



2021. I. évfolyam 1. szám
Az Enyedi György Regionális Tudományi Alapítvány folyóirata

Szirmai Viktória:
Bevezetés

Schuchmann Júlia:
*A kelet- és a közép-európai lakóhelyi szuburbanizáció sajátosságai.
A budapesti agglomeráció esete*

Kézai Petra Kinga:
*A kelet-közép-európai regionális központok a városi rangsorok és indexek
fókuszában*

Csepeli György, Örkény Antal, Zsigó T. Ferenc:
Közép-európai fővárosok mentális térképei (attitűdök, értékek, identitások)

Molnár Ernő:
Helyzetkép a hazai városhálózat második vonaláról

Czirják Ráchel:
Richard Florida: Az új urbanizációs válság

Koudela Pál:
Elemzés egy írás apropójából – Saskia Sassen: The City and The Virus

Schuchmann Júlia:
*A beszélgetés témája: A magyar városok differenciált fejlődési trendjei és
kihívásai*



CITY.hu Várostudományi Szemle
2021/I. évfolyam
1. szám

SZERKESZTŐBIZOTTSÁG ELNÖKE: Rechnitzer János
FŐSZERKESZTŐ: Szirmai Viktória

SZERKESZTŐSÉG TAGJAI:

Czirják Rachel
Egyed Ildikó
Molnár Ernő
Koudela Pál
Páthy Ádám
Pirisi Gábor
Schuchmann Júlia

SZERKESZTŐSÉGI TITKÁR: Kézai Petra Kinga
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 LEVELEZÉSI CÍME: 1026, Budapest, Hidász u. 23/a
KIADÓ E-MAIL CÍME: enyedialapitvany@gmail.com
FELELŐS KIADÓ SZEMÉLYE: Prof. Dr. Rechnitzer János, professor emeritus,
kuratóriumi elnök, Enyedi György Regionális Tudományi Alapítvány
ISSN 2786-4022
HU ISSN 2786-4022



TARTALOM

KÖSZÖNTŐK

- 4** Rechnitzer János: Új fórum a regionális tudomány szolgálatában
- 6** Szirmai Viktória: A City.hu Várostudományi Szemle online szakfolyóirat tudományos missziója

BEVEZETÉS

- 8** Szirmai Viktória: Magyar városok az európai térben

TANULMÁNYOK

- 19** Schuchmann Júlia: A kelet- és a közép-európai lakóhelyi szuburbanizáció sajátosságai. A budapesti agglomeráció esete
- 34** Kézai Petra Kinga: A kelet-közép-európai regionális központok a városi rangsorok és indexek fókuszában

VÁLOGATÁSOK

- 52** Csepeli György, Örkény Antal, Zsigó T. Ferenc: Közép-európai fővárosok mentális térképei (attitűdök, értékek, identitások)

- 71** KÖNYVBEMUTATÓK – VÉLEMÉNYEK

KÖNYVISMERTETŐK

- 90** Molnár Ernő: Helyzetkép a hazai városhálózat második vonaláról

VITAINDÍTÓ – A VÁROSOK JÖVŐJE

- 98** Czirják Ráhel: Richard Florida: Az új urbanizációs válság
- 106** Koudela Pál: Elemzés egy írás apropójából – Saskia Sassen: The City and The Virus

HÁROMVÉ ROVAT – VENDÉGEK-VÁROSOK-VÉLEMÉNYEK

- 116** A beszélgetés témája: A magyar városok differenciált fejlődési trendjei és kihívásai

KÖSZÖNTŐK

Új fórum a regionális tudomány szolgálatában

Enyedi György akadémikus, a hazai regionális tudomány megalapítója és első szakmai műhelyének vezetője, a szakterület mentora nevét viselő Regionális Tudományi Alapítvány elnökeként köszöntöm a city.hu várostudományi szemlét!

A kuratóriumunk lelkesen támogatta Szirmai professzor asszony nagyszerű ötletét, hogy a magyar regionális tudomány egyre gyérülő folyóirat palettájának frissítése érdekében éppen az Enyedi-életmű megtartása és bővítése okán új, a jelen korhoz méltóan online folyóirat kerüljön kiadásra a városkutatásra koncentrálni. Alapítványunk vállalta a kiadást, magára vette a folyóirat megjelentetésének költségeit, gyakorolja a tulajdonosi jogokat.

1989 végén az MTA égisze alatt, az akkori MTA Regionális Kutatások Központja és egy amerikai szervezet támogatásával jött létre a Magyarország Gazdasági Fejlődéséért Alapítvány (MTA VITA). Célját a rendszerváltozás motiválta, hiszen a társadalmi-gazdasági fejlődés támogatását és a piacorientált magyar gazdaság kialakítását jelölték meg az alapítók fő tevékenységük irányának. Ezen belül hangsúlyozták a magánvállalkozások létrehozásának segítését, főleg az ország kevésbé fejlett térségeiben, az európai regionális fejlődés folyamatainak kutatását és annak eredményeinek közreadását, a Kárpát-medence regionális tudományi műhelyeinek fejlesztését, az innováció terjesztésének képzési rendszerekkel való támogatását, a publikációk ösztönzését, a szakértői tanácsadást és a különféle kutatások, adatgyűjtések folytatását. Az első elnök Enyedi György volt (1989–2012), vezetése alatt a kuratórium számos kutatás mecénása volt, ösztöndíjakat nyújtott, hozzájárult a magyar regionális tudomány kiépüléséhez. Horváth Gyula professzor vette át az elnöki posztot (2013–2015), aki rövid működése alatt nagy erőket fordított a Kárpát-medencei magyar regionális műhelyek és azok hálózatának kiépítéséhez. Az elnök úr hirtelen halála az egész szakmát, de az alapítványt is megbénította. Még ő kezdeményezte, hogy a szervezet vegye fel Enyedi György nevét, s címében és működésében is a regionális tudomány ápolása, gondozása szerepeljen. 2016 végén felkérést kaptam a kuratórium elnöki feladatainak ellátására. A rövid három esztendőben szakmai rendezvényeket támogattunk, fiatal regionalisták külföldi konferenciákon való részvételéhez járultunk hozzá, egy-egy kiadvány megjelenésében segédkezünk. Csendben és nem kellő ismeretségben működöttünk, megtartottuk a ránk ruházott alapítványi vagyont.

A city.hu Várostudományi Szemle teljes körű, egyben tulajdonosi támogatásával lépünk újra a színre. A kuratórium elkötelezett abban, hogy ennek a szakmai periodikának meg lesz a helye, első menetben a hazai, majd a későbbiekben a nemzetközi tudományos körökben. A hazai regionális tudomány az elmúlt harminc évben számos szervezeti változáson ment keresztül, a kutatási témák garmadáját dolgozta fel, erős, élő szakmai közösségek alakultak ki, egy időben képes volt hatást gyakorolni a területi folyamatok alakítására, annak szervezeti rendszerére, szakembergárdájára. Bízunk abban, hogy az évente négyszer megjelenő a városkutatás eredményeit bemutató online folyóirat a szakterületünk jövőbeli felívelésének egyik meghatározó fóruma lesz.

Prof. Dr. Rechnitzer János professzor emeritus
Enyedi György Regionális Tudományi Alapítvány elnöke



A City.hu Várostudományi Szemle online szakfolyóirat tudományos missziója

Egy új online folyóiratot mutatunk be a mai és a jövőbeni olvasóinknak, a várostudomány eredményei iránt érdeklődő szakembereknek, kutatóknak, diákoknak, önkormányzati dolgozóknak, és természetesen a legkülönbözőbb városok lakóinak. A folyóiratot az Enyedi György Regionális Tudományi Alapítvány hozta létre Rechnitzer János és Szirmai Viktória kezdeményezésére.

A City-hu Várostudományi Szemle többféle tudományos missziót is vállal. Egyrészt betölteni igyekszik azt a meglehetősen mély űrt, amely a hazai folyóirat-piacon hosszú ideje jelen van. A létező tudományos folyóiratok, különböző periodikák és az online folyóiratok egyaránt sokkal inkább foglalkoznak a regionális kérdésekkel, mint a városokkal, a városi térségekkel. Külön problémát jelent az is, hogy a regionális elemzések főként a gazdasági és infrastrukturális jellemzők bemutatására vállalkoznak, a meglévő város tematikájú írások pedig a városi funkciók szerveződését, a népesség mozgásokat, a népességszám változásait, a társadalmi, demográfiai ismérvek alakulását jegyzik. Míg közben kevés szó esik a városokban, a városi terekben élő népesség társadalmi, strukturális viszonyairól, a térségi egyenlőtlenségekről, a város és vidéke közötti társadalmi szakadékokról, és a térségi konfliktusokról, a városi életformákról, szubkultúrákról, az urbánus jól-lét lehetőségeiről. A modern, demokratikus helyi kormányzás szerveződései, a környezeti károk jelzései szintén kevésbé tartoznak a kiemelten jelentős témák közé. Pedig a tények alapján, a városi társadalmi, környezeti és gazdasági problémák, illetve konfliktusok láttán egyre nagyobb szükség lenne a városok, városi terek feszültségeit elemezni, s ezek alapján tudományos válaszokat adni a mai korszak urbánus jelenségeivel, urbanizációs és társadalmi folyamataival összefüggő kérdésekre. Az európai, közte a magyar városokat ma új kihívások is érik, új válságjelek tűnnek fel. A COVID-19 pandémia városi környezetben terjed a leggyorsabban. Égető kérdés, hogy mit kell tenni ez ügyben, és mit kell tenni a klímaváltozás városi jelenségei enyhítése érdekében. A City.hu ezekkel a problémákkal is foglalkozni szeretne.

Ezzel is összefüggő tovább fontos törekvése a folyóiratnak: hogy teret adjon a tudományos módon feltárt különböző városi problémák publikációinak, hogy közölje a városi terekkel foglalkozók tudományos eredményeit, hogy erősítse a város iránt érdeklődő szakmacsoportok együttműködését, hogy javítsa a regionalisták, urbanisták, építészek, geográfusok, közgazdászok, földrajzosok, szociológusok közötti, ma még hiányos kommunikációt. Kiemelt cél Enyedi György várossal kapcsolatos tudományos munkásságának és alkotó szellemiségének a megőrzése, terjesztése, újra gondolása is. Ebben a



munkában segítenek minket a téma kiváló szakemberei, a folyóirat szerkesztőségének tagjai, de főként a tanulmányok szerzői.

Prof. Dr. Szirmai Viktória
főszerkesztő

BEVEZETÉS

Magyar városok az európai térben

Szirmai Viktória¹

Bevezetés

Milyen helye van a magyar városoknak, városi tereknek az európai nagyvárosi térben, vagy éppen a világ városai között? Milyen globális, milyen lokális, illetve milyen történeti tényezők formálják a mai magyar városi jellemzőket? Milyen jövőbeni városfejlesztési trendek prognosztizálhatók a jelen folyamatai alapján? Milyen különbségeket és milyen hasonlóságokat találni a nyugat-európai és a kelet-közép- vagy dél-európai városok összehasonlítása során? Melyik városi formának növekszik, és melyiknek inkább csökken a társadalmi, gazdasági, politikai jelentősége? Hogyan változnak a városi funkciók? Menyire urbanizált az európai tér, és közte a magyar városhálózat? Milyen urbanizációs trendek illetve milyen urbanizációs szakaszok formálják az európai, közte a magyar városi tereket? Milyen gazdasági, politikai és társadalmi erők, érdekviszonyok mozgatták, mozgatják, alakították, alakítják az európai trendek érvényesülését? Hogyan kell értékelnünk a városi létformát, létformákat, különösképpen, ha a COVID-19 pandémia által különösen érintett nagyobb városokra, azok problémáira, vagy éppen a klímaváltozás városi gondjaira gondolunk? Ezek a kérdések szorosan kapcsolódnak ahhoz a kérdéshez, hogy mi a viszony a globális városok és az európai városok között, más-kepp fogalmazva, hol helyezkednek el az európai városok a globalizált gazdasági rendszerekben, milyen globális hatások érik őket, illetve milyen hatásokat gyakorolnak a globális városokra az európai és a magyar városok? Lényeges az a kérdés is, hogy hol helyezkednek el a magyar városi tematikák a hazai illetve a nemzetközi tudományos vitákban, nemzetközileg milyen erősek a magyar városkutatások, a városkutatók?

Ezek, és ehhez hasonló kérdések, azokra adott válaszok, elemzések jelenhetnek, jelennek meg majd a City.hu Várostudományi Szemle hasábjain. A válaszok nemcsak azért lesznek fontosak, mert egyrészt megmutatják a város tematika hazai és nemzetközi jelentőségét, s ezzel fellendíthetik a hazai közbeszédet, közte a médiában meglehetősen visszafogott jelenlétét, hanem előre is vihetik az urbanus témákkal kapcsolatos tudományos ismereteinket, azok terjedését.

¹ MTA Doktora, kutatóprofesszor, Társadalomtudományi Kutatóközpont, Szociológiai Intézet, szirmai.viktoria@tk.hu

Az első szám szintén a fenti kérdésekkel foglalkozik. A *Tanulmányok rovat* a nagyobb elemzéseket gondolja. A mostani szám főként a kelet- és a közép-európai nagyvárosi témákat hozza. Schuchmann Júlia a kelet- és a közép-európai szuburbanizációs folyamatokat vizsgálja, Kézai Petra Kinga a kelet-közép-európai regionális központok városokban elfoglalt rangsorait elemzi.

A *Válogatás rovat* célja az, hogy az adott számok fő témájához kapcsolódó, különösen fontos írásokat adja ismét közre, itt most Csepeli György, Örkény Antal és Zsigó T. Ferenc Közép-európai fővárosok mentális térképeit vizsgáló tanulmányára esett a választásunk.

Az *Új könyveket bemutató rovat* keretében most Rechnitzer János, Kovács Zoltán és Trócsányi András írásait olvashatják. Ezek lektori véleményekként készültek, de színvonalukban valójában annál sokkal többek, szinte tanulmányok. A „Középvárosi társadalmak – Egy új, innovatív városfejlesztési modell megalapozása” című könyv (Lásd Szirmai, V. [szerk.] 2020, Soproni Egyetem Kiadó, Sopron) értékelésére kértük fel a szerzőket, a publikálást megelőzően. A vélemények egy sikeres online könyvbemutatón el is hangzottak. A könyvbemutatót Fábíán Attila moderálta.

A *Könyvismertető rovat* Molnár Ernő írásának ad helyet. A cikk szerzője Rechnitzer János és Berkes Judit szerkesztésében megjelent kötetet mutatja be. A mű címe: „Nagyvárosok Magyarországon” (Ludovika Egyetemi Kiadó, Budapest, 2021).

A *Viták rovat* az egyik igen fontos törekvésünk, a szakmai viták felvezetésének ad teret. A viták témáját általában a következő szám tematikájához igazítjuk. A terveink szerint a következő szám a COVID-19 pandémia városi jelentkezéseivel, és ezzel is összefüggésben a városok jövőjével fog foglalkozni. Ezt a számot itt bevezetve két írást adunk közre. Az egyik Czirják Ráhel könyvismertetése az amerikai közigazdász és urbanista Richard Florida, valóban vitát generáló könyvéről (a mű címe: *The New Urban Crisis*, 2017. Oneworld). A másik Koudela Pál írása, amely az amerikai szociológus, közigazdász Saskia Sassen: „*The City and The Virus*” témakörét elemző, a jövő városát megmenteni célzó javaslatokat is összegző munkája, annak elemzése kapcsán készült.

És végül a *HÁROMVÉ: Vendégek-Városok-Vélemények* című állandó rovatot kell említeni, amit Schuchmann Júlia gondoz. Az első alkalommal egyórás beszélgetést hallgathatnak zoom felületen, három fiatal városkutatóval, a magyar városok fejlődési trendjeiről és kihívásairól lesz szó.

Globális városok – európai városok – magyar városok

Matznetter és Musil „The European City in the Age of Globalisation” című tanulmánya szerint az európai városok globális jellegének, illetve a globalizációban elfoglalt helyzetüknek a tisztázása kiemelten lényeges témák. Különösképpen azok az európai integráció, közte az 1989-es európai megosztottság befejeződése miatt (Matznetter, Musil 2012). Szerintük a tisztázásra azért is szükség van, mert a szakirodalmak témához köthető használatában éles szakadék van a globális város és az európai város koncepciók, és a megközelítési módok között.

A városkutatók közül sokan vélik, hogy a globális városok és az európai városok elkülönülő entitások, más és más a természetük, közöttük nincsenek összefüggések. Saskia Sassen felfogásából például az derül ki, hogy a történeti városokhoz képest a „Global City” egy teljesen új város típus. Ezt a gondolatot az 1991-ben írt jelentős horderejű művében a „Global City” című munkájában fogalmazta meg, ott vezette be a globális város fogalmát (Sassen 1991). A kétféle várostípus másképp működik, más a hajtóereje.

A Matznetter és Musil Max Weber középkoriváros-elmélete alapján az akkori városok speciális tulajdonságaira hívták fel a figyelmet, valamint arra, hogy a nemzetállam felemelkedésével és a fordista nemzetgazdaságok térnyerésével a városokat a nemzetállamok részeként tanulmányozták. „Az 1920-as évektől az 1970-es évekig városföldrajz tanulmányok sokasága írta le az olasz, a német városok speciális jellemzőit, és mutatták be azok beágyazottságát a nemzeti intézményekbe, miközben alig történt kísérlet arra, hogy általánosítsák Európa összes városának főbb jellemzőit.” (Matznetter, Musil 2012, 2) De ez nem tartott örökké, mivel „az évszázadok során az iparosodás, valamint a kapitalizmus és az urbanizáció terjedésével ezek a megkülönböztető jellemzők elvesztek, és ezzel elveszett az európai város koncepciójának alkalmazhatósága is”.

A globális város elmélet abból indul ki, hogy a helyi (a városi) átalakulások a globális hatásoktól függenek, hogy a globalizáció, vagyis a modern kapitalizmus hatásai nemzetközivé alakítják, internacionalizálják a városi tereket, értve ezen azt, hogy a városok részeivé válnak egy nemzetek feletti, globális rendszernek, a globális tőkék, a pénz, az információ, az emberek nemzetek felett átívelő hálózatainak a szerveződési révén. Köszönve az információs technológia fejlődésének, a tőke mozgásokat biztosító feltételeknek, a határokon átívelő gazdasági folyamatoknak, a tőke, az áruk, a termékek, és a nyersanyagok áramlásának, a nemzetközi turizmusnak is. Ez államok közötti, államokat áthidaló rendszerekben jelenik meg.

Sokan bírálják Sassen azért, hogy a globális város megszüntette a területi elvet a kutatások során. Jóllehet ez az érv, például – Robinson szerint – erősen vitatható. Szerinte ugyanis az új megközelítés lényegi összetevője, hogy a területi hatásokra, a városi

tematikára koncentrálnak (Robinson 2009, 6), mivel újradefiniálja a termelés és a területi szempontok kapcsolatát, mégpedig azzal, hogy megfogalmazza a világgazdaság területi dinamikáinak az átalakulásait.

Sassen szerint a globális város felfogás kidolgozásának kutatás módszertani jelentősége is van. A hagyományos városszociológiai iskolák, például a történeti európai városok kutatásában használt klasszikus humán ökológiai szemlélet alapján már nem lehet értelmezni a mai városi folyamatokat (Sassen 2007). A klasszikus városszociológiai elméletek az urbanizáció korábbi szakaszait, az azokat indukáló gazdasági folyamatokat, a jelenkori globális kapitalizmus egy megelőző szakaszát írták le, azt értelmezték. Ennek orvoslása, a városokat érintő új világgazdasági folyamatok elemzése érdekében nélkülözhetetlen új analitikus kategóriák bevezetése.

Az új megközelítést a következő folyamatok indokolják:

- a gazdasági tevékenységek nemzetközivé válása, a globális pénzügyi piacok kialakulása, a speciális üzleti és egyéb szolgáltatások fejlődése,
- a nemzetközi beruházások, továbbá a nemzeti és a városi kormányzatok csökkenő szerepe a nemzetközi gazdasági tevékenységek szabályozásában,
- a városok egyre erőteljesebb kapcsolódása a globális piacokhoz, és a külföldi cégek központjaihoz,
- valamint az, hogy az itt jelzett folyamatok egy eddig ismeretlen városi rendszert hoztak létre: a nemzetek között szerveződő városi rendszert (angol kifejezéssel: transnational urban system).

A globális város elmélet a városok univerzális jellegét, a korábbi európai város felfogások a városok nemzeti, regionális, illetve lokális jellegét hangsúlyozzák. A globális város perspektívája globális szempontból magyarázza a városfejlődést, az európai város perspektívája inkább a klasszikus városkutatási témákra irányul. Holott a két város típus a valóságban nem különül el élesen egymástól. A globalizációs hatások nem csupán lineáris mechanizmusokban léteznek, a globalizáció nem feltétlenül írja felül a lokális rendszereket, a globális és a lokális jelenségek kölcsönhatásokban működnek (Taylor 2004; Taylor, Derudder 2016). Taylor véleménye például azt, hogy helytelen a városi térre úgy gondolni, hogy ott vertikális dimenziójú egységek, azok különböző pozíciói vannak, és vannak horizontális dimenziójú egységek, amelyek a regionálisan helyezkednek el. Ez mesterséges szétszakítása a valóságnak, ahol a vertikális és a horizontális tényezők együtt léteznek. Ráadásul az igazság az, hogy a globális folyamatok nem is virtuálisak, hanem konkrét (például) nemzetközi pénzügyi központokban, multinacionális cégekben jelennek meg, ahol létező társadalmi csoportok, emberek terveznek, tárgyalnak, alkut folytatnak, a folyamatokat vezérelnek.

Ma már egyre nyilvánvalóbb, hogy az európai városok a globális gazdasági hálózatok részei, a globális városhálózatok fontos csomópontjai. Az egyre globálisabban, integráltabban működő városi gazdaságok a globális termelési rendszerek alkotóelemei, egyben lokálisan is működő tényezői.

Az európai városok azonban nem csupán részei a széles globális városi rendszereknek, hanem különböznek is egymástól, részint a lokális, regionális, nemzeti sajátosságaik, de történeti adottságaik szerint is. Továbbá a globális pénzügyi piacokhoz való tartozás eltérései, másképp a globális pozíciójuk szerint is eltérnek egymástól. A különbségeiket a helyi térségi, nemzeti kapcsolataik is okozzák: az európai városok mellett, hogy a globális városhálózatoknak, a vertikális rendszereknek is részei, horizontális szinten, egymással is szoros kapcsolatban állnak. Ezért a fent jelzett szakadékat be kell temetni, és a kétféle koncepciót és kutatási irányzatot együttesen, egymás kiegészítéseként érdemes alkalmazni.

A globális, az európai és a magyar városok viszonyának a tisztázását a globális város elméletet érintő, egyre sokasodó kritikák segíthetik. Többen vitatják a globális városok közé történő besorolást, mások a városok globális rendszerben elfoglalt helyét definiáló kritériumokat bírálják. Mások a kritériumok túlzottan gazdasági, vagy egy dimenziós irányultságát is nehezményezik.

Brookings Intézet egyik elemzése túllép a korábbi globális város definíciókon, és megállapítja, hogy nincs egy általános „meghatározása” a globális városnak, minden város különböző tényezők alapján válhat globálissá. (Redefining Global Cities 2016). Jóllehet a globális várossá válásban kiemelkedő jelentősége van a technológiai innovációknak (közte a kutató egyetemek szerepének), a globális pénzügyek és befektetések jelenlétének és a vonzóképeségnek, a kapuváros szerepnek is. A specializáció, de a növekedés üteme szintén központi szerepet játszik a legmagasabbnak tűnő városi pozíció kialakulásában.

A vizsgálat a globális városok hét típusát különítette el: az ún. globális óriásokat, az ázsiai központokat, a felemelkedő kapuvárosokat, a kínai iparvárosokat, a tudásközpontokat, az amerikai közepes súlyú városokat, és a nemzetközi közepes súlyú városokat.

A magyar nagyobb városok speciális módon, különböző szerepekkel vesznek részt a globális hálózatokban. Budapest globális helyzete kiemelkedő: részint a külföldi érdekeltségű vállalkozások koncentrációja révén. (2000-ben Budapesten koncentrált a külföldi érdekeltségű vállalkozások 53,75%-a, és az országban bejegyzett külföldi működő tőke 58%-a. Jelenleg a külföldi érdekeltségű vállalkozások nem egész 61%-a, és az országba érkező külföldi tőke 54%-a a fővárosban található (Budapest vá-

rosfejlesztési koncepciója, Helyzetelemzés, 6. Budapest gazdasága 2011, 27). A fővárosban számos nemzetközi szervezet, pénzintézet, multinacionális cég leányvállalata található.

A magyar főváros fejlődése szempontjából jelentős az ingatlanszektorba befektetett külföldi tőke, az itt épült bevásárlóközpontok, a több funkciójú szolgáltató centrumok, az új szállodák és irodaházak, a modernizálódott városrészek is (Földi 2010, 43). Barta és szerzőtársai szerint a mai Budapest a globális városok között ún. alfa városként kap helyet (Barta et al. 2010, 11). Az alfa város a fejlett üzleti szolgáltatásokra, a különböző nemzetközi szervezetek jelenlétére épülő globális város egyik formája.

Az európai város jellemzői

Az európai város legáltalánosabb lényegét Kazepov főként az amerikai városoktól való eltérésekben látja (Kazepov 2005). Az általa szerkesztett „Cities of Europe” (Európai városok) című kötet bevezető fejezetéből kiderül, hogy az európai városok és azok társadalmi problémái alapvetően különböznek az amerikai városoktól: eltérő a piaci mechanizmusok és az állami szerepek jelenléte és hatása. Az amerikai példákban erősebb társadalmi különbségeket okoznak a piaci folyamatok, míg az európai város jobban védett közpolitikai értelemben, magasabb a közszférában foglalkoztatottak, a városi viszonyokat hivatalból is alakítók aránya. Kazepov további lényeges különbségnek tartja, hogy a közszolgáltatások, közte az infrastruktúrák, de a tervezési viszonyok szintén nagyobb mértékben tartoznak a közszféra, az állami rendszerek keretéhez, s ezek enyhíteni képesek a szegregációt, a társadalmi szegénységet is (Kazepov 2005, 13). A piaci viszonyok amerikai modellhez képest erősebb állami koordinálása, a határozottabb és átfogóbb szociális, illetve oktatás politika szintén hozzá járul a társadalmi kockázatok enyhítéséhez, a közös jólét erősítéséhez (Kazepov 2005, 14).²

Matznetter és Musil fentebb említett írása szintén amellel foglal állást, hogy a jóléti rendszerek homogénebb térbeli társadalmi szerkezetet hoznak létre, s ez eltér a sokkal egyenlőtlenebb, szegregáltabb amerikai nagyvárosi jellegtől.

Saskia Sassen szintén lényeges európai városi ismérvek tartja a jóléti állam amerikai városokhoz képest erősebb szerepét. Azt is lényegesnek tartja, hogy az európai államok sokat tesznek a társadalmi polarizációk, a szegregációk, a munkanélküliség enyhítése érdekében (Sassen 2005, XIX). Az amerikai szociológus azt is hangsúlyozza, hogy

² Az európai városi életfeltételek sok más városhoz képest kiemelkedő voltát mutatja például az is, hogy a világ egyik legjelentősebb tanácsadó cége, a Mercer városi életminőséget feltáró vizsgálata számos európai várost talált a legjobbak között: a 230 elemzett város közül 23 került a legjobbak közé, ebből 14 európai város volt (<http://uk.businessinsider.com/mercer-2017-quality-of-living-worldwide-city-rankings-2017>).

az európai város fogalma sokféle várost takar: korántsem homogén jelenségről, és még csak nem is csupán nagyság szerinti differenciáltságokról van szó, hanem történeti, társadalmi és regionális kontextusok szerinti eltérésekről, közte például a nyugati és a keleti, és az északi valamint a dél-európai városok közötti különbségekről. Nagyok az eltérések az országok fejlettsége szerint is: az európai nagyváros más, mint a többi nagyváros: a globális városait kivéve kisebbek a méretei, alacsonyabb a népességszámuk, mint akár az amerikai, akár az ázsiai, vagy a brazil, a kínai vagy afrikai nagyvárosoké. Eltérő folyamatok alakítják az urbanizációs folyamatokat is: az európai városfejlődést történetileg az iparosítás, az ipari forradalom, ma a tudásalapú gazdaság és informatika, a csúcstechnológia lendülete mozgatja. A gazdaságilag és társadalmilag is fejletlen országok, így az afrikai, illetve egyes ázsiai és dél-amerikai országok urbanizációját viszont korántsem a gazdasági fejlődés, hanem éppen annak elmaradottsága, a vidéki térségek túlnépesedése, a munkalehetőségek hiánya, a hatalmas szegénység, az elszegényedett vidéki térségekből a városokba irányuló népmozgások vezérlik.

A fejlett és a fejletlen országok városai, a globális és egyéb városok, az észak-amerikai és az európai nagyvárosok nemcsak méreteikben, nemcsak a hajtóereikben, hanem ellentmondásos jellegükben is eltérők: az európai térbeli társadalmi problémák, a szegénység, a kirekesztettség, de a közlekedési anomáliák sem hasonlíthatók össze például a harmadik világ nagyvárosi feszültségeivel. Azokhoz képest az európai, de a kelet- és a közép-európai városok, még ha viszonylagosan is, de a béke szigetei. S bár belsőleg szabdaltak, a társadalmi polarizációk, a gazdasági és a társadalmi egyenlőtlenségek kevésbé élesek.

A nyugat-európai és a kelet-közép-európai nagyvárosi térségek főbb jellemzői

A nyugat-európai városok fejlődési sajátosságai a kelet- és a közép-európai városjellemzőkhöz képest eltérők voltak, különösképpen a történeti fejlődésük korai szakaszában. Ezeknek a különbségeknek a fő oka, hogy míg a nyugati városi modellek esetében a Max Weber által kidolgozott területi irányítás és gazdálkodás ún. tranzaktív típusa alakult ki,³ addig a keleti városi modellekben az ún. redisztributív rendszerek jöttek létre.

A tranzaktív rendszerek képesek voltak a központi hatalommal szemben önálló érdekképviselőre, tervezésre, a település fejlesztésére, saját gazdaság- és adópolitikával is rendelkeztek (Szelényi 1990, 148–152; Weber 1979, 252–269). A nyugati típusú városban a polgárság szabad, és gazdaságilag is erős volt (Weber 1979, 264). A tranzaktív jellegű modell a kapitalizmus kibontakozása során átalakult, az állami beavatkozások

³ Weber alapján Szelényi szóhasználata szerint (lásd Szelényi 1990).

jelentősége növekedett: erőteljesen gyengültek a városok önrendelkezési jogai. A tőke megszerzéséért egymással harcban álló városok a konkurenciára épülő nemzeti államok fennhatósága alá kerültek (Weber 1979, 269).

A redisztributív, másképp a különböző források központosítására és újraelosztására épülő modellekben a településeknek, illetve azok vezetőinek nem volt lehetőségük az autonóm gazdálkodásra, tervezésre, fejlesztésre, sem az önálló közösségi érdekképviseletre: a települések és a lakóik is alávetettek voltak a központi hatalomnak.

A kelet-közép-európai térség városfejlődési jellemzőinek a nyugat-európai folyamatoktól való eltéréseit alapvetően a térség⁴ történeti sajátosságai okozzák. Az adott térség országainak mind a 19. mind a 20. századi történelmére jellemző volt a különböző nagyhatalmaknak való kiszolgáltatottság, a nyugati típusú autonóm városi fejlődés hiánya, a Nyugat-Európaéhoz képest történetileg is periférikus gazdasági, társadalmi helyzet. Ez adja az adott térségi fejlődés egyik leglényegesebb sajátosságát, a megkésett urbanizációt (Weclawowicz 1992, 216). Ebben a nagy régióban csak a 19. században kezdődött az iparosítás, az urbanizáció, miközben a nyugat-európai modellben már a 18. század végén tapasztalhatóak voltak a modern urbanizációs jelenségek, az iparosítás, az extenzív ipari fejlődés mozgatta gyors városnövekedés, a vidékiek elvándorlása, a népesség nagyvárosi koncentrációi.

Lényeges különbség, hogy a kelet- és a közép-európai társadalmak (főként a lengyel és a magyar társadalom) hosszú ideig megőrizték a rurális jellegüket.⁵ Általános jellemző volt, hogy a városhálózatok csak lazán kapcsolódtak össze, a városcentrumok és a környékek fejlődési dinamikái eltérőek és egyenlőtlenek, a városokat környező települések pedig sokszor falusiasak, alacsony népsűrűségűek voltak. A nagyvárosok csupán szigetszerűen emelkedtek ki a környezetükből (Enyedi 1992).

A nyugati formákhoz hasonló modern városi polgárság hiányzott a keleti modellekből. A 18. illetve a 19. századi polgárosodás folyamatát más források táplálták: feudális és a polgári eredetű struktúra elemek, inkább felülről, mint alulról szerveződés, az államok (az adott esetben a Habsburg Monarchia) által irányított modernizáció jellemezte. Két különböző rendszer, a feudalizmus és a kibontakozó kapitalizmus tulajdonviszonyainak a keveredése határozta meg a polgári középosztály szerveződését, amely nem

⁴ Kelet- és Közép-Európa a volt kommunista országok összefoglaló neve az 1990-es rendszerváltás után. Ebben a térségben a közép-európai országok mellett találni a dél-európai országokat, valamint a volt Szovjetunió nyugati területeit is. Jugoszlávia szétesése utáni független államok, de a balti országok is ide tartoznak.

⁵ 1950-ben a falusi népesség aránya Lengyelországban 70%, Magyarországon 60%, míg a cseh esetben ez az arány csupán 50% volt. A cseh társadalom jóval urbanizáltabb volt (Enyedi 1992; Weclawowicz 1992).

az önálló vállalkozók és szabad értelmiségiek csoportjából, hanem az állami hivatalnokokból, a közép- és kismemesség csoportjaiból állt össze. A tőkés csoportok a 18–19. században bevándorolt és asszimilálódó, túlnyomórészt zsidó és német polgárokból szerveződtek. Ez a polgárság ezért soknemzetiségű és sokvallású volt. A városi társadalmak erősen polarizálódtak: szinte áthághatatlanok voltak a gátak a felső-, a közép- és az alsó osztályok, így a nagybirtokos főnemesség, a magas szintű bürokrácia, a nagyburzsoázia, a bankárok, a vállalkozók, az értelmiségi elit, a kereskedők, vagy a munkások széles csoportjai között (Hanák 1997).

A második világháborút követően kiépült kommunista, illetve államszocialista rendszerek viszonyai erőteljes eltéréseket okoztak a kétféle modell között. A társadalmi, politikai, hatalmi rendszer mechanizmusai részben késleltették a nyugati modellekben már érvényesülő globális urbanizációs folyamatok kibontakozását, részben pedig új irányokat okoztak.

Az egyes országokban, jóllehet eltérő mértékű, de jellemzően domináns állami tulajdon, és a negligált, vagy visszafogott piaci viszonyok, a társadalmi részvétel, a civil szerveződések, mozgalmak kialakulatlansága, gyengesége egyértelműen akadályozták a fejlett nyugati urbanizációs modell megjelenését. De akadályozták a nyugati modelleket jellemző helyi hatalmi (önkormányzati) formák, és a civil erők által is befolyásolt település- és térségfejlesztési érdekek megfogalmazását, és érvényesítését is.

Az 1950-es és az 1960-as, de még az 1970-es évek is a kelet- és a közép-európai nagyvárosi népesség gyors növekedését eredményezték. A mezőgazdaság, és a falusi létviszonyok visszafejlesztése, elhanyagolása, de az erőltetett nehéziparosítás (többnyire annak ideológiai) érdekei miatt a vidéki népesség tömegesen költözött a városokba, az 1950-es években főként az ipari tengelyek, az ipari városok (közte az ún. szocialista újvárosok) felé. A folyamat lendülete az 1970-es években, de különösképpen az 1980-as évek során megtört. Az 1990-es években már általánossá vált a nagyvárosi népességszám csökkenése, az agglomerálódási, a városkörnyéki dekoncentrációs folyamatok kiterjedése következtében. Mégpedig a lakóhelyi szuburbanizáció kiszélesedése, a lakásprivatizációk, valamint a magán ingatlanpiac szerveződése, a lakótelepi létformát elutasító népesség egyéni, kertés családi házak iránti új (egyben már megvalósítható) igényeinek is köszönve.

A nyugati és a kelet-közép-európai nagyvárosi népességnövekedési folyamatok hullámásaiban részben különbségek, részben hasonlóságok láthatók, de a keleti modell megkésettisége, az urbanizációs fejlődés követő jellege itt is érzékelhető: a kétféle modell népességnövekedésének elcsúszott, de egymást követő trendjei alapján.

Az 1950-es és az 1960-as évek során a redisztributív, központosított, az állampárt által vezényelt elosztási mechanizmusok a lakás- és az infrastrukturális fejlesztési források elosztásakor a városoknak, a nagyobb városoknak (közte kiemelten a munkások részére épített új ipari városoknak), előnyöket biztosítottak a falvakkal szemben. A fejlesztési források többsége a városokba áramlott, ezért a városok és a falvak közötti egyenlőtlenségek növekedtek.

Az 1989-es, 1990-es rendszerváltó évek egy nagyon megtépzott, számos nehézséggel sújtott térséget találtak, ahol regionálisan ugyan differenciált, de komoly munkanélküliség, a GDP visszaesése volt a jellemző. Mégis ebben az időszakban jelentek meg azok a folyamatok, amelyek a kétféle városfejlődési modell között hasonlóságokat hoztak. Ezek között nagyon lényeges volt a piaci társadalom kiépülését támogató feltételek bevezetése, a piacgazdaság kiépülése, a magántőke, valamint a magántulajdon megjelenése, az állami szerepek visszaszorulása. A városi gazdaságok modernizációja, az intenzív fejlődés felgyorsítása, a modern iparágak, a szolgáltató (főként az üzleti) szektor fejlődése, az ipari ágazatok dominanciájának az enyhülése szintén lényeges meghatározó erők voltak. A külföldi működő tőke megjelenése szintén központi jelentőséggel bírt a városi gazdaságok újrastrukturálódásában, megerősödésben, a privatizációban, a városi (és a nemzeti) piaci stratégiák szerveződésében.

A közeledés trendjeit igazolta, hogy mind a nyugati, mind pedig a kelet-közép-európai nagyvárosokban egyaránt erőteljes dzsentrifikációs folyamatok zajlanak. Ennek során a városok, azok belső negyedei, köztük a korábban lepusztult állapotú részek lakói kicserélődnek: az alacsonyabb társadalmi státusú népesség (az iskolázatlanok, az alacsony jövedelműek) fokozatosan kirekesztődnek a rosszabb ökológiai pozíciójú belső negyedekbe, elővárosokba, de főként a városok távolabbi környékére. A helyüket magasabb társadalmi státusú (iskolázott, magas jövedelmű) népesség foglalja el. A dzsentrifikáció is a nyugati modellhez képest azonban késleltetetten történt: az államszocialista rendszer képezte akadályok, az európai városhálózatokhoz történő integrációk, a globális hatások visszafogottsága miatt.

A térbeli társadalmi szerkezeti kutatásokból kiderül, hogy mindkét modellben a magas társadalmi státusú csoportok, a képzetebbek, a magasabb jövedelműek elsősorban a városközpontokban, illetve a jó elővárosokban, a városok ökológiailag jobb városkörnyéki településein helyezkednek el. Az alacsonyabb társadalmi osztályok kisebb részben a városközpontokban, nagyobb részben a városkörnyéken, annak fejletlenebb részein koncentrálnak. A társadalmilag magas pozíciójú felső és középosztálybeli elővárosok megjelenését a szuburbanizációs folyamatok dinamizálódása, a belső városi környezetből elvágó, a lakáspiac adottságaival élni tudó, és élni is akarók kiköltözései magyarázzák (Szirmai 2019).

Ez is mutatja, hogy mindkét modellben jelen van a szuburbanizáció, a jobb módúak belvárosból történő városkörnyéki kiköltözése: a nyugati modell esetében korábbi, a keleti modell esetében későbbi kibontakozással. Az új területi szerkezet mögött az „urban sprawl”, vagyis a városi terjeszkedés sajátos mechanizmusai is ott vannak. A kiköltözők egy része a városrehabilitációk hatására azonban visszatér a nagyvárosokba. A jövő nagy folyamatai még kérdésesek. A következő szám keretében visszatérünk rá.

Irodalom

- Barta Gy., Keresztély K., Sipos A. (szerk.) (2010): *A „világváros” – Budapest két századfordulón*. Napvilág Kiadó, Budapest.
- Budapest városfejlesztési koncepciója, Helyzetelemzés. 2011., 4. Budapest társadalma http://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési_koncepcio_2011dec/04_Tarsadalma.pdf
- Budapest városfejlesztési koncepciója, Helyzetelemzés, 2011. 6. Budapest gazdasága. https://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési_koncepcio_2011dec/06_Gazdasag.pdf
- Enyedi Gy. (1992): Urbanizáció Kelet-Közép-Európában. *Magyar Tudomány*, 6. 685–693.
- Földi Zs. (2010): Globalizációs hatások Budapesten. In: Barta Gy., Keresztély K., Sipos A. (2010): *A „világváros” Budapest – Két századfordulón*. Napvilág Kiadó, Budapest, 38–61.
- Hanák P. (1997): Társadalmi struktúrák a 19. századi Közép-Európában. *Történelmi Szemle*, 2. 159–178.
- Kazepov, Y. (ed.) (2005): *Cities of Europe*. Blackwell Publishing.
- Matznetter, W., Musil, R. (2012): The European City in the Age of Globalisation. *Belgeo*, 1–2. <https://journals.openedition.org/belgeo/6100>
- Redefining Global Cities, Report, (2016): <https://www.brookings.edu/research/redefining-global-cities/>
- Robinson, W. (2009): Saskia Sassen and the Sociology of Globalization: A Critical Appraisal Volume 3. No. 1. Spring. <http://www.soc.ucsb.edu/faculty/robinson/Assets/Sassen.pdf>
- Sassen, S. (1991): *Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press.
- Sassen, S. (2005): Foreword. In: Kazepov, Y. (ed.): *Cities of Europe*, Blackwell, XVII–XXII.
- Sassen, S. (2007): Urban sociology in the 21st century. In: Bryant, C., Peck, D. (Eds.): *21st century sociology*. Thousand Oaks, CA: SAGE Publications, 476–487.
- Szelényi I. (1990): *Városi társadalmi egyenlőtlenségek*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Szirmai V. (2019): *Városok és városlakók. A befogadó és a kirekesztő városok*. Corvina Kiadó, MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont, Budapest.
- Taylor, P. J. (2004): Regionality in the world city network. In: *International Social Sciences Journal*, Mega-cities. September, 2004, 181 Blackwell Publishing/UNESCO, 361–373.
- Taylor, P. J., Derudder, B. (2016): *World City Network, A Global Urban Analysis*. Routledge.
- Territorial Development, Urban Policy in Germany, Towards Sustainable Urban Development. (1999) OECD.
- Weber, M. (1979): *Gazdaságtörténet. Válogatott tanulmányok*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- Weclawowicz G. (1992): A városok térbeli-társadalmi szerkezete Kelet-Közép-Európában. *Tér és Társadalom*, 3–4. 215–225.

TANULMÁNYOK

A kelet- és a közép-európai lakóhelyi szuburbanizáció sajátosságai. A budapesti agglomeráció esete

Schuchmann Júlia¹

Bevezetés

Az elmúlt harminc évben a posztszocialista országokban nem csupán a politikai, a gazdasági és a társadalmi viszonyok alakultak át, hanem a településhálózat, közte a városok és térségeik fejlődése is megváltozott. Az egyik leglátványosabb átalakulás a nagyvárosok környékét érintette, ahol a globális hatások erősödésével, a nyugat-európai nagyvárosokéhoz hasonló városterjeszkedési folyamatok indultak be. Az új lakóhelyi igények megjelenése, az ingatlanpiac szabaddá válása lehetővé tette a szuburbanizációt, mely az elővárosok gyors növekedését hozta magával.

A kelet- és közép-európai városfejlődéssel foglalkozó kutatókat évtizedek óta foglalkoztatja az a kérdés, hogy a posztszocialista országokban 1990 után tapasztalt városfejlődési jelenségek, közte a szuburbanizáció, mennyire követték a nyugat-európai folyamatokat. Vannak-e jól meghatározható különbségek, eltérések a jellemzőkben, amelyek akár egy sajátos posztszocialista városfejlődési modellt képviselnek, vagy inkább a hasonlóságok dominálnak. Jelen írás bár nem vállalkozik ennek a tudományos kérdésnek a megválaszolására, megpróbál a globális városfejlődés egy jól körülírható szakaszát, a lakóhelyi szuburbanizáció elemzésén keresztül adalékot adni a többi kutatás vonatkozó eredményeihez.

A tanulmány elsőként a lakóhelyi szuburbanizáció fogalmát határozza meg, elhelyezve a globális urbanizáció szakaszmodelljében. Majd a globális szuburbanizáció jellemzőit, a folyamatot mozgató társadalmi gazdasági okokat összegzi. Ezt követően vizsgálja meg a kelet-közép-európai országokban kibontakozott szuburbán fejlődés főbb vonásait, összevetve azokat a nyugati nagyvárosokban tapasztaltakkal. Végül a budapesti agglomeráció esetén keresztül mutatja be a lakóhelyi szuburbanizáció kelet-közép-európai érvényesülését.

¹ PhD, terület- és településfejlesztő geográfus, főiskolai adjunktus, Tomori Pál Főiskola Gazdálkodástudományi és Módszertani Tanszék, schuchmann.julia@tpfk.hu

A lakóhelyi szuburbanizáció fogalma, helye a globális urbanizációs szakaszmodellben

A globális urbanizációs szakasz modell alapján, a nagyvárosok négy jellegzetes város-fejlesztési szakaszon mennek keresztül, melyben a népesség és gazdasági tevékenységek térbeli koncentrációja változik.

Van den Berg és Enyedi György által elsőként leírt szakaszok a következők. Az első az agglomerálódás szakasza, amelyben a nagyvárosok robbanásszerű fejlődésen mennek keresztül, a népesség az ipar, gazdasági tevékenységek erőteljes koncentrációja érvényesülnek. Európában ez a szakasz, mintegy 200–250 év alatt ment végbe átalakítva ezzel a településhálózatot, a városok belső szerkezetét (Enyedi 2012,63). A második szakasz az úgynevezett relatív dekoncentráció szakasza, amelyben a népesség és majd a gazdasági tevékenységek kitelepülnek a városok környékére. A relatív dekoncentráció szakaszában is tovább növekszik a városi népesség aránya, és a városi gazdaság jelentősége, ám viszonylag dekoncentrált módon, már a településhálózat nagyobb részére kiterjedve” (Enyedi 2012, 64). A harmadik szakasz a dezurbanizáció szakaszában már a népességnövekedés súlypontja a vidéki térségekben, kisebb településeken is jellemzővé válik, ezt a folyamatot általában a gazdaság szerkezetváltása, a távmunka elterjedése, a vidéki létforma felértékelődése előzi meg. Ennek a szakasznak az erőteljes érvényesülése leginkább a jóléti országokban figyelhető meg. Végezetül pedig a negyedik, egyben utolsó szakaszban, a globális világ urbanizációjában a nagyvárosok, nagyváros-térségek egészének fejlődését, stratégiai, globális gazdasági jelentőségének növekedését, városhálózatokba való szerveződését láthatjuk. Ennek a szakasznak része a nagyvárosok belső részeinek megújulása, a reurbanizáció is, amelyben a második szakaszban megismert kiáramlását a népességnek, egy visszaáramlás követi.

Az 1. táblázat összefoglalja a négy szakasz jellemzőit, a várostérségen belüli népesség térbeli növekedése, koncentrálódása alapján.

A lakóhelyi szuburbanizáció tehát a globális urbanizációs szakaszmodell második szakasza, amelyben a nagyváros-térségen belüli dekoncentrációs folyamatok indulnak be. A városi népesség egy jelentős és meghatározott része különböző motivációk és okok mentén kiköltözik a városok környékére. Miközben életformájuk, munkájuk a városközpontokhoz kötik őket.

A szuburbanizáció globális érvényesülése

Történetileg az első szuburbiák a 18–19. század elején jelentek meg a nagy ipari forradalom által létrejött zsúfolt nagyvárosok problémáira kínálva megoldást. A viktoriánus Anglia ipari arisztokráciája menekült elsőként a város környékén felépített zöldövezeti

1. táblázat
A globális urbanizáció szakaszmodellje

Városfejlődési szakasz	Térbeli folyamat	Népesség számának a változása		
		város	agglomerációs övezet	nagyvárosi agglomeráció együtt
Városrobbanás	Abszolút koncentráció	+++++	++	+++
Szuburbanizáció	Relatív dekoncentráció	++	++++	+++++
Dezurbanizáció	Abszolút dekoncentráció	—	++	+
Globális urbanizáció	Globális városhálózatok kialakulása	+++++	+++++	+++++

Forrás: Van den Berg et al. (1982) és Enyedi Gy. (1988) szakaszmodell alapján, a táblázat Kovács Zoltán által készített táblázat tovább fejlesztett változata. (A táblázat eredeti forrása Kovács Z. 2002, 191.)

rezidenciába, a rossz városi levegő, az egészségtelen városi élet elől. A szuburbanizáció tömegessé válása azonban majd a 20. század közepétől indul meg és máig is tartó folyamat.

A globális kapitalizmus kibontakozása elsőként a nyugati iparosodott modern országok (Nyugat-Európa, majd Észak-Amerika) nagyvárosaiban eredményezi a „nagy szuburbán exodust”.

A szuburbanizációs folyamatok kibontakozásának több keretfeltételnek kell teljesülnie a társadalmi-gazdasági viszonyokban.

1. Gazdasági előfeltételek: a városok gazdasági szerkezetének megváltozása, a lakó és a munkahelyek térbeli eltávolodása.
2. Infrastrukturális előfeltételek: A 20. század elejétől egyre nagyobb mértéket öltő motorizáció, a személygépkocsik rohamos elterjedése. Mumford szerint, míg a városrobbanás korszakának a jelképe a gyárkémény volt, a szuburbanizációnak a jelképe a személygépkocsi lett (Mumford, 1985).
3. Társadalmi előfeltételek: a szuburbán folyamatok tömegessé válásához szükség van egy erős középosztályra, amely képes és tudja vállalni az elővárosi életformából adódó plusz költségeket (a háztartásonként akár két személygépkocsi, az ingázás plusz költségei). Lökést adott az elővárosi fejlődésnek és a lakóhelyi szuburbanizációnak az is, hogy a modern nagyvárosi fejlődés egy csomó problémát koncentrált: a zsúfoltságot, a kevés zöldfelület, az állandó zaj, a parkolás gondjait, a romló levegőminőséget, a városi szegénység súlyosbodása, a hajléktalanság

problémáit. Mindez új lakóhelyi igények megjelenését is eredményezte, a város zajától távoli, nyugodtabb élet reményét.

A szuburbanizációs folyamatok megjelenése majd kiteljesedése időbeli különbséggel valósult meg, de mára globálissá vált. A világ majd minden régiójának nagyvárosaiban megfigyelhető ez a jelenség. Egyes szerzők szerint már nem csupán a városok évszázadát éljük, hanem egyenesen a szuburbiák korát. A „homo urbanis” vagyis a városi ember egyik legkedveltebb lakóhelye mára szuburbia lett, amely megadja a városi élet kényelmét, de mentesít a kellemetlenségektől (Alexander, Gleeson 2019). A szuburbán fejlődés globális kibontakozásának új lendületet adott a 21. század technológiai forradalma, az internet megjelenése és vele együtt a távmunka lehetőségei.

A kelet-közép-európai lakóhelyi szuburbanizáció közös jellemzői

A korábban leírt szuburbán folyamatok Kelet-Közép-Európa országaiban megkétszerezten jelentkeztek. Ennek legfontosabb oka, hogy 1945 után a kelet-közép-európai országok a szovjet minta szerinti államszocialista rendszerre tértek át, kiszakadva ezzel a globális és a nyugati tőkés világban zajló folyamatokból, urbanizációs hatásokból. A több mint negyven évig tartó tervutasításos rendszerben nem volt magántulajdon, nem létezett szabad ingatlanpiac és nem volt önkormányzatiság sem. A városfejlődési, településfejlődési folyamatok centralizált döntések mentén valósultak meg. Enyedi György szerint Kelet-Közép-Európa csak az 1980-as években lépett bele a relatív dekoncentráció szakaszába, ebben az időszakban már tetten érhetőek az elővárosok növekedése. De ezek sem dinamikájukban, sem jellegükben nem mérhetőek a rendszerváltást követő évtizedekben tapasztaltakhoz, hiszen egy sor előfeltétel hiányzott a szuburbán fejlődéshez, például a szabad ingatlanpiac.

A lakóhelyi szuburbanizáció kiteljesedése fokozatos volt. 1990 után a poszt-szocialista országok számos új kihívásokkal szembesültek: az évtized első felét a korábbi rendszer fokozatos leépülését kísérő válságjelenségek kísérték, majd a második felétől pedig a mélyreható társadalmi átalakulások, új típusú jövedelmi egyenlőtlenségek megjelenése, a globális és európai gazdasági folyamatokba történő integrálódás, szabadpiaci viszonyok, önkormányzatiság visszaállítása. Mindezen folyamatok kihatottak a területi fejlődésre is, a településhálózat, közte a városok szerkezetének átalakulására. Sýkora és szerzőtársai szerint az elmúlt harminc év egyik leglátványosabb városfejlődési folyamata a kelet- és közép-európai nagyváros-térségek társadalmi-gazdasági és funkcionális szerkezetváltása volt. Köztük említhetők a belvárosok megújulása, a városi társadalom átalakulása, a fokozódó dzsentrifikció, a városi terek funkcionális megújulása, és az

egyre dinamizálódó szuburbán folyamatok. A rendszerváltozást követően a posztszocialista országokban a területi és a városfejlesztési folyamatokra az egyik legnagyobb hatást a korábbi centralizált és hierarchikus kormányzási tervezési rendszer megszűnése és egy új, a nyugati tőkés kapitalista országokra jellemző, a regionális, vagy helyi szintre szerveződő, decentralizált rendszer váltotta fel.

Máig megoszlik a kutatók véleménye abban, hogy beszélhetünk-e a globális urbanizációs modellről eltérő, külön utat bejártó szocialista, majd posztszocialista urbanizációról. Ennek a kérdésnek a megvitatására két nagy elméleti „iskola” alakult ki. Az úgynevezett ökológiai fejlődést támogató elmélet szerint a globális gazdasági hatások érvényesülése mindenhol megjelenik és kifejti a hatását, de Kelet-Közép-Európában ez csak megkétszerezett tudott érvényesülni. A másik úgynevezett „történelmi iskola” képviselői úgy látják a városok fejlődését alapvetően a domináns gazdasági berendezkedés és politikai rendszer határozza meg (Berki 2014). A hazai tudományos életben Szelényi Iván és Enyedi György között alakult ki diskurzus. Szelényi egy önálló, a nyugati modellől eltérő úgynevezett szocialista városfejlesztésről ír, mely bár mutathat hasonlóságokat a nyugati típussal, mégis alapjaiban különbözik attól, hiszen más mechanizmusok formáltak. Érvelése alapján, a szabadpiaci kapitalista viszonyok között kialakuló városok belüli társadalmi egyenlőtlenségek a szocialista városokban is megjelentek, de teljesen más okokból, például a centralizált elosztási gyakorlatból eredően (Szelényi 1971). Szelényivel ellentétben Enyedi György egész tudományos munkássága alatt az urbanizáció globális érvényesülése mellett érvelt. 1989-ben a *Tér és Társadalomban*, *Van-e szocialista urbanizáció?* címmel megjelent tanulmányában fogalmazza meg erről gondolatait: „A modern urbanizáció alapvetően globális folyamat, s ebben vesznek részt a szocialista országok is. A kelet-közép-európai szocialista országok, a modern urbanizáció különböző szakaszaira jutottak el, amelyen a nyugat-európai országok is eljutottak” (Enyedi 1989, 94). Mindemellett Enyedi elismerte, hogy vannak szocialista sajátosságok is. Később az Enyedi-iskola hagyományait tovább folytató hazai kutatások is igazolták, hogy 1990 után a Budapesten és magyar nagyváros-térségekben is megjelentek a nyugat-európai városfejlesztési minták és lakóhelyi szuburbanizációs folyamatok (Kovács, Sági, Dövényi 2001; Izsák 2003; Timár 2006; Kovács 2006; Szirmai 2011).

Szirmai Viktória legutóbbi *Városok és városalakók* című könyvében összeveti a nyugat-európai metropolisztérségek területi társadalmi folyamatainak alakulását a kelet-közép-európai főváros térségeivel és megállapítja, hogy a globális hatások egyre erőteljesebb érvényesülése miatt, várostérségen belüli különböző társadalmi csoportok elhelyezkedése hasonló trendeket mutatnak a nyugat-európaiakkal. Kutatásaiban kimutatta az úgynevezett „kettős hierarchia” modelljét, amely szerint, ahogy haladunk a belváros-

ból kifelé a városkörnyékek felé, úgy csökken a társadalmi státusz. A magasabb jövedelmű, iskolázottságú csoportok folyamatosan „elfoglalják a várostérség és környékének magasabb státuszú részeit, így szorítva ki a társadalom kevésbé tehető csoportjait (Szirmai 2019). Az elővárosi települések társadalmi-gazdasági szerkezetének gyökeres átalakulása és ezeknek következményei, az esetlegesen kialakuló társadalmi, vagy éppen területhasználati konfliktusok sokkal több hasonlóságot mutatnak, akár Bécs, akár Párizs szuburbán folyamataival, mint különbözőséget (Schuchmann 2015). Az elmúlt évtizedekben a kelet-közép-európai nagyvárosok sok jellemzőben utolérték a nyugati nagyvárosokat, erre utalnak például a városi térhasználati formák, a városi motorizáció robbanásszerű fejlődése, a közlekedési kihívásokban rejlő hasonlóságok, vagy éppen a lakóhelyi igények idomulása a nyugat-európaiakhoz, de az erősödő szegregáció is a várostérségeken belül, és az itt koncentrálódó társadalmi, problémák is azonosak (Taubenböck et al. 2018).

Posztszocialista sajátosságok, eltérések a nyugat-európai folyamatoktól

Egy német szerzőpáros szerint a posztszocialista városok, nem külön, hanem egyfajta „hibrid” modellt képviselnek a globális urbanizációban, amelyekben egyszerre találhatók meg a nyugati tőkés fejlődés modell mintái, mint a szocialista múlt örökségéből származó sajátosságok (Taubenböck et al. 2018). Az általuk hibrid modellnek nevezett városfejlődésnek több jellegzetessége is van.

A kelet-közép-európai városok szerkezete, morfológiája különbözik a nyugati városokétól. A kelet-közép-európai városok magukon hordozzák az állam szocialista múlt örökségeit, melyek a városok építészeti arculatán, épületállományán, a város morfológián (például kiterjedt lakótelepek) át a társadalmi kulturális viszonyokig terjed. Sýkora megfogalmazásában: „a posztszocialista nagyvárosok még nem teljesen kifejlődött kapitalista városok” (Sýkora 2014). Ezt igazolják például az lakásingatlan tulajdoni viszonyokban található eltérések is. A posztszocialista fővárosokban a bérlakások aránya, jelentősen alatta marad a nyugat-európaiaknak, a sajátos lakásprivatizáció miatt. A kilencvenes évek elején a korábbi tanácsi lakásokhoz az ott lakók a piaci ár töredékéért jutottak hozzá. Az Eurostat adatai alapján 2018-ban Budapest esetében a magánlakások aránya 95%-os, míg a bérlakásszektor aránya 5%-os volt, miközben Párizsban a magántulajdonban lévő lakások aránya 33%, a bérlakások (piaci és szociális) aránya 79% (Eurostat.eu).

A lakáspiac tulajdonviszonyaiban jelentkező nagy különbségek a nagyvárosok népességének lakóhelyi mobilitását, így a lakóhelyi szuburbanizációt is erőteljesen befo-

lyásolják. Azt sem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy eltérő demográfiai trendek jellemzik a legtöbb nyugat-európai országot, mint a poszt szocialista országokat. Egy példát említve: a migrációs folyamatok jellemzően eltérőek. Míg a nyugat-európai országok és különösen nagyváros-térségeik jelentős migrációs többlettel bírnak, addig a kelet-közép-európai országok többségét a népességük elvándorlása jellemzi.

A megkésettség egy nagyon fontos eltérés. A kelet-közép-európai térség országai a centrum országokhoz képest periférikus, fél-periférikus helyzetükből adódóan mindig lekövezték a nyugati országokból jövő mintákat, de időben később (Šašek et al. 2019). Ebbe a térségbe az innovációk (technológiai, társadalmi) megkésetten érkeztek, évtizedekkel, vagy akár évszázadokkal később. Ezt a történeti megkésettséget láthatjuk a globális urbanizációs szakaszmodell érvényesülésben is. Míg Nyugat-Európában az egyes szakaszok kifejlődése évtizedeken átívelően tartott (például az ipari forradalom idején a nagyvárosi robbanás industrializációs folyamatok esetében, addig a poszt szocialista országokban 1990 után egymásra torlódva jelentek meg egyszerre az agglomerálódás és a szuburbán folyamatok.

Jellemzője a poszt szocialista szuburbanizációnak az is, hogy párhuzamosan zajlik mellette a többi szakasz (reurbanizáció) is, időben és térben nem elválva egymástól.

A 2. táblázatban összefoglalásra kerülnek a szuburbán fejlődés nyugat-európai és kelet-közép, poszt szocialista vonásai között található hasonló, illetve eltérő, sajátos vonások.

2. táblázat

Nyugat-európai és a kelet-közép-európai szuburbanizációs folyamatok közti hasonlóságok és különbségek

<i>Hasonlóságok</i>	<i>Különbségek</i>
A szuburbán fejlődést befolyásoló tényezők: globális gazdasági hatások érvényesülése	A globális gazdasági hatások kisebb mértékű és mélységű érvényesülése a poszt szocialista városfejlődési folyamatokban
Új lakóhelyi igények megjelenése, a városi lakosság fokozódó vágyódása a kertvárosi életformára, vágyódása a zöld övezetbe. A modern nagyvárosi létforma univerzálisan jelentkező problémái (városi zsúfoltság, környezeti károk stb.)	A lakóhelyi igények alakulását a gazdasági motivációk (ingatlanárak) sokkal inkább befolyásolják, mint Nyugat-Európában
Erős és széles középosztály megléte, mely képes vállalni a szuburbán életformával járó plusz terheket (ingázás, benzinköltség, háztartásonként több személygépkocsi stb.)	Kelet-Európában a középosztályosodás megkésett és általában gyengébb erőt képvisel a társadalmakon belül.

2. táblázat folytatása

<i>Hasonlóságok</i>	<i>Különbségek</i>
A szuburbanizáció nyomán erősödő városi szétterülés folyamatai, az urban sprawl jelensége, fokozódó és átstrukturálódó területhasználat, a városok kompaktságának fokozatos lazulása	A szocialista városok morfológiája, felépítése néhány elemében különbözik a nyugati tőkés kapitalista városok fejlődésétől, amely a területhasználatuk intenzitásában, városi szerkezetében is látszik (pl. nagy lakótelepek)
A szuburbanizáció átalakítja a városok környékének társadalmi szerkezetét, mely konfliktusokhoz vezethet a szuburbán települések korábbi és újonnan beköltöző lakói között lakói között	A társadalmi helyi konfliktusok megjelenése és kezelésének gyakorlata 1990 előtt hiányzott a magyar településfejlesztési kultúrából.
A globális urbanizációs szakaszok egymás után való fokozatos megjelenése, és szakaszonként való kiteljesedése	A poszt szocialista országokban a globális urbanizációs szakaszok időben később bontakoznak ki. Robbanásszerűen jelentkeztek, kevesebb idő alatt bontakoztak ki.

Forrás: saját szerkesztés.

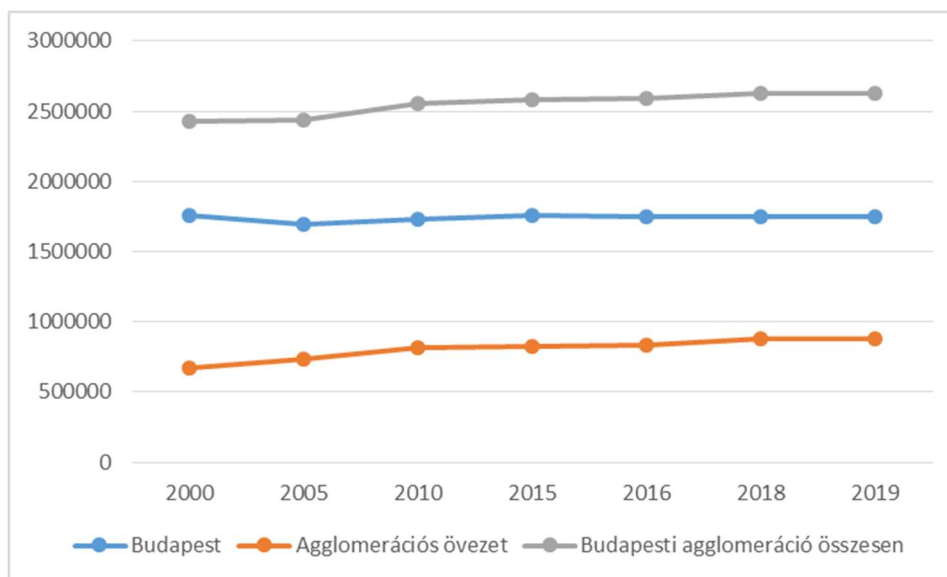
Lakóhelyi szuburbanizáció a budapesti agglomerációban

Magyarországon a rendszerváltozást követően a lakóhelyi szuburbanizáció, bár a vidéki nagyvárosokban is megjelent, a legteljesebb formájában a főváros agglomerációs övezetében tudott kibontakozni. Budapest az ország fővárosaként, egyetlen millió főt meghaladó népességű, globális és európai léptékben is jelentős metropolisza. Az ország népességének egyre nagyobb hányadát koncentrálja. 2019-ben már itt élt az ország népességének 17,9%-a. Budapest agglomerációs övezetének (a főváros és 80 városkörnyéki település) népessége az elmúlt két évtizedben folyamatosan növekedett. Míg 2010-ben 817 2010 fő élt az agglomerációban, ez a szám 2019-re 880 ezer főre növekedett (1. ábra). Az agglomerációs övezet gyors népességnövekedése két migrációs folyamat együttes eredménye. Egyrészt az ország többi részéről történő beköltözések, nagyobb részt pedig a Budapestről az agglomerációs övezet településeibe történő kiköltözés állnak mögötte.

A budapesti agglomeráció, bár az ország területének csak 2,7%-át foglalja el, a magyar népesség 27%-a él itt. Az agglomerációs övezet országos belüli népességkoncentráció ereje az utóbbi évtizedben folyamatosan erősödött. Míg 2003-ban az ország népességének 23,8%-át koncentrált, 2019-re ez az arány 27%-ra növekedett (3. táblázat).

A népességszám változás dinamikájában jelentős eltérések tapasztalhatók a főváros és az agglomerációs övezete között. Érdekes trend, hogy Budapest népességnövekedési dinamikájában pozitív változás történt.

1. ábra
Budapest és az agglomerációs övezet népesszámának alakulása
2000 és 2019 között (fő)



Forrás: KSH Tájékoztatási adatbázis adatai alapján.

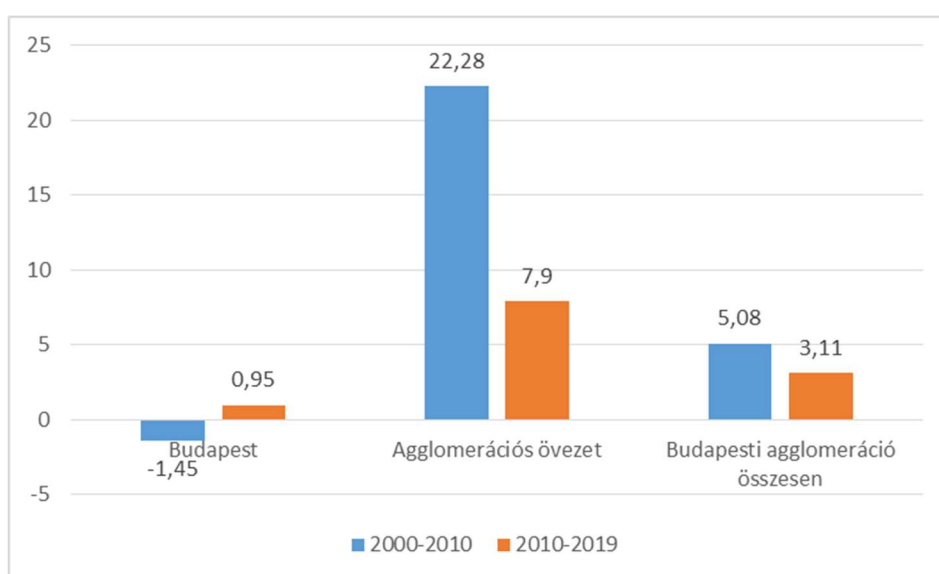
3. táblázat
A budapesti agglomeráció népességének száma és aránya az ország népességén belül
2003–2019 között

Év	Magyarország népesség- száma (fő)	Budapesti agglomeráció népessége (fő)	A budapesti agglomerá- ció népességének aránya a magyarországi népes- ségén belül (%)
2003	10 116 742	2 411 818	23,83
2009	10 013 209	2 529 231	25,26
2015	9 830 485	2 585 571	26,30
2019	9 772 756	2 630 209	27,00

Forrás: KSH Tájékoztatási adatbázis adatai alapján saját számítás.

Míg 2000 és 2010 között – a már korábban említett lakóhelyi szuburbanizációnak is köszönhetően – mintegy kisvárosnyi emberrel, összesen 20 ezer fővel csökkent a főváros népessége, ez a trend 2010 után megváltozott. Budapest népességnövekedési dinamikája, ha nagyon alacsony szinten is, de növekedésnek indult. Budapest népességszámának növekedése mögött a belső lakónegyedek fizikai és társadalmi megújulása, a külsőbb kerületekben az utóbbi évek dinamikus újlakás építkezései állnak. A főváros mellett az agglomerációs övezet népességi folyamatai is változtak az elmúlt évtizedben. 2000 és 2010 között eltelt évtizedben az agglomerációs övezet népességszám növekedési dinamikája látványos volt. Új trendként értelmezhető az agglomerációs övezet népességnövekedési dinamikájában tapasztalható visszaesés az utóbbi évtizedben. Települései is túlterheltek a kiköltözők által (2. ábra).

2. ábra
Budapest és agglomerációs övezetének népességnövekedési dinamikája (%)



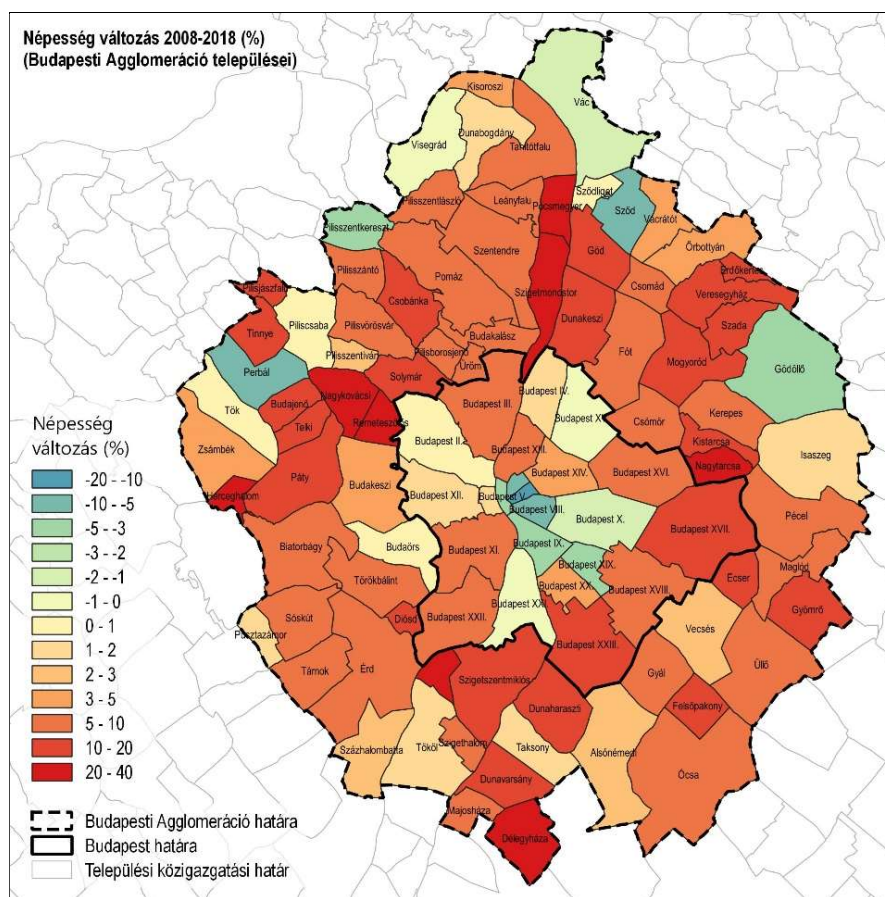
Forrás: KSH TEIR adatok alapján saját szerkesztés.

A lakóhelyi szuburbanizáció következményei a városkörnyékekre

Budapest elővárosi övezete drasztikus átalakuláson ment keresztül az elmúlt két évtizedben. A lakóhelyi szuburbanizáció következtében hasonló folyamatok alakították a budapesti agglomerációs településeket is, mint nyugat-európai társaikét. Megváltozott

a településképük, új lakóingatlan-fejlesztések indultak be, nőtt a beépített területek aránya. Ezt támasztja alá, hogy a budapesti agglomerációs övezetben a népesség és a lakásállomány bővülése, mely mind a fővárosi, mind pedig az országos átlagot meghaladta a 2009 és 2019 között eltelt évtizedben (3. ábra és 4. táblázat). A 3. ábrán jól látható, hogy az agglomerációs övezet településein, különösképpen az északnyugati (Budaörs, Budajenő, Telki), északi (Szentendre, Leányfalu) és északkeleti szektor (Veresegyház, Szada) településeiben a népességnövekedés dinamikája meghaladta Budapest belső kerületeinek hasonló adatait.

3. ábra
Népességszám változása Budapest kerületeiben és az agglomerációs övezet településeiben 2008 és 2018 között (%)



Forrás: KSH TEIR adatok alapján.

4. táblázat
A lakásállomány alakulása a fővárosban és agglomerációs övezetében
2009 és 2019 között

Lakásállomány	2009 (db)	2019 (db)	Változás (%)
Budapest	881 000	919 425	104,4
Agglomerációs övezet	281 678	323 217	114,7
Budapesti agglomeráció	1 162 678	1 242 642	106,9
Magyarország	4 330 681	4 474 531	103,3

Forrás: KSH tájékoztatási adatbázis adatai alapján.

Hasonlóan a nyugati szuburbanizációs folyamatokhoz, nálunk is zömében a középosztálybeli gyerekes családok költöztek ki a városkörnyék zöldövezetébe, bár meg kell említeni, hogy a folyamatban jelentős társadalmi-térbeli egyenlőtlenségek vannak. Az agglomerációs övezet magasabb társadalmi státuszú településeire (Budakeszi, Telki, Pilisvörösvár) a magas jövedelműek költöztek, míg a kevésbé kedvező lakókörnyezetű településekre az alacsonyabb, közepes jövedelműek mentek lakni.

A szuburbán folyamatok dinamizálódásával együtt nőtt a nyomás a városkörnyéki településeken is, ami egyfajta „infrastruktúra-fejlesztési kényszerbe” hajszolta őket, állandó kapacitás- és forráshiánnyal küzdve. A szuburbán településekre nehezedő nyomás hamar helyi települési konfliktusokban robbant ki. Ezek a konfliktusok, főként a már régebb óta a településen élők és az újonnan beköltözők között, az önkormányzat és a lakosság, illetve az ingatlanfejlesztők és a helyi lakosság között váltak néhol élessé.

Az angolszász szakirodalomban, a klímaváltozással összefüggésben egyre több kritika éri a globális urbanizáció második szakaszát, mondván hozzájárul a városok terület és erőforrás pazarló szétterüléséhez. A szuburbán fejlődéssel együtt járó problémák, negatív következmények a budapesti agglomerációban is jelen vannak. Nevezetesen: a beépített területek növekedése a zöldterületek rovására, az elővárosi településeken is megjelenő zsúfoltság, az ingázás nehézségei. Az elmúlt másfél év COVID-19 járványa új lendületet adott a nagyvárosból való kiköltözésnek, új lakóhelyi igényeket generált (Szirmai 2021). Az ingatlanelemzések azt mutatták, hogy jelentős árnövekedés volt az agglomeráció ingatlanpiacán a fokozódó kereslet miatt. A jövő egyik legnagyobb globális városfejlődési kihívása, hogyan lehet fenntarthatóvá tenni a szuburbán növekedést. Az előzőekben bemutatott folyamatok azt mutatják, hogy több hasonlóság már a nyugati és a magyar nagyvárosi fejlődés között, mint különbözőség.

Összegzés

A tanulmány három feladatra vállalkozott, egyrészt célul tűzte ki, hogy bemutassa a szuburbanizáció helyét a globális urbanizációs ciklusmodellben, elemzi a lakóhelyi szuburbanizáció fő jellemzőit. Másodsorban vállalkozott arra, hogy meghatározza a posztszocialista városfejlődés, benne a szuburbanizáció sajátos vonásait. Végzetül pedig bemutassa a lakóhelyi szuburbanizáció kelet-közép-európai érvényesülését a budapesti agglomeráció esetében. Az összegző megállapítások a következők:

1. A globális urbanizációs ciklusmodell értelmében a négy városfejlődési szakasz, 1. városrobbanás, 2. a relatív dekoncentráció (szuburbanizáció), 3. dezurbanizáció és 4. a globális urbanizáció, a világ minden részében megjelenik átalakítva ezzel a településhálózatot. Az egyes szakaszok kiteljesedésében eltérések vannak. A városfejlődési szakaszok egymással térben és időben egyszerre is történhetnek. Sok metropolisztérségben egy időben történik a lakosság kiköltözése (szuburbanizáció) és a belvárosok fizikai társadalmi megújulása (reurbanizációs) szakasz.
2. A lakóhelyi szuburbanizáció a globális urbanizáció második szakasza, amikor a városi népesség egy része többféle motiváció mentén kiköltözik a város környékére. A lakóhelyi szuburbanizáció kiteljesedéséhez komplex társadalmi-gazdasági és infrastrukturális előfeltétel rendszernek kell teljesülnie. Mivel a centrum országokban ezek a feltételrendszerek korábban megteremtődtek, így ott a városok dekoncentrált fejlődése is hamarabb megkezdődött, mint a periférikus helyzetű országokban, ahol csak megkésettén indult el.
3. A globális hatások egyre erőteljesebb térnyerésével a városfejlődési folyamatoknak már több univerzális jellemvonása van. Ugyanakkor mutatnak helyi, regionális sajátosságokat is, amelyek az országok és városaik eltérő gazdasági-társadalmi fejlettségéből, a különböző történeti múltjából erednek.
4. A posztszocialista országokban a lakóhelyi szuburbanizáció a nyugat-európai nagyvárosokhoz képest (ahol már ez a ciklus az 1950-es, 1960-as években kiteljesedett), harminc évvel később, csak 1990 után tudott beindulni a nagyvárosok körül.
5. A kelet-közép-európai országokban zajló szuburbán folyamatok követték a nyugati modellt, de a szocialista múlt néhány sajátos elemével. A lakóhelyi szuburbanizációs folyamatot alapvetően befolyásoló társadalmi-kulturális fejlettségi viszonyok, a lakóhelyi mobilitást alapvetően befolyásoló tulajdonviszonyok (bérlőkasszék fejletlensége) eltér a nyugat-európai országokétól.
6. A budapesti agglomerációban zajló lakóhelyi szuburbanizáció esetét bemutató rész rámutatott, hogy az elővárosi fejlődés 1990 után a nyugati országokban tapasztaltak szerint alakította át a nagyváros-térség társadalmi területi szerkezetét.

A budapesti agglomerációban zajló szuburbán folyamatok hasonló társadalmi egyenlőtlenségeket alakított ki, a magas és az alacsonyabb presztízsű szuburbán települések között.

7. A lakóhelyi szuburbanizáció csakúgy, mint a többi európai nagyvárosban, a budapesti agglomerációban is számos konfliktus forrása is lett.

Végezetül fontos megemlíteni, hogy a globális szuburbanizáció jelen formáját egyre több kritika éri, főként a klímaváltozás, a fenntartható városfejlődés okán. A kritikus hangok szerint a jelenleg is gyorsan terjedő szuburbanizáció és az ezzel együtt járó életforma egyre kevésbé fenntartható, hiszen az erőforrásokkal, területekkel pazarlóan bánnak, miközben azokból egyre kevesebb van.

A romló globális környezeti és társadalmi problémák miatt sürgetővé vált a város-terjeszkedés új, fenntarthatóbb modelljeinek kidolgozása, és elterjedése, amely úgy elégíti ki, a kiköltözők igényeit, hogy közben nem veszélyezteti a városok, várostérségek fenntartható fejlődését, az ott élők életminőségének romlását. Az angolszász országokban már úgynevezett „nem növekvő” szuburbákról beszélnek, ahol az ott élők ökológiai lábnyoma alacsony. Ehhez azonban számos társadalmi innováció bevezetésére van szükség, közte a tömeges távmunka lehetőségeinek megteremtésére, a személygépkocsikkal való közlekedés visszaszorítására, bizonyos fokú önellátásra (energia, élelmiszer), a nagyvárosi kényelmi szolgáltatásoktól való napi függőség csökkentésére, egyéni lemondásokra lenne szükség. Bár a nagyvárosok fejlődésének fenntarthatóbb pályára állítása globális érdek, ma még kérdéses, hogy az ehhez szükséges feltételek (anyagi, társadalmi, kulturális) rendelkezésre állnak-e a világ, Európa fejlett és fejletlenebb részein is egyaránt. Ennek megválaszolása egy jövőbeni kutatás témája lehet.

Irodalom

- Alexander, S., Gleeson, B. (2019): *Degrowth in the suburbs. A radical urban imaginary*. Palgrave Macmillan.
- Berki M. (2014): Visszatérés a kapitalizmus útjára: A posztoszocialista városfejlődés főbb jellemzőinek áttekintése. http://real.mtak.hu/25183/1/tanulmany_berki_marton_01_vegleges.pdf
- EEA (2016): Environmental indicator report 2016. EEA Report No 30/2016. <https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-indicator-report-2016>
- Enyedi Gy. (1988): *A városfejlődés szakaszai*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 115.
- Enyedi Gy. (1989): Van e szocialista urbanizáció. *Tér és Társadalom*, 3. 92–103.
- Enyedi Gy. (2012): *Városi világ*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Izsák É. (2003): *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői: Budapest és környéke*. Napvilág Kiadó, Budapest.
- Konrád Gy., Szelényi I. (1971): A késleltetett városfejlődés társadalmi konfliktusai. *Valóság*, 12. 19–35.
- Kovács, Z. (2001): *Társadalomföldrajzi kislexikon*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.



- Kovács Z. (2002): *Népesség- és településföldrajz*. Egyetemi jegyzet. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest.
- Kovács Z. (2006): Budapest elővárosi övezetének átalakulása a rendszerváltozás után. In: Csapó T., Kocsis Zs. (szerk.): *Agglomerációk és szuburbanizálódás Magyarországon*. Savaria University Press, Szombathely, 20–34.
- Kovács Z., Dövényi Z. (2021): Budapest és térsége. In: Kocsis, K., Kovács, Z., Nemerkenyi Zs., Kincses Á.–Tóth, G. (szerk.): *Magyarország Nemzeti Atlasza: Társadalom*. CSFK Földrajztudományi Intézet, Budapest, 128–139.
- Kovács Z., Sági Zs., Dövényi Z. (2001): A gazdasági átalakulás földrajzi jellemzői a budapesti agglomerációban *Földrajzi Értesítő*, 1–4. 191–217.
- Mumford, L. (1985): *Város a történelemben*. Gondolat Könyvkiadó, Budapest.
- Musil, J. (1993): Changing urban system in Post-communist societies in Central Europe. *Urban Studies*, 6. 899–905.
- Ourednicek, M. (2005): New Suburban Development in the Post-socialist City: the case of Prague. In: Eckardt, F. (ed.): *Paths of Urban Transformation*. Peter Lang, 143–156.
- Šašek, M., Hlaváček, P., Holub, J. (2019): Suburbanization processes of large cities in the Czech Republic in terms of migration. https://www.dbc.wroc.pl/Content/74289/Sasek_Hlavacek_Holub_Suburbanization_processes_of_large_cities.pdf
- Schuchmann J. (2015): *Nagyvárostérségi szuburbanizáció. Menni vagy maradni?* Publikon Kiadó, Pécs–Győr. (Regionális- és Gazdaságtudományi Kismonográfiák, 3.)
- Stanilov, K., Sýkora, L. (eds.) (2014): *Confronting Suburbanization. Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe*. John Wiley & Sons, Ltd.
- Stanilov, K., Sýkora, L. (2014): Managing Suburbanization in Postsocialist Europe. In: Stanilov, K., Sýkora, L. (eds.): *Confronting Suburbanization. Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe*. John Wiley & Sons, Ltd., 296–320.
- Szirmai V. (2019): *Városok és városlakók. A befogadó és a kirekesztő városok*. Corvina Kiadó, Bp.
- Szirmai V. (2021): Nagyvárosok a COVID-19 vírusjárvány idején. *Földrajzi közlemények*, 1. 1–16.
- Szirmai, V. (ed.) (2011): *Urban sprawl in Europe. Similarities or differences?* Aula Kiadó, Budapest.
- Taubenböck, H., Gerten, C., Rusche, K., Stefan Siedentop, S., Wurm, M. (2019): Patterns of Eastern European urbanisation in the mirror of Western trends – Convergent, unique or hybrid? *Urban Analytics and City Science*, 7. 1206–1225.
- Timár J. (1999): Elméleti kérdések a szuburbanizációról *Földrajzi Értesítő*, 1–2. 7–31.
- Van Den Berg, L. (1982): *Urban Europe. Vol. I. Study of growth and decline*. Pergamon Press, New York, Oxford.

A kelet-közép-európai regionális központok a városi rangsorok és indexek fókuszában

Kézai Petra Kinga¹

Bevezetés

A város az innováció központja, amely világszerte ösztönzi a gazdasági fejlődést (Currid 2006). Azonban a rendszerváltás óta a területi verseny felerősödött, ahogy a megyék, régiók úgy a városok is egymással versenyeznek alapvetően a befektetőkért, intézményekért, infrastruktúra-fejlesztéséért, versenyképes szakemberekért. A városok között kialakult verseny során, amennyiben alkalmuk nyílik rá, az egyes városok ki is használják a verseny adta lehetőségeiket, hogy jobb pozíciót szerezzenek maguknak. Ahogy Lengyel Imre fogalmazott, „elszipkázzák” egymás elől ezeket a lehetőségeket” (Lengyel 2006, 45). A tanulmány célja, hogy a nagyvárosok versenyhelyzetét vizsgálja, átfogó képet adva a városok sajátosságairól, hol szerepelnek az különböző városi ranglistákon. A kutatás fókuszában a kelet-közép-európai régió centrumai állnak. Ražniak, Winiarczyk-Ražniak, Nowotnik (2015) e régió városait a nyugat-európai, ázsiai és az egyesült államokbeli városokkal összehasonlítva, köszönhetően a szocializmus dominanciájának, korábban alapvetően alacsony gazdasági potenciállal rendelkezőknek jellemezték. Jelen tanulmány a kelet-közép-európai térben található regionális centrumokat vizsgálva kívánja igazolni e városok gazdasági potenciálját.

A 21. században jellemző, hogy különféle szervezetek – gondoljunk csak a nemzetközi kormányzati és nem kormányzati szervezetekre, alapítványokra, tanácsadó cégekre, illetve médiumokra – mind különböző rangsorokat készítenek, majd azok eredményeit globális platformokon keresztül tárják a nagyközönség elé (Scolari 2008; Carrera Portugal 2019). A rangsorok és indexek csoportosíthatók az előállító szervezetek típusai alapján, a minta nagysága alapján, a területi lehatárolás alapján (nemzetközi, nemzeti, regionális és város) és megjelenés gyakorisága alapján (éves vagy határozatlan időintervallumban megjelenő) (Carrera Portugal 2019). A változóinak köre széles és a rangsorolás tárgyát képezhetik emberek, országok, városok, területek, márkák, egyetemek és egyéb szervezetek (Perló, Carrera 2007).

¹ tudományos segédmunkatárs, Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály; egyetemi tanársegéd, Széchenyi István Egyetem Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar, Vezetéstudomány- és Szervezeti Kommunikáció Tanszék; keza.petra.kinga@sze.hu

Mivel az Európai Unióban a lakosság csaknem 75 százaléka városokban él és ez az arány 2050-re tovább emelkedik (várhatóan eléri a 83 százalékot), az Európai Unió elkötelezett a városainak fenntarthatóbbá tétele mellett (Európai Bizottság 2021a, 2021b). Az elmúlt években különösen megnőtt az igény az európai városok környezeti fenntarthatóságának mérésére létrejött városi rangsorokra (mint például az Európai Zöld Fővárosa Díj, az Európai Zöld Város Index, Városi Ökoszisztéma Európában, Európai Energia Díj) és azok értékelésére született tanulmányok iránt. Az ilyen jellegű kutatások egyrészt segítséget nyújtanak a politikusoknak, a városvezetőknek és városfejlesztőknek, hogy megértsék a globalizáció és az urbanizáció hogyan befolyásolja a városi tereket, másrészt pedig tervezési és értékelési eszközként is szolgálnak a számukra (Meijering, Kern, Tobi 2014). Ugyanígy fontos információval szolgálnak a városi rangsorok a potenciális befektetőknek, segítve őket az eligazodásban a városi terek világában.

Jelen kutatás a városokat összehasonlító rangsorokat és indexeket vizsgálja abból a szempontból, hogy a kelet-közép-európai regionális centrumok milyen mértékben szerepelnek e rangsorokban és indexekben elemzett területként. A tanulmány központi kutatási kérdése, hogy mely kelet-közép-európai regionális központok szerepelnek ezekben a rangsorokban és indexekben? A tanulmány a nemzetközi és hazai szakirodalomban ismert gazdasági indexek és városi rangsorok alapján vizsgálja a kelet-közép-európai országok: Ausztria, Bulgária, Csehország, Horvátország, Lengyelország, Magyarország, Románia, Szerbia, Szlovákia és Szlovénia 100 ezer és egy millió fő lakossággal rendelkező városait.

A tanulmány szerkezetét tekintve a verseny és versenyképesség fogalmak érintőleges bemutatásával kezdődik, majd részletesen kitér a városi versenyképesség fogalomra, annak mérésére használt városi indexek és rangsorok kialakulására. Végül városi indexeket és rangsorokat vizsgál kelet-közép-európai regionális központok szempontjából. A tanulmány egy új gazdasági index megalkotásának javaslatával zárul, amely a kelet-közép-európai centrumok versenyképességét kívánja vizsgálni.

Verseny, versenyképesség

Manapság a versenyképesség fogalmát több tudományág is használja (Szentesi, Hollósy 2012). Ilyen tudományágak közé tartozik a közgazdaságtan, a menedzsment és a regionális tudomány. A versenyképesség tehát egy széles körben elterjedt fogalom. (Lengyel, 2006). Egedy (2012) szerint a versenyképesség lassan beépült a mindennapok gazdasági diskurzusaiba és számos versenyképességet vizsgáló doktori értekezés is született: az országos versenyképességet Vajda (2020), a lokális terek versenyképességét Lukovics (2007) és a városi versenyképességet Poreisz (2018) vizsgálták. A gazdasági indexek és

rangsorok nem tárható fel a versenyképesség, illetve a városi versenyképesség fogalmak értelmezése nélkül. Habár jelen tanulmány nem tér ki a versenyképesség fogalom különböző értelmezéseire és fejlődéstörténetére, hiszen ennek kapcsán már számos tanulmány született (Krugman 1994; Porter 1998; Lengyel, Rechnitzer 2000; Botos 2000; Lengyel 2003, 2006, 2012, 2016, 2019; Chikán 2006; Chikán, Czakó 2009; Rechnitzer, Smahó 2012; Szentesi, Hollósy 2012; Lampertné Akócsi 2013; Csath 2019). A fogalom összefoglaló meghatározását az OECD és az Európai Bizottság az alábbiak szerint foglalta össze: versenyképesség a vállalatok, iparágak, régiók, nemzetek vagy nemzetek feletti régiók azon képessége, hogy relatív magas jövedelmet és foglalkoztatottsági szintet képesek létrehozni egy fenntartható bázison, miközben külgazdasági (globális) versenynek vannak kitéve (OECD 1997; Európai Bizottság 1999).

Verseny és versenyképesség a területiség tükrében

A területi verseny fogalma egy közösségi cselekvési formára utal, amely egy adott terület gazdasági érdekeit felvállalva előrelépést biztosít a más térségekkel az erőforrásokért vívott versenyben (Cheshire, Gordon 1995, 1996; Horváth 2013). Enyedi (1996, 1998) szerint a területi egységek közötti verseny célja eltér más versenytípusoktól – mint, a munkavállalók illetve vállalatok közötti verseny –, mivel fő célja mindig is a térségi jövedelemnövelés, amellyel a jólét és az életszínvonal is növekedhet. Lengyel és Rechnitzer (2000) egy folyamatként értelmezik a fogalmat, amely a területi egységek között megy végbe azzal a céllal, hogy a régióban, illetve városban élők jóléte növekedjen a regionális, helyi gazdaság fejlődésének elősegítésével, amely fejlődést egyes érdekcsoportok a helyi politikákon keresztül más térségekkel versenyezve igyekeznek befolyásolni. Lengyel (2016) arra következtetésre jutott, hogy „napjainkban a versenyképesség fogalma meghaladja a gazdasági növekedés szokásos értelmezését, és beépült a társadalmi haladás és a fenntartható fejlődés néhány fontosabb endogén jellemzője. De továbbra is közgazdasági szempontú maradt, mivel a teljesítményalapú globális versenyben való tartós helytállásról van szó. A regionális versenyképesség újabb értelmezése: olyan helyalapú gazdasági növekedés, amely egyaránt származik a munkatermelékenység javulásából és a foglalkoztatás magas szintjéből, és amely növekedés hozzájárul a régió lakosai jólétének, életszínvonalának javulásához” (Lengyel 2016, 74).

A verseny, illetve a versenyképesség szintjei kapcsán az alábbi álláspontok ismertek: Szilágyi (2008) a verseny résztvevői szempontjából három szintet: a gazdasági szervezeteket (amelyeket részleteiben Szabó [2003, 2006] vizsgálta), az országokon belüli földrajzi vagy gazdasági régiókat, illetve az országokat, azaz a nemzetgazdaságokat különbözteti meg. Viszont általánosságban véve a versenyképesség területi szintjeként a

nemzetgazdaságot tartják, amely a lokális, helyi gazdaságokból áll össze, vagyis lehetnek régiók, megyék, járások, illetve megkülönböztethető a városok versenyképessége is (Csath, 2019). A versenyképességet a területiség aspektusában megvizsgálva a szakirodalomban (Shen 2004; Chikán 2006; Poreisz 2018) elkülönítik a különböző területi, illetve az egyes gazdasági szereplők versenyképességi szintjeit: országos, regionális, városi, szektorális és vállalati szinteket.

Magyarországon a területi versenyképesség mérésével és javításával több mint két évtizede foglalkozik Lengyel Imre, aki 1999-ben alkotta meg a piramismodellt. A modell az elmúlt húsz évben világszerte több mint harminc ország regionális versenyképességgel, régiók gazdaságfejlesztésével foglalkozó kutatója vette át és alkalmazta (Lengyel 2019). Szalavetz (2020) a versenyképesség kapcsán egy napjainkban nagyon aktuális kérdést járt körbe: vajon ki profitál a digitális átalakulásból Közép-Európában? Szalavetz (2020) olyan hiányosságokat vizsgált meg, amelyek a helyi szereplőket akadályozhatják a digitalizációból fakadó lehetőségek kihasználásában. Megállapította, hogy a digitalizáció, a digitális felzárkózás helyi gazdaságok hagyományos – költségesen és termelékenységen alapuló – versenyelőnyét erősíti és az országok, a cégek és a fogyasztók egyaránt profitálnak a digitális átalakulásból. Mivel jelen tanulmány fókuszában a városok állnak, ezért a városi versenyképesség fogalmával foglalkozunk részletesebben.

Városi versenyképesség

Tény az, hogy a városok, térségek, országok rivalizálása megfigyelhető, „mióta világ a világ”. Már az ókorban vetélkedtek egymással a görög városállamok, a Római Birodalom települései (Enyedi 1996; Malecki 1997, 2004). 1994-ben Nagy Britanniában a versenyképesség helyzetét és feltételeit összefoglaló Competitiveness White Paper meghatározta, hogy a városok alapvetően a munkáért és a beruházásokért versengenek egymással (Egedy 2012). Lengyel (2000) úgy fogalmazott, hogy a városok között a verseny a befektetők és a népesség az adott településre vonzása, a központi költségvetési források megszerzése és a közjavak létrehozása, valamint a rendezvényszervezési jogok megszerzése érdekében zajlik. Ily módon próbálnak meg a városok önmaguk számára az életszínvonal tartós javulását szolgáló fenntartható gazdasági növekedést, lakosaik számára pedig magas foglalkoztatottságot és jövedelmet biztosítani (Lengyel 2000). Hall és Pfeiffer (2000) szerint a városi versenyképesség arra utal, hogy az adott település képes javítani a gazdasági fejlődés minőségét, versenyképes környezetet és hatékony várostervezést biztosítani, hozzáértő és képzett munkaerő rendelkezésre állásával. Ez a befektetési áramlás és a külföldi tőke növekedéséhez vezet. Parkinson, Huthchins, Sim-

mie, Clark és Verdonk (2004) a városok versenyképességét a gazdaság azon képességként határozták meg, hogy az hogyan vonzza és tartja folyamatos mozgásban stabil vagy növekvő piaci részesedéssel a cégeket, stabil vagy növekvő életszínvonal megtartása mellett. Megállapításaik szerint a versenyképesség különbözik a versenytól, mivel a verseny egy zéró kimenetelű játék, amelyben ha az egyik város nyer, akkor a másik veszít, ezzel ellentétben a városok egy időben tudják növelni a versenyképességüket, így tehát mind a város gazdasága, mind a nemzetgazdaság párhuzamosan tud fejlődni, gyarapodni (Parkinson et al. 2004; Horváth 2013). Lengyel (2006) a versenyképesség fogalmat gyűjtőfogalomként értelmezte. „A versengésre való hajlamot, készséget fejezi ki, a versenyben való pozíciószerezés és tartós helytállás képességét, amit elsősorban a (valamilyen módon mért) sikeresség és az arra való képesség mutat” (Lengyel 2012, 163). Majd Lengyel (2016) már széles körben elfogadott fogalomként értelmezte Storper (1997) nyomán a regionális, városi versenyképességet: „egy (város)gazdaság képessége odavonzani és megtartani bizonyos tevékenységekben stabil vagy növekvő piaci részesedésszerű cégeket, miközben fennmarad vagy növekszik azok életszínvonala, akik részt vesznek bennük” (Storper, 1997, 20; Lengyel, 2016, 72). Besze (2009) fontosnak tartotta beazonosítani a siker kulcsának számító versenyképességi előnyöket jelentő tényezőket. A városi versenyképesség fogalmát összefoglalóan Poreisz (2018) doktori értekezésében az alábbiak szerint foglalta össze: „a városi versenyképesség nem más, mint a településhierarchia egy adott szintjén lévő városok adottságai, jellemzői gazdasági, környezeti, infrastrukturális, társadalmi, és kulturális szempontból, valamint a városok gazdasági szereplői közti interakciók összessége alapján megállapított rangsorban elért pozíció és annak javítására felhasználható potenciálok megléte” (Poreisz, 2018, 38). Ann, Tuan Lonik és Adam (2020) szerint a fenntartható gazdasági növekedés kulcsa a városi versenyképesség, vagyis az ipar, a cégek és a várostervezők közötti együttműködés ösztönzése, ami gazdasági és társadalmi növekedést eredményez.

A versenyképesség mérése, mérőszámai, indexek és rangsorok

A fejlettség mérésének és a versenyképesség mérésére sokan sokféle módszertant alakítottak ki. A vizsgálatának evolúciója tekintetében megkülönböztethető a gazdasági, a társadalmi, majd a környezeti és végül a fenntarthatósági mérések. Kezdetben egy ország, illetve egy társadalom fejlettségét, a világgazdasági rendben betöltött helyét kizárólag gazdasági tartalmú mutatókkal mérték. Azonban a szakemberek hamar felismerték, hogy a gazdasági fejlődés nem egyenlő az általános fejlődéssel, hisz utóbbinak jelentős technológiai, társadalmi, politikai, kulturális dimenzió is vannak. Így megjelent a társadalmi dimenzió, amely során egy országot akkor tekintenek fejlettnak, ha a gazdasági mutatók által jelzett teljesítményből, az elért fejlődési eredményből a társadalom

minél szélesebb rétege részesül. A következő, vagyis a környezeti dimenzió megjelenését az indokolta, hogy a természeti és épített környezet állapota jelentősen befolyásolja az életminőséget. Tehát egy ország fejlettségét, egy társadalom életminőségét nem lehet kizárólag gazdasági és társadalmi mutatókkal mérni, hanem szükségesek környezeti indikátorok is. Végezetül az országok és társadalmak fejlettségének, életminőségének legkomplexebb és legalaposabb mérésére során a fenntarthatóságon alapuló átfogó megközelítés is megjelenik (Taksás 2019). „Csak akkor tekinthető egy ország és egy társadalom igazán fejlettnak, ha mindhárom tényező egyszerre áll fenn. Minél több dimenzióban minél nagyobb a távolság a fenntarthatóságtól, annál messzebb áll az ország és a társadalom az igazi fejlettségtől. A hosszú távú gazdasági fejlődés feltételeinek a hiánya, a társadalom szétszakadása, a természeti erőforrások pazarlása vagy a környezet súlyos terhelése alacsonyabb életminőséget eredményez nemcsak a jelenben, hanem – különösképpen – a jövőben is” (Taksás 2019, 62). Korábban Csath, Györfal, Nagy és Taksás (2016) is a versenyképesség-mérés módszertanának tartalmi kibővülését állapította meg, mivel azt tapasztalták, hogy az idő előrehaladtával egyrészt újabb vizsgálati szempontok jelentek meg, másrészt pedig egyes tényezők különböző súlyt kaptak a vizsgálatok során. Szintetizálták és csoportosították a versenyképességet vizsgáló kutatásokat és három csoportot különböztettek meg: üzleti környezetet, majd a társadalmi hátteret, végül pedig a környezeti és fenntarthatósági tényezőket is vizsgáló kutatásokat.

Az elmúlt évtizedekben számos index és rangsor látott napvilágot, amelyeket azzal a céllal hoztak létre, hogy meghatározzák, mérjék és értékeljék az országok, régiók és városok életminőségét és versenyképességét (Ann et al. 2020). Mivel jelen tanulmány fókuszában a városok állnak, ezért a városi indexek és rangsorokkal foglalkozik részletesebben. Ahogy Begg (1999) tanulmányában már kiemelte, a városok versenyképességének elemzése fontos témakör, hiszen többféle szinten, regionálisan, országosan és nemzetközi szinten is versengenek egymással, a városi hierarchiában elért helyezésük, rangsorokban elért pozíciójuk folyamatosan változik és egy város gazdasági sikere hozzájárulhat a nemzeti teljesítményhez is (Begg 1999).

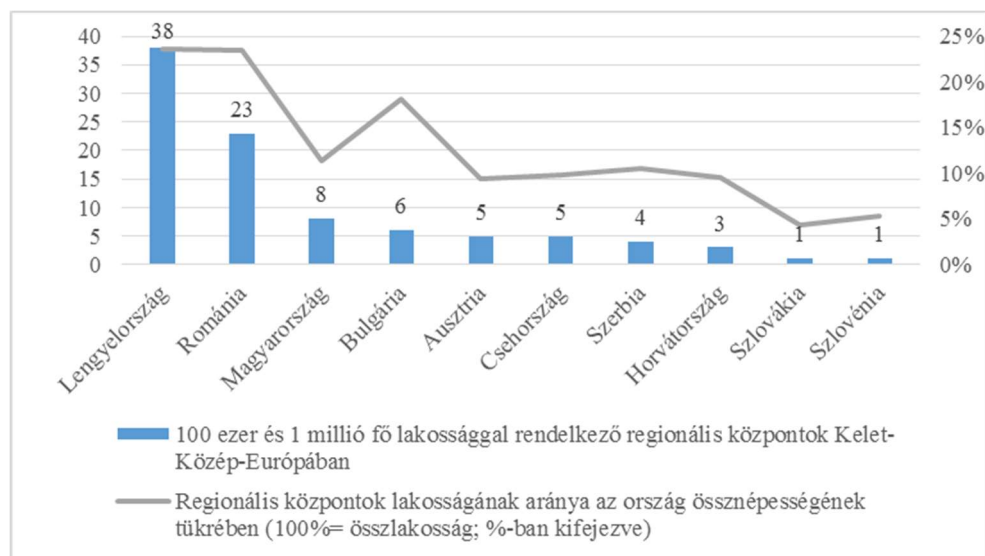
Kelet-Közép-Európa regionális központjai a gazdasági indexek és rangsorok tükrében módszertan és minta

A tanulmány arra kérdésre kereste a választ, hogy mely kelet-közép-európai városokat vizsgálják a különböző városrangsorok és indexek, tehát kutatott területnek tekinthetőek-e ezen városok vagy továbbra is kevésbé feltárt terület. Az elemzés alapjául szolgáltak az Eurostat Urban Audit adatbázisa és városi rangsorok és indexek. A vizsgált terület a kelet-közép-európai régió tíz országának (Ausztria, Bulgária, Csehország, Horvátország, Magyarország, Lengyelország, Románia, Szerbia, Szlovákia és Szlovénia)



94 db 100 ezer és 1 millió fő lakossággal rendelkező városai. A tíz ország között a legmagasabb a regionális központban élő lakosság aránya Lengyelországban – közel minden negyedik lengyel állampolgárra igaz. Ugyanez az arány Romániában 23 százalék, Bulgáriában 28 százalék (EU Urban Audit, 2019). Az 1. ábra mutatja a nagyvárosok számát és lakosaiknak arányát az össznépeséghez viszonyítva.

1. ábra
Regionális központok és ismérvek Kelet-Közép-Európában



Forrás: Saját szerkesztés az EU Urban Audit (2019) alapján.

A városok listáját az 1. számú melléklet tartalmazza. A kutatás arra irányult, hogy a kelet-közép-európai nagyvárosokat vajon milyen arányban vizsgálják a különböző városi indexek és rangsorok. A kutatásba bevont indexek és rangsorok kiválasztása a (Web of Science, Science direct, Google Scholar) tudományos keresőkben a „city ranking, city index, Europe, Central-Eastern-Europe, medium-sized cities” kulcsszavak alapján kerültek összegyűjtésre. Az összegyűjtött adatmennyiség, illetve (a később részletesen bemutatott) adatminőség már előre vetíti az eredményt, hogy egy új index létrehozása szükséges. A vizsgálatba bevont indexek és rangsorok listáját az 2. számú melléklet tartalmazza. Az idősoros, azonos módszertannal összeállított városi rangsorok és indexek esetében mindig a legidősebb került felhasználásra. Összesen 40 városi index és rangsor szerepel. Számos index és rangsor esetében az évek során változott a módszertan vagy a minta, ezért ezeket mind tartalmazza az elemzés. Így például Giffinger et al.

(2007, 2013, 2014, 2015) Smart Cities Monitor 1.0, 2.0, 3.0 és 4.0., ahol azt vizsgáltuk, hogy a (Smart Cities ranking 1.0-4.0) rangsor mintájában szerepelt-e az adott nagyváros. További speciális eset volt a 2004-ben megalapított UNESCO Kreatív Városok Hálózata, amelyet először 2016-ban, majd 2019-ben további 66 várossal bővítettek ki, így ma összesen 246 város szerepel a listán. Jelenleg a hálózatban a kelet-közép-európai térségben mindösszesen három város: Katowice, Kraków és Wrocław szerepelnek. A Kulturális és Kreatív Városok Monitor (2017) és annak szub-indikátorai: kreatív vonzóerő, a kreatív gazdaság és környezet; illetve a Numbeo 14 különböző al-index (tartalmazza a 3. sz. melléklet) kiterjed-e ezen városok körére.

A vizsgálat eredményei

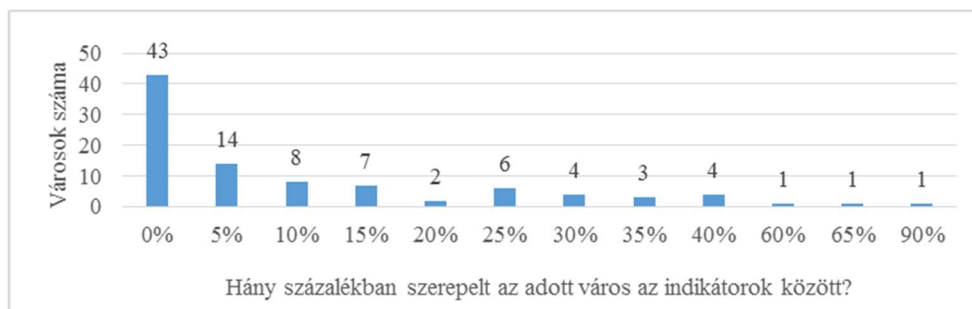
Az elemzést előbb a tanulmány fókuszában álló regionális központokra, majd a fővárosokra végeztem el.

Eredmények a nagyvárosok tekintetében

Összességében 40 különböző városi index és rangsor alapján készült a 94 kelet-közép-európai város vizsgálata. A kutatás eredményeképpen megállapítást nyert, hogy a 94 város közül egy véletlenszerűen kiválasztott város a vizsgált rangsorok és indexek tizenegy százalékában szerepel. A minimum nulla és a maximum 90 százalék. Továbbá, nincsen olyan város, amelyre minden index, illetve városi rangsor kiterjed. A legmagasabb hatékonyságot elért nagyváros: Kraków (90%), majd Wrocław (65%), Brno (60%), Graz, Katowice, Poznan, Timisoara (40%); Cluj-Napoca, Gdansk, Košice (35%); Linz, Łódz, Maribor, Split (30%), Iași, Novi Sad, Pécs, Plovdiv, Salzburg, Varna (25%); Ostrava, Sibiu (20%); Braşov, Lublin, Olomouc, Plzeň, Rijeka, Szeged, Toruń (15%); Burgas, Craiova, Debrecen, Győr, Innsbruck, Osijek, Ruse, Szczecin (10%); Arad, Baia Mare, Białystok, Bydgoszcz, Constanța, Gdynia, Klagenfurt, Liberec, Niš, Oradea, Pleven, Ploiești, Rzeszów (5%) hatékonysággal. A további 43 város pedig egyik városi rangsor és index mintájába sem került be, ezért ezek hatékonysága nulla. A 2. ábra a városok hatékonysági rátáját mutatja be.

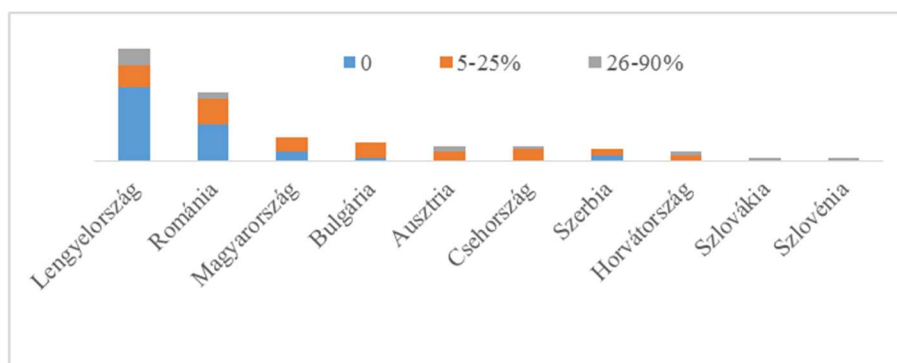
Megvizsgálva a városok hatékonyságát országonként (3. ábra), jól látható, hogy az első három leghatékonyabb regionális központ közül kettő lengyel: Kraków és Wrocław, illetve a harmadik cseh város: Brno. A közepesen hatékony városok 5–25%-ban szerepelnek az indikátorokban és 43 olyan város volt, amely egyetlen indikátorban sem szerepelt, vagyis 0% a hatékonysága. Mindössze egy város szerepelt az indikátorok 90%-ban, Kraków.

2. ábra
A regionális központok hatékonysági rátája a vizsgált indexekben és rangsorokban (db város)



Forrás: Saját szerkesztés.

3. ábra
A regionális központok hatékonyságuk szerint csoportosítva a vizsgált indexekben és rangsorokban országonként (0% nem hatékony, 5–25% közepesen hatékony, 26–90% hatékony)



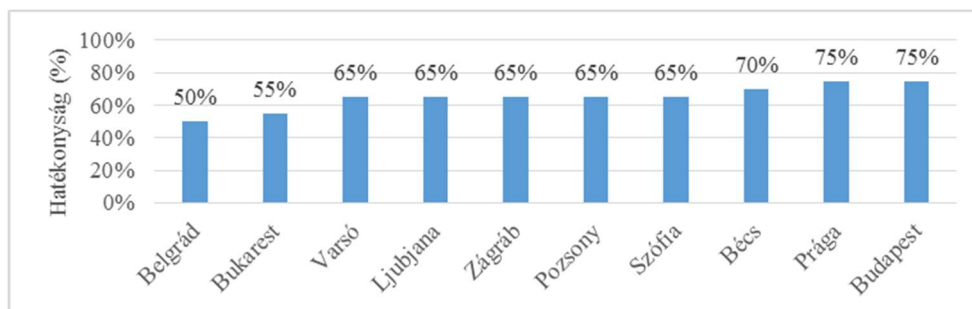
Forrás: Saját szerkesztés.

Eredmények a fővárosok tekintetében

Megvizsgálva, hogy a fővárosok, milyen gyakorisággal fordulnak elő vizsgált területként ezekben a rangsorokban és indexekben, megállapítást nyert, hogy az indexek és rangsorok legalább felében vizsgált területnek számítanak. Az esetek legmagasabb arányában (2/3 arányban) Budapest és Prága, majd Bécs 70%-ban, illetve a többi öt főváros (Ljubljana, Pozsony, Szófia, Varsó és Zágráb) az indikátorok 65%-ban szerepelt (4. ábra).

4. ábra

A kelet-közép-európai fővárosok hatékonysága a vizsgált rangsorokban és indexekben (100%= minden rangsorban és indexben szerepel)



Forrás: Saját szerkesztés.

Összefüggésvizsgálat

Az összefüggésvizsgálat értelmezhetőségéhez nélkülözhetetlen volt azon indikátorok meghatározása, amelyek elegendő esetszámmal rendelkeznek. Az 5. ábra a 94 nagyváros megjelenését mutatja meg a vizsgálatba bevont indikátorok tekintetében.

Az 5. ábrán eltekintettünk a 0%-ot elért indikátoroktól, illetve összesen négy indikátor érte el a 20% feletti esetszámot. A legmagasabb esetszámot 40%-ban a Numbeo Cost of Living 2020. indikátor érte le, vagyis a 94 nagyváros 40%-a volt vizsgálva a Numbeo Cost of Living 2020. indexben. A 20% feletti esetszámot elért indikátorok esetében már érdemes összefüggésvizsgálatot elvégezni, ezért a következőkben erre mutatunk be egy példát.

Az összefüggésvizsgálat során azt néztük meg, hogy a meglévő adatok alapján van-e kapcsolat a két indikátor között. Például van-e kapcsolat a Kulturális és Kreatív Városok Indexe (2017) és a Smart Cities 1.0-4.0 indexek között? Az 1. táblázat ezen összefüggésvizsgálat eredményeit mutatja.

A Kulturális és Kreatív Indexben vizsgált városok 68%-a a Smart Cities (1.0-4.0) rangsorban is szerepelnek, továbbá a Smart Cities (1.0-4.0) rankingben vizsgált városok 12%-a nem szerepel a Kulturális és Kreatív Indexben. Ez azt jelenti tehát, hogy erős a kapcsolat a két indikátor között. A bemutatott összefüggésvizsgálat által feltárt kapcsolat jól szemlélteti, hogy volna értelme további kapcsolatokat is feltárni, amelyhez elengedhetetlen, hogy megfelelő minőségű és mennyiségű adatok álljanak rendelkezésre.

5. ábra
A kutatásba bevont városi indexek és rangsorok a kelet-közép-európai regionális központok tükrében (% kifejezve)



Forrás: Saját szerkesztés.

1. táblázat
Összefüggésvizsgálat Kulturális és Kreatív Városok Indexe (2017)
és a Smart Cities 1.0-4.0 Indexek között

	Nem szerepelnek a Smart Cities (1.0-4.0) Indexekben	Szerepelnek a Smart Cities (1.0-4.1) Indexekben
Nem szerepelnek a Kulturális és kreatív Városok Monitorban (2017)	88%	12%
Szerepelnek a Kulturális és kreatív Városok Monitorban (2017)	32%	68%

Forrás: Saját szerkesztés.

Összegzés és javaslat egy kelet-közép-európai gazdasági index létrehozására

Összegezve a tanulmány eredményét, egyet értek Carrera Portugal (2019) megállapításával, mely szerint szükség van további városi rangsorok és indexek kidolgozására. Különös tekintettel támogatja az olyan mérések kidolgozását, amelyek a városi szerkezet

társadalmi, multikulturális és részvételi dimenzióiból származó változókat tartalmazák. Jelen tanulmány egy kelet-közép-európai régió regionális központjait vizsgáló gazdasági index megalkotásának időszerűségét és szükségességét kívánta igazolni az elévzett városi index és rangsorelemzések által. Ahogy korábban Csath (2019) is arra bízta a kutatókat, hogy a magyar versenyképesség és az életminőség szintjének méréséhez jobb, pontosabb módszertanokat dolgozzanak ki, annak érdekében, hogy jobban meghatározhassák azokat az erősségeket, amelyeket mindenképpen meg kell tartani, illetve azokat a területeket, ahol mindenképpen fejlődni vagy változtatni kell.

A kutatás eredményeképpen hasonlóan Csomós (2011) és Akande, Cabrera, Gomesa, Casteley (2019) eredményeihez megállapítható, hogy az elmúlt években a kelet-közép-európai regionális központokat érintő vizsgálatok elsősorban a fővárosokra koncentrálnak. De azok közül is kiemelten foglalkoznak Bécs, Budapest és Prága városokkal, másodsorban Ljubljana, Pozsony, Szófia, Varsó és Zágráb, illetve harmadsorban Belgrád és Bukarest városokkal. A további központok vizsgálata pedig messze elmarad a fővárosok után, aminek az egyik oka az egyes városokra vonatkozó hiányos hivatalos adatok. Hiszen áttekintve az Eurostat adatbázisát, jól látható, hogy az egyes országok városokra vonatkozó adatai hiányosak. A másik ilyen oknak vélem, hogy nincsen egységes adatszolgáltatási kötelezettség, míg az egyik ország pl. Lengyelország minden évben adatot szolgáltat NUTS3 szintig, addig Szerbia vagy Bulgária esetében évek óta adathiány tapasztalható. Ezek a tények merőben komplikálják a regionális központok mélyrehatóbb vizsgálatát.

Fontos megjegyezni, hogy a lakosság közel egy negyede él Kelet-Közép-Európa regionális központjaiban. Ezen városok funkciókban, illetve területi tökében magas koncentrációt mutatnak és jelentős gazdasági potenciállal rendelkeznek, viszont ahhoz, hogy minél vonzóbbá váljanak a befektetők számára, javasolt egy olyan gazdasági index megalkotása, amely fókuszában a kelet-közép-európai regionális centrumok állnak. Az index átfogóbb képet ad és lehetőséget nyit ezen városok számára, hogy hosszú távon felzárkózzanak nyugat-európai társaikhoz és több olyan sikertörténet lásson napvilágot Kelet-Közép-Európában, mint például Katowice, Wrocław, Poznań, Szczecin, Debrecen, Miskolc és Niš, amely városok a 2021-ben a mérvadó nemzetközi FDI rangsorban a világ top 10 befektetési helyszíne között végeztek [large European city kategóriában Katowice (5), mid-sized European city Wrocław (4), Poznań (8), Szczecin (10) és Small European City kategóriában Debrecen (2), Miskolc (5), Niš (6)]. (European Cities and Regions of the Future 2020/2021).

Köszönetnyilvánítás

A szerző kutatását az Nemzeti Kutatási Fejlesztési és Innovációs Hivatal Országos Tudományos Kutatási Alap finanszírozta „A területi tőke és innovációs milió szerepe a kelet-közép-európai regionális központok fejlődésében” című GAZD K 128747 számú pályázat keretében.

Irodalom

- Akande, A., Cabrala, P., Gomesa, P., Casteleynb, S. (2019): The Lisbon ranking for smart sustainable cities in Europe. *Sustainable Cities and Society*, 1. 475–487.
<https://doi.org/10.1016/j.scs.2018.10.009>
- Ann, L. C., Tuan Lonik, K. A., Adam, R. (2020): A Review of Indicators Used for Measuring Competitiveness Among States in Malaysia. *International Journal of Accounting, Finance and Business (IJAFB)*, 28. 58–68.
- Begg, I. (1999): Cities and competitiveness. *Urban Studies*, 5–6. 795–809.
- Besze T. (2009): A területi versenyképesség értelmezési lehetőségei a városségiókban. *Területi Statisztika*, 6. 585–596.
- Botos J. (2000): Versenyképesség elemzés: fogalmi körüljárás, hazai esélyek. In: Farkas B., Lengyel I. (szerk.): *Versenyképesség – regionális versenyképesség*. SZTE Gazdaságtudományi Kar Közleményei. JATEPress, Szeged, 218–234.
- Carrera Portugal, A. (2019): The role of city rankings in local public policy design: Urban competitiveness and economic press. *Global Media and China*, 2. 162–178. doi: 10.1177/2059436419853892
- Cheshire, P. C., Gordon, I. R. (1996): Territorial Competition and the Predictability of Collective (In) Action. *International Journal of Urban and Regional Research*, 3. 383–399.
- Cheshire, P., Gordon, I. R. (eds.) (1995): *Territorial Competition in an Integrated Europe*. Avebury, Aldershot.
- Chikán A. (2006): *Bevezetés a vállalatgazdaságtanba*. AULA, Budapest.
- Chikán A., Czákó E. (2009): *Versenyben a világgal*. Akadémia Kiadó, Budapest.
- Currid, E. (2006): New York as a global creative hub: A competitive analysis of four theories on World cities. *Economic Development Quarterly*, 4. 330–350.
<https://doi.org/10.1177/0891242406292708>
- Csath M. (szerk.) (2019): *A versenyképesség-mérés változásai és új irányai*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest.
- Csath M., Györpál T., Nagy B., Taksás, B. (2016): Speciális jelentés az állami versenyképességet javító, vállalkozóbarátabb üzleti környezet kialakításának lehetőségeiről In: Kaiser T. (szerk.): *A jó állam nagyító alatt: Speciális jelentések A-tól V-ig (az adóbürokráciától a versenyképességig)*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, 179–205.
- Csomós G. (2011): A közép-európai régió nagyvárosainak gazdaságirányító szerepe. *Tér és Társadalom*, 3. 129–140. doi: 10.17649/TET.25.3.1872
- Egedy T. (2012): A gazdasági válság hatása a nagyvárosok versenyképességére Magyarországon. *Földrajzi Közlemények*, 4. 420–438.
- Enyedi Gy. (1996): *Regionális folyamatok Magyarországon az átmenet időszakában*. Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület, Budapest. (Ember- település-régió sorozat)



- Enyedi Gy. (1998): *Sikeres régiók*. In: Kereszty A. (szerk.): *Tények könyve. Régiók*. Greger-Delacroix, Budapest, 409–411.
- Európai Bizottság (1999): *Sixth periodic Report on the social and economic situation and development of regions in the European Union*. European Commission, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg. 242
- Európai Bizottság (2021a): Developments and forecasts on continuing urbanisation: urban population. Knowledge for policy. https://knowledge4policy.ec.europa.eu/foresight/topic/continuing-urbanisation/developments-and-forecasts-on-continuing-urbanisation_en (Letöltés: 2021.07.21.)
- Európai Bizottság (2021b). EU research policy, what nature-based solutions are, background, news and documents. Nature-based solutions research policy. https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions/research-policy_en. (Letöltés: 2021.07.21.)
- Hall, P., Pfeiffer, U. (2000): *Urban future 21: A global agenda for twenty first Century Cities*. Macmillan College Pub Co, New York.
- Horváth S. A. (2013): A magyarországi város-régiók versenyképességének mérése nemzetközi kísérletek alapján. In: Lukovics M., Savanya P. (szerk.): *Új hangsúlyok a területi fejlődésben*. JATEPress, Szeged, 99–115.
- Krugman, P. (1994): Competitiveness: A Dangerous Obsession. *Foreign Affairs*, 2. (Mar.-Apr.), 28–44. <https://doi.org/10.2307/20045917>
- Lampertné Akócsi I. (2013): *A humántőke és a versenyképesség regionális összefüggéseinek mérése a visegrádi országokban*. Doktori értekezés. Szent István Egyetem Gazdálkodás és Szervezéstudományok Doktori Iskola https://www.szie.hu/file/tti/archivum/Lampertne_ertekezés.pdf (Letöltés: 2020.11.21.)
- Lengyel I. (2000): Porter-rombusz: a regionális gazdaságfejlesztési stratégiák alapmodellje. *Tér és Társadalom*, 4. 39–86.
- Lengyel I. (2003): *Verseny és területi fejlődés. Térségek versenyképessége Magyarországon*. JATEPress, Szeged.
- Lengyel I. (2006): A regionális versenyképesség értelmezése és piramismodellje. *Területi statisztika*, 2. 131–147.
- Lengyel I. (2012): Regionális növekedés, fejlődés, területi tőke és versenyképesség. In: Bajmócy Z., Lengyel I., Málóvics Gy. (szerk.): *Regionális innovációs képesség, versenyképesség és fenntarthatóság*. JATEPress, Szeged, 151–174.
- Lengyel I. (2016): A kutatás-fejlesztés és a versenyképesség térbeli összefüggései a visegrádi országokban. *Tér és Társadalom*, 4. 73–87. DOI:10.17649/TET.30.4.2808
- Lengyel I. (2019): *A régiók versenyképességének piramismodellje és alkalmazásai: az eredeti koncepciótól a 22 nyelvre lefordított változatokig*. JATEPress, Szeged.
- Lengyel I., Rechnitzer J. (2000): A városok versenyképességéről. In: Horváth Gy., Rechnitzer J. (szerk.): *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 130–152,
- Lukovics M. (2007): *A lokális térségek versenyképességének elemzése*. Doktori értekezés, Szegedi Tudományegyetem Gazdaságtudományi Kar Közgazdaság-tudományi Doktori Iskola http://doktori.bibl.u-szeged.hu/id/eprint/859/1/PhD_Lukovics_disszertacio.pdf (Letöltés: 2020.11.21.)
- Malecki, E. J. (1997): *Technology and Economic Development: The dynamics of local, regional and national competitiveness*. Longman, Edinburgh.
- Malecki, E. J. (2004): Joykeing for position: What it Means and Why It Matters to Regional Development Policy When Places Compete. *Regional Studies*, 9. 1101–1120.

- Meijering, J. V., Kern, K., Tobi, H. (2014): Identifying the methodological characteristics of European green cityrankings. *Ecological Indicators*, 43. 132–142.
- OECD (1997): Regional Competitiveness and Skills. OECD Territorial Development, Paris. 207.
- Parkinson, M., Huthchins, M., Simmie, J., Clark, G., Verdonk, H. (2004): *Competitive European Cities: Where Do the Core Cities Stand?* ODPM, London.
- Perló, M., Carrera, A. (2007): In the national and international rankings, what place does Mexico City occupy? *Icons. Real Estate Topics*, I. 6–9.
- Poreisz V. (2018): *A területi és a vállalati versenyképesség összefüggései a magyar nagyvárosok példáján*. Doktori értekezés. Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola. https://rgdi.sze.hu/images/RGDI/honlapemei/fokozatszerzesi_anyagok/Poreisz%20Veronika%20-%20doktori%20%C3%A9rtekez%C3%A9s.pdf (Letöltés: 2020. 11. 21.)
- Porter, M. E. (1998.): *Clusters and the new economics of competition*. Harvard Business Review, 6. (Nov-Dec). 77–90.
- Ražniak, P., Winiarczyk-Ražniak, A., Nowotnik, D. (2015): Central and Eastern European cities in globalized world. *Sotsial'no-ekonomichni problemy i derzhava – Socio-Economic Problems and the State* [online]. 12 (1), 22–33. <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2015/15praigw.pdf>. (Letöltés: 2021.01.12.)
- Rechnitzer J., Smahó M. (2012): *Járműipar és regionális versenyképesség. Nyugat- és Közép-Dunántúl a kelet-közép-európai térségben*. Széchenyi University Press, Győr.
- Scolari, C. (2008): *Hypermediations. Elements for a theory of interactive digital communication*. (1st ed.). Gedisa, Barcelona.
- Shen, J. (2004): Urban competitiveness and urban governance in the globalizing word. *Asian Geographer*, 1–2. 19–36.
- Storper, M. (1997): *The regional world*. The Guilford Press, New York.
- Szabó L. (2003): A magyar gazdaság versenyképessége az Európai Unióban. *Statisztikai Szemle*, 9. 741–758.
- Szabó L. (2006): *A magyar vállalatok versenyképessége európai összehasonlításban*. Műhely, Ecostat. Budapest.
- Szalavetz, A. (2020): *Ki profitál a digitális átalakulásból?* Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Világgazdasági Intézet, Műhelytanulmányok, 139. 1–45. http://www.vki.hu/files/download_1238.html (Letöltés: 2021.07.12.)
- Szentesi L., Hollósy Zs. (2012): *A versenyképesség értelmezésének aktualizálása*. LIV. Georgikon Napok, Keszthely, 455–464.
- Szilágyi Gy. (2008): A versenyképesség mérése a nemzetközi összehasonlítások módszertanának tükrében. *Statisztikai Szemle*, 1. 5–21.
- Taksás, B. (2019): A fejlődés a versenyképesség mérésének evolúciója – Avagy hogyan jutottunk el az egy főre jutó GDP-től a zöld versenyképességig. In: Csath M. (szerk.): *A versenyképesség-mérés változásai és új irányai*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, 51–83.
- Vajda A. (2020): Magyarország és az EU tagállamok versenyképességét befolyásoló egyes tényezők elemzése. Doktori értekezés. Szent István Egyetem Gazdálkodás és Szervezéstudományok Doktori Iskola. https://archive.szie.hu/sites/default/files/vajda_andrea_ertekezés.pdf (Letöltés: 2020. 11. 12.)

Internetes források

- Backpacker Index (2020): <https://www.priceoftravel.com/world-cities-by-price-backpacker-index/> (Letöltés: 2021.01.10.)
- Best Student Cities (2019): <https://www.topuniversities.com/city-rankings/2019> (Letöltés: 2020.11.13.)
- Cultural and Creative Cities Monitor (2017): <https://composite-indicators.jrc.ec.europa.eu/cultural-creative-cities-monitor/> (Letöltés: 2020.11.12.)
- Czech Statistical Office (2019): <https://www.czso.cz/csu/czso/home> (Letöltés: 2020. 03. 21.)
- Demographic Yearbook of Poland. (2019): <https://stat.gov.pl/en/topics/statistical-yearbooks/statistical-yearbooks/demographic-yearbook-of-poland-2019,3,13.html#> (Letöltés: 2020.02.21.)
- Economist Safe cities index (2015-2018): <https://safecities.economist.com/safe-cities-index-2019/> (Letöltés ideje: 2020.11.13.)
- EU Urban Audit (2019): https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/urb_cpop1/default/table?lang=en (Letöltés: 2021.04.08.)
- European Capital of Culture (2020): https://ec.europa.eu/programmes/creative-europe/actions/capitals-culture_en (Letöltés: 2020.11.13.)
- European Green City Index (2009): <https://eiuperspectives.economist.com/sustainability/european-green-city-index> (Letöltés: 2020.11.14.)
- European Union (2011): Making our cities attractive and sustainable. How the EU contributes to improving the urban environment. Publications Office of the European Union, Luxembourg. <https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wp-content/uploads/2011/04/Making-our-cities-attractive-and-sustainable.pdf> (Letöltés: 2021.03.31.)
- fDi European Cities and Regions of the Future (2020–21): <https://www.fdiintelligence.com/article/76767> (Letöltés: 2020. 11. 14.).
- Giffinger, R., Fertner, C., Kramar, H., Kalasek, R., Pichler-Milanovic, N., Meijers, E. (2007): Smart cities Final Report ranking of European Medium-sized Cities Final Report. Edited by the Centre of Regional Science, Vienna UT. http://www.smart-cities.eu/download/smart_cities_final_report.pdf (Letöltés: 2020.03.10.)
- Giffinger, R., Fertner, C., Kramar, H., Kalasek, R., Pichler-Milanovic, N., Meijers, E. (2013): European Smart Cities Version 2.0 (2013). <http://www.smart-cities.eu/?cid=01&ver=2> (Letöltés: 2020.03.10.)
- Giffinger, R., Fertner, C., Kramar, H., Kalasek, R., Pichler-Milanovic, N., Meijers, E. (2014): European Smart Cities 3.0. (2014). <http://www.smart-cities.eu/?cid=3&ver=3> (Letöltés: 2020.03.10.)
- Giffinger, R., Fertner, C., Kramar, H., Kalasek, R., Pichler-Milanovic, N., Meijers, E. (2015): European Smart Cities 4.0 (2015). www.smart-cities.eu/?cid=01&ver=4 (Letöltés: 2020. 03. 10.)
- Global Destination Cities Index (2019): <https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2019/09/GDCI-Global-Report-FINAL-1.pdf> (Letöltés: 2020.11.14.)
- <https://www.numbeo.com/> (Letöltés: 2020.11.13.)
- Innovation Cities™ Index (2018): <https://www.innovation-cities.com/europe-cities-ranking-2018-innovation-cities/13955/> (Letöltés: 2020.11.12)
- Innovation Cities™ Index (2019): <https://www.innovation-cities.com/index-2019-global-city-rankings/18842/> (Letöltés: 2020.11.13.)
- Lloyd's City Risk Index Europe (2018): https://cityriskindex.lloyds.com/wp-content/uploads/2018/06/Lloyds_CRI_Europe.pdf (Letöltés: 2020.11.14.)
- NESTA European Digital City Index (2016): <https://digitalcityindex.eu/methodology> (Letöltés: 2020. 11. 13.)

Post Office Travel Money, Uk (2020): <https://www.postoffice.co.uk/dam/jcr:6f504867-b5f7-4080-bac9-560196e9ef9f/post-office-travel-money-city-costs-barometer-2019.pdf> (Letöltés: 2020.11.20.)

QS World University Ranking (2020): <https://www.topuniversities.com/university-rankings/world-university-rankings/2020#:~:text=Rankings Indicators # RANK 2021, 98.5 21 more rows> (Letöltés: 2020.11.13.)

UNESCO World Heritage (2020): <https://whc.unesco.org/en/statesparties/at/> (Letöltés: 2020.11.13)

UNESCO's Creative Cities Network (2016): https://en.unesco.org/creative-cities/sites/creative-cities/files/List%20of%20UNESCO%20Creative%20Cities_January%202016.pdf (Letöltés: 2020.11.12.)

UNESCO's Creative Cities Network (2019): <https://en.unesco.org/news/unesco-celebrates-world-cities-day-designating-66-new-creative-cities> (Letöltve: 2020.11.12.)

World Best Cities <https://www.bestcities.org/rankings/worlds-best-cities/> (Letöltés: 2020.11.13.)

1. melléklet

Ország	Város
Ausztria	Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt
Bulgária	Plovdiv, Varna, Burgas, Pleven, Ruse, Stara Zagora
Csehország	Brno, Ostrava, Plzen, Olomouc, Liberec
Horvátország	Rijeka, Split, Osijek
Lengyelország	Lódz, Kraków, Wrocław, Poznan, Gdansk, Szczecin, Bydgoszcz, Lublin, Katowice, Białystok, Kielce, Torun, Olsztyn, Rzeszów, Opole, Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra, Częstochowa, Radom, Plock, Kalisz, Koszalin, Gdynia, Sosnowiec, Gliwice, Zabrze, Bytom, Bielsko-Biala, Ruda Slaska, Rybnik, Tychy, Walbrzych, Elblag, Wloclawek, Tarnów, Chorzów, Legnica, Dabrowa Górnicza
Magyarország	Miskolc, Nyíregyháza, Pécs, Debrecen, Szeged, Győr, Kecskemét, Székesfehérvár
Románia	Cluj-Napoca, Timisoara, Craiova, Braila, Oradea, Bacau, Arad, Sibiu, Târgu Mures, Constanta, Iasi, Galati, Brasov, Ploiesti, Pitesti, Baia Mare, Buzau, Satu Mare, Botosani, Piatra Neamt, Suceava, Ramnicu Valcea, Drobeta-Turnu-Severin
Szerbia	Subotica, Novi Sad, Nis, Kragujevac
Szlovákia	Kosice
Szlovénia	Maribor

2. melléklet

	<i>Városi rangsorok és indexek</i>
1	QS Best Student Cities 2020.
2	QS World University Rankings 2020.
3	Numbeo Cost of Living Index 2020.
4	Numbeo Rent Index 2020.
5	Numbeo Groceries Index 2020.
6	Numbeo Restaurants Index 2020.
7	Numbeo Cost of Living Plus Rent Index 2020.
8	Numbeo Local Purchasing Power 2020.
9	Numbeo Current Crime Index 2020.
10	Numbeo Safety Index 2020.



2. melléklet folytatása

11	Numbeo Pollution Index 2020.
12	Numbeo Traffic Index 2020.
13	Numbeo Time Index in minutes 2020.
14	Numbeo Time Exp. Index 2020.
15	Numbeo Inefficiency Index 2020.
16	Numbeo CO ₂ Emission 2020.
17	Backpacker Index 2020.
18	Post Office Travel Money, Uk 2020.
19	European Capitals of Culture 1985-2023.
20	UNESCO's Creative Cities Network 2016.
21	UNESCO's Creative Cities Network 2019.
22	Cultural and Creative Cities Monitor 2017.
23	Cultural and Creative Cities Monitor 2017. Creative Vibrancy
24	Cultural and Creative Cities Monitor 2017. Creativ Economy
25	Cultural and Creative Cities Monitor 2017. Enabling Enviroment
26	Innovation Cities TM Index 2018.
27	Innovation Cities TM Index 2019.
28	Smart Cities Monitor 1.0 2007. (Giffinger et al., 2007)
29	Smart Cities Monitor 2.0 2013. (Giffinger et al., 2013)
30	Smart Cities Monitor 3.0 2014. (Giffinger et al., 2014)
31	Smart Cities Monitor 4.0 2015. (Giffinger et al. 2015)
32	Report on the Quality of life in European Cities 2020.
33	World best cities - Best Cities is the home of Resonance Consultancy's exclusive ranking of the world's top urban destinations 2020.
34	Economist Safe cities index 2015-2018
35	UNESCO World Heritage 2020.
36	Global Destination Cities Index 2019.
37	European Green City Index 2009.
38	NESTA European Digital City Index 2016.
39	Lloyd's City Risk Index Europe 2018.
40	fDi European Cities and Regions of the Future 2020-21.

3. melléklet

A Numbeo 14 különböző indexen keresztül méri az egyes városok teljesítményét: Numbeo Cost of Living Index, Numbeo Rent Index, Numbeo Groceries Index, Numbeo Restaurants Index, Numbeo Cost of Living Plus Rent Index, Numbeo Local Purchasing Power, Numbeo Current Crime Index, Numbeo Safety Index, Numbeo Pollution Index, Numbeo Traffic Index, Numbeo Time Index in minutes, Numbeo Time Exp. Index, Numbeo Inefficiency Index, Numbeo CO₂ Emission Index.

VÁLOGATÁSOK

Közép-európai fővárosok mentális térképei (attitűdök, értékek, identitások)¹

Csepeli György², Örkény Antal³, Zsigó T. Ferenc⁴

Az elmúlt évtizedben a közép-európai régió országaiban nagyon hasonló politikai tendenciák figyelhetők meg. Ez egyaránt megmutatkozik Csehországban, Szlovákiában, Lengyelországban és Magyarországon a jogállami normák megsértésében, a szabadságjogok korlátozásában, a demokratikus politizálás torzulásában, az autoriter hatalomgyakorlásban.

Mindezek a törekvések sikeresek lehettek, mert a piacgazdaságra való áttérés társadalmi következményeként kiéleződtek a társadalmi egyenlőtlenségek, a rendszerváltó várakozásokkal szemben a liberális demokrácia nem erősödött, hanem gyengült.

Mindezeket a törekvéseket ugyanakkor a hivatalos identitáspolitikában is tetten érhetjük, ahol a populista, etnocentrikus, nacionalista szélsőjobboldali narratívák egyre inkább uralják a kormányzati diskurzusokat. Az, hogy néhány politikus Magyarországon (Orbán Viktor), Lengyelországban (Jarosław Kaczyński), Szlovákiában (Robert Fico, Marian Kotleba) és Csehországban (Tomio Okamura) a szélsőséges nacionalista beszéd hangján szólal meg, nemcsak választási sikerükhöz vezet el, de a demokrácia minőségének romlását is eredményezi. A nemzeti identitás szélsőséges mintáinak hangoztatásával igazolni akarják az illiberális és antidemokratikus törekvéseiket, úgymond az „autentikus” és „kizárólagos” nemzeti identitás megőrzése érdekében. Jól tükrözi ezt a V4-kormányoknak a bevándorlókkal szembeni, a nemzetközi és európai normákat sértő idegenellenes és sokszor rasszizmusba hajló politikája.

Ha a négy országban ezeknek a politikai törekvéseknek az ellenpontját keressük, érdemes a nemzeti identitás nem szélsőséges aspektusaira összpontosítani, és megnézni,

¹ Másodközlés. Első megjelenés: Csepeli Gy., Örkény A., Zsigó T. F. (2020): Közép-európai fővárosok mentális térképei (attitűdök, értékek, identitások). In: A. Gergely A., Kapitány Á., Kapitány G., Kovács É., Paksi V. (szerk.): *Kultúra, közösség és társadalom: Tanulmányok Tibori Tímea tiszteletére*. Budapest, Társadalomtudományi Kutatóközpont – Magyar Szociológiai Társaság, 56–74.

² Csepeli György, DSc, professzor emeritus, Eötvös Loránd Tudományegyetem.

³ Örkény Antal, DSc, szociológus, egyetemi tanár, Eötvös Loránd Tudományegyetem Társadalomtudományi Kar.

⁴ Zsigó T. Ferenc, PhD, politikatudós, adjunktus, Eötvös Loránd Tudományegyetem Politikai és Nemzetközi Tanulmányok Intézete.

tetten érhető-e más értékpreferenciák és identitásmintázatok. Kutatásunk azokra az értékekre és identításokra összpontosít, amelyek a V4 fővárosaiban a lokális helyhez, illetve a nemzet fogalmához kapcsolódnak. A fővárosokat intellektuális, kulturális és innovációs centrumoknak, a nemzeti büszkeség központjainak tekintjük, ugyanakkor olyan multikulturális környezetet feltételezünk, ahol a különféle kultúrájú emberek naponta érintkeznek egymással. A V4-fővárosokban a polgárok szavazási magatartása is különbözik a szélesebb társadalométól, és a nacionalista retorikát használó pártokra szignifikánsan kevesebben szavaznak.

Ebben a cikkben négy közép-európai főváros mentális térképét mutatjuk be, részint kvantitatív, részint kvalitatív adatok tükrében. A fővárosok a következők: Budapest, Prága, Bratislava és Varsó. A négy főváros közül Budapest és Varsó a legnagyobb, Budapest területe 525, Varsóé 517 km². Budapest lakosságának száma közel 1 764 000, Varsó lakosságáé 1 776 000. Varsó története a 13. századra nyúlik vissza, Budapest területén már a római korban város volt. Prága területe 496 km², lakóinak száma 1 299 000. A négy főváros közül Bratislava a legkisebb, területe 367 km², lakóinak száma 433 000.

Mind a négy főváros központi szerepet tölt be országga idegenforgalmában, s évről évre jelentős számú turistát vonz. Mind a négy fővárosban nagy számban található tudományos, oktatási, kulturális és politikai központi intézmények.

A kutatás⁵ célja a négy közép-európai főváros lakói körében élő értékek, attitűdök és identítások feltárása volt. A vizsgálat elsődlegesen arra irányult, hogy a fővárosok lakói hogyan látják saját városukat és a vidéket, s milyen hasonlóságok és különbségek figyelhetők meg közöttük. A kutatás költségvetésének korlátai miatt a kvantitatív adatokat már meglévő, korábban végzett nemzetközi kutatások adatbázisaiból merítettük (European Social Survey, International Social Survey Program). A kvalitatív adatokat mind a négy fővárosban két speciálisan megszervezett fókuszcsoportban vizsgáltuk. Az egyik fókuszcsoport tagjai szakértők és értelmiségiek voltak, a másikban városi-kerületi választott politikusok vettek részt.⁶

Kvantitatív eredmények

Elemzésünk első részében nagy nemzetközi összehasonlító vizsgálatok adatainak másodelemzésével mutatjuk be a négy visegrádi főváros lakóinak kötődését városukhoz, továbbá azt, hogy a lakosok személyes identitásukban milyen fontosságot tulajdonítá-

⁵ A kutatás a Visegrádi Alap megbízásából készült.

⁶ Budapest (Csepeli György, Örkény Antal), Prága (Jana Mensikova, Jiří Rem, Ivan Jarabinský), Bratislava (Bahna Miloslav, Magdaléna Piscová, Lubomir Šottník) Varsó (Ewa Topolewska).

nak lakóhelyüknek, mennyire tölti el őket a büszkeség- vagy szégyenérzet az országukkal kapcsolatban, és különböznek-e a fővárosok lakói az etnocentrizmus, a nacionalizmus és az idegenellenesség mértékében (1. táblázat).

A 2013-ban végzett, alapvetően nemzeti identitás kutatásával foglalkozó vizsgálat szerint a budapestiek érezték legközelebb magukhoz a városukat, míg Varsó és környékének lakói a legkevésbé. Alapvetően mind a négy főváros lakói körében erős a pszichológiai kötődés, amit a szubjektív távolságra vonatkozó értékek kapcsán tapasztalt alacsony gyakoriságok mutatnak.

1. táblázat

A főváros szubjektív közelségérzete a városlakók szerint, fővárosonként, százalékban (ISSP 2003 adatok)

	Mennyire érzi magához közel a fővárost?				Összesen
	nagyon távolinak	2	3	nagyon közelinek	
Budapest	3,9	8,8	33,0	54,2	100,0
Prága	2,4	12,0	42,8	42,8	100,0
Varsó	2,0	18,4	49,1	30,4	100,0
Bratislava	1,6	10,1	46,0	42,3	100,0
Összesen	2,6	12,7	42,4	42,3	100,0

Ha a fővárosiak kötődését városukhoz más településen élők kötődéseivel hasonlítjuk össze, akkor a kép változatosabb. Magyarországon a budapestiek és a kistélepüléseken élők kötődése intenzív, és egyaránt magas szintű. Egészen más képet látunk a másik három fővárosban. Csehországban a közelségérzet a kistélepüléseken élők körében a legintenzívebb, ezt a kisvárosok követik, és a főváros csak a harmadik. Feltűnően gyenge a kötődés és erős a távolságérzet Prága elővárosaiban, ami a szuburbanizáció gyengülését mutatja (Szirmai 2019). Szlovákiában egészen ellentétesek a tendenciák, mint Csehországban: a településhez érzett közelség éppen Bratislava elővárosaiban messze a legmagasabb, és magában a fővárosban gyengébb. Itt a szuburbanizáció még javában tart, ami az elővárosi lét felértékelődését és a központi városmag leértékelődését jelenti. Lengyelországban sem a főváros, sem a környéke nem játszik kitüntetett szerepet lakói kötődésében, szemben a kistélepülésekkel és a falvakkal, amelyek lakosai az összes többi településtípust meghaladóan közel érzik magukat lakóhelyükhöz.

Egy másik kérdésben kilenc kategória alapján próbáltuk felderíteni, hogy az egyes fővárosok lakói mennyire tartják fontosnak az adott kategóriához tartozásukat. A 2. táblázatban mutatjuk be, hogy az egyes fővárosok lakói milyen fontosságot tulajdonítanak az egyes kategóriáknak, amelynek sorában mint külön kategória szerepelt a fővárosi identitás. Ezenkívül szerepeltek még a foglalkozás, az etnikai származás, a nemzeti identitás, a nem, az életkor, a vallás, a politikai hovatartozás, a társadalmi osztály, valamint a családi státus.

2. táblázat
Az azonosulás kategóriái (három választásból az első helyre tett),
százalék (ISSP 2003 adatok)

	Budapest	Prága	Varsó	Bratislava	Összesen
Fővárosi lakhely	9,4	4,5	3,1	6,3	5,7
Nemzeti hovatartozás		10,5	11,1	7,4	7,4
Etnikai hovatartozás	7,0	5,1	2,0	0,5	4,0
Nem	7,9	16,2	10,3	12,2	11,6
Nemzedéki hovatartozás	12,1	10,5	3,4	6,3	8,3
Politikai pártállás	1,2	1,4	0,6		0,9
Vallási hovatartozás	3,3	0,6	7,1	6,9	4,2
Osztályhovatartozás	4,8	2,3	2,6	1,6	2,9
Foglalkozás	12,1	24,1	16,0	19,0	17,8
Családi státus	34,5	23,6	31,6	32,8	30,3
NA	7,6	1,1	12,3	6,9	7,0
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

A felkínált kilenc kategória közül a leggyakoribban választott természetesen a családi státus. A többi kategória közül a fővárosi lét relatíve a leggyakoribb a budapestiek körében, őket követik a bratislavaiak, a prágaiak, majd igen alacsony gyakorisággal a varsóiak.

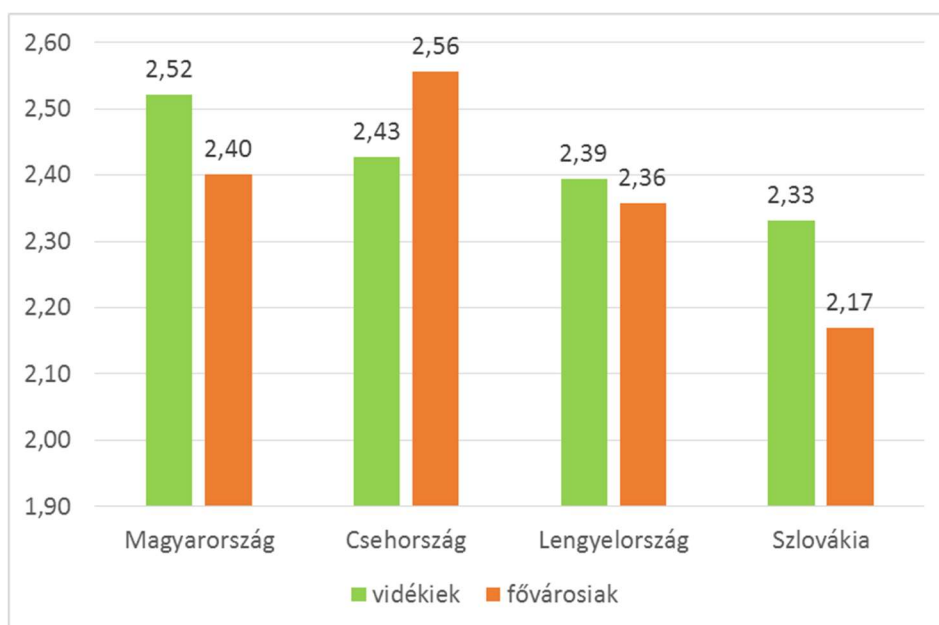
A nemzeti büszkeségérzetet összesen nyolc büszkeségforrás bevonásával mértük, melyeket a következőkben részletesen is bemutatunk. Előbb azonban a nyolc forrásra adott értékeléseket együttesen kapott általános nemzeti büszkeségérzetet mutatjuk be fővárosi és vidéki bontásban, mind a négy visegrádi ország adatai tükrében.

Az 1. ábrából látható, hogy az általános büszkeségérzet Magyarországon a vidékiek esetében magasabb, mint a fővárosiaké. Csehországban a helyzet épp fordított, Prágában a legmagasabb a büszkeségérzet. Szlovákia a magyar mintát követi: Bratislavában kisebb, vidéken viszont erősebb a nemzeti büszkeségérzet. Lengyelországban nincs lényeges különbség a településtípusok szerint.

Ha a nemzeti büszkeséget tápláló forrásokat külön-külön nézzük, akkor jellegzetes különbségek mutatkoznak a fővárosok között. Az emberi jogok tisztelete a budapestiek között átlag feletti, míg a bratislavaiak között átlag alatti értéket mutat. A történelem, akárcsak a kultúra mind a négy fővárosban, de különösen Prágában igen jelentős büszkeségforrás. A hadseregre Varsó kivételével a fővárosi lakosok kevésbé büszkék. A sport minden fővárosban, de Budapesten és Prágában különösen fűti a nemzeti büszkeséget (2. ábra).

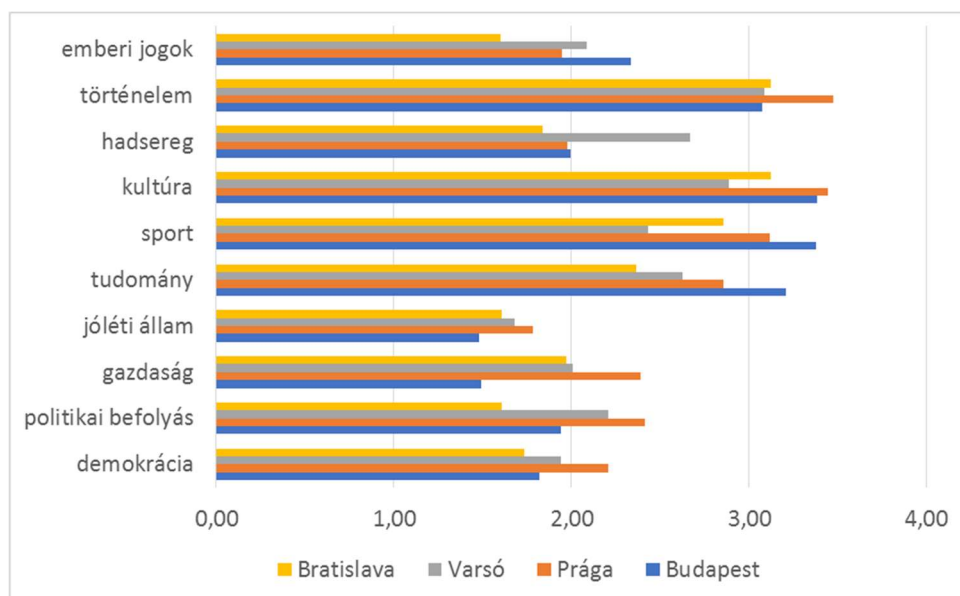
1. ábra

A nemzeti büszkeség a fővárosban és vidéken a négy visegrádi országban, négyfokú skálaátlag (ISSP 2003 adatok)*



* A kérdés a következő volt: Kérem, hogy a válaszlap segítségével válaszoljon arra, hogy mennyire büszke Ön Magyarországra különféle szempontokból. (Aggregált skála)

2. ábra
A nemzeti büszkeség forrásai a visegrádi fővárosok lakosai körében,
négyfokú skálaátlag (ISSP 2003 adatok)*



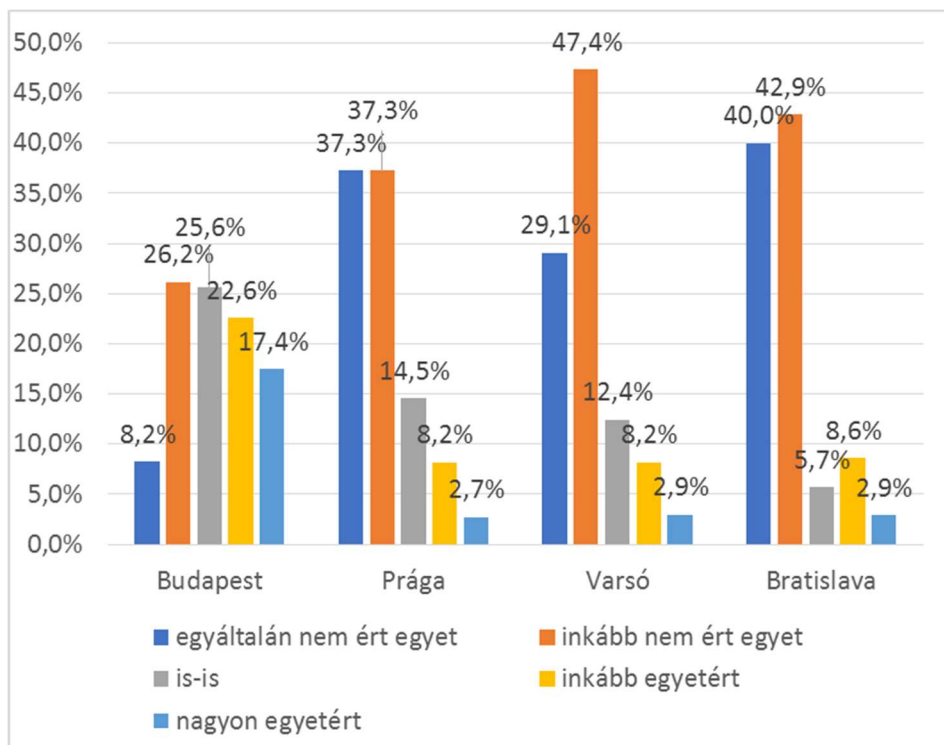
* A kérdés a következő volt: Kérem, hogy a válaszlap segítségével válaszoljon arra, hogy mennyire büszke Ön Magyarországra a következő szempontokból?

A tudomány viszont a budapestiek számára ad okot büszkeségre, majd ez az érték fővárosról fővárosra (Prága, Varsó, Bratislava) haladva egyenesen csökken. A jóléti állam sehol sem nyújt alapot nemzeti büszkeségre, de Budapesten különösen az a vélemény, hogy a jóléti államra nem lehetnek büszkék. A politikai befolyás a prágaiak és a varsóiak nemzeti büszkeségét táplálja, szemben a budapestiekkel és a bratislavaiakkal, akik szkeptikusok. A demokrácia működése Prága kivételével egyik fővárosban sem ad alapot túlzott büszkeségre.

Összességében, a nemzeti büszkeség négy fővárosban kapott mutatói alátámasztják a kelet-európai nemzetfejlődés sajátosságaira vonatkozó elképzeléseket (Szűcs 1983), melyek szerint a kultúra, a tudomány, a sport, a történelem diszkurzív, pszichológiailag rugalmas témái sokkal inkább alkalmasak a nemzeti büszkeség felkeltésére és fenntartására, mint a gazdaság, a politika, a jog és a jóléti állam kemény tényei (Csepeli, Örkény 2017).

A szégyenérzetre, a büszkeségérzet ellentétére a 2003-as ISSP-vizsgálatban egy kérdés vonatkozott. A válaszok összegzését a 3. ábra mutatja. Némi meglepetésre a budapestiek meglehetősen magas arányban (40%) fogadják el azt az állítást, hogy az országban vannak ügyek, amelyek miatt szégyenkezni lehet. A másik három visegrádi főváros lakosai ezt az állítást jóval kisebb arányban fogadják el (Prága, Varsó, Bratislava egyaránt 11%).

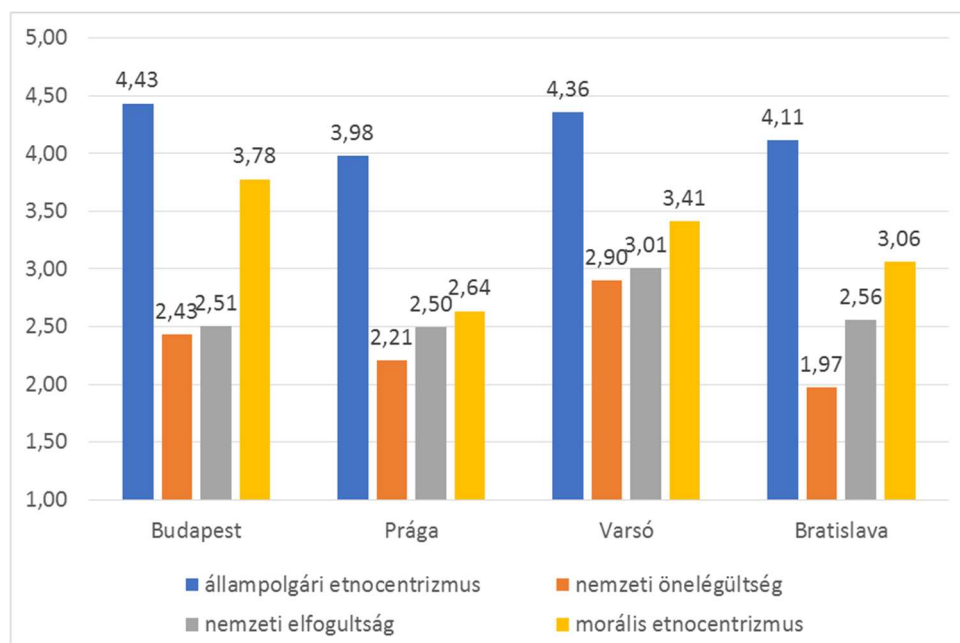
3. ábra
A nemzeti szégyenérzet elfogadása/elutasítása a visegrádi fővárosok lakosai körében, százalék (ISSP 2003 adatok)*



* Az állítás a következő volt: Van néhány olyan dolog a mai (ORSZÁGMEGNEVEZÉS), ami miatt szégyellem a hazámat. (Négyfokú skálán a teljes egyetértés és a teljes elutasítás szerint.)

A nemzeti etnocentrizmust négy állítással mértük. Az első az állampolgárságot helyezte a középpontba, hangsúlyozva a saját nemzetállam mindenekfelettségét. A másik két állítás a nemzeti önelégültség és elfogultság érzését fejezte ki. A negyedik, legkevésbé ártatlan állítás azt hangsúlyozza, hogy a nemzetnek mindig és feltétlenül igaza van (4. ábra).

4. ábra
Etnocentrizmus a visegrádi fővárosok lakosai körében, ötfokú skálaátlag
(ISSP 2003 adatok)*



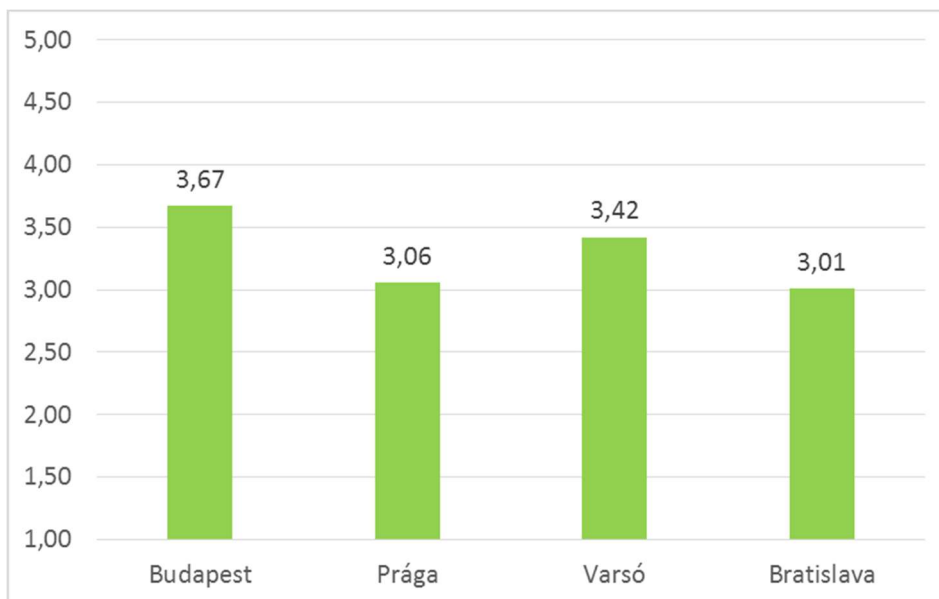
*Az eredeti itemek a következők voltak: „Sokkal szívesebben vagyok magyar állampolgár, semhogy bármely más ország állampolgára legyek”; „Jobb hely lenne a világ, ha a többi ország lakosai is olyanok lennének, mint a magyarok”; „Általában, Magyarország jobb ország, mint a legtöbb más ország”. Az etnocentrizmus-index ezeknek a változóknak az aggregációjából jött létre.

Az első állítás mind a négy fővárosban feltétlen elfogadásra talál, de kiemelkedően magas átlagot mutatnak a budapestiek és a varsóiak. A morális nemzeti relativizmus elfogadására a budapestiek körében nagyon magas hajlamot mértünk.

Az ISSP 2003-as kutatásának kérdőívében hét állítás foglalkozott a nacionalizmus kulturális, gazdasági és politikai vonatkozásaival. Az ezekre adott válaszokat ugyanúgy, ahogy korábban, egyetlen indexbe aggregáltuk. A létrejött nacionalizmus-index fővárosonként mutatkozó különbségeit az 5. ábrában mutatjuk be.

A budapesti válaszadók körében a nacionalizmus-index értéke kimagaslik. Ezt követi Varsó, ahol szintén magas az érték, míg Bratislava és Prága lakosainak körében a nacionalizmus megnyilvánulása relatíve mérsékeltnek mondható.

5. ábra
A nacionalizmus erőssége a visegrádi fővárosok lakosai körében,
öt fokú skálaátlag (ISSP 2003 adatok)*



* Öt olyan állítást soroltunk fel, amelyek Magyarországnak a többi országgal való kapcsolatára vonatkoztak. Az állítások a gazdasági, politikai és kulturális nacionalizmus tipikus állításai voltak. Ebből aggregálással hoztuk létre a nacionalizmus-változónkat.

A xenofóbia mértékét öt állítással mértük: a bevándorlás növeli a bűnözést; a kormányok túl sok pénzt költenek a bevándorlókra; a bevándorlók elveszik a munkát az ott élőtől; a bevándorlók száma túl sok, és ráadásul még növekszik is; a nemzeti kultúrát félti a bevándorlótól.

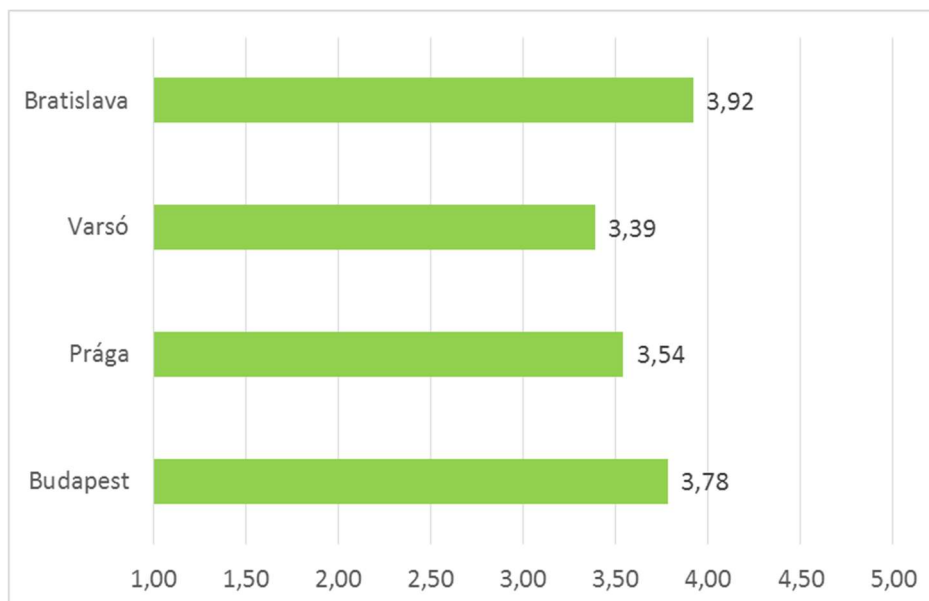
Az öt állításra kapott válaszokat együtt dolgoztuk fel, létrehozva egy xenofóbia-idezet. A 6. ábra mutatja ennek mértékét a négy fővárosban.

Nem meglepő, hogy az idegenellenesség mértéke mind a négy fővárosban nagyon magas, de Bratislava és Budapest ezen belül is kiemelkedik.

A cikkünk korábbi részeiben az identitással összefüggő kognitív és affektív minták gyakoriságát hasonlítottuk össze fővárosonként. Egészében véve sok hasonlóságot találtunk, de mindegyik fővárosnak külön jellegzetességei is vannak.

A következő rövidebb részben az European Social Survey 2012-ben használt Schwartz-teszt itemei alapján készült összehasonlító elemzésünk eredményeit mutatjuk be.

6. ábra
Az idegenellenesség mértéke a visegrádi fővárosok lakosai körében,
öt fokú skálaátlag (ISSP 2003 adatok)*



* Hét olyan állítást soroltunk fel, amelyek a migráció megítélésére vonatkoztak. Az állítások a migráció gazdasági, politikai és kulturális következményeire kérdeztek rá, és egyaránt tartalmaztak pozitív és negatív állításokat. Ebből aggregálással hoztuk létre idegenellenesség-változónkat.

Schwartz szerint az emberi populációban a következő 10 univerzális érték különböztethető meg: önállóság, stimuláció, hedonizmus, teljesítmény, hatalom, biztonság, konformitás, tradíció, jóindulat és univerzalizmus. Ezek az értékek nyilvánvalóan fontos hozzájárulást jelentenek a városi léthez, hiszen segítik az embereket, hogy a város kihívásainak megfeleljenek. Ezt a 10 értéket a Schwartz-féle értékmodellnek megfelelően négy magasabb rendű értékdimenzióba vontuk össze, melyek két tengelyen helyezkednek el: az egyik tengely egyik végpontja a változásra való nyitottság, melynek szervezőereje az önállóság és a stimuláció. A másik végpont a konzerválás, mely a biztonság, a tradíció és a konformitás értékeit szervezi egy mintává. A második tengely az önmegvalósítástól az önmeghaladásig terjed. Az önmegvalósítás magasabb dimenziójában találjuk a teljesítményt és a hatalmat, míg az önmeghaladáshoz a jóindulat és az univerzalizmus tartozik. A hedonizmus értéke a két tengely között helyezkedik el, és egyszerre kapcsolódik a változásra való nyitottsághoz és az önmegvalósításhoz. A 3. táblázatban a négy magasabb rendű értékhez fűződő viszonyt mutatjuk be a négy fővárosban.

3. táblázat

A Schwartz-értékskála négy magasabb rendű dimenziójának eredményei a visegrádi országok fővárosainak lakossága körében, 7-fokú skálaátlagok (ESS 2012 adatok)*

	Konzerválás	Változásra való nyitottság	Önmegvalósítás	Önmeghaladás (kollektívizmus)
Prága	4,40	4,15	4,09	4,44
Budapest	4,22	4,38	4,36	4,83
Varsó és környéke	4,64	4,11	3,85	4,95
Bratislava	5,05	4,69	4,58	5,00
<i>Összesen</i>	<i>4,55</i>	<i>4,33</i>	<i>4,22</i>	<i>4,81</i>

* Az eredeti Schwartz-értékskála 21 kérdésből áll. Ezek aggregálásával jött létre az általunk használt négy értékdimenzió.

Az univerzalizmus és a jóindulat mind a négy közép-európai fővárosban a legelfogadottabb értékek sorába tartozik, azaz a megértés, a tolerancia, az elismerés, a másik jólétének elfogadása általánosnak tekinthető a négy városban. Nevezhetjük ezt kollektívizmusnak is, de nyilvánvaló, hogy itt a másik ember soha nem absztrakt identifikáció tárgya (párt, nemzet, egyház), hanem valós eleven személy, akivel együtt lehet működni, társaságban együtt lehet vele lenni. A tengely önmegvalósítást mérő oldalán Bratislava áll elől, és Varsó marad le leginkább. Prága és Budapest Varsó és Bratislava között helyezkedik el. Ez az értékcsoport azért fontos, mert a teljesítmény, a kutatás, az innováció mintái ezekből származnak. A konzervatívizmus és a változásra való nyitottság tengelyén megint csak Bratislava jár élen, ezt követi Budapest, majd Prága, végül Varsó. A konzervatívizmusban ismét Bratislava az első.

A második magasabb rendű dimenzió kapcsán Bratislava helyzete a legérdekesebb, mert a szlovák főváros lakosai egyszerre tartják fontosnak a hagyományt, a biztonságot és a konformitást, valamint az önállóságot és a stimulációt. Ez a kettősség Varsót és Prágát is jellemzi, csak kisebb mértékben, míg a budapesti lakosok a változásra való nyitottság értékeit inkább preferálják, mint a konzervatívizmus értékét.

A két nemzetközi összehasonlító kvantitatív vizsgálat több évvel ezelőtt született eredményei jelölték ki a szempontokat, amelyeket a kvalitatív vizsgálat során a két fókuszcsoport megkérdezésekor érvényesítettünk. Elemzésünkben most a négy fővárosban lebonyolított kvalitatív kutatás eredményeit foglaljuk össze. Az egyik fókuszcsoportba szakértő értelmiségieket hívtunk meg: társadalom- és helytörténészeket, politikusokat, szociológust, művészt, közgazdászt, munkaerőpiaccal és szociálpolitikával foglalkozó szakembert. A második találkozón helyi, kerületi politikussal beszélgettünk. (Bu-

dapesten a kutatás közvetlenül a 2019-es önkormányzati választások után zajlott, polgármesterekkel, alpolgármesterekkel, egyéni képviselőkkel.) A kérdések mindkét csoportban arra vonatkoztak, hogy mennyire érzik közel magukhoz a városukat, mennyire fontos a város a személyes identitásukban, miben látják különlegesnek a fővárost, mi az, amit leginkább szeretnek és leginkább utálnak benne, mire büszkék, és látnak-e törésvonalakat a város életében. A tanulmányunk következő részében ezekről az eredményekről adunk számot.

Kvalitatív eredmények

A fővárosok identitása

A Budapesten élő szakértő értelmiségiek semmi kétséget nem hagytak afelől, hogy számukra, mint ahogy egyikük fogalmazott, „Budapest minden”. Mindenki közel érzi magához a fővárost, hozzátéve, hogy külföldön mintha elvesznének, amikor utaznak. A fővárost érzik igazán ismerősnek, ott érzik magukat igazán otthon. Egyesek hozzáfűzték, hogy hasonló érzés tölti el őket más közép-európai fővárosokban, Zágrábban, Bratislavában vagy éppen Prágában. Arra az érzésre, hogy mi fejezi ki legjobban Budapest identitását, mi adja a Budapest „márka” erejét, a válaszadók több fontos elemet említettek. Mindenekelőtt kiemelték Budapest természeti szépségét, a hegyes és a sík táj különleges kapcsolódását, a vizek intenzív jelenlétét (Duna, a termálfürdők, szökőkutak). Budapesttől elválaszthatatlannak tartják a gazdag kulturális életet, különösen sokra értékelik a zeneművészet jelenlétét. Ugyancsak a város identitása kulcselemének tartják a kozmopolitizmust és multikulturalizmust, ennek túlhajtásait azonban – az öncélú fogyasztást, a Belvárost ellepő turisták tömegét – elítélik. Ugyancsak a budapesti identitás túlhajtásának tekintik a vidék lenézését.

Alaposan megmozgatta a válaszadók fantáziáját az identitáshoz szervesen hozzátartozó kérdés: „Mi Budapest titka?” A dinamizmust, a városi életet átható energiát, erőt és a sokféleséget nevezték meg, különösen kiemelve a régi és az új kapcsolódását.

A válaszadók szerint Budapestet eltéphetetlen szálak fűzik a magyar nemzeti identitáshoz. Mint egyikük fogalmazott: „Budapest a vidékiek számára is a magyar nemzeti büszkeség egyik forrása.” Ugyanakkor egyetértettek abban, hogy a nacionalizmus az ország más részeihez képest Budapesten gyengébb, a Budapesten élők azonosulási mintáiban a magyar és az európai identitás harmonikusan kiegészíti egymást. Problémaként említették, hogy Budapesten kívül nincsen más magyarországi nagyváros, hiszen a trianoni békeszerződés elválasztotta az országtól azokat a városokat, amelyek Budapest versenytársai lehettek volna.

A budapesti identitás fontos tápláló forrása a történelem. A válaszadók által említett történeti események ugyanakkor a három város egyesítését követő időszakra vonatkoznak. Ezt az időszakot két különlegesen fontos esemény jellemzi, az 1944–45-ös ostrom, amikor a főváros nagyon súlyos emberi és anyagi veszteségeket szenvedett, a másik pedig az 1956-os felkelés a szovjet megszállással és a kommunista diktatúrával szemben. Habár a felkelés elbukott, pszichológiai és morális nyomai mind a mai napig megmaradtak a főváros lakosainak emlékezeteiben.

A prágaiak szemében identitásuk három fő forrása a kultúra, az építészet és a történelem, amelyet egységben látnak. Mint egyikük fogalmazott „Prága alapvető különlegessége más európai városokhoz képest építészeti örökségének sokfélesége”. A prágaiak kiemelik, hogy a város nagyon intenzív abban az értelemben, ahogy az emberek közötti találkozásokat szervezi. A prágaiak identitásának különlegessége, hogy a várost méretében nem tekintik nagyknak. A megkérdezettek szerint a prágaiak nemzeti identitása nem különbözik lényegesen a Csehországban élők nemzeti identitásától. Ezzel együtt úgy látják, hogy a főváros szimbolikusan is képviseli az egész cseh nemzetet, szerepe a nemzeti identitás alakulásában „nagyon fontos”, abszolút és kulcsfontosságú. Úgy látják, hogy Prága diktálja a cseh kulturális élet fejlődésének tempóját. Mint Budapesten, a lakosok szerint itt is fővárosuk a nemzeti büszkeség egyik meghatározó forrása.

A bratislavai megkérdezettek általánosan egyetértettek abban, hogy sehol másutt nem akarnának élni, csak a saját fővárosukban. Mint egyikük megfogalmazta: „Bratislava valószínűleg nem a legszebb, leggazdagabb város, de ezzel együtt talán London kivételével sehol másutt nem akarnék élni.” A Bratislavában élők identitását két fő ellentmondás terheli. 1. A város történeti magja meglehetősen kicsi, és a környező lakótelepeken vagy távolabbi településen élők jelentős számban ingáznak naponta lakóhelyük és munkahelyük között. 2. Történetileg a város a Magyar Királyság központja volt, és csak a 20. században lett Szlovákia fővárosa.

A bratislavai identitásnak azonban van három pillére, amely bizonyos mértékig feloldja ezeket ellentmondásokat. 1. A város földrajzi elhelyezkedése, lévén határváros Ausztria, Szlovákia és Magyarország között. 2. A város természeti szépsége, melynek része a Duna és a fölötte emelkedő hegy a várral. 3. A bratislavaiak sikertudata, amely mind nemzeti, mind személyes értelemben eltölti őket. Egészeiben véve a fókuszcsoportok eredményei azt mutatják, hogy a szlovák fővárosban élők lokálpatriotizmusa nem erősebb a vidéken élők lokálpatriotizmusánál, bár magát a fővárost a lakosai közelebb érzik magukhoz. Ennek okát a fókuszcsoportok tagjai abban látják, hogy a szlovák főváros vezetése nem fektet nagy súlyt a büszkeségérzet erősítésére. Ezt a kérdést a média

ugyancsak elhanyagolja, mely előszeretettel tárgyal negatív eseményeket a fővárosi lét kontextusában.

Történetileg a válaszadók a város magyarországi múltjából a királyi koronázásokra hivatkoznak, a 20. századból az 1918–1919-es fordulatot említik, amikor Bratislava Csehszlovákiához került, a legfontosabb évszám pedig 1993, a Szlovák Köztársaság megalakulása, amikor Bratislava fővárossá lépett elő. Ugyancsak fontos évszámnak tartják 2005-öt, amikor amerikai–orosz csúcstalálkozót tartottak a városban Putyin és Bush elnökök között. A kilencvenes években, amikor a független Szlovákia megszületett, a nacionalizmus szerepet játszott a bratislavaiak identitásában, de ez a hatás gyorsan elmúlt: a nemzeti identitás ma már nem központi kérdés a bratislavaiak számára.

A varsóiak identitása részint a történelemből, részint a jelenből táplálkozik. A válaszadók városukat gazdag történelmi múlttal rendelkező, modern és dinamikusan fejlődő nagyvárosnak látják. Nagyon fontosnak tartják a nagyvárosi életet mint közösség-szervező erőt, és úgy gondolják, ha valaki nem Varsóban született, nem tud igazán varsóivá válni. Varsó és a lengyel nemzeti identitás kapcsolata a megkérdezettek szerint a város egyes szimbolikus épületeiben, a Tudomány és Kultúra Palotájában és a nemzeti sportstadionban nyilvánul meg. Ugyanakkor nem igazán Varsóban látják a lengyel nemzeti identitás legfontosabb forrását, városukat elsődlegesen pénzügyi, politikai és információs központnak tartják. A megkérdezettek nemzeti identitását elsődlegesen a patriotizmus jellemzi, és nem a nacionalizmus. A varsói identitásnak része, mint Budapest esetében, a sokféleség, valamint a patriotizmus és kozmopolitizmus együttes jelenléte.

Értékek, attitűdök, hangulatok

A budapesti fókuszcsoporthoz tartozók szerint a külföldiek szemében Budapest sokkal optimistább hely, mint a lakói szerint. Ezzel együtt úgy látják, hogy a budapestiek büszkéek városukra, és kevésbé pesszimisták, mint a magyarok általában. A válaszadók nem tartják toleránsnak a városukat. Szerintük Bratislava, Prága és Varsó léghőköre kozmopolitább, és lakóik inkább elfogadják az etnikai, szexuális és vallási másságot. A megkérdezettek szerint a sorozatosan rendezett nagy sportesemények (európai és világbajnokságok) nem ellensúlyozzák egy nagy konferencia-központ hiányát. A válaszadók ugyanakkor elégedetlenek a budapestiek idegennyelv-tudásával, annak mértékével és szintjével.

A válaszadók az önmegvalósítás és az önmeghaladás értékeinek mindegyikére találtak példát. Egyfelől az egoizmus, a másokra tekintet nélküli individualizmus mindenütt jelen lévő valóságát, másfelől, a civil segítőkészség és önkéntes munkára való hajlam jelenlétét emelik ki. Egészében, a város szociális atmoszféráját inkább negatívan, mint

pozitívan érzékelték. A másik értéktengely kapcsán azt tapasztaltuk, hogy a válaszadók szerint maguk a budapestiek személyenként innovatívak, de a városra jellemző mentális mintára inkább a konzervativizmus, de még inkább annak elfajulása, az elmaradottság jellemző.

Arra a kérdésre, hogy mit szeretnek a válaszadók és mit nem szeretnek leginkább Budapesten, a pozitív végponton a jól megszervezett tömegközlekedést, a város épületeit és azok szépségét említik. Az ellentétes végponton a szemetet, a zsúfoltságot, a rossz levegőt, egyes társadalmi csoportok szegregációját, a túl sok autót neveztek meg. Mindenki pozitív fejleményként ismerte el az egyre bővülő kerékpárút-hálózatot.

Arra a kérdésre, hogy mi osztja meg leginkább a budapestieket, elsősorban a történeti városrészek tovább élését említették (Buda, Pest, Óbuda, és a később csatolt külső városrészek). Ez a megosztó szempont nem független a társadalmi egyenlőtlenségektől, és szinte mindenki említette a generációs csoportok közötti ellentéteket.

A különbség a szakértő értelmiségi és politikus fókuszcsoporthoz között nem a tartalmakban volt, hanem a perspektívában: a helyi politikusok érthetően a saját kerületük vagy választókerületük látószögéből ítélték meg a területekre kerülő kérdéseket.

A prágai fókuszcsoporthoz résztvevői önkritikusan elismerik, hogy a cseh főváros lakói készen állnak a közösség szolgálatára, érdekeinek előtérbe helyezésére, de csak akkor, ha nem metszik keresztül saját egyéni céljaik elérését. Bár a helyi politikusok fellépnek a helyi közösségek érdekeinek védelmében, a választóik nem hisznek nekik, kevés bizalmat táplálnak irántuk.

A másik tengely, a konzervativizmus és a változásra való nyitottság, komoly kihívás elé állítja a prágaiakat. A fókuszcsoporthoz egyik résztvevője így fogalmazott: „Úgy látom, a prágaiak alapvetően konzervatívak, de balszerencséjükre a világ olyan gyors ütemben változik, hogy nincs más választásuk, nyitottnak kell lenniük a változásokra.” Az innováció tehát a prágaiak szerint nem belső, hanem külső kényszer műve. A csehek többségét a prágaiak sokkal kevésbé látják progresszívnek, mint saját magukat, még ha a progresszív beállítódást kényszerűnek látják is. Nem akarnak alapvető változásokat, ugyanakkor belátják azok szükségességét.

A bratislavaiak világgal kapcsolatos beállítódása a fókuszcsoporthoz tagjai szerint inkább pesszimista, mint optimista, de ez nem különbözik lényegesen a szlovákokra általában jellemző negatív beállítódástól, akiknek – miként az egyik résztvevő megfogalmazta – „vérében van a negatívizmus”. Az optimizmus a 2020 februárjában esedékes parlamenti választások eredményeivel kapcsolatban mutatkozott meg. Felmerült a kérdés, hogy melyek a leghízelhetőbb és legelítélhetőbb területek a város életében. A válaszok nagyjából ugyanazt a struktúrát mutatják, mint a másik három város esetében. A

történelmi jelentőségű épületek mintegy jelenlévővé teszik a múltat a válaszadók szemében. A hegyek, a Duna természet adta szépsége ugyancsak pozitív érték számukra. Bratislava mint főváros megsokszorozza az oktatási, tudományos, sport- és politikai lehetőségeket. Mint ahogy az egyik válaszadó mondja, „Bratislavában mindent elintézhetsz”.

A negatívumok sorában említették a válaszadók a már-már elviselhetetlen autósűrűséget, a funkcionális parkolási politika, a tisztaság és a zöldövezetek hiányát, valamint a nem kielégítő egészségügyi szolgáltatásokat. Sokan nehezményezték a túlszűfolttságot, és azt, hogy az új épületek nem illenek a történelmi épületek közé.

Bratislava lakosságát több szempont is megosztja. Azok, akik régóta élnek a fővárosban, energikusabbak és határozottabbak, a városba frissen érkezők ellenben hajlékonyabbak, érdekeik érvényesítésére kevésbé képesek. Feszültség van azok között, akik a városban élnek és dolgoznak, illetve akik csak bejárnak dolgozni. Az utóbbiak használják a városi szolgáltatásokat anélkül, hogy helyben fizetnék az adót, és nem is érzik annyira magukénak a fővárost. A válaszadók szerint Bratislava egyre kozmopolitább várossá válik, és egészében jóval toleránsabb és nyitottabb a másság iránt, mint a szlovákiai vidék. A bratislavaiak még akkor is képesek kooperálni egymással, ha eltérnek az álláspontjaik. Az értelmiségi szakértők és a helyi politikusok között a fókuszcsoportokban egyetlen jelentős különbség mutatkozott: a helyi politikusok inkább a problémákra és megoldásukra koncentráltak, szemben az értelmiségi szakértőkkel, akik a leírásban voltak erősek.

A varsóiak szemében a fővárosi lét legfontosabb előnye a szabadságérzet, melyet a tolerancia és a nyíltság követ. A válaszadók sokra tartják a főváros gazdasági, kulturális, tömegszórakozási és oktatási lehetőségeit, a tömegközlekedéssel mindenki elégedett. A hátrányok sorában említik a rohanást, a felfokozott életritmust, az időhiányt, ami gyengíti a szolidaritást, az egymás iránti figyelmet. Ugyancsak hátrányként említették a fővárosban is megfigyelhető társadalmi egyenlőtlenségeket, a zsúfolttságot és az átgondolatlan városfejlesztést. A megkérdezettek szerint Varsónak nem tett jót a rendszerváltozást követő „vad” reprivatizáció.

A varsói fókuszcsoportok résztvevői úgy látták, hogy a városi lét anonimitása a konvencióktól való mentességet és az individuálisan választott életmód lehetőségét rejt magában. Varsót színes, élhető, örömteli városként jellemezték – ami időnként feszültségeket és konfliktusokat, stresszt is magával hoz –, de egészében a lehetőségek városának látják, amiből optimizmus következik. Ha azonban nem összességében gondolnak a varsóiakra, hanem egyénenként, akkor a válaszadók elismerik a kudarc lehetőségét, ami pesszimizmusra adhat okot. Az értékrendszerben az önmeghaladást és az önmegvalósítást egyaránt a főváros sajátosságainak látják. A másik értéktengelyen a koncer-

válás alapja a válaszadók szerint a család és a történelmi hagyomány, ami behatárolja a változtatás lehetőségeit. Az értelmiségi szakértői és a helyi politikusokból álló csoport között a különbség abban volt, hogy az utóbbiak inkább saját választóközrüket perspektívájából nyilatkoztak, szemben az értelmiségiakkal, akik a várost mint egészet ítélték meg. A helyi politikusok láthatóan különböztek politikai és ideológiai nézeteik alapján, míg az értelmiségiek között ilyen jellegű különbségek nem mutatkoztak.

Következtetések

A négy visegrádi ország fővárosainak vizsgálata két szempontból is összehasonlító jellegű volt: összehasonlítottuk a fővárosban és a vidéken élő lakosok nézeteit, véleményeit, attitűdjeit, identitásmintáit, valamint összehasonlítottuk a négy fővárosban szerzett adatokat. A legkisebb főváros, Bratislava lakóinak száma 400 000 körül alakul. A legnagyobb fővárosban, Budapesten közel 1 800 000 ember él. Varsó lakosainak aránya a Lengyelországban élő állampolgárok teljességéhez képest mindössze 3,4%; a budapestiek aránya viszont a teljes magyarországi népességhez képest 18%. Mind a négy főváros az adott ország adminisztratív, pénzügyi, kulturális, tudományos és oktatási központja.

Vizsgálatunk kvantitatív részében kimutattuk, hogy mind a négy főváros lakóinak többsége (80%-a vagy annál is nagyobb része) lelkileg igen közel érzi magához a városát, ami nem feltétlenül igaz a vidéken élőkre, akik a településüket kevésbé intenzíven érzik magukhoz közel. A lakóhely iránt érzett közelséget adataink szerint a fővárosok környékén kialakult elővárosok gyűrűje, valamint az ott lakás ideje befolyásolja leginkább. A továbbiakban azt találtuk, hogy egészében véve a négy főváros lakóinak identitásában elsősorban a családi státusz, a foglalkozás, a nem, valamint a nemzedékek rendjében való elhelyezkedés számít, s kevésbé határozza meg az identitást a nemzet és a vallás.

A nemzeti büszkeség azonban, mint várható volt, mind a négy főváros lakói körében eleven és intenzív. A nemzeti büszkeség kiemelkedően jelentős témája mind a négy fővárosban a történelem, melyhez a diakrón és szinkrón társadalmi kommunikációs térben ugyancsak jól érvényesülő kulturális és sporttémák csatlakoznak. A nemzeti büszkeséget a nyugat-európai országokban tápláló témák, mint például a demokratikus politikai rendszer, az emberi jogok vagy a jóléti állam, kevésbé játszanak szerepet a Budapesten, Bratislavában, Prágában és Varsóban élők nemzeti büszkeségérzésében. Általánosnak tekinthető, hogy a budapestiek kivételével a bratislavaiak, prágaiak és varsóiak körében a nemzeti hovatartozás miatt érzett szegény ritka.

Budapest és Varsó lakosai kissé etnocentrikusabbak, mint az egykori Csehszlovákiából kialakult két ország fővárosának lakosai. Ugyanakkor a xenofóbia mértéke mind a négy fővárosban magas, különösen Bratislavában és Budapesten. A Schwartz-féle tízdimenziós értékeszt négy tengelye szempontjából nézve az adatokat, azt látjuk, hogy a négy fővárosban a változásra való nyitottság és a konzerválás, valamint az önmegvalósítás és az én-átalakulás tengelyei mentén nincs számottevő különbség. Meglepetésre ad okot, hogy a lakosok mind a négy fővárosban egyaránt fontosnak tartanak egymással szemben álló értékeket.

A kvalitatív szakaszban mind a négy fővárosban fókuszcsoporthoz tartozó kutatásokat folytattunk, melyekben vezető értelmiségiek és helyi politikusok vettek részt. Az eredmények fényében a kvantitatív vizsgálat eredményei már nem annyira meglepőek. A budapestiek úgy látják, hogy a fővárosban a nacionalizmusnak kevésbé van táptalaja, mint vidéken, ugyanakkor Budapest a magyar nemzeti büszkeség kiapadhatatlan forrása. A prágaiak szintén úgy látják, hogy városuk kultúrája, építészeti öröksége és történelme a cseh nemzeti büszkeség alapja, de hozzátesszik, hogy Prága különössége abban áll, hogy a főváros az egész nemzet összetartozásának záloga. Ez a felfogás a cseh társadalom demokratikus politikai kultúrájából következhet. A bratislavai fókuszcsoporthoz tartozók azt hangsúlyozták, hogy a főváros és az ország sikerei egymást feltételezik, egymás erősítik, ugyanakkor kifogásolták, hogy Bratislava nincs sem a média, sem az országos politika figyelmének középpontjában. A nemzeti büszkeség a bratislavaiak szemében kevésbé fontos, mint a fővárosi hovatartozás felett érzett büszkeség. A varsóiak városukat modern, fejlődő központnak tartják, de a lengyel nemzeti büszkeség szempontjából nem tulajdonítanak kiemelkedő jelentőséget neki. Ez azzal függhet össze, hogy jóllehet Varsó lengyelországi gazdasági, kulturális, politikai központ, de koránt sincs egyedül, versenyeznie kell más jelentős lengyel városokkal. Ez a helyzet nem áll fenn a másik három visegrádi országban.

A Budapesten és Bratislavában szervezett fókuszcsoporthoz tartozók nem vonakodtak, amikor arról volt szó, hogy vannak-e társadalmi szakadékok városuk lakói között. A budapestiek szerint ilyen választóvonal van a „tősgyökeres” budaiak és pestiek, valamint a Budapesten születettek és a beköltözők között. Bratislavában, lévén kisebb város, az számít, hogy ki milyen régen él a fővárosban. Mind a négy főváros lakói a problémák sorában említették a légszennyezést, a túl nagy közúti forgalmat és a zsúfoltságot. A vizsgálati személyek mind a négy fővárosban szervezett fókuszcsoporthoz tartozókban arra törekedtek, hogy egyensúlyt tartsanak az önérvényesítő individualizmus és a kollektivistikus én-átalakulás pólusai között. A prágaiak körében különösen erősen jelent meg a kívánság, hogy egyszerre érvényesüljön a konzerválás és az újra való nyitottság. A helyi politikusok és az értelmiségiek között jellegzetesen megjelent a perspektívakülönbség.

g5Míg az értelmiségiek a fővárost mint kulturális, történelmi és társadalom-lélektani egységet szemlélték, addig a helyi politikusok azt a városrészt emelték ki, ahol választóik élnek.

Irodalom

- Csepeli Gy., Örkény A. (2017): *Nemzet és migráció*. TáTK, Budapest.
- Luksander, A., Mike K., Csité A. (2012): *Maguk urai – a magyar vállalkozó lelkialkata (A magyarországi kisvállalkozók értékvilágának néhány jellemzője)*. Műhelytanulmány (working paper). Vállalatgazdaságtan Intézet, Budapest.
- Szirmai V. (2019): *Városok és városlakók. A befogadó és a kirekesztő városok*. Corvina Kiadó, MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont, Budapest.
- Szűcs J. (1983): *Vázlat Európa három történelmi régiójáról*. Budapest, Magvető Könyvkiadó.

KÖNYVBEMUTATÓK – VÉLEMÉNYEK

Ebben a rovatban könyvbemutatók apropójából készült véleményeket közöljük. Most Rechnitzer János, Kovács Zoltán és Trócsányi András lektori véleményeit adjuk közre. A vélemények a „Középvárosi társadalmak – Egy új, innovatív városfejlesztési modell megalapozása” című, Szirmai Viktória szerkesztésében 2020-ban megjelent könyv bemutatója (Soproni Egyetem Kiadó, Sopron) alkalmából készültek, illetve a könyvbemutatón hangzottak el.

Rechnitzer János¹

A hazai városkutatás reneszánszának indításában és folyamatos életben tartásában Szirmai Viktória professzor asszonynak elvülhetetlen érdemei vannak. Az Enyedi-iskola szellemiségét következetesen képviseli, annak megújítását számos hazai és nemzetközi kutatással, s azokat közreadó igényes publikációval gyarapítja. A munkásságának fókuszában a városi társadalom átalakulása, annak trendjei és lehetséges modelljei állnak, de éppen a komplex szemlélete következtében a városrendszer szinte minden alrendszerére képes az általa vezetett kutatásokkal felhívni a figyelmet. Fontos kiemelni, hogy a városkutatás, a hazai városszociológia megújítása mellett a professzor asszony irányítása alatt egy új, friss és nyitott szemléletű fiatal kutató, elemző, fejlesztő csapat is felnő, ami mind a regionális tudomány, mind a társtudományok számára lendületet és megújítást adhat.

Jó kezekben volt tehát az EFOP-3.5.2-16-2017-00007 számú program keretében folytatott kutatás, aminek az értékeit növelte az is, hogy a Soproni Egyetem Lámfalussy Sándor Közgazdaságtudományi Karán a regionális tudomány egyik feltörekvő műhelye található, s az egymásra találás izgalmas kutatást eredményezett.

Végig gondolva a hazai városkutatás elmúlt két évtizedét érdemleges, kiérlelt kutatási koncepció alapján folyó középváros vizsgálatokkal nem találkoztam. Készültek középváros, megyeszékhely, megyei jogú város elemzések, de azok inkább a klasszikus városfejlődési trendeket követték, vagy a hagyományos bemutatásokat. Jelen kutatás újszerűsége egyrészt maga a területi kutatási egység, az eddig méltatlanul elhanyagolt hazai középvárosok „felfedezése”, másrészt a városfejlesztés új útjainak keresése, s harmadrészt ezen irányok alakításában, megvalósításában a társadalmi közeg és aktorok

¹ Professzor emeritus, Széchenyi István Egyetem

számbavétele, azok mozgástereinek feltérképezése. A célokat alapos elméleti megalapozása indítja (első rész), majd a kiválasztott négy város (Sopron, Kaposvár, Eger, Békéscsaba) egységes szemlélet alapján történő feldolgozása, amit megerősít a közös kérdőíves felmérés és strukturált mélyinterjúk, majd zárásként az igényes összegzés.

A kötet felvezető tanulmánya (Szirmai Viktória) igényes áttekintés ad arról, hogy miként kapcsolható össze a városi társadalmak és az innováció. Hiszen a városban az erőforrások koncentrálnak, a tudás, a gazdaság, az intézmények, az életér és minőség együttes rendszere, mai fogalommal hálózata alakul ki, s ezek kölcsönös hatásrendszereik révén szükségszerűen ösztönözi, pontosabban kikényszeríti a folyamatos megújítást. Nagyszerűnek tartom azt a négy pontot, amiben ennek az innovációknak az akadályait a szerző egyszerűen, világosan, s egyértelműen leírja, így a városi társadalom elhanyagolása, a város, mint entitás önállóságának hiánya, az erős technikai, infrastruktúra (egyben gazdasági) fejlesztés ösztönzés, s végül a Kelet- és Közép-Európa térségében az urbanizációs ciklusok sokszínűsége, egymásmellettsége. A nagytérségi meghatározottságokról a szerző elmélyülten foglalkozik, hiszen kiválóan látja, hogy a városfejlesztés fókuszja a gazdaság megújítása a volt szocialista országokban, ezen belül a külföldi működő tőke fogadási feltételeinek biztosítása. Ebben látják az országok a csodaszert, amit aztán különböző intenzitású központi állami, kormányzati beavatkozással, jobb esetben ösztönzőkkel támogatnak, miközben elhanyagolják városrendszer erőforrásainak valós megújítását, teret kínálva a közösségeknek, az azt képviselő lokális társadalomnak. Egyet kell értenünk a szerzővel, hogy a középvárosok ugyanolyan problémákkal küzdenek (elvándorlás, szegénység, fokozó jövedelmi különbségek, elöregedés, intézmények működési korlátai, változó jogosítványok, hatalmi elitek passzivitása és/vagy betagozódása, várostérséggel való együttműködés hiánya stb.), mint a nagyvárosok, ugyan más dimenzióban, más hangsúlyokkal.

Szembe kell nézniük a változással, az újdonságokra való reagálással, ám ehhez nagyobb önállóság, több valós jogosítvány, a városalakítókkal való folyamatos kommunikáció szükséges, mert ezek nélkül a „zöld, az okos, a tudás, a fenntartható stb.” városfejlesztési koncepciók csak írott malasztok lesznek, a városfejlesztés tervének posztmodern szlogenjei, amikből aztán csak morzsák valósulnak meg.

Jankó Ferenc tanulmányában bemutatja a városfejlesztési modellek történetét, ami egy tömör összefoglalója annak a hatalmas kutató-, szervező-, egyben fejlesztőmunkának, amik a piaccgazdaságokban lezajlott a városrendszer alakításában történtek az elmúlt 100–150 évben. Magam utaltam volna a Kelet- és Közép-Európában folyó fejlesztési irányokra, hiszen a szocialista városok, mint egyik adaptációs rendszere az általános urbanizációs és városfejlesztési modellnek éppen a professzor asszony vezetésével készült korábbi kutatásokban nyertek sokoldalú feltárást.

Bertalan Laura tanulmányában már a városfejlesztés 21. századi modelljeinek a kifejezését célozza meg, igazán alaposan és igényesen. A társadalmi innovációk feldolgozása mind az elméleti (helyesen látja az újdonság szerepét, a hangsúlyozott paradigma-váltást szükségességét), mind a bemutatott formációban összefoglaló értékű. A kritikát nem szabad elfeledni, hiszen az egyre divatosabb okosváros koncepciók, fejlesztések számos ma még nem tisztázott kérdést vetnek fel. Így a tanulmányban jelzett adatbázis kezeléstől kezdve, a város kormányzás új rendszerén át egészen a multinacionális informatikai cégek piac befolyásolásáig. Üdvös, hogy ugyan a lábjegyzetben, de hazai példát is hoz, ezek illusztrációs erejét lehetett volna növelni, mert vannak gyakorlatok nálunk is, amik bizakodással tölthetik el a városkutatókat.

A város, ha sikeres növekszik, dagad, szétterül, egyre több területet követel, a hálózatait szétteríti, annak újabb és újabb csápjait építi ki. Ennek a szétterülésnek a meghatározóit mutatja be Schuchmann Júlia tanulmányában. A szuburbanizáció jeles szakértője tanításra alkalmas táblázatban foglalja össze a témája alakulását befolyásoló tényezőket, amik közül az ingázással foglalkozik a nagyváros dimenzióban. A várostérség, mint a szuburbanizáció megjelenési formája és tere alapos kutatást igényel, s erre joggal hívja fel a szerző a figyelmet. A későbbi tanulmányokban sajnos nem olvastam vissza ezt az üzenetet, holott mindegyik elemzett középváros körül formálódó agglomerációs térség figyelhető meg, más és más aktivitással és formációban. A hazai városfejlesztés szigetben, városszigetben gondolkodik, ezt az összes szabályzó csak ösztönözi, sőt a napjaink zavaros, kapkodó aktivitása erre ráerősít. Nem lehet, nem szabad a várostérség nélkül fejlesztéseket még idea szintjén sem kezdeményezni, ebben szintén paradigmát kellene váltani, ez lehetne a városfejlesztés egyik üdvös innovatív iránya.

Érdekes Hegedűs Judit röpké tanulmánya a rugalmas városról. Az indikátorok, vagy pontosabban a jellemzők ismertetésénél megféleldekezett Enyedi György korszakos cikkéről: A sikeres város (TÉT 1997, 11/4. 1–7.), ahol a Mester briliánsán megadja a városrendszer működésének, egyben fennmaradásának tíz kritériumát. Ezek a tényezők, amik a rugalmasságot éltethetik, ösztönözhetik, de nem szabad és lehet megféleldekezni a politikai, gazdasági, kulturális, társadalmi környezet (milió) szerepéről. Ha a siker tényezőit az exogén faktorok (azaz a kormányzati milió) segítik, vagy csak békén hagyják a városrendszereket, akkor azok tudnak rugalmasok, alkalmazkodók, egyben innovatívak lenni. A magyar jelenvilágban, és ezt megerősítik a várostanulmányok, sajnos az elaszticitás éppen a fokozó központi beavatkozások növekvő mérges pók hálója következtében közelít a nullához.

A könyv második fejezete Tóth Balázs István kiemelkedően igényes tanulmányával indul. A kutatói erényeit a szerző ismét felvillantja, hiszen példásan rendszerezi a hazai

előzményeket, felhívja egyben a figyelmet olyan elemzésekre is, amelyek újszerű adalékokat adtak e városkör sajátosságaira. Demográfiai és gazdasági helyzetképéhez nincs mit hozzáfűzni, talán annyit az utóbbihoz, hogy illusztratív lett volna a helyzetkép a TOP 500 vállalatok jelenlétének bemutatásával, hiszen e gazdasági egységek a vizsgált időszakban meghatározó városfejlesztő tényezőknek tekinthetők. Talán a rövidre fogott összefoglalóban érdemes lett volna utalni az országos fejlesztési koncepciókban a középvárosok igencsak elhanyagolt megjelenésére, valamint a térségi (megyei) hatásaik alakulására.

A négy városi esettanulmány négy szemléletet, négy szerzői világot tükrözi. Az egyes elveket ki-ki a maga módján, a kutatói mentalitása, a saját szemlélete, a módszertani ismeretei alapján adta vissza, s ezzel válik ez a rész igazán érdekessé, elgondolkodtató olvasmánnyá.

Sopron (Bertalan Laura) izgalmas város a határ mentén, egyik fő központja a Burgenlandban és Bécsben dolgozó magyar munkavállalóknak, emellett turisztikai és egyetemi központ, számottevő és példaértékű polgári hagyományokkal, szépséges környezetben. Nos, ezeket az elsődleges benyomásokat a dolgozat alaposan és a kellő helyismeret pontosságával megerősíti, de egyben kiegészíti. Adatokat kapunk a bevándorlásról, a lakásépítés dinamikájáról, a gazdaság meghatározó vállalatairól, a turisztikai potenciálról, a szolgáltatói ágazat jellemzőiről, a környék kulturális örökségről (UNESCO világörökség). A városi környezet, egyben a közlekedés erősen terhelt a közel tízezres napi ingázó miatt, aminek a városi társadalomra gyakorolt hatásait a szerző alaposan feldolgozza. A soproniság jegyeit érdekesen írja le, egyben azt a konfliktust, amivel a helyi polgárok nap mint nap szembe kerülnek, de egyben, amiből ez az identitástudat származik, vagy pontosabban táplálkozik. Engem, ha már innovatív városfejlesztésről szól a könyv, a megoldások érdekelték volna. Hasznos az MVP helyi bemutatása, ám az csak az általános fejlesztésekhez betonnal és létesítményekkel tud – ha tud – hozzájárulni. Nem jött át nekem az öntudatos városi közösség, a soproniságot megjelenítő közeg integrációs aktivitása, vagy a stratégiája, esetleg intézményei, akciói. Nem döb-bentett meg, mert meg kell, hogy döb-bentsen, ez a helyzet tartós lesz, s a lokális társadalomnak nem bezárkóznia kell, hanem valami együttműködési formációkat találni, hogy ebből a helyzetből ne csak fogyasztási, jövedelmi erőforrásokat profitáljon, hanem a város innovatív megújítását.

Kaposvár (Hegedűs Judit), a tanulmány pontosan és kellő alapossággal követi a kidolgozott elemzési koncepciót, megismerjük a demográfiai helyzetet (tartós népességvesztés), az iskolázottságot (növekvő a felsőfokú végzettség aránya), a gazdasági helyzetet (nagycégek, vállalkozói aktivitás, munkaerőhiány). A város társadalmi problémái

jól körvonalazódnak: a szegénység, az alkoholizmus, a drog (!), az elvándorlás, a közlekedés zsúfoltsága, sőt ezeket a mélyinterjúkból vett részletek is megerősítik, ami erősen elgondolkodtató, sőt megdöbbentő. Lappangó belső feszültségek az élhetőnek, a biztonságosnak titulást városban, ahol az önkormányzati döntéseket a település politikai vezetőinek és a jelentősebb vállalatainak igényei határozzák meg, s csak ezután a polgárainak igényei. Dicséretes a helyi fejlesztési program, valójában mindenkinek szól, persze kijelentve, hogy a közösség, a nonprofit szektor, meg minden ilyen bájos társadalmassítás nagyon-nagyon fontos, erre van néhány látványos program, de a vezetőben felkonferált „zöld város” idea, ami nem csak a zöldterület növelése, a szemétyűjtés fokozása, az energiafogyasztás csökkenése, hanem a társadalom „zöldítése”, annak segítő megújítása. Érdekes, hogy ez a tanulmány sem, de a többi sem foglalkozik helyi médiával, a lakosság tájékoztatásával, a részvétel és bevonás intézményi kereteivel, mert ezek nélkül a jelzett, nagyvonalú programok – mint azt a lakossági felmérések is bizonyították – valós társadalmi innovációkat nem tudnak elérni.

Eger (Schuchmann Júlia), a vár, a bor, az egyetem, katonaságom néhány bájos hónapja, turizmus, szépséges főtér, Kepes Intézet, most erre emlékszem hirtelen, amit aztán a tanulmány precíz feldolgozásai tudományos dimenziókkal egészít ki. A 32 oldalas feldolgozás számos többletet nyújt a korábbi két városelemzéshez. Egyrészt a szerző a demográfiai adataiban kitekint az agglomerációra és ezzel számos tényezőnek a magyarázatát megadja (látszik, hogy a szuburbanizáció kiváló kutatója). Mint jeleztem, ezt a többi elemzésben hiányoltam, mert csökken a népesség, de hova mennek a népek, mi lesz velük, nos Schuchmann a választ keresi és részben megadja. Másik, hogy érvényesíti a várostérséget a gazdaságra, hiszen Eger formálódó agglomerációjában jelentős vállalkozások vannak, amik döntően a központhoz kapcsolódnak, abból is élnek. A harmadik, hogy összehasonlítja, a lokális társadalom értékeléseit a többi várossal veti össze, ezeket megtámogatja mélyinterjúkkal, így hihetőbb és megalapozottabbak a minősítések, egyben a társadalmi szövetek sokkal árnyaltabb mintázatát nyújtja az olvasónak. Ebben a bonyolult struktúrában aztán kijönnek a csoportérdekek, a különféle városashználók igényei, vagy magának az egyszerű polgárnak a már meg/leszoktatott elzárkózása a városfejlesztésben való részvételtől. Arról nem a szerző tehet, hogy itt sem – a többi városhoz hasonlóan – a fejlesztés innovatív eszközeit csak elvétve, inkább írásos dokumentumokban találjuk meg, vagy olyan látványos akciókban, amik a projektek elszámolásához kiválóak, de valós városrendszer alakításban minimális.

Békéscsabán (Jankó Ferenc) régen voltam, gyengék az emlékeim, nagy főtér monarchiabeli szállodával, Munkácsy (nem kedvelem), az akadémiai intézet, Gyula és Békéscsaba rivalizálása, Tóth József professzor. Számomra ennyi elemből áll egy periférikus középváros képlete, amit a tanulmány a többi dolgozathoz hasonlóan színesít, kiegészít,

de nem győz meg arról, hogy ezekben a városokban valami izgalmas, érdekfeszítő megújítások folynak, s versenytársaivá válnak a hazai, amúgy is számos gonddal küszködő nagyvárosainknak. De maradjuk Csabán, ahogy helyiek mondják. Jankó nem alkalmazza a többiek táblázatos illusztrációját az adatokról, bedolgozza a bőséges korábbi városelemzéseket, hiszen az itteni akadémiai intézet a bekezdés elején jelzett professzor irányítása mellett már a hetvenes évektől nagy – és egyben innovatív – alapaossággal foglalkozott a várossal és a térségével. (Gondolom a szerző megmerített a jelenleg is regnáló intézet [osztály] munkatársainak véleményében a mélyinterjúk során, bár erre a szövegben nem tesz utalást!) A középvárosi séma ugyanaz, mint az előbbieken, talán nagyobb mértékben, így a népességvesztés, a gyenge gazdaság, a szokásos fejlesztési koncepciók (ITS) típus irányainak adott helyre hangolása, az erőtlen lokális társadalom, a szlovák örökség, annak megújításának hiánya, a periféria magányának csendes hangjai és gyötrődései. A kitérés pontok az összefoglalóban tükrözik az előbbieket, a megújítás szellemiségének hiánya, az érdekérvényesítés elmaradása belül, kívül, fent és lent, a szlovák örökség feldolgozatlansága (lásd Závada irodalmi műveit).

A záró és a kutatási eredményeket összefoglaló tanulmány (Szirmai Viktória, Fábíán Attila) 19 pontba rendezi a megállapításokat. Nem ismertetem a frappáns megállapításokat, hiszen azokat a véleményemben már többször kifejtettem, csak kiemelek néhányat, amit hangsúlyozni kell és a témához kapcsolódóan innovatívok. Így megerősítést nyert, hogy az állami, kormányzati nagy programok, a top down területi politika elbűvölő eszközei, amelyek a középvárosi szinten sem váltanak ki látványos elmozdulásokat. A helyi elitek szerepe a fejlesztésekben, a területi, városon belüli különbségek kezelésében döntő és meghatározó, a felelősségük kiemelkedő, kevésbé elemzett, feltárt. Valami elindult, mert a fiatalabb korosztályok városérzete felismerhető és egyben más igényekkel élnek a városok felé, mint az idősebb korosztály, fogékonyabbak az újdonságokra, az innovációkra. A fejlesztések szakmai – hozzáteszük a lokális társadalmi közege és azok hálózataira épülő – érvek, irányok hiányoznak az elemzett középvárosokban. Helyet kell adni az őszinte analitikának, a más szemléleteknek, a városokat már új, 21. századi szemüvegeken keresztül kell nézni, s keresni a területi tőkék alkotóit és azok megújítóit.

Gratulálni tudok a könyvhöz, hasznos, újszerű, izgalmas eredményeket ad közre, érdemben hozzájárul a hazai, de merem mondani – hasznos lenne egy alapos angol tömörítést is kiadni – a kelet- és közép-európai városkutatás egyre virágzóbb tudományos kínálatához (kertjéhez). Mindezen túl megismerhettünk egy fiatal kutatói közösséget, amelynek tagjai felkészültek, képesek és alkalmasak a regionális tudomány egyik prob-

lémakörét szakszerűen és innovatív módon feldolgozni. Hasznos lenne, ha a kötet a regionális tudomány és az urbanisztika minden műhelyébe eljusson és más középvárosok is megismerjék az eredményeket, hátha kedvet kapnak az innovatív városfejlesztéshez.

Kovács Zoltán²

A kötet témaválasztása újszerű, hiszen a magyar városhálózat eddig sajnálatosan mellőzött szereplőire, a középvárosok fejlődésére és fejlesztési lehetőségeire fókuszál. A témaválasztás nem csak az egységes módszertani alapokon álló összehasonlító vizsgálatok hiánya miatt üdvözlendő, hanem azért is, mert ez a településkör képviseli a hazai városállomány derékhatát, a hazai város lakók igen jelentős hányada bennük él. Emellett társadalmi, gazdasági és szellemi-kulturális szempontból is fontos szerepet játszanak az ország életében, s miként társadalmi vonatkozásban a fejlett középosztály hiánya, úgy a foghíjas, hanyatló középvárosi hálózat is múltbeli és jelenkori torzulások visszatükrözője lehet egy ország életében az urbanizáció, a területi fejlődés szempontjából.

A kötet és az azt megalapozó kutatás célja a magyar középvárosi társadalmi problémák feltárása, a fenntartható fejlődés középvárosi disszonanciáinak kimutatása és az eredmények alapján egy társadalmilag innovatív városfejlesztési modell kidolgozása. A kutatás „pilot jelleggel” négy hazai középváros: Sopron, Kaposvár, Eger és Békéscsaba közelmúltbeli társadalmi-gazdasági viszonyait vizsgálja, s hasonlítja össze. Gondosan kimunkált a kutatás módszertana, a kvantitatív és kvalitatív módszerek ötvözése példaértékű, bár bevallom számomra a mélyinterjúk szolgáltak a legtöbb tanulsággal. A kutatás eredményeként sok releváns városföldrajzi, városszociológiai és urbanisztikai tanulsággal gazdagodhatunk a kötet olvasása során, de erénynek tartom a könyv izléses megjelenését, gazdag illusztrációs anyagát, jól tagolt szerkezetét és az egyes fejezetek közérthető, de mégis tudományos nyelvezetét is.

A városok kiválasztása (a vizsgálat tárgya) külön érdekes kérdés, mert bár nem kerül egyértelmű definiálásra, hogy mit is tekintenek a szerzők „középvárosnak”, de ha az 50–100 ezer fő közötti városainkat, amit a méretük sugall, akkor megállapíthatjuk, hogy a szélesen értelmezett hazai „középvárosi mezőnyből” inkább a jobbak kerültek kiválasztásra. Bár a vizsgált városok fekvése, elérhetősége, történelmi fejlődése, építészeti struktúrája stb. nagyban eltér, s nyilvánvalóan vannak problémáik (pl. elöregedés, a fiatalok elvándorlása, a helyi társadalom kohéziójának bizonyos fokú hiánya, politikai harcok, széthúzás a helyi szinten), de azért érezzük, nem velük van a baj!

² Tanszékvezető egyetemi tanár, Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék.

Az elmúlt két évtized folyamatai alapján megállapíthatjuk, hogy a globális tőke és a befektetők figyelme városaink közül inkább a nagyobbakra (méretgazdaságosság) és a valamilyen szempontból kitüntetettek (egyediekre) irányult, a „derék középhad” egy-két kivételtől eltekintve nem igazán volt érdekes számukra. Pont ez adná a lehetőséget a mindenkori politika kezébe, hogy a területi (horizontális), illetve a településhierarchiához köthető (vertikális) aránytalanságokba beavatkozzon. Erős közép- és kisvárosi hálózat nélkül nehezen képzelhető el hosszútávon fenntartható városfejlődés, összetartó társadalommal. Ennél fogva a fejlesztéspolitikában a „nagyvárosok” (de nem Budapest) folytatólagos nyílt vagy burkolt preferálását (pl. hol működhetnek egyetemek, kutatóintézetek, speciális feladatokat ellátni képes kórházak, közgyűjtemények stb.) a hatékonyság és versenyképesség érvrendszere mentén káros szemléletnek tartom.

A kötetben felsorakoztatott, a kutatások során feltárt feszültségek többségével egyetértek, bár szeretném hangsúlyozni, hogy ezek a „feszültségek” eltörpülnek már városok (pl. Salgótarján, Ózd) problémáitól. Ettől persze még érdemes velük foglalkozni. Jómagam középvárosokat nem kutattam, de a készülő Magyarország Nemzeti Atlasza városokról szóló (9.) fejezetéhez – sok egyéb mellett – Beluszky Pállal készítettünk egy egyszerű, tíz társadalmi-gazdasági mutatót figyelembe vevő rangsorszámítást. A mini-vizsgálat a 136 ténylegesen városi szerepkört betöltő városra vonatkozott, benne Budapest és a nagyvárosok, valamint az itt vizsgált városoknál jóval kisebbek is. A dinamika alapján a városok négy kategóriája volt lehatárolható: dinamikus, fejlődő, stagnáló és lecsúszó. A jelen kötetben vizsgált városok közül egyedül Sopron került a dinamikus csoportba, ami nem meglepetés, míg Kaposvár, Eger, Békéscsaba a fejlődő kategóriába. Hogy nem a módszerrel, vagy a városkör meritésével volt a baj az jelzi, hogy a közép- városok közül a stagnáló csoportba került pl. Hódmezővásárhely, Tatabánya, Nagykanizsa, míg a lecsúszóba pl. Salgótarján, Dunaújváros. Tehát ez is megerősíti, hogy kötet témáját képező négy város országos szinten nem minősül „rossz helynek”.

A kötet a bevezetéssel együtt négy nagyobb szerkezeti egységre, ezen belül 11 fejezetre tagolódik, melyek között koherens a kapcsolat, logikailag egymásra épülnek.

A Bevezetésben a kötet szerkesztője a kutatás és az abból született mű elméleti hátterét, indokoltságát, s egyben célkitűzéseit foglalja össze. A kutatógárda célja, a tényfeltárás és helyzetelemzése mellett a nemzetközi városkutatás eredményeinek hazai adaptálása is volt, különös tekintettel a fenntartható városfejlődés és az innovatív városfejlesztési beavatkozások tapasztalataira. A kitekintés remek kiindulópontot jelent a kötet egész szellemiségének megalapozásához.

A könyv második nagy egysége a városfejlődés múltbeli és jelenlegi kihívásait, valamint a velük kapcsolatos tervezési-fejlesztési attitűdök koncepcionális és gyakorlati hátterét foglalja össze. A négy fejezet kiváló elméleti megalapozást jelent az empirikus

vizsgálatok számára. Az akár önálló tanulmánynak is beillő írások közül számomra legérdekesebbnek a társadalmi innovációknak a városi problémák megoldásában játszott lehetséges szerepéről szóló fejezet tűnt. Sajnálom, hogy a témakör nem került bővebb kifejtésre, különös tekintettel a közösségi médiában rejlő participatív városfejlesztés lehetőségeire, vélhetően ehhez mélyrehatóbb kutatásokra, irodalmazásra lett volna szükség. Üdvözlöm a téma továbbvitelét és alaposabb körüljárását egy önálló cikkben.

A harmadik nagy szerkezeti egység tartalmazza az empirikus vizsgálatok eredményeit, ami a publikus társadalomstatisztikai adatok elemzése mellett, lakossági kérdőíves felmérésekre, mélyinterjúkra és helyi fejlesztési dokumentumok tartalomelemzésére épül. A gyanútlan olvasót elsőként a „szereposztás” hökkenti meg: mit keres a szülővárosából eddig kirobbanthatatlannak tűnő Jankó Ferenc 430 km-rel keletebbre Békéscsabán? Aztán a példaértékű csabai fejezet megnyugvást hoz, egy „jó iparos” geográfus mindegy, hogy hol kezd el vizsgálni, a terepi ismeretek hiánya néhány jól irányzott mélyinterjúval, és kellő szakmai intelligenciával tökéletesen leküzdhető.

A statisztikai elemzés és a négy városi esettanulmány meggyőzi az olvasót arról, hogy bár eltérő hangsúllyal, de mind a négy város élhető, szerethető, mentes a társadalmi feszültségektől, az extrém szegregációtól, gettósodástól, s lakóik többsége büszke, hogy a város lakója lehet. Azaz semmi baj nincs. És itt jutunk el megint a mintaterületek kiválasztásának kérdéséhez. A kiinduló logika világos: hasonló méretű, különböző természeti környezetbe ágyazódó, eltérő történelmi fejlődésen keresztül ment, egymástól kellő távolságra fekvő stb. városok keresése volt a cél, ami aztán azt eredményezte, hogy – talán a vándorlási egyenleget leszámítva – közöttük olyan brutális különbségek nem is igen mutathatók ki, egyik ebben jobb, a másik abban, vagyis kioltják egymást. Értem én a logika mögött megbúvó stratégiát, ha Csaba mellé kerül Hódmezővásárhely, Szentes vagy Dunaújváros, akkor kesergésbe és a globalizáció valamint a neoliberais állam ostromozásába fullad az egész kutatás (ebből tele a padlás). Ha Sopron mellé válogatnak a dunántúli térségből (sokkal közelebbi, így könnyebben kutatható) esettanulmányokat (pl. Szombathely, Zalaegerszeg, Veszprém), akkor Magyarország „zsíros” része mosolyog a többiekre, méltán kiváltva (Budapest kivételével) a potenciális olvasó ellenérzését. Így az országosan is egyik éllovasnak számító Sopron mellé került három, igen tisztességes, szerethető, társadalma számára már-már fenntartható körülményeket biztosítani képes város, köztük e sorok írójának szülővárosa, a csodálatos Eger.

A kötet negyedik egysége az összegzést, az empirikus fejezetekben tett főbb megállapítások szintézisét, valamint egy új, innovatív városfejlesztési modellre tett javaslatokat tartalmazza. A megállapítások többsége egyértelmű: a négy város fontos szerepet játszik szűkebb-tágabb térségében, biztosítani tudják lakóik számára a fenntartható

„életformák kínálatát”, nem erősen szegregáltak, egyszóval „szerethetők”. Ezekkel egyet is lehet érteni. Már kételyek merülnek fel az olvasóban olyan (a kötetben egyébként nem vizsgált) megállapítások kapcsán, hogy a „nagyvárosok pozíciói kedvezőbbek... a globális gazdaság szempontjából” (lásd Miskolc, Pécs), miként az előregedés és a képzett fiatalok elvándorlása sem a négy vizsgált város problémája kizárólag, hanem az egész országé, és a történelmi városfejlesztési modellek sikertelensége (lásd a kertvárosok koncepciójának tengerentúli adaptációja) is megkérdőjelezhető. Ugyanakkor a nyitott és vélhetően további magyarázatot igénylő megállapítások közé tartozik az „önkormányzatok forrásainak rendbetétele”, vagy a „szakmai érvek kidolgozása” a városfejlesztés új modelljének kialakítása során. A megfogalmazott gondolatok többsége ugyanakkor alátámasztja azt a cseppet sem ördögtől való elvárást, hogy városaink vezetőinek (függetlenül a mérettől) jövőbeli városfejlesztő tevékenységük során a „társadalmi” faktort (ami nem egyenlő a szavazótáborral) a korábbiakhoz képest sokkal komolyabban fegyelembbe kell(ene) venniük, s ezen a téren a szakmai érvekre (geográfusok, szociológusok stb.) sokkal jobban kéne támaszkodniuk.

A középvárosaink jövőjét tekintve nem vagyok pesszimista. A szuburbanizáció, az agglomerálódás, az urban sprawl a 100 ezer főnél népesebb nagyvárosaink fejlődésében az elmúlt két-három évtizedben elég sok gondot okoztak. Tehát a viszonylagos megrázkódtatás nélkül fejlődő, belső negyedeikben és lakótelepeiken egyaránt megújuló, emberi léptékű középvárosaink élhető, vonzó környezetet tudnak kínálni jelenlegi és jövőbeli lakosaiknak. Fontos kérdés a felnövekvő generációk helyben tartása, esetleges visszavonzása tanulmányaik után. Erre a választ azonban további – ehhez hasonló – kutatások adhatják meg.

Végezetül szeretnék gratulálni a könyv szerzőinek, a kutatásban résztvevőknek, s nem utolsósorban a kötet szerkesztőjének a színvonalas és a hazai városkutatás szempontjából hiánypótló munkához.

Trócsányi András³

Nagy örömmel töltött el, hogy elsők között vehettem kézbe *Szirmai Viktória* legújabb könyvét, hiszen a szerző meglehetősen terjedelmes publikációs tevékenységéből többet jól ismerek, oktatásban rendszeresen használlok. Míg kutatói pályám legelején a szocialista városokról szóló konferencia előadásomhoz merítettem rengeteget a *Csinált városok* klasszikusából, manapság a formális urbanizáció értelmezése kapcsán próbálok interpretálni Szirmai Viktória, Enyedi György, Szelényi Iván és Kovács Zoltán eszméit.

³ Tanszékvezető egyetemi docens, Pécsi Tudományegyetem Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék.

Mondhatni, ismerni vélem a szerző/szerkesztő gondolatmenetét, miként azt is, hogy eddig közel kéttucat könyvet jegyez, amelynek nagyjából fele igazi csapatmunka: fiatal és érettebb kollégáival alkotott közös gondolkodás gyümölcse. Ez utóbbi sorba illeszkedik ez a mű is, hiszen nyolcan jegyzik, az interdiszciplináris megközelítés jegyében többféle – szociológus, közgazdász, regionalista és geográfus – szemüvegen át vizsgálva ugyanazon témakört.

A könyv szerkezeti vázát jól formált gondolatmenet építi fel, ennek bemutatására, a problémakör ismertetésére *Szirmai Viktória* vállalkozott. Szintén ő jegyzi a középváros, mint jelenség, nemzetközi, regionális és hazai bemutatását, amelyek inkább gondolatébresztő egységek, mintsem állásfoglalások. Strukturáltan veszi számba azokat az adottságokat és koncepciókat, amelyeket manapság rendre a városállomány ezen méret- és funkcionális kategóriájába tartozó településekhez kapcsolnak. Az innováció (születése, megkötése, terjesztése és általában gazdasági jelentősége) és város kapcsolatáról szólva előbbi és utóbbi egymásrautaltsága válik egyértelművé: az innováció szinte mindenütt a város(mérethez) kötött, miképpen az innovációmentes tereket nehéz városként definiálni. Éppen ebből adódik számomra a kérdés, hogy a globális világban értelmezhető és hasznosítható innovációk szempontjából elégségesen nagyok vagy éppen elégségesen kicsik-e a középvárosok. A későbbiekben kifejtendő véleményemet nem előre bocsájtva, meggyőződésem, hogy a hazai középvárosok meglehetősen jelentős differenciáltságát (akár az innovációk tekintetében) éppen a nem mindig a városméretben keresendő egyéb adottságok okozzák. Messzemenően egyetértek azzal a gondolatmenettel (*Szirmai Viktória*), hogy a városokat (is) térbeli, időbeli és politikai környezetükben kell értelmeznünk, amely a településeket és azok fejlődését minimum középtávon determinálja. Ez utóbbi dimenziót általában az államszocialista időszakra szokás értelmezni, ugyanakkor bő három évtizeddel a rendszerváltás után manapság is világosan látszik, hogy a településmenedzsment adottságai, a politikai érdekartikulációs képesség, az országos és helyi politikai struktúra együtt- vagy éppen szembenállása „elengedhet” vagy éppen megragadhat, felemelhet településeket. Ha az elmúlt hetven évet együtt nézzük – amit akár egy mai idősödő középvárosi lakos személyesen meg is élhetett – akkor a kényszerpályák nagyon sajátos kontrasztokat szülhetnek. Az álmos (nagy)községekből (szocialista) várossá fejlesztendőnek ítélt mai középvárosaink egykori rapid növekedésével csak a zuhanás mértéke hasonlítható össze. Ezek a városok korszerű és modern struktúrákat, biztos megélhetést, stabil jövőképet kínáltak lakóiknak az 1970-80-as években, míg manapság mindezek tekintetében a bizonytalanság és kilátástalanság, illetve a kommunikáció szintjén a – helyenként harminc éve tartó – útkeresés jellemző. Ha túlzott általánosításként értelmezhető e kijelentésem, készséggel elismerem, a térszerkezeti pozíció ebben az esetben is felülírhatta a korábban mesterségesen kialakított

hierarchikus helyzetet, azonban általánosságban talán mégis megkockáztatható, hogy a „csinált városok” java sok tekintetben visszatért az 1960-as éveikbe, hiszen visszafogott fejlődésük, vagy éppen visszaesésük mellett a településállomány több, méretben egykor hasonló tagja intenzív fejlődésnek, átalakulásnak, modernizációnak válhatott színterévé. Mi ez, ha nem útfüggőség, mi ez, ha nem konfliktusforrás, amely kutatásért kiállt? (Tisztában vagyok vele, hogy Szirmai Viktória más munkáiban foglalkozott a csinált városok mai világával is, ugyanakkor a részletesebben elemzett középvárosok között szívesen láttam volna ilyet, is, a kiválasztott négyes akarva-akaratlan a középvárosi mezőny krémjébe tartozik – de erről majd később.) A szerkezeti felépítéshez visszatérve: igen értékesnek és oktatáshoz akár közvetlenül is hasznosíthatónak tartom azokat az összefoglalókat, amelyek a városfejlesztés elméleti kihívásairól, modelljeiről szólnak, tanáremberként sokszor hiányolom azokat az anyagokat, amelyeket direktben át lehet adni a (mai) diákoknak. *Jankó Ferenc* szisztematikus történeti áttekintést ad városfejlesztési elképzelésekről és irányzatokról, amelyből éppen a térségünkben közelebről meg tapasztalható sajátos adaptációk számbavétele hiányzik, azoké, amelyek a fentebb említett jelenlegi pályákat is nagyban meghatározzák. *Bertalan Laura* részben folytatja az előző fejezetet, részben más szempontból (társadalmi innovációk) veszi górcső alá korunk városfejlesztési, -üzemeltetési, -működési modelljeit, szinte előtanulmányként (az olvasónak), illetve étlapként (pl. városvezetésnek) kínálva a modelleket: ismerjétek meg a lehetőségeket, válasszatok belőle szimpatikusakat, értelmezzétek az esettanulmányokat ennek tükrében is. Erre a fejezetre is igaz a fenti állításom, miszerint szisztematikus rendszere könnyen emészthetővé és hasznosíthatóvá teszi, határozottan erősíti a mű elméleti megalapozását. *Schuchmann Júlia* már egyetlen, komplex jelenségre koncentrált saját fejezetében, arra, hogy milyen folyamatok, struktúrák, kihívások és konfliktusok fémjelzik a történelmi (térbeli és társadalmi) zártságát messze hátrahagyó városokat. A probléma urbanisztikai jelentőségével egyetértve, azt gondolom, hogy a terjeszkedő, szétfolyó város az individuális és a kommunális térigény általános növekedtével ugyan szinte minden településméretben meg tapasztalható, mégis, talán a középvárosokban visszafogottabb hatással bír. Középvárosaink egy része talán sosem volt nyugati értelemben véve kompakt, akár a mezővárosokra, akár a csinált városokra (össze- és ráillesztett településrészek) gondolunk, de a szuburbanizáció felemelte „óriásfalvak és nagyobb kisvárosok” is inkább már a szétterülés korszakában születtek. *Hegedűs Judit* a rugalmas városról ír, azaz, miként tudnak a települések maradandó sokk nélkül idomulni az időről időre változó kihívásokhoz. A koncepcionális keret és a felvonultatott példák jól szemléltetik a középvárosok szempontjából kifejezetten lényeges alkalmazkodóképességet, hiszen ez az a városméret, amely nem elég nagy és funkciói nem elég sokszínűek a sokkokkal szembeni határozott stabilitáshoz (tehetetlenséghez), ugyanakkor

mégis elég nagy ahhoz, hogy a talpon maradás struktúrái – akár megváltoztatható módon – rendelkezésre álljanak. A könyv témájához való kapcsolódása tehát elvitathatatlan, ugyanakkor nehezen értelmezhető, hogy a hazai bölcsészeti-, társadalom- és természettudományokban is rezilienciaként meghonosodott kifejezésre miért kreál – ugyan magyarabb – saját kifejezést a szerző.

A könyv második egységében már a hazai középvárosokra fókuszálnak szerzőik, a négy kiválasztott esettanulmány előtt a méretkategória általános bemutatása kerül területekre (*Tóth Balázs István*). Korrektnek tekinthető a középvárosokkal kapcsolatos szakmai diskurzus áttekintése, amely tulajdonképpen pozicionálja is a könyvet és tematikáját. A településkör recens demográfiai és gazdasági mutatóinak elemzése nemcsak jelen adottságaikról, hanem annak rövidebb távú (2009–2018) változásairól is szól, nagyjából vázolva azokat a pályákat, amelyeken e városok mozognak – vagy éppen állnak. Lényegi új információval nem szembesülünk, mégis értékes az áttekintés, mert a bennünk élő sztereotípiák mellett és helyett friss adatok támasztják alá az elkövetkező elemzéseket. Annyi azonban már az adatokból is látszik, hogy középvárosaink meglehetősen sokfélék, genezisükön túl, méretük (hiszen pl. a legnagyobbak és a legkisebbek között ötszörös különbségek is tapasztalhatók), térszerkezeti pozíciójuk is erősen differenciálja őket. A magam részéről a szerző helyében „bevállaltam” volna a területi-funkcionális típusok kialakítását is, akár a korábbi vizsgálatok, akár a jelenlegi alapadatok egyszerű elemzése mentén, és azt a kört reprezentatív módon leképezve folytattam volna le a kvalitatív vizsgálatokat a kiválasztott városokban. Azért merem ezt post festa leírni, mert a szerző a fejezet összefoglalásban jelzi a differenciált struktúra létét, ahonnan akár logikus is lehetett volna az általam felvetett folytatás. Késői tanácsaim sorát folytatván, jelzem, hogy lábjegyzetnél fajsúlyosabb dolognak tartom a módszertani felvezetőt magának a középvárosi körnek a lehatárolása kapcsán, hiszen, mint a szerző is írja, a kategória „alja” is képlékeny a kisvárosi kör plafonja kapcsán, miképpen a százezer fős felső limit is kérdéses hazánkban. Ez a fajta statisztikai megközelítés képlékeny, hiszen a peremeknél mindig lehet változás – erről szól is a szerző a ki- és becslések kapcsán –, amelyhez képest a kvalitatív módon mérhető változók tehetetlenebbül alakulnak. Mindazonáltal, talán éppen ezért is jó választás a vizsgálat alá vett négy város, mert egyrészt földrajzi pozíciójukból következően hoznak némi táji, genetikai reprezentativitást, ugyanakkor más szempontból az elemzést könnyítendő, meglehetősen egyveretűek, hiszen a jelenleg (2021) 48 elemből álló (ugye, hogy képlékeny?) településkör 5., 6., 8. és 10. legnagyobbjairól beszélünk. Azaz, mondhatnánk azt is, hogy a hazai nagyobb középvárosokról szól a kutatás, amely így semmiképpen nem teszi őket átlagossá, sőt, in-

kább nehezebben változó, tehetetlenebb, karakteres város Sopron, Kaposvár, Békéscsaba és Eger is. Éppen ezért izgalmas kihívás az ottani társadalmi viszonyok feltérképezése, bemutatása, összevetése.

A mű legvégén, a függelékben közreadott *módszertani egység* nagyon korrekten írja le a lefolytatott kutatás logikai és operatív jellemzőit, ugyanakkor gyarló az olvasó, általában a könyv elején kezdi és úgy jut el a végéig. Ebben a struktúrában jó százharminc oldallal előbb merülnek fel a kérdések (miért úgy, miért pont azokat?) az olvasóban, minthogy azokra válaszokat kapjunk. Magam, miután az olvasással végeztem, az irodalomjegyzéken (sajnos nem minden szövegközi hivatkozás forrását találtam meg...) túljutva bukkantam a módszertani útmutatóhoz, így némely korábban megfogalmazott kérdésemet törölni, míg e bekezdést ide beszúrni voltam kénytelen...

A városelemzéseket nyitó, a kötetben *Bertalan Laura* által bemutatott *Sopront* mindenki ismerni véli, Egerhez hasonlatosan évtizedek óta „kötelező” osztálykirándulási célpont, pozíciója kapcsán pedig a legegyszerűbb vaktérképen is könnyen azonosíthatja még a felkészületlen diák is. Földrajzi helyzetéből adódóan olyan adottságai voltak/vannak, amelyek a változó történelmi korokban akár ellentétes előjellel érvényesülhettek. Csak az elmúlt száz évben ennek mentén volt határszélre szorult, ünnepektől, neglizált, büntetett város, míg éppen ez a pozíció értékelte fel már az 1980-as évektől, hogy azután a megnyíló határokkal, majd az EU-csatlakozással munkaerő-ingázó bázissá is váljon. Társadalmi is közismerten karakteres, ha máshonnan nem, Szilvási Lajos az 1960-as évek egyik hazai „sztárszerzője”, több művében is értékes társadalomrajzot ad a soproni közösség zártságáról, konzervativizmusáról, sajátos rétegzettségű értelmiségéről. A történelmileg nagyon komoly urbánus (és polgári, illetve keresztény konzervatív) hagyományok sem kedveztek a városnak az államszocializmus időszakában, amely mellett a (nyugati) határ fizikai közelsége olyan taszítóerőt jelentett, hogy csak a szükséges és „elkerülhetetlen” fejlesztésekben részesült, sok szempontból időkapszulaként megőrizve számtalan olyan adottságot, amelyet méretkategória-társai, akik zömmel erőltetett fejlesztések következtében válhattak hasonló méretűvé, sosem tapasztalhattak meg. Míg a hasonló, nagyobb középvárosok rendre a zenitre értek az 1980-as évtizedben, itt a növekedés nem torpan meg, új lendületet vesz, amelynek statisztikájában megjelenő visszafogottságát a sajátos szuburbanizáció és a határon túlra történő vándorlás okozza. A Sopronban élők – és ezt a kutatás, illetve a személyes tapasztalataim is alátámasztják – nehezen élik meg a város társadalmának ilyenén átalakulását, amely a tősgyökeres és gyűttment közötti „hagyományos” konfliktuslehetőségen túl a beköltözők és a várost „használók” által importált új típusú problémaforrásokkal bővültek. A város fejlesztési elképzelései több koncepció mentén az élhetőség erősítésén munkálkodnak, ami azon-

ban hordozza magával a további növekedés és az újratermelődő konfliktusok lehetőségét. Mindazonáltal, mielőtt krokodilkönnyeket hullatnánk a hűség városa felett, azt gondolom, nem vitatható, hogy a vizsgált négy település közül itt a legstabilabbak az alapok minden tekintetben a további fejlesztésekhez, Sopron akár teljesen új dimenziók mentén történő megújításához.

Kaposvár – talán közelsége okán – jobban ismert jelen sorok szerzője előtt, a havi közlekedési pályák elkerülhetetlen eleme, szoros kapcsolatot ápolunk az ottani középiskolákkal, miként hallgatóink egy jelentős része is a somogyi megyeszékhelyről érkezik. Mindezeket azért tartottam fontosnak leírni, mert az ismeretek, benyomások rendszeresebbek és több területet érintőek, a vakfoltokat pedig rendre kaposvári szakdolgozóink, diplomadolgozóink derítik fel. Önkritikusan vallom meg azt is, hogy mi, pécsiek nem néztük jó szemmel a centrálisabb fekvésű „kistestvér”, Kaposvár regionális központi ambícióit, amely a NUTS 2 szint kiépülésekor elvetélt ugyan, de egyértelmű sikereket hozott a felsőoktatásban és az egészségügyben – némi érzékelhető agyelszívást is okozva. Pécsi szempontból különösen sikeresnek ítéljük meg a város gazdaságfejlesztését, infrastrukturális helyzetének látványos javulását, közlekedési viszonyainak európaivá válását, amely talán nem elválaszthatatlan a stabilnak és jó kapcsolatrendszerrel rendelkezőnek nevezhető városvezetéstől. Egy egykori pécsi neves professzorom által csak felfűjt „parasztvárosnak” titulált Kaposvár színháza egy-egy időszakban jelentős számú nem kaposvári, közte mecsekaljai látogatót vonzott, a pécsi egyetemisták gazdaságföldrajzi terepgyakorlatához közelsége okán is ideális helyszín a város változatos ipari struktúrájának bemutatása, miként a barnamező-hasznosítás, a belváros funkcionális megújítása, az önálló egyetemi kampusz felépítése, a Deseda-tavi fejlesztések vagy éppen az ország első intermodális csomópontja mindig (irigykedésre és) elismerésre adtak és adnak okot. Az idézőjelbe tett egykori minősítés talán sarkos, egy időszakban talán mégis helytálló, ezt társadalmi, gazdasági adatok támasztják alá. Ennek következtében is intenzíven iparosították és fejlesztették a meglehetősen kiterjedt rurális térség egyedüli központját, ahol rendhagyó módon a külső forrásokra alapozott prosperitást az időközben felhalmozott és igen jól menedzselt belső erőforrások hasznosítása és továbbépítése váltotta fel. (Álláspontom szerint a város fejlődésében meghatározó külső források megszerzése és értelmes kanalizálása érdekében tett erős érdekartikuláció belső erőforrásként is értelmezhető.) Sokak szerint – és ezt a *Hegedüs Judit* jegyezte tanulmány felmérése is megerősíti – a látványos átalakulásokat, leszakadás, marginalizáció, illetve nagyon lassú integráció kíséri. Öröndetes ugyanakkor az a tény, hogy Kaposvár méretének, funkcióinak és adottságainak megfelelő fejlesztési pályát – pl. zöldváros – választ(ott), amely reális alternatívaként további látványos eredményeket is hozhat.

Sopron mellett a *Schuchmann Júlia elemezte Egert* is mindenki ismerni véli, hiszen Gárdonyi Géza, majd Várkonyi Zoltán és Sinkovits Imre nemzedékekkel ezelőtt tette ismertté a környéket, illetve a középkori történetet, olyannyira, hogy az egri Dobó István Vármúzeum évtizedek óta letaszíthatatlanul a leglátogatottabb gyűjtemény a vidéki Magyarországon. Erős imázsát, illetve belföldi és nemzetközi turizmusát az ifjúsági csoportok mellett a fővároshoz való relatív közelsége, a Bük kapujaként értelmezhető pozíciója, kiemelt egyházi funkciója és ismert borai fémjelzik. Középvárosi társaihoz hasonlóan az államszocializmusban növekedett gyorsabban, dinamikája az 1970–1980 közötti évtizedben a legjelentősebb, hiszen a korábbi időszakok jelentősebb iparfejlesztései rendre elkerültek, lévén a régióban a nagyobb és a kisebb beruházások tekintetében is hátrányba kerül az érseki székhely. A középvárosok közszolgáltatásbeli fejlődése, fejlesztése, valamint az ipar dekoncentrációs politikája hozza el (csak) a látványosabb időszakot, aminek kézzelfogható lenyomata a Csebokszári lakótelep, annak kb. 10 ezer lakásával és mintegy 17 ezres lakosságával. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy a településre „ránövesztett” kisvárosnyi lakótelep (Sopronhoz hasonlóan) nem tette tönkre a történelmi városmag örökségi elemekben gazdag, kompakt kisvárosi tömbjeit, persze, mindebben a domborzat is sokat segített. (A város korábban emelt tömbös körzetei vagy eldugottan – pl. Berva – vagy befogadható tömegben és léptékben épültek meg.) Eger lélekszáma a későbbi dinamizálódásnak köszönhetően 1990-ben érte el a csúcspontot, azóta vándorlási vesztesége nagyjából a „Csebox” mai népességének feleltethető meg. Az elköltözők egy része a kedvező természeti adottságokkal vonzóvá vált városkörnyék falvaiba húzódott ki, ahol azonban – a megyeszékhellyel egyetemben – az ország más tájairól is érkező beköltözés tapasztalható. Budapest közelsége az elvándorlásban (magasabban képzett lakosság) és a térséget érintő, részben a borvidék felértékelődésének is köszönhető beköltözésben is érzékelhető. Sajátos szint ad a város lélekszámvesztésének kompenzációjában a háttérterületek (nemcsak a megye, de Nógrád és Borsod) hátrányosabb térségeiből történő beköltözés, amelynek mozgatója a város déli előterében megvalósuló reindusztrializáció. Eger középvárosi jellege számomra egy sajátos együttállás eredménye. Felsőfokú intézményei (oktatás, kultúra, egészségügy, egyház) kapcsán jelentős (és befolyásos) értelmiségi lakossággal rendelkezik, akik egy egyedi millióval rendelkező kisvárosban élhetnek. Kisváros a belváros történelmi együttesét és kompaktságát tekintve, nagyváros a település némely társadalmi adottságát illetően, amely egy nagyon élhető középvárost eredményez, nem feledve azt, hogy mindez a fővárostól ma már egy órát alig meghaladó távolságban lelhető fel. A megközelíthetőség javulása azonban legalább kétféle – adott esetben ellentétes előjelű – hatást

eredményezhet. Növelheti a város népszerűségét akár a telephely-, akár a lakóhelyválasztásban, ugyanakkor halálra ítélni számos felsőfokú funkcióját, amelyek a fővárosi kínálattal már nem képesek felvenni a versenyt.

Békéscsaba (címében fejlesztési fókuszú) bemutatása (*Jankó Ferenc* tollából) elé álltam a legnagyobb kíváncsisággal, mivel a város számomra nagyrészt terra incognita. Egykori főnökeimtől (Tóth József és Dövényi Zoltán), illetve néhány tehetséges csabai diákomtól (hogyan jut eszébe egyáltalán valakinek Békéscsabán, hogy Pécsen tanuljon...?) hallottam róla ugyan eleget, amit némileg ellenpontosítottak vagy éppen árnyaltak felmenőim történetei, akik a rivális Gyulán tartoztak a csabaiakat nem éppen sokra tartó (20.) század eleji (nyakas) protestáns értelmiséghez. Nem csak tőlük hallottam azt az epés megjegyzést, miszerint „értelmiségieket este ne keress Békéscsabán, hiszen azok délután, munka után hazamentek Gyulára”. A mindenki által ismert kényszerű békéscsabai szerepvállalás és fejlesztés több tekintetben talán mindmáig eredményezi a város hendikepeit, amelynek csökkentésére nem igazán mutatkozott kormányzati törekvés az elmúlt száz évben. Úgy sikerült a városnak árnyékhelyzetben és nagyobb városok vonzáskörzetében maradni, hogy szinte természetes, hogy Békéscsaba lesz az utolsó megyeszékhely, amely a gyorsforgalmi úthálózatba kapcsolódhat és a vizsgált négy város közül itt működik a legsoványabb felsőoktatási kínálat. Békéscsaba így lélekszáma ellenére funkcionális értelemben számomra kisebb középvárosnak tekinthető. Többször és több fókusszal történt törekvés a város újrapozicionálására, amely indult a város Nagyvárad–Fiume vasútvonalra történő elhelyezésével, de fontos a megyeszékhelyi státusz 1950. évi „elnyerése”, majd az OTK is kiemelten fejlesztendőnek ítélte, mi több, még a Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet Alföldi Csoportját is Békéscsabán hozták létre. A város késői industrializáció szülte nagyüzemi elhúzóválsággal szűnnek meg szinte teljesen, a reindustrializáció méretéhez képest alig számottevő a Békéscsabán. A szerző gyűjtése alapján a Modern Városok Programban is megkülönböztetett összeghez jutott a város, ami mindmáig nem változtat azon a tényen, hogy Csaba egy olyan megyének a központja, amelynek legfontosabb intézményei, vállalkozásai, foglalkoztatói nem ebben a városban működnek, nem ide érkezett a megyében a legtöbb működő tőke és a turizmusban is csak másodlagos attrakcióként értékelhető. Ezzel összefüggésben azonban a települést nem törlik szét óriás lakótelepek, nem veri fel a csendet zajos ipari tevékenység és nem árasztják el peremeit reggel a városba özőnlők, de még „Rózsadombja”, sőt, szuburbiája sincsen. Azaz, meglehetősen kiterjedt volta ellenére Békéscsaba is kisvárosias abban az értelemben, hogy funkcióiban és foglalkoztatásában dominánsak a közszolgáltatások, amelyek azonban néhol a felsőfokot elérik. Mindezek után könnyen értelmezhető az az interjúban elhangzó kijelentés, miszerint „Csaba nem annyira rossz hely”. A belváros jelentős része megújult,

jut élettér bőségesen, hiszen a kereskedelmi és lakossági szuburbanizáció településhatáron belül lazította az amúgy sem sűrű városi szövetet, és amúgy a rendszerváltás óta majd' tízezerrel kevesebben élnek itt. Az erős identitáselemek ellenére (pl. szlovákság, vagy akár a gasztronómia) a civil aktivitás (lélekszámarányosan) meglehetősen visszafogott, amelynek a felmérésben részt vevők különböző okait vélik felfedezni, de az általános közönyben és országos mellőzöttségben egyetérteni látszanak. Mindezek a városfejlesztési stratégiákban és programokban a gazdaság- és intézményfejlesztés formájában jelennek meg, amely élhetőbbé és talán vonzóbbá teszi a várost a magasabban képzettek számára is, országos beágyazódottságát az M44-es gyorsforgalmi út fejlesztésével kívánják erősíteni, míg mindennek a gazdasági alapját az északi iparterület fel-futtatásával igyekeznek megteremtteni. Ez a(z érthetően) növekedésszemléletű pályakép sajnálatos módon keveset merít a könyv elejében is bemutatott 21. századi középvárosi átalakulási alternatívákból és a térség háttérterületeinek adottságaiból.

A könyv záró része a kedvencem, ezt az egységet *Szirmai Viktória és Fábrián Attila* jegyzi. Attól válhatott a szívemhez (és az észjárásomhoz is) közelebb állóvá, hogy műfajában is rendhagyó, hiszen nem csupán egy nagyon korrekt módon összeállított szintézis, hanem annak alapján konkrét javaslatokat is fogalmaz meg. Tétélesen sorolja fel azokat a megállapításokat, amelyeket az esettanulmányokból leszűrhetünk, reflektálva a bevezető egységekben felvetett kurrens globális urbanisztikai, társadalmi kihívásokra, fejlesztési modellekre. Megállapításai közül csak néhányat emelnék ki, amelyekkel kapcsolatban egyetértésemet fejezem ki, illetve további adalékok figyelembevételét tartom szükségesnek. Vélhetően nem csak a középvárosokra igaz, hogy a környezetállapot és a -védelem helyzetével kapcsolatos tájékozottság hiányos. Saját tapasztalatom is az, ebben a tekintetben, hogy ennek oka a fejlett világhoz képesti gyengébb környezettudatosságban keresendő, amelyet időről időre csak a felülről jövő kihívások (EU, így hazai *irányelvek*, célértékek, projektfelhívások, operatív programok, céltámogatások stb.) terelnek a kívánatos irányba. Ezen a területen és más dimenziókban is gyakran felmerül, hogy a fejlesztések és koncepciók megfogalmazásánál nem az alulról jövő kezdeményezések lesznek uralkodók, hanem a külső és felső akarat, direktíva szab kereteket, illetve irányokat a települési elképzeléseknek. Meggyőződésem, hogy ez, a középvárosi településméret az, ahol a testreszabott elképzelések formálódhatnak és szakmai, illetve civil diszkusszió alakíthatja azokat alkalmazhatóvá. Sajnos, a hazai területfejlesztési, településirányítási, -üzemeltetési vagy éppen redisztribúciós gyakorlat nem ebbe az irányba tart, a szerzőkkel is egyetértve, a szakértői tanácsokat nem igénylik, vagy kanalizálni nem tudják ezen a szinten, a központi hatalomtól való függés számtalan területen érezhető. Ebben a modellben a jelentős változásokat hozni képes források csak kívülről

érkezhetnek (vagy éppen a helyi társadalom fizet komoly árat érte – l. Sopron), a pénzügyi kiszolgáltatottság olyan mértékű, hogy a legkarakánabb településvezetés is könnyen feladja álmait és elveit egy kis diszkrecionális bevétel érdekében, mi több, ő keveredik ennek kapcsán konfliktusba saját lakóival, civil szervezeteivel. Az utóbbi Békéscsabánál maradva: biztos, hogy egy ötvenezres városnak a kormányzati és uniós források és programok szabhatják meg csak a helyi adottságokhoz, illetve igényekhez alakított fejlesztési pályáit? Biztos, hogy az évente egy átlagos középváros méretével fogó, pillanatnyilag zártnak tekinthető hazai demográfiai közegben a növekedés az egyedüli út? Számos város és falu településfejlesztési stratégiáit végigolvasva és elemezve, megdöbbentő a messiásvárás mértéke: szinte mindenki a növekedésre alapoz – miként lehetne új lakókat a településre csábítani –, és alig akad olyan település, amely deklarálja tehetetlenségét a zsugorodás bizonyos hatásaival szemben, míg az általam ismert körben a fogyásra alapozott stratégia nem is létezik. Bármennyire logikus, hogy a zsugorodás elismerése politikailag és pénzügyileg vállalhatatlan, bár éppen a könyv elején bemutatott – itthon alternatív – fejlesztési stratégiák némelyikéhez kitűnően alkalmazható lenne (pl. Citta Slow).

A könyv utolsó két és fél oldalán közreadott *konkrét javaslatok* jól összegzik a paradigmaváltás szükségességét. A pénzügyi és műszaki szempontok mellett fokozottan kellene megjeleníteni a társadalmi dimenziókat a jelenleginél korszerűbb tervezésben, amelyekben az alulról érkező igények, lokális feltételrendszerhez szabva, mély és odafigyelő társadalmi részvétel mellett formálódhatnak reális stratégiákká, koncepciókká, programokká. Kívánom, hogy a szerzők ezen óhaja meghallgatásra találjon, kívánom, hogy döntéshozók (vagy tanácsadók) is fussák át legalább az összefoglalókat (ilyenkor is hasznos a rövid és sarkos summázat...), kívánom, hogy megérhessük még ennek akár csak néhány településen történő megvalósulását!

KÖNYVISMERTETŐK

Helyzetkép a hazai városhálózat második vonaláról

**Rechnitzer J. – Berkes J. (szerk.) (2021): Nagyvárosok Magyarországon.
Ludovika Egyetemi Kiadó, Budapest**

Molnár Ernő¹

A recenzió tárgyát képező könyv egy 2017–2018-ban megvalósított *nagyváros-kutatási projekt* gyümölcse. Bár a szerkesztők felhívják a figyelmet arra, hogy az eredeti kutatási tervnek csak egy részét sikerült megvalósítani (a terepi munkák jelentős része elmaradt), a vizsgálat így is nagy formátumú. Egyrészt, súlyt kölcsönöz a kezdeményezésnek a *nyolc vidéki nagyváros összehasonlítására* irányuló törekvés, mely a városhálózat egészével foglalkozó, többnyire kvantitatív elemzések, illetve az egy-egy várost esettanulmány keretében feldolgozó, kvalitatív elemeket is magába foglaló kutatások közé helyezi az írást. Másrészt, kiemelendő a munkába bevont „helyi erőkből” felépülő, gyakorlatilag *országos kiterjedésű kutatói hálózat*, mely lehetővé tette a résztvevők terepi ismereteinek, korábbi kutatási tapasztalatainak hasznosítását, egyszersmind közös üggyé léptette elő a vidéki nagyvárosok fejlődési pályáinak elemzését.

De miért is izgalmas téma a *nagyvárosok fejlődése* a 2010-es és 2020-as évek Magyarországon? Szakmai környezetben már-már közhelyszerű a megállapítás, miszerint – különböző, itt most nem részletezendő okokból – *hiányzik hazánkban a városhálózat második szintje*: Budapestet valójában harmadik vonalbeli városok követik a településhierarchiában. E helyzetből következően talán többet várunk a nagyvárosainktól annál, mint amire nagyságrendjükből és erőforrásaikból – területi tőkájükből – adódóan képesek, és ezért a magyar településhálózatban ezen a szinten lehet a legnagyobb *szakadék a várakozások* (fejlesztési célok) *és a realitások között*. Másrészt, a modern területfejlesztés kezdeteitől a vidéki nagyvárosok többé-kevésbé a beavatkozások fókuszában álltak Magyarországon. A fejlesztéspolitika hiányosságai és gyakori változásai – ha úgy tetszik: következtelenségei – ezért valószínűleg e települések mindenkori fejlődésében csapódnak le a leglátványosabban. Ez a *fejlesztéspolitikai kitettség* ráadásul az elmúlt közel két évtizedben európai dimenzióban is értelmezhető (EU „városközpontúsága”).

¹ Molnár Ernő, PhD, adjunktus, Debreceni Egyetem, Természettudományi és Technológiai Kar, Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék; molnar.erno@science.unideb.hu

A könyv célkitűzéseiben mértéktartó: a fejlődési pályák felvázolásával „adalékokkal” kíván szolgálni a nagyvárosok dinamikájának megértéséhez. A kötet *hét tematikus és nyolc városi tanulmányból* épül fel. Előbbiek a hazai nagyvárosi fejlődés sajátosságait (Rechnitzer János) és a kapcsolódó kutatások fontosabb eredményeit (Rechnitzer János), a nagyvárosok gazdasági (Rechnitzer János) és társadalmi szerkezetét (Szirmai Viktória, Schuchmann Júlia), a városi kormányzás (Fekete Dávid), a területhasználat (Csapó Tamás) és a kulturális potenciál (Rechnitzer Zsófia) helyzetét tekintik át. Leginkább itt sikerül meghaladni az elemzés erős *gazdasági fókuszát*, mely a városi tanulmányoknál különösen szembeűnő. A munka *összehasonlító jellegét* erősíti a kötet végén elhelyezett ábrásorozat, mely a nyolc település néhány kiragadott adatát (lakónépeség száma, munkanélküliségi ráta, egy adófizetőre jutó SZJA-alapot képező belföldi jövedelem, összes vállalkozás száma, egy alkalmazottra jutó bruttó hozzáadott érték, működő vállalkozások nemzetgazdasági ágazatok szerint) mutatja be különböző időmetszetekben. Minden egyes nagyvárosról külön *esettanulmány* is készült. Debrecen (Kozma Gábor, Molnár Ernő), Győr (Rechnitzer János, Berkes Judit), Kecskemét (Kanalas Imre), Miskolc (Józsa Viktória), Nyíregyháza (Filepné Nagy Éva), Pécs (Rác Szilárd, Kovács Sándor Zsolt, Horeczki Réka), Szeged (Vida György, Lengyel Imre) és Székesfehérvár (Baranyai Nóra) bemutatása nagyjából *egységes szerkezetben* valósul meg. A szerzők kitérnek a városok múltjára, a városfejlődés alapjaira és szakaszaira, a rendszerváltás utáni fejlődési pályákra és a háttérükben meghúzódó folyamatokra, valamint tesznek jövőbeli kitekintést is. A közös szempontok mellett is céljuk elsősorban a *helyi specifikumok* megragadása.

A tanulmánykötet egyik fontos üzenete a nagyvárosok fejlődésének *földrajzi és történelmi kontextusba ágyazottsága*. Valamennyi esettanulmány hosszabb-rövidebb vizszatekintéssel, a településfejlesztő energiák számbavételével kezdődik. A nyolc nagyváros esetében eltérő mélységekbe nyúló *gyökerek*, részben más-más *dinamikus korszakok* jellemzőek, ahol a szélsőségeket egyrészt a – római alapok figyelmen kívül hagyásával is – több mint ezer éves egyházi és világi igazgatási funkciókkal rendelkező, nyugat-európai városfejlődési modellhez közelebb álló dunántúli nagyvárosok, másrészt a mezővárosi rangját is csak a 18. század végén elnyert Nyíregyháza képviselik. A mai *nagyvárosi keretek* (népesség, gazdaság és regionális szerepkörök koncentrációja) kialakulásához – városonként változó mértékben – hozzá tett a dualizmus korszaka, a két világháború közötti időszak és az államszocialista rendszer is. Utóbbi éra részeként komoly hangsúlyt kap az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció, melynek gyakorlati alkalmazása az 1970-es években (fejlesztési források vidéki nagyvárosokra koncentrálása „ellenpólusok” képzése céljával) e kiemelt felsőfokú és felsőfokú központ-

ként kategorizált települések mai nagyságrendjének kialakulásához vezetett. A nagyvárosok rendszerváltás utáni helyzetét – gazdasági bázisuk válsága mellett – a gyakori (fejlesztés)politikai szemléletváltásokból fakadó *változó szerepek* is bizonytalanná tették. Voltak regionális igazgatási centrumok, fejlesztési régiók központjai, növekedést generáló pólusok, a decentralizáció alanyai és megyéktől független fejlesztések helyszínei: kisugárzásukat a régiók és megyék közti szereposztás mindenkori változása jelentős mértékben befolyásolta. A régióközpontú területfejlesztés (önálló regionális operatív programokkal és Pólus Programokkal) és egyes közigazgatási intézmények regionalizációja a *nagyvárosi funkciók kiszélesítésére* tett kísérletként is értelmezhető, mely azonban lassan elhalt az inga megyék irányába történt visszalendülésével, és – a megyei jogú városok jóval szélesebb körének egységes kezelése miatt – a településhálózaton belüli fókuszáltság csökkenésével. Részben ez a változékonyság is indokolja a *nagyvárosok többlépcsős lehatárolását* a „keménymagot” képező, hagyományos regionális központoktól a megyei jogú városok legtágabban lehatárolt, 23 települést tömörítő csoportjáig. A könyv a különböző korszakok egymásra építkező városfejlődését a *területi tőke* folyamatos gyarapításaként értelmezi, mely megteremti a mindenkori megújulás lehetőségét. Utóbbi megközelítés is jelzi, hogy – bár nem valósul meg maradéktalan következetességgel – a területi tőkeelmélet adaptációjának szándéka a kötet fontos koncepcionális vezérfonala.

Külön tanulmány is foglalkozik a *városi kormányzás* kérdéskörével, mely bizonyos tekintetben a mindenkori nagyvárosfejlesztés Achilles-sarkának tekinthető. Ha ugyanis elfogadjuk a könyv – szocialista rendszer fejlesztéspolitikai tapasztalatainak értékelése során tett – megállapítását, miszerint *autonómia nélkül nincs sikeres ellenpólusképzés*, akkor bizony a rendszerváltás utáni fejlemények sem kecsegtetnek túl sok reménnyel. Az új önkormányzati rendszerben ugyan megnövekedett a helyi szereplők autonómiája, azonban a feladatokhoz egyre kevesebb anyagi mozgástér társult, majd az autonómia illúzióját is szertefoszlatták a 2010 után érvényesülő nyílt *recentralizációs törekvések*. E tendenciák hazai nagyvárosok fejlődésére gyakorolt hatását jól mutatja, hogy az elegánsan – és némi eufemizmussal – megfogalmazott *lobbierő* megléte vagy hiánya több nagyváros (pl. Debrecen, Pécs, Székesfehérvár) esetében is megjelenik befolyásoló tényezőként. A városokat bemutató esettanulmányok elsősorban a *helyi gazdaságfejlesztés szervezeti hátterére* fókuszálnak: míg például Debrecen elemzésében jól tükröződnek a helyi gazdaságfejlesztés paradigmaváltásai, Győr anyagában egy általánosabb *városi kormányzási modell* felvázolására is sor kerül. Eszerint a meghatározó gazdasági szereplőnek számító Audi, az egyetem és a város együttműködésének jövőbeli fejlődési iránya a Győri Tudásrégió modellje, mely a gazdasági szereplők, az oktatási-képzési intézmények, az önkormányzat, valamint a civil szervezetek és egyházak képviselőit

foglalja magába. Több tanulmány is felhívja a figyelmet arra, hogy a korábbi időszakok korlátozott együttműködési hajlandósága után napjainkban mindinkább megfigyelhető a *várostérségek fontosságának felismerése*.

A kötetben összefoglalt kutatások leghangsúlyosabb része a nagyvárosok *gazdasági alapjaival* foglalkozik. Történelmi léptékben *többszöri megújulás*, gazdasági szerkezetváltás és bizonyos mértékű gazdasági homogenizáció figyelhető meg a vizsgált településkörben. Jól mutatják ezt a 19–20. században kereskedő-, illetve agrárvárosból előbb eltérő (és változatosabb) ágazati szerkezetet felmutató ipari, majd mindinkább járműipari központtá vált Győr és Kecskemét egymás mellé helyezhető példái. A rendszer-váltás után eltérő mélységű válság és a *külföldi működő tőkére épülő megújulás* számottevő különbségei jellemezték nagyvárosainkat, melyet a kiinduló állapot (ipar- és gazdaságirányító központok, ágazati szerkezet, ipari hagyományok), a privatizáció kimenetele, valamint az új beruházók szelektív megjelenése befolyásolt. Az *újraiparosodás* kezdetben elsősorban Győr és Székesfehérvár (illetve részben Kecskemét) jellemzője volt, míg Debrecen, Miskolc és Nyíregyháza esetében jelentős időbeli késés figyelhető meg. Pécs új keletű elektronikai iparának 2008 utáni leépülésével kiesni látszik, míg Szeged mindvégig távol maradt e folyamatoktól. Mindezek nyomán jelentős *differenciák* alakultak ki a nagyvárosok között az ipar súlya és szerkezete (diverzifikáltsága, domináns ágazatai) alapján. Az újraiparosodó nagyvárosokban elsősorban a járműipar és az elektronikai ipar térnyerése, a helyi gazdaság növekvő *külső kitettsége* jellemző, mely az önkormányzatok helyi adóbevételeinek szerkezetében is tükröződik. Az új (ipari) szereplők helyi szellemi potenciálra épülése és *beágyazódása* változó mértékű, de összességében inkább *mérsékelt*. A szolgáltatások – köztük az ún. *új gazdaság* elemeinek – egyenletesebb térbeli megjelenése, illetve a térségi-regionális funkciókat hordozó *intézményi szféra* jellemzően tompítja a külföldi működő tőkére alapozott újraiparosodás által generált különbségeket, miközben a *helyi kkv-szektor* és általában a kiemelt iparágakon kívüli vállalkozások – például a több városban is jelentőssé vált SSC szektor – *gazdasági diverzifikációs szerepe* nem hangsúlyozható eléggé. Több esettanulmányban – így Miskolc, Nyíregyháza és Szeged anyagában – komoly szerephez jut a turizmus, továbbá valamennyi város esetében kiolvashatók a *felsőoktatási bázisépítési vagy -kiaknázási törekvések*. Utóbbi Szegeden a legmarkánsabb, ahol nem pusztán a gazdaság és egyetem közti kapcsolatok kialakítása, hanem – elsősorban a biológiai kutatások tradícióira, illetve az új lézeres kutatóközpont adottságaira építkezve – a tudomány önálló gazdasági tényezővé tétele a cél. Az összehasonlító elemzés különbséget tesz *gyorsabban fejlődő, feltörekvő és helyüket kereső nagyvárosok* között, és súlyuk alapján Győrt, Debrecent és Székesfehérvárt nevezi meg a „nem fővárosi” gazdaság centrumaiként. Ez utóbbi megállapítást ugyanakkor semmiképp sem hangsúlyoznám túl, hiszen

a nagyvárosok közötti méretbeli különbségek sokkal kisebbek, mint Budapesttől tapasztalható leszakadásuk mértéke.

A *társadalmi alapok* kapcsán kiemelésre kerül a vizsgált nagyvárosok *népességkoncentráló szerepe*: lélekszámuk meghaladja (vagy korábban meghaladta) a százezer főt. Ugyanakkor, még e szűk és viszonylag homogén településkörben is *eltérő népesedési dinamikák* figyelhetők meg: a természetes szaporodás idővel mindinkább a migrációs többletnek adta át a helyét, majd a gazdasági bázis megrogyása és a *szuburbanizáció* több helyen számottevő *elvándorlást* és *népességcsökkenést* eredményezett. A tanulmányok tükrében különösen a magasan képzett munkaerő megtartásának képessége kérdőjeles többfelé, a helyi gazdasági bázis igényei ugyanis nincsenek mindig összhangban az iskolázottsággal. Természetes fogyást ellensúlyozni képes *pozitív migrációs mérleggel* csak Győr és Kecskemét rendelkezik, míg az alföldi városok lakónépességének viszonylagos stabilitásában a közigazgatási határokon belüli szuburbanizáció jelensége is fontos szerepet játszik. Miskolc és Pécs esetében ugyanakkor a gazdasági alapú elvándorlás és – településszerkezeti okokból – a szuburbanizáció hatásainak összeadódása, s így nagyobb arányú népességfogyás figyelhető meg. Nem véletlen, hogy a *népességmegtartó vagy -vonzó képesség erősítése* többfelé (pl. Miskolcon, Pécsen, Szegeden és Székesfehérváron) is megfogalmazódott célként. Miközben a népesség előregedésének mértéke, az iskolázottság, a foglalkoztatottság és a jövedelmek is jobb értékeket mutatnak helyben a régiós átlagoknál, a *nagyvárosok között különbségek* figyelhetők meg: társadalmi téren is hármass nagyvárosi egyenlőtlenségrendszer mellett teszik le voksukat az idézett tanulmány szerzői. A könyv azon megállapítása, miszerint nem ugyanazok a települések szerepelnek jól az iskolázottság és a gazdasági mutatók terén, egybecseng a gazdasági növekedés és tényezőellátottság eltérő térbeli mintázatait, illetve az erőforrások nem hatékony felhasználását hangsúlyozó véleményekkel. A társadalmi elemzés kiemeli a középosztály nagyvárosi térfoglalását, a *dzsentrifikáció* és *szuburbanizáció* folyamatait, továbbá – ezekkel részben összefüggésben – bizonyos *társadalmi problémák* (például kirekesztés, szegregáció) *koncentrációját*, ami komolyan felveti a „város-hoz való jog” kérdését. Nemcsak a társadalmi szerkezet és a városok versenyképessége közötti kapcsolat fogalmazódik meg, de több tanulmány érinti a sikeres társadalomra jellemző *helyi identitástudat* témáját is, melynek terén – a leírtak tükrében – az erősítendő miskolci és a jelentős erőforrásnak tekinthető pécsi (tüke-) lokálpatriotizmus képviselik a szélsőségeket.

A nagyvárosok összehasonlító elemzésében a *kulturális potenciált* érintő vizsgálatokat tartom az egyik legizgalmasabb pontnak, hiszen talán ezen a területen jelenik meg leginkább a *helyek egyedisége, szelleme*, a lokális környezet puha összetevői. A színházak, könyvtárak és közgyűjtemények statisztikai adataira, illetve némi empiriára épülő

kutatás főként a magasabb kultúrára összpontosít. Bár azt nem tudjuk meg, hogy a nagyvárosok mennyire nőnek a hazai településhálózat egésze fölé, nyagarányú elmaradásuk Budapesttől és az *öt regionális központ egymást részben kiegészítő funkciói* jól kirajzódnak a vizsgálatból. Míg a színjátszás terén Pécs, a könyvtárak vonatkozásában Debrecen, addig a múzeumlátogatások alapján Miskolc emelkedik ki leginkább a mezőnyből, de – például a Győri Balett vagy a Szegedi Szabadtéri Játékok nemzetközi híri intézményei révén – a további két regionális központ is jelentős kulturális pozíciókat birtokol. Hasonló a kép az érintőlegesen elemzett műtárgypiac esetében is. A *nagyvárosok kulturális és kreatív potenciálja* – véleményem szerint – az esettanulmányokban is több figyelmet kaphatott volna: csak a 2010-ben Európa Kulturális Fővárosa címet viselő Pécs, a legmarkánsabb szerkezet- és imázs váltást megvalósító Miskolc, és a történelmi múltjára erősen alapozó Székesfehérvár elemzésében találkozhatunk jelentősebb releváns tartalommal. Kulturális fővárosi ambíciókat ugyanakkor több nagyváros is dédelget: 2010 előtt Debrecen és Miskolc, 2023 előtt pedig Debrecen és Győr jutott a győztes mellett legmesszebb a kiválasztási folyamatban. A nagy egyetemvárosok kulturális miliójére ráadásul a felsőoktatás *nemzetköziesedése* és – ezzel összefüggésben – a *studentifikáció* multikulturális dimenziója is mindinkább rányomja bélyegét. Végül – nemcsak a kultúra, de a helyi társadalom és gazdaság egésze szempontjából is – komoly hozzáadott értéket tartogatna a nagyvárosok *etnikai és vallási gyökereinek*, illetve ezen adottságok „helyek szellemébe” épülésének vizsgálata, mely egyúttal a történettudomány és a néprajztudomány eredményeinek hasznosítását is szükségessé teszi.

A leírt gazdasági-társadalmi-kulturális fejlődési pályák fizikai lenyomata a *területhasználat* változása: a kapcsolódó tanulmány szerint a *természetföldrajzi és történelmi alapokon* kialakult különbségek elmosódása figyelhető meg a 20–21. században. A nyugat-európai fejlődési mintákhoz közelebb álló dunántúli városok és a 19. századi nagy tiszai árvíz után újjáépített Szeged, illetve a földszintesebb alföldi városok közötti *különbségek mérséklődtek*, általánosan jellemző a vertikális tagoltság és a horizontális zárttság növekedése. A nagyvárosok – a gazdasági és társadalmi változások mindenkori gyújtópontjaiként – dinamikus *területhasználati átalakulásokat* mutatnak a rendszerváltás után is. Egyszerre figyelhető meg a cityképződés, a kereskedelemhez kötődően szubcentrumok létrejötte, továbbá az ipari és katonai területek átalakulása. Utóbbiak egy része ma is alulhasznosított tartalékterület, de a szolgáltatások és a lakófunkció terjeszkedése révén a korábbi rozsdáövezetek részleges revitalizációja valamennyi városban megfigyelhető. Zöldmezős beruházások többfelé vezettek új ipari terek létrejöttéhez. A városrehabilitáció, a zöldterületek növekvő aránya, a külső lakóövek felértékelődése, illetve – részben a zártkertek átalakulásával – a szuburbanizáció ugyancsak általános

tendenciák. Több városban felsőoktatási negyedek jöttek létre. A nagyvárosok sikeresége *működési problémákat* is előidéz, melyek legjellemzőbb terepe talán a közlekedés-szervezés. E tekintetben rendkívül frappáns a kecskeméti esettanulmány megállapítása, mely szerint egyszerre kell bepótolni a múltból örökölt hiányosságokat, megfelelni a jelen kihívásainak és elébe menni a jövőnek.

A könyv számos gondolatot ébresztett e sorok írójában. Egyrészt, a helyzetelemzés nem teljes a vizsgált nagyvárosok *hazai és nemzetközi városhálózaton belüli elhelyezése* nélkül. Joggal vetődhet fel a kérdés, hogy ezek a települések – hazai városok közül kitűnő méreteiken túl – valóban eltérő minőséget képviselnek-e? Igazi „kisebb nagyvárosok” vagy csupán nagyra nőtt középvárosok? A kérdés eldöntése nemcsak a magyar városhálózat egészével foglalkozó korábbi vizsgálatok megismétlését teszi szükségessé, de nemzetközi összehasonlító kutatást is indokol. Másrészt, a nagyvárosok megerősítése szempontjából lényeges kérdés, hogy a „helyek terét” felváltó „áramlások tere”, a különböző *gazdasági és társadalmi hálózatokba kapcsolódás* lehetősége mennyiben kínál új/kedvezőbb feltételeket e nagyvárosokhoz méltó, kiterjedt hinterlandokkal nem rendelkező – és a vonzaskörzetre épülő városgazdaságok korában ezt fejlődési korlátként megélt – települések számára? Különösen Budapest árnyékában van jelentősége a problémának, mint azt a székesfehérvári esettanulmányban szereplő negatív szcenárió („csapágyvárosként feloldódás”) példája is mutatja. Harmadrészt, nem új felvetés, hogy miként haladható meg a kritikus tömeg, a nagyvárosi agglomerációs előnyök gazdaság fejlődését nehezítő hiánya? A *méretgazdaságossági problémák* kezelésének elméleti lehetőségein (pl. specializáció, kölcsönzött méret) túl érdemes lenne közelebbről tanulmányozni a sikeresnek tartott európai „kisebb nagyvárosok” példáit. Negyedrészt, régóta foglalkoztat a *hazai városfejlesztési receptek egysíkúsága*: dinamikus közép- és nagyvárosok nemigen maradhatnak ki a külföldi működő tőkére alapozott, nagyvállalati bázison végrehajtott újraparosításból. Érdemes lenne alaposabban körüljárni, hogy ez vajon Kelet-Közép-Európa nemzetközi munkamegosztásban elfoglalt helyéből adódó régióspecifikus, vagy az érintett településkör telephelyi adottságaival összefüggő, a kelet-közép-európai régió határain túl is megfigyelhető városhierarchia-specifikus jelenség? Egy ilyen vizsgálat az újraparosításon túlmutató helyi gazdaságfejlesztési alternatívák realizálásának megítélését, illetve a nemzetközi „legjobb gyakorlatok” feltérképezését is nagyban segítené. Végül, visszakanyarodva a bevezető idézethez: van-e tere a *helyek szellemének a városfejlődésben*, vagy a mindennapi életünket megszabó intézmények és fejlesztési források centralizációja kizárja erős vidéki nagyvárosok, a fővárosítól elkülönülő „párhuzamos világok” létezését? Egy második (harmadik, negyedik stb.) „főváros” felemelkedése ugyanis – véleményem szerint – az utóbbit is feltételezné...

A felvetődő kérdések is jelzik a *nagyvárosok kutatásában rejlő tartalékokat*. A könyv ezért (is) nemcsak a szűkebb szakma (a regionális tudomány és a társadalomföldrajz) művelőinek lehet érdekes olvasmány: tudom ajánlani az érdeklődő szélesebb közönség számára is.

VITAINDÍTÓ – A VÁROSOK JÖVŐJE

Richard Florida: Az új urbanizációs válság¹

Czirják Ráhel²

Korunk legfőbb válsága az új urbanizációs válság, ahol a győztes mindent visz. A leghetesebb és legjobb helyzetű társadalmi csoportok néhány „szupersztár” városba koncentrálódnak. Ám a munkájukból, kreativitásukból származó pozitív gazdasági hatás nem terjed ki tágabb környezetükre. Ezek csak az érintett metropoliszokra, vagy azok egyes negyedeire korlátozódnak, míg a többi város, városrész messze lemarad mögöttük a gazdasági versenyben. Richard Florida, világhírű urbanista legújabb könyvében az eddigi – kreatív osztályról szóló – koncepcióját vizsgálja felül, a napjainkban tapasztalható területi és társadalmi egyenlőtlenségek látványos növekedésének hatására.

Városi reneszánsz helyett urbanizációs válság

Richard Florida, az 1957-ben született, világszinten elismert városkutató eddig legismertebb elmélete a kreatív osztályhoz (technológiával dolgozók, művészek, zenészek stb.) kapcsolódik. A többek között *The Rise of the Creative Class*, a *Cities and the Creative Class*, vagy a *Flight of the Creative Class* című műveiben kifejtett koncepció szerint azok a városok, ahol a kreatív osztály jelentős mértékben koncentrálódik, magasabb fokú gazdasági növekedést tudnak felmutatni, mint ahol arányuk kisebb. Ám a kreatív városok nem csak az innováció, és a fejlődés, hanem a gazdasági egyenlőtlenség epicentrumai is.

Napjaink tendenciáinak hatására Florida felülvizsgálta korábbi optimista urbanista nézőpontját, ami a városok reneszánszára, az urbanizáció erejére fókuszált, és azt vallotta, hogy a városok biztonságosabbak, gazdagabbak, tisztábbak és egészségesebbek, mint valaha, a városok az életkörülmények fejlődésének, az emberek jólétének és jólétének forrásai. Az utóbbi években ugyanis arra lett figyelmes, hogy az innovációhoz, tudásgazdasághoz kötődő számottevő gazdasági növekedés csak a metropoliszok egy

¹ Utánközlés. Richard Florida: *The New Urban Crisis*, Basic Books, 2017. Megjelenés helye: geopolitika.hu 2018.08.31. (<http://www.geopolitika.hu/hu/2018/08/31/richard-florida-the-new-urban-crisis-konyvismerteto/>)

² Doktorandusz hallgató, Pécsi Tudományegyetem Geopolitikai Doktori Iskola; rachelczirjak@gmail.com

szűk csoportját jellemzi, míg a városok többsége nem képes lépést tartani velük. Emberek milliói élnek tartós szegénységben az urbánus térségekben, az egyenlőtlenségek pedig egyre fokozódnak. A középosztály látványosan gyengül, számarányuk egyre csökken, lakókörnyezetük, szomszédságaik fokozatosan eltűnnek. Ezzel párhuzamosan új városi térstruktúra jön létre, ahol kis területen koncentrálódik a jólét, és mindenféle gazdasági előny, amiket nagy kiterjedésű, hátrányos helyzetű, szegény területek vesznek körbe.

Florida önkritikusan felismerte, hogy túlzottan optimista volt, így az elmúlt fél évtized során figyelmét és kutatásait az új urbanizációs válságra összpontosította, melynek gyümölcse ez a 2017-ben megjelent munkája. A könyvvel alapvetően három célja van: meghatározni a válság dimenzióit, beazonosítani azokat az alapvető erőket, amik a válságot létrehozták, formálják, valamint megfogalmazni olyan, konkrét megoldási javaslatokat, melyek révén egy olyan inkluzív urbanizáció valósulhat meg, ami ösztönzi az innovációt, új munkahelyeket teremt, fokozza az emberek jólétét és életkörülményeit.

Az urbanizáció új szakasza: reurbanizáció után válság

Mivel napjainkban egy városi világban élünk – ugyanis az ezredfordulót követően, globális szinten több ember él városokban, mint a vidéki térségekben – az urbanizációs válság nem kizárólag egy települési probléma. A válság az élet minden területét áthatja, ugyanis a városok nemcsak az emberiség többségének lakóhelyeit biztosító területek, hanem a gazdasági teljesítmény központjai, motorjai, az innováció és a fejlődés fellegetvárói, de a társadalmi egyenlőtlenségek fokozódásának, a szegénység kiterjedésének helyszínei is.

Florida e munkájával az urbanizáció egy új szakaszát vizsgálja, és írja le alaposan. A városföldrajzi szakirodalom a modern urbanizációnak eddig négy szakaszát különböztette meg:

1. *Városrobbanás* az ipari forradalom hatására megkezdődött a népesség városokba történő áramlása, a globális Észak országokban a 18–19. századtól, míg a fejlődő világban ez a 20. század közepétől jellemző.
2. *Szuburbanizáció*: a közlekedés fejlődésével lehetővé vált a munkahelyekre nagyobb távolságból történő ingázás, így a tehetősebbek a város környéki településekre költöztek, nyugodtabb, zöldebb környezetbe. Ez Amerikában az 1930-as, 1940-es évektől volt jellemző, míg Európában a II. világháború után indult be erőteljesen.
3. *Dezurbanizáció*: a posztfordi gazdasági átmenethez kötődően a városok válságának időszaka a gazdaságilag fejlett országokban az 1960-as 1970-es években,

amikor a nehézipar hanyatlásával a városi munkahelyek drasztikusan lecsökkentek. Ennek hatására megindult mind a lakosság, mind pedig a gazdasági szereplők erőteljes kiáramlása a városokból és a város környéki agglomerációkból.

4. *Reurbanizáció*: a „vissza a városba” mozgalom az 1980-as évektől kezdődően indult be a Nyugat országában, amikor a korábban leromlott állapotú városnegyedek ismét felértékelődtek, megkezdődött a tehetősebbek visszaköltözése ezekre a területekre.

Az új urbanizációs válság pedig a napjainkban tartó legújabb szakasznak is tekinthető. Florida a válságnak öt dimenzióját határozza meg:

A válság egyik vetülete a globálisan meghatározó, néhány „szupersztár város” (pénzügyi központok, technológiai és tudásközpontok, mint New York, London, Hongkong, Los Angeles, Párizs, San Francisco-öböl térsége, Washington DC, Boston, Seattle) és a többi város közötti gazdasági különbségek szakadékká mélyülése. Florida vizsgálatai alapján ezek a települések aránytalan mértékben részesülnek a világ magas értékű innovációiból, startupjaiból és top tehetségeiből. (Ezt az állítást jól alátámasztja, hogy a világ ötven legnagyobb metropolisza a globális lakosság 7%-át tömöríti, míg a globális gazdasági aktivitás 40%-át adja.) Ez a győztes-mindent-visz urbanizáció pedig egy újfajta egyenlőtlenséget hoz létre a városok között.

Ennek hátterében alapvetően az a mechanizmus áll, ami magát a válságot is eredményezi: a klaszterizáció ellentmondásos folyamata. Florida klaszterizáció alatt az ipar, a gazdasági tevékenység és a tehetséges, ambiciózus emberek térbeli koncentrációját érti, ami innovációt és gazdasági növekedést eredményez. Ám ez a térbeli csoportosulás néhány „szupersztár városra”, technológiai és tudásközpontokra korlátozódik, ahol az alábból jobb helyzetben élők szocioökonómiai előnyei újratermelődnek: az elit tagjai olyan környéken élnek, ami a legjobb iskolákat, legjobb szolgáltatásokat, legjobb gazdasági lehetőségeket nyújtja számukra – ezzel tovább növelve előnyüket a társadalom alacsonyabb jövedelmű csoportjaival szemben. A többség pedig csak rosszabb színvonalú szolgáltatásokhoz, lehetőségekhez jut hozzá, ami visszafogja őket a társadalmi ranglétrán való feljebb lépésben.

Bár a klaszterizáció a növekedés motorja, egyúttal a korlátos mennyiségű városi terекért folytatott versenyt is fokozza, ami összességében a társadalmi egyenlőtlenségek fokozódását, ennek révén pedig a gazdasági növekedés alapjainak veszélyeztetését is eredményezi. Ugyanis minél intenzívebb a térbeli koncentráció (gazdasági tevékenységé, termelőegységeké, vagy magasabb státuszú társadalmi csoportoké), annál drágábbak lesznek a telekárak. Minél drágábbak a telekárak, annál magasabbra nőnek a lakásárak, aminek hatására sok funkció, illetve társadalmi csoport szorul ki a kedvezőbb

adottságú területekről. Vagyis az új urbanizációs válság központi eleme az az ellentmondás, hogy bár a térbeli koncentráció a gazdasági növekedés motorja, egyben az egyenlőtlenségek fokozódásának legfőbb hajtóereje is. Ez pedig átvezet minket a második dimenzióra.

A válság második aspektusa szintén a „szupersztár” városokhoz kapcsolódik, nevezetesen, hogy ezekben a metropoliszokban rendkívüli módon magas, és növekvő ingatlanárak vannak, ami megdöbbentő mértékű egyenlőtlenségekkel társul. Itt a dzsentrifkáció olyan méreteket öltött, hogy egyesek plutokráciáról – vagyis a legtehetősebbek hatalomgyakorlásáról – beszélnek. E tendencia pedig negatívan hat az érintett városok fejlődésére is, ugyanis ilyen módon a legvibrálóbb, legkreatívabb városrészek válnak olyan kiüresedett „trófea-negyedekké”, ahol a leggazdagabbak luxusingatlanokban parkoltatják a pénzüket. A kreatív osztályba tartozó művészek, zenészek, vállalkozók és egyéb emberek mellett a csillagászati összegű ingatlanárak következtében a jómódú szellemi munkát végzők – pl. kutatók, tudósok, mérnökök – is kiszorulnak, vagyis a város saját növekedésének motorját emészti fel.

Am a legsúlyosabb gazdasági következményekkel az alacsonyabb jövedelmű csoportoknak – a fizikai munkásoknak és a szolgáltató szektorban dolgozóknak – kell szembe néznie. Ők szinte teljesen kiszorulnak a városokból, így pedig elesnek azoktól a gazdasági lehetőségektől, szolgáltatásoktól, amik a felfelé irányuló társadalmi mobilitást tudná biztosítani számukra. „Egy olyan városi gazdaságot pedig nehéz működtetni, ahol a tanárok, ápolók, kórházi dolgozók, rendőrök, tűzoltók, éttermi dolgozók és egyéb, a szolgáltató szektorhoz kötődő munkavállalók többé nem engedhetik meg maguknak, hogy munkahelyüktől ésszerű ingázási távolságon belül lakjanak” – érvel Florida.

A válság harmadik dimenziója nem a „szupersztár”, hanem az összes – a gazdasági versenyben akár vesztes – városban belül található növekvő egyenlőtlenség és szegregáció, ami újfajta térbeli mintázatot hoz létre. Florida ennek kapcsán éles megkülönböztetést tesz napjaink, és az 1960-as, 1970-es évek urbanizációs válsága – a dezindustrializáció hatására bekövetkezett dezurbanizáció – között. Az előző évszázad második felének válságára a hole-in-the-donut, azaz a „fánkban lévő lyuk” térszerkezet volt a jellemző, ami azt jelentette, hogy a tehetősebbek kiköltöztek a városokból a város környéki területekre, a szuburbán övezetekbe, ami a középosztály lakóhelyeiként az „amerikai álom” megtestesülésének színterei voltak. A szegényebbek pedig a városban belül ma-

radtak. Ezzel szemben napjainkban a középosztály gazdasági súlyának, számarányának csökkenése zajlik, így térbeli elhelyezkedésük is átalakulóban van. A korábbi szegé-

nyebb városok – gazdagabb szuburbiák dichotómiát a „patchwork metropoliszok” váltották fel, ahol a privilegizált helyzetű, és a szegényebb zónák váltakozva helyezkednek el, behálózva a városi térségeket és az agglomerációt egyaránt.

A városok új térszerkezetének vizsgálata során Florida három társadalmi csoport – a kreatív osztály, a szolgáltatásban dolgozók és a fizikai munkások – térbeli elhelyezkedését vizsgálta. Eredményei alapján kijelenthető, hogy ma egy új osztály-földrajzról beszélhetünk – azaz a tehetősebbek és az alacsonyabb társadalmi státuszúak térbeli rendje a korábbi évtizedekhez képest átalakult. A „patchwork” típusú mintázatnak négy fajtáját különbözteti el a szerző. Az altípusok adott város földrajzi, társadalmi stb. sajátosságai alapján rajzolódnak ki, de közös vonásuk, hogy a kedvező adottságú színtereken koncentrálódnak a jobb helyzetű kreatív osztály, míg a kevésbé jó adottságú területeken az alacsonyabb státuszú másik két csoport él. Ezek a zárt klaszterek egymás mellett váltakozva helyezkednek el, a város egészét behálózva. Elhelyezkedésük viszont nem véletlenszerű, alapvetően négy faktor mentén alakul: a város központi területétől való távolság, tömegközlekedési csomópontoktól való távolság, egyetemektől és egyéb tudásalapú intézményektől való távolság, természeti környezettől, zöld területektől való távolság. Az új, „patchwork” térszerkezet káros hatással van a gazdasági és társadalmi struktúrára egyaránt, a társadalmi egyenlőtlenségek fokozása révén.

A negyedik dimenzió Florida szerint a szuburbán zónában burjánzó válság, ahol fokozódik a szegénység és a bűnözés, valamint az etnikai szegregáció. Ennek a szegénységnek egy része a városok „exportjának” tekinthető, azaz az alacsonyabb társadalmi státuszú családok az egyre emelkedő ingatlanárak következtében kiszorulnak a városokból, és olyan helyre költöznek, amit meg tudnak fizetni. Ám másik fele helyben keletkezik: egyre több ember, aki egykor a középosztályhoz tartozott, munkahelyének elvesztése és a növekvő lakásárak eredményeként elszegényedik.

A szuburbán zóna válsága egy korszak lezárultát jelzi. Ezzel ugyanis véget ért az az 1950-es 1960-as évektől kezdődő amerikai ipari gazdasági növekedés, ami az elővárosok fejlesztésén alapult – az „amerikai álom” mechanizmusa. A 20. század második felében ugyanis óriási mennyiségű állami forrás ment utak, infrastruktúra és családi házak építésére az agglomerációban, ahova a munkás- és középosztály tagjai költöztek. Az általuk tartós fogyasztási cikkekre – úgy, mint mosógép, tv, gépkocsi stb. – fordított kiadások stimulálták a feldolgozóipart, ami számukra munkát biztosított. Így pedig még több álláslehetőség keletkezett, ami még több ember számára tette lehetővé, hogy a városokon kívüli kertvárosi övezetben vásároljon otthont, a kör pedig előlről kezdődött. Vagyis az elővárosi terjeszkedés az olcsó gazdasági növekedés kulcsa volt.

Ám mára ennek a térbeli szétterülésnek számos negatív következménye van. Egyfelől fékezi a gazdasági növekedést, ugyanis energetikai szempontból pazarlóak, az infrastruktúra kiépítése, alapvető szolgáltatások biztosítása akár két és félszerese is lehet a központi városokhoz képest. Csökkenti továbbá a munkavállalók mobilitását, ami a termelékenységet ássa alá. Másrészt az ingázás az érintett emberek egészségére is káros hatást gyakorol – a nagyobb távolságokból munkába járók körében nagyobb az esélye az elhízásnak, álmatlanságnak, cukorbetegségnek, magas vérnyomásnak és az autóbalesetnek is –, ami összességében a születéskor várható élettartamukat átlagosan három évvel csökkenti.

Az új urbanizációs válság ötödik, egyben utolsó dimenziója a fejlődő világban tapasztalható növekedés – vagy inkább fejlődés – nélküli urbanizáció. A könyvben Florida eddig a pontig alapvetően az Egyesült Államokra fókuszált. Esettanulmányokat, konkrét vizsgálati eredményeket az USA-val kapcsolatosan mutatott be. A válság tágabb földrajzi keretben való vizsgálatára a fejlődő világ urbanizációja kapcsán kerül sor.

Florida röviden felvázolja, hogy ezekben az országokban a városi lakosságszám elkepesztően gyors növekedése gazdasági növekedés nélkül megy végbe, aminek következtében válságról beszélhetünk. A válság eredményeként pedig mega-nyomornegyedek jönnek létre, ahol globálisan kicsivel kevesebb mint egymilliárd ember él.

A fejezetben többfajta megoldási lépés, javaslat is olvasható, de az urbanizációs válság kezelésével kapcsolatosan összességében Florida megjegyzi, hogy az érintett fejlődő országok önmagukban nem tudnák megoldani, így a nemzetközi fejlesztési együttműködés keretén belül van szükség a kivitelezésre. Meglátása szerint a nemzetközi segítségelésnek a nemzetállamok helyett a városokra kellene fókuszálnia, hiszen végső soron ezek a társadalmi és gazdasági haladás alapvető forrásai.

Megoldási javaslatokkal szemben kritikaként fogalmazható meg, hogy a szerző nem vizsgálja mélyebben a fejlődő világ urbanizációs válságának okait. Ezt szándékosan teszi, mivel szerinte nem a szegénység okaira kell fókuszálni, hanem a prosperitás feltételeit kell megteremteni. Ám a problémák gyökereinek feltárása nélkül féltő, hogy az ajánlott megoldások csak tüneti kezelések, azok nem tudnak érdemi változást előidézni.

A munkának ilyen tekintetben hiányossága, hogy a problémafeltárás földrajzi keretrendszerét nem terjeszti ki magasabb területi szintre. A fejlődő világ urbanizációs válsága alapvetően az érintett nemzetállamok nem megfelelő gazdasági működésének a következménye. Röviden, a rurális térségekben lévő taszító tényezők (rossz közbiztonság, egészségügy, oktatás, infrastruktúra hiánya stb.) hatalmas tömegeket indítanak a városok felé, akiknek a formális gazdaság nem tud megfelelő számú munkahelyet biztosítani. A gazdaság elégtelen működése pedig a globális egyenlőtlenségi viszonyok hozománya – vagyis, hogy az egykori gyarmatok milyen szerepkörrel tudtak, tudnak

bekapcsolódni a világszintű termelési, kereskedelmi, gazdasági, valamint politikai rendszerekbe. (A témáról bővebben itt olvashat: <http://www.geopolitika.hu/hu/2016/04/27/urbanizacios-valsag-a-fejlodo-vilagban/>) Egy ilyen kérdéskört pusztán a települések szintjén vizsgálni tehát azt a veszélyt rejti, hogy a valós okok nem kerülnek felszínre, a problémakörnek csak egy durva leegyszerűsítése rajzolódik ki.

A fejezet fontos és pozitív eleme viszont az az aspektus, ahogyan a szerző a nyomornegyedeket vizsgálja. Konkrét példákkal bemutatja ugyanis, hogy ezeken a területeken mennyi kreativitás összpontosul, és a probléma megoldásában is alapvetően a humán tényezőt – magának az emberi kreativitásnak a kiaknázását – helyezi a középpontba. A problémában érintettek aktív bevonása a megoldásba egy igen fontos terület lenne bármiféle nyomornegyedekkel kapcsolatos beavatkozás során.

Urbanizációs problémára megoldások a városokban

A válság aspektusainak ismertetése után Florida nem hagyja magára az olvasókat: egy hét pontból álló megoldási javaslattal rukkol elő. A szerző szerint a válság megoldására irányuló stratégiának a következő pilléreken kell támaszkodnia:

1. A klaszterizációt úgy kell befolyásolni, hogy az a javunkat szolgálja, ne pedig az egyenlőtlenségeket fokozza. Ehhez a területhasználat megreformálására van szükség.
2. Szükséges az infrastruktúrába való beruházás, a térbeli koncentráció és így a növekedés fokozása érdekében. Ez elsősorban azt jelenti, hogy az utak és autópályák helyett – amik a térbeli eltávolodást, a város szétterülését segítik elő – például a tömegközlekedést kell fejleszteni, ami csökkenti az autóktól való függést, és jobban bekapcsolja a városok külső területein élő embereket az urbánus interakciókba – fokozva ezzel a klaszterizációt.
3. Megfizethető bérlakásokat kell építeni, hogy a magas ingatlanárak következtében a legtehetősebbek kivül a lakosság döntő többsége ne szoruljon ki a városokból. Ehhez a lakhatással kapcsolatos állami támogatási rendszert kell átalakítani.
4. Az alacsony bérezésű szolgáltató szektorban lévő munkákat középosztálybeli munkává kell alakítani a bérek emelésével – így jöhet létre, erősödhetne meg egy új középosztály. Ez a szolgáltatások árának emelkedésével járna, de Florida szerint ezt az árat meg kell fizetnünk az urbanizációs válság kezelése érdekében.
5. A szegénység leküzdéséért az ember-alapú fejlesztéseket kombinálni kell a hely-alapú beruházásokkal. Vagyis egy időben szükség van a szegények szociális tá-

mogatására, valamint a lakhelyeik fejlesztésére is. Ezeknek az élet minden aspektusára – a szociális, gazdasági szolgáltatásokra, oktatásra, közbiztonságra stb. – ki kell terjedniük.

6. Globális összefogásra van szükség a prosperáló városok létrehozása érdekében, vagyis a nemzetközi segélyezésnek a nemzetállamok helyett a városokra kell fókuszálnia.
7. Döntéshozói jogkörrel kell felruházni a városokat és közösségeiket, a hatalom decentralizálása révén.

Összességében Richard Florida legújabb könyve egy igen fontos munkának tekinthető, hiszen kutatásai azt igazolják, hogy a reurbanizáció után napjainkban az urbanizáció egy újabb szakasza van kibontakozóban. Ám a könyv elsősorban az Amerikai Egyesült Államok városodásának sajátosságait veszi górcső alá, de mivel a települések le nyomatai adott társadalmi, gazdasági, politikai közegnek, így megállapításai nem feltétlenül általánosíthatók. Szükség lenne egyrészt a globális Észak többi térségére, másrészt a fejlődő országokra is hasonló vizsgálatokat lefolytatni.

Elemzés egy írás apropójából – Saskia Sassen: *The City and The Virus*

Koudela Pál¹

A járvány és a városkutatás

A COVID-19 koronavírus járvány kitörése 2020-ban hallatlan gyors reakciót váltott ki a tudományos világtól, nem csupán a közvetlen cselekvést igénylő kutatás, különösen az egészségügy terén, hanem szinte minden tudományterület elméleti, tervezői és kutatói munkájában. Már 2020 első felében tanulmányok százai, sőt vastkos könyvek jelentek meg a téma kapcsán, s a publikáció üteme 2021 közepéig sem csappant meg. Hasonlóképp reagált az urbanisztika, és a tágabb várostudományok egésze is. Természetes reakció tehát a tájékozódó kutató részéről, hogy valamiféle rendet kíván tenni az információk hatalmas halmazában, s a megjelent tanulmányok, tudományos eredmények és kérdésselvetések rendszerezésére törekszik – gyakran a már korábban kialakított szemléleti keretek között. Sharifi és Khavarian-Garmsir (2020) a Hirosimai Egyetem munkatársai, 2020 első nyolc hónapjának a járványhoz kapcsolódó várostudományi teljesítményét számba véve, négy nagy csoportot alakítottak ki, melyekbe szerintük az addig elért eredményeket kategorizálni lehet. A négy kategória a környezetminőség, a társadalmi-gazdasági hatások, a vezetés és kormányzás, valamint a közlekedés és várostervezés, melyek közül az első csoportban, ahová a levegő- és vízminőség, valamint a meteorológia általános kérdéseit sorolják, született a legtöbb járványhoz kötődő várostudományi kutatás.

Egy másik, sokkal inkább tartalmi megközelítés középpontjában a járvány utáni város áll, a feltett kérdések is aköré rendeződnek; ezek közt is a legfontosabb, hogy a járvány elmúltával megmarad-e annak valamiféle lenyomata a város arculatán, különösképp, ha figyelembe vesszük az esetleges, még meg sem hozott óvintézkedéseket is, melyek más lehetséges, jövőbeni vírusjárványok megelőzését célozzák (Kellerman 2020). A tömeges oltásban élenjáró Izrael városkutatója öt kapcsolódó dimenziót különböztet meg, melyek a jövő városainak hétköznapi gyakorlatát jellemezhetik majd. Elsőként a járvány terjedésének szimultán jellegét emeli ki, vagyis, hogy annak megjelenése és a világ kontinensein és országaiban való elterjedése szinte teljesen egy időben

¹ Koudela Pál PhD, főiskolai tanár, Kodolányi János Egyetem Nemzetközi Tanulmányok Tanszék; pkoudela.pal@kodolanyi.hu

történt, csupán napok vagy hetek teltek el, míg mindenhová eljutott. A második szempont szerinte a járvány hirtelensége szemben az olyan, fokozatosan elhatalmasodó válságokkal, mint a globális felmelegedés. Harmadszorra: ez volt az első alkalom a történelemben, amikor a városokban a virtuális mobilitás egyaránt felülírta a premodern városokra jellemző fizikai mobilitást és a posztmodern városokban a járvány előtt még domináns hibrid megoldásokat. A negyedik alapvető metszet Kellerman szerint, hogy a megszokott társadalmi és gazdasági aktivitásokat egyszerre szakították meg a nemzetközi lezárások, az ötödik dimenzió pedig a nem mérhető bizonytalanság megnövekedése a számszerűsíthető kockázatokkal szemben. Szerinte mindezek bizonyosan visszafordíthatatlan lenyomatokat hagynak a városok életében, hiszen akárcsak az internet használat, a munka, a vásárlás, a technológiai infrastruktúra, de a turizmus, a termelés és a kereskedelem sem fog visszatérni többet a járvány előtti formájában.

A hazai elemzők részéről ugyancsak a járványra adott gyors reakciót tapasztalhatunk, már 2020 derekán tanulmányok foglalkoztak a járvány területi gazdasági és társadalmi hatásával (Hunyadi, Molnár 2020), jómagam is irányítottam szakdolgozatot, mely Dunaújváros Római városrészének szociológiai vizsgálatát végezte el kérdőív és interjúk segítségével, s mely már a járvány első hulláma után kimutatta, hogy a közösségi integráció korábbi mechanizmusai biztosan nem fenntarthatóak, s összekötve mindezt az infrastrukturális (váróárlás, kommunikáció) problémákra adható jövőbeni válaszok okozta változásokkal, vélhetően a városi közösség teljesen új fogalma fog megjelenni (László 2020). A legátfogóbb, mind a kutatás, mind a tervezés számára megfontolandó megoldási lehetőségeket és javaslatokat is tartalmazó hazai munka Szirmai Viktória (2021) tollából jelent meg 2021 tavaszán. Ebben a tanulmányban a vezérfonal a nagyvárosok helyzetével és jövőjével foglalkozik, s egy olyan kérdéskör, a nagyvárosi életmód köré szervezi azt, mely valójában már a COVID-19 járvány előtt foglalkoztatta a kutatókat, s mely számos olyan problémára is felhívta a figyelmet, amit a vírus terjedése csupán felnagyított, átalakított és újraértelmezett. Mindez szemben áll Kellerman fokozatossággal szembeni érvelésével.

Saskia Sassen és az utca

2020. június 4-én jelent meg Saskia Sassen a címben jelzett munkája egy spanyol multinacionális elektronikai nagyvállalat, az Iberdrola honlapján. Rövid, gondolatébresztőnek szánt írásában Sassen a városok a globális környezeti kihívásaihoz köthető kockázataival indítja gondolatmenetét, ami alapján – ha tanulmány lenne – Sharifi és Khavarian-Garmsir ezt a munkát is a környezetminőség kategóriájába sorolhatná. Sassen azonban hamar rámutat, hogy összetett rendszerként értelmezi a globális környezeti ki-

hívások és a város kapcsolatát meghatározó problémakört, és azt a társadalmi-gazdasági, valamint az infrastrukturális kérdésekkel is egybekapcsolja. Központi gondolata, hogy a fejlett országokban elért életszínvonal és a már megszokott életmód megőrzéséhez, fenntartásához a városi tér korábbi szerepében is alapvető változásokra lesz szükség. Sassen utal arra is, hogy egy másik munkájában (Sassen 2011) már tíz éve felhívta a figyelmet az utca társadalmi-közösségi szerepének fontosságára, s akkori nézetén itt sem változtat.

Tekintve, hogy Sassen itt lényeges referenciaként utal a korábbi, ugyancsak inkább kérdésselvető, mintsem tudományos munkájára, így itt annak mondanivalójára is reflektálunk. Az utca szerepe Sassen (2011) szerint alapvetően eltér a közel-keleti és észak-afrikai országokban a történelmi európai városoktól. Az utca sajátos társadalmi funkciójának megértéséhez elsősorban annak a társadalmi érdekérvényesítésben alul teljesítő, a hatalom intézményesített formáiból kirekesztett társadalmi csoportok bevonásában játszott szerepe felől közelít. Globális alatt pedig ezen funkció univerzális jellegét érti, mellyel mára egyre több helyen szembesülhetünk, ezért találkozunk Tel-Avivtól Brüsszelen és Barcelonán át Kína és Dél-Amerika nagyvárosaiig alapvonásaiban hasonló jelenségekkel: mindennapossá váló tüntetésekkel, utcai demonstrációkkal. Mindez szerinte eltér a hagyományos európai, ritualizált, hétköznapi társadalmi aktivitásoktól, amire jellemzően a piazza és a boulevard szolgált.

A cselekvő utca, a „hatalomnélküliek összetettsége” egymás számára is láthatóvá és jelenvalóvá teszi a kirekesztetteket. A hatalomnélküliség nem egyszerűen az attól való megfosztottság, hanem egyben lehetőség is a politikacsinálásra. Nehéz megállni, hogy ne asszociáljunk a „classe für sich” fogalmára, az egymásért tenni akaró és képes, közös identitáson és gazdasági helyzeten alapuló csoportképződés marxi hagyományaira. Éppen ezen marxista hagyományok szellemében értelmezi Sassen a hatalomtól megfosztottak helyzetének javulását, mely nem azonos a hatalomhoz való hozzáféréssel. Ezért más a modern nagyvárosok lakóinak helyzete, bármely részén is éljenek a világnak, mint amilyen a középkori Európa polgáraié volt, s ezért fontos, hogy jelenlétükkel a városhoz való jogukat testesítsék meg.

Furcsa, hogy Sassen – noha szó szerint leírja a kifejezést – meg sem említi a városhoz való jog, egyébként ugyancsak marxista hagyományokra visszanyúló modelljét, Henri Lefebvre vagy David Harvey nevét (az előbbi is csak később, nem ebben az összefüggésben szerepel a szövegben). Ez utóbbi gondolat Európában, Párizsban 1968-ban született, s sem az idő, sem a hely nem véletlen, ahogyan az utca szerepének felértékelése sem az. Amit megfogalmaz, az igény egy átalakult és újfajta városi életre, az ahhoz való hozzájutásra, sokkal több az egyéni szabadságnál és a városi forrásokhoz való hozzáfé-

résnél. Nem is igény, sokkal inkább jog, hogy megváltoztassuk magunkat annak segítségével, ahogyan a várost megváltoztatjuk. Ráadásul közösségi jog, mert a közösség az urbanizmus átalakítására ható erején alapul (Lefebvre 1968; Harvey 2003). Ez a fél évszázados gondolat a Columbia Egyetem professzoránál tovább fejlődött, már egyúttal lehetőség is a régi etnikai vagy vallási csoportkonfliktusokon való felülemelkedésre; az Arab Tavasz szerinte éppen ebben az értelemben indított el polgári átalakulást. Sassen persze egyfajta világpolgárságra gondol, mely a helyi sajátosságokon felülemelkedve képes univerzális értékeket képviselni. Hogy pontosan hogyan válik összetetté, és ez miként jelenti szükségképpen a politikában való részvétel intézményesülését, arra egyik írásban sem kapunk választ, így a gondolatmenet némiképp ideologikusnak hat. Csupán példákat kapunk, pl. a bengázi felkelők a túlerőben lévő katonai hatalommal szemben is sikeres területszerzését, valamint Gáza vagy Szíria hasonló eseteit. Azt megtudjuk, hogy a város ezekben a példákban a hatalom obstrukciójaként szolgált, ám nehéz a város essenciáját Sassen szövegéből kiolvasni, s különbséget látni a fenti példák és pl. a közel két évezreddel ezelőtti Bar Kohba-felkelés között.

A 20. század első felében központi szerepet játszó város Sassen szerint később elvesztette kiváltságos szerepét az elemzésekben, ennek fő oka, hogy számos, önmagában nem városi jelenség helyszínévé vált, s így az arra irányuló kutatások inkább általános társadalmi problémákkal foglalkoztak, s nem magával a városi léttel. A legutóbbi időkben a városok ugyan ismét az érdeklődés fókuszába kerültek, ám sem az első, sem a mai szakasz nem foglalkozik az „urbánus” létforma lényegével – állítja Sassen 2011-ben, lényegében a nyugati nagyvárosokról. Azt azonban, hogy a nagyvárosi társadalmi folyamatok, vagy számtalan egyéb, a globális városhoz köthető jelenség miért nem a városi lét „lényege”, nem tudjuk meg. Arra sincs utalás, hogy a városi tér szimbolikus jelentésével foglalkozó kutatások hová sorolhatók ennek a homályos distinkciónak a mentén.

A globális város koncepciójának megalkotója láthatóan fontosnak tartja, hogy a városokhoz egyfajta gyenge hatalmat társítson, mely képes a katonai erővel szemben is ellenállni. Érvelése főként azon alapszik, hogy a hagyományos bombázásokkal szemben, mára a városi területen leggyakrabban alkalmazott technikák igyekeznek elkerülni a teljes pusztítást, s figyelembe veszik a városokra jellemző sokszínű gazdasági, társadalmi, katonai és egyéb érdekeket, s noha ezt nem specifikálja, sőt, megállapításait általános jellegűnek szánja, itt egyértelműen a fejlődő országok városairól szól. Más szavakkal az a támadó fél számára egyértelmű prioritás, hogy minimalizálja a saját érdekelttségükbe tartozó építményeiket érő károkat, s ez városi környezetben még a mai technikai viszonyok mellett is jóval nehezebb, mint a hagyományos hadszíntéren volt. Véleményünk szerint mindezek pontosabb megértéséhez alaposabban kéne szemügyre

venni a katonai stratégia és technológia fejlődését. Sassen szerint a közösségi média társadalmi integrációban játszott szerepe, a Facebook és az alternatív, az Arab Tavasz eseményeiben kulcsfontosságú szerepet játszó más felületek, technológiai értelemben a városi térhez, azon belül is az utcához kapcsolódnak, szerintünk ennek a kapcsolódási módoknak a mélyebb megismerése ugyancsak fontos volna.

A város és a biztonság

Sassen érvelésének sarkalatos pontja, hogy a COVID-19 járvány láthatóbbá teszi az agressziót. A városok – és itt ismét egy másik munkájára utal – biztonsági kockázatai közt a háború a legnagyobb, különösen a közel-keleti és afrikai városok esetében. Az idézett mű Mary Kaldor és Saskia Sassen (2020) nagyjából az itt referált írással egy időben megjelent könyve; egy tanulmánykötet, melyben nyolc esettanulmányt olvashatunk közel-keleti, afrikai, dél-amerikai városokról, valamint a szerbiai Novi Pazarról. A fegyveres konfliktusokkal és nemzetbiztonsági kérdésekkel foglalkozó könyv bevezetőjét a szerkesztők írták, ebben fejtik ki nézőpontjukat, melyre Sassen később reflektál. A beemelni kívánt gondolatok, ahol a jövő városának lényegi megismeréséhez is közelebb jutunk, a következők.

A hagyományos hadviseléssel ellentétben, a mai, fent említett városokban a gerillahadviselés sajátos formái zajlanak, a civil szereplők pedig egyre nagyobb szerephez jutnak, nem egyszerűen a polgári fegyveres szervezetek révén, hanem a közvetlen és közvetett polgári áldozatok minimalizálásának alapelve mentén. A szerzők metaforikus példaként említik a Damaszkuszt délnyugaton határoló tGhoutá, mely terület 2012² és 2018 között ostrom alatt állt, ám egy helyi, egész Damaszkuszt, többek közt joghurttal is ellátó tejgazdaságnak sikerült kivívnia, hogy a területen fekvő üzemük mindvégig biztonsági zóna maradjon és ne érje támadás. Mindez (a joghurt) szerintük a polgári szervezetek háborúban játszott szerepének, és a katonai szereplőkkel szembeni érdekérvényesítés megerősödésének jelképe, megtestesítője. Az élelmiszerbiztonságnak az erőegyensúlyban játszott szerepében rejlik a városi biztonság lényege, ennek mentén kell értelmezni a városok háborúban játszott szerepét, amennyiben a stratégiai fontosság mellett annak területi sajátosságai is új értelmet nyernek, sőt talán ebben ragadható meg a jövő városának esszenciája is.

A városi hadviselés – bárhol is történjen – szereplők tekintetében mindinkább globális jelleget ölt: a hadviselésbe bevont alakulatok forrása, a polgári lakosság, a mene-

² A kormányzati erők csak 2013-ban kezdték ostromolni a kormányellenes csapatok által 2012-ben elfoglalt keleti területeket Ghoutában.

kültek területi eloszlása, és legfőképpen a résztvevő „érdekelt”, és már nem csupán katonai szereplők földrajzi értelemben egyre messzebb túlnyúlnak a lokális vagy regionális kereteken. Erre Szíria, ahol az elégedetlen munkanélküli és elszegényedett vidéki lakosság az öbölországok anyagi támogatásával tudott fegyveres ellenzéki csapatokat mozgósítani, valóban tökéletes példa. A városokban zajló gerilla-hadviselés azonban nemcsak azok helyszínét érinti közvetlenül, hanem más városokat is. A menekültek száma exponenciálisan növekszik, ami Kaldor és Sassen értelmezésében egyfajta kényszerű urbanizációt vált ki, hiszen többségük elsődlegesen olyan városokat céloz meg, mint Goma a Kongói Demokratikus Köztársaságban, a koszovói Pristina vagy Afganisztán fővárosa, Kabul.

Mindezen túl, az erőszakos konfliktusok számos közvetett hatást is gyakorolnak az érintett városokra. Az etnikai és vallási csoportok identitásformáló szerepe megerősödik, ugyanakkor ezt a kormányzati politika az egyes csoportok befolyásolásával katonai célokra is kihasználja. Másfelől a milíciák önfenntartó tevékenységének egy része, pl. a műkincs-csempészet még nagyobb földrajzi távolságokra tolt ki az érintettek körét, pl. a szíriai pénzmosás közrejátszott a londoni ingatlanárak emelkedésében is. A hadviselésbe közvetve bevont globális infrastruktúra pedig egyértelműen a városokhoz kapcsolódik, azok hálózatához kötődik, a lokális probléma így válik globálissá a városok kapcsolatrendszerében. A gazdaságilag fejletlen országok nagyvárosait gyakran állami rendeletekkel irányítják, ráadásul az adóbevételek és ennek megfelelően az infrastrukturális kiadások is alacsonyak, a munkanélküliség viszont magas. Ezek a körülmények segítik az informális és illegális szervezetek nemzetközi hálózatainak kialakulását, ezzel a globális hálózatok illegális összetevőjét erősítik, amit Sassen korábban a globális városhálózatok általános, noha negatív jellemzőjeként írt le (Sassen 1991). A politikai szereplők gyakran a szélsőséges ideológiákat használják befolyásuk növelésére, ami, akárcsak az erőforrások megszerzésére való állandó törekvés, folyamatos erőszakhasználatot eredményez, nem is beszélve a bünszövetkezetek növekvő szerepéről, s az erőszak általánossá válásához való hozzájárulásukról.

Noha a városi hadműveletek kiemelten fontos eleme a polgári áldozatok minimalizálása, az aszimmetrikus hadviselés, a polgári szervezetek ellenakciói és az identifikáció sajátosságaiból fakadó konfliktusok, valamint az ezek következtében eszkalálódó fegyveres konfliktusok már jelentős mennyiségű polgári áldozatokkal járnak. A városokban bevezetett katonai ellenőrzés és a békefenntartó csapatok, a kialakított zónák, a tönkretett infrastruktúra, a kosz és a munkanélküliség még akkor is fokozza az általános biztonságérzet hiányát, ha a közvetlen akciók már véget értek, vagy teljesen elkerülték az

adott várost vagy városrészt. Az érintett városokban található helyszínekhez és épületekhez (pl. ellenőrzőpontok) kötődő szimbolikus tartalom ugyanakkor akár évtizedekig megmaradhat, a hozzá kapcsolódó bizonytalanság-érzés pedig állandósul.

A fegyveres konfliktusok által sújtott városok azonban nem csak helyszínei a permanens feszültségnek és bizonytalanságnak, hanem az ellenük folytatott küzdelemnek is főszereplői, aktív résztvevői. Akárcsak a „modern dzsungel”, mely eszköztárával új harcmodort hoz létre, a város úgy segíthet nyitottá válásával az etnikai, vallási vagy bármilyen ideológiai megosztottság felszámolásában. Az észak-afrikai és közel-keleti városokban a polgári összefogás írja felül a hagyományos csoporthatárokon alapuló ellentéteket, a nyugati nagyvárosok pedig a bevándorlók integrálásával mutathatnak példát, megerősíthetik gazdasági szerepüket az állammal szemben, mellyel a hatalom decentralizációját is kiválthatják. A globális városok szerepe stratégiai és kulcsfontosságú az új identitásformák létrehozásában. Akár a fegyveres konfliktus sújtotta, akár a globális nagyvárosok kerülnek tehát fókuszba, Kaldor és Sassen a városi polgárra, mégpedig annak „citoyen” értelmében vett jelentésére, felelősségére és funkciójára reflektál. A város tehát formájában és szerepében is válasz a lokális és globális kihívásokra, noha az nem teljesen világos, hogy a fejlődő országok fegyveres konfliktusok által sújtott városai és a fejlett országok globális városai között milyen kapcsolatot jelent az agreszió, annak fokozódó jelentősége vélhetően valamiféle analógiák mentén (is) értelmezendő.

A városok jövője

Josep M. Colomer és Ashley L. Beale (2020) a demokrácia fejlődését 2020-ban ugyancsak a globalizáció keretei közt elemezte, s a legfontosabb szerepet játszó társadalmi-politikai tényezőnek az egyre jobban eluralkodó félelmet és haragot tartotta. A társadalmi-politikai – és persze gazdasági – bizonytalanság, a jövőbeni fejlődést meghatározó szerkezeti szerepe hasonlít Mary Kaldor és Saskia Sassen (2020) elképzeléséhez. A két politikatudós véleménye szerint – minden intézményi, történeti és területi szempontot figyelembe véve – a városnak, a demokrácia szülőhelyének, kiemelt szerep jut majd a demokratikus kormányzati rendszerek globális szintre emelkedésében. A városi népesség aránya globális léptékben ma is folyamatosan nő, a modern városok pedig nyitottak és menedékhelyként szolgálnak. A város mint menedék (sanctuary) Kaldor és Sassen értelmezésében is központi szerepet kap. Míg Colomer és Beale szerint a városok a nemzetállamok hanyatló szerepét veszik át, Kaldor és Sassen szerint az erőszakos nemzetállammal szemben fejlődnek hatalmi tényezővé. Mindkét koncepcióban fontos,

hogy a globális városhálózatok fejlődésének következményeként a lokális konfliktusmegoldás fokozódó hangsúlyt kap, s hogy a városok kiemelkedő szerepet játszanak majd mindebben.

Vajon a város a terror és erőszak színhelyévé válik, a járványok által leginkább sújtott területté, s ezért onnan mindenki menekülni akar? Ez egybevágna Mike Davis (1992, 1998), Steve Flusty (1994) és Teresa Caldeira (1996, 2000), a posztmodern nyugati városok fejlődéséről alkotott elképzelésével. A 2020-ban megfigyelt, és 2021-ben is folytatódó, a kertvárosok és a kisvárosok iránti keresletnövekedés értelmezhető az erre adott reakcióként (Duffy 2020; Ramani, Bloom 2021), s a járvány is besorolható azon kockázatok közé, amiket Davis nagyhatású könyvében felsorol. 2021-ben azonban már a városi ingatlanárak növekedésére mutató jelekkel is találkozhatunk a fejlett országokban, ami éppen az ellenkezőjére utal (Ziady 2021). Esetleg, a konfliktusokra reagálva, a város a biztonság és az államszervezet soha nem látott erejű képviselőjévé válik, a globális kormányzás egyik új, meghatározó szintje lesz? Sassen is utal erre a lehetőségre, Colomer pedig egyenesen ezt jósolja. A méretgazdaságból, szervezésből és globális funkciókból származó előnyei alapján is ez utóbbi sejlik. Saskia Sassen (2020) hosszútávú történeti fejlődésről alkotott nézete rövid utalásban kap megerősítést: a történelem során az emberiség folyvást elmenekült a nehéz helyzetek elől, s jobb életfeltételeket keresett. Mára azonban nincs hová menekülni, sem a közel-keleti háborúk sem a nyugati nagyvárosok zavargásai elől, négy fal közé zár minket a város. Nincs hát más lehetőség, a város jelenlegi szerveződését kell a változó feltételek mentén átalakítanunk.

A városok általános negatív megítélése, beleértve azok fizikai körülményeit (zaj, levegő, ivóvízszennyezés) és társadalmi és morális hatását (közösségekre és személyiség gyakorolt hatás, bűnözés) végig kísérte a 19. századot és a 20. sz. első felét, mind Európában, mind pedig Amerikában. A várostervezéstől a társadalomtudományokig a mai napig erősen él a várossal való szembe helyezkedés alapelve, mely többnyire alternatív megoldásokat kínál. Saskia Sassen, a járvány kapcsán megszületett írása, legalábbis a fenti gondolata révén inkább város-párti. A városok a jövő letéteményesei, csupán jelenlegi formájukban és szerveződésükben nem fenntarthatók, meg kell változtatni őket. Mindebből logikusan adódik a kérdés, hogy mi teheti rugalmasabbá és alkalmazkodóképesebbé a városokat? Továbbá hogyan állnak össze területi hatalmi tényezővé a háborút (vagy katasztrófát) elszenvedő városokban megerősödő polgári szervezetek?

A járvány Sassen (2020) szerint minden korábbinál jobban kihangsúlyozza a városok fenntarthatóságának problematikáját, ám azt is írja, hogy a fenntarthatóság, a város jelenlegi szerveződése különösen az amerikai és ázsiai nagyvárosokban okoz gondot, a városlakók ott szenvednek többet, ahol az élelmiszerellátás és az „elérni vágyott”

terek nehezen megközelíthetőek. Szerinte az európai városok kicsik és ezért irányíthatóbbak, ez azonban mára kivételnek számít, s oka, hogy az európai városok régebbi korokból származnak, amikor az önellátás mindennapi szükség volt.

Ezzel arra utal, hogy az amerikai és ázsiai nagyvárosokban a rekreációs tér ritka, a lakosok zömétől nagy földrajzi távolságra található, miközben az infrastruktúra és közlekedés nehézkes. Szerintünk azonban ez az általánosítás számos kérdést vet fel. Hogyan értelmezhető, hogy Szöul több vonatkozásban is a legfejlettebb tömegközlekedéssel rendelkezik az OECD-országok nagyvárosai között, a lakosság 80%-a tíz percen belül lakik valamely buszmegállóhoz, ami kifejezetten magas lefedettséget jelent (OECD 2017). Ha nem támasztjuk alá adatokkal az európai nagyvárosok legalábbis viszonylagosan kis méretét, sem azt, hogy pontosan mely városokról van szó, akkor a 9 millió főt számláló London a fenti megközelítésben hová helyezhető, vagy a 3,5 milliós Berlin mennyivel kisebb a 3,9 milliós Los Angelesnél, illetve a 2,1 milliós Párizs mennyivel kisebb a 2,7 milliós Chicagónál? Az is kérdéses, hogy a történelmi fejlődés miként hat az eltérő gazdasági és társadalmi környezetben, illetve hogy milyen hosszútávú fejlődés az, ami hat? Kétségtelen, hogy az európai városok többsége évezredek múlttal rendelkezik, de vajon az ázsiai nagyvárosokra ez valóban nem áll fenn, vagy ott valami megszakította a történelmi folytonosságot? Jobban mint Berlin lebombázása, majd kettéválasztása?

A fenti gondolatmenetéből az is következik, hogy az élhető város kicsi, olyan tér, ahol nem kell órákat ingázni a munka- és a lakóhely, valamint a szolgáltatások és a lakóhely között. Az embereknek mindenütt kis kertekre van szüksége – mondja Sassen – akárcsak az európai városokban. Általános jólétre kell törekednünk, a szegmentáció ellenében. A korábbi „reformelképzeléssel” ellentétben ezzel a gondolattal éppen a város, a nagyváros ellenében érvel. Mindezek így további kérdéseket vetnek fel. Pl. lesznek-e klímabiztonsági okok miatt kiürülő városok vagy városrészek, és ha igen, akkor a tömeges vándorlás milyen területi-társadalmi változásokat indukál majd? Ez a végső gondolathoz kapcsolódó kérdés viszont ismét a környezetminőség felé mozdít(hat)ja a városok fenntarthatóságának problematikáját.

Irodalom

- Caldeira, T. P. R. (1996): Fortified Enclaves: The New Urban Segregation. *Public Culture*, 8. 303–328.
- Caldeira, T. P. R. (2000): *City of Walls: Crime, Segregation, and Citizenship in Sao Paulo*. University of California Press, Berkeley.
- Colomer, J. M., Beale, AL. (2020): *Democracy and Globalization. Anger, Fear, and Hope*. Routledge, London and New York.



- Davis, M. (1992): Fortress Los Angeles: The Militarization of Urban Space. In: Sorkin, M. (ed.): *Variations on a Theme Park*. Noonday Press, New York, 155–180.
- Davis, M. (1998): *Ecology of Fear: Los Angeles and the Imagination of Disaster*. Metropolitan Books, New York.
- Duffy, C. (2020): The UK housing market is grinding to a halt because of the coronavirus. CNN, March 27, 2020. https://edition.cnn.com/2020/03/26/intl_business/uk-mortgage-extensions/index.html (Letöltés: 2021.05.09.)
- Flusty, S. (1994): *Building Paranoia: The Proliferation of Interdictory Space and the Erosion of Spatial Justice*. Los Angeles Forum for Architecture and Urban Design, Los Angeles.
- Harvey, D. (2003): The Right to the City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 27, 939–941. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2003.00492.x>
- Hunyadi B., Molnár C. (2020): *A koronavírus-járvány gazdasági és társadalmi következményei Józsefvárosban*. Friedrich-Ebert-Stiftung – Political Capital, Budapest.
- Kaldor, M., Sassen, S. (eds.) (2020): *Cities at War Global Insecurity and Urban Resistance*. Columbia University Press, New York.
- Kellerman, A. (2020): The post-Corona city: Virus imprints and precautions. *Urban Analytics and City Science*, 7, 1124–1127. DOI: 10.1177/2399808320949296
- László, B. (2020): A koronavírus-járvány szociológiai hatásai egy iparváros lakótelepi közösségére. Szakdolgozat. PPKE, Budapest.
- Lefebvre, H. (1968): *Le droit à la ville*. Anthropos, Paris.
- OECD (2017): *Urban Transport Governance and Inclusive Development in Korea*. OECD Publishing, Paris.
- Ramani, A., Bloom, N (2021): The doughnut effect of COVID-19 on cities. Voxeu, 28 January 2021. <https://voxeu.org/article/doughnut-effect-covid-19-cities> (Letöltés: 2021.05.19.)
- Sassen, S. (1991): *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press.
- Sassen, S. (2011): The Global Street: Making the Political, *Globalizations*, 8, 573–579. <http://dx.doi.org/10.1080/14747731.2011.622458>
- Sassen, S. (2020): The City and the Virus. Shapes, Jun 4, 2020. <https://www.iberdrola.com/shapes/en/saskia-sassen-crisis-coronavirus> (Letöltés: 2021.05.15.)
- Sharifí, A., Khavarian-Garmsir, A. R. (2020): The COVID-19 pandemic: Impacts on cities and major lessons for urban planning, design, and management. *Science of the Total Environment*, 749. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.142391>
- Szirmai V. (2021): Nagyvárosok a COVID-19 vírusjárvány idején. *Földrajzi Közlemények*, 145. 1–16. <https://doi.org/10.32643/fk.145.1.1>
- Ziady, H. (2021): People are panic buying homes as prices skyrocket around the world. CNN, May 13, 2021. <https://edition.cnn.com/2021/05/13/business/global-real-estate-prices/index.html> (Letöltés: 2021.05.19.)

HÁROMVÉ ROVAT VENDÉGEK-VÁROSOK-VÉLEMÉNYEK

A beszélgetés témája: A magyar városok differenciált fejlődési trendjei és kihívásai

A city.hu állandó rovatának célja, hogy minden számban készítsen az érdeklődők számára egy élő, egyórás szakmai beszélgetést, melyre minden esetben egy meghatározott téma köré, három, várossal foglalkozó szakembert hívunk meg. A beszélgetések, melyekről kép és hangfelvétel is készül a city.hu Háromvé (Vendégek-Városok-Vélemények) rovatában lesznek feltöltve, onnan bármikor letölthetőek, megnézhetőek.

A city.hu első számába szánt egyórás beszélgetés központi témája a magyar városok differenciált fejlődési folyamatai, a köztük feszülő egyenlőtlenségek, a hazai városfejlődés legfontosabb kihívásai voltak. A beszélgetés meghívott vendégei voltak:

Dr. Horeczki Réka (PhD), közgazdász, tudományos munkatárs, Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete, Pécs. Kutatási területei: kisvárosok élhetősége, fejlődése Kelet-Közép-Európában).

Dr. Jóna László (PhD), okleveles településmérnök, Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszékének egyetemi adjunktusa; tudományos munkatárs, KRTK Regionális Kutatások Intézete Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály, Győr, Magyar Urbanisztikai Társaság Győr-Moson-Sopron megyei területi csoport, titkár. Kutatási területei: városi közterületek, fenntartható városi közlekedés.

Dr. Nagy Gyula (PhD), geográfus, egyetemi adjunktus, Szegedi Tudományegyetem, Gazdaság és Társadalomföldrajzi Tanszék. Kutatási területei: települési környezet-életminőség területi egyenlőtlenségei, urbanisztika, várospárok Szeged-Hódmezővásárhely.

A beszélgetés során kiderülnek, milyen városfejlődési folyamatok és kihívások jellemzik ma a vidéki regionális központjainkat, hogyan látják a meghívott kutatók a főváros és a vidéki nagyvárosok közötti ellentéteket. Mit jelent ma egy magyar város esetében versenyképesség. Végül pedig beszélgetünk a magyar városokat is érintő legfontosabb 21. századi kihívásokról.

Schuchmann Júlia
rovatvezető