancsak jelentős az agglomerációs terület gazdasági fejlődése, mely a 2010-es évekre meghaladta a fejlett országok és más nagyvárosi térségek növekedését. 2010 és 2013 között 4%-os növekedésével az OECD átlag kétszeresét érte el, s messze meghaladta London (2,2%), New York (1,4%) és Tokió (1,2%) ugyanezen időszakban mutatott növekedésének mértékét is (OECD 2018).

⁴ A gun egy várostípus, 150 ezer főnél kisebb, számottevő rurális területekkel rendelkezik, jellemzően nem nagyvárosias környezet.

2. ábra

A népesség növekedése a Szöul Nagyvárosi Térségben (millió fő)⁵

Forrás: Cox 2011

A Szöul körüli agglomeráció a zöldöv fejlesztésével, 1971-ben indult fejlődésnek, ám az addig a köznyelvben gyakran szatellit-városoknak⁶ nevezett települések fejlődése a 90-es években kapott igazán nagy lendületet, elsősorban az akkor tömegessé váló állami beruházások révén. Az állami beruházások általában nagyszabású, átfogó város-terv alapján kivitelezett beruházások voltak, ami jellemzően lakóhelyi fejlesztéseket jelentett, jó minőségű lakásokat építettek nagy számban és elérhető áron. A magánjellegű beruházások csak a 90-es években jelentek meg és jóval kisebbek voltak az állami építkezéseknél. 1970-ben két állami szövetkezetet is létrehoztak, hogy az agglomeráció építkezéseit irányítsák, a fejlesztésekben már az önkormányzatok és a helyi állami vállalatok is részt vettek. Így épült meg a talán két legfontosabb új város: Anszan ipari város és Kvacshon hivatali város is. Fontos állomás volt 1980-ban, hogy az állami beruházások és fejlesztések törvényi keretet kaptak a földvásárláshoz és felhasználáshoz. Az állami lakásépítés a csúcsát 1990-ben érte el, abban az évben kétmillió lakás megépítésének terve készült el. A lakáshiány és a rohamosan növekvő árak enyhítését célzó tervek keretében öt új város épült fel igen rövid idő alatt.

⁵ Incshon csak 1981-ben kapott önálló városi rangot, a terület korábban a tartomány része volt, ezért nem szerepel az 1990 előtti adatokban.

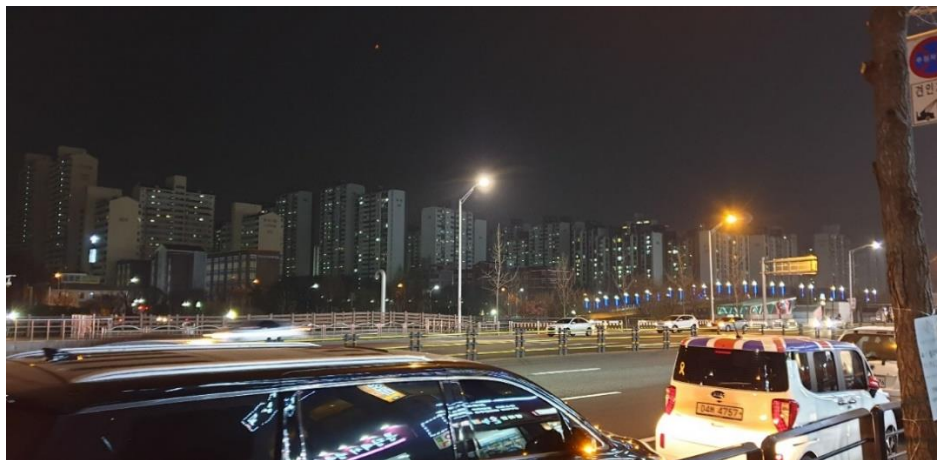
⁶ Ez a kifejezés a Szöultól való függőséget hangsúlyozta.

Az ezredforduló előtt épült új város, Puntang, Ilszan, Phjongcshon, Szanpon és Csungdong lakossága mára mind meghaladja a 390 ezer főt. Ezek a városok sikeresen enyhítették Szöul és Incshon lakosságának lakásigényét, és a más nagyvárosokra jellemző kertvárosi jelleg helyett magasépítésű lakóházaikkal sokkal inkább emlékeztetnek Szöul belvárosi lakónegyedeire, ha pedig a fővárosi metróösszeköttetést is figyelembe vesszük, talán inkább tekinthetők a főváros kiterjesztésének, mint önálló településnek. A „városból való menekülés” korai koncepciója itt tehát kevésbé érvényesül (Min Joo 2013).

2000-et követően tíz, új generációs települést épített fel a kormány, egyenként nagyjából 286 ezer fős lakosság számára. Az állami építkezések sikere ellenére a 90-es évektől egyre nagyobb volt az igény, hogy tiszta piaci körülményeket teremtsenek az ingatlanpiacon is, így az agglomeráció településfejlesztői között ekkortól jelentek meg a magánvállalkozások is (Lee, Shin 2012). A frissen piaci lehetőséghez jutó vállalkozások nagyjából csak általános építőipari és fejlesztési partnerekkel tudtak szerződni, fejlesztéseik mind a már megépült állami új városok infrastruktúrájába kapcsolódott, ami egyúttal éles kritikát váltott ki.

1. kép

Lakóházak Puntangban, 2019



Forrás: Saját fotó.

A metropolisz térség új városai

Két önálló, ám egymáshoz kapcsolódó város a Szöültől szinte azonos távolságra, egy órára délre, Szongnamban fekvő állami új város Puntang, valamint a magántőkéből felépült Szucsi. A két város lélekszámban és lakosságának társadalmi összetételében is közel áll egymáshoz, s míg az előbbi 41,4%-a, addig az utóbbi 36%-a ingázik Szöulba dolgozni. Puntang, az első új városok egyike, 1989-ben épült, s a legrepresentatívabb település a maga kategóriájában. Az állam hatalmas földterületet adott át az új település számára, a város terveit egy országos tervezőirodában készítették, a teljes infrastruktúrával, létesítményekkel és a Szöullal összekötő közlekedés terveivel együtt. Ezek az eredeti tervek később a többi Szöul környékén és az ország más területein épülő új városhoz is alapul szolgáltak.

A 90-es évek közepére a Puntangtól délre fekvő mezőgazdasági területek a városhoz és a fővároshoz való közelségük és alacsony telekáraik miatt az ingatlanfejlesztők érdeklődésének középpontjába kerültek, így Szucsi népessége egyetlen évtized alatt hat-szorosára nőtt. Ebben az időben ezt a területet állami tervezéssel alakították át piaci értékesítésre és használatra alkalmas telkekké. A telkek kialakítása és felosztása kisebb parcellákra, azonban már a beruházók érdeme, akik tudatosan építették kisebbre azt, hogy a máskülönben kötelező előírásokat megkerüljék, így pl. nem kellett széles bekötő-utat, tömegközlekedést, rekreációs létesítményeket, parkokat és iskolákat építeniük. Mindez a teher így a helyi önkormányzatra hárult. A végeredmény, a mai helyzet elemzése szerint egyértelműen kimutatja az állami tervezés előnyét. Mind a térhasználat, mind a szolgáltatások és a lakók elégedettsége kedvezőbb képet fest az államilag tervezett Puntangban, mint a parazita módon azt kihasználó Szucsiban (Kim, Hy, Kim, SN 2016).

A korai új városok a világ minden táján maradtak profit nélkül, sokszor adósságokat hagyva maguk után. Peiser és Chang (1999) szavaival a legkockázatosabb területfejlesztések voltak óriási méretükkel, lassú megtérülési idejükkel és hosszú fejlesztési időkereteikkel. Szöul Metropolisz Térségének beruházásai velük ellentétben 6–7 év alatt megvalósultak, a lakásokat hamar eladták, a beruházások szinte kivétel nélkül hatalmas profitot termeltek a fejlesztőknek.

2. kép

Egy 2019-ben lezárult lakóhelyi beruházás Szucsiban



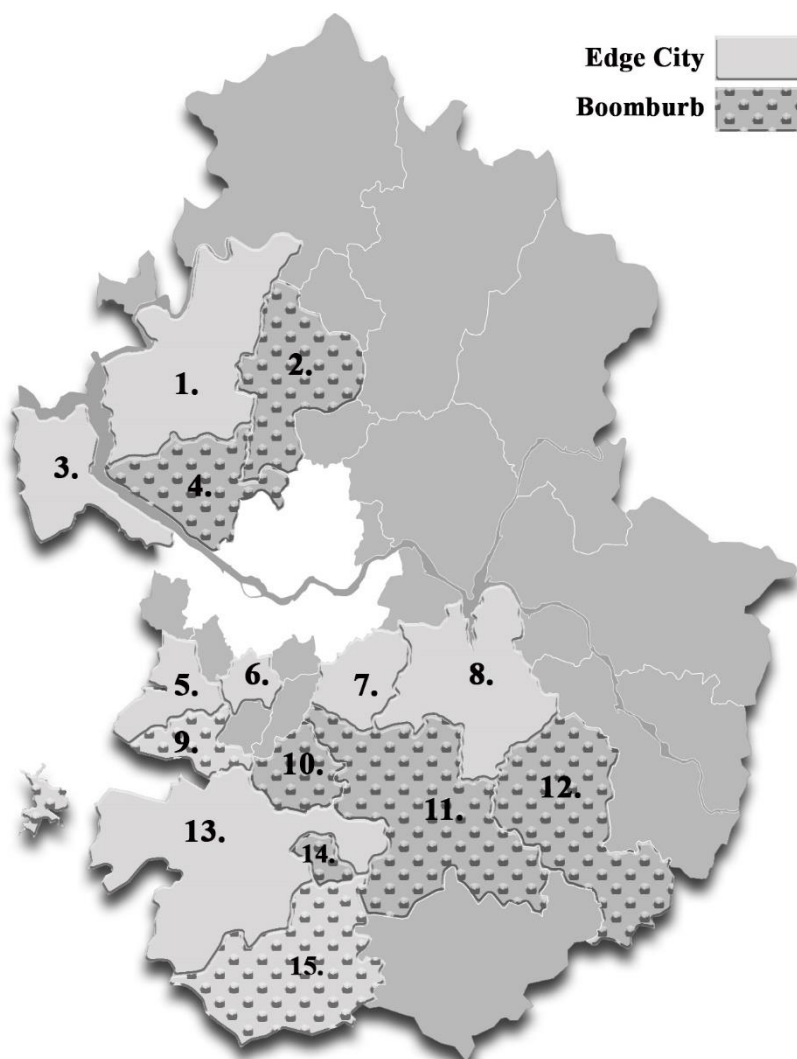
A képen látható 2 356 lakást magában foglaló 34 emeletes épületeket a kivitelező is azzal reklámozta, hogy Szöulhoz és Puntanghoz is közel fekszik, jó a közlekedés és a szolgáltatások is helyben vannak.

Forrás: Heerim Architects & Planners Co., Ltd.

Habár az agglomerációban található települések klaszter jellegű elrendeződése és a Szöullal szoros, az ingázás mennyiségében is kifejezhető kapcsolata egyértelműen agglomerációs területté minősíti a nagyvárosi térség főváros körüli területeit, néhány jelentősebb foglalkoztató-központ is növekedésnek indult az utóbbi években, s a korábbi Szöul központú foglalkoztatásban a dekoncentráció jelei mutatkoznak az ezredfordulót követően. Kim és munkatársai (2018) elemzésükben megerősítették ezt. A 80-as évek közepétől kilenc olyan település vált a szolgáltató ágazathoz kötődő foglalkoztatóközponttá Szöul agglomerációjában, melyek korábban gyakorlatilag nem is léteztek, vagy faluból váltak várossá valamikor az azóta eltelt időszak egy későbbi szakaszában. Ezeket a városokat tekinthetjük Joel Garreau nyomán edge city-nek.

3. ábra

Edge city-k és boomburb-ök Kjonggi tartományban



Jelmagyarázat: 1. Phadzsü; 2. Jangcsu; 3. Kimpho; 4. Kojang; 5. Sihung;
 6. Anjang; 7. Szongnam; 8. Kvangcsu; 9. Anszan; 10. Szuvon; 11. Jongin; 12.
 Icshon; 13. Hvaszong; 14. Oszan; 15. Phjongthek

Forrás: Saját szerkesztés Kim, H. et al. 2018. alapján.

A Szöul agglomerációjában növekvő szolgáltatóiparon alapuló foglalkoztató és lakóhelyi központok a háttérüket tekintve elég változatosak. Szongnam az információs technológia, kommunikáció, tudományos és technológia központja, a foglalkoztatottak többsége Pangyo Techno Valley-ben dolgozik, egy 661 ezer négyzetméteres komplexumban, ahol az IT, bio- és kulturális technológia a meghatározó ágazat (Lee 2018). Ez az innovációs cég-klaszter, a központi és helyi önkormányzatok fejlesztéseként jött létre a kétezres években. A szakterületek és a vállalkozások sokféleségének egyik előnye a csúcstechnológia területén, hogy a vállalatok közötti információcsere és kapcsolatok révén maximalizálni tudják a növekedést. Ez egy tipikus edge city, Szöulhoz és más, hasonló technológiai központokhoz elég közel van, hogy ezzel üzleti előnyre tehesen szert. Hvaszong és Phadzsú az edge city-k másik típusába tartozik: ott olyan fejlett technológiájú gyártók a fő foglalkoztatók, mint a Samsung félvezetőket gyártó telepe, a Kia Motors, gyógyszergyártó cégek vagy az LG LCD paneleket gyártó üze. Ez utóbbi Phadzsúban máris számos tudományos és technológiai szolgáltatócéget vonzott a környezetébe, míg az ezredfordulót követő állami lakásépítés a munkaerő közeli lakhatását is megoldotta, mindez együttesen többszázezer fős bevándorlást eredményezett, ami viszont az ingatlanpiac és vendéglátóipar felfutását eredményezte.

A többi edge city mind államilag támogatott kisképző-, textil-, gumi-, fa- és fémipari központok közelében jött létre, fellendülő ingatlanpiacokkal és vendéglátással. A 2010-es években az ipar háttérbeszorulásával számos helyen a korábbi ipari parkok hivatali negyedekké alakultak át, helyet adva a tudásalapú vállalkozásoknak és start-upoknak. Szöul és a többi versenytárs közelsége, valamint a fejlett úthálózat mellett a nyugati partvidék nagy kikötőinek közelsége is előnyt jelent számukra. A fent említett kilenc edge city mellett nyolc sajátos típust is találhatunk a szöuli agglomerációban, amiket boomburbként írhatunk le. Ezeknek a városoknak a növekedését a nyolcvanas évektől meginduló állami lakásépítések váltották ki. Anszan 31 kilométerre délnyugatra fekszik Szöul központjától, mégis metró köti össze azzal, így az út nagyjából egy órát vesz igénybe. Ez volt az első tervezett város Koreában. Anszanban a 70-es évektől épültek lakótelepek nagy lakóhelyi beruházások eredményeképp, sokszor csupán két-három emeletes házazal és néhány toronyházzal, így a környék épületállománya leginkább a négytől húszlakásos házakig terjed. Panvol Újváros volt az első köztük, egy jellegzetes munkásnegyed, kicsiny, főként szoba-konyhás lakásokkal. Panvol egy zsúfolt környék, a munkások jellemzően a közeli ipari parkban dolgoznak, és többségük megélhetése az állami támogatásoktól függ. Az említett Panvol Nemzeti Ipari Komplexum száz főnél kevesebbet foglalkoztató vegyi-, bőr- és festékipari kisvállalkozásokat tömörít, többségük a nagyvállalatok alkatrészgyártó alvállalkozója, így létük is nagyjából azok üzleti stratégiájától függ (Kim, Ch 2015). Mára tízezer cég működik és 340 ezer fő lakik itt (Kim et. al. 2018).

Sajátos jelenségek és problémák az új városokban

Panvollal ellentétben Kojang Újváros a kétezres években épült, az épületek többsége soklakásos modern toronyház, tágasabb lakásokkal. A lakók jelentős része itt nem munkás, hanem nagyvállalati szakember, aki sajáttulajdonú lakásban lakik és metróval ingázik Szöulba. A környéken azonban még most is több zöldség- és gyümölcsstermesztéssel foglalkozó farm üzemel, amelyek elsősorban a környék lakóit látják el élelemmel. Az agglomeráció fejlődésének egy tipikus esete a Sárga-tengerben fekvő Tepu sziget. Ez a hely ma mind a szöuliak, mind az agglomerációban lakók számára népszerű turistahely, 1994-ben egy kormányzati program keretében hullámtörő gáttal egészült ki, ami egyben összeköti a szárazfölddel is. A fejlesztés elsődleges célja egy édesvízű tó kialakítása volt, ám vele együtt egyúttal újabb földterületet is nyertek, a környezeti károk azonban olyan mértéket öltöttek, hogy a projektet le kellett állítani. Anszan ipari város, jövedelme fele és a lakók 42%-a származik ill. dolgozik az iparban, s csupán 1,4%-a lakott az ipari beruházások előtt is ott, egytizedük ráadásul külföldről vándorolt Koreába (Kim, Ch 2015).

3. kép

A szamarkand étterem és üzbg kávéház Vongok főutcáján



Forrás: KDtoKimchi 2013

Különösen érdekes Anszan egy másik városrésze, Vongok. Az itt élők 70%-a külföldi, ez Koreában a legnagyobb arányban bevándorlót befogadó terület (I. Csekju 2013). A bevándorlók többsége Kínából, Vietnamból, Indonéziából és a Fülöp-szigetekről érkezett, kétharmaduk alacsonyan képzett vendégmunkás, de élnek itt orosz, indiai, üzbég és Sri Lanka-i munkások is. A központban egy színes és forgalmas utca húzódik, ahol kilencven különféle étterem is található. Vongokban az éttermek mellett mára a könyvtártól a munkaközvetítőn és bankon át a rendőrségig, az intézmények mindegyike multikulturális.

Anszan lakosságának hét százaléka – mintegy ötvenezer személy – külföldi állampolgár, ami lényegesen magasabb arány az országos két százaléknál. Az ötvenezer lakosú Vongokba az ipar kínálta munkalehetőség a 90-es évek óta vonzott bevándorlót, ám 2009-ben Multikulturális Falu Különleges Övezet elnevezéssel sajátos jogi státuszt nyert, így nemcsak a kisvállalkozásoknál foglalkoztatott munkások, hanem a koreai férfiakkal házasságot kötött külföldi feleségek számára is fokozottan vonzó célponttá vált.

A helyi bevándorló munkások és a koreai családba beházasodott külföldi feleségek között végzett interjú kutatás (Jun, Ha 2015) kimutatta, hogy a szomszédsági kapcsolatok, így a hídalkotás, különösen a feleségek közt igen erős. A formális intézmények szerepe csekély, helyette a társadalmi tökemegosztás segíti az integrációt a helyi társadalomba. Ez főként azon feleségek számára könnyebben elérhető lehetőség, akiknek több és gyakoribb a koreaiakkal a kapcsolata és persze azoknak, akik jobban beszélik nyelvet. A vendégmunkások a rövidebb Koreában töltött átlagos idő (1,6 év) és a fenti tényezők miatt mind a saját, mind a befogadó közösségekkel szemben bizalmatlanabbak és kevesebb kapcsolatot is tartanak fenn velük, minderre egyébként is alig van szabadidejük a túldolgoztatás miatt.

Ez a paradoxon a kormányzati szinten is megfogalmazott multikulturális társadalom és a kapcsolódó integrációs programok, különösen a nyelvtanulás esetében is fennáll: a bevándoroltatás célja elsősorban gazdasági, ám a hatékony foglalkoztatás egyik alapfeltétele is a koreai nyelvtudás, amit viszont aligha lehet megszerezni, ha még szombaton is dolgoztatják a bevándorlót – így egyszerűen nincs idejük a nyelvtanulásra. Ráadásul az évente kötelező hazatéréssel együtt járó rövidtávú foglalkoztatási programok még csak nem is teszik érdekeltté a bevándorlót, hogy energiát és időt fektessenek a koreai nyelv megtanulásába; érthető, hogy minden apró lehetőséget vagy időt inkább fordítanak túlórára, különmunkára, vagyis a megtakarított vagy hazautalt pénz növelésére, mintsem tanulásra. Habár a bevándorló feleségek helyzete alapvetően más, integrációjuk formálisan és a családi kötelek révén is sokkal erősebb, nyelvtudásuk így is meglepően alacsony szintű (Koudela 2016).

Habár az etnikai csoportképződés nem tekinthető jelentős mértékűnek⁷, Anszan ethnoburb jellege egyértelműen érzékelhető. Az ethnoburb-ök képződése a nemzetközi geopolitikai és globális gazdasági szerkezetátalakítás, a változó nemzeti bevándorlási és kereskedelempolitika, valamint a helyi demográfiai, gazdasági és politikai összefüggések hatására indul meg mindenütt a világban (Li 1998). Társadalomszerkezeti szempontból a Li által leírt sokszínű, de általában inkább kedvező társadalmi helyzetű kínai bevándorló csoportokkal szemben, és más magas státuszú ethnoburb-ökkel (Peach 2002) szemben, Szöul periferiáján, így Anszanban is, jellemzően alacsony státuszú bevándorló-csoportokat találunk. Az ethnoburb szociális csomópontként szolgál, ahol a bevándorlók saját hálózataikon belül dolgozhatnak és folytathatják üzleti tevékenységeiket. Vongok – Jonpjonnal szemben – láthatóan nem ilyen hely. Az itt élő bevándorlók hazai foglalkoztatóknál dolgoznak – kivéve a vendéglátás egy részét –, és az etnikai hálók még a munkakeresésben sem játszanak jelentős szerepet, azok helyét intézmények veszik át. Meg kell jegyezni azonban, hogy ez nem is szükségszerű velejárója az ethnoburb-öknek; a koncepció megalkotásához elemzett kaliforniai San Gabriel Völgy kínai közösségei között is vannak, akik a formális gazdasági intézményrendszert használják, ilyen a Pasadena központú értelmiségi csoport. A bevándorláshoz kapcsolódó intézményfejlődés egyébként is meglehetősen általános jelenség. A globális kapcsolati rendszer, a globális városhálózat szerepe, a gazdasági, társadalmi és fizikai környezetre gyakorolt hatás tekintetében viszont egyezést látunk Szöul és Los Angeles agglomerációja között. Anszan tehát nem csak edge city és boomburb, hanem egyúttal ethnoburb is, ill. párhuzamosan több folyamat gyűjtőhelye.

Az ethnoburb-ök képződése, akárcsak a másik két agglomerációs formáé, a városi szétterülés sokszínűségére hívja fel a figyelmet. Mindhárom fenti típus a dekoncentráció népesedési formája, az országba be és a Szöulból kiáramló népesség újfajta központjai, melyek háttérében részben a gazdasági dekoncentráció, részben a szuburbanizáció, sok esetben pedig a tudatos városfejlesztés dekoncentrációs hatása áll. A fogalom használata nem az etnikai szegregációk megértését segíti, hiszen az integrációt segítő és hátráltató tényezők rendszerint minden környezetben hasonlóképpen működnek: az előnyként szolgáló azonos kulturális háttér egyben hátráltatja is az új, befogadó kultúra elsajátítását. Vongokban ennek a folyamatnak a szakaszai szépen elkülöníthetők: a nyelvi akadályok miatt a szomszédsági kapcsolatok és így a hagyományos lokális csoport- és közösségképződés is akadozik. A munkaközvetítők, munkahelyek és a gyerekek által létrejövő új, interetnikus kapcsolatok szolgálják leginkább az integrációt (Jun, Ha 2015). Főként

⁷ Korea hagyományosan etnikailag homogén ország, az utóbbi időben az egyre több különböző területről érkező, etnikailag is idegen vendégmunkások Szöulban és annak metropolisz térségében koncentrálódnak.

a munkások, de a nyelvi korlátok miatt általában minden bevándorló rákényszerül a saját etnikai csoporttal való kapcsolattartásra, ugyanakkor a jobb tájékozódás a befogadók felé tereli őket, keresik azok társaságát – hogy ez mennyire sikerül, azt a bevándorlás mikéntje nagymértékben befolyásolja. Egy feleségnek adva van a koreai család, egy munkásnak legfeljebb formális intézmények szolgálnak segítőként. A közösségformálódás és a társadalmi tőke, valamint a nyelvtudás hiánya következtében elmaradó híd jellegű kapcsolatépítés a bevándorlók és a befogadók között elszigetelődéshez vezet, ami leginkább a globális gazdasági, munkaerő-piaci érdekeket szolgálja.

Összegzés

A 70-es évek óta számos állami építésű új város eredményezett lakóhelyi és munkahelyi dekoncentrációt Szöulban és hozott létre új ipari és lakóhelyi központokat az agglomerációban. Szuvonban a Samsung, Icschonban az SK Hynix, a világ második legnagyobb memória chip és harmadik legnagyobb félvezetőgyártója hozott létre ipari központot. Habár az ipari parkokat állami kezdeményezéssel hozták létre, a közvetve kiváltott népességmozgás eredményeképp Szuvon népessége mára 1,2 millióra duzzadt. Jongin velük szemben nem vált ipari központtá, noha szerepet játszott az ipari parkok közelsége, ott kifejezetten az ingatlanfejlesztések indították meg a népességnövekedést, így jellemzően szuburbanizációs területről beszélhetünk. Csupán 1996-ban kapott városi rangot, s mára több mint kilencszázezer laknak Jonginban, így ott egy tipikus boomburból beszélhetünk. A világ tizennyolcadik legnagyobb vidámparkja, az Everland Jonginban évi öt és félmillió látogatót vonz, így vélhetően szerepe a város népesedésében is fontos lehetett, ami Szöul területi széttagolódását akár a Michael Dear által megfogalmazott kenő kapitalizmus (Dear, Flusty 1998) szemszögéből is értelmezhetővé teszi.

Összességében az agglomerációs központok népessége a szöulinál átlagosan alacsonyabb jövedelmű, ám mára a területen belül jellegzetes különbségeket nem mutat, s noha népességkoncentrációról beszéltünk, népsűrűségük – habár itt már nagyobb eltérésekkel a boomburbók javára – szintén alacsonyabb a fővárosi területeknél. A fentiekkel és az állam kiemelkedő szerepével ellentétben az amerikai példákhoz hasonlatossá teszi a Szöul környéki edge city-eket és boomburbókat a kiemelkedően magas autóhasználat (Kim et.al. 2018).

Noha sajátos ázsiai új városokról van szó, melyeknek kialakulásától meghatározó szereplő az állam és a magánszereplők sajátos viszonya, s melyek üzleti sikeressége messze jobb, mint a korábbi nyugati új városoké volt, az egyes városokat karakterük alapján meglehetősen jól lehetett az alapvetően amerikai tapasztalaton kialakult elméleti típusokba rendezni. A fejlesztéssel megbízott vállalatok a koreai sikerek nyomán számos országban kaptak megbízást az ezredfordulót követően, Szaúd-Arábiától Oroszországig (Min Joo 2013), ezzel is igazolva a fejlesztői modell sikerességét.

Irodalom

- Amsden, A. H. (1992): *Asia's Next Giant: South Korea and Late Industrialization*. New York: Oxford University Press.
- Bae, Y., Jefferey M. S. (2007): Globalization, the developmental state and the politics of urban growth in Korea: a multilevel analysis. *International Journal of Urban and Regional Research*, 3., 543–560.
- Bruce, A. (2017): *Lombard-Gerin and Inventing the Trolleybus*. Ferndown: Trolleybooks.
- Calthorpe, P. (2010): *Urbanism in the Age of Climate Change*. Washington: Island Press.
- Chiang, Min-Hua (2017): *Contemporary South Korean Economy: Challenges and Prospects*. World Scientific Publishing, Singapore.
- Clapson, M. (2010): Suburbanization. Hutchison, Ray (ed.) *Encyclopedia of Urban Studies*. Thousand Oaks: Sage. 779–784.
- Cox, W. (2011): The evolving urban form: Seoul. *New Geography*, retrieved from <http://www.newgeography.com/content/002060-the-evolving-urban-form-seoul> (letöltve: 2020. 06. 23.)
- Dear, M., Steven, F. (1998): Postmodern Urbanism. *Annals of the Association of American Geographers*, 1., 50–72.
- Dear, M. (2002): Los Angeles and the Chicago School Invitation to a Debate. *City and Community*, 1., 39–44.
- Dearborn, K. W., Ann, M. G. (1993): Planner's panacea or Pandora's box: a realistic assessment of the role of urban growth areas in achieving growth management goals. *Puget Sound Law Review*, 3., 975–1023.
- Demographia (2019): *Demographia World Urban Areas*, 15th Annual Edition: 201904. Built Up Urban Areas or World Agglomerations. <http://www.demographia.com/db-worldua.pdf> (letöltve: 2020. 04. 23.)
- Engels, F. (1980): [1844] *A munkásosztály helyzete Angliában*. Budapest: Magyar Helikon.
- Garreau, J. (1991): *Edge City: Life on the New Frontier*. New York: Anchor Books.
- Green, R. (1989): *The first electric road: a history of the Box Hill and Doncaster tramway*. East Brighton, Victoria: John Mason Press.
- Hall, P., Kathy, P. (eds.) (2006): *Polycentric Metropolis: Learning from Mega-city Regions in Europe*. London, Sterling: Earthscan.
- Hall, P. (1966): *The World Cities*. London: World University Library, Weidenfeld & Nicolson.
- Hall, P. (1971): Spatial structure of metropolitan England and Wales. Michael Chisholm – Gerald Manners (eds.) *Spatial policy problems of the British economy*. Cambridge University Press. 96–125.
- Hill, R. C., June, W. K. (2000): Global cities and developmental states: New York, Tokyo and Seoul. *Urban Studies*, 12., 2167–2195.
- Hoyt, H. (1939): *The structure and growth of residential neighborhoods in American cities*. Washington: Federal Housing Administration.
- I Csejku (이재규) (2013): Vongok, Ansan: Falu határok nélkül. (안산 원곡동 '국경없는 마을' 자리매김) Kjongin (경인일보) 2013-08-26, <http://www.kyeongin.com/main/view.php?key=763085> (letöltve: 2020. 05. 07.)
- Joo, Yu-Min (2018): *Megacity Seoul: urbanization and the development of modern South Korea*. London: Routledge.
- Jun, Hee-Jung, Seung-Kyu Ha (2015): Social capital and assimilation of migrant workers and foreign wives in South Korea: The case of Wongok community. *Habitat International*, 47., 126–135.

- Jun, Hee-Jung, Seung-Kyu Ha (2015): Social capital and assimilation of migrant workers and foreign wives in South Korea: The case of Wongok community. *Habitat International*, 47., 126–135.
- Jun, Myung-Jin – Chang-Hee Christine Bae (2000): Estimating the Commuting Costs of Seoul's Greenbelt. *International Regional Science Review*, 3., 300–315. <https://doi.org/10.1177/016001700761127416>
- Jun, Myung-Jin (2012b): The effects of Seoul's new-town development on suburbanization and mobility: a counterfactual approach. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 9., 2171–2190.
- KDtoKimchi (2013): Exploring Ansan's Asia Village + Lunch at Samarkand Uzbek Kafé. <https://kdtokimchi.com/2013/08/13/exploring-ansans-asia-village-lunch-at-samarkand-uzbek-kafe/>
- Kim, C. (2015): From Salt Fields to 'Multicultural Village Special Zone': The Transformation of a Migrant City in South Korea. Stephen Castles, Derya Ozkul & Magdalena Arias Cubas (eds.) *Social Transformation and Migration National and Local Experiences in South Korea, Turkey, Mexico and Australia*. Basingstoke: Palgrave Macmillan. 97–112.
- Kim, H., Seung, N. K. (2016): Shaping suburbia: a comparison of state-led and market-led suburbs in Seoul metropolitan area, South Korea. *Urban Design International*, 2., 131–150.
- Kim, H, NaYeon Lee; Seung-Nam Kim (2018): Suburbia in evolution: Exploring polycentricity and suburban typologies in the Seoul metropolitan area, South Korea. *Land Use Policy*, 2., 92–101.
- Kim, Yon-se (2021) Seoul's population share in Korea falls sharply. *Korea Herald*, May 4, 2021. <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20210504000151> (Letöltve: 2021. 05. 04.)
- Koudela P. (2016): Nemzetközi vándormozgalom és kezelése Dél-Koreában. *Demográfia*, 4., 337–370. DOI: 10.21543/DEM.59.4.3
- KSISz. Koreai Statisztikai Információs Szolgálat <http://kosis.kr/> (letöltve: 2020. 04. 24.)
- Lang, R. E., Jennifer B. LeFurgy (2007): *Boomburbs: The Rise of America's Accidental Cities*. Washington: Brookings Institution Press.
- Lang, R. E., Patrick A. S. (2001): *Boomburbs: The Emergence of Large, Fast-Growing Suburban Cities in the United States*. Washington, DC: Fannie Mae Foundation Census Note Series 5, June.
- Lee, Suh-yoon (2018): IT firms rushing to hire software developers. *The Korea Times*, 2018-04-13, http://www.koreatimes.co.kr/www/tech/2018/04/133_247156.html (letöltve: 2020. 05. 07.)
- Lee, Yong-Sook, HaeRan Shin (2011): *New towns for suburbs? Developmental state politics and new town development in Seoul metropolitan region. International Perspectives on Suburbanization*. London: Palgrave Macmillan.
- Lee, Yong-Sook, HaeRan Shin (2012): Negotiating the polycentric city-region: Developmental state politics of new town development in the Seoul capital region. *Urban Studies*, 6., 1333–1355.
- Li, W. (1998): Anatomy of a New Ethnic Settlement: The Chinese Ethnobarb in Los Angeles. *Urban Studies*, 3., 479–501.
- Mann, P. (1965): *An Approach to Urban Sociology*. London: Routledge.
- Markusen, Ann R. (1980): City Spatial Structure, Women's Household Work, and National Urban Policy. *Signs*, 3., 22–44.
- Min Joo, Y. (2013): "Chapter 1 New Town Developments in Korea: Then and Now", del Cerro Santamaría, G. (Ed.) *Urban Megaprojects: A Worldwide View (Research in Urban Sociology, Vol. 13)*, Emerald Group Publishing Limited, Leeds, 3–25. [https://doi.org/10.1108/S1047-0042\(2013\)0000013006](https://doi.org/10.1108/S1047-0042(2013)0000013006)
- Nam, J., Jiae, H., Changho, L. (2016): Factors Contributing to Residential Vacancy and Some Approaches to Management in Gyeonggi Province, Korea. *Sustainability*, 4., 367.
- OECD (2018): *Inclusive Growth in Seoul, Korea*. Paris: OECD Publishing.
- Oliver, P., Ian D., Ian, B. (1981): *Dunroamin: The Suburban Semi and its Enemies*. London: Barrie & Jenkins.

- Park, R. E., Ernest, B. (1925): *The City: Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*. Chicago: The University of Chicago.
- Peach, C. (2002): Social Geography: New Religions and Ethnoburbs - Contrasts with Cultural Geography. *Progress in Human Geography*, 2., 252–260.
- Peiser, R., Chang, A. (1999): Is it possible to build financially successful new towns? The Milton Keynes experience. *Urban Studies*, 10., 1679–1703.
- Pendall, R., Martin, J., William F. (2002): *Holding the line: urban containment in the United States*. Discussion Paper. Center on Urban and Metropolitan Policy. Washington: The Brookings Institution. <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/pendallfultoncontainment.pdf> (letöltve: 2020. 07. 02.)
- Poradek, J. (1997). Putting the use back in metropolitan land use planning: private enforcement of urban sprawl control laws. *Minnesota Law Review*. 81., 1343–1375.
- Rii, H. U., Jae-S. A. (2002): Urbanization and its Impact on Seoul, Korea. Ian Douglas, Shu-Li Huang (eds.) *Urbanization, East Asian and Habitat II*. Taipei: Chung-hua Institution for Economic Research. 47–70.
- Rusk, D. (1999): *Inside Game Outside Game: Winning Strategies for Saving Urban America*. Washington: Brookings Institution.
- Slater, T. (2008): The rise and spread of capitalism. Peter Daniels, Michael Bradshaw, Denis Shaw, James Sidaway (eds.) *An Introduction to Human Geography: Issues for the 21st Century*. Harlow: Prentice Hall. 39–61.
- Tarr, J. A., Josef W. K. (1987): Patterns in the Development of Urban Infrastructure. Howard Gillette, Zane L. Miller (eds.) *American Urbanism: A Historiographical Review*. New York: Greenwood Press. 194–226.
- The National Atlas of Korea I. (2019): National Geography Information Institute (NGII). <http://nationalatlas.ngii.go.kr/us/index.php> (letöltve: 2020. 07. 02.)
- Trujillo, J. L., Joseph Parilla (2015): The World's 10 Fastest Growing Metropolitan Areas. *Brookings*, February 10, 2015. <https://www.brookings.edu/blog/the-avenue/2015/02/10/the-worlds-10-fastest-growing-metropolitan-areas/> (letöltve: 2020. 04. 23.)
- Zheng, S., Weizeng S., Jianfeng W., Matthew E. Kahn (2015): *The Birth of Edge Cities in China: Measuring the Spillover Effects of Industrial Parks*. Working Paper No. 21378. Cambridge: National Bureau of Economic Research.
- Zhu, J. (2004): Local developmental state and order in China's urban development during transition. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2., 424–447.

