

2016/2.

FALU VÁROS RÉGIÓ

TERÜLETFEJLESZTÉSI SZAKMAI FOLYÓIRAT



VÁROSFEJLESZTÉS – EU2020 CÉLOK

VÁROSREHABILITÁCIÓ

FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS

VÁROS – EGYETEM

ESPON – HÍREK

FVR

FÓKUSZBAN A VÁROSOK

FALU VÁROS RÉGIÓ

TERÜLETFEJLESZTÉSI SZAKMAI FOLYÓIRAT

2016 / 2.



Előszó

Tisztelt Olvasó!

Hazánk folyamatos gazdasági növekedésének biztosításához, e növekedés fenntartásához kiemelten fontosak a városaink, melyek alapvető színterei a foglalkoztatásnak és a helyi gazdaságnak. A nagyobb városaink kiemelt térszerkezeti szerepe vitathatatlan, hiszen a főbb gazdasági és társadalmi mutatók (pl. a foglalkoztatás, a megtermelt jövedelem, vagy az oktatás terén) alapján nagyvárosaink mindegyike központi-, súlyponti szerepet lát el. A városok jellemző területi folyamata a gazdasági központi szerepük erősödése a vidéki térségekkel, falvakkal szemben, amely a vállalkozássűrűségben, a szolgáltatások, kereskedelem nagyobb szerepében, ezekből adódóan a nagyobb gazdasági teljesítményben is érvényesül.

Annak érdekében, hogy Magyarország fejlődése továbbra is töretlen maradjon, szükséges a városaink folyamatos támogatása, azok állandó fejlesztése. Önmagában a városokra jellemző térségi folyamatok felismerése is jelentős, így ezek tárgyalása, az ezekre adható reakciók (pl.: az elmúlt években előtérbe kerülő gazdaságfejlesztési fókuszú városfejlesztés) felvázolása alapvető fontosságú, így kiemelten az ország fejlesztési dokumentumaiban (pl. az OFTK-ban és a Partnerségi Megállapodásban), vagy a szakmai sajtóban.

Lapunkban azt kívánjuk bemutatni a tisztelt Olvasónak, hogy a városfejlesztés mennyire szerteágazó tudomány, annak mennyi rendkívül fontos aspektusa van, arra mennyi minden fejt ki alapvetően meghatározó hatásokat. Érzékelteni kívánjuk, hogy a területi folyamatok mennyire összetettek, azokon belül a városi fejlődésre ható tényezők mennyire különböző fejlődési pályákat eredményezhetnek. Lényeges, hogy a városfejlesztés terén sok szereplő működik közre, kiemelt szerep jut az önkormányzatoknak, az egyetemeknek (Lásd: Szegedi Egyetem és az ELI együttműködése), továbbá a civil szervezeteknek, akár csak a kormányzati szerveknek.

Jelen lapszámban a szakmai közéleti anyagok mellett tudományos közlések is helyet kapnak, melyekre külön felhívjuk olvasóink figyelmét. A tematikusan válogatott tanulmányok szerzői bemutatják a városfejlesztés főbb

elméleti alapjait, Magyarország kapcsolódását az EU2020 célokhoz, vagyis az intelligens, a fenntartható és az inklúzív városfejlesztés témakörei mentén próbálják szemléltetni a hazai és nemzetközi példák mentén a legfontosabb elképzeléseket, megvalósult fejlesztéseket. Célunk megmutatni, hogy milyen jövőbemutató fejlődési modellek mentén gondolkoznak a hazai, illetve a külföldi nagyvárosi tervezők (Aspern Seestadt), továbbá lényegesnek tartjuk minél szélesebb körben ismertté tenni a határon átnyúló térségek fejlődését, köztük az előremutató határmenti együttműködéseket (Lásd: Komárom és Komárno).

Aktuális lapszámunkban szakmai szervezetek, műhelyek is bemutatkoznak (MUT, BME Urbanisztika), továbbá olyan kezdeményezések is szerepelnek, melyek példaként állíthatók a hazai városaink, térségek, de akár a szakma minden szereplője elé: reméljük, hogy az FVR ezen lapszámában is sikerült értékes, új gondolatokat, információkat eljuttatni a tisztelt szakmai olvasóközönséghez, tovább bővítve szakmai ismereteiket. Bízom abban, hogy a szakcáncánk által szerkesztett lap elnyerte a tisztelt Olvasó tetszését és a következő lapszámunk esetében is szakmai közönségünk körében üdvözölhetem majd!



Rákossy Balázs

*Európai uniós források felhasználásáért felelős államtitkár,
Nemzetgazdasági Minisztérium*

IMPRESSZUM

Felelős kiadó:
Nemzetgazdasági Minisztérium,
1051 Budapest, József nádor tér 2-4.

Elérhetőség: 1051 Budapest, Honvéd utca 13-15.

A lapszám szakmai szerkesztője:
Jusztin Valéria és Tafferner Bálint

A szerkesztőbizottság tagjai:
dr. Csemez Attila, Fülöp Judit, Ongjerth Richárd,
dr. Péti Márton, Salamin Géza, dr. Szaló Péter,
dr. Tózsza István

Nyomdai előkészítés, kivitelezés:
SICAMBRIA Communications Kft.

A Falu Város Régióban megjelenő tanulmányok és írások szerzői véleményeket tükröznek, amelyek nem feltétlenül egyeznek a Nemzetgazdasági Minisztérium hivatalos álláspontjával.

Lapunk szakmai közéleti információkat közvetít, továbbá megjelenési lehetőséget ad tudományos közléseknek is, mely írások magas szakmai minőségű független lektorok közreműködésével jelennek meg. A tudományos közléseket külön jelöljük.

ISSN: 1218-2613

Minden jog fenntartva, beleértve a sokszorosítás, a nyilvános előadás, az online digitális publikálás, valamint a fordítás jogát, az egyes cikkeket illetően is.

A kézirat lezárása: **2016. november 15.**

Képek forrása: a címlapon szereplő kép szerzője Kelenné Török Livia, az 55., 212., 219. oldalakon szereplő fejezetközi átkötő képek szerzője Izsó Tímea, míg a 8., 99., 223. oldalakon levő képeké Tafferner Bálint.

INTERJÚ – DR. CSABA DERS

„Egy tudatosan felépített tanulási folyamat kialakítása szerintem a cél, ahol a város tudatosan gyűjti és elemzi a céljai szempontjából fontos adatokat és ezek alapján visszacsatol a megfelelő területekre, tudatosan osztja meg ezeket az információkat a város működésében érintett külső szereplőkkel is.”



70

A SIKER TITKA – SZEGED VÁROSA ÉS AZ EGYETEM PÉLDÁJA

„... legfontosabb elemei a felsőoktatási képzés megnyitása a vállalkozások felé (kooperatív vagy duál szisztémák), az érintett tanszékek és intézetek ipari kapcsolatainak erősítése (közös projektek, outsourcing), ezen belül is a közös piaci tevékenységek támogatása ...”



94

FÓKUSZBAN

Városfejlesztés és az EU2020 kapcsolata „Mely rendszer-szintű tényezők segítik vagy hátráltatják a fenntartható, integrált városfejlesztés előmozdítását európai, közép-európai és hazai kontextusban?”



16

KITEKINTÉS – A KÁRPÁT-MEDENCEI MAGYARSÁG

Külhoni magyar városok a külhoni magyar tömbökben „Látni kell tehát, hogy a külhoni magyarság megmaradása elsősorban a vidékies térségekben biztosított. A gazdasági növekedés XX. századi szintereiül szolgáló városokban erre sokkal kisebb az esély.”



107

MŰHELY – 50 ÉVES A MAGYAR URBANISZTIKAI TÁRSASÁG

„A város legfontosabb funkciója, hogy a hatalmat formává, az energiát kultúrává, az élettelen anyagot eleven művészi jelképpé, a biológiai újratermelést pedig társadalmi kreativitássá alakítsa át.”



207

8 FÓKUSZBAN

9 TUDOMÁNYOS KÖZLÉS A városfejlesztés új keretei a 2014-20-as fejlesztéspolitikai ciklusban (dr. Péti Márton – Salamin Géza)

16 Városfejlesztés az EU-ban az EU2020 célok mentén (Matkó Márton)

26 Okos városok, intelligens városfejlesztés (Kulcsár Sándor – Szemerey Samu)

34 Kő az állóvízbe – a közbringarendszer szerepe a fenntartható városfejlesztésben az EU2020 célok mentén (Bardóczi Alexandra – Dalos Péter)

50 Inkluzív városfejlesztés: célok és eszközök (Csák László)

55 TOPIK

56 Két keréken a városban: a kerékpározás reneszánsza (dr. Kukely György – Zábrándi Zolt)

60 Teret az innovációnak: az üres ingatlanok lehetőségei a városrehabilitációban, gazdaságfejlesztésben és a társadalmi kohézió erősítésében (Polyák Levente)

66 Design a városban: Y generációs tárgyak vonzásában (Bakó Zsófia)

70 INTERJÚ

70 Egy „intelligens Pécs” felé – Interjú Dr. Csaba Ders építésszel (Kelenné Török Livia)

75 A SIKER TITKA

76 Szociális városrehabilitáció Győr-Újváros területén (Fekete Dávid – Polgári István)

82 Budapesti Értékvédelmi és Városfejlesztési Támogatások (dr. Szeneczey Balázs)

94 Világszínvonalú lézeres kutatóközpont épül Szegeden (Lehrner Lóránt)

99 KITEKINTÉS

100 A székelyföldi városok felkészülése a 2014-2020 közötti fejlesztési időszakra (dr. Kassay János)

107 TUDOMÁNYOS KÖZLÉS Külhoni magyar városok a Kárpát-medencében napjainkban (dr. Péti Márton – Szabó Balázs)

114 URBACT Európai Városfejlesztési Program (Majorné Vén Mariann – Sain Mátyás)

122 Számítalan városi kezdeményezés egy helyen összegyűjtve – az Európai Bizottság egyablakos városi portálja (Csintalan Lilian)

127 A településfejlesztés nemzetközi folyamatai (Dr. Dömötör Tamás)

133 Fenntartható lakópark Bécsben: Aspern (Ferenczi Edit)

140 TUDOMÁNY / TANULMÁNY

141 Budapest tematikus fejlesztési programjai (Garay Márton)

147 A városok stratégiai tervezésének hazai tapasztalatai 2007 és 2015 között (Szendrei Zsolt – Balás Gábor)

156 Integrált városfejlesztés: opció vagy fikció? (dr. Kukely György)

162 Városfejlesztés és területi kiegyenlítődés, 2007-2011 (Baranyai Zsolt)

174 A városfejlesztés területi eszközei: ITS, ITP, tervezési keretek, közösségi fejlesztési források (Chikán Márton)

178 A jövőtervezés és a várostervezés kapcsolata, Budapest 2050 (Dr. habil Alföldi György)

187 TUDOMÁNYOS KÖZLÉS Az ESPON 2013 program eredményei az európai városhálózat átalakulásának tükrében (Móricz Ádám)

196 TUDOMÁNYOS KÖZLÉS Határokon át: A határon átnyúló együttműködések földrajzi és strukturális jellemzői a Duna-régió területén (Pete Márton – Gyelnik Teodor)

206 MŰHELY

207 Ötven éves a Magyar Urbanisztikai Társaság (Körmendy Imre)

211 Urbanisztika Tanszék (Dr. habil Alföldi György – Dr. Benkő Melinda)

212 TERVEZÉS – SZABÁLYOZÁS

213 Szemléletváltás a településügyben (Kolossa József)

215 A gazdaságtudatos városfejlesztés programja (Ongjerth Richárd)

219 RÖVIDEN

220 A városok helyzete Magyarországon (Pentelényi Gábor)

222 Az Európai Tervezés Kartája – Megjelent a magyar kiadás (Salamin Géza)

223 Miért akadt meg a felzárkózás? (Takács Péter)

223 AJÁNLÓ

224 Két város – egy terv (Dubniczki Kitti)

227 A világ legnagyobb földrajzi konferenciája San Franciscóban (Farkas Sára – Gutpintér Júlia)

230 Planning Horizons – Térben gondolkodva (Thinking Spatially) (Láposi Roland)

A városfejlesztés új keretei a 2014-20-as fejlesztéspolitikai ciklusban

Kulcsszavak: urbanisztika, várospolitikai, városfejlesztés, kohéziós politika

Abstract:

Urban policy of Hungary has been significantly reformed in the last few years. The main driving forces behind this urban political renewal are related to the planning and preparatory processes of the current (2014–20) programming period financed by the European Union. The baseline development policy document of Hungary, the National Development and Territorial Development Concept (NDTC), drafts the main urban policy issues. According to this new policy, the major cities have been the able to play important formal roles in the programming and implementing of EU funded territorial operative programmes. Urban development shall follow the overall Hungarian development goal of this period: supporting economic growth. Authors of this study were deeply involved in the process of outlining this new Hungarian urban policy issues. In this paper they introduce the main characteristics of this new policy and they also identify these policy issues the possible tasks ahead in order to realise this policy more effectively.

Absztrakt:

A hazai várospolitikai új célkitűzésekkel és megváltozott feltételek között működik a 2014–2020-as fejlesztési időszakra való felkészülés óta. A hazánk számára meghatározó jelentőségű uniós fejlesztési források keretrendszere, és azokon belül a városfejlesztések pozíciója is jelentősen megváltozott erre az időszakra. A tanulmány bemutatja azokat az eredeti városfejlesztési elgondolásokat, amelyek a hétéves fejlesztéspolitikai ciklushoz kapcsolódó stratégiai tervezést meghatározták. Mindezt a hazai nemzeti stratégiai törekvések, valamint az EU2020 stratégia és a kohéziós politika megreformált európai keretrendszere határozta meg. Az új rendszerben a megyei jogú városok fejlesztéspolitikai szerepet kaptak és nemzeti szintű várospolitikai célrendszer jött létre az Országgyűlés által elfogadott Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió keretében. Az Európai Bizottság és a magyar kormány által elfogadott Partnerségi Megállapodásnak megfelelően immár a terület- és városfejlesztésnek is elsősorban a gazdaság fejlesztését kell szolgálnia. A fejlesztéspolitikához kötődő városfejlesztési vonatkozások megerősödése a hazai váropolitikát is erőteljesebbé teszi, s egyben olyan folyamatokat is elindít, melyek elvezethetnek az urbanisztikai gyakorlat lényegi újrarajzolásához, közelítve a Nyugat-Európában és a tengerentúlon érvényesülő szakmai szemlélethez. Jelen tanulmányban a 2014–20-as periódus felkészülésében és stratégiai tervezésében aktív szerepet játszó szerzők az időszak magyarországi várospolitikai törekvéseit foglalják össze. Együttműködésnek néhány olyan lépést, amely hozzájárulhat az új váropolitika kiteljesedéséhez.

A formalizált váropolitika megjelenése Magyarországon

A városfejlesztés új feltételrendszerét az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióban (OFTK) kijelölt szakpolitikai célrendszer, a forrásfelhasználással kapcsolatos kormányzati döntések, a Magyarország és az Európai Bizottság között az új hétéves fejlesztési ciklusra megkötött Partnerségi Megállapodás, a forrásokat biztosító operatív programok és azokban megjelenő cél- és elvárásrendszer, az ehhez kapcsolódó új típusú várostervezési keretrendszer (IVS, OP orientált projektervezés, ágazati kapcsolódások) alkotják. E felsorolt elemek összességében a váropolitika felértékelődéséhez vezetnek, ami nem csak hazai és uniós szinten érvényesül, hanem a kohéziós politika erőforrásaiból jelentősen részesedő más országokban is egyértelműen megfigyelhető trend. Mindezt egyébként szorosan kapcsolódik ahhoz, hogy a városok és a városfejlesztés gazdasági növekedésben betöltött szerepe világszerte felértékelődik.

Európai impulzusok a hazai váropolitika alakításában

A városfejlesztés és a kapcsolódó (területi) tervezési politika az Unióban alapvetően tagállami szintű kompetencia. Az ún. városi dimenzió azonban mégis fokozatosan teret nyer az uniós szakpolitikákhoz kapcsolódóan, ami a Lisszaboni Szerződés területi kohéziós üzeneteinek megjelenése óta különösen erősödik, elsősorban

a kohéziós politikájában. Napjainkban elsősorban az Európa2020 Stratégiában megfogalmazott növekedési célok eléréséhez vezető lépések fontos dimenziójaként jelenik meg a város. Ezt a megközelítést szervezi és ösztönzi az Urban Agenda kezdeményezése is, a Bizottság, a tagállamok és a városok aktivizálásával. A 2014–2020-as periódusban már a kohéziós politika szabályai előírják, hogy az Európai Regionális Alapból származó források minimum 5%-át integrált, fenntartható városfejlesztésre szükséges allokálni és a hely alapú fejlesztés jegyében városi és egyéb funkcionálisan egyben tervezhető térségek fejlesztésére bevezetésre került az integrált területi beruházások (ITI) lehetősége, mint az integrált, programszerű, stratégián alapuló fejlesztések kiemelt eszköze. A korábbi LEADER városi megfelelőjeként pedig bevezetésre került a közösségvezérelt helyi fejlesztések (CLLD) eszközének lehetősége is.

A hazai fejlemények szempontjából (is) fontos megemlíteni az Európai Unió magyar elnökségének az európai szintű váropolitikához való hozzájárulását. A 2011 első szemeszterében sorra kerülő Magyar Elnökség programja sokat foglalkozott a területi kohézió és váropolitika dimenziójával is. Magyarország koordinálásában létrejött az Európai Unió új Területi Agendája, amely immár világos kapcsolatot épített a közösségi politikának tekinthető területi kohézió és a városfejlesztési törekvések között. Szintén magyar koordinációban született meg a városok demográfiai és klímaváltozási kihívásainak kezelésével foglalkozó Budapesti Nyilatkozat¹. E két közpolitikai

¹ Budapesti Nyilatkozat Az európai városok klímaváltozási és demográfiai kihívásairól a városfejlesztésért felelős főigazgatók részéről. (2011. május 2.)

Fókuszban

dokumentum egyaránt formálta az EU szakpolitikákat, és persze közvetlenül hatottak a hazai közfejlesztési és városfejlesztési törekvésekre is. A Magyar Elnökség programja még két széleskörű európai együttműködésben elkészült szakmai anyaggal is hozzájárult az európai városspolitikai gondolkodáshoz: az egyik a klímaváltozással kapcsolatos városi teendőkről (Salamin et al eds. 2011), a másik a demográfiai változások városi következményeiről és lehetséges stratégiákról szól (Gerőházy et al, 2011.).

Építkezés alulról: a hazai városok tervezési folyamatai a hazai városspolitika alakításában

Magyarországon 2011-től, az új EU kohéziós politikai periódushoz időzített, bár nem kizárólag az által motivált fejlesztéspolitikai stratégiai tervezési folyamatok indultak el. A Nemzetgazdasági Minisztérium, majd a Nemzetgazdasági Tervezési Hivatal koordinációja mellett az ágazati szakpolitikák és a területi szereplők (megyék és nagyvárosok) egyaránt elkezdtek kialakítani, ill. újraformálni jövőképeket, fejlesztési stratégiájukat. Ezt az OFTK tervezése rendezte közös, koordinált folyamatba a szakminisztériumok és a területi szereplők bevonásával. A nagyvárosok esetében ezt az integrált városfejlesztési stratégiák megújítása és az új programidőszakra – a formálódó operatív programok által behatárolt tematikai keretek között – vonatkozó fejlesztési programtervezés követte. (A kisebb városok hasonló tervezésére központilag irányított keretben került sor.) A Falu Város Régió hasábjain 2014-ben részletes elemzések jelentek meg a jelenlegi programidőszakot előkészítő tervezési folyamatokról (Péti et al., 2014) és az OFTK szerepéről is (Salamin et al., 2014), ezért az alábbiakban csupán a városspolitika szempontjából foglalkozunk e folyamat eredményeivel.

Magyarország városspolitikai célrendszere, változó önkormányzati szerepek

A városokra általában és azok hálózatára egyaránt vonatkozó városspolitikai célrendszerének az OFTK-ban való megjelenését talán nem túlzás úgy értékelni, hogy ezzel koncepcionálisan, átfogóan és önálló gondolatkörként az 1971-es Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió óta először jelent meg országos városspolitika hazánkban. Ez mindenképpen minőségi változást jelenthet ahhoz a helyzethez képest, amikor az állam elsősorban csak építésügyi kérdésként tekint a településekre, elsősorban a korlátozó szabályozások (településrendezés) megközelítésével. A stratégiai és fejlesztésorientált városspolitika felé irányuló elmozdulásnak azonban már vannak a közelmúltban megkezdett előzményei. Ilyen, fontos korábbi lépés volt az integrált városfejlesztési stratégiák (IVS) tervtípusának és forrásöszöntött gyakorlatának bevezetése, ami egyébként szintén az uniós fejlesztéspolitikához kapcsolódott, a 2007-2013 közötti fejlesztési ciklus városrehabilitációs támogatásainak feltételeként.

Az OFTK-ba bekerült városi tartalom összhangban áll az Európai Unió szintjén megfogalmazott városspolitikai megközelítéseivel, mindenekeelőtt a Lipcsei Kartával, de ezen túl közvetlen tartalmi kapcsolatban is fennáll a Területi Agendában és a Budapesti Nyilatkozatban 2011-ben megfogalmazott prioritásokkal (bár ebben a Magyar Elnökség és a részben átfedő szakértői-szereplői kör is szerepet játszhatott). Mindeközben tükrözi a hazai térszerkezeti sajátosságokat (pl. egyközpontú térszerkezet) és a nemzeti stratégiai kormányzati célkitűzéseket is.

Az OFTK városspolitikai rész fő fókuszában a növekedés, versenyképesség és a fenntarthatóság érdekében a térszerkezetet hatékonyabbá és fenntarthatóbbá tevő többközpontú fejlődés ösztönzése áll, amiben a különböző funkciót betöltő jelentősebb városok fejlesztésének kulcsszerepe van. A fenntarthatósági megfontolások fontos eleme a városok élhetőségének biztosítása. Ennek hazai gyakorlatában újszerűnek tekinthető mindenekeelőtt az erős családbarát megközelítés (és a demográfiai kihívások egyéb vonulatainak a gondozása is, ld. pl. előre-gedése), valamint a helyi közösségek megerősítésének és a klímabarát megoldások alkalmazásának szándéka. A városspolitika másik alapvetése, hogy fejlesztési és gazdasági értelemben helyi szintként a városok és térségek együttesét, a várostérséget állítja.

A településhálózati üzenetek kapcsán fontos megemlíteni e törekvések szakpolitikai előzményét, a 2008-ban elkészült Településhálózat-fejlesztési Konceptió tervezetét, amely a szakpolitikai irányítás megrendelésére, széleskörű szakértői kör bevonásával készült el a VÁTI tervező műhelye és az MTA Regionális Kutatások Központja együttműködésében (ld. Faragó 2008., Salamin et al 2008., Rechnitzer 2008). Ezt a széles szakmai bázison kialakított tervezetet végül nem fogadta akkor el a kormány, de elemzései 2012-ben – a területi folyamatokról szóló jelentés részeként – benyújtásra kerültek az Országgyűlés elé. Üzeneteinek lényegi elemei – pl. többközpontú, koncentrált fejlesztés és a várostérségek rendszere – az OFTK-ban is érvényesültek.

Város és várostérség fejlesztés stratégiai prioritásai az OFTK-ban (2014)

- Fenntartható és harmonikus város-vidék kapcsolat
- Fenntartható és kompakt városszerkezet kialakítása
- Energiafüggettség csökkentése és klímavédelem
- A demográfiai változások, népességfogyás kezelése: családok és helyi közösségek megerősítése
- A leromlott városrészek hanyatlásának megállítása, megelőzése
- Együttműködés a többszintű kormányzás jegyében
- A stratégiai szemlélet fokozása a várostérségek tervezésében
- Helyi gazdaságfejlesztés

Az OFTK a többközpontú fejlődés jegyében külön célokat fogalmaz meg Budapest és agglomerációja ill. egész Pest megye területére, valamint kijelöli a fejlődés kívánatos fejlődési központjainak rendszerét. Egy belső városgyűrű megerősítését és a külső városgyűrű fejlesztését irányozza elő. A koncepció ugyanakkor számottevő határon átnyúló kitekintést is ad és pl. a városok fejlesztése, térszerkezeti kapcsolatok erősítése kapcsán ösztönzi a határon átívelő várostérségek kialakulását, vonzáskörzetek bővülését. Mindez nem csak a nagyvárosok globális és európai hálózati csatlakozását jelenti, hanem a Kárpát-medencei együttműködések, valamint az anyaországi és a külföldi magyarság közötti társadalmi-gazdasági kapcsolatépítést sürgető OFTK célkitűzésekkel együtt nemzetstratégiai jelentést is hordoz. A városi funkciók határon átnyúló kiterjesztésével találkozhatunk ugyanis központjukra a külföldi vagy éppen a magyarországi magyarok által lakott határ menti térségek (de persze nem kizárólagosan e térségek magyar nemzetiségű lakosságát célozhatják e törekvések).

A városfejlesztés átalakuló országos keretei között fontos megemlíteni a helyi önkormányzatok helyzetének változását is. Az állami feladatok ellátásának centralizálásával az elmúlt évek során az igazgatási és közszolgáltatási önkormányzati feladatok jelentősen szűkültek. Ugyanakkor a gazdaság és annak ösztönzése egyre inkább a helyi beavatkozásokra szorult, amit sikerült a fejlesztéspolitikában koncepcionálisan érvényesíteni. Ugyanakkor a gazdaság és a fejlesztéspolitika számára helyi szintet nem általában a települések (helyi önkormányzatok) jelentik, hanem a nagyobb városok, illetve a nagy és közép-városok körül körvonalazható várostérségek. E várostérségekre alapuló gazdaságot és fejlesztéseket szorgalmazza a koncepció. E terület egység az államigazgatás területi reformja során, a járási rendszerben megjelent, viszont a fejlesztési önkormányzatok kooperációján alapuló kistérségek szerepének leértékelődése ezzel ellentétes iránynak tekinthető. Ugyanakkor az önkormányzati törvény és a területfejlesztési törvény módosításai nyomán a régiók helyett a nagyvárosi vonzáskörzeti keretekhez közelebb álló megyének a szerephez jutása, a megye fejlesztési funkcióinak bővülése szorosan kapcsolódik a koncepció gazdaságfejlesztési és térszerkezeti céljaihoz.

Az integrációért „kiáltó” városi tervezési tevékenységek közelítése

A városspolitikai szemlélet kibontakozását az azzal átfedő rokonterület, a területi tervezés (jelen értelemben a településnél nagyobb területi egységek szintjén megvalósuló tervezés) fejleményei is támogatták 2011-től. Az e téren foganatosított újítások segítettek elmozdulni néhány, a területi alapú közfejlesztéssel foglalkozó szakmák által már évtizedek óta szorgalmazott törekvés irányába. Témánk szempontjából a legfontosabb, hogy lépések történtek a terület- és településfejlesztés

egységes rendszerré formálása érdekében. Elsősorban koncepcionális tervezői szinten azonban komoly előrelépésekről lehet beszámolni. Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió nem csak különálló városspolitikai, hanem azzal összefüggésben városshálózati üzeneteket is magába foglal. Persze Magyarországon – a legtöbb európai országhoz hasonlóan – az egymással optimális mértékben összehangolt településfejlesztési és területfejlesztési szakmai rendszerek kialakítása érdekében még számos tennivaló azonosítható.

Kiemelhető, hogy a nagyvárosok (megyei jogú városok) tervezésének egy fontos szakmai ajánlása volt a város és vonzáskörzetének együtt tervezése. A tervezési folyamat kezdetén – más országok (pl. Lengyelország, Románia) gyakorlatához hasonlóan – még az ezt segítő-kényszerítő anyagi ösztönzők és követelmények is rögzítésre kerültek. Ugyanakkor ezeket később a tervezési folyamat során végül nem lehetett szigorúan számon kérni a városokon. A nagyvárosok delegált tervezői, főépítészei a koordinációs egyeztetéseken lényegében elzárkóztak attól, hogy a környező települések vonatkozásában tervezési, ill. tervezéskoordinációs szerepet töltsenek be.

A 2014-20-as felkészülést szolgáló élénk megyei szintű területfejlesztési tervezések felé is egy fontos ajánlás és elvárás volt nagyvárosi (megyei jogú városi) és a településhálózati elképzelések megjelenítése, integrálása. A felkészülési folyamatban a megyék az OFTK-hoz illeszkedő stratégiát készítettek, majd az operatív programok által kínált tematikai és forráskeretekre szabott integrált fejlesztési csomagokat terveztek, megfelelő a területfejlesztési törvényben már korábban is létező területfejlesztési koncepció és program tervtípusoknak, melyeket ezúttal érdemi funkcióval lehetett megtölteni.

A szakmai rendszerek másik régi adóssága, a terület- és településrendezési és a területfejlesztési tevékenységek túlzottan erős szétválasztásának oldása irányában is történt némi elmozdulás. Azzal, hogy a megyei önkormányzat immár a rendezési és a fejlesztési tervezésnek is felelősévé vált, valamint a területi tervek tartalmi követelményeiről és egyeztetési rendjéről szóló szabályozás 2009-es módosításával 218/2009. (X. 6.) Korm. rendelet lényegi közeledés valósult meg a területi rendezés és fejlesztés között. Végre olyan területfejlesztési dokumentumok készülhettek el, amelyeknek a térségben gondolkodást, a kívánt térszerkezetet vázolniuk kellett, kiterjedve a településhálózati megfontolásokra. Mindezzel végre a területfejlesztési terv valódi irányítóként szolgálhat majd a rendezési tervezés és a települési szintek számára. (Korábban csak ritkán lehetett ilyen ambíciókkal felvértezett területfejlesztési tervekkel találkozni, azok többnyire csak a térség ágazati fejlesztéseinek gyűjteményei voltak). Szintén a felkészülési tervezéshez kapcsolódóan valósulhatott meg végre a városok széles körében az integrált településfejlesztési stratégiák elkészítése, amely tervtípus a korábban

élesen elváló települési szintű rendezési és fejlesztési tevékenységeket közelíti egymáshoz, és a fejlesztési dimenziókat erősíti.

A városok helye az uniós fejlesztések rendszerében

A korábbi időszakokhoz képest erősebb tematikus kötöttségeket és feltételeket támaszt az Európai Unió, egyebek mellett a támogatható területek tekintetében is, hiszen csak az Európa2020 stratégiából levezetett 11 tematikus cél mentén használhatóak fel az európai uniós alapok forrásai. Mindeközben Magyarország elkötelezte magát a gazdaságfejlesztést középpontba helyező fejlesztéspolitika mellett, hiszen a ciklus keretében felhasználható források 60%-a gazdaságfejlesztésre irányul, amit a stratégiai keretet jelentő Partnerségi Megállapodás és az operatív programok rendszere is rögzített. A 2007-13-as ciklushoz képest az EU-források hazai allokációjában erősen nőtt a kutatás-fejlesztés-innováció, a foglalkoztatás, az oktatás, az energiahatékonyság és az infokommunikációs technológiák támogatása, valamint bővült a közigazgatás modernizációjára, míg a környezetvédelmi, infrastrukturális célok támogatása csökkent a legnagyobb arányban. Ez determinálja a célzott városfejlesztéseket megjelenítő területi operatív programok tartalmát is.

Magyarország 2014–20-as uniós fejlesztési forrásainak felhasználásáról szóló tervekben is kulcsszerephe kerültek a városfejlesztési beavatkozások. A nagyvárosok (megyei jogú városok) a tervezési felkészülés viszonylag korai szakaszában kormánydöntéssel meghatározott mértékű, dedikált forrásokból részesültek, a fejlesztési kereteiket a Partnerségi Megállapodás és a Terület és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) elkülönült fejezetekben, ill. prioritásban hosszán tárgyalják.

Az eredeti elképzelés az volt, hogy meg lehessen haladni az addigi gyakorlatot, amikor a városok saját céljaikhoz eseti, egymástól lényegében független konstrukciókban, jellemzően pályázati versenyben próbáltak finanszírozáshoz jutni különböző operatív programokban. A Nemzetgazdasági Minisztérium és a Belügyminisztérium által orientált tervezési felkészülés során a megyei jogú városok egy ismert pénzügyi keretre, a programokban (ill. először azok tervezeteiben) kijelölt tematikai keretek között készíthettek megújított IVS-eik figyelembevételével programszerű integrált fejlesztési csomagokat.

Az Európai Bizottsággal folytatott hosszú egyeztetések eredményeként 2014 és 2020 között egy szélesebb és gazdaság- és foglalkoztatásfejlesztések felé orientálódó városfejlesztési portfólió rajzolódhatott ki. A korábbi fejlesztési időszakokban a városok intézményesült közszolgáltatásaik működtetésére, városépítészeti megoldásokra és szociális városrehabilitációban, turisztikai fejlesztésekben gondolkodhattak, amit az új gazdaságfejlesztési szerepkör lényegesen árajzol.

A megyei jogú városok fejlesztése városokként elkülönülten jelenik meg a Terület- és Településfejlesztési Operatív Programban (TOP). A kisebb városok fejlesztésének kerete elsősorban a TOP megyei programokra allokált részében kap helyet. Fontos változás, hogy a korábban az Európai Regionális Fejlesztési Alap által finanszírozott, döntően infrastrukturális városi fejlesztések kibővíültek az Európai Szociális Alap humáninfrastruktúra fejlesztést célzó forrásaival. A gazdaságfejlesztés és a foglalkoztatás fontos területévé vált az üzleti infrastruktúrák fejlesztése, a helyi gazdaság-szervezés (piacok, együttműködések), a foglalkoztatást szolgáló képzések és más puha (nem infrastrukturális) beavatkozások formájában. A kiinduló logikák alapján a városi környezet, a városszerkezet megújításának is egy fontos szempontja kell, hogy legyen a gazdaságfejlesztés, továbbá a hazai és uniós közpolitikai irányokból támaszkodó család- és klímabarát városok kialakítása. A turizmus a munkahelyteremtő attrakciók fejlesztésén keresztül jelenik meg. A gazdaságfejlesztések részeként megjelent az energetika is, valamint az energiahatékonyságot és munkába járást is szolgáló közösségi közlekedés.

A városi dimenzió jelentőségének fokozódására utal, hogy a tervezés során sokáig az volt a hazai álláspont, hogy a megyei jogú városok fejlesztései a városok számára bizonyos mértékű autonómiát nyújtó formában zajlanak majd (az ún. integrált területi beruházások keretében). Egyéb megfontolásokból kifolyólag azonban Magyarország végül nem választotta ezt a lehetőséget. Az a logika ugyanakkor megmaradt, hogy a városok meghatározott költségkeretre terveket készítenek, ami a támogatásra felterjesztett projektjeik kiválasztásának meghatározó alapja.

Bevezetésre kerül azonban a városfejlesztésekben a közösségvezérelt helyi fejlesztések eszköze, amellyel hazánk a haladó gyakorlatú tagállamok sorát gazdagítja. Ezen eszköz által – a LEADER programhoz hasonlóan – a köz- a civil és a vállalkozói szféra együttműködésén szerveződő, területhez kötött (célszerűen városrészekhez) közösségek által kialakított stratégiákat valósítanak meg. A hazai uniós tervdokumentumok alapján e kezdeményezéseknek a helyi, közösségi alapú gazdaság fejlesztésére kellene fókuszálniuk elsősorban.

Magyarországon az integrált városfejlesztési beavatkozásokat Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) és a Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program (VEKOP) jeleníti meg. A két területi operatív program fontos részét képezi azon kormányzati vállalásnak, mely szerint a 2014–2020-as fejlesztési források 60%-át gazdaságfejlesztésre szükséges fordítani. Ennek alapján a városfejlesztési akcióknak is a versenyképesség növelését, a térségi, decentralizált gazdaságfejlesztést és ezen keresztül a foglalkoztatás növelését kell szolgálnia, biztosítva ennek helyi feltételeit, vállalkozásbarát környezetét. A TOP kiemelkedő újonsága, hogy az 1230 milliárd forintnyi keretének

túlnyomó része fel van osztva a megyei jogú városok (387 Mrd Ft) és a kisebb városok fejlesztéseit is magába foglaló megyei programok (799 Mrd Ft) között. A területi operatív programok emellett az életminőség növelését és a társadalmi koherencia erősítését szolgálják. A városfejlesztéseket vagy városokat jelentős mértékben érintő fejlesztéseket persze minden ágazati program is megjeleníti. Az ágazati programok között olyan lényegében városi jellegű témaköröket találunk, mint a kutatás-fejlesztés és innováció, a felsőoktatás fejlesztése, vállalkozásfejlesztés, pénzügyi eszközök, energetika, közösségi közlekedés (benne nagyvárosi közlekedési projektek).

A városfejlesztési források kapcsán (is) megkerülhetetlen Budapest és Pest megye városainak helyzetét megemlíteni. A régió a korábbi átmeneti fázis után ebben a ciklusban már teljes egészében azon fejlett régiók közé tartozik, melyek nem jogosultak az 1. (konvergencia) célterület támogatására. Így a régió ebben a ciklusban mindössze 287,6 milliárd forint támogatási keretben részesül – ennek is a fele hazai forrás – szemben a korábbi időszak 625 milliárdos keretével. Ugyanakkor a közelmúltban a Kormány döntést hozott a fejletlenebb Pest megye részére egy 2021-ig felhasználható, összesen 80 Mrd Ft értékű fejlesztési keretről (1295/2016. (VI. 13.) Kormányhatározat), melyet a TOP-rendszerhez hasonlóan a megye területfejlesztési programjának megvalósítására használhat fel.

Konklúziók, lehetséges feladatok a jövőre

A hazai várospolitiká, mint önálló szakpolitika mind kidolgozottságában, mind módszertanában nagyot lépett előre a 2014–20-as fejlesztési időszakra való felkészülési folyamat során. Időközben már megkezdődött a fejlesztések megvalósítása is az új irányok mentén, ráadásul ez olyan ütemben bontakozik ki, amire egyik korábbi magyarországi fejlesztési ciklus esetében sem volt példa. Ezért is érdemes röviden számba venni a még előttünk álló, a hazai várospolitiká kiterjedését szolgáló teendőket. Ezek egy része a felkészülés tapasztalatain alapul, más részük olyan korábban is azonosított szakpolitikai vagy fejlesztéspolitikai törekvésekhez kapcsolódik, amelyeket az OFTK vagy a Partnerségi Megállapodás is rögzít.

Vitathatatlan eredmény, hogy **a területfejlesztés integráltabbá tudott válni**, sikerült térségi alapon közelítő fejlesztési elképzeléseket alkotni, térségileg dedikált forrásallokációkkal. A városok fejlesztése számára a fejlesztéspolitikai keretek új helyzetet teremtettek, amely számtalan kihívást is hordoz. A kohéziós politika 2014-től kezdődő ciklusában az egyik legfontosabb uniós törekvés az integrált fejlesztések megvalósítása volt. A tervezési felkészülési folyamat tanulsága szerint ennek egyes feltételei javultak (pl. egy operatív program több alpból is finanszírozható). Ugyanakkor látni kell, hogy **az integráció megvalósítása nehezebbé is vált**, mert a

városoktól meglehetősen távoli európai uniós szint egyre szorosabb kötöttséget jelenít meg, miközben a nemzeti kormányok politikái is erős elvárásokat támaszthatnak. A városfejlesztésekre is igaz a térségfejlesztések esetében már többször hangoztatott jelenség (pl. Ocskay, 2014), hogy az EU fokozódó ágazati szemlélete, a tizenegy tematikus cél mentén való tervezés, nem kedvez a terület alapú fejlesztéseknek.

Mind uniós, mind hazai szinten lehet még tenni azért, hogy a tervezésre megfelelő időt adó, valódi iterációkon alapuló **köztervezési és közfejlesztési rendszerek működhessenek** a hazai várospolitikában és a városainkban. Az uniós szint nagyon megkésett a jelen időszak pénzügyi kereteinek kialakításával és az alapok rendeleteinek lefektetésével. Ráadásul egy olyan, uniós szinten a korábinál erősebben koordinált és sokkal kötöttebbé váló tervezési rendszer jött létre, amelyre még a Bizottság sem volt mennyiségi és minőségi kapacitásokkal felkészülve. Mindez rányomta a bélyegét a hazai nagyvárosok tervezésre is. Gyakran nem lehetett időben megismerni a kereteket, a fejlesztések lehetséges tárgykörét.

Sok tapasztalat halmozódott fel hazai szinten is. A nagyvárosok felkészülési tervezése egy elvi szinten jól felépített – a hazai gyakorlatban kiemelkedően átgondolt – tervezési folyamat volt, de elviekben hasonló szándékok és logikák mozgatták a többi város fejlesztési tervezését is. A tervezések saját módszertanon alapultak, volt felkészítés, koordináció, minőségbiztosítás, és keretében lépések történtek a tervezési kapacitások biztosítására is. A gyakorlati tapasztalatok azonban azt sugallják, hogy egyrészt **a városi szereplők felkészítésére nagyobb hangsúlyt** érdemes **fektetni**, másrészt a központi döntéshozatal és szakmai irányítás koordinációs és iteratív munkáját is **rendszereszerűbben** érdemes kialakítani.

Koordinációval sokat lehet tenni a városi szempontból esszenciális ágazati **fejlesztések városi szintű összhangjáért** is. Ennek erős megoldásai (pl. a városok több operatív program által finanszírozott integrált területi beruházásai – ITI) a 2014–20-as felkészülési időszakban ugyan praktikus szempontokból nem kerültek kialakításra, de a jövőben a hasonló megoldások adaptálását érdemes mérlegelni. Puha eszközök, leginkább egyeztetési keretek, léteztek és léteznek e témakör kezelésére, érdemes azonban átgondolni alkalmazásuk elmélyítését, így szolgálva a városi és az ágazati fejlesztések tervezőinek és megvalósítóinak fokozottabb egymásra találását.

A rendszereszerűbb megoldásokat nagyban elősegítheti, ha **nem kizárólagosan projektfinanszírozásban biztosítjuk a tervezéshez szükséges erőforrásokat** (pl. esetünkben uniós projektek keretében). Így a finanszírozási döntések (esetünkben irányító Hatóság) egy újabb tényezőként lépnek be az amúgy is sokszereplős tervezési folyamatba (Kormányzat, EU Bizottság, városok), és jelentősen megnövekednek az adminisztrációs terhek. Mindez egyrészt ütemezési késésekhez vezethet, másrészt az önálló finanszí-

rozói szerepkör miatt olyan elvárások jelenhetnek meg, vagy maradhatnak el, amelyek esszenciálisak a szakmai munka szempontjából.

A tervek hitelessége szempontjából szintén célszerű, ha **már a tervezéskor látszik a megvalósítás pályája** (ez persze általános tapasztalat is, de a hazai és közép-európai köztervezésben különösen fontos). Fontos, hogy az erőforrásokat lehessen allokálni a megvalósítás szempontjából leginkább releváns munkarészekre. Sajnos látni kell, hogy a jelenlegi hazai városi tervezési kultúrában nem feltétlen mélyíti a köztervezés iránti elkötelezettséget, ha a fejlesztési forrásokhoz közvetlenül nem kötődő tervezési elemekre helyeződik hangsúly. Érdemes elmozdulni abba az irányba, hogy minél kevesebbszer billenjen ki a víziók és a projektek mérlege. Érdemes elkerülni, hogy részletgazdag víziókhöz ne csatlakozzon releváns vagy rendszeresen kidolgozott projekt, ill. részletgazdag projektekhez ne csatlakozzon vízió. Különösen a kisebb városok felkészülési tervezésének tapasztalata kapcsán érdemes végiggondolni azt is, hogy biztos minden esetben jó-e az, ha létrejön egy terv. A nagyon rövidre szabott tervezési idők esetén **fennállhat a tervezés elhiteltelenedésének kockázata**: a felkészülés, a közösségi bevonás és a terv maga is így nagyobb eséllyel válhat sablonossá. Sablonos terveknek pedig általában sincs értelmük, de a városaink esetében különösen nem.

A tervezési akciók esetében azt is fontos látni, hogy általuk elsősorban **a közszéfer területi szereplőinek belső kapacitásépítését** kell ösztönözni. Látni kell, hogy a szükséges speciális tervezési tudást a piacról beszerezni egyrészt nem is nagyon lehet, másrészt ez a megoldás nem szolgálja a fenntartható városi szakmai kapacitások kiépítését.

Az OFTK-ban és a Partnerségi Megállapodásban megfogalmazott **kiemelt új tervezési üzenetek nem minden esetben jutottak el még az operatív fejlesztési beavatkozásokig (pl. gazdaságfejlesztés primátusa), nem jutott kellő** energia a fejlesztési projektekre való lefordításukra. A helyi politikusoknak és fejlesztési szereplőknek gyakran, és érthetően hosszabb idő kellett ahhoz, amíg az új önkormányzati fejlesztési szereplőkre ráéreztek. Sajnos azonban még a tervezői szakembergárda sem volt mindig megfelelően felkészült és kreatív az újszerű megoldások kialakítása során. Fontos látni, hogy ez a magatartás ugyanúgy előfordult a piaci tanácsadóknál, mint a belső intézményi kapacitások esetében. Sok esetben túlságosan is a megszokott sémákra kezdtek el felépülni az operatív program szintű és a helyi tervek elgondolásai.

Annak érdekében, hogy a városok az uniós források felhasználásával beválthassák a gazdaságfejlesztésben a hozzájuk fűzött reményeket, szükségesnek tűnik, hogy **nagyobb mozgástérrel, a rendelkezésükre álló keretekkel a jó gazda felelősségével járassanak el a megadott tematikák között.** (Persze ehhez az is kell,

hogy a stratégiai fejlesztési tervezési kapacitásaik kiépítéséhez segítséget kapjanak.) A mindezekon alapuló jó városi-várostársági kormányzás (governance) nélkül a területi fejlesztésekben rejlő potenciálok kihasználása korlátozott marad, nem érvényesülhet a térbeli koordináció és integráció. E szempontból a városi, várostársági integrált területi beruházások (ITI) eszközének formális hazai bevezetése nagyobb lendületet adhatott volna a városfejlesztéseknek. Persze a hazai városfejlesztések helyi szereplői felelősségének növelése és a fejlesztések térségi integrációjának fokozása nem feltétlen ilyen uniós fejlesztéspolitikai megoldásoktól függ, például egyéb különböző jogi vagy anyagi ösztönzőkkel is elősegíthető.

A jó városi fejlesztésekre gyakran nem kell sok pénz. Sőt, a legjobb ötletek arról híresek, hogy nem igényelnek sok erőforrást. Nem feltétlen a rendelkezésre álló fejlesztési erőforrások nagysága, ill. annak tendenciái utalnak a várospolitikai sikerességére. Ezt a szertágazó kérdéskört e rövid közleményben most nem is nyitjuk meg. Mindazonáltal **Budapest fejlesztési erőforrás-elátottságának kérdését érdemes felvetni**, hiszen azok csökkentését nem kompenzálják a Közép-Magyarország többletforrásait biztosító friss hazai lépések sem. E mérlegelésben nem feltétlen a város saját szempontjai a legfontosabbak, mint inkább az országos versenyképességi kockázatok. Persze ennek megítéléséhez célszerű látni, hogy vajon e város a jövőben is ilyen sok országos és nemzetközi hatáskörű szolgáltatást (pl. K+F témában) tömörít-e, továbbra is fő színtere marad-e az ország mobilitásának.

A fentiek úgy is összefoglalhatók, hogy nem lehet elég korán megkezdeni egy tervezési folyamatot, főleg nem egy többszereplős koordinált folyamatot. Továbbá a tervezés intézményi és eljárásrendi felépítményét is minél részletesebben érdemes kidolgozni, hogy megfelelően koordinált és többszintű iterációkra is képes legyen. **Nem tervezési kampányokban érdemes tehát gondolkodni, hanem a folyamatos tervezési-értékelési ciklusok jegyében tervezési intézményrendszer javasolt működtetni**, állandó kapacitásokkal, mind a városokban és megyékben, mind a központi szerveknél.

A folyamatos tervezés szükségességére utal az is, hogy **napjainkban mintha felgyorsulnának a városfejlesztésre ható társadalmi, gazdasági és környezeti struktúrák változásai, és tendenciáik egyre kiszámíthatatlanabbak.** A városfejlesztésről szólva nem megkerülhető annak felismerése, hogy néhány éven belül olyan, jelentős részben geopolitikai gyökerű változások következtek be, amelyek gyors adaptációt és reagáló stratégiákat és mindenekelőtt cselekvőképességet igényelnek a városok szintjén is. Olyan előre nem látott kihívások, mint a migrációs hullám, a munkaerőhiány jelentkezése, vagy akár csak a BREXIT megkövetelik a városok megfelelő reakcióképességét is. S nem tudhatjuk, mit tartogatnak az előttünk álló évek. **A gyorsan változó világban folyamatos stratégiai tervezésre van szükség**

ség városi szinten és eszközkészletre, amivel reagálni tudnak. Nem is beszélve arról, hogy olyan rendszerre van szükség, ami a városokat egy 2020 utáni jövőre – melyben a jelenleginél akár nagyságrenddel kisebb uniós forrásra lehet számítani – önálló, cselekvőképes, „gyors reagálású” városokat tud kinevelni.

Bizonyos, hogy a fenti kihívásokra való felkészülésben **a terület- és városfejlesztési, a tervezési szakterület, a városirányítás jelentős megújulására is nagy szükség van.** Stratégiai, menedzselő és a térbeli folyamatok tágabb megértésére alkalmas szakmára van már ma is szükség, és arra, hogy mielőbb elszakadjunk attól a még ma is gyakran széles körben elfogadott szemlélet-től, hogy a városfejlesztést és a tervezést az építészek, mérnökök dolgának tekintik (amit a településtervezési és területi tervezési jogosultság állami szabályozása is kódol). E téren ideje lenne korszerűbb megközelítéseket is követni. Például a Területi Tervezők és Urbanisták Európai Tanácsának (ECTP-CEU) kartáját és jelenleg formálódó igény- és kompetencia alapú szakmai minősítési rendszerét követve – lehetőleg állami szabályozás nélkül

Irodalom:

- Faragó L (2008) A Funkcionális városi térségekre alapozott településhálózat-fejlesztés normatív koncepciója. in: FALU VÁROS RÉGIÓ 3. szám,
Geróházi, É – Hegedüs, J – Szemző, H – Tosics, I – Tomay, K – Gere, L (szerk) (2011): The impact of European demographic trends on regional and urban development. Synthesis report. Hungarian Presidency of the Council of the European Union. Budapest,
Ocskay Gy (2014): Mi legyen Karthágóval? A tematikus és a területi koncentráció kérdése a területi együttműködési programokban. Előadás a XV. Tokaji Területfejlesztési Szakmai Műhely Szemináriumon, Tokaj, 2014. november 20-21.
Péti M (2014): MAGYARORSZÁG Partnerségi Megállapodása 2014-2020 – A területfejlesztés és gazdaságfejlesztés megújításának újabb lépése. Falu Város Régió 1. szám
Péti Márton – Kohán Zoltán – Csizmár Orsolya – Hoffmann Csilla (2014) A 2014–2020-as európai uniós finanszírozású programidőszak tervezési folyamatairól. Falu Város Régió 1. szám
Rechnitzer J (2008) Modellek a településhálózat lehetséges fejlesztési irányaira. FALU VÁROS RÉGIÓ 3. szám,
Salamin G – Radvánszki Á – Nagy A (2008) A magyar településhálózat helyzete: Értékelés FALU VÁROS RÉGIÓ 3. szám,
Salamin G – Dobozi, E – Kohán, Z – Péti, M (szerk.) Climate-Friendly Cities: A Handbook in the Tasks and Possibilities of European Cities in Relation to Climate Change., Budapest: Ministry of Interior, Hungary – VÁTI, 2011. 268 p.
Salamin G – Kígyóssy G – Borbély M – Tafferfer B – Szabó B – Tipold F – Péti M (2014) Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció és a 2005-ös országos területfejlesztési koncepció érvényesítésének tapasztalatai FALU VÁROS RÉGIÓ, első szám

–lehetőséget és helyet adva a más diszciplináris bázison (geográfia, gazdálkodás tudomány, szociológia stb.) álló szakemberek bekapcsolódására is az urbanisztika minden gyakorlati területébe. (Lásd: a lapszám további írását a Röviden rovatban az Európai tervezési Kartáról. [Szerk.]) **Érdemes a köztervezési és ezen belül a városi köztervezési szakmát egészében megújítani, modern képzési rendszereit kialakítani**, a tervezést újra magas felkészültséget és kreativitást igénylő, valódi vezető értelmiségi szakmai tevékenységgé avatni.

Érvényes törekvés lehet ez már a jelenlegi fejlesztéspolitikai keretrendszer idején is, melyben a gazdaságorientált városfejlesztés hatékony gyakorlatát kell tudnunk bevezetni, de különösen igaz, ha túltekintünk a közpénzeket allokáló fejlesztéspolitikán és azt a hatalmas feladatot tartjuk szem előtt, hogy a gazdasági-társadalmi és környezeti kihívások milyen nagyságrendű halmazát kell tudni sikeresen kezelni a városok keretei között.

Szerzők:

dr. Péti Márton² és Salamin Géza³

² Budapesti Corvinus Egyetem Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet, Nemzetstratégiai Kutató Intézet (korábban: Magyarország Partnerségi Megállapodásának 2014–2020 és az OFTK főtervezője, NTH)

³ Budapesti Corvinus Egyetem Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet, Magyar Nemzeti Bank (korábban: Magyar Urbanisztikai Társaság alelnöke; az OFTK, a területi operatív programok és a területi szereplők tervezésért felelős fősztályvezető, NGM)

Városfejlesztés az EU-ban az EU2020 célok mentén

A kohéziós politika fenntartható városfejlesztést szolgáló eszköze

Miközben azon gondolkodtam, hogyan lehetne legközelebb megragadni a cikk témája szempontjából aktuális dilemmákat, a való élet a segítségemre sietett. Charleroi (ejtsd: Sálróá) nevét valószínűleg jól ismerik a Brüsszelbe fapados légitársaságokkal érkező utasok. Azonban a Debrecen méretű várost, amely a Vallon Régió legnépesebb, egyúttal Belgium negyedik legnagyobb városa, a látogatók a legkritikábilis esetben szokták útba ejteni rendkívül rossz hírneve miatt, amit a társadalmi-gazdasági mutatói (alacsony átlagos képzettségi szint, alacsony aktivitási ráta, az országos átlagot kétszeresen meghaladó, közel 20 százalékos munkanélküliségi ráta, kiemelkedően rossz bűnözési adatok) sem cáfolnak. Gazdasági szerkezetét és történelmi fejlődési pályáját tekintve Magyarországon leginkább Miskolccal állítható párhuzamba: bányászatra, vaskohászatra, üvegyártásra, vegyiparra épülő, a XIX. század közepétől prosperáló iparváros gazdasága az XX. század utolsó harmadában jelentős hanyatlásnak indult, a hagyományos iparágak leépültek és megszűntek. Akkor megváltóként tekintettek a Caterpillar-re, amely a hatvanas évek közepén a második legnagyobb gyártókapacitását építette ki a városban, több ezer munkahelyet és beszállítói bázist teremtve. Az elhúzódó válságot a városvezetés Charleroi gazdasági szerkezetének átalakításán, vonzerejének és töркеvonzó képességének javításán keresztül próbálja orvosolni. Ennek egyik elemeként mintegy 200 millió eurós (60 milliárd forint) beruházással, ERFA, állami és magán forrásokból megújították a város belvárosának déli részét, elsősorban köztér- és középület-rehabilitáció útján, illetve egy 35.000 négyzetméter alapterületű, üzleteket, szállodát és mélygarázst magában foglaló üzletközpont létrehozásával, amely 500 új munkahelyet ígér. Bejelentették azt is, hogy a 2014-2020 időszak ERFA forrásaiból egy hasonló léptékű, 142 millió eurós (mintegy 45 milliárd forint) beruházással kreatív iparágaknak otthont adó negyeddé alakítják át a belváros északi részét. Miközben azonban az ambiciózus terveket dédelgető város a 350 éves évfordulójának megünneplésére készülődött, annak előestéjén a gazdasági-pénzügyi válság kitörése óta a megrendelések hiányával küzdő Caterpillar bejelentette, hogy a két évvel ezelőtt végrehajtott versenyképesség-növelő intézkedések ellenére végleg bezárja 98 hektáros telephelyét. Több mint kétezer alkalmazott és több ezer beszállító megélhetése került ezzel veszélybe. Nem tudom, hogy számukra és a város közel húszezer alacsonyan képzett, munkanélküli lakója számára a tervezett új, kreatív iparágak, üzleti és kereskedelmi szolgáltatások milyen mértékben biztosítanak majd új munkahelyeket.

Azért választottam ezt a történetet az írásom felütéséül, mert jól rávilágít néhány, a téma szempontjából fontos értelmezési kérdésre és aktuális dilemmára.

1. Mit értenek fenntartható városfejlesztés alatt? Középület, közterület és közpark-megújítást vagy részvételen alapuló, esélyteremtő, integrált eszköztárral dolgozó városmegújítási programokat? Milyen tényezők hatnak a gondolkodási keretre?

2. Hogyan tud segíteni a kohéziós politika a városoknak abban, hogy sokszor igen bonyolult, egymással összefüggő kihívásaikra megfelelő választ tudjanak találni? Mik ennek a korlátai?

Ezekre a kérdésekre próbálok választ találni az alábbiakban.

Kontextus: a kohéziós politika helye és működési logikája

Mindenekelőtt fontos leszögeznünk, hogy miközben a legtöbb európai közös politikának jelentős városi vetülete van, az Európai Unió nem rendelkezik terület- és várospolitikai kompetenciával, az teljes mértékben tagállami hatáskörbe tartozik. A lisszaboni szerződés által beemelt területi kohézió, mint a gazdasági és társadalmi kohézió melletti harmadik átfogó célkitűzés az Európai Unió működéséről szóló szerződésben csupán általános vezérelvként jelenik meg, miszerint az át kell, hogy hassa az Unió politikáit. Fő célként a régiók fejlettségi szintje közti egyenlőtlenségek és a legkedvezőtlenebb helyzetű régiók lemaradásának csökkentését jelöli meg, ugyanakkor a kiemelt figyelemmel kezelendő térségek között azonban nem említi a városi területeket. A közös politikák közül egyedül a regionális (vagy kohéziós) politika az, amelyben teret nyert a hely-alapú, ágazatközi, integrált megközelítés a városi kihívások kezelésében.

Ahhoz, hogy megérthessük a rendszer korlátait és belső ellentmondásait, érdemes kiemelni a kohéziós politika működésének néhány jellegzetességét.

- A kohéziós politika alapjaiból (ERFA, ESZA, Kohéziós Alap) juttatott támogatás mértéke egy NUTS2 régió alapú kategóriarendszer szerint, jelenleg az egyes régiók (a Kohéziós Alap esetén az ország) GDP-ben mért fejlettségi szintje alapján kerül kiszámításra. A szegényebb régiók egy főre esően több pénzre jogosultak, és könnyebben (kevesebb társfinanszírozás biztosítása mellett), szabadabban (kevesebb kötött célok mentén) használhatják azt fel.
- A kohéziós politika (operatív) programokon keresztül juttatja el forrásait a konkrét fejlesztésekhez.

A programok lehetnek országos szintre, vagy csupán egy vagy több NUTS2 régióra kiterjedőek.

- A programok ún. prioritástengelyekből épülnek fel, amelyek, tematikusan jól körülhatárolható intézkedéscsomagokat, a hozzá rendelt forrásokat és célszámokat tartalmazzák.
- A megosztott irányítási rendszerben az Európai Bizottság véleményezi és jóváhagyja a programok tartalmát (illetve azok lényeges módosításait), ezt követően azonban a programok végrehajtása már teljes mértékben a tagállam felelősségi körében zajlik, az Európai Bizottság csupán beszámoló, megbeszélések és ellenőrzések alapján tájékozik az előrehaladásról.

Hogyan került előtérbe az integrált városfejlesztés a kohéziós politikában?

A kohéziós politika valójában már több mint huszonöt éve foglalkozik az integrált megközelítésű, fenntartható városfejlesztés támogatásával. Azokban a városokban, ahol a gazdasági szerkezetváltás súlyosan érintette a helyi iparágakat, a kialakuló tartós munkanélküliség miatt komoly társadalmi egyenlőtlenségek állandósultak, ráadásul területileg is egyre inkább elkülönülten. A mélyülő szegregáció velejárói, a gettósodó környezet és a növekvő bűnözés már a város általános imázsát is rontották. A fizikai és társadalmi szempontból leromlott városnegyedek problémáinak újszerű megközelítéssel történő kezelésére indultak el 1990-ben a Városi Kísérleti Projektek (Urban Pilot Projects – UPP). A területileg célzott, integrált beavatkozások ötvözték az infrastrukturális (kemény) valamint a szociális és munkaerőpiaci (puha) eszközöket, és alapvető elemként, a beavatkozások megtervezésétől azok végrehajtásáig építettek a helyi közösség aktív bevonására. A 33 támogatott projekt tapasztalatai alapján a Bizottság elhatározta a megközelítés kiterjesztését az URBAN (1994-1999), majd az URBAN II (2000-2006) közösségi kezdeményezés formájában. Az akkor még 15 tagú Unió közel 200 közepes és nagyvárosa vett részt a programban, és részesült a mintegy 1,6 milliárd euró ERFA és ESZA támogatásból. A módszertan és az összegyűlt helyi tapasztalatok szélesebb körű megosztására az URBAN II keretéből elindították az URBACT programot, amely ma már a legjelentősebb hálózatos tanulási és tapasztalatcsere program az európai városok számára.

Már a 2000-2006-os időszakra is hatást gyakoroltak a korábbi tapasztalatokra épülő, kormányközi szinten, informális miniszteri találkozók keretében elfogadott nyilatkozatok és egyezmények, amelyek közös terület- és várospolitikai alapelveket és célokat igyekeztek megfogalmazni. Ezek közül a Lille-i akcióprogram (2000) a URBACT elindításának, a Rotterdami egyezmény (2004) az European Urban Knowledge Network (EUKN) létrehozásának ágyazott meg, míg a Bristol-i megállapodás (2005) a helyi közösségeket helyezte a fókuszba, a Lipcsei

Charta (2007) pedig már a következő időszakra tekintve az integrált városfejlesztés gyakorlati megvalósításához nyújtott segítséget.

A 2007-2013-as programozási időszakban két igen lényegbevágó változás történt az integrált, fenntartható városfejlesztés szempontjából. Egyfelől tizenöt év kísérleti megközelítés és közvetlen európai bizottsági irányítás után az integrált városfejlesztés a megosztott irányítás alá eső fősodorbéli operatív programok szerves részévé vált (URBAN mainstreaming). Ugyanakkor ez a programozási időszak már nem tizenöt, hanem huszonhét tagállammal indult, a korábbiakhoz képest lényegesen nagyobb fejlettségbeli különbségekkel. Egyes vélemények szerint egyik sem tett jót az integrált városfejlesztés alapelvei érvényesülésének: azon túl, hogy minden város jogosult volt a támogatásra, nem kaptak érdemi szerepet a programok kidolgozásában és végrehajtásában. A megosztott irányítási rendszer méretéből és működéséből fakadóan kevésbé jó táptalaj az újszerű, kísérleti megközelítések számára, és az újonnan csatlakozott, az URBAN közösségi kezdeményezésben tapasztalatot szerezni még nem tudó tagállamok közigazgatási kultúrája pedig történelmi okokból nem állt készen a helyi közösségek bevonásán alapuló részvételi tervezés és integrált megközelítések meghonosítására. A fentiek ellenére ebben az időszakban született néhány olyan szociális városrehabilitációs projekt Magyarországon, amely országos szinten normateremtővé vált, és európai szinten is jó gyakorlatként terjed (pl. Budapest VIII. kerületi Magdolna Negyed Program, Kazincbarcika Herbolya régi telep szociális városrehabilitáció).

A kohéziós politika 2014-2020 programozási időszakának általános keretei

Miután komoly kritikák érték a kohéziós politikát a tekintetben, hogy nem elég meggyőző az eredményessége, a 2014-2020-as időszakra szóló jogszabályok – nagyban építve a Barca-jelentésben (2009) foglalt kritikákra és javaslatokra egy több elemében megreformált politikát tükröznek.

- Erősödött a stratégiai megalapozottság és fókusz: az új kohéziós politika tematikus célkitűzéseinek keresztül az Európa 2020 stratégia fő céljainak elérését szolgálja, amit a források kötelező koncentrációjával is elősegít.
- Előfeltételként szabja az országos ágazati stratégiák és a végrehajtást segítő jogszabályok rendelkezésre állását.
- Az eredményesség javítását pedig közös eredménymutatók, valamint a teljesítménytartalék bevezetésével igyekezik biztosítani.

Ami továbbra is megmaradt, az a szigorúan ágazati logika (tematikus célkitűzések) és az ellenőrzésvezérelt, kockázatminimalizáló megközelítés, ami jelentős admi-

nisztratív kötöttséget eredményez (részletekig meghatározott cél- és költségkategóriák). Az átláthatóságot szolgálja, azonban nem kedvez a kísérletezésnek.

Az új kohéziós politika integrált, fenntartható városfejlesztést támogató cél- és eszközszerkezere

A kohéziós politika reformja a városi és területi dimenziót is jócskán megerősítette. A Barca-jelentésben megfogalmazottak (hely-alapú stratégiák, többszintű kormányzás) köszönnek vissza a korábbi időszaknál koncepciólagosan kidolgozottabb cél- és eszközszerkezere, amely az alábbi elemekből áll:

- Erősebb stratégiai szemlélet a terület- és városfejlesztés kapcsán: a partnerségi megállapodásokban és operatív programokban területi és városi problémaelemzést kell bemutatni, amely alapját képezi a források integrált megközelítéssel történő felhasználását biztosító, választott programozási módozatnak;
- Az integrált városi és területi stratégiák végrehajtását programozási oldalról segítő eszközök:
 - Integrált területi beruházás (Integrated territorial investment – ITI) egy olyan programozási eszköz, amely lehetővé teszi egy adott területen egymással összefüggő, de több ágazatot érintő beruházások finanszírozását azáltal, hogy egy vagy több program több prioritástengelyéből származó források (több tematikus célkitűzés) kombinációját engedi;
 - Közösségvezérelt helyi fejlesztés (Community-led local development – CLLD) a vidékfejlesztési alap által már kipróbált LEADER megközelítés kiterjesztése, a CLLD az URBAN-hez hasonlóan a helyi közösség megerősítését, helyzetbe hozását és a többszintű kormányzást ösztönzi az alulról építkező, a helyi érdekcsoportokból álló helyi akciócsoportok (HACS) által kidolgozott fejlesztési stratégiák megvalósításán keresztül;
- Az ERFA 7. cikkely szerinti fenntartható városfejlesztés (FVF):
 - Tagállami kötelezettség az országos ERFA keret legalább 5 százaléka erejéig integrált, fenntartható városfejlesztési stratégiák megvalósításának támogatására;
 - A városi hatóságok erőteljesebb bevonása és felelőssége a programok végrehajtásában;
- A tipikusan városi kihívásokra reagáló beruházási prioritások (ERFA 5. cikkely), pl. fenntartható városi mobilitás, városi környezet és a leromlott városi területek);
- A kísérletezés, tanulás és városok közötti tudás- és tapasztalatcsere támogatása:
 - Városi innovatív akciók (Urban Innovative Actions, ERFA 8. cikkely) és
 - A városok közötti kapcsolatépítés erősítése a városfejlesztési hálózat (urban development

network) létrehozásával valamint a megerősített URBACT programmal, amely a FVF megvalósításával kapcsolatos tapasztalatcserére és kapacitásépítésre összpontosít (ERFA 9. cikkely).

A cél tehát az volt, hogy a tagállamok már a partnerségi megállapodásban és a programokban stratégiai szinten azonosítsák az összetett városi problémákat, és ezek kezelésére kötelezően biztosítsanak is forrásokat és érdemi döntési befolyást a városoknak. A kohéziós politika pedig rugalmas, egyidejűleg többféle beavatkozástípust is finanszírozni képes eszközöket biztosít a városok részére, a problémák megfogalmazásának és kezelésének szintjéhez igazodva [városrész – helyi közösség (CLLD), város és agglomeráció – térségi együttműködés (ITI)]. Az eszközök használatának ösztönzését a Bizottság a tagállamok számára segédletek készítésével, a városok számára pedig célzott képzések (városfejlesztési hálózat) és tapasztalatcsere programok (URBACT III) útján segíti.

Az újszerű megközelítésekkel történő kísérletezés támogatására pedig újból létrehoztak egy kezdeményezést, amely nem a tagállamokon keresztül, hanem közvetlenül ítéli oda a támogatást a pályázó városok számára.

A kohéziós politika megerősített városi eszközszerkezettől azt várták, hogy a 2014-2020 időszak programjai tervezésénél és lebonyolításánál:

- erősödik a hosszú távú, stratégiai szemlélet a kiszámíthatóbb finanszírozási modell eredményeképp,
- erősödik az ágazati integráltság (szociális és infrastrukturális elemek közös tervezése) és a területi integráltság (közigazgatási határokon átnyúló, várostérségi tervezés), és
- erősödik a többszintű kormányzás: a városok lényegi bevonása a tervezésbe és végrehajtásba, ezzel párhuzamosan a helyi közösségek dinamizálása.

Mely rendszerszintű tényezők segítik vagy hátráltatják a fenntartható, integrált városfejlesztés előmozdítását európai, közép-európai és hazai kontextusban?

Maga a kohéziós politika is kétarcú e tekintetben, hiszen míg a városfejlesztési eszközszerkezet segíti a fenti célok elérését, addig a kohéziós politikai reform más elemeiről ez nem feltétlenül mondható el.

- A tematikus koncentráció épp a szélesebb körű integráció ellenében hat, különösen a fejlettebb régiókban.
- A teljesítménykeret bevezetése a tagállamokat még inkább kockázatkerülővé tette, ami nem kedvez a többszintű kormányzás erősítésének, hiszen a helyi önkormányzatok és közösségek érdemi felelősséggel való felruházása valós kockázatokkal jár.

- Az az előírás, hogy az ERFA 7. cikkely végrehajtásában érintett városoknak közreműködő szervezeti státuszt kell biztosítani, egyfelől teljesen szembe ment a kohéziós politika egyszerűsítésére irányuló nagyszabású erőfeszítéssel, másfelől nem feltétlenül nyújtott valódi garanciát a városok érdemi felelősségének biztosítására.

De talán még a kohéziós politika belső ellentmondásainál is erősebben hatnak a rendkívül változatos Európát jellemző, sajátos országos kontextusok, amelyek történelmileg mélyebben beágyazott és lassabban változó tényezőkből állnak:

- a városhálózat jellege (a városiasodás foka, egy- vagy többpólusú rendszer);
- a közigazgatási-funkcionális decentralizáció és pénzügyi önállóság foka;
- országos várospolitikai keret léte, hagyományai;
- a legsúlyosabb városi problémák rangsora;
- a kohéziós politika súlya a közberuházások finanszírozásában;
- programozási korlátok (programstruktúra, régió-kategóriák).

Ezeknek a különbözőségeknek az eredményeképp országoként nagyon különböző programozási és végrehajtási gyakorlatok alakultak ki

- a fenntartható városfejlesztési stratégiák területi hatályát és fókuszát tekintve (városnegyed, a város közigazgatási területe, a nagyvárosi térség egésze),
- az országos, regionális és helyi szint döntésekre; vonatkozó hatalommegosztását tekintve és
- a tekintetben is, hogy milyen mértékben áll rendelkezésre az azonosított fejlesztési igényekhez párosítható tematikusan integrált forrás-csomag.

Ezen a ponton érdemes néhány további kritikai észrevételt tenni.

Egyfelől pontosítani szükséges, hogy mit értünk bele a fenntartható városfejlesztés tárgykörébe? Írásomban eddig azokról a forrásokról beszéltem, amelyek a fent részletezett szabályok mentén közvetlenül szolgálják a fenntartható városfejlesztést (ERFA 7. cikkely). Bár ez is egy igen jelentős összeg, azonban a kohéziós politika által finanszírozott, a városokban megvalósuló összes fejlesztésnek csupán töredéke. Egyes becslések szerint az ERFA források jóval több mint a fele városi fejlesztéseket finanszíroz, nem is beszélve a Kohéziós Alapról. Ez megfordítva azt jelenti, hogy döntően ágazati logikát követő fejlesztések valósulnak meg a városokban, olyan programokból, amelyek nélkülözik az integrált megközelítést, és amelyek tervezésében és lebonyolításában a városok nem kapnak érdemi szerepet. Pedig nincs-e legalább olyan jelentős hatása a fenntartható városfejlődésre egy villamosvonal kiépítésének, egy lakótelepi energetikai

megújítási programnak, egy munkaerőpiaci átképzési programnak vagy egy e-ügyintéztést lehetővé tevő fejlesztésnek? Még tovább menve, nem a városlakók életminőségének javulását szolgálja-e leginkább egy, a város határán kívül eső szelektív hulladékkezelő telep építése, vagy a vidéket átszelő, de a gyorsabb nagyvárosi összeköttetést biztosító gyorsvasút építése? A fenti okokból következően csak a fenntartható városfejlesztést közvetlenül szolgáló forrásokról állnak rendelkezésre összehasonlítást engedő adatok, így a továbbiakban ezek bemutatására szorítkozik az írás.

Másfelől, mielőtt az összehasonlító elemzéshez érünk, érdemes még egy sajátosságot kiemelni: a városhálózat és közigazgatási modellek tekintetében történetileg egyébként is igen sokrétű Európán belül rá kell mutatnunk Közép-Kelet-Európa sajátos kihívásaira, amelyek tömbszerűen eltérőek a többitől. Anélkül, hogy túlságosan leegyszerűsítsenénk a valóságot az alábbi, Nyugat- és Dél-Európától eltérő közös elemeket érdemes kiemelni:

- A népességszám stagnál (Csehország, Szlovákia, Lengyelország, Szlovénia) vagy csökken: vagy mérsékelten (Magyarország, Horvátország) vagy jelentősen (Balti államok, Románia, Bulgária);
- Az átlagos népsűrűség közepes vagy alacsony (Balti államok, Bulgária), átlagos vagy rossz nemzetközi elérhetőség és regionális hálózati kapcsolatok;
- A fővárosok mellett hiányos vagy gyenge a városi közép-szint, kevés a valódi nagyváros (kivéve Lengyelországban);
- A szocializmus alatt zajló ipari modernizáció a nagyvárosokat preferálta, így az életminőség (lakhatás, munkalehetőségek, szegénység és társadalmi ki-rekesztődés foka) általában jobb, mint vidéken;
- A motorizáció és a vele együtt járó szuburbanizáció a rendszerváltásokat követően gyorsult fel, és ma is zajló folyamat;
- Alacsony kooperációs hajlandóság és tapasztalat a közigazgatásban, így a funkcionális várostérségi együttműködés kezdetleges vagy hiányzik;
- Alacsony a civil aktivitás, kevés a valós együttműködés a civil, a magán és a közzféra között;
- Az állami beruházások nagyban függenek a kohéziós politikai finanszírozástól.

Ebben a kontextusban az egymástól eltérő módon kiválasztott fejlesztési eszközök és megközelítések, illetve azok hosszabb távú következményeinek vizsgálata lehet érdekes.

Mit mutatnak a 2014-2020 időszak kohéziós politikai programjai?

Az összehasonlító elemzést a fenntartható városfejlesztésre fordított források és a választott végrehajtási mechanizmus vizsgálatával kezdem. A kialakított

rendszereket integrált, fenntartható városfejlesztés ismérveként szolgáló szempontok (tematikus és területi integráltság, döntési kompetenciák átruházása) mentén mutatom be.

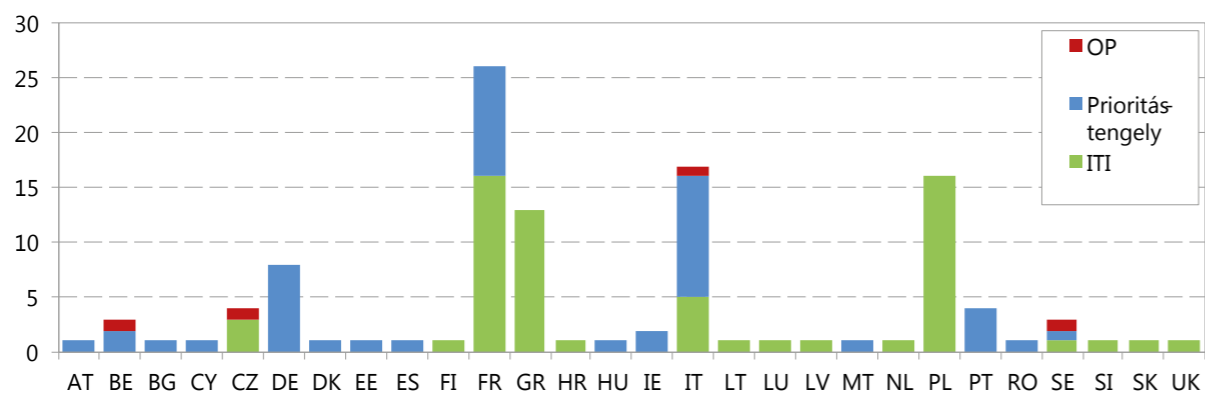
A fenntartható városfejlesztés programozási keretrendszere

Programozási szempontból az ERFA Rendelet 7. cikkének (2) bekezdése a fenntartható városfejlesztés megvalósítását vagy integrált területi beruházások (integrated territorial instruments – ITI), vagy erre a célra létrehozott egyedi prioritási tengely, vagy egyedi operatív program útján engedélyezi. A segédlet az integrált megközelítés feltételeként legalább két ERFA tematikus célkitűzés forrásainak bevonását szabta.

Fenntartható városfejlesztésre (FVF) EU szinten összesen 114 ERFA vagy több-alapos (ERFA-ESZA) operatív program különített el forrásokat.

- A regionális ERFA programokat működtető tagállamok közül 9 ország több, vagy az összes regionális programja bevonásával finanszírozza a FVF stratégiákat mintegy 96 OP-n keresztül (Franciaország, Olaszország, Lengyelország, Görögország és Németország összesen 80 OP-val). Egyedül Spanyolország nem használja regionális programjait erre a célra.
- 18 tagállam egyetlen országos (pl. Spanyolország, Balti államok), több régiót lefedő (pl. Magyarország, Románia és az Egyesült Királyság) vagy regionális (Nyugat-Hollandia OP) operatív programon keresztül biztosítja a fenntartható városfejlesztési forrásokat (1. ábra).

Az OP-k programozási módozat szerinti eloszlása az alábbi:



1. ábra: Az ERFA 7. cikkelye szerinti FVF-re elkülönített forrásokat tartalmazó OP-k száma tagállamonként és programozási módozat szerint. Forrás: SFC2014 alapján saját számítások.

- 64 OP (56%) 15 tagállamban ITI-t használ végrehajtási mechanizmusként az összes FVF-re elkülönített forrás felét lefedve;
- 46 OP (40%) 16 tagállamban a FVF-re elkülönített prioritási tengely útján kezeli a FVF források 45%-át;
- 4 OP-t (4%), amelyek a FVF-re fordított források kb. 5%-át teszik ki, pedig teljes mértékben a FVF céljaira különítettek el: Brüsszel Fővárosi Régió OP, Prága Növekedési Pólus OP, Stockholm OP és az olasz országos program a metropolvárosok fejlesztésére (PON Città Metropolitana).
- 5 tagállam több végrehajtási módozatot is felvonultat, míg Svédország és Olaszország mind a három opciót kihasználta.

Azt hogy a kevésbé fejlett régiók sokkal inkább használják (78%) az ITI eszközt, mint az átmeneti (46%) vagy a fejlett régiók (32%) magyarázhatja a régiókatégeriák sorrendje szerint csökkenő és a tematikus koncentráció miatt egyre kötöttebben felhasználható forrásmennyiség. Magyarul kicsi és szűk spektrumú büdzsére kevésbé lehet értelmes integrált stratégiát építeni.

A fenntartható városfejlesztést közvetlenül szolgáló kohéziós politikai források

Az adatok elemzése azt mutatja, hogy minden tagállam elérte vagy – akár jelentősen – túlteljesítette az ERFA 7. cikkének (4) bekezdése előírását, miszerint az országos ERFA források legalább 5 százalékát a fenntartható városfejlesztést szolgáló integrált akciók támogatására kell fordítani.

A tagállamok összesen mintegy 14,5 milliárd eurót programoztak erre a célra, amely az EU-28-ra vetítve az ERFA források 7,8 százaléka, 50 százalékkal több, mint az előírás. A kötelező nemzeti társfinanszírozással együtt ez nagyságrendileg 20 milliárd eurónyi (több mint 6.000 milliárd forint) beruházást jelent (2. ábra).

Nem meglepő, hogy abszolút értékben a sorrend elején a legnagyobb ERFA költségvetéssel rendelkező,

jellemzően dél-, közép- és kelet-európai tagállamok állnak. A fenntartható városfejlesztésre fordított források 90 százalékát 12 tagállam adja (PL, IT, RO, CZ, ES, HU, DE, FR, PT, BG, GR, SK), míg a sorrend utolsó hat tagja a források kevesebb, mint 1 százalékáért felel.

Kicsit más képet kapunk, ha az ország ERFA forrásaiban arányában mért kiadásokat nézzük. A tagállamok fele ugyanis az ERFA keretének több, mint 7,5 százalékát fordítja fenntartható városfejlesztésre. Míg Ciprus (20%), Bulgária (20%) valamint Belgium (15%) jelentősen kiemelkedik, további nyolc tagállam a 8-10%-os sávban van (3. ábra).

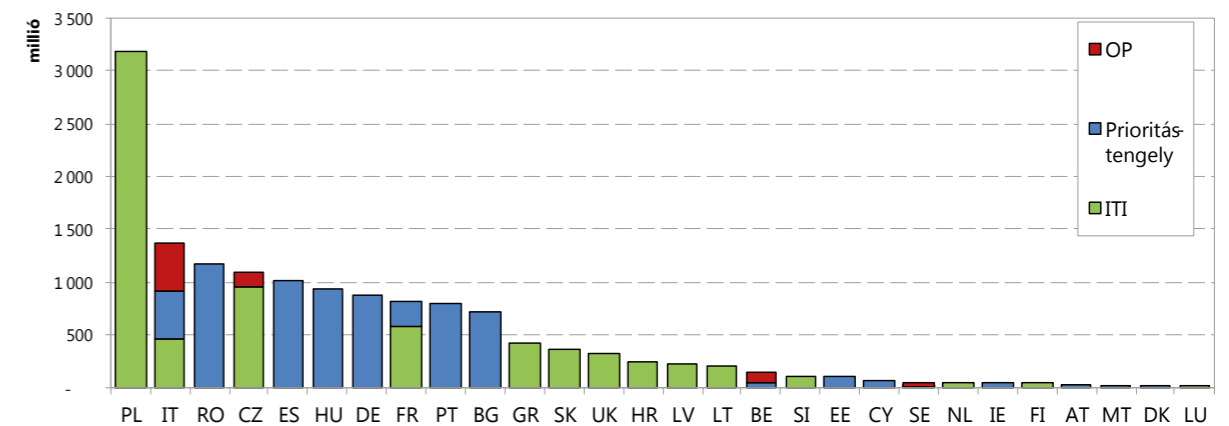
Tematikus (ágazatközi) integráció

Fontos kiemelni, hogy öt tagállam (PL, IT, HU, GR, FR) összesen még további egy milliárd eurónyi ESZA forrással egészíti ki a fenti ERFA összeget. Bár az ERFA rendelet nem vonatkozik rá, az irányítási rendszereket több esetben úgy alakították ki, hogy az ESZA forrásokról való döntési kompetenciát is a városi hatóságokra ruházzák át.

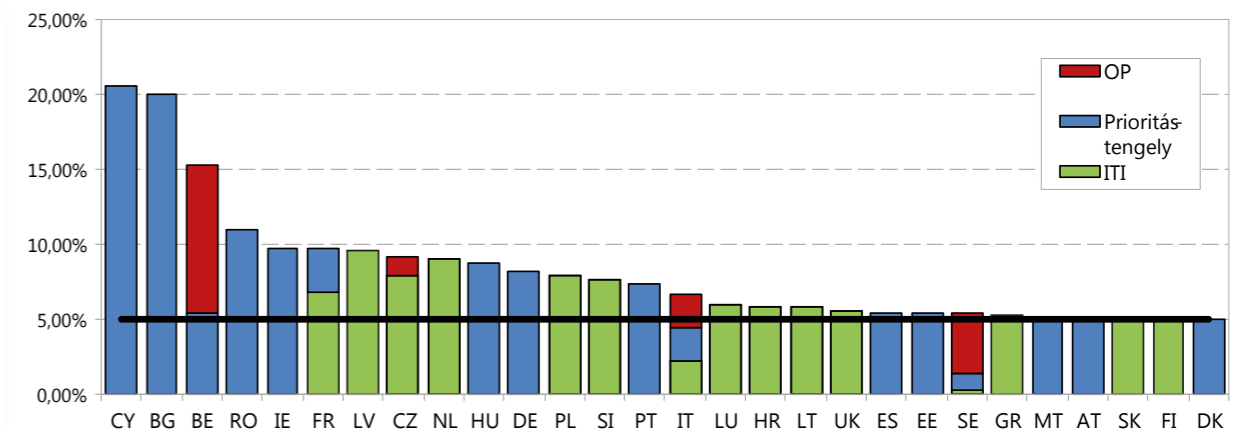
Az ERFA rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerint a városfejlesztési stratégiák holisztikus, ágazatközi, megközelítéssel kell, hogy válaszoljanak a demográfiai, társadalmi, gazdasági, környezeti és klímavédelmi kihívásokra. Ez a programozás nyelvére lefordítva azt jelentette, hogy a stratégiák finanszírozásához legalább két, eltérő ERFA tematikus célkitűzéshez tartozó beruházási prioritást kell választani. A szinergiák növelése érdekében ez kiegészíthető ESZA-ból, a Kohéziós Alapból, az EMVA-ból vagy az ETHA-ból származó támogatással.

Az adatok alátámasztják, hogy az ERFA 7. cikkely szerinti fenntartható városfejlesztés, mint keretrendszer igen kedvezően hatott az ágazati integrációra. Egy FVF programozási módozat átlagosan négy ERFA tematikus célkitűzést (TC) tartalmaz. A számok azt is mutatják, hogy az ITI átlagosan kétszer olyan integrált, (5,2 TC) mint az egyedi prioritási tengely (2,7 TC).

E tekintetben Csehország, Lengyelország és Magyarország áll a lista élén, igen széles tematikus spektrumot biztosítva a városfejlesztési stratégiák számára.



2. ábra: Az ERFA 7. cikkelyhez rendelt források nagysága tagállam és programozási módozat szerint (millió EUR). Forrás: SFC2014 alapján saját számítások.



3. ábra: Az ERFA 7. cikkelyhez rendelt források nagysága a nemzeti ERFA keret arányában, tagállam és programozási módozat szerint (%). Forrás: SFC2014 alapján saját számítások.

További érdekes fejlemény, hogy a városfejlesztésre fordított források ágazati összetétele mennyire eltér az ERFA egészének ágazati összetételétől (4. ábra).

- A tematikus koncentrációra vonatkozó előírások miatt az ERFA kiadások közel felét az intelligens növekedésre (TC1: K+F+I, TC2: IKT, TC3: KKV) fordítják. Ezzel szemben az intelligens növekedés csupán 10 százalékát teszi ki a FVF kereteknek;
- A fenntartható növekedésnél fordított a helyzet: míg az ERFA 40 százalékát fordítják a klímaváltozás elleni küzdelmet és az erőforrás-hatékonyságot segítő beruházásokra, addig a fenntartható városfejlesztés forrásainak 60 százalékát tervezik erre költeni, ezen belül döntően az energiahatékonyság és a fenntartható városi közlekedés (37%), valamint a városi környezet minőségének fejlesztésére (19%);
- A befogadó növekedés is kétszer hangsúlyosabb a fenntartható városfejlesztés esetén: az FVF források 25 százalékát fordítják munkahelyteremtésre, oktatásra, a szegénység és társadalmi kirekesztés leküzdésére, szemben az ERFA források alig több mint 10 százalékával.

Ez az ERFA átlagától jelentősen eltérő városi finanszírozási térkép több okra vezethető vissza. Egyfelől, vannak olyan beruházási prioritások, amelyek kimondatai városi kontextust céloznak (pl. 4c – középületek és lakásszektor energetikai korszerűsítése, 4e – fenntartható, intermodális városi közlekedésfejlesztés, 6e – barnamezős területek revitalizációja, 9b – nélkülözésben élő városi közösségek társadalmi és fizikai megújítása, stb.) Másfelől, miközben az intelligens növekedéshez kapcsolható fejlesztések tipikusan városi környezetben valósulnak meg, azok mégsem a FVF keretében, hanem egy országos vagy regionális, célzott program [K+F, KKV fejlesztés, intelligens szakosodási stratégia (S3)] keretében kerülnek támogatásra. Ehhez kapcsolódóan

több ágazati program is aláhúzza, hogy bár formálisan nem támogatja azt, fejlesztéseivel azonban kiegészíti a fenntartható városfejlesztést. Felmerül a kérdés, hogy ez esetben a városok bevonása a tervezésbe és döntéshozatalba milyen mértékig történt meg.

Franciaország: fókuszban a halmozottan hátrányos helyzetű városrészek

Franciaország régióiban az ERFA 7. cikkely forrásainak döntő részét az 1970-es évek óta létező, szociális indíttatású országos várospolitikai (la Politique de la ville) társfinanszírozására használja. A politika lényege, hogy az állam, a város és a helyi szereplők szerződéses együttműködésére (le contrat de ville) alapozva, integrált megközelítést alkalmazva újítják meg a szociálisan leghátrányosabb helyzetű városrészeket, amelyeket szociális helyzetre vonatkozó statisztikai adatok alapján központilag jelölnek ki, majd a helyi szereplőkkel történő konzultáció alapján finomítják a célterület lehatárolását.

Területi integráció és az ERFA 7. cikkely végrehajtásában részt vevő városok

Az integrált megközelítés területi dimenziójára hivatkozik az ERFA rendelet 7. cikkének (1) bekezdése azzal, hogy a városfejlesztési stratégiáktól megköveteli a város-vidék kapcsolat fejlesztését. Ez közigazgatási határokon átnyúló együttműködést és a funkcionális várostérséget átfogó, új igazgatási megközelítéseket tesz szükségessé.

Bár nem vált meghatározó gyakorlattá, a fenntartható városfejlesztési források egyértelműen katalizátor szerepet játszottak abban, hogy több tagállam is előfeltételként szabta a funkcionális várostérségi együttműködést.

Hangsúlyozandó, hogy ezt az előremutató gyakorlatot olyan országokban alkalmazzák (Csehország, Lengyelország, Románia, Horvátország), ahol jelentős akadályok leküzdésére volt szükség a továbbélő top-down, együttműködést nélkülöző, elszigetelt tervezési hagyományok miatt. Biztató jelenség az is, hogy a legnagyobb FVF forráskerettel bíró tagállamok mindegyike (Lengyelország, Olaszország, Csehország, Románia) kísérletezik a várostérségi megközelítéssel.

Lengyelország: első lépések az intézményesült várostérségi együttműködés felé

Lengyelország több mint 3 milliárd eurót fordít a fenntartható városfejlesztésre. Ebből lényegében a 16 vajdasági székhely várostérségi fejlesztéseit finanszírozzák. A Területfejlesztési Minisztériumból tettek javaslatot a várostérségek lehatárolására, azonban a települések tényleges együttműködése önkéntességen alapult. A központi városok térségük településeinek egy részével együttműködésben dolgozták ki az integrált térségi fejlesztési stratégiát, és hozták létre a lebonyolításért felelős intézményt. Az ITI eszköz segítségével a regionális programok ERFA és ESZA forrásaihoz is hozzáférhetnek.

A fenntartható városfejlesztést megvalósító városok kiválasztása

A hozzáférhető adatokból következtetve EU-szinten nagyságrendileg 900 városi terület részesül majd az ERFA 7. cikkely szerinti támogatásából a FVF stratégiájuk megvalósításához. Ez az eredeti kalkulációknál jóval nagyobb szám (a városfejlesztési hálózatonál kb. 300 várossal számoltak). A jelentős számú kis- és középváros okán a már kiválasztott 300 város medián népességszáma 70.000 fő.

- A legtöbb tagállam előre meghatározta a jogosult városok körét a programozási dokumentumokban. Ezek vagy közigazgatási (megyei, regionális igazgatási székhelyek), vagy funkcionális szerepkörök (regionális központok, növekedési pólusok) alapján történtek. A közép-kelet-európai tagállamok kivétel

nélkül előre meghatározták a városi területek körét, többük igen széles kört jelölve meg. Belgium, Finnország, Luxemburg, Hollandia, Svédország és Anglia is előre kijelölt egy – szűkebb – nagyvárosi kört.

Néhány tagállam a stratégiák minőségén alapuló verseny útján választja ki a támogatandó városi területeket, általában egy előre, pl. a népességszám alapján meghatározott körből (Dánia, Görögország, Spanyolország), megadott települési körből (Olaszország, Portugália) vagy szociális indikátorok alapján (Franciaország) (5. ábra).

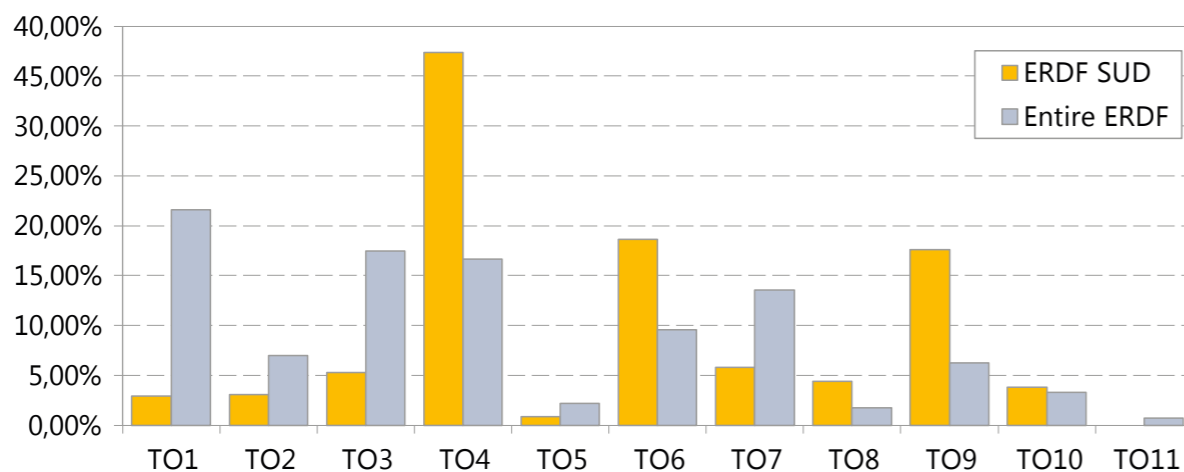
Miben jobb az ITI?

A rendelkezésre álló adatokból megpróbáltam összefüggést találni a választott programozási módozat (ITI, prioritástengely vagy program), a támogatásra jogosult városok száma és az egy városra jutó támogatás átlagos összege között. Az adatok azt sugallják, hogy az ITI-t használó tagállamok/régiók a pénzügyi erőforrásokat kevesebb számú város között osztják szét, így egy városi területre jóval magasabb összeg jut, még az összességében kevés forrással rendelkező tagállamokban is. Összességében azt mondhatjuk, hogy egy város az ITI-n keresztül átlagosan több és szélesebb tematikus spektrumú fenntartható városfejlesztési forrásokhoz juthat (6. ábra).

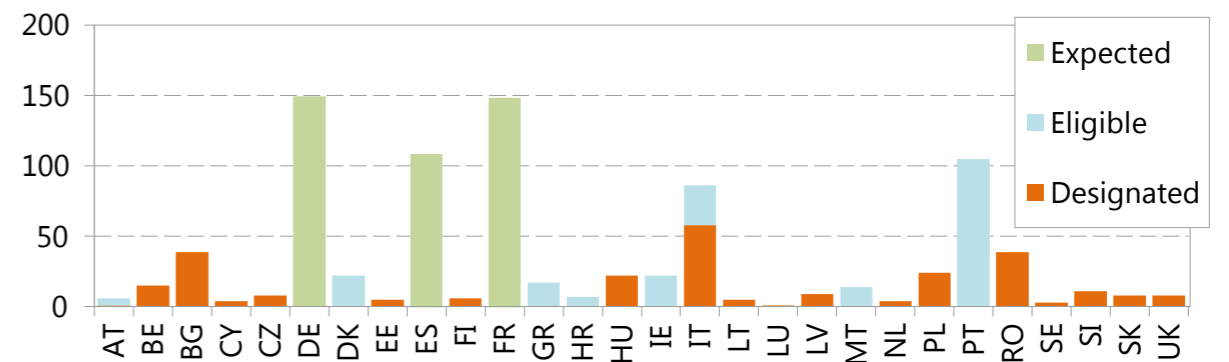
Feladatkörök átruházása a városokra

Az ERFA 7. cikkének (4) bekezdése közvetlenül előírja, hogy a fenntartható városfejlesztési stratégiákat végrehajtó városi hatóságokat legalább a projektek kiválasztását magában foglaló közreműködő szervezeti feladatokkal kell felruházni. Az irányító hatóság és a városi hatóság között írásban kell rögzíteni a feladatmegosztást.

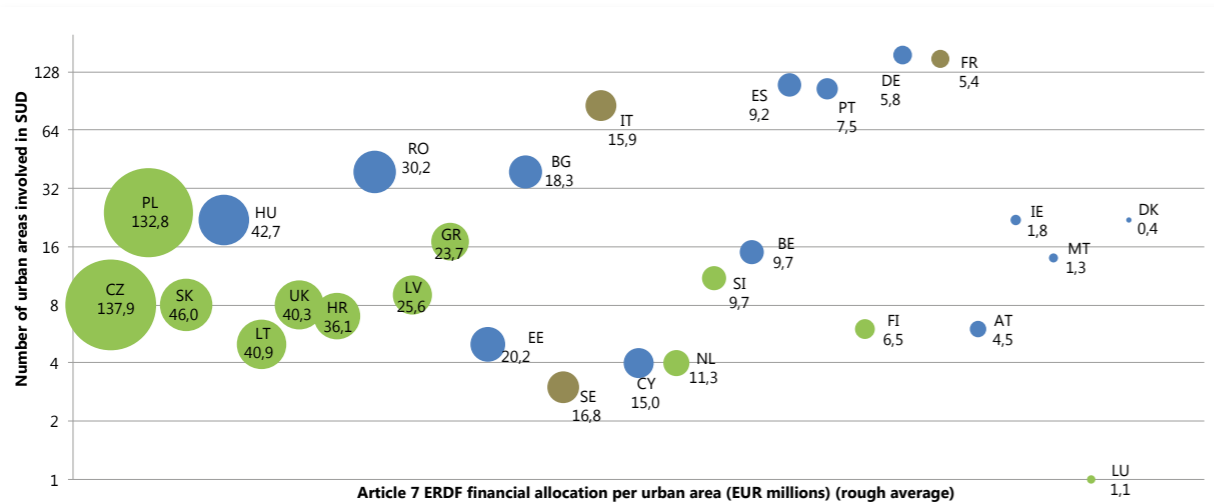
Ennek a cikkelynek az értelmezése okozta a legjelentősebb vitákat a tagállamok és a Bizottság között. Több esetben ezen csúszott meg a program jóváhagyása, vagy döntött úgy egy régió, hogy mégsem fordít ily



4. ábra: A teljes ERFA (Entire ERDF) és az ERFA 7. cikkely (ERDF SUD) szerinti kiadások összehasonlítása tematikus célkitűzés (TO) szerinti bontásban (%). Forrás: SFC2014 alapján saját számítások.



5. ábra: A FVF végrehajtásában érintett városi területek száma tagállamonként (várható, jogosult, kijelölt). Forrás: SFC2014 alapján saját számítások.



6. ábra: Az ERFA 7. cikkelyt lebonyolító városok száma és egy városra jutó támogatás átlagos összege tagállamok és végrehajtási módozat szerint. Forrás: SFC2014 alapján saját számítások.

A fenti ábra függőleges tengelyén az adott tagállam által támogatásra kijelölt városok száma exponenciális skálán, míg a vízszintes tengelyén az egy városra jutó támogatás átlagos összege szerepel balról jobbra csökkenő sorrendben. A színek a programozási módozatot jelölik: zöld (ITI), kék (prioritástengely), barna (vegyes). Az ábra jól mutatja, hogy míg az ITI-k többsége az ábra bal alsó részén helyezkedik el, a prioritástengelyek inkább jobbra és fent. A kontrasztot leginkább az mutatja meg, hogy a csekély ERFA forrással rendelkező, de ITI-t használó Hollandia, Svéd- és Finnország is nagyobb összeget fordít egy városi területre, mint a nagyszámú ERFA forrással rendelkező Portugália, Spanyolország, Németország vagy Franciaország.

módon forrásokat fenntartható városfejlesztésre. Más tagállamok inkább kerültek a konfrontációt, viszont sok esetben csak az irányítási és ellenőrzési rendszer részletes leírásból derül ki a feladatátruházás tényleges tartalma.

Az mindenesetre általánosan elmondható, hogy az országos és regionális hatóságok elleneztek az előírás szigorú értelmezését. Úgy látták, hogy a feladatátruházás csak többletadminisztrációt teremt, miközben a városi hatóságok tapasztalatlansága és kapacitáshiánya növeli a programvégrehajtás kockázatát. Éppen ezért nagyon kevés kivétellel az irányító hatóságok nem ruháznak át a kötelezően előírt több feladatot a városokra.

Hollandia: A városok valódi döntéshozói szerepben A holland sajátosságoktól és a korábban kialakult gyakorlattól nehéz eltekinteni. Ettől függetlenül Európában egyedül a Nyugat-Holland programban valósul meg a feladatátruházás teljes spektruma. Hollandia négy legnagyobb városát célzó városfejlesztési keret ITI eszközön keresztül biztosít ERFA és ESZA forrásokat munkaerőpiaci és társadalmi integrációra. Az irányító hatóság Rotterdam város önkormányzata, míg Amsterdam, Hága és Utrecht közreműködő feladatokat látnak el.

Közép-kelet-európai összehasonlítás

A fenti szempontok mentén elmondható, hogy a városok előzetes kijelölésén túl markánsan eltérő utakat választottak a közép-kelet-európai országok:

- Lengyelország az egyetlen, amely megtartotta 16 regionális programját. A többi ország központosított, és csak egyetlen területi programot működtet.
- Lengyelország, Csehország, Szlovákia, Szlovénia és Horvátország ITI-t, míg Magyarország, Románia és Bulgária prioritástengelyt használ. Prágának saját operatív programja van, amely az ITI-n keresztül együttműködik a területi programmal.
- Lengyelország és Csehország várostérségi megközelítést ösztönöz, és egy szűkebb nagyvárosi körre koncentrálnak, így számottevő mennyiségű ösztönző forrást tud biztosítani egy-egy területnek.
- Csehország egyedülálló módon, számos ágazati operatív programból (pl. közlekedés, oktatás) is forrást kíván juttatni a nagyvárosi ITI-kbe.
- Magyarország és Lengyelország számottevő ESZA forrást is biztosít a fenntartható városfejlesztési ERFA keretek mellé, amivel növelheti az integrált beavatkozások hatásosságát.
- Magyarország korán elkezdte a városfejlesztési stratégiák előkészítését, ingyenes szakértői támogatást nyújtva a városoknak. Szlovákia, Románia és Horvátország jelentős lemaradásban van a stratégiakészítés terén, ami hátráltatja a források felhasználásának megkezdését.

Valószínűleg sokéves távlatban látszanak majd az eltérő megközelítések hatásai, különösen a várostérségi együttműködés előnyei terén. Az előremutató kezdeményezés számára az lesz a komoly próbatétel, hogy források nélkül biztosítható-e a tartóssága.

Következtetések, kitekintés

Az URBAN alapelveire építve a kohéziós politika 2014-2020-as időszaka egy a korábbiánál koherensebb városfejlesztési dimenziót kínál, és többféle eszközzel (ITI, CLLD) segíti az integrált megközelítés tagállami gyakorlatba történő beépítését. A kohéziós politikai reform több eleme (tematikus koncentráció, teljesítmény tartalék) azonban nem ösztönzi sem ezt, sem a helyi szereplők felelősséggel történő felruházását. Ez utóbbit az általános bizalmi hiány és az ellenőrzésvezérelt szemlélet is akadályozza.

Az operatív programokból az látszik, hogy valódi előrelépést lehet tapasztalni a tematikusan integrált finanszírozás terén (többféle ERFA és kiegészítő ESZA források), amelyben nagy szerepet játszik az ITI eszköz. Ez utóbbi – talán a források nagyságán keresztül – ösztönzőleg hatott a területi integráció (várostérségi együttműködés) tekintetében is. Az elhúzó programindítás és a nagyszámú, kapacitáshiányos kisváros valós kockázatot jelent a városfejlesztési dimenzió sikerére.

Irodalom:

Charleroi város honlapja

<http://www.charleroi.be/node/6816>

<http://www.igretec.com/fr/2015/05/26/charleroi-district-creatif-142-millions-deuros/>

Le Soir, francia nyelvű belga napilap online kiadás (2016. szeptember 2-3.)

<http://plus.lesoir.be/57737/article/2016-09-03/une-fete-carolo-ternie-par-la-fermeture-de-caterpillar>

<http://plus.lesoir.be/57434/article/2016-09-02/caterpillar-gosselies-va-fermer-2200-emplois-concernes>

Európai Unió: Az Európai Unió Működéséről szóló Szerződés: <http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=HU>

Matkó M. (2012): Az integrált városfejlesztés hazai gyakorlatának kritikai elemzése, szakdolgozat, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Urbanisztika tanszék.

Európai Bizottság (1997): Towards an urban agenda in the European Union. Az Európai Bizottság közleménye.

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/pdf/urban/urban_197_en.pdf

Európai Bizottság (1998): Urban Pilot Projects. Annual Report 1996. http://aei.pitt.edu/46112/1/report_1996_urban.pdf

Európai Bizottság (1998): Sustainable urban development in the European Union: a framework for action. Az Európai Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának.

<http://aei.pitt.edu/6794/1/6794.pdf>

Európai Bizottság (2003): Partnership with the Cities. The URBAN Community Initiative. Kiadvány.

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/presenta/cities/cities_en.pdf

Európai Bizottság (2008): Fostering the urban dimension. Analysis of the Operational Programmes co-financed by the European Regional Development Fund (2007-2013). Working Document of the Directorate General for Regional Policy

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/working/urban_dimension_en.pdf

Európai Bizottság (Szokolai Zs.) (2010): Urban dimension of cohesion policy, előadás, UNECE workshop, Prága, 2010. május 3.

http://www.mmr.cz/getmedia/0e825f27-727f-478e-a927-8d9a035e341d/PPT_20100503_Zsolt-Szokolai-UNECEworkshop_Prague_C

Európai Bizottság (2014): Investment for jobs and growth. Promoting development and good governance in EU regions and cities. Sixth report on economic, social and territorial cohesion. Brüsszel, 2014. július

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion6/6cr_en.pdf

Európai Bizottság (Matkó M.) (2016): Sustainable urban development in cohesion policy programmes – a brief overview. Előadás, Urban Development Network, Brüsszel, 2016. február 3.

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/conferences/udn_nov2015/implementation_art7.pdf

SFC2014: System for Fund Management in the European Union. Az Európai Unió belső információs rendszere a strukturális alapok lebonyolításához

Matkó Márton közgazdász, urbanista. 2003-tól a VÁTI területfejlesztési igazgatóságán PHARE programok, majd a Regionális Operatív Program végrehajtásával foglalkozott Észak-Alföldön, később Budapesten. 2008-tól a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség Regionális Operatív Programok Irányító Hatóságánál programmenedzserként dolgozott, 2010-től pedig a stratégiai tervezési osztály vezetőjeként a pályázati felhívások előkészítéséért és lebonyolításáért felelt. 2013 októbertől az Európai Bizottság Regionális és Várospolitikai Főigazgatóságán a kohéziós politika város- és területfejlesztési aspektusainak nyomon követésével és fejlesztésével foglalkozik.



Okos városok, intelligens városfejlesztés

Az intelligens városfejlesztés keretei

Bevezetés

Az intelligens városfejlesztés fogalma az elmúlt két évtizedben sok változáson ment keresztül. A kifejezés legelterjedtebb változatai – digitális város, intelligens város, okos város – általánosságban a technológiai fejlődés településekre gyakorolt hatásaival foglalkoztak, és rendszerint az infokommunikációs technológiák alkalmazásának lehetőségeit kapcsolták össze a településfejlesztés aktuális kérdéseivel.

Az egyes elnevezések közötti különbségek, a fejlesztésben érintett szereplők szempontjai, illetve a konkrétan megvalósuló programok mentén azonban ez a kép mára jelentősen finomodott. Így az olyan átfogó, stratégiai programok, mint az EU 2020-as növekedési programja¹ vagy az EU Urban Agenda² már sokkal inkább egy integrált, ágazatokon átívelő megközelítést, a települések komplex fenntarthatóságát tekintik az intelligens fejlődés alapjának, és az IKT technológiákat csupán az alkalmazott eszközök egyikeként értelmezik.

Az Európai Unió intelligens növekedési stratégiájának középpontjában az oktatás, a kutatás és innováció, illetve a digitális társadalom erősítése áll. Ezek egyrészt az európai munkaerőpiac kompetencia fejlesztését, rugalmasságát és versenyképességét javítják, másrészt a kontinens jelenleg kevésbé hatékony kutatás-fejlesztési és innovációs ökoszisztémáját erősítik. Az intelligens pillér³ három zászlóshajó projektje a digitális menetrend, amelynek célja a kontinens egységes digitális piacának megteremtése; az innovációs unió, amely az innovációs és gyártási láncok erősítése mellett a legfontosabb társadalmi és környezeti kihívások irányába kívánja fordítani a kutatás-fejlesztést; és a fiatalok mobilitásának megkönnyítése a tanulás és munkavállalás terén. Az okos városok témája közvetlenül az egységes digitális piac társadalmi pillérjében⁴, illetve az innovációs unió részeként működő Európai Innovációs Partnerség (EIP) Smart Cities and Communities programjában⁵ jelenik meg, ennek megfelelően a gerincét a városok és közösségek életminősége, a kormányzás megújítása és a hatékony erőforrásgazdálkodás jelentik. Az államigazgatási, piaci, akadémiai és civil szereplőket összefogó partnerség hat akcióterületen fejleszt gyakorlati módszereket és megoldásokat a kontinens települései számára, illetve az EU 2020-as céljainak⁶ elérésére.

Ezzel együtt az okos városok témaköre továbbra is kevésbé szabályozott terület. Az általánosan elfogadott nemzetközi szabványok és irányelvek létrehozásának igénye viszonylag új, ahogy a programok átjárhatóságát biztosító országos szintű koordinációs munkáé is. A meghatározó gyakorlatok városi szintűek, az iparági megoldások nagy része korai fázisban van, és a terület élenjáró szereplőinek megközelítései igen eltérőek lehetnek.

Az alábbiakban ezeket a megközelítéseket tekintjük át, kitérve az okos városok történeti előzményeire, aktuális kérdéseire, fejlesztési modelljeire és a terület hazai helyzetére.

Az okos városok előzményei

A *smart city* kifejezés először az 1990-es években jelent meg, a települések fenntartható növekedéséhez, illetve a városirányítási rendszerek reformjához kapcsolódó fogalomként.⁷ A *smart* jelző mindkét esetben a hagyományos tervezői és fejlesztői eszköztár mellett egyre fontosabb szerephez jutó kreatív gazdasági megoldásokat emeli ki: a vállalkozói szemléletet, a kísérletezést, a belvárosias sűrűséget, a várospolitikát aktív médiajelenlétét és interaktivitását.⁸

A tudásgazdaságot erősítő eszközök között a fentiek mellett már az évtized elejétől megjelentek az infokommunikációs technológiák, eleinte elsősorban a vállalkozásoknak kínált szolgáltatások formájában, de az évtized vége felé néhány nagyvárosban már a közművek és a közlekedés felügyeletében és szabályozásában is.

A városok és intelligens technológiák kapcsolata ugyanakkor ennél jóval hosszabb múltra tekint vissza. Bár részletes kifejtésre ezúttal nincs lehetőség, a közvetlen előzménynek tekinthető huszadik századi építészeti, szervezéselméleti és informatikai víziók említése hasznos segítséget nyújt a mai elképzelések mögötti gondolkodási modellek feltárásához.

Az adatokra építő, optimalizált, tudományos szakértelemmel irányított funkcionális város gondolata a modernista várostervezés egyik vezérelve volt már a század elején is. Az uralkodói víziókat leváltó technokrata szemlélet kiteljesedése egybevágott a statisztika és az adatvizualizáció világháború utáni fellendülésével, illetve a robbanásszerű technológiai fejlődéssel.

Az iparosított építési programok és a gépesített közlekedés hatásai nyomán született ellenreakciók többsége is a technológiai innovációk alkalmazásában és a közösségi részvétel megerősítésében kereste a kritikai alternatívákat. Az olyan radikális építészeti víziók, mint a japán metabolisták várostervezés, Doxiadis Ecumenopolisa, vagy az Archigram és a Superstudio munkái mind az infrastruktúrák, a közművek, a modularitás és mobilitás, illetve a kor új technológiáinak és kommunikációs megoldásainak alkalmazásával hozták összefüggésbe az épített környezet teljes átalakulását. Azzal együtt, hogy szinte egyöntetűen papíron maradtak, ezek a munkák, ellenpontként szolgáló előzményekkel együtt, nagyban hozzájárultak a mai kor hálózatai és városokra gyakorolt hatásaik elvi és vizuális megjelenítéseikhez, akár terekről, akár szolgáltatásokról vagy rendszerekről van szó.

Hasonlóan meghatározónak bizonyultak azok a kutatások, amelyek az építészet és a környezeti érzékelés összefüggéseit vizsgálták. Kevin Lynch mentális térképei, az MIT Media Lab elődjeként létrejött Architecture Machine Group, vagy egy évtizeddel később Christopher Alexander Pattern Language kötete új utakat nyitottak az épített környezet formális leírhatóságában és szisztematikus, nyelvi rendszerezésében, amelyek alkalmanként nagyobb hatással voltak az informatika fejlődésére, mint a várostervezésre.

Harmadrészt, a kibernetikai és a szervezéselméleti kísérletek során létrehozott korai adatvezérelt rendszerek szinte egyöntetű kudarcaik ellenére is tartósan rögzítették az információ gyűjtés, megjelenítés és a döntés automatizálás gyakran szinte determinisztikus összefüggéseit. Az univerzális, átjárható, tudományos modellek igénye Otto Neurath Isotype rendszerétől Stafford Beer kibernetikai gazdaság irányítási programjain át követhető a mai városvezetési platformokig.

A vállalatirányítási rendszerek által kínált célok és eszközök, az üzleti és gyártási folyamatok hatékonyságának növelése, a döntésoptimalizálást segítő adatok gyűjtése, feldolgozása, megjelenítése és hasznosítása nem csupán szolgáltatásként, hanem marketing terméként is átkerült a piaci kontextusból a városiba. Ennek megfelelően az olyan kihívásokra, mint a globális urbanizáció, az energiaforrások és klímaváltozás, vagy a gazdasági globalizáció, gyakran egyértelműnek tűnő, teleologikus válaszként kínálkoznak a digitális technológiák és az adat alapú megoldások.⁹

Különösen fontos ez abban a korszakban, amikor a települések működésének és fejlesztésének finanszírozásában egyre kisebb szerepet vállalnak az államok, de gyakran maguk az önkormányzatok is kiszoruloban vannak a kulcsfontosságú intézmények, rendszerek és szolgáltatások fenntartásából. Az ilyen területek piaci szolgáltatásként való újradefiniálása, a keletkező adatok feletti ellenőrzés kér-

dése alapvetően átalakítja a köztérek és közszolgáltatások társadalmi és politikai modelljeit – nem véletlen, hogy az *urban commons*, a „városi közlegelő” jelenleg a települések fenntartható jövőjéről szóló viták egyik központi témája.

Az okos város mint ágazati kérdés

A fejlesztési célok átfogó jellegéből szükségszerűen következik, de részben a fent leírt vállalatirányítási hagyományból is származtatható az igény a tematikus vagy ágazati kategóriák felállítására, illetve az eredmények mérhetőségét biztosító kritériumok meghatározására. A települések saját fejlődése mellett ez lehetőséget teremt az összehasonlításokra is, ami mind az elmúlt évtizedekben népszerűvé vált városok közötti verseny, mind pedig a támogatási struktúrák esetében visszajelzést jelenthet.

A kialakult számos klasszifikációs modell céljai és kiinduló pontjai eltérőek – a cégek által fejlesztett kategorizációk többnyire termékportfoliókhoz igazodnak, a városok stratégiai tervezését támogató megoldások az önkormányzatok működését modellezik, az átfogó értékelési céllal született megoldások pedig statisztikai és mért adatokat rendeznek csoportokba¹⁰. A legtöbb modell között kisebb-nagyobb átfedések és megfelelések vannak, de nincs általánosan elfogadott és bevezetett standard eljárás, bár globális szabványok és Európai Unió pilot programok is fejlesztés alatt vannak.

A jelenleg legelterjedtebb modellek hat alrendszer határoznak meg, amelyekhez köthető mind tervezést segítő tematikus struktúra¹¹, mind pedig adatokra alapuló értékelő platform¹². Az okos mobilitás, okos környezet, okos emberek, okos életmód, okos kormányzás, okos gazdaság területek nem követik a hagyományos ágazatok felosztását, viszont olyan témákat határoznak meg, amelyeknek széleskörű hatása van, illetve több terület integrált kezelését igénylik. Ennek megfelelően a települési szintű stratégiákban ez a hat témakör elsősorban az átfogó célok és az értékelést támogató indikátorok szintjén jelenik meg, annak függvényében, hogy az adott stratégia milyen keretek között, milyen más fejlesztési dokumentumokhoz igazodva és milyen prioritások mentén építkezik.

Az *okos mobilitás* általában a nem motorizált, illetve közösségi közlekedési módok komplex fejlesztését helyezi előtérbe, környezeti fenntarthatósági és szolgáltatás orientált működési célok érdekében. A multimodalitás, a mély IKT integráció és a rendszerek országos és nemzetközi átjárhatósága jelentősen jobb területi elérést biztosít, lehetővé téve az adatvezérelt irányítást és további szolgáltatások bekapcsolását a közlekedésbe.

Az *okos környezet* a városok ökológiai szempontú fejlesztését támogatja, a várostervezési módszerek és szakpo-

¹ http://ec.europa.eu/europe2020/index_en.htm

² <http://urbanagendaforthe.eu/pactofamsterdam/twelve-themes/>

³ http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/priorities/smart-growth/index_en.htm

⁴ <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/smart-cities>

⁵ <https://eu-smartcities.eu/>

⁶ http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/targets/index_en.htm

⁷ Hommels (2008)

⁸ Ld. többek között Florida (2002), Landry (2000)

⁹ A folyamat kritikáját ld. többek között Kitchin (2014), Goodspeed (2015), Greenfield (2013)

¹⁰ Ld. ISO 37120 szabvány

¹¹ Ld. A Smart City Council és Boyd Cohen Smart City Wheel modellje, Cohen (2014)

¹² Ld. a bécsi és ljubljani egyetemek közép városokat helyi, regionális és országos adatok szerint értékelő EU Smart City Ranking modellje, Giffinger et al (2007)

litikai döntések mellett az új és hagyományos technológiák kombinált alkalmazásával. A megújuló erőforrások, smart grid rendszerek és zöld épületek az energiaigény minimalizálása mellett a városi környezet klimatikus egyensúlyát is segítik, az ökológiai tudatosság oktatásba, közösségi döntésekbe és szolgáltatásokba integrálása pedig a települések működését teszi környezetbaráttá.

Az *okos emberek* témakör a technológiai fejlődés lehetőségeit és kihívásait is megcélozza. Az élethosszig tartó, rugalmas tanulás mellett fontos a munkahelyek és munkavégzés változásaira, a versenyképesség megtartására is felkészülni. Ehhez megfelelő szolgáltatások, illetve befogadó környezet szükségesek. Csak így válhatnak a települések sikeres szereplőkké a tudásgazdaságban, és így tudják támogatni az egyéni és közösségi ambíciók kiteljesedését.

Az *okos életmód* lehetőségének megteremtésével a városok az ott élők személyes sikereit erőforrássá tudják formálni. A kulturálisan aktív, boldog élethez differenciált kapcsolatra van szükség a települések és lakóik között, amely az egészség és biztonság tartós megerősítése mellett segít felkészülni a jövőbeli demográfiai és technológiai kihívásokra. A személyes biztonsághoz az adatok és szuverenitás mellett hozzá tartoznak olyan szakpolitikai kérdések is, mint a lakhatás, vagy a közterekhez és közszolgáltatásokhoz való hozzáférés.

Az *okos kormányzás* a városokban egyre inkább közös kormányzást jelent: a polgárok és vállalkozások aktív részvételét az erőforrások megosztása is szükségessé teszi. Ehhez elengedhetetlen a döntési folyamatok és a közadatok átláthatósága és elérhetősége. A nyitott kormányzás egyben támogatja a vállalkozó, aktív fejlesztő szemléletű önkormányzatokat és katalizálja a közszolgáltatások és kormányzás belső és külső innovációját.

Az *okos gazdaság* a városokat az innovációs ökoszisztémák és a vállalkozások motorjának és hátterének tekinti. Ezek sikerében alapvető szerepe van a helyi szolgáltatásoknak, kultúrának és fejlődési lehetőségeknek. A helyi örökséget a jól felépített inkubációs modellek formálhatják valódi erőforrássá, egyben növelve lakóik vállalkozó kedvét. A települések segíthetnek a cégek helyi és globális piaci integrációjában is, és beépíthetik azok eredményeit a saját működésükbe (1. táblázat).

A tematikus értékelő rendszerek esetében kritikus kérdés az adatok gyűjtése és tipizálása. Mind az ISO szabvány, mind a jelenleg elterjedt modellek (Smart City Council, EU Smart City Ranking, vállalati értékelő rendszerek) elsősorban statisztikai adatokkal dolgoznak, amelyek azonban gyakran országonként és alkalmanként településenként is eltérőek. A legértékesebb információt jelentő helyi adatok gyűjtése költséges, illetve olyan alap infrastruktúrák kiépítését igényli, amelyek ritkák és még nem kellően átjárhatók.

¹³ <http://citykeys-project.eu/>

¹⁴ A smart city is a place where the traditional networks and services are made more efficient with the use of digital and telecommunication technologies, for the benefit of its inhabitants and businesses. <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/smart-cities>

¹⁵ Effective integration of physical, digital and human systems in the built environment to deliver a sustainable, prosperous and inclusive future for its citizens. (PAS 180:2014, 3.1.62)

¹⁶ Ld. Manville, Cochrane et al (2014), Caird, Hudson & Kortuem (2016)

Egyes jelenleg zajló programok (pl. az EuroCities CITYkeys projektje¹³) az indikátorokkal párhuzamosan adagyűjtő és elemző platformot is fejlesztenek, áthidalva a számos település adatait összegző adatbázisok és a gyűjtés inkonzisztenciája közötti problémákat.

A stratégiaalkotás és a megvalósítás, illetve az üzemeltetés területén a tematikus felosztásnál célravezetőbb olyan átfogó prioritások megfogalmazása, amelyek minden ágazatban sikeresen alkalmazhatók. Ugyan jelenleg nincs ilyen egységesen elfogadott modell, az EU policy alkotásnál alkalmazott leírása¹⁴, az 2020-as növekedési stratégia prioritásai, illetve a brit szabványügyi hivatal meghatározása¹⁵ alapján levezethető egy az Unió szintjén is értelmezhető definíció és célrendszer. Eszerint az *okos városok a fizikai, humán és digitális rendszerek integrációját valósítják meg, amivel prosperáló környezetet biztosítanak lakóiknak és vállalkozásaiknak*. A digitális és infokommunikációs technológiák, illetve más eszközök három, minden ágazatban érvényes célcsoportot szolgálnak:

- ◆ Minőségi kormányzás és szolgáltatások
 - Hatékony erőforrás gazdálkodás
 - Javuló életminőség és inkluzivitás

Negyedik prioritásként ide sorolható az általános igény a programok gazdasági fenntarthatóságára, azaz olyan szervezeti és üzleti modellek megalkotására, amelyek tartós működést és növekedést tudnak garantálni a fejlesztések során létrejött eszközök és szolgáltatások számára.

A gyakorlatban működő, városi szintű programok felépítése, célrendszerei és eszközei természetesen ennél jóval változatosabbak. A hosszú távú, politikailag és stratégiai szinten is értelmezhető célok kijelölése (pl. energiatfüggetlenség, innovációs központ, családbarát város stb.) a legelterjedtebb, de nem egyedüli megoldás. Vannak városok, ahol a célterületek széles körű, nyitott partnerségi kezdeményezések nyomán alakultak ki, illetve több helyen szervezeti egységek (pl. digitális átmenettel, adatkezeléssel foglalkozó osztályok, közműhálózat kezelő cégek stb.) tevékenysége indított átfogó megújulási folyamatot. A tartalmi meghatározások függvényében van, ahol a smart city programok külön stratégiai pillért képeznek, de van olyan város is, ahol teljesen integrálódtak az általános fejlesztési stratégiákba. A célok által vezérelt, de alapvetően projekt szintű megközelítést erősíti az EU támogatási struktúrája is, amit az EIP Smart Cities and Communities piactér felépítése is tükröz. Ezzel együtt a terület élvonalbeli városai és programjaik tapasztalata mára megerősíteni látszik, hogy a sikerhez a kezdetektől elengedhetetlen a célorientáltság és a gazdasági fenntarthatóság figyelembevétele.¹⁶ A támogatási programokból létrehozott pilot programok többsége tartalmi és technológiai

Témakör	Smart City Council témák	EU Smart City Ranking modell	EIP SCC akcióterület	ISO 37120 indikátorok	Lechner Monitoring
mobilitás	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hatékony szállítás ▪ multimodális elérhetőség ▪ műszaki infrastruktúra 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ helyi közlekedési rendszer ▪ nemzeti/nemzetközi elérhetőség ▪ IKT infrastruktúra ▪ a közlekedési rendszer fenntarthatósága 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ fenntartható városi mobilitás (Sustainable Urban Mobility Planning, SUMP) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ szállítás 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ szállítás, fuvarozás ▪ multimodális elérhetőség ▪ műszaki infrastruktúra
környezet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ okos épületek ▪ erőforrás gazdálkodás ▪ ökológiailag fenntartható városstervezés 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ levegő minősége ▪ ökológiai tudatosság ▪ fenntartható erőforrás gazdálkodás 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ fenntartható kerületek (városrészek) és épített környezet 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ energia ▪ környezet ▪ szilárd hulladék ▪ várostervezés ▪ szennyvíz kezelés ▪ víz és csatornázás 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ okos épületek ▪ távlatos erőforrás-gazdálkodás ▪ klímabarát város
emberek	<ul style="list-style-type: none"> ▪ befogadás ▪ iskolázottság ▪ kreativitás 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ oktatás ▪ élethosszig tartó tanulás ▪ etnikai sokszínűség ▪ nyitottság 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ fókuszban a városlakók 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ oktatás ▪ telekommunikáció és innováció 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ befogadás ▪ integráció ▪ iskolázottság, képzettség ▪ kreativitás
életminőség	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kultúra és jólét ▪ biztonság ▪ egészség 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kulturális és szabadidő szolgáltatások ▪ egészségügyi állapot ▪ személyes biztonság ▪ lakások minősége ▪ oktatási szolgáltatások ▪ idegenforgalmi vonzerő ▪ társadalmi kohézió 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ integrált infrastruktúrák és folyamatok ▪ nyitott adatkezelés 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ egészség ▪ rekreáció ▪ biztonság ▪ lakhatás 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ jólét ▪ biztonság ▪ egészségi állapot
gazdaság	<ul style="list-style-type: none"> ▪ vállalkozás és innováció ▪ produktivitás ▪ helyi és globális összeköttetések 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ innovatív szellem ▪ vállalkozások ▪ város imázs ▪ produktivitás ▪ munkaerő piac ▪ nemzetközi integráció 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ üzleti modellek ▪ pénzügy és közbeszerzés 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gazdaság 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ e-gazdaság innováció ▪ termelékenység, hatékonyság ▪ helyi és globális összeköttetések
kormányzás	<ul style="list-style-type: none"> ▪ e-ügyintézés ▪ infrastruktúra ▪ nyitott kormányzás 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ politikai tudatosság ▪ közösségi és szociális szolgáltatások ▪ hatékony és átlátható adminisztráció 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ policy és szabályozás, integrált tervezés 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ pénzügyek ▪ tűz- és katasztrófavédelem ▪ kormányzás 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ online folyamatok ▪ infrastruktúra ▪ oktatási és kulturális, művelődési intézmények ▪ egészségügy ▪ közművek, hulladék

1. táblázat: Okos város alrendszer modellek összehasonlítása.

fejlesztésekkel foglalkozott, és kevésbé vette figyelembe az üzleti szempontokat, amelyek a skálázhatósághoz és a hosszú távú működéshez elengedhetetlenek. Ez azonban nem csupán a széles körű alkalmazhatóság, de a mélyebb integráció ellen is dolgozik: bármilyen sikeresek is voltak az elmúlt évtizedben a living lab programok¹⁷, viszonylag ritkán sikerült valóban működő innovációs láncot kialakítani a pilot programoktól az inkubációs tevékenységeken át a települési vagy regionális szinten bevezetett megoldásokig.

Okos város együttműködési modellek

Az okos város programok sikeres működéséhez elengedhetetlen az érintett szereplők folyamatos, partneri szintű együttműködése. Az intelligens növekedési stratégia társadalmi célkitűzésein túl ez a gazdasági fenntarthatósághoz is szükséges – a települési önkormányzatok többségének sem erőforrásai, sem kellő kompetenciái nincsenek ahhoz, hogy technológiai innovációs programokat vezessenek. Ezen felül az intelligens növekedés célcsoportjait jelentő társadalmi, üzleti és akadémiai szférák részvétele erőforrást és validációt is hoz a programokba, biztosítva azok gyakorlati hasznosulását és folytathatóságát.

A kezdeményező és irányító szereplők együttműködésének függvényében többféle okos város modell vázolható fel.

A korai programok elsősorban technológiai cégek kezdeményezéseiként indultak, megvalósulásukat vállalati termékek városi bevezetése motiválta. A vezető technológiai cégek számára a városok új piacot jelentettek, akár a közelebről nem meghatározott „optimalizációról”, „hatékonyságról”, akár szolgáltatások digitalizációjáról, akár irányítási vagy adatgyűjtő rendszerek kiépítéséről volt szó. Az önkormányzatok túlnyomó többsége sem szervezettel, sem stratégiai szinten nem volt felkészülve arra, hogy pontos igényeket és célokat fogalmazzon meg a termékekkel kapcsolatban, illetve értékelni tudja a beruházások társadalmi és rendszer szintű hatásait, vagy tényleges alkalmazhatóságát. Ehhez az „okos város 1.0” modellhez sorolhatók azok a zöldmezős intelligens város beruházások is, amelyek Portugáliától Koreáig új, teljes adat- és szolgáltatás integrációt ígérő, energiatfüggetlen, zéró emissziós városnegyedek vízióit vázolták fel, anélkül, hogy a cégek értették volna egy város tényleges működését, vagy az önkormányzatok értették volna a saját lakóik, fejlesztési kihívásait és az ajánlatok közötti kapcsolatokat.¹⁸

Az okos városok második generációjához sorolhatók azok a programok, amelyeket már nem technológiai cégek, hanem városok hívtak életre. Az önkormányzatok által megfogalmazott célok vagy felismert problémák mentén

összeállított stratégiák a városok tényleges működésébe integrációja a kezdetektől tényleges kérdésekre ad válaszokat, illetve a technológia alkalmazása együtt fejlődik a települések kompetenciáival és igényeivel. Ez a városok oldalán szükségszerűen olyan szervezeti képességek megjelenésével jár együtt, amelyek egyre nagyobb mértékben tudják az adatok használatát és az új technológiákat a döntéshozatalba építeni. A technológiai vállalatok által kiszolgált, de városok által vezetett „okos város 2.0” modellek jellemzik a mai sikeres megoldások nagy részét, legyen szó a közlekedési, időjárás, közbiztonsági és más adatokat integráló irányító központok fejlesztéséről, közműveket fejlesztési platformokkal integráló megoldásokról, vagy városok, egyetemek és cégek közös inkubációs programjairól.

A közösségek részvétele a városok életében az elmúlt évtizedekben egyre nagyobb jelentőséget nyer. Nem csupán a kreatív városfejlesztés modellje épült a kezdeményező, vállalkozó szellemű, képzett társadalmi csoportok aktivitására, de számos esetben a városok korlátozott erőforrásai és szűkös lehetőségei, vagy gazdasági válságok nyomán vált szükségessé, hogy a helyi közösségek a kezükbe vegyék a sorsukat. Az okos városok harmadik generációja ezt karolja fel, megnyitva a döntéshozatal, a fenntartás, a használat vagy a tervezés területeit a települések közösségei és kezdeményezői számára.

Ezek a megoldások messze meghaladják a társadalmi részvétel hagyományos kereteit, túllépve a kommunikációs célokra és a participációs fórumok módszereire. A közösségi költségvetések, a kísérleti és ideiglenes programok, a fejlesztésekben befektetési lehetőségeket nyitó platformok a városok hatékonyabb és takarékosabb működését, a konfliktusok csökkentését teszik lehetővé, de leginkább teret nyitnak az egyéni és közösségi ambíciók számára, amelyek jelentősen hozzájárulnak az életminőség növekedéséhez és a települések gazdasági sikeréhez is. Bécs¹⁹ vagy Amszterdam²⁰ közösségi napenergia befektetési programja, vagy több Dél-amerikai nagyváros nyitott költségvetési és döntéshozatali platformjai²¹, vagy Gent kiemelkedően sikeres fejlesztési programja²² előrevetítik az „okos város 3.0” modelljét, ahol a települések valóban a technológiai innováció helyszíneivé válnak, de elsősorban a városok és lakóik hasznára.

A három modell nem feltétlenül követi egymást, és nem is kizárólagos. Sokkal valószínűbb a párhuzamos létezésük, akár egy településen belül is. Azok a hazai városokban megvalósuló beruházások, amelyek átgondolt integráció és célrendszer híján elszigetelt termékeként építenek ki köztéri WIFI hálózatokat, kamera rendszereket vagy új közvilágítást, úgy, hogy valójában sem a város vezetése, sem a lakói és más használói számára nem egyértelmű azok

haszna és fenntarthatósága, nyilvánvalóan az 1.0 modell részei. Ugyanakkor gyakran pont ezekben a városokban működnek sikeres közösségi kezdeményezések, amelyek adott esetben új technológiai eszközöket alkalmazva, adatokra építkezve támogatják és fejlesztik a környezetüket. Az intelligens városfejlesztés célja, hogy ezek összekapcsolhatók legyenek a városok jövőképeivel és az erőforrások egymást erősítsék.²³

Az intelligens városfejlesztés hazai gyakorlatai

Magyarországon az elmúlt évtizedben számos városban valósult meg okos város témájú fejlesztések. Ezek többnyire a forrásallokáció miatt kerültek ebbe a kategóriába, más esetekben egyedi beruházásként, ritkábban pedig komplexebb célok mentén jöttek létre, elsősorban a közműfejlesztések, energetika, közlekedés és lakossági szolgáltatások, fogyasztói mérés területein. A piacvezető vállalatoknak jelentős szerepe volt a hazai IKT infrastruktúrák és az ezeken elérhető szolgáltatások kiépítésében, ugyanakkor eddig a Szolnokon 2009 óta zajló T-City Szolnok pilot kivételével nem valósult meg átfogó, városi szintű program.

A 2010-2014 közötti időszakra elfogadott Digitális Megújulás Cselekvési Terv stratégiai célkitűzései között már szerepelt a smart city fejlesztési logika alkalmazásának igénye a városfejlesztésnél.²⁴ A hiányzó irányelveket és szabályozási környezetet a 2014-ben elfogadott Nemzeti Infokommunikációs Stratégia (NIS) volt hivatott létrehozni.²⁵ Az intelligens városi szolgáltatások bevezetése, mint feladat, az ehhez kapcsolódó Digitális Nemzet Fejlesztési Program (DNFP) konkrét intézkedéseiben jelenik meg, ennek részeként 2015-ben kormányhatározat állapította meg a smart city témakörhöz tartozó fejlesztések állami szabályozói és felügyeleti feladatkörét.²⁶ Az állami szabályozás kereteinek meghatározására, illetve az intelligens városi szolgáltatások bevezetését támogató szervezeti platform létrehozására a Lechner Tudásközpont kapott megbízást. A szabályozott elektronikus ügyintézési szolgáltatásokhoz kapcsolódó technológiai fejlesztések kidolgozását a Nemzeti Mobilfizetési Zrt. végzi.

Az okos város fejlesztések országos szintű koordinációját több tényező is indokolja. Egyrészt szükségesnek látszik a jelenlegi önkormányzati struktúra felkészítése a mélyen integrált, sok szereplőt, adatot és technológiai megoldást kezelő tevékenységek irányítására. Másrészt az ehhez szükséges kompetenciák megteremtése a fejlesztések hosszú távú gazdasági és társadalmi fenntarthatósá-

gának is záloga, amire nem csupán a támogatási struktúra elkövetkező évekbeli átalakulása miatt van szükség, hanem a városok elkerülhetetlen gazdálkodási és fejlesztéspolitikai szemléletváltása okán is. Harmadrészt, a fejlesztések során létrejövő új szolgáltatások és megoldások átjárhatósága, az esetleges piacosítás lehetőségének megteremtése is igényli a folyamatszervezési, műszaki és technológiai megoldások bizonyos fokú harmonizációját.

A Lechner Tudásközpont által létrehozott Fejlesztési Modellt, illetve az azt kiegészítő Településértékelési és Monitoring Rendszer²⁷ célja, hogy ezt az átjárhatóságot és összemérhetőséget települési, országos és nemzetközi szinten is megteremtse. A modell támogatást nyújt a hazai települések számára, hogy a jelenlegi fejlesztési dokumentációkra építve olyan okos települési stratégiákat hozzanak létre, amelyek nem az elérhető források, hanem hosszú távú célok mentén szerveződnek, és az intézkedéseik eredményeképpen gazdaságilag fenntartható, fejlődőképes szolgáltatási és technológiai infrastruktúrák épülnek ki.

A nemzetközi szabványokkal összehangolt vizsgálati és stratégiaalkotási folyamatra épülő modell alkalmazásával létrejövő anyagokhoz a Monitoring rendszer nyújt támogatást a település kiinduló állapotának rögzítésével, a megvalósítás eredménykövetésével, így végső soron a stratégia és abból származtatott cselekvési terv validálásával.

Az okos települési megoldások országos, aktív koordinációja nemzetközi viszonylatban is új megoldásnak számít. Az EU tagállamai változó mértékben szabályozzák a területet, de jellemzően leghangsúlyosabb szerepe a településeknek, illetve a nemzetközi platformoknak van.

A hazai szabályozási tevékenységnek sem célja, hogy a fejlesztési célok és projektek meghatározását átvegye a településektől. Ellenkezőleg: a műszaki és folyamatszervezési paraméterek összehangolása azt kívánja elősegíteni, hogy a települési szintű megoldásokra, illetve saját működésükre az önkormányzatok gazdasági szereplőként is tudjanak tekinteni, és aktív résztvevőivé tudjanak válni az innovációs, kutatás-fejlesztési és piacosítási folyamatoknak. Ennek a sikeréhez elkerülhetetlen, hogy a hazai települések aktív szereplőivé váljanak a nemzetközi szinten is, a pilot programoktól a platformok fejlesztésén keresztül a termékek exportjáig és a szakpolitikák kialakításában való részvételig. Ma már több magyar résztvevője van a városfejlesztési témájú H2020 programoknak és az olyan szervezeteknek, mint a polgármestereket összefogó Covenant of Mayors²⁸-nek, vagy a nyílt városi adatkezelési és adatgazdálkodási keretrendszert fejlesztő Open and Agile Smart Cities szövetségnek²⁹. Az okos stratégiák lét-

¹⁷ A városi laboratóriumokról bővebben ld. Karvonen & van Heur (2014)

¹⁸ A zöldmezős beruházások és a létező rendszerek fejlesztése közötti kontrasztról ld. Shelton et al (2015)

¹⁹ <https://smartcity.wien.gv.at/site/en/projekte/menschen-gesellschaft/burgerinnen-solkraftwerk/>

²⁰ <https://vandebron.nl/>

²¹ Pl. Porto Alegre, részletes értékelését ld. Touchton and Wampler (2014)

²² <https://stad.gent/smartcity-en>

²³ Ezt támogatják egyebek mellett az EU körkörös gazdaságra vonatkozó irányelvei is.

²⁴ <http://nkfih.gov.hu/szakpolitika-strategia/agazati-strategiak/informatika>

²⁵ <http://digitalismagyarorszag.kormany.hu/digitalis-magyarorszag> A NIS felülvizsgálata és frissítése, így az azóta elvégzett feladatok beépítése jelenleg zajlik.

²⁶ A Kormány 1486/2015. (VII. 21.) Korm. határozata a Digitális Nemzet Fejlesztési Program megvalósításával kapcsolatban aktuális feladatokról, valamint egyes kapcsolódó kormányhatározatok módosításáról

²⁷ <http://lechnerkozpont.hu/oldal/okos-varos>

²⁸ www.covenantofmayors.eu

²⁹ <http://oascities.org/>

rehozásával azonosíthatóvá válnak azok a területek, ahol az egyes városok vagy települési szövetségek számára előnyös lehet az ilyen nemzetközi aktivitás, ami egyben a piaci szereplőkkel való együttműködésekhez is jól értelmezhető kereteket teremt.

Az okos települési stratégiák keretrendszere és a technológiai irányelvek meghatározása mellett az országos koordináció több átfogó programhoz is kapcsolódik. A városok által előállított, tulajdonolt és értékesített adatok kezelését a közadatvagyonnal kapcsolatos országos stratégiákkal szükséges összehangolni. A 2016-ban elkészült adatpolitikai Fehér Könyv³⁰ nyomán jelenleg fejlesztés alatt álló Nemzeti Adatpolitika jelentős hatással lesz a települések jövőbeli gazdálkodásában meghatározó adatvagyon hasznosítására. A startupok és vállalkozások támogatásával, oktatással, exporttal és közbiztonsággal foglalkozó Digitális Jólét Program több pillérében is megjelenik a városi adatok újrahasznosítása, illetve a települési infrastruktúrák és szolgáltatások összekapcsolása az IKT iparágakban aktív vállalkozások kutatás-fejlesztési tevékenységeivel. Ehhez szorosan kapcsolódik a Széchenyi 2020 inkubációs programokat és alkalmazott kutatást támogató ökoszisztéma támogatási programja. Ennek keretében nyílik lehetőség olyan pilot és városi living lab programok indítására, amelyek az önkormányzatok, egyetemek, vállalkozások és társadalmi szereplők együttműködésével megnyithatják a városfejlesztés és városirányítás számos komponensét (folyamatokat, szolgáltatásokat, közmű platformokat stb.) a piaci innováció és kutatás-fejlesztés előtt.

Összefoglalás

Visszatekintve a meghatározások és a gyakorlat variációira, a digitális, intelligens és okos város elnevezések következtelen használata ellenére felállítható köztük egy viszonyrendszer aszerint, ahogy a fejlesztések szemlélete bővül a konkrét digitális megoldásoktól (*digitális város*) a technológiai háttértámogatással bíró intézményi szolgáltatásokon át (*intelligens város*) az átfogóbb, stratégiai szemléletig (*okos város*). Jellegükénél fogva azonban mindhárom esetről kijelenthető, hogy nem megvalósuló állapotra, hanem működési logikára és folyamatos fejlődésre utalnak. Egyedül ez a megközelítés élheti túl a divatos kifejezések megkopását és az újak megjelenését, ha ambíciózus, hosszú távon is értelmezhető és gyakorlatias célrendszert felállítva az eszközök között rugalmasan tud válogatni.

Az okos város programokat általánosan két meghatározó tömbre, a felülről vezérelt, elsősorban városirányításhoz és közművekhez kötődő projektekre, illetve az alulról építkező, közösségek érdekeit tükröző, gyakran a helyi gazdaságot vagy kultúrát támogató megoldásokra bont-

ja a szakirodalom.³¹ A valódi innovációt azonban azok a programok jelentik, amelyek ötvözik a két megközelítést és biztosítják az átjárhatóságot az eszközök, a léptékek és adott esetben az ágazatok között is. Az ilyen módon felépülő fejlesztések nem korlátozzák a közösségek bevonását helyi, kis léptékű vagy ideiglenes kérdések kezelésére, de nem is válnak utópisztikus bázisdemokratikus platformokká. Ez adhat garanciát arra, hogy a települési infrastruktúra léptékében is értelmezhető hibrid rendszerek alakuljanak ki, a peer-to-peer energiakereskedelemtől az autonóm és keresletvezérelt közlekedési megoldásokon át a lokális szennyvízkezelésig, vagy a részvételi költségvetési döntésekig.

Az ilyen megoldások minden korábbinál nagyobb mértékben támaszkodnak a városlakók ismereteire, együttműködési készségeire és felelős vállalkozó szemléletére. Az okos városok helyett *okos városlakókat* előtérbe helyező érvek egyszerre mutatnak rá a technológia orientált helyett az emberközpontú megközelítések előnyeire, de arra a képzési, szemléletformálási igényre is, ami a 2020-as intelligens növekedési programban is megfogalmazódik. Csak az oktatás fejlesztése, a digitális és más készségek erőteljes támogatása növelheti az európai társadalmak versenyképességét a tudásra és automatizációra épülő gazdaságban. Ugyanez a tudás és készséganyag kell, hogy megjelenjen erőforrásként is a városok működtetésében és fejlesztésében. Ehhez pedig a városok vezetéseinek is ki kell lépni az eddig ismert döntéshozatali eljárások és keretek közül. A digitális transzformáció és a nyomában bekövetkező gazdasági, jogi és geopolitikai változások alapvetően formálják át a politika működési kereteit is. A települések esetében az a kérdés, hogy alakítói, vagy elszenvedői lesznek-e ennek az átalakulásnak.

Az EU intelligens növekedési programja által kitűzött célok összekapcsolják a városi társadalmak életminőségét a közszolgáltatások megújulásával, a döntéshozatal megnyitásával, és a digitális technológiai forradalom vívmányainak alkalmazásával az üzleti és mindennapi életben. Ezek a szempontok eddig elszigetelten működő területek között új kapcsolódási pontokat hoznak létre, és tartós partneri együttműködések létrehozását is igénylik.

A piaci vállalkozások, civil közösségek, oktatási és kutató intézmények és választott önkormányzatok együttműködésére épülő okos stratégiák és cselekvési programok politikai ciklusokon átívelő partnerségeket igényelnek.

A városoknak a céljaikhoz mérten egyre nagyobb mértékben piaci szereplőként is meg kell tudni jelenni, a működés fenntarthatósága és fejleszthetősége mellett adott esetben a befektetői szemlélet vagy tulajdonosi ösztönzők érvényesítésével, illetve a megfelelő szervezeti keretek létrehozásával.

Az okos városokról szóló anyagok túlnyomó többsége az elkerülhetetlen átalakulás okai között a tudás gazdaság, a digitális forradalom és az erőforrások korlátai előtt első helyen említi a globális urbanizációt. A városok példátlan növekedési előrejelzései az Európai Unió esetében sokkal inkább stagnáló méreteket, idősödő lakosságot, és a kis- és középvárosok hosszan megmaradó jelentőségét mutatják. Az ebből következő speciális igényekre felkészülés mellett az is elsődleges kérdés tehát, hogy milyen léptékű települési hálózatok, mekkora lakosságszám, milyen gazdasági teljesítmény mellett válnak fenntarthatóvá a rendszer szintű fejlesztések. A digitális infrastruktúrák és a rájuk épülő szolgáltatások falvakban is jól kell, hogy működjenek, de biztosan nem értelmezhetők üzletileg, vagy akár fejlesztési szempontból egy-egy település léptékében. Ezek a fejlesztések országos, de sokkal inkább regionális vagy nemzet-

közi átjárhatóságot, és ebből következően hasonló léptékű piaci elérést igényelnek ahhoz, hogy működésük rentábilis maradjon. Ez új, vagy megújuló települési szövetségek és együttműködések igényét is előre vetíti.³²

A Magyarországon létrejött országos érvényű koordinációs tevékenység és fejlesztési keretrendszer pontosan ezt a fejlődést kívánja elősegíteni. A modell működése akkor lesz sikeres, ha a hazai települések olyan, a hosszú távú céljaikhoz igazított intézkedéseket tudnak megvalósítani, amelyekkel nem csupán a lakóik életminősége és munkalehetőségei, de a versenyképességük és nemzetközi kapcsolataik is fejlődő pályára lépnek.

Szerzők:

Kulcsár Sándor és Szemerey Samu
Lechner Nonprofit Kft.

Kulcsár Sándor közgazdászként végzett, majd az egyetem után sikeresen látta el hazai informatikai vállalatok projektvezetési feladatait. Többek között a T-City Szolnok projektnek a vezetésében, de számos új szolgáltatás indításában, kifejlesztésében szerzett tapasztalataival felvértezve, 2015–2016-ban a Lechner Tudásközpont Okos Város Központját vezette, ennek feladata az okos városhoz szükséges állami feladatok meghatározása, előkészítése, a tudásplatform felállítása, és számos elméleti háttéranyag, így például a metodikai javaslat és fejlesztési modell kidolgozása.



Szemerey Samu építész, városépítész. Szakterületei a technológia, a kreatív iparágak és az épített környezet kölcsönhatásai, az építészet médiatörténete és a tervezői praxis innovációja. Tanácsadóként és stratégiai tervezőként számos fejlesztési program, szakmai esemény, kutatás szervezője, kurátora. Hazai és nemzetközi egyetemeken rendszeres előadója és kurzusvezetője. A Kortárs Építészeti Központ alapító tagja. A Design Terminál szakmai tanácsadója. A Lechner Tudásközpont vezető szakértőjeként a hazai okos város programok koordinációján dolgozik.



Irodalom:

- Caird, S., Hudson, L., & Kortuem, G. (2016). A Tale of Evaluation and Reporting in UK Smart Cities. The Open University.
- Caragliu, A., Del Bo, C., & Nijkamp, P. (2011). Smart Cities in Europe. *Journal of Urban Technology*, 18(2), 65–82.
- Cohen, B. (2014, November 20). The Smartest Cities in the World 2015: Methodology. *FastCo Exist*.
- European Innovation Partnership on Smart Cities and Communities Operational Implementation Plan: First Public Draft. (2014). Brussels.
- Florida, R. L. (2002). *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. New York: Basic books.
- Giffinger, R., Fertner, C., Kramar, H., Kalasek, R., Pichler-Milanovic, N., & Meijers, E. (2007). *Smart cities Ranking of European medium-sized cities*. Vienna.
- Goodspeed, R. (2015). Smart cities: moving beyond urban cybernetics to tackle wicked problems. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 8(1), 79–92.
- Greenfield, A. (2013) *Against the smart city – The city is here for you to use*. New York: Do projects.
- Hollands, R. G. (2008). Will the real smart city please stand up? *City*, 12(3), 303–320.
- Karvonen, A., & van Heur, B. (2014). Urban Laboratories: Experiments in Reworking Cities. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(2), 379–392.
- Kitchin, R. (2014). The real-time city? Big data and smart urbanism. *GeoJournal*, (79), 1–14.
- Kondepudi, S. N. (2014). *Smart Sustainable Cities: An analysis of definitions*. Geneva: International Telecommunication Union
- Landry, C. (2000). *The creative city: A toolkit for urban innovators*. London: Earthscan.
- Manville, C., Cochrane, G., Cave, J., Millard, J., Pederson, J. K., Thaarup, R. K., ... Kotterink, B. (2014). *Mapping Smart Cities in the EU*. Brussels.
- Shelton, T., Zook, M., & Wiig, A. (2015). The "actually existing smart city". *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 8(1), 13–25.
- Touchton, M. and Wampler, B. (2014). Improving Social Well-Being Through New Democratic Institutions. *Comparative Political Studies* 47 (September 2014), 1442–1469.
- Townsend, A. M. (2013). *Smart Cities. Big data, civic hackers and the quest for a new utopia*. New York: W. W. Norton & Company.
- Urban Europe — Statistics on cities, towns and suburbs. (2016) Luxembourg: Publications office of the European Union

³⁰ Fehér Könyv a Nemzeti Adatpolitikáról. Nemzeti Hírközlési és Informatikai Tanács Szakértői Tanácsadó Testülete, Budapest, 2016.

³¹ Ld. Townsend (2013), Greenfield (2013)

³² Az EU Urban Agenda három fő prioritása (átjárható szabályozás, jobb finanszírozás, városi tudásplatform) megerősíti a települések közötti tudás- és eszközáramlás fontosságát, amely a közigazgatás felkészítése és megújítása mellett a fenntartható működést is támogatja. A program tudásplatform pillérének támogatására két portál is elindult a közelmúltban: egy közös információs oldal (<https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities>) illetve egy európai települési adatbázis (<http://urban.jrc.ec.europa.eu/>)

Kő az állóvízbe – a közbringarendszer szerepe a fenntartható városfejlesztésben az EU2020 célok mentén

Kulcsszavak: fenntarthatóság, H2020, közlekedéstervezés, kerékpáros közösségi közlekedési rendszer, Bubi, adatvezérelt városfejlesztés, smart city, zöld város, városi közlekedés, megújuló energia, gazdaságfejlesztés, barnamezők, rozsdáövezetek, ellenálló városok (resilient cities), SEAP/SECAP

Városfejlesztés napjainkban

A kortárs városfejlesztésben egyre nagyobb és jelentősebb szerephez jutnak az új technológia-alapú megoldások. Az urbanizációval párhuzamosan a fejlett városoknak egy sor olyan társadalmi, gazdasági és környezeti eredetű problémával kell szembenéznie, melyekre az állam és az önkormányzatok már nem tudnak önállóan megfelelő válaszokat adni. Ebben a helyzetben szükség van a városok rugalmasságára (ún. „resilient cities”), amely nem csupán abban a képességben rejlik, hogy felismeri saját sebezhetőségét és képes alkalmazkodni ezekhez a változásokhoz, hanem önmaga is válaszokat keres a kérdésekre és megváltozik.¹ Egy-egy H2020-as városfejlesztési program során fontos, hogy a tervezők és döntéshozók a megfelelő szempontok szerint járjanak el, hiszen az újfajta, innovatív eszközök segítségével, felismerve a városfejlesztésben rejlő lehetőségeket jobb döntéseket hozhatnak meg a városlakók számára. E cikk a nagy és komplex közlekedési rendszer innovatív elemeiből kinyerhető adatok megfelelő használatában rejlő lehetőségeket mutatja be a H2020 célok mentén – a Bubi közbringarendszer példáját kiragadva.

Világszerte egyre több város vállalja fel a „smart city” koncepciót. A városok „okosodása” ma még inkább egy fejlődő trend, mintsem egy pontosan definiált koncepció. Kialakulása rengeteg lehetőséget rejt magában, nem csupán technikai evidenciákban mutatkozhat meg.

Okos városfejlesztésről akkor beszélünk, ha az egyszerre kínál élhető, hatékony és fenntartható megoldásokat a gazdasági társadalmi és környezeti problémák feloldására.

Az új technológiai eszközök és a növekvő adatmennyiség önmagukban azonban nem jelentenek elegendő választ a fejlesztési és fenntarthatósági kérdésekre.² Nem elég csupán épületekre, utakra vagy közlekedési eszközökre fókuszálnunk, komplett rendszereket kell vizsgálnunk. Öncélú építkezések helyett társadalmi igényeket kielégítő várostervezésre van inkább szükség, amely képes az egész város szintjén működni. A városépítéssel egyúttal közösségi műfaj is, ezért fontos, hogy a közösség maga határozza meg a fenntarthatóság iránt

nyait és lépéseit. Azonban az is lényeges, hogy az egyes városfejlesztésekben érintett szereplők (kormányzati, gazdasági, tudományos és civil) együttműködésének keretei, mozgástere és feladatai egyaránt koordináltak legyenek.

A fenti célok érdekében gyűjtött adatok a magas szintű statisztikai-elemző módszerek, adatvizualizációs technikák használatával hatékonyabb városi működés kialakítását tehetik lehetővé. Ez egy újfajta eszközkészletet adhat a szakemberek kezébe, legyen szó akár a közlekedés-menedzsment fejlesztéséről, döntéstámogatási rendszerekről, a városlakókkal folytatott párbeszéd hatékonyságának növeléséről vagy a természeti erőforrásaink fenntartható felhasználásáról. A nagy mennyiségű adat segíthet mind a város használati kultúrájának megismerésében, mind egy-egy jobb városfejlesztési döntés meghozatalában.³

Egy okos városban (sok szempontból már Budapest és több hazai település is ezek közé tartozik) sokan közlekednek valamilyen útvonaltervező alkalmazással. Budapesten ilyen például a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) adatbázisaival összekötésben álló Waze vagy a BKK saját fejlesztése, a Futár (amelybe a budapesti közbringarendszert, a MOL Bubit is integrálták), A MÁV nemrégiben jelentette be, hogy a teljes magyar vasúti menetrend is elérhető a Google Térképen.⁴ Ezek a szolgáltatások mind-mind hozzájárulnak ahhoz, hogy a járművek – de mindenekelőtt az ezeken utazó városlakók – gyorsabban és hatékonyabban közlekedhessenek.

Fenntartható közlekedéstervezés

A településtervezés és a közlekedéstervezés szorosan összekapcsolódik. Az utazás mindig valamilyen céllal történik: ingázás a munkába, vásárlás, baráti vagy családi látogatás stb. Ha mindezek térben egyre inkább elkülönülnek, az embereknek egyre többet kell utazniuk. Éppen ezért a terület- és közlekedésfejlesztés koordinált végrehajtása szükséges a fenntartható közlekedési rendszer megteremtéséhez. Ennek érdekében például városrészek fejlesztése, rehabilitációja során törekedni

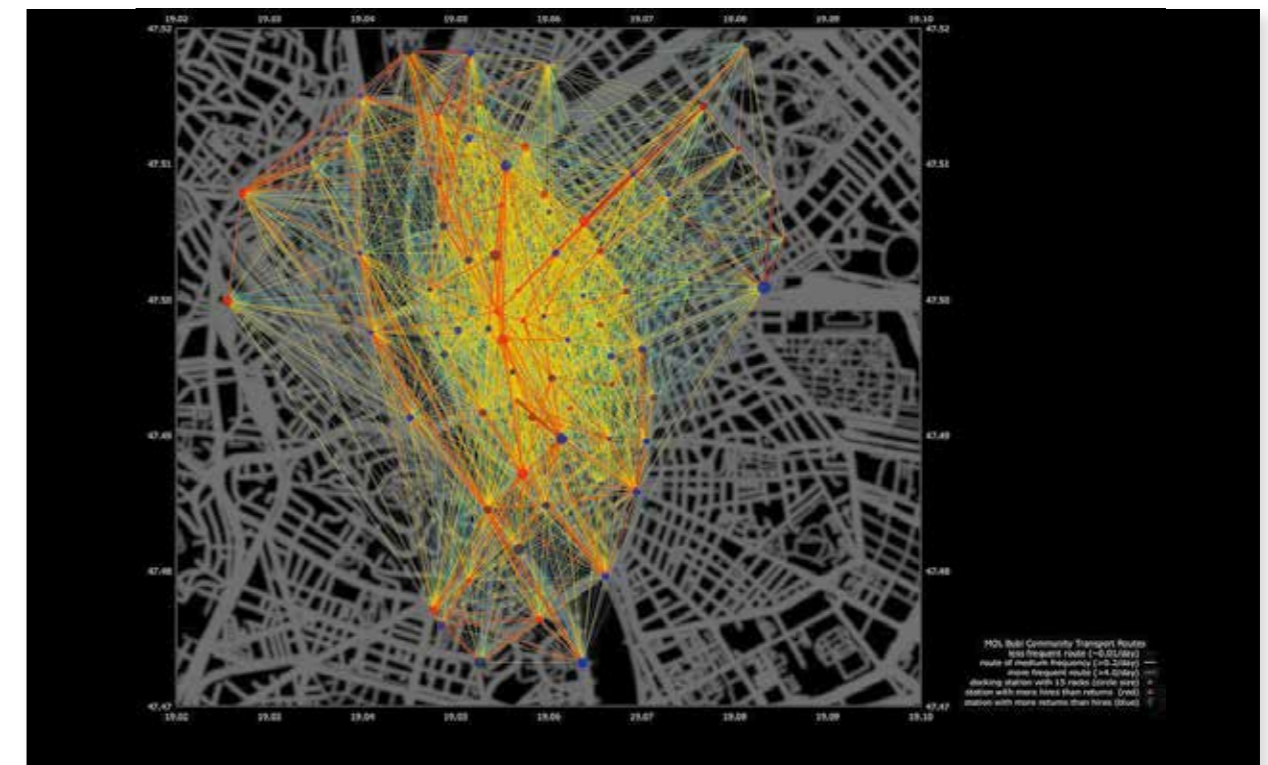
kell a nagy változatosságú területfelhasználásra, funkciógazdagságra, a megfelelő közösségi (nagy beépítési sűrűség esetén tömeg-) közlekedési infrastruktúra egyidejű biztosítására. Az ennek eredményeképpen létrejövő öko-mobilitással minimálisra csökkenthető az utazások hossza, vagy akár azok szükségessége. Az aktív és közösségi módok csökkentik a fosszilis tüzelőanyagoktól való függést és optimális lehetőséget kínálnak egyrészt meglévő utazási igények hatékony kiszolgálására, másrészt – a lehetőség felmutatásával – maguk teremtik meg az igényt a fenntartható város- és területfejlesztésre. Az öko-mobilis város környezetbarát, biztonságos, egészséges és hatékony.⁵ A különböző közlekedési ágazatok közötti koordináció is szükséges ahhoz, hogy a jelenlegi, sok helyen elsősorban az egyéni gépjárműhasználatra (közérthetőbben: személyautó-használatra) épülő közlekedési rendszert fenntartható mobilitási rendszerre alakíthassuk. A közösségi és gyalogos közlekedést, valamint a kerékpározást a lehető legvonzóbbá kell tenni további célcsoportok elérésével/bevonásával a fenntarthatatlan egyéni gépjármű-használat kiváltása érdekében.

A rendelkezésre álló eszközöknek két fajtája van:

1. „Pull” eszközök: gyaloglás, kerékpározás és közösségi közlekedési kínálat valamint a hozzájuk tartozó szolgáltatási színvonal emelése, amelyhez elengedhetetlen az ezeket kísérő pozitív kommunikáció, népszerűsítés és szemléletformálás.

2. „Push” eszközök: restriktív parkolás-gazdálkodási koncepciók, autóparkoló-helyek számának csökkentése, érzékeny területek behajtási korlátozásai, útdíj/„dugódíj” stb.

A fenti eszközök alkalmazhatóságára az innováció beláthatatlan lehetőségeket teremt. Ma már szinte minden városlakó zsebében ott lapul egy okostelefon, ami nem csak a temérdek új szolgáltatáshoz való hozzáférést könnyíti meg, hanem olyan adatok forrása is, amelyekkel a szolgáltatók (mobilitásmenedzser platformok) elképesztő gyorsasággal képesek a kínálatot az igényekhez igazítani, és azt dinamikusabban be is árazni. Erre jó példa az Uber-utazások csúcsidejében felkúszó árai, vagy a közbringarendszerek progresszív díjstruktúrája (regisztrált felhasználóknak az első félórát jellemzően nem kell fizetni, az ennél hosszabb utazások díja viszont exponenciálisan növekszik, hogy a rövid ideig tartó használatra ösztönözzön). Az ilyen és ehhez hasonló rendszerekben keletkező, egyre nagyobb mennyiségű adat rendelkezésre állásával a városok tervezésben részt vevő közlekedési és urbanista szakemberekre hatalmas felelősség hárul. Ők azok, akiknek az adatokat értelmezniük kell, és olyan következtetéseket kell belőlük levonni, amelyekből megfelelő tervek születhetnek a városok élhetőségének megteremtésére. (1. ábra) Ehhez természetesen ki kell lépni abból a félrevezető, idejét



1. ábra: Adatvizualizáció a MOL Bubi közbringarendszerben megvalósult utazásokról.
Forrás: Stipinger Marcell; MOL Bubi Data Challenge 2015; MTA-SZTAKI/BKK.

¹ <https://www.oecd.org/regional-policy/resilient-cities.htm>

² <http://lechnekozpont.hu/doc/okos-varos/smart-city-tudasplatform-metodikai-javaslat.pdf> (utolsó letöltés 2016.09.26)

³ Az Európai Bizottság 2011-ben elfogadott Fehér Könyve: „Útitervezés az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” összefoglalja az európai közlekedés politikai jövőképét. Egyik fontos célja a közlekedési rendszer versenyképessé és erőforrás-hatékonyá tétele és a mobilitás támogatása a 60%-os kibocsátás csökkentési célkitűzés elérése mellett, másik a tiszta városi közlekedés és ingázó forgalom.

⁴ <https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/mar-teljes-magyar-vasuti-menetrend-elerheto-google-terkepen>

⁵ https://www.educate-sustainability.eu/portal/sites/www.educate-sustainability.eu.portal/files/images/01-01_21.jpg

múlt gondolkodásmódból, amely mindennek alapjául a „közúti gépjárműforgalmat” a „fejlesztések” zsinórmértékének pedig a „közúti járműkapacitást” tekintette.⁶

„A megoldás egy új, emberközpontú várostervezési paradigma felállítása, aminek pillérei az élhető, vonzó, étellel teli, fenntartható, biztonságos és egészséges város. A célok eléréseért a városépítésznek sokkal több figyelmet kell fordítaniuk a gyalogosan és biciklivel közlekedőkre, a tömegközlekedésre, valamint a közösségi terekre.” (JAN GEHL)

Nem mindegy ugyanis, hogy a közterületeket azok számára alakítjuk ki, akik csak átszáguldanának rajta, vagy elsősorban a helyben lakó és dolgozó emberek érdekeit vesszük figyelembe. Más és más igényei (és lehetőségei) vannak például az időseknek, a kisgyermeknek, a nőknek, a gyermekekkel közlekedő családoknak, a diákoknak, vagy a rendszeresen munkába járó aktív korú felnőtteknek. Ezeknek a csoportoknak a közlekedési lehetőségeit úgy kell kialakítani, hogy azok minél kevésbé lehetetlenítsék el egymást. A fentiek alapján érdemes hozzátenni: az „autózásnak kedvező fejlesztés” egy sűrűn lakott városban már középtávon is paradoxon, azaz városfejlesztési szempontból értelmezhetetlen. Budapesten a közúthálózat túltelítettség, és az ebből fakadó rendszeres torlódások miatt az autóforgalom átlagsebessége

nem éri el a 15 km/órát, miközben egyes szakaszokon és időszakokban – „lámpától-lámpáig” 70-80-nal is száguldoznak. Míg az előbbi probléma az idővesztés és az egészségi hatások miatt súlyos gazdasági károkat eredményez, az utóbbi jelenség komoly közlekedésbiztonsági kockázatot okoz az ún. védtelen (gyalog és kerékpárral) közlekedőknek, gyermekeknek és időseknek, de végső soron bárkinek, aki éppen nem autóban ül. Feltétlenül érdemes kiemelni, hogy a közhiedelemmel ellentétben ez utóbbi csoport tagjai vannak túlnyomó többségben.⁷ Társadalmunk valójában nem „autós társadalom”, nincsenek „autósok”, „gyalogosok”, „bringások” vagy éppen „tömegközlekedők”. Emberek vannak, akik különböző rendszerességgel és céllal különböző közlekedési módokat választanak maguknak. Magyarországon és máshol is kimutatható, hogy lényeges különbség van a férfiak és a nők közlekedési szokásai között.⁸ A rendszeres városi autóhasználók jellemzően 25-60 év közötti korú, jobb módú férfiak.⁹ Egyértelműen kijelenthető, hogy az ő aktuális érdekeik előtérbe helyezésével súlyosan sérülnek azon társadalmi csoportok tagjainak érdekei, akiknek a rendszeres autózásra nincs lehetőségük/szükségük (gyermekek, idősek, diákok, nők, alacsony jövedelemmel rendelkezők és belső városrészekben élők többsége). (2. ábra)



2. ábra: „Először mi alakítjuk a városainkat, aztán a városok alakítanak minket.” (Jan Gehl).
Grafika: Justicia Urbana (Fabian Todorovic).¹⁰

⁶ „The Downsides of Data-Based Transportation Planning” <http://www.citylab.com/commute/2016/08/the-downside-of-data-based-transportation-planning/496250/> (elérés: 2016.09.12)

⁷ Mivel jár a magyar ember dolgozni, a gyereke meg suliba? (Urbanista blog, 2016.01.29.; http://index.hu/urbanista/2016/01/29/mivel_jar_a_magyar_ember_dolgozni_a_gyereke_meg_suliba/)

⁸ A lakossági közösségi és egyéni közlekedési jellemzői, 2012; KSH (<https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/lakossagikozlekedes12.pdf>)

⁹ Planning the traffic equilibrium: re-design for sustainable mobility; Robert Pressl, EPOMM / FGM-AMOR; 2016.04.12. (http://eltis.org/sites/eltis/files/a2_pressl_planning_traffic_equilibrium.pdf)

¹⁰ <https://twitter.com/fabiantodorovic>

A közlekedés és a fenntartható városfejlesztés kapcsolata

A fenntarthatóság arculatához hozzátartozik a gazdasági, társadalmi és környezeti feladatok közti megfelelő egyensúly. Egy-egy város fenntarthatóságának mértékét döntően befolyásolja a mód, ahogyan a területeiket felhasználják és fejlesztik. Ezáltal az épített környezethez szorosan kapcsolódó infrastruktúra, közlekedés és városi mobilitás kérdése kiemelt szerepet kell, hogy kapjon.

Ma már fontos szempontok között szerepel a városrészek bejárhatósága és közösségi közlekedéssel való ellátottsága. Hangsúlyozandó, hogy a közösségi közlekedés gerincét alkotó tömegközlekedés¹¹ mellett mára számos olyan közlekedési mód terjedt el és nyer egyre nagyobb jelentőséget, amely a tömegközlekedés kiegészítőjeként nagyban hozzájárult az egész közösségi közlekedési rendszer szolgáltatási színvonalának és elérhetőségének növeléséhez. (3. ábra) Ezzel a közösségi közlekedés a korábban domináns egyéni közlekedési módokkal (elsősorban az önmaga gátjává váló egyéni motorizált közlekedéssel, leginkább az autózással) válik versenyképessé. A siker hosszútávú megtartásához azonban szükséges a területfejlesztés fenntarthatóvá tétele is. A 20. századi városok terjeszkedésével, egyre

nagyobb távolságok alakulnak ki, melyek a tömegközlekedés és a ráhordó (azaz a tömegközlekedési megállóhelyek megközelítését biztosító) közösségi és egyéni közlekedési módok megfelelő fejlesztése nélkül növelik a motorizációt, és a közlekedésre felhasznált erőforrásokat. A felmerülő problémák megoldására egyre több modell és irányelv fogalmazódik meg az élhető és fenntartható város érdekében. Az elővárosi vasúti megállóhelyekre ráhordó helyi buszvonalak fejlesztése és ezen gyűjtőállomások kerékpárosbarát megközelíthetőségének megoldása (megfelelő parkolási lehetőséggel) ilyen megoldások. Az USA-ban ma már létezik olyan – szétterülő, és éppen ezért a hagyományos eszközökkel fenntarthatatlan közlekedésű – agglomerációs település, ahol az önkormányzat az Uber-rel köt szerződést, így támogatja közpénzből az utazási igények hatékony kielégítését (Uber Pool, közösségi ride-sharing, közismertebb nevén „telekocsi”).

A fenntarthatóság nyomán kialakuló fejlesztési stratégiák megalkotása során általában nagyobb esélye van a távlatos és egyben környezetkímélő, valamint gazdaságélénkítő projekteknek, mint például az autóhasználat részleges, fokozatos és/vagy radikális korlátozása (utóbbi elsősorban történelmi városmagok területén, illetve lakóövezetekben).¹² Ezekkel a fejlesztésekkel szük-



3. ábra: Egy okos városban az innováció a közösségi közlekedést nem csak vonzóbbá, hanem játékosabbá is teheti. A 2016-os Magyarország-Portugália labdarúgó mérkőzés idején a Futár kijelzőkön is követhető volt a mérkőzés állása. Fotó: Dalos Péter

¹¹ A továbbiakban értsd: „nagy kapacitású, tömegek elszállítására képes közösségi közlekedés” (általában villamos-, metró-, ill. nagy forgalmú autóbusszvonalak)

¹² <https://www.theguardian.com/cities/2016/sep/09/paris-divided-highway-car-free-six-months-pedestrianisation> (utolsó letöltés: 2016.10.02)

ségszerűen együtt jár az alternatív közlekedési módok rendszerszeméletű fejlesztése. A hagyományos közösségi közlekedési szolgáltatások mellett a gyalogos zónák, kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek (mint a budapesti MOL Bubi), autómegosztás (car sharing), innovatív taxi-szolgáltatások (pl: Uber, Uber Pool, igényvezérelt busz stb.) is mind-mind a városi közterületek gazdaságosabb felhasználásának eszközei. Ezek az eszközök megteremtik a lehetőséget annak, hogy adott szállítási teljesítmény sokkal kisebb területen, sokkal kevesebb szennyezéssel valósulhasson meg. A kedvező feltételek megteremtésével elindulhat a városlakók fenntartható mobilitás iránti ösztönzése, ezt nevezzük „zöldmobilitásnak”.¹³ (4. ábra)

A városi struktúrák és a tervezési alapelvek nagy hatással vannak a városlakók magatartására, utazási szokásaikra és a város működésére. A múlt században Haussmann által elterjedt sugárutas városszerkezeti forma, sajátos „boulevard-kultúra” kialakulásához vezetett Európa szerte. Az 1960-as, 1970-es évek óta növekszik a sétáló utcák száma, lehetőséget teremtve az adott szolgáltatások és a kultúra megtelepedésének. A városok kompaktsága¹⁴ és központi kereskedelmi helyzete támogatja a funkciók megerősödését. Nemzetközi tapasztalatok alapján a városfejlődés centrumába a jövőben is az ipar helyett a kereskedelem és a szolgáltatás, illetve az innováció és a kultúra kerül.¹⁵ Annak érdekében, hogy ez a folyamat fenntartható lehessen, a városok vezetésének szükségszerűvé vált beavatkoznia a folyamatokba.



4. ábra: Az autóforgalom korlátozása nagymértékben növelheti a lakóövezetek gyalogos és kerékpáros forgalmát. Fotó: Dalos Péter

A városi tér minősége és használata között rendkívül szoros összefüggés van. Ez a kapcsolat indította el azon törekvéseket, melyek egyes városok autóforgalmának csökkentéséhez és a forgalom átszervezéséhez vezettek. Ezek a városok rájöttek, hogy a közúti közlekedési kapacitások bővítése nem fogja vissza a gépjárműforgalom növekedését, sőt ellenkező a hatása: „az autóforgalom kitölti a rendelkezésére álló teret”. Időben felismerték, hogy az autóforgalom (és különösen a parkolás) rendelkezésére bocsátott közterületek, rendre megtelnek, hiszen a kapacitásnövelés a szolgáltatási szint átmeneti növekedését is eredményezi, újabb igényeket generálva, ezzel újratermelve az eredeti közlekedési problémákat. A „forgalmi igény alapú” tervezés és az anakronisztikus szemlélet (amely az emberi tényezőt, a gépekben ülő emberek alkalmazkodóképességét, az utazási szokások dinamikus változását figyelmen kívül hagyja) éppen a problémák fő okozója. (5. ábra)

Nagy kár, hogy a városban élő emberek fokozatosan hozzászoktak az autóközpontú várostervezés környezet- és társadalomromboló hatásaihoz. A ma már jól működő települések véleményformáló szakemberei és vezetői felismerték a lehetőséget, hogy a városban élő emberek utazási szokásai megfelelő épített környezet kialakításával hatékonyan befolyásolhatók. Ez a szemléletváltás tette lehetővé a gyalogos- és kerékpárosbarát városfejlesztési stratégiák megszületését.¹⁶ Ennek látványos elemeként az utóbbi években sok európai nagyvárosban (pl. Koppenhága, Párizs, Bécs, Barcelona, London, Budapest stb.) hoztak létre városi közbringarendszereket, ame-



5. ábra: Az „autós” szemlélet eredménye: életterhelő környezet, folyamatos torlódás a Margit körúton. Gyalogolni, kerékpározni kellemetlen. A probléma gyökere pedig a terület- és közlekedésfejlesztés összehangolatlansága. Fotó: Dalos Péter

lyek révén (közvetett módon) a közlekedési környezet is egyre inkább önmagát magyarázóvá és megbocsátóvá válik – nem csak a közbringa használói, hanem az összes városban élő ember számára.

A világon bárhol találhatunk olyan városokat, ahol a kerékpáros közlekedés nem tűnik ideális lehetőségnek: túl alacsony vagy túl magas a hőmérséklet, illetve úgy tűnik, hogy a domborzati adottságok vagy éppen a településstruktúra nem teszik lehetővé a kerékpár széleskörű használatát. Sok ilyen város ennek ellenére mégis komoly kerékpáros kultúrával rendelkezik, amely fontos szerepet játszik a fenntarthatóság és az egészséges életmód biztosításában. Közép-Európában ezek alapján a körülmények a legideálisabbnak mondhatók, hiszen mindenképp az időjárási viszonyok és a városok beépítettségének sűrűsége kedveznek a mindennapi kerékpáros közlekedés elterjedésének. Egy várost akkor mondhatunk egészségesnek, ha a lakóinak napi tevékenysége sorába természetesen illeszkedik a gyalogos és a kerékpáros közlekedés. Egy olyan korszakban, amikor a növekvő népesség egyre inkább városközpontokban koncentrálódik, a városfejlesztések során nélkülözhetetlen kérdéssé válik az épített környezethez szor-

osan kapcsolódó közlekedés és a városi mobilitás szervezése. Azonban megfelelő stratégia kialakításának híján akad olyan város, amely szétterül és rengeteg egyfunkciós terület, illetve felhagyott térségek (ún. rozsdáövezetek) alakulnak ki. A közbringarendszer – elsősorban a tömegközlekedési módokkal megfelelően kombinálva – megfelelő válasz lehet a városok terjeszkedésekor kialakuló nagyobb távolságok környezetbarát módon történő leküzdésére. Ráadásul úgy egyesíti magában az egyéni és közösségi közlekedési módok előnyeit, hogy a rendszer kialakításának és üzemeltetésének költsége a hagyományos közlekedési módokénál nagyságrenddel alacsonyabb. A kerékpározás feltételeinek fejlesztése a rozsdáövezetek-barnamezők rehabilitációja során kiváló eszköznek bizonyult arra, hogy ezeket a területeket újra bekapcsolja a városszövetbe. Jó példa erre a kerékpárosbarát módon fejlesztett berlini Tempelhof, ahol egy felhagyott repülőtér helyére mára közösségi kertek, rekreációs funkciók települtek.¹⁷ Szintén figyelemre méltó a párizsi La Villette, ahol egy vízparti ipari zóna alakult át vegyes funkciójú, parkos területté úgy, hogy a Vélíb' közbringarendszer szolgáltatási területét ide is kiterjesztették.¹⁸ (6. ábra)

¹³ Jan Gehl: Élhető városok, TERC Kiadó, Bp 2015

¹⁴ kompaktság def: "Compact city" - rövid távolságok városa

¹⁵ http://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési_koncepcio_2011dec/07_Varoszerkezet.pdf (utolsó letöltés:2015.10.13)

¹⁶ Mobile 2020 Kézikönyv Kerékpárosbarát tervezés és promóció Mobile 2020 (http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_hu/downloads/Mobile2020_Handbook_HUN_small4web.pdf)

¹⁷ Bán Dávid: Mit kezdjünk egy bezárt repülőtérrel?; 2015 – Berlin; <http://epiteszforum.hu/mit-kezdjunk-egy-bezart-repuloterrel-berlin>

¹⁸ Ditróy Gergely: A budapesti rozsdáövezetek ingatlanfejlesztési lehetőségei; 2006; <http://docplayer.hu/7939213-A-budapesti-rozsdaovezetek-ingatlanfejlesztési-lehetosegei.html>

A közbringarendszerek hatása a kerékpáros kultúrára

Európában két meghatározó várost érdemes kiemelni, amelyek következetesen kerékpárosbarát szemléletükkel érték el kiemelkedő eredményeket mind a közlekedés-fejlesztés, mind a gazdaságfejlesztés területén. Az egyik ilyen város Koppenhága, a másik pedig Párizs. Koppenhága városa volt az első az európai városok között, amely a közúti felületeinek újrafelosztásával (forgalmi sávok számának és szélességének csökkentésével) fogta vissza autósforgalmát és a gyalog- és kerékpárral közlekedők számára vonzó köztereket alakított ki a korábbi autóparkolói helyén. Fokozatosan drágította és korlátozta az autóparkolást a belvárosi területeken, így biztosítva teret a városi élet számára. A beavatkozás pozitív hatásaként lelassult az autók sebessége, megjelent az élénk gyalogos és kerékpáros forgalom, sétálóutcák alakultak ki. Virágzásnak indult a szolgáltatás, a kultúra és a kávéházi élet, a városban úgynevezett 100%-os helyek alakultak ki.²⁰ Számos kutatás és elemzés készült a városiakok elégedettségének és a város kihasználtságának mérése érdekében, amelynek eredményei világviszonylatban is példaértékűek.²¹ Az évek során a kerékpározás Koppenhága meghatározó közlekedési módjává vált. Fokozatosan fejlesztették az egész városra kiterjedő kerékpárforgalmi hálózatot, melynek gerince a főutakon a külső forgalmi sávok helyén, a járdák szűkítése nélkül, az utak mindkét oldalán kialakított (irányhelyes, és így a közúti közlekedés rendszerébe logikusan illeszkedő) kerékpárutakból és kerékpársávokból áll. Bizonyos he-



6. ábra: A párizsi La Villette barnamezős fejlesztése során a Vélib' kiváló eszköznek bizonyult arra, hogy a rekreációs funkciókkal gazdagított területet újra bekapcsolja a városzövetbe.¹⁹

¹⁹ Fotó: <https://corpoaef.wordpress.com/2015/08/07/a-la-villette-velib-et-marche/>

²⁰ William H. Whyte: City: Rediscovering the Center, 1988 – a 100%-os hely def: olyan hely, ahol városi tér minden lényeges minősége megvalósul, ahol az emberek szívesen tartózkodnak pl: Piazza del Campo

²¹ <http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2015/05/Copenhagens-Bicycle-Account-2014.pdf> (utolsó letöltés: 2015.10.21)

²² Jan Gehl: Élhető városok, TERC Kiadó, 2014, p188

lyeken a kerékpáros felületet a parkoló autók elválasztják a gépjárműforgalomtól, a csomópontok környezetében azonban a sávokat úgy alakítják ki, hogy a kerékpárral és gépjárművel közlekedők azonos felületen osztoznak a könnyebb együttműködés érdekében. A koppenhágai kerékpárosbarát közúti közlekedési hálózat a város minden lakójának (a gyermekeknek és az időseknek is) lehetőséget ad arra, hogy bármikor bármilyen úti céljuk megközelítésére kerékpárt használhassanak. A felmérések szerint a városiakok az esetek mintegy 40 %-ban választják a kerékpárt a munkahelyre utazáskor. Ebben az évtizedes múltira visszatekintő kerékpáros kultúrában, ahol szinte mindenki a legnagyobb természetességgel naponta használja a kerékpárját, a koppenhágai közbringarendszert ennek megfelelően elsősorban a turisták igényeire szabták.

Párizsban a dán példától eltérően csak a kétezres évek elején ismerték fel, hogy a kerékpározás feltételeinek javítása minden városiak és városban közlekedők számára hasznos hosszú távon. Olyan stratégiai programot hajtottak végre, amely a közúti felületek újrafelosztásával ismét lehetőséget biztosított a kerékpár mindennapi használatára. A stratégiai folyamat egyik mérföldköveként 2007-ben elindított (azóta világviszonylatban is az egyik legjobb példának számító Vélib' rendszert főleg a párizsiak használják. A helyi közbringarendszerben mintegy 1800 gyűjtőállomáson, 23 600 kerékpár áll a városiakok rendelkezésére.²² A 300 ezer (!) regisztrált felhasználó a Vélib' rendszerben elérhető kerékpárokat elsősorban rövid utak megtételéhez használja, melyek átlagos hossza 18 perc. A felhasználó-



7. ábra: A párizsi rakpart egyre hosszabb szakaszainak megnyitása a városiakok számára tökéletes bizonyítéka a „forgalomelpárolgás” elméletének. A korábban itt hőmpölygő autósorok rövid idő alatt eltűnnek a környező útvonalakról is, a környéken közlekedők utazási szokásai pedig átalakulnak – köszönhetően az egyidejű gyalogos- és kerékpárosbarát fejlesztéseknek.²³ Fotó: Dalos Péter

lók számára nagy előnye a szolgáltatásnak, hogy nem kell tárolással, karbantartással foglalkozniuk. A program következményeként rövid idő alatt népszerűbbé vált a saját kerékpárral való közlekedés is, amelyet ösztönzött és támogatott a rendszer forgalma is. Nem csak a párizsi példa támasztja alá, hogy a városi közbringarendszerek kiépítése nem csak a kerékpáros kultúra fejlődését indíthatja be, hanem mozgatórugója lehet olyan további folyamatoknak, amelyek egy-egy város fejlődését alapvetően meghatározzák. (7. ábra)

Budapest kerékpáros közlekedésfejlesztése: A BUBI

A bevált ötleteket és a széles felhasználói csoportok számára kerékpározásra alkalmas és vonzó várost biztosító követelmény- és feltételrendszert érdemes ellesni azoktól a településektől, amelyek sikeresen vezettek be és működtetnek közbringarendszert. A budapesti közbringarendszer, a MOL Bubi, több mint két éve

üzemel. Mára összesen 112 gyűjtőállomáson mintegy 1300 kerékpár áll a felhasználók rendelkezésére. Ezzel a volumennel a Bubi még a lakosság számához viszonyítva is jócskán elmarad párizsi társától, de ennek ellenére is az utóbbi idők egyik legnagyobb nyilvánosságot kapott, legnépszerűbb közlekedésfejlesztési projektje a régióban. A két év leforgása alatt több mint 1,4 millió utazást lebonyolító rendszer folyamatosan fejlődik, a tervek szerint jövőre további 30 gyűjtőállomással és több száz kerékpárral bővítik.

A kerékpározás, mint közlekedési mód biztonságossá és elfogadhatóvá tétele, fejlesztése és részarányának növelése már régóta szerepel a főváros céljai között.^{24, 25} Ezen túl a közlekedési infrastruktúra tervezését, fejlesztését és üzemeltetését megalapozó törvényi háttér is utal a jelentőségére.²⁷ A budapesti program kiemelt célja, hogy a mindennapi kerékpározás terjedése az autóhasználat kiváltásával történjen meg, ezzel javítva a város életminőségét, és csökkentve a széndioxid kibocsátás mértékét.

²³ „Paris divided: two-mile highway by Seine goes car-free for six months” <https://www.theguardian.com/cities/2016/sep/09/paris-divided-highway-car-free-six-months-pedestrianisation> (elérés: 2016.09.12)

²⁴ http://www.bkk.hu/bubi/docs/BKK_kereparos_koncepcio_2013_majus.pdf (utolsó letöltés: 2015.10.21)

²⁵ Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció (Budapest Főváros Önkormányzata, 2013) http://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési_koncepcio_bp2030/BP2030.pdf (utolsó letöltés: 2016.10.13.)

²⁶ Balázs Mór-terv (Budapest Főváros Önkormányzata, 2014) <http://bkk.hu/wp-content/uploads/2014/06/BMT.pdf> (utolsó letöltés: 2016.10.13.)

²⁷ A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 12. § (6) úgy rendelkezik, hogy „A közúti forgalmi rend kialakításánál különös figyelmet kell fordítani (...) a gyalogos- és kerékpáros forgalom biztonságára és (...) Fokozottan védeni kell a közúti forgalomban résztvevő gyermekeket, időskorúakat, valamint a mozgáskorlátozottakat és egyéb testi fogyatékosokat. A Kkt 8.§ (1a) bekezdése pedig előírja, hogy „a közutak tervezése, fejlesztése során úgy kell eljárni, hogy a biztonság közlekedési feltételek valamennyi, a közúton közlekedni jogosult számára biztosítottak legyenek.”



8. ábra: A MOL Bubi gyűjtőállomásának jó részét közlekedési felületek újrafelosztásával, korábbi autóparkolók helyén alakították ki. Egy autó helyén akár tíz kerékpár is parkolhat. *Fotó: Dalos Péter*

A közbringarendszer bevezetése alapvető várospolitikai kérdés, mivel költségkímélő, környezetbarát megoldásként nem csak gazdaságélénkítő hatású, de intenzíven hozzájárul a közterületek hatékony újrafelosztásához, (8. ábra), sőt, elősegítheti a regionális és turisztikai kapcsolatok fejlődését is.

Budapesten a BKK a MOL Bubival úttörő szerepet vállal a világban teret hódító alternatív közlekedés, a „smart mobility” meghonosításával. A rendszer kialakításával a városban közlekedők számára a kerékpáros közlekedés, mint bármikor választható alternatív szolgáltatás áll rendelkezésre. A szolgáltatást igénybe vevő városiak megismerkednek egy sor olyan innovatív megoldással, amelyek hatására újragondolják az utazási szokásaikat. (9. ábra) A MOL Bubi eredeti célja az volt, hogy olyanok számára is biztosítsa a városi kerékpározás kényelmét és gyorsaságát, akik valamiért nem tudják, vagy nem akarják a saját biciklijüket használni, akik ingáznak Budapestre, a nap valamely szakában kénytelenek más közlekedési módot használni, esetleg nincs is saját kerékpárjuk. A MOL Bubi a tömegközlekedési hálózat kiegészítő eleme. Segítségével olyan, kombinált (multimodális) utazási láncok alakulnak ki, amelyek éppen a H2020-as célkitűzésekből lehetnek ismerősek.

A közbringa, mint szolgáltatás vonzereje a felhasználók számára nyilvánvaló. A MOL Bubi gyors, olcsó és

elismert presztízsű közlekedési mód. Kevésbé láthatóak a társadalmi hasznok, pedig a Bubi létrehozása egy fontos lépést jelent a városi közlekedés fenntartható fejlesztésének irányába.

A MOL Bubi révén a városközpontot érintő utazások egy része áttérül kerékpárra, amellyel a felhasználók időt takaríthatnak meg, a csökkenő környezetterhelés pedig jótékonyan hat a városra.

Hosszabb távon a közbringarendszer hozzájárul a belső városrészek alacsonyabb zaj- és légszennyezett-ségi szintjéhez. A tapasztalatok szerint, akik közbringával megkedvelik a városi kerékpározást, idővel saját kerékpárjukkal és más közösségi közlekedési módon is rendszeresen közlekednek a városban.

A fejlesztési koncepció részeként egy olyan akcióterv is megvalósult, amelynek célja a belvárosi zóna átjárhatóvá tétele kerékpáron, továbbá a Hungária gyűrűn belüli közúthálózat kerékpárosbarát fejlesztése. Ennek során 11,5 km új kerékpársávot, 10 új szakaszon (szintén több km hosszban) autóbusz-kerékpársávot létesítettek. 64 szakaszon (összesen 12 km hosszban) nyitottak meg egyirányú utcákat a kétirányú kerékpározás számára. Az akcióterv keretében saját kerékpárok számára közterületi kerékpárparkolókat is létesítettek, mintegy 1500 férőhellyel.^{28, 29, 30}

²⁸ Kerékpárosbarát fejlesztések és tapasztalatok Budapesten; Bereczky Ákos 2016.03.04. (http://kmsz.hu/wp-content/uploads/sites/8/2014/11/6_Bereczky-%C3%81kos.pdf)

²⁹ A városi kerékpározás fejlesztésének koncepciója (<http://www.bkk.hu/fejleszteseink/kerekparos-fejlesztések>)

³⁰ A budapesti kerékpáros közlekedés regionális fejlesztési lehetőségei (http://www.bkk.hu/wp-content/uploads/2013/02/BP_kerekpar_regio_BKK_revised_final_FB_catchmr.pdf)



9. ábra: A közbringarendszerrel korábban ismeretlen innovációk jelentek meg Budapesten. A kerékpárok nem csak a gyűjtőállomások terminálján keresztül, hanem a fedélzeti számítógépének vagy az okostelefonos applikációnak a használatával is bérelhetők. A napelemes, emiatt különösen energiahatékony gyűjtőállomások telepítéséhez alig kell megbolygatni a meglévő infrastruktúrát, könnyen telepíthetőek nagy forgalmú helyekre is. *Fotó: BKK*

A FLOW

Az Európai Unió a közlekedésfejlesztést folyamatosan támogatja. Kiemelt cél az az energiahatékony és a környezetvédelem növelése, a városok ökológiai lábnyomának, ezen belül a közlekedésből származó széndioxid kibocsátásnak az egyidejű csökkentésével. E célok eléréséhez a legjelentősebb eszközök közé tartozik az autóhasználat visszaszorítása, áttérése más, fenntarthatóbb módokra, illetve a városok okosítása (azaz smart city-vé fejlesztése) az egyre több forrásból rendelkezésre álló adatok – felhasználók, tervezők és döntéshozók számára történő – megfelelő becsatornázásával és hasznosításával. A H2020-as FLOW (Furthering Less Congestion by creating Opportunities for more Walking and cycling) program célja a városi torlódások csökkentésére egy olyan szemléletváltó megoldás elindítása, amelyben a gyaloglás és kerékpáros közlekedés azonos szintre kerülhet az motorizált közlekedési módokkal. Budapest teljes területén kerékpárral megtett utazások jelenlegi 2,3% -os részarányát 2030-ig 10%-ra szeretnék növelni. A kutatási program feltételezése, hogy a városok azért nem tekintenek a gyaloglásra és kerékpározásra lehetséges megoldásként, mert kevés megfelelő adat áll rendelkezésre ezen közlekedési módok hatásairól és működéséről. A FLOW program célja olyan felhasználóbarát közlekedés modellezési módszertanok kidolgozása, amelyek lehetővé teszik a kerékpározással kapcsolatos projektek hatékony értékelését. További céljai között szerepel: a városi torlódások és gyalogos-kerékpáros intézkedések közötti kapcsolatok feltárása és a kerékpárhasználat szerepének meghatározása a városban.³¹ Budapest mellett több Európai nagyváros is részt vesz a programban, mint például: Lisszabon, München, Dublin, és Szófia.

Kutatási munka

A MOL Bubi és a hozzá hasonló kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek első ránézésre „kerékpáros” projekteknek tűnnek. A valóságban azonban a rendszer közterületen látható elemei csak a „jéghegy csúcsát” jelentik. A modern közbringarendszerek alapja az az informatikai rendszer, amellyel folyamatosan, valós idő-

ben nyomon követhető az összes rendszereszköz és felhasználók helyzete, állapota és egyéb adatai.

Ezeknek az adatoknak egy részét a világ számos nagy városa kutatási és elemzési céllal folyamatosan közzéteszi. Ezen strukturálatlan adathalmazok^{34, 35} (ún. „big data”) alapján számos vizualizált (grafikus eszközökkel könnyen értelmezhetővé tett) statisztika³⁶ és publikáció³⁷ készült az évek során. Ezek fényében várható, hogy

³¹ <http://h2020-flow.eu/flow-cities/budapest/budapest-hu/> (utolsó letöltés: 2016.10.03)

http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_hu/downloads/Mobile2020_Handbook_HUN_small4web.pdf

³⁴ London Datastore (<https://data.london.gov.uk/dataset/number-bicycle-hires>)

³⁵ CitiBike System Data (<https://www.citibikenyc.com/system-data>)

³⁶ UCL CASA Bike Share Map (bikes.oobrien.com)

³⁷ Mol Bubi Challenge 2015 (<https://dms.sztaki.hu/bubi/#/app/home>)

A SEAP és SECAP

A H2020-as kutatás-fejlesztési programok között szerepel a „smart city” témakör is, ahol a hangsúlyt a város energia- és erőforrás-felhasználásának hatékonyságára, az épületállomány energetikai minőségének javítására, városrehabilitációkra, közszolgáltatás és a mobilitás fejlesztésére helyezték. A fejlesztési elemek megfelelő összehangolása elengedhetetlen, hiszen a „smart city” sajátosságai miatt a célok megvalósítása komplex stratégiát igényel. A városoknak egyes esetekben rendelkeznie kell az ún. SEAP akciótervvel. A SEAP (Sustainable Energy Action Plan), azaz a Fenntartható Energia Akcióprogram településszintű energetikai stratégiát és módszertantakar, mely minimum 20%-os széndioxid megtakarítást tűz ki célul a teljes település/város (lakosság, középületek, ipar) kibocsátására, 2020-ig vonatkozóan.³² Az akcióterv célja, hogy a városok és döntéshozók számára olyan iránymutatást adjon, amely a megújuló energiaforrások megfelelő felhasználásával és az életminőség megtartásával képes csökkenteni az energiafogyasztást. A SEAP és SECAP között az a különbség, hogy a SECAP akcióterv már klímaadaptációs tervet és 30%-os széndioxid csökkentést is tartalmaz, amit 2030-ig szükséges elérnie a városoknak.

Szükséges megemlíteni, hogy az akcióterv kizárólag önkormányzatok számára megvalósítható, akár külső finanszírozással, akár magántőke (rendszerint helyi nagyvállalatok) bevonásával is. Egyes önkormányzatok már hazánkban is felismerték³³, hogy valós eredmények eléréséhez a fejlesztések során olyan, kidolgozott módszertanra van szükség, ami segít ezeket célkitűzéseket megvalósíthatóvá tenni. A fenti célok elérése érdekében az érintett önkormányzatnak elsősorban azt szükséges tisztáznia, hogy a célokhoz milyen (állami, helyi, magán) pénzügyi források vehetők igénybe, továbbá értékelésmérés érdemes készíteni, hogy az egyes célkitűzések mennyire életképesek az adott időtávon. A résztvevő projektek folyamatos monitoring tevékenység alá vannak rendelve a hatékony megvalósíthatóság és fenntarthatóság érdekében. A SEAP -hoz rendezvények és oktatási és nevelési jellegű szemléletformáló programok is tartoznak, melyekbe a bevonhatók szakmai civil szervezetek, oktatással, környezeti neveléssel foglalkozó szervezetek is.

A SEAP leginkább közlekedésfejlesztéssel, továbbá a közvilágítás fejlesztésével és az épületek energiahatékonysági korszerűsítésével foglalkozik. A közlekedésfejlesztés esetén az egyéni motorizált közlekedési módok csökkentése, a közösségi közlekedés fejlesztése, bővítése vagy adott esetben elektromosítása a cél. Az akcióterv központi kérdése a városok széndioxid kibocsátásának csökkentése ezért a városok kerékpárosbarát kialakítása és a meglévő kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek bővítése kiemelt feladatai közé tartozik. (10. ábra)

a budapesti rendszer hasonló statisztikái alapján és a legújabb adatelemzési technológiák alkalmazásával, hasznos következtetésekre juthatunk.

A mobilitási hét keretében BKK és az MTA SZTAKI együttműködésével egy adatelemző verseny zajlott le 2015-ben.³⁸ A cél a megadott adatokból, olyan következtetések és összefüggések megalkotása volt, amelyek a közösségi kerékpáros szolgáltatás megfelelő fejlesztése és optimalizációja érdekében hasznosak lehetnek. (11. ábra)

A kutatás során a MOL Bubi használatát időben és térben is vizsgálták. Az elemzés alapvetően öt fázisra bontható. Az adatnyerés, beolvasás, adattisztítás és tartalomkategorizálás után következik az alapvető kutatási kérdések megfogalmazása, majd a megfelelő módszerek kiválasztásával, algoritmusok generálásával vonhatóak le a megfelelő következtetések. (11. ábra)

Egy rendszer fejlesztésekor rengeteg kérdés merülhet fel: Kik és miért használják ezt az új, kiegészítő közlekedési módot? Hol és mikor veszik igénybe a rendszert a legtöbben? Milyen arányban használják a rendszert a turisták és a városlakók, illetve milyen céllal teszik ezt? Melyek a frekvenciált útvonalak, és hol lenne szükség további fejlesztésekre? A közbringarendszer üzemeltetése során összegyűlt,

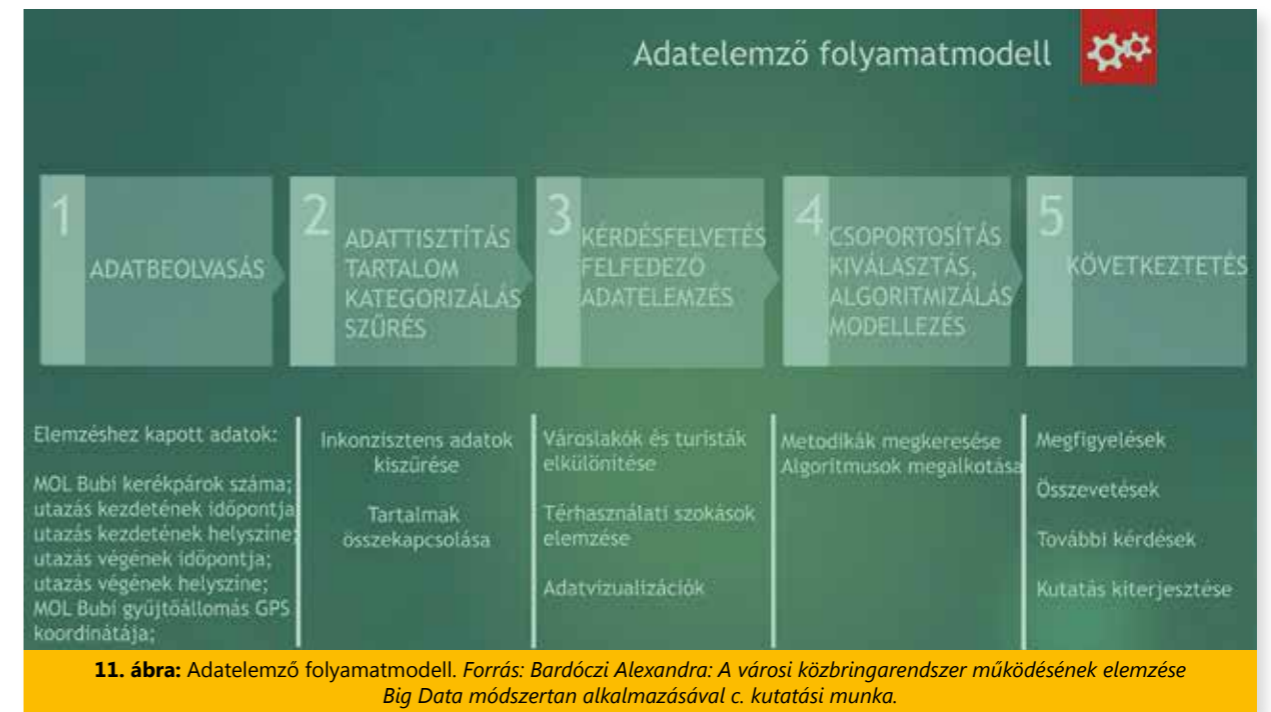


10. ábra: A közterületek ésszerű újrafelosztása új közlekedési eszközök és szolgáltatások megjelenését, ezzel gazdaságosabb, fenntarthatóbb területfelhasználást eredményez. Fotó: Nyíró Simon/BKK

³² <http://seap.hu/fenntarthato-energia-akcioprogram/> (utolsó letöltés:2016.10.24)

³³ <http://www.polgarmestereksovetsege.eu>

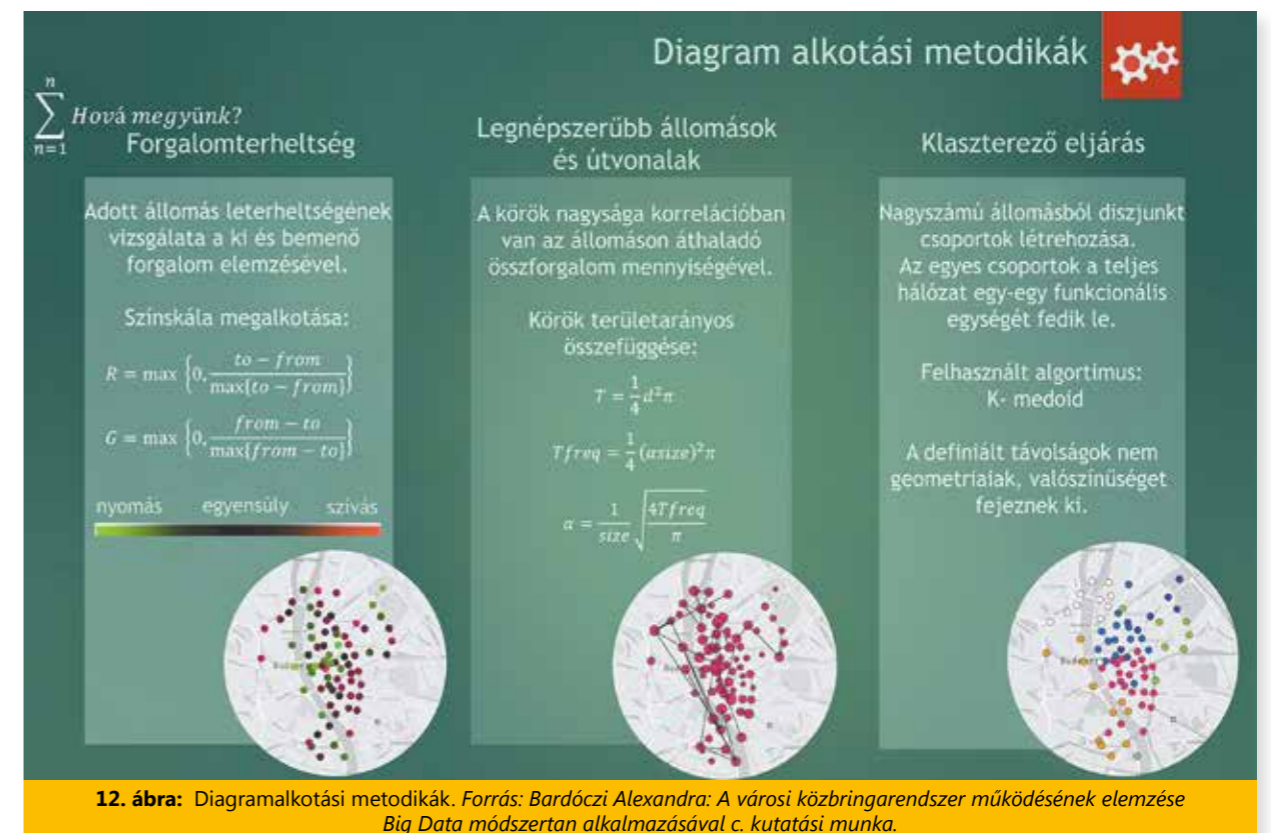
³⁸ <http://www.bkk.hu/2015/09/mol-bubi-adatelemzo-versenyt-hirdet-a-bkk-az-mta-sztaki-big-data-%E2%80%93-lendulet-kutarcsoportjaval/> (utolsó letöltés: 2015.10.05)



nagy mennyiségű adat összessége válaszokat adhat ezekre a kérdésekre, azonban ezeknek az adatoknak az elemzéséhez szükséges kiválasztani, vagy éppen megalkotni a vizsgált rendszerhez a megfelelő módszertanokat. (12. ábra)

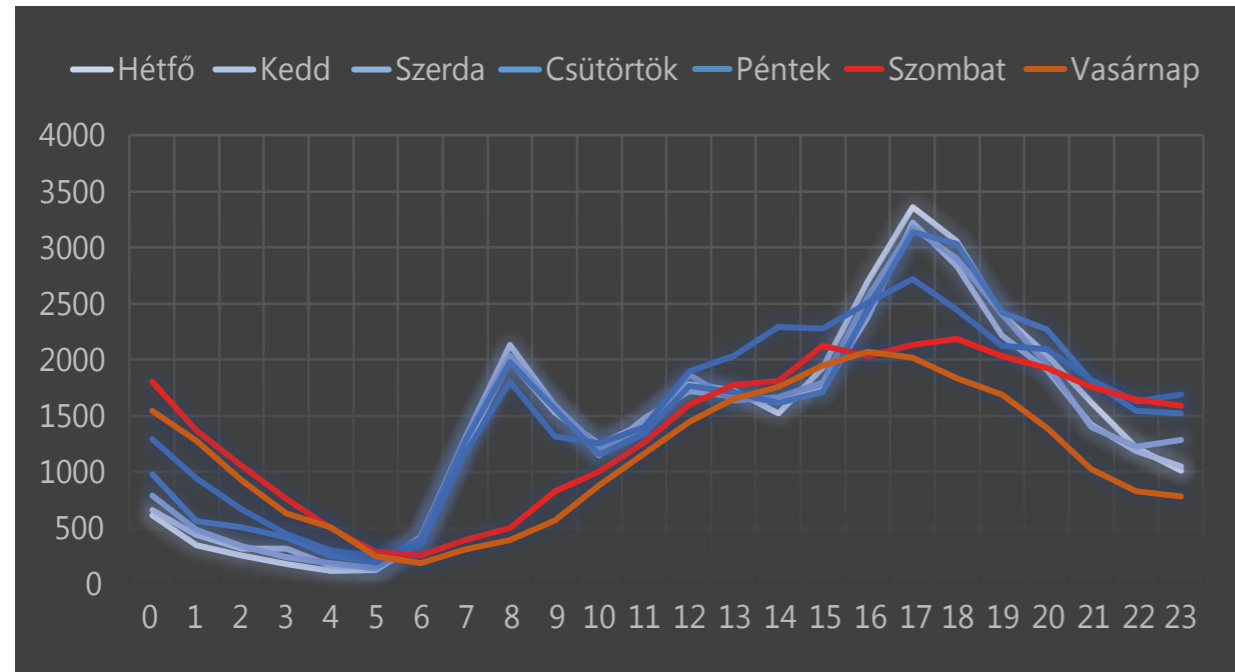
A budapesti közbringarendszer időbeli használata

Az egyes közlekedési módok közti választások során az emberek a következő szempontok alapján döntenek: gyorsaság, biztonságérzet, kényelem, és a szolgáltatás ára.

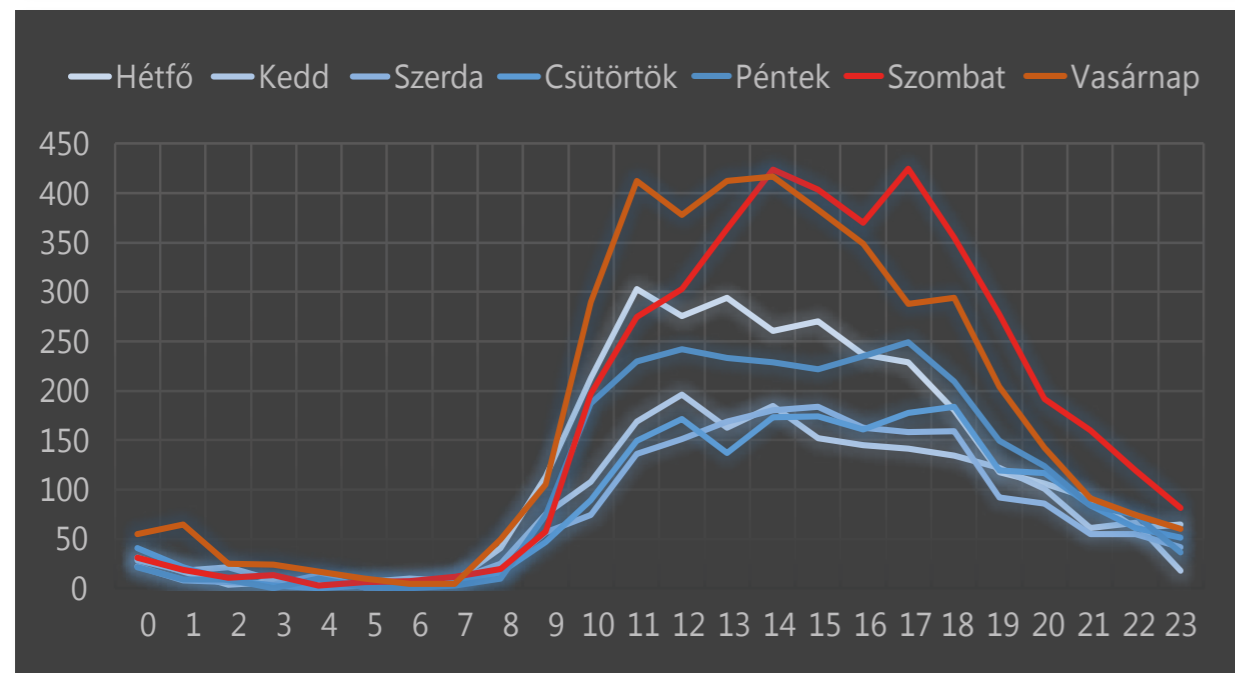


Ha gyorsaságról beszélünk, akkor érdemes megjegyezni a rövidtávú (5 km-nél rövidebb) városi utazások esetén a kerékpározás a leggyorsabb közlekedési mód. A közbringarendszerben megtett utak átlagos hossza hétköznap 10 perc, hétvégén pedig 14 perc. A kutatás során a MOL Bubi időbeli használatának vizsgálata több léptékben is megtörtént. A helyiek és a turisták mozgását egymástól elkülönítve jól megfigyelhetőek a különbségek a hasz-

nálati szokásokban. Az eredményekből egyértelműen megállapítható, hogy a közbringarendszert a városlakók hétköznap reggel és késő délutáni órákban főleg munkába járásra, hétvégén pedig kikapcsolódásra használják. A másik célcsoport az ideérkező külföldi látogatók, akik a rendszerben elérhető kerékpárokat főleg hétköznap és hétvégén napközben a belvárosi látványosságok megtekintésére, kikapcsolódásra használják. (13-14. ábra)



13. ábra: Helyiek utazásai a MOL Bubi közbringarendszerben a hét egyes napjain, órás bontásban. Forrás: Bardóczy Alexandra: A városi közbringarendszer működésének elemzése Big Data módszertan alkalmazásával c. kutatási munka.



14. ábra: Turisták utazásai a MOL Bubi közbringarendszerben a hét egyes napjain, órás bontásban. Forrás: Bardóczy Alexandra: A városi közbringarendszer működésének elemzése Big Data módszertan alkalmazásával c. kutatási munka.

A budapesti közbringarendszer térbeli használata

A kutatók az adatok elemzése során a helyiek és a turisták egymástól elkülönített utazásain keresztül meghatározták a legnépszerűbb gyűjtőállomásokat, a leggyakoribb útvonalakat és az önmagukban végződő utazásokat is (15. ábra). A legnépszerűbb gyűjtőállomások vizsgálatánál jól látható, hogy a turisztikai céllal idelátogatók főként a főváros tájképi látványosságai és közkedvelt szórakozóhelyei körül csoportosulnak. A helyiek utazási szokásait tanulmányozva megfigyelhető, hogy sokkal kiegyenlítettebb a gyűjtőállomások népszerűsége. A szolgáltatási területen a belvárosi zónának és a körutak a legforgalmasabbak. Ezeket összevetve a térségi kapcsolatokkal, az tapasztalható, hogy a közbringa-forgalom főleg lakóterületi, kereskedelmi, kulturális, oktatási, irodai és átszállási területeken zajlik.

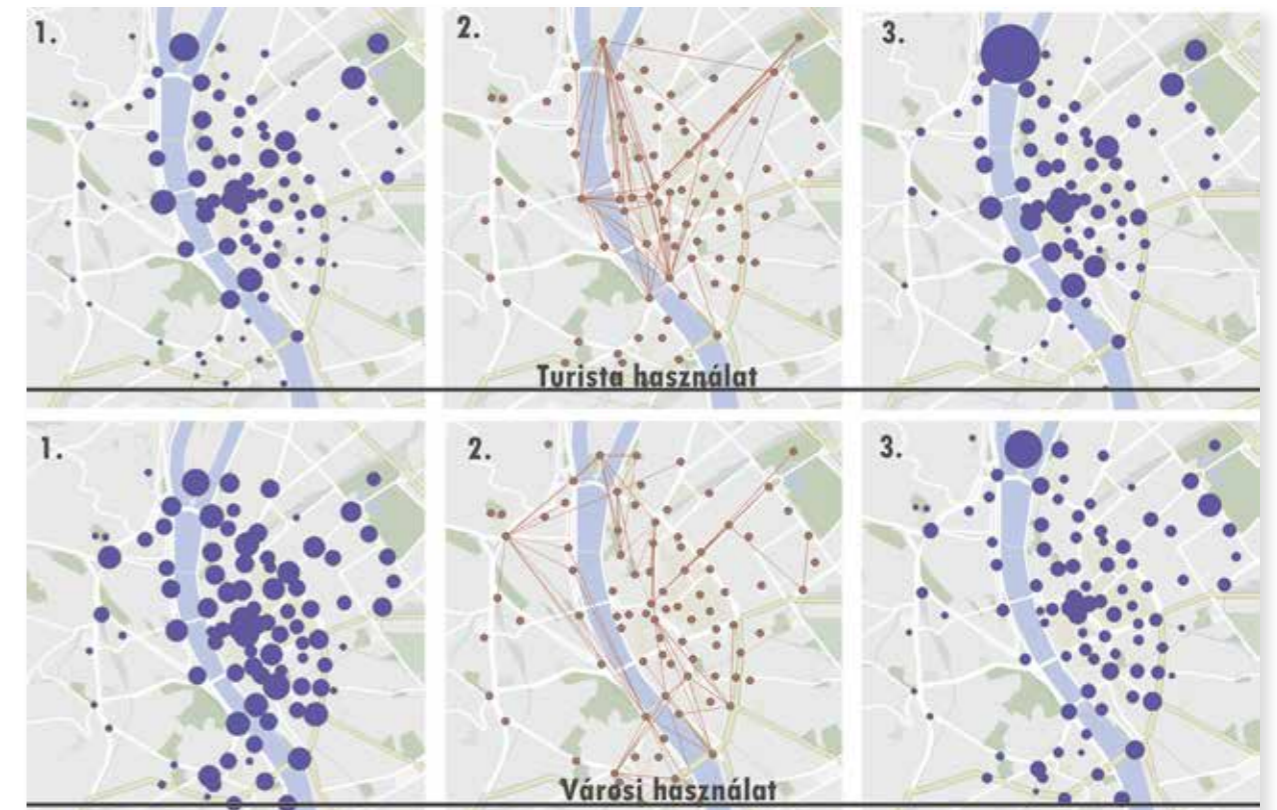
A kutatás során a gyűjtőállomásokat egyenként összehasonlítva megfigyelhető, hogy bizonyos helyeken gyakori az ún. „hurok” jelenség. Huroknak nevezhető minden olyan utazás, amely önmagában ér véget. A

jelenséget ábrázolva jól látható, hogy a külföldiek által gyakrabban látogatott térségekben magas az önmagukban végződő utazások száma. (16. ábra)

Ez az eredmény két elmélettel igazolható. Az első, Kevin Lynch mentális térkép elmélete, a második a turisták idő és tér szűkösségén alapuló megközelítése. A turisták alapvetően tájékozódási pontok alapján navigálnak. Ezek azok a biztos pontok, azok ahová mindig visszatérnek, amiket valahonnan már ismernek.³⁹ A másik elmélet szerint a turistáknak – rövid időkeretük következtében – nincs lehetőségük a város mélyebb megismerésére, vagy az ismeretlen részeinek bebarangolására. A budapesti közbringarendszer bevezetésével az ő lehetőségeik is jelentősen kibővültek, hiszen kerékpárra pattanva, gyorsan és hatékonyan tudnak várost nézni rövid időn belül.⁴⁰ (17. ábra)

Összegzés

Elindultak törekvések a városrészek a fenntarthatóság útján történő megújítása érdekében. A városépítésszek elkezdtek odafigyelni az európai és világtendenciákra, az



15. ábra: Legnépszerűbb gyűjtőállomások (1.); leggyakoribb útvonalak (2.); önmagukban végződő utazások (3.) turisták és a helyiek által. Forrás: Bardóczy Alexandra: A városi közbringarendszer működésének elemzése Big Data módszertan alkalmazásával c. kutatási munka.

³⁹ http://interactive.usc.edu/wp-content/uploads/2013/10/Image_of_the_City.pdf

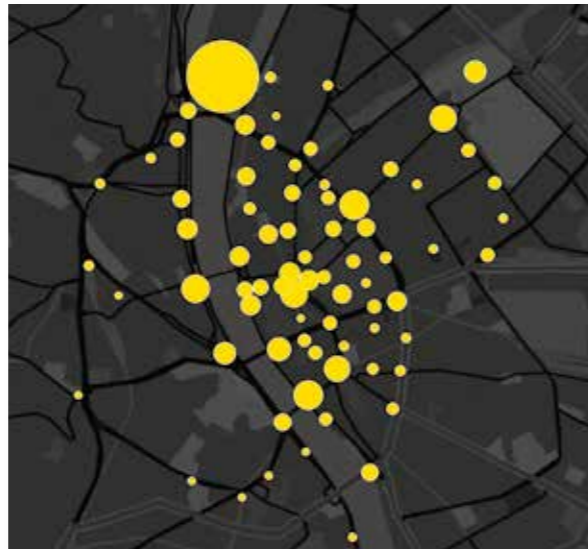
⁴⁰ Kádár Bálint Phd: Pedestrian space usage of tourist-historic cities/Comparing the tourist space system of Vienna and Prague to Budapest, Budapesti Műszaki Egyetem, Bp, 2015

⁴¹ Alföldi György DLA: Budapest 2050/ Belvárosi tömbök fennmaradásának esélyei, TERC Kiadó, Bp 2012, p148-

általános problémákra adott speciális válaszokra. Számos perspektívából vizsgálható a város, a rendszerben már felismert szabályszerűségek segítségével – mérnöki, városépítészeti, szociológiai-társadalmi és gazdasági-szervezési modelleket alkothatunk.⁴¹ Ezek támpontok lehetnek a város problémáinak orvoslására keresett megoldási javaslatok kidolgozásában, azonban a nem tervezhető rendszerek hatása: társadalmi konfliktusok, az épített környezet értékeinek hanyatlása és globális változások torzíthatják a modell pontosságát. Ezáltal szükséges kiemelni, hogy a jövő nem megjósolható, azonban elemzésekkel a tendenciák felismerhetők.

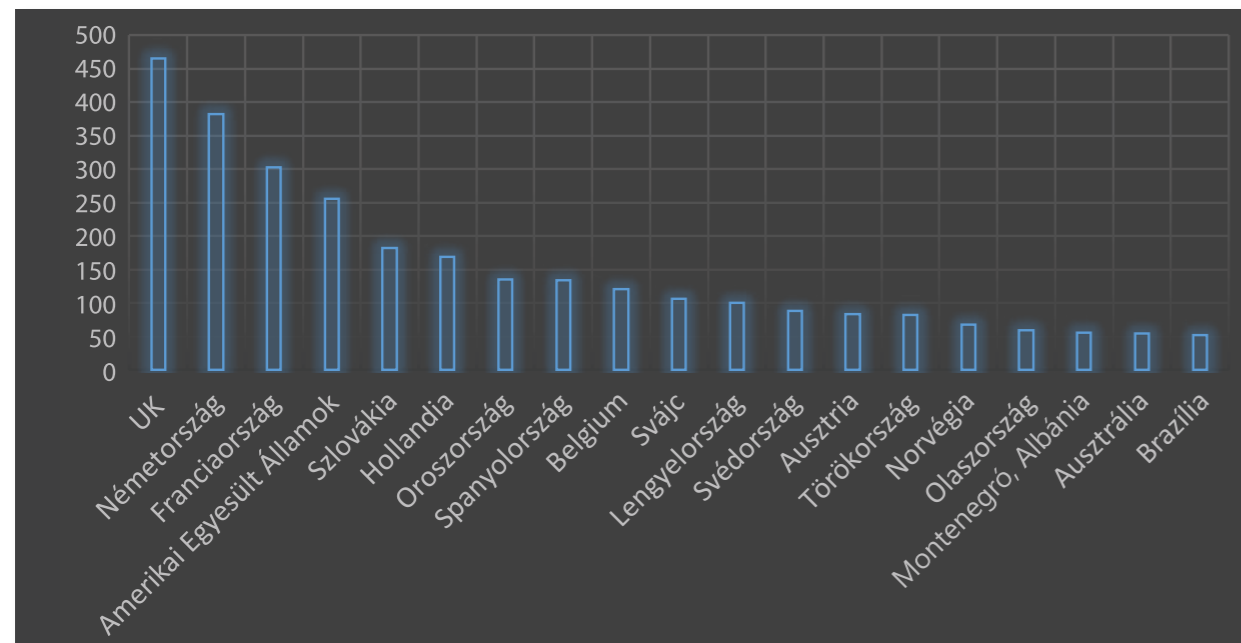
Véleményünk szerint a városrészek fenntarthatósága az épületállomány és a meglévő közlekedési létesítmények pusztta felújításával nem valósítható meg. Szükség van az infrastruktúra és az alternatív közlekedési módok megfelelő, komplex fejlesztésére, illetve a roszdaövezetek-barnamezők „okos” hasznosítására, és végül, de nem utolsósorban a zöldterületek megóvására is. Ehhez elengedhetetlen az emberi dimenzió, mint zsinórmérték figyelembe vétele, hiszen a városi funkciókkal (különösen az utazással) kapcsolatos igényeket és szokásokat leginkább az épített környezet befolyásolja.

A közbringarendszerrel kapcsolatos fentiekben hivatkozott kutatási munka során Budapest közbringarendszere és városi térhasználata közötti összefüggések megtalálása volt a cél. Az időbeli és térbeli használatot jól elkülönítve követhető volt a városban élők mozgása, és a forgalmi trendek változása. A nagy tömegű adatok elemzésével, különféle tendenciák is megjósolhatók: a turisták egyes területeken és útvonalakon való jelenlététől kezdve a gyűjtőállomásokon megjelenő igények alakulásáig. Az eredmények, vizualizációk felhasznál-



16. ábra: Turisták körútjai Budapesten, vizualizálva. Forrás: Bardóczy Alexandra: A városi közbringarendszer működésének elemzése Big Data módszertan alkalmazásával c. kutatási munka.

hatók a rendszer és a felhasználók viselkedésének, használati kultúrájának pontosabb megértésére is. A korábbiakban részletezett célkitűzések eléréséhez a járművek helyett az emberi mozgásokat kell megfigyelnünk, hiszen azok sokkal könnyebben befolyásolhatók; az adatok segítségével, megfelelő eszközök használatával fontos következtetésekre juthatunk. A különböző városok fejlettségi szintjétől függetlenül létezik olyan legkisebb beavatkozás, amely megvalósítható annak fejlettségi fokára és gazdasági helyzetére való tekintet nélkül. A városfejlődést befolyásoló trendek a város



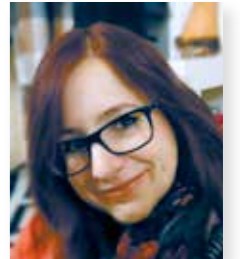
17. ábra: Az ide látogató turista felhasználók aránya, állampolgárságuk szerint. Forrás: Bardóczy Alexandra: A városi közbringarendszer működésének elemzése Big Data módszertan alkalmazásával c. kutatási munka.

működési modelljének megváltozáshoz, új fejlődési szakaszba lépéséhez vezethetnek. Az innováció, az új technológiai lehetőségek révén rengeteg szolgáltatás jóval rövidebb idő alatt, kevesebb utazással válik elérhetővé. Részen ennek eredményeként kezd felnőni egy olyan nemzedék, amelynek tagjai sokkal inkább képesek az alkalmazkodásra, kihasználják az „okos” város adta technológiai lehetőségeket, így utazási szokásaik is dinamikusabbá válnak (pl. az agglomerációba való kiköltözés és ingázás helyett inkább a belvárosban él-

nek, autó helyett inkább „okos” eszközöket vásárolnak⁴² stb.). Amikor egy város egy korábbiól eltérő alapelven kezd el működni, modellváltásról, avagy paradigmaváltásról beszélhetünk. Ennek a folyamatnak a szakmai szempontú irányítása során végig érdemes szem előtt tartanunk, hogy – ahogyan azt Jan Gehl, a világhírű urbanista mondta – „Először mi alakítjuk a városainkat, aztán a városok alakítanak minket.”

Szerzők:
Bardóczy Alexandra és Dalos Péter

Bardóczy Alexandra a BME Építészmérnöki karának végzős hallgatója, 2015-től pedig a BCE Gazdaságtudományi karának is hallgatója. Egyetemi tanulmányainak kezdete óta szívesen foglalkozik urbanisztikával és ennek határterületeivel. Kötelező gyakorlatát, Alföldi György irányítása mellett a Rév8 Zrt.-nél töltötte el. Érdeklődése középpontjában a BIG DATA és városfejlesztés kapcsolata áll. A kutatásai során az adat vezérelt „okos” város összefüggéseit vizsgálta gazdasági-társadalmi és fenntarthatósági szempontból. 2015-ben és 2016-ban Kádár Bálint PhD mentorálása mellett Tudományos Diákköri Konferencia győztese és Pro Progressio különdíjasa. 2015-ben a BKK és MTA-SZTAKI által meghirdetett adatelemzési verseny szabadkutatási és vizualizáció kategóriájának 2-3. helyezettje. Jelenleg az ABUD Mérnökiroda kutatás-fejlesztési csapatát erősíti.



Dalos Péter a kétezres évek közepe óta foglalkozik közlekedéstervezéssel. Szűkebb szakterülete a kerékpáros közlekedés és annak városfejlesztési vonatkozásai. Nyolc éven át dolgozott a dán-magyar TRENCON-COWI tervezőiroda tanácsadójaként. Munkája során városi közlekedésfejlesztési tervekkel, regionális és országos stratégiai anyagokkal, közlekedésbiztonsági vizsgálatokkal, és a fenntartható mobilitást érintő számos egyéb változatos feladattal foglalkozott. A kezdetektől részt vett a mára már közismert, innovatív budapesti közbringa-projekt előkészítésében és kidolgozásában. A Bubi közbringarendszer megvalósulása óta a Budapesti Közlekedési Központ munkatársaként dolgozik, jelenleg a Bubi Termékmenedzsereként.

További információ: <https://hu.linkedin.com/in/p%C3%A9ter-dalos-234191a>



⁴² <http://www.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/bpurban.pdf>

Inkluzív városfejlesztés: célok és eszközök

Jelen írásban elsősorban az inkluzív városfejlesztés és a közösségvezérelt helyi fejlesztés, mint eszköz összehangoltságával kívánok foglalkozni, különös tekintettel arra, hogy a 2014-2020 közti programozási időszakban ez az elsődlegesen ajánlott területi megközelítést alkalmazó eszköz, amelyet a tagállamok széles körben használnak akár városi, akár vidéki összefüggésben.

Természetesen az Európai Strukturális és Beruházási Alapok (ESB-alapok), azaz kiemelten az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA), az Európai Szociális Alap (ESZA), az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alap (EMVA) a jelen programozási időszakban egyaránt foglalkozhat és foglalkozik a társadalmi befogadás tematikus célkitűzésével, természetesen tagállamonként vagy akár régióként eltérő arányban és finanszírozási intenzitással.

A tematikus célkitűzések között az alábbiak rendelkeznek közvetlen vagy közvetett hatással a társadalmi befogadásra:

- TC 2: az információs és kommunikációs technológiák hozzáférhetőségének és használatának terjesztése, minőségük javítása – amennyiben a technológiákhoz való hozzáférés mindenkit el kell érjen, aki az EU-ban él, elérhető költségek mellett, gyakorlatilag olyan módon, mint ahogy a közművekhez való hozzáférést is árazzák a tagállamokban.
- TC 3: a kv-k versenyképességének fejlesztése – amennyiben a szegénység elleni küzdelem egyik eszköze nyilván a munkahelyteremtés és a vállalkozások indítása, természetesen nem megelégedve a dolgozói szegénységről és egyes régiók, térségek, városrészek igencsak korlátozott munkahelyteremtő potenciáljáról.
- TC 4: az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdasági modellre való áttérés támogatása – amennyiben az energiahatékonysági és a megújuló energiák használatára vonatkozó szakpolitikai tevékenységek tervezése és megvalósítása során törekedni kell érvényesíteni az energiaszegénység (energy poverty, helyesen angolul: fuel poverty) szempontrendszerét. Itt természetesen jelezni kell a kérdés ambivalenciáját, tekintettel arra, hogy az alacsony CO₂ kibocsátás mindig magasabb energiaárakat feltételez, azaz vagy az új technológiák elterjedésébe kell befektetnie az államnak és az ESB-alapoknak, vagy az energiaszegénységet kell kezelni valamilyen módon, vagy mindkettőbe egymással párhuzamosan.
- TC 5: az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás, a kockázatmegelőzés és -kezelés előmozdítása, amennyiben a szegénységnek vagy annak kockázatának kitett társadalmi csoportok jellemzően olyan területeken élnek vagy olyan tevékenységeket foly-

tatnak (mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat, stb.), amelyeket a klímaváltozás kiemelten érint.

- TC 7: a fenntartható közlekedés előmozdítása és a hálózati infrastruktúrák javítása – amennyiben a közlekedéshez való hozzáférés a mobilitás alapvető feltétele, és így biztosítani kell a társadalmi befogadás célrendszerének érvényesülését a közlekedéspolitikai beruházások tervezése során, különös tekintettel a közösségi közlekedésre, amely a társadalom minden csoportja számára használható (elszigetelt területeken élők, mozgáskorlátozottak) és megfizethető (szegénységben élők) kell legyen.
- TC 8 (munkahelyteremtés) és TC 10 (oktatás, képzés) egyértelmű közvetlen hatással van a társadalmi befogadás és a szegénység elleni küzdelem célrendszerének megvalósítására.

Természetesen a par excellence társadalmi befogadási célkitűzés a TC 9, azaz „A társadalmi befogadás előmozdítása, a szegénység és a diszkrimináció elleni küzdelem”.

A tagállamok a 2014-2020-as időszakban ezzel a kérdéssel megfelelő gondossággal kell foglalkozzanak, sőt: a 12 „új tagállam”, másképp az EU12 a Világbank által készített szegénységi térképpel is kell rendelkezzen a TC 9 megvalósítása érdekében. A szegénységi térképen kívül azonban egyéb szempontokat is figyelembe kell venni, így az inkluziót elsősorban az alábbiak szerint tekintik az ESB-alapok vonatkozásában:

- munkahely,
- oktatás,
- egészség,
- lakásügy,
- szociális ellátás.

Ugyanakkor az egyes ESB-alapok a következő beruházásokkal segíthetik ezeken a területeken a fejlesztéseket:

ESZA:

- aktív befogadás,
- marginalizált csoportok integrációja (pl. romák),
- diszkrimináció elleni küzdelem,
- magas színvonalú szolgáltatásokhoz való hozzáférés,
- szociális gazdaság és szociális vállalkozások támogatása,
- CLLD (közösségvezérelt helyi fejlesztés).

ERFA:

- egészségügyi és szociális kis méretű infrastruktúrális beruházások,
- városi és vidéki térségek fizikai, gazdasági és szociális megújítása,
- szociális vállalkozások támogatása.

EMVA:

- diverzifikáció, új vállalkozások és munkahelyteremtés
- helyi fejlesztés
- IKT hozzáférés vidéki térségekben.

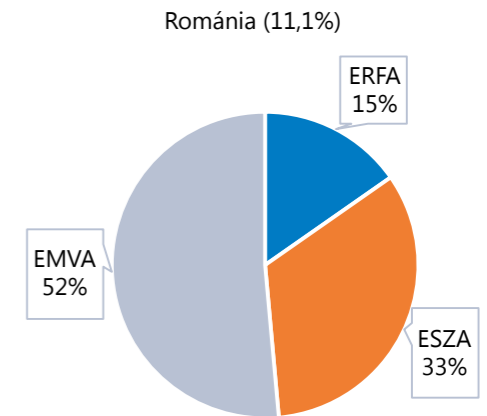
Természetesen ebben az esetben is igaz, hogy a puding próbája az evés: Románia esetében például a vidéki térségekben a TC 9 abszolút prioritása a víz- és szennyvíz közművek kiépítése, amennyiben a szegénység egyik fontos mutatójának tűnik, ha egyes társadalmi csoportok nem rendelkeznek hozzáféréssel a szennyvíz szolgáltatáshoz. Ugyanakkor ez kétséges eszköz, tekintettel arra, hogy további terheket ró az egyébként szegénységben élő csoportokra, sőt: súlyos terheket, amennyiben a rendszer pénzügyi fenntarthatóságát figyelembe kívánjuk venni.

Természetesen a kérdés minden tagállamban más és más. Így Románia, Szlovákia és Magyarország az alábbiak szerint osztja fel a TC 9-hez tartozó forrásokat, melyek rendre a teljes ESB-alapokból származó forrás 11,1%, 9,2% valamint 9,5%-át jelentik. 1-3. Diagram.

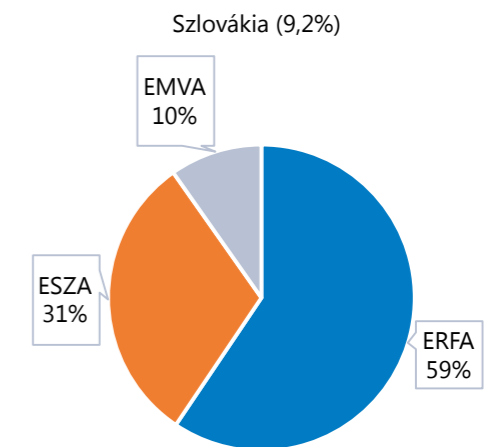
A három tagállam esetében látható, hogy egészen eltérő megközelítést alkalmaztak:

- Románia túlnyomórészt EMVA forrásokkal kívánja kezelni a kérdést,
- Szlovákia kimagaslóan nagy ERFA forrást biztosít,
- Magyarországon viszont az ESZA forrás tekinthető meghatározónak.

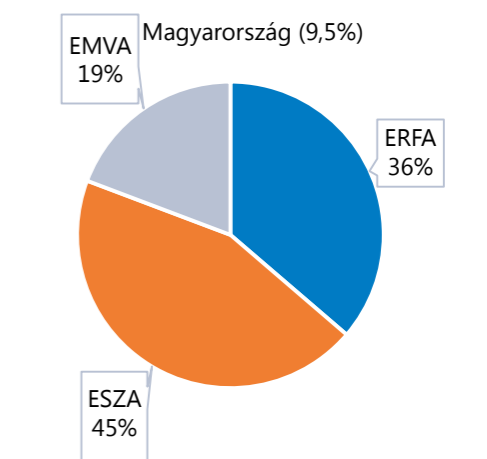
A román EMVA érték elsősorban annak köszönhető, hogy a lakosság több, mint 40%-a vidéki településeken él, ráadásul 2002 óta a városok nem megfelelő fejlődése miatt a vidéki településeken élők aránya növekszik (Csák, 2016). A Szlovák Köztársaság esetében a magas ERFA arány elsősorban abból adódhat, hogy a tagállam hagyományosan erős regionális politikával rendelkezik, amit viszont sajátos módon NUTS 3 szinten terveznek és valósítanak meg. Szlovákia a 2014-2020-as időszakban is kifejezetten ehhez a szinthez ragaszkodik, ami a magyarországi vagy romániai megyékhez hasonló szint, azaz a szlovák *kraj*, nem pedig a NUTS 2 *oblast'* (terület). Az integrált területi beruházás (ITB) eszközt választó Szlovák Köztársaság az ITB-t az ERFA-ból finanszírozza. A speciális ITB eszközhöz rendelt, megyei szinten tervezett és végrehajtott intézkedések és műveletek teljes értéke 900 millió euró, melynek 52%-át fordítják az alapszolgáltatások fejlesztésére, azaz a leginkább a társadalmi befogadáshoz köthető közvetett tematikus célkitűzés eléréséhez. A szlovák integrált városfejlesztési tervezés a regionális központokat illeti. Az ERFA források 5%-át különítették el erre a célra, ami egyébként a kötelező minimum volt azon tagállamok számára, amelyek az integrált városfejlesztési eszköz alkalmazása mellett döntöttek. Azonban ennek a 368 millió eurós keretnek a felhasználása nem kötődik a TC 9-hez, amennyiben versenyképességi és munka-



1. diagram: a TC 9-hez tartozó források felosztása (Románia).
Forrás: Partnerségi megállapodás adatai.



2. diagram: a TC 9-hez tartozó források felosztása (Szlovákia).
Forrás: Partnerségi megállapodás adatai.



3. diagram: a TC 9-hez tartozó források felosztása (Magyarország).
Forrás: Partnerségi megállapodás adatai.

helyteremtési célok elérése használható fel – azaz csak részleges és közvetett inklúziós hatással számolhatunk.

A szlovákiai CLLD viszont elsősorban az EMVA-ból kerül finanszírozásra, a teljes EMVA keret 5%-át (kötelező minimum értéken maradvá) fordítják erre az eszközre. Az EMVA keretet ERFA forrásokkal is kiegészítik, 100 millió eurós értékben. Ebben az értelemben a vezető alap az EMVA és a CLLD végrehajtása az EMVA-t kezelő minisztérium koordinációja mellett történik. A Szlovák Köztársaság egyetlen TC-t választott ki, jelesül a TC 9-et, ezt erősíti az is, hogy kiválasztási kritériumként bevezetik a társadalmi befogadásra vonatkozó célok meglétét a helyi fejlesztési stratégiában, ugyanakkor a helyi fejlesztési stratégiák hozzájárulhatnak az 1-8, 10-11 TC-k eléréséhez is. A CLLD helyi akciócsoportok (HACS) elvileg az ország teljes területét lefedik, ugyanakkor nem lehet 150.000 lakosnál nagyobb HACS, azaz Pozsony és Kassa eleve nem lehet HACS része – ráadásul a 20.000 lakosnál nagyobb városok csak úgy lehetnek HACS tagok, hogy a városok területén nem lehetnek jogosultak a műveletek, azaz finanszírozáshoz nem juthatnak. Az ESZA nem tartalmaz CLLD jellegű részt, azonban a HACS-ok jogosult igénylők az ESZA-hoz tartozó humán erőforrás operatív programban.

Románia a Partnerségi megállapodásban rögzítettek tanúsága szerint mindhárom területi eszközt alkalmazza:

- CLLD-t az alábbiak szerint:
 - vidéki CLLD, ami gyakorlatilag a LEADER folytatása, bár az előző programozási időszakban meglévő LEADER HACS-ok folytonosságát szándékosan nem biztosították, ami nyilván a felhalmozott LEADER tapasztalatok erodálásával járt; ennek a rendszernek a finanszírozása az EMVA, és a Szlovák Köztársaságtól eltérően itt a 20.000 lakosnál kisebb városok vehetnek csak részt, ugyanakkor területükön jogosult műveletek hajthatók végre; a román vidéki CLLD csak és kizárólag a TC 9-et nevezi meg a tematikus célkitűzések közül; az elkülönített forrás a teljes EMVA keret 7%-a, de kiegészül ESZA forrásokkal is azokban a HACS-okban, amelyek társadalmi integrációs intézkedéseket is beazonosítottak (ez nyilván belső ellentmondás, hiszen a LEADER CLLD egyedül a TC 9-hez járul hozzá, nehezen elképzelhető elvileg olyan HACS tehát, amelyik nem tervez ilyen jellegű intézkedéseket – ezt azonban a vidékfejlesztési irányító hatóság a HACS-ok kiválasztása során nem érvényesítette, tehát léteznek olyan HACS-ok, amelyeknek helyi fejlesztési stratégiája nem tartalmaz integrációs vagy közvetlenül a szegénység elleni küzdelemre vonatkozó intézkedéseket).
 - Halászati CLLD (ami a tengerrel nem rendelkező Szlovák Köztársaság és Magyarország esetében nem merül fel), a kiválasztott TC-k: 3, 8, 9.
 - Városi CLLD: gyakorlatilag az egyetlen kijelölt eszköz az ERFA tekintetében, ami a már említett

szegénységi térképen beazonosított marginalizált csoportok integrációját célozza; közvetlen ERFA és ESZA finanszírozásban részesül a Partnerségi megállapodás szerint; így különösen a Regionális operatív program 1,45%-át fordítják a városi CLLD-re, valamint a Humán tőke operatív program 5. tengelyén keresztül a program 4,65%-át (a Humán tőke operatív program további 21,74%-át különítették el közvetlenül a TC 9 elérésére, de ez nem a CLLD-n keresztül történik).

- Integrált városfejlesztést: a román regionális operatív program negyedik tengelye kifejezetten az integrált városfejlesztésre vonatkozik, az integrált városfejlesztést a TC 4 és a TC 6 előmozdítására szánják, a teljes operatív program 17,86%-át különítették el rá, azonban kifejezetten nem a szegénység elleni küzdelem és az integráció céljait szolgálja;
- ITB-t, ami viszont csak és kizárólag a Duna delta területét jelöli meg, és a Partnerségi megállapodás szintjén nem rögzíti, hogy foglaljonba inklúziós célokkal, annak ellenére, hogy az egyetlen tagállami ITB kialakításának indoklásában erre hangsúlyosan hivatkoznak; az ITB egyébként valamennyi ESB-alapot felhasználhatja, beleértve a Kohéziós Alapot és az Európai Tengerügyi és Halászati Alapot is.

Mivel a magyarországi helyzetet a CLLD, az ITB és az integrált városfejlesztés tekintetében a folyóirat olvasói feltételezhető módon ismerik, ezért itt csak a legfontosabb szempontokra térek ki. Magyarországon a CLLD alapvetően LEADER CLLD, és így EMVA forrásokra támaszkodik, azonban itt nem a TC 9, hanem a TC 8 az elsődlegesen megnevezett tematikus célkitűzés, ugyanakkor az egyéb tematikus célkitűzések közül csak a TC 9-et nevezik meg – azaz, lévén, hogy a TC 8 is hatással van a szegénységre a munkahelyteremtés és a mobilitás javítása révén, itt is integrációs eszközről beszélhetünk. A CLLD az EMVA forrás 5%-át, az ESZA és az ERFA források hozzávetőleg 1-1%-át használja fel, azaz kisebb mértékről beszélhetünk. Városi összefüggésben a CLLD csak kísérleti jelleggel és csak az integrált városfejlesztési megoldáshoz kapcsolódva működhet, településfejlesztés és közösségépítés összefüggésében. Magyarországon az eredeti tervektől eltérően az ITB eszközt nem alkalmazzák, ami azért is sajátos, mivel például Szlovákia esetében is bekerülhetett a NUTS 3 szinten végrehajtandó ITB a Partnerségi megállapodásba.

Az itt vizsgált három tagállam tehát kifejezetten és egységesen használja a CLLD-t a szegénység elleni küzdelem és a társadalmi befogadás előmozdítása érdekében – nem megfélemlítve természetesen a nyilvánvaló egyéb különbségekről, sajátosságokról. Az ITB ugyanakkor nem kifejezett TC 9 jellegű eszköz, ráadásul nem is minden tagállam élhetett ezzel a lehetőséggel – még ott is elképzelhető, hogy szociális elem nélkül alkalmazzák, ahol az kifejezetten indokolt lenne, mint pl. Románia esetében.

Az integrált városfejlesztési megközelítés esetében Szlovákia és Románia kifejezetten eltekint a TC 9 és az inklúzió szolgálatától, Magyarország pedig ebben a vonatkozásban a kísérleti városi CLLD HACS-okat nevesíti a Partnerségi megállapodásban. Ez a megközelítés egyébként összhangban van a Bizottság által kiadott útmutatók javaslataival is, azaz a CLLD javasolt eszköz a befogadási és szegénység elleni küzdelemre vonatkozó célok elérése érdekében.

Ebből arra következtethetnénk, hogy a CLLD a vidékfejlesztés innovatív közösségi kezdeményezéséből (1991-től LEADER, 1994-től LEADER 2, 2000 és 2006 között pedig LEADER +) a Közös Agrárpolitika második pillérének negyedik tengelyét közbeiktatva (2007-2013 között), a valódi mainstream társadalmi befogadási eszközzé vált volna a 2014-2020-as programozási időszakra. Hasonló értelemben használják egyébként Svédországban és Finnországban, ahol kifejezetten a menedékkérők és a bevándorlók integrációját segítik a LEADER CLLD-ben.

A CLLD-vel kapcsolatban azonban figyelmeztetünk kell további fontos szempontokra is. Így különösen érdemes felhívni arra a figyelmet, hogy a kilencvenes években is problémaként jelent meg a vidéki térségek irányítási (*governance*) kérdésének vizsgálata (lásd pl. Goodwin, 1998). A városi terekben kiválóan működött ekkorra már a kommunikatív, vagy kollaboratív, participatív, partnerség alapú tervezés (lásd pl. Healey, 2006), azonban felmerült az a probléma is, hogy a vidéki térségekben a partnerségek, és általában a civil szervezetek elterjedése és gyakorlata nem olyan mértékben jellemző, mint a nagyvárosokban, azaz kifejezetten felmerült már akkor az ún. papír partnerségek veszélye, ami a forrásfüggőség egyik alapvető szimptomája. A mai gyakorlati diskurzusban (így pl. a European Week of Regions and Cities 2016-on) ellenben éppen az jelenik meg, hogy kérdéses, vajon a városi terekben megvannak-e azok a megfelelő partnerségi szereplők, akik a CLLD-t alkalmazni tudnák, mivel a városokban az ilyen jellegű tapasztalat szegényes a vidékihez képest. Azaz elmondhatjuk, hogy a CLLD még LEADER formájában igen kiváló eszköznek bizonyult a társadalmi innováció tekintetében, mivel néhány évtized alatt sikeresen alakultak ki azok a partnerségi és alulról felfelé irányuló tervezési és végrehajtási készségek, amelyek ezek szerint immár sokkal kiforrottabbak, mint a városi partnerségek szereplőinek ilyen jellegű kompetenciái.

Az tehát nem kérdés, hogy a városban jól használható volna klaszterek létrehozására, decentralizált energia-politikai intézkedések tervezésére, innovációs partnerségek számára, hiszen ezeken a területeken pontosan azok a készségek szükségesek, amelyek a CLLD partnerségi tervezési modelljének alapfeltételei. Azonban a tagállamok jellemzően szociális és társadalmi befogadási eszközként tekintenek rá, azaz fel kell tenni a kérdést, hogy a LEADER gyökerű CLLD alkalmas lehet-e a városi TC 9 jellegű kérdések hatékony kezelésére? Nos, a CLLD egyik meghatározó szempontja, hogy jól meghatározott területen kell végrehajtani. Ebben az értelemben tehát

ha a szegénységi térképet vesszük alapul, akkor máris látható, hogy a beruházásokat milyen területi hatállyal kell tervezni. Csakhogy a szegénységi térkép jellemzően *slum*öket és hasonló területi alakzatokat tartalmaz, s ha a beruházások csak erre a területre korlátozódnak, úgy legalábbis kérdéses, hogyan alkalmazható a szegregáció mentességi cél, sőt, hogyan lehet megfelelni annak az elvárásnak, hogy ne hozzunk létre ESB-alapokból a hátrányos helyzetűek számára területileg elkülönített, vagy nem elkülönülő, de párhuzamos ellátórendszeri struktúrákat.

Ha tehát a szegénységi térképen belül maradunk, a kérdés nem oldható meg, ha pedig kimozdulunk a szegénységi térképen megjelölt területről, úgy a partnerség összeállításának kérdése merül fel: a teljes területre reprezentatív kell ugyanis legyen a partnerség, azaz azonnal megjelennek olyan szervezetek is a partnerségi rendszeren belül, amelyek nem a szegénységi térképen meghatározott területen aktívak, nem az ott élők érdekeit képviselik. Ebben az esetben azt is mondhatjuk, hogy a területi hatály kibővítése azzal a veszéllyel jár, hogy az adott városi területen élő szegények vagy egyéb perifériára szorult társadalmi csoportok alulreprezentáltak lesznek a döntéshozatali folyamatban, vagy akár meghatározóan olyan csoportok kezébe kerülnek a döntések, akik egyébként a szegregátum kialakulásában tevékenyen részt vettek.

Ezen a ponton felvethető az a kérdés is, hogy a hátrányos helyzetűek közvetlen bevonása hogyan valósulhat meg. Ebben a vonatkozásban az ide vágóútmutató sem tűnik meggyőzőnek, amennyiben a Bizottság (Bizottság, 2014,2) is mindössze arról a sikerről számol be, hogy a roma közösség bevonásával egy *slumben* sikerült egy üresen álló telken játszóteret kialakítani, ami, valljuk be, valószínűleg partnerség nélkül is sikerült volna valahogy. Ráadásul a kérdés a LEADER CLLD szempontjából megközelítve sem egyértelmű, mert ott eleve periférián élő, szegényebb közösségekkel dolgoznak, tehát a különbség nem olyan nagy mértékű, mint a városi gyakorlatban lenne – bár saját tervezői tapasztalatomból elmondhatom, hogy a társadalmi befogadást és a szegénység elleni küzdelmet célzó fejlesztéseket a városi és a vidéki választott döntéshozók igen hasonló mértékben utasítják el, ebben tehát alig érvényesül a város és a vidék közti különbség Romániában. A szegények bevonása nélkül persze végre lehet hajtani szegénység elleni programokat, ahogy arra számos példa van mindhárom vizsgált tagállamban, és az olyan programok, mint Magyarországon az LHH program volt, csak üdítő kivételnek tekinthetőek. Ugyanakkor a befogadásra, az inklúzióra éppen azért lenne szükség, mert a TC 9-hez tartozó célcsoportok sokszor kifejezetten szegregáltak, jobb esetben pedig csak jóval kisebb a hozzáférési lehetőségük a társadalmi-gazdasági tevékenységekhez. Ilyen társadalmi tevékenység pl. az adott társadalmi csoportot vagy közösséget érintő közpolitikai döntések meghozatalában való részvétel, ami nyilvánvalóan azt az elvárást erősíti, hogy az inklúziós programok erősítsék az érintettek participálását – nyilván az Arnstein-féle létra (Arnstein, 1969) minél ma-

gasabb fokát érve el, különösen a CLLD vonatkozásában, melynek társadalomképe kimondottan az Arnstein-féle létra felső három fokára alapoz, azaz a partnerségre, a delegált hatalomra és az érintettek általi ellenőrzésre. Ebben az értelemben véve tehát a CLLD nem valósítható meg az érintett csoportok bevonása nélkül, azonban ha az adott tagállam ezt nem tekinti kötelezőnek magára nézve, és nem tartja be a HACS-okkal, úgy a CLLD a hátrányos helyzetű, a szegregált és hasonló társadalmi csoportok kirekesztésének újabb eszközévé válik, ami legalábbis kontroverzívnek tűnik.

Az természetesen nyilvánvaló, hogy a TC 9 által érintett csoportok bevonása nem könnyű feladat, de a LEADER ebben több évtizedes tapasztalattal rendelkezik, hiszen sikerült bevonni a vidéki döntéshozatalba olyan csoportokat már, mint a nők, a fiatalok vagy a mozgáskorlátozottak és a kisebbségek, ami a legtöbb vidéki térségben belső igényként aligha fogalmazódott meg a LEADER előtti vidéki világ döntéshozói részéről. Tehát a városi szociális CLLD is csak akkor lehet értelmes és célszerű, ha abban a döntéshozatali, participációs szabályok is megjelennek, ahogy a LEADER-ben ez mára már megszokott. Ez természetesen igen problematikus, amennyiben a hátrányos helyzetű csoportok jellemzően nem rendelkeznek bejegyzett, adott esetben jogi képviselővel rendelkező érdekképviseleti szervezettel, de éppen ez lehet egy fontos cél, hogy ilyenek jöjjenek létre – az ilyen szervezetek azonban nem egyértelmű, hogy megoldják a részvétel kérdését, mert nyilván a szegregáltak közül a legkevésbé

hátrányos helyzetűek animálhatók a legkönnyebben, azaz a szegregált vagy kirekesztett közösség, csoport csak egy, eleve jobb helyzetben levő része participálhat első lépésben. Ugyanerre a kérdésre az a válasz is megszülethet, hogy a nem formális szerveződések részvételét kell biztosítani, azonban ebben az esetben megkérdőjelezhető a legitimitás és a szervezet reprezentativitása.

Felmerül azonban a kérdés, mégpedig joggal, hogy a CLLD-t és a LEADER-t eminens integrációs és partnerségi eredményei ellenére általánosan alkalmazandó TC 9 eszközként kell-e alkalmazni a továbbiakban. Egyrészt ugyanis látjuk, hogy a jelenlegi szabályozás mellett ez egyáltalán nem egyértelműen eredményes, másrészt pedig egészen megváltoztatja a LEADER eredeti logikáját, amit pl. már az írországi 2014–2020-as LEADER végrehajtási gyakorlattal kapcsolatos tüntetések is jeleznek: a LEADER és így a CLLD nem ebben jó, hanem a helyi közösségi tervezésben, és az egészen kis méretű, más programokban túl kicsi, de nagy helyi hatású, speciális, innovatív projektek, műveletek megvalósításában. Ez utóbbit kockáztatja a 2014–2020-as programozási időszak lassacskán beinduló CLLD rendszere, aminek TC 9-es eredményessége kérdéses, és azzal a veszéllyel jár, hogy sikertelensége esetén a teljes CLLD/LEADER megközelítést hiteltelenné teszi. A megkésett alkalmazás azonban egyértelműen lehetőséget ad a finomhangolásra és a beazonosított kockázatok megelőző kezelésére.

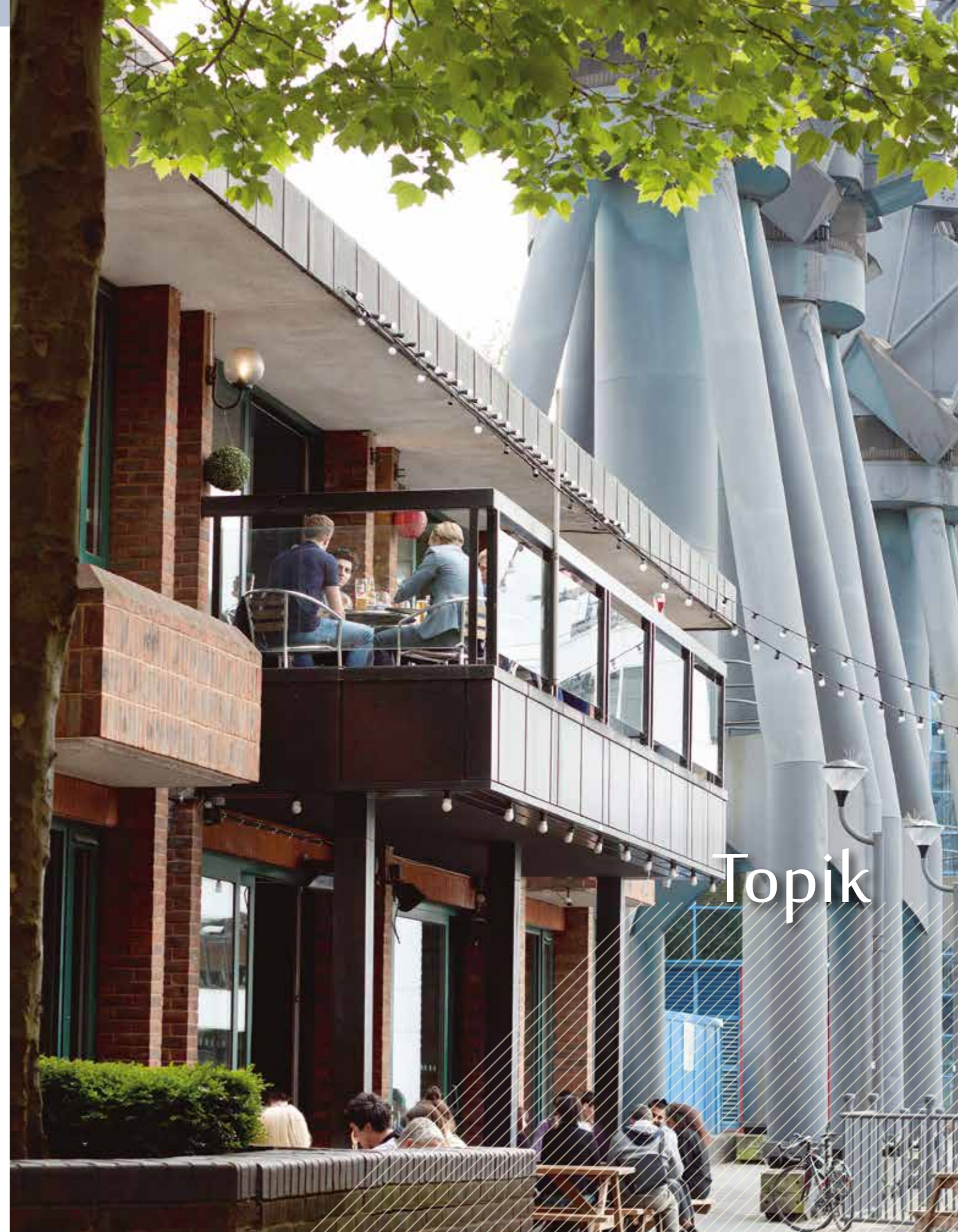
Szerző:
Csák László

Csák László a Babes-Bolyai Tudományegyetem Közigazgatási Tanszékén urbanisztikát, területrendezést és regionális fejlesztést oktat. A Magyar Urbanisztikai Társaság, a Magyar Regionális Tudományi Társaság és a Regional Studies Association tagja. Regionális tudományi doktori fokozatának 2012-es megszerzése óta az MTA külső köztestületi tagja. 2006 óta több kistérségi és helyi fejlesztési stratégia, fenntartható energia akcióterv vezető tervezője. Három alkalommal segítette a Régiók Bizottságának riportörét külső szakértőként.



Irodalom:

- Arnstein, S. (1969): The ladder of citizen participation. Journal of the Institute of American Planners. 1969/35.
- Bizottság (2014,1): Draft thematic guidance fiche for desk officers – thematic objective 9: social inclusion. [http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/guidance_social_inclusion.pdf] Letöltve: 2016. szeptember 10.
- Bizottság (2014,2): Draft thematic guidance fiche for desk officers – thematic objective 9: roma and marginalised communities. [http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/thematic_guidance_fiche_roma_marginalised_communities.pdf] Letöltve: 2016. szeptember 10.
- Bizottság (2014,3): Guidance on Community-led Local Development in European Structural and Investment Funds Version 3: June 2014. [http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/guidance_community_local_development.pdf] Letöltve: 2016. szeptember 10.
- Bizottság (2014,4): Guidance on Community-Led Local Development for Local Actors. [http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/guidance_clld_local_actors_en.pdf] Letöltve: 2016. szeptember 10.
- Bizottság (2016,1): Guidance for Member States on Integrated Sustainable Urban Development (Article 7 ERDF Regulation). [http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/guidance_sustainable_urban_development_en.pdf] Letöltve: 2016. szeptember 10.
- Bizottság (2016,2): Urban Agenda for the EU 'Pact of Amsterdam'. [http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/urban_development/agenda/pact-of-amsterdam.pdf] Letöltve: 2016. szeptember 10.
- Csák L. (2016): Long-term challenges of Romanian urban network: Planning for regions with different background. Hungarian Studies, 29/1-2
- Goodwin, M. (1998): The governance of rural areas: Some emerging research issues and agendas. Journal of Rural Studies, 1998/14.
- Healey, P. (2006): Collaborative Planning. Palgrave, New York.
- Magyarország (2014): Magyarország Partnerségi Megállapodása a 2014–2020-as fejlesztési időszakra. [<https://www.palyazat.gov.hu/download.php?objectId=52032>] Letöltve: 2016. szeptember 10.
- Románia (2014): Acordul de parteneriat România. [<http://www.fonduri-ue.ro/acord-parteneriat>] Letöltve: 2016. szeptember 10.
- Szlovákia (2014): Partnerská dohoda SR na roky 2014-2020. [<https://www.ia.gov.sk/data/files/partnerska-dohoda.pdf>] Letöltve: 2016. szeptember 10.



Topik

Két keréken a városban: a kerékpározás reneszánsza

Magyarországon, az Eurobarometer felmérése szerint, 2010-ben 19 % volt a kerékpárt, mint fő közlekedési eszközt választók aránya, mely Európában kiemelkedő (Dániával közel azonos szintű, mindössze Hollandiától elmaradó) érték, s a KSH felmérése is – némileg különböző módszertannal – közel hasonló arányt mutat.

Magyarország hagyományosan kerékpárral közlekedő térségeiben, településeiben a kerékpár igen jelentős népszerűségnek örvend, vidéki, különösen alföldi városokban (pl. Békéscsaba, Szeged stb.) a napi közlekedésben aránya a 30 %-ot is meghaladja. A nagyvárosokban, a közelmúltig szinte nem kerékpározó területeken pedig az utóbbi években jelentősen nőtt a kerékpárt fő közlekedési eszközként választók aránya, becslések szerint már Budapesten is eléri az 5 %-ot. Ráadásul a kerékpár a szabadidő, rekreáció területén is a legkedveltebb tevékenység és egyre gyakrabban választott turisztikai és sporteszköz.

Az elmúlt évtizedben számos országban megkezdődött a kerékpározás reneszánsza, s több városban a helyi közlekedésben is egyre markánsabb szereplővé vált. Jelentős infrastrukturális és forgalomtechnikai beavatkozások történtek, javult a kiegészítő szolgáltatások mennyisége és minősége, megjelentek a közbringa-rendszerek, s szorosabbá vált a közösségi közlekedéssel való kapcsolatrendszer (B+R, szállítás stb.) is. Mindezeknek köszönhetően különösen a rövid távú közlekedésben, a modal split-ben, azaz a közlekedési munkamegosztásban is jelentősen nőtt a kerékpározás szerepe.

A kerékpárt használók számának és a kerékpáros közlekedés részarányának növekedése nagy hatással van a városi életre. Tapasztalatok is bizonyítják, hogy a lakosság egészségi állapota, a városok belső területének élhetősége javul, a balesetek száma és súlyossága csökkenhet, a gazdasági bevételek és a foglalkoztatás nő, s a kerékpározás vonatkozásában a társadalmi attitűd és az információkhoz való hozzáférés is pozitívan változik.

Az utóbbi évtizedben ezért vált kiemelt fejlesztéspolitikai céllá a jelenlegi magas szint megőrzése (különösen az alföldi, vidéki térségekben), az eddig kevésbé frekvenciát területeken pedig a kerékpáros közlekedés előtérbe kerülése, feltételeinek javítása. Ugyanakkor ennek az európai szinten kiemelkedően magas aránynak a fenntartásához is jelentős befektetés szükséges infrastrukturális (a hálózat, a csomópontok, a tárolás stb. fejlesztése) és egyéb területeken (szemléletformálás, népszerűsítés, szolgáltatásfejlesztés stb.) egyaránt.

A kerékpárhasználat jellemzői

A kerékpárt eredetileg (a XIX. század első felében) szabadidős eszköznek szánták feltalálói, közlekedési eszközzé, azaz teljes jogú járművé válását csak a rengeteg fejlesztés utáni, mai formájú kerékpárok megjelenésével

nyerte el a XX. század hajnalán. A rekreációs és a közlekedési célú kerékpárhasználat éppen ezért csak ritka esetekben válik el egymástól, a kerékpárok túlnyomó része mindkét funkció ellátására alkalmas. A hazai jogi szabályozás viszont teljes egészében járműnek tekinti a kerékpárt, ami konfliktusokat szül. Egyrészt a kerékpárt sportcélból használók a kisebb súly és légellenállás miatt tudatosan több kötelező felszerelést lehagynak a kerékpárról (pl. csengő, prizmák). Másrészt sokan nem tudatosan teszik ugyanezt, mivel a kerékpárra, annak egy gyalogoséhoz hasonló tulajdonságai (kis sebesség, méret, kormányozhatóság stb.) miatt nem járműként tekintenek, hanem egyszerű használati tárgyként. A fentiek miatt a hatóságok büntethetik őket, azonban a tapasztalatok szerint ezt csak elvétve hajtják végre. A jogszabályok és a közvélemény diszharmoniját erőteljes tájékoztatással, felvilágosítással lehetne oldani, amelyben felhívják a közlekedők figyelmét arra, hogy a kerékpár jármű-voltával milyen jogok és kötelezettségek járnak (jó példa erre a Magyar Kerékpárosklub Kisokos c. kiadványa).

Erre már csak azért is égető szükség volna, mert az ezredforduló óta növekszik a kerékpárral közlekedők száma és aránya is. A népszámlálás ugyan csak a munkába járásra vonatkozó adatokat gyűjti, ám ezekből is kimutatható, hogy a 2001-es népszámlálás óta emelkedett a kerékpárral közlekedők részaránya, így 2011-re elérte a 13,4 %-ot. Az emelkedés érdekes módon éppen azokban a demográfiai csoportokban következett be, ahol már amúgy is többen használták a kerékpárt: a női felhasználók, az ötvenes éveikben járók, illetve az alacsony státuszúak (legfeljebb nyolc általánost végzettek, illetve közmunkások és mezőgazdasági dolgozók) körében. Ez egyben ellentmond a közvéleményben kialakult képnek, azaz hogy az utóbbi években a fiatalabb, képzetesebb, városi férfiak körében terjedt el a kerékpározás. (Igaz, az adatok egyrészt öt évvel ezelőttiek, másrészt csak munkába járásra vonatkoznak, így nem fedik le a kerékpárhasználat teljes körét).

A kerékpárt hasonló arányban használó országokkal (Dánia, Hollandia) összehasonlítva megállapítható, hogy Magyarországon **a jövedelmi helyzet erősen meghatározza a munkába járási célú kerékpárhasználatot**. A nyugati országokkal ellentétben nálunk a kerékpár elsősorban az alacsonyabb státuszú népesség fő közlekedési eszköze: pl. a közmunkát végzőknél 44 %-os részaránnyal a legfontosabb közlekedési eszköz. A nem rekreációs célú kerékpárhasználat másik fontos tényezője a megteendő út: egyrészt a hossza, másrészt a domborzati viszonyok.

Ebből következik a kerékpározás területi eloszlása is: **az alföldi jellegű területeken a legfontosabb munkába járási eszközök közé tartozik, míg a tagoltabb domborzatú vidékeken háttérbe szorul**. Így Békés és Jász-Nagykun-Szolnok megyékben a legtöbben, a többi síkvidéki megyében (beleértve a Kisalföldet is) és Vasban

pedig (az autó mögött) a második legtöbben a kerékpárt használják munkába járásra. A kerékpározók aránya ezeken a területeken általában 25 % feletti volt, de kiterjedt térségekben meghaladta a 40 %-ot is. Ezzel szemben a Dunántúli- és Északi-középhegység, valamint a Mecsek területén a 10 %-ot sem érte el, és 4-5. helyre szorult a közlekedési módok sorában.

A domborzaton kívül a megteendő távolság is befolyásolja a kerékpárhasználatot: a munkába járók túlnyomó része maximum fél órás utat tesz meg kerékpárral; ami az átlagos 12-20 km/h-ás sebességet figyelembe véve 6-10 km-es hatótávolságot jelent. A kerékpáros közlekedés előnyei leginkább az 1-5 km közötti távolságokon jelennek meg: ez az a távolság, amely gyaloglással már kényelmetlen, autóval pedig még nem éri meg megtenni (pl. a ki- és beparkolás ideje, költségek miatt). Ennek köszönhetően a kerékpározás leginkább a közepes és kisebb méretű városokban terjedt el (23 %-os részarány), csak ez után következnek a falvak (15,7 %), végül a megyei jogú városok (11,7 %). Ez a sorrend szinte minden megyében állandó, egyedül Szombathely és a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei falvak értékei magasabbak az elvárhatónál. (1. ábra)

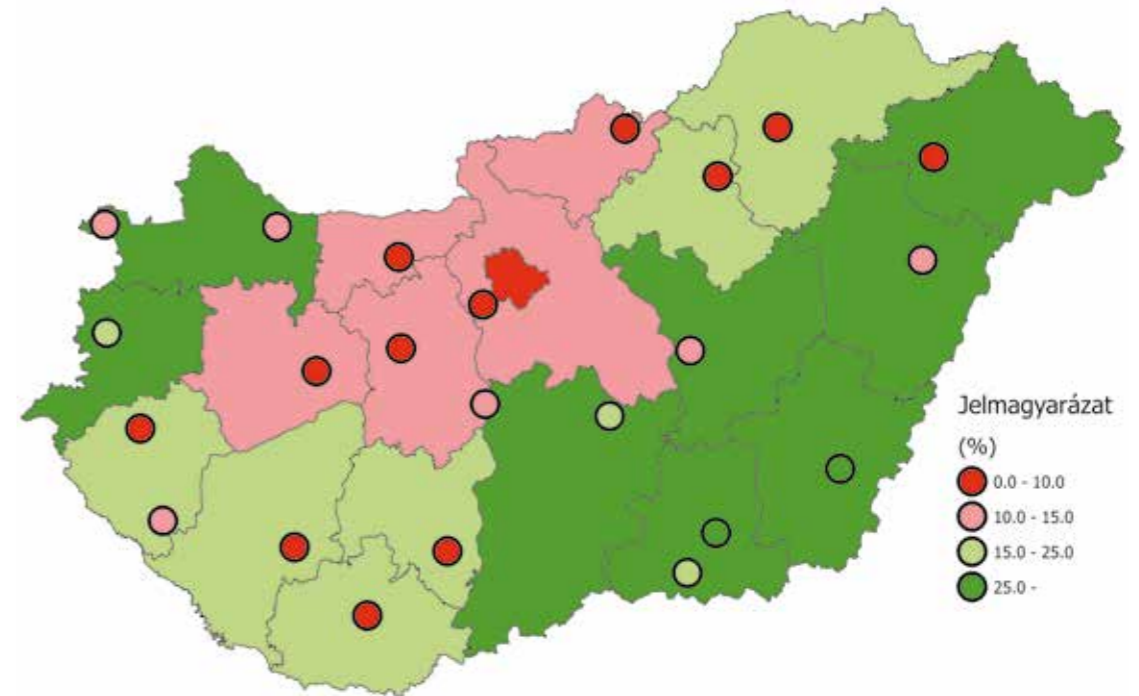
Ezzel szemben számos olyan városunk van, ahol a kerékpár, mint közlekedési eszköz korábban marginális szerepű volt. Ugyanakkor az utóbbi évek infrastrukturális fejlesztései egyrészt felhívták a figyelmet a „lehetőségre”, s attraktivitásuk növekvő forgalmat generált. Így például

Salgótarjánban, ahol korábban szinte láthatatlan volt a városon belüli kerékpárhasználat a földrajzi adottságok miatt is, a várost tengelyében átszelő kerékpárút kiépítését követően lassacskán megjelent egy használói réteg.

Összességében, a városokban a 2011-es népszámlálás adatai szerint 333 ezren használták a kerékpárt, mint elsődleges munkába jutási eszközt, ami a 4. helyet biztosította a közlekedési módok rangsorában. Az ezredforduló óta eltelt időszakban ez legalább 30 ezer fős növekményt jelent, s a 2011 óta zajlott felmérések szerint még tovább növekedett. A növekedés mértéke országos szinten és Budapesten is valószínűleg tízezer fős nagyságrenddel mérhető.

A kerékpáros infrastruktúra fejlődése, fejlesztése

Városaink meglévő belső struktúrája és a változó mobilitási jellemzők látható feszültségeket okoznak. Az egyéni közlekedés előtérbe kerülése szinte minden településen zsúfoltságot, torlódásokat, nagyobb környezeti emissziót eredményez. A jövedelmi színvonal növekedése egyre nagyobb személygépjármű-penetrációval jár: az európai átlag szerint minden második, Magyarországon minden harmadik emberre jut egy személyautó (az uniós rangsorban a magyar átlagnál egyébként csak a romániai kevesebb). Magyarországon az ezredfordulóhoz képest közel egymillióval nőtt a személyautók száma,



1. ábra: A munkába járók közül a kerékpárt használók aránya a városokban, 2011.¹

¹ Kör: megyei jogú városok, megyék: az adott megye többi városának átlaga

azaz az állomány 40 %-kal lett nagyobb. A motorizációs ráta dinamikus növekedése a következő években is prognosztizálható (különösen az európai átlaghoz való „felzárkózás” miatt), mely különösen a városokban eredményez egyre nehezebben kezelhető közlekedési problémákat (forgalmi zavaroktól a parkolási nehézségekig). Szabályozási eszközökkel ugyan valamelyest oldhatóak ezek a feszültségek (pl. behajtási díj, parkolási övezetek kiterjesztése stb.), de számottevő kínálati infrastruktúra-fejlesztésre, bővítésre nincs valódi lehetőség, s nem is javasolt a városok belső térségében. A nyugat-európai példák is jelzik, hogy ezt az állapotot csak a „modal shift” révén lehet kezelni, azaz a közlekedési módválasztási arányokban kell változást elérni. **Fenntartható s jól működő városi közlekedési rendszer csak a közösségi és lágy (kerékpáros, gyalogos) közlekedési módok hatékonyabb bekapcsolásával, s a közlekedőknek a nem motorizált közlekedési módok irányába való terelésével teremthető.** Az Eurobarometer 2013-as felmérése alapján egyébként ezt a lakosság is így gondolja: a városi közlekedési problémák megoldásai között a kerékpáros lehetőségek fejlesztését tartják a második legfontosabbnak (– a közösségi közlekedés jobbá és olcsóbbá tétele után). A kerékpáros közlekedés ezért is került a városi közlekedéspolitikai fókuszába több nyugat-európai városban és hazánkban is.

Az European Cyclists' Federation adatai szerint az EU valamennyi tagállama közül **Magyarország fordította a legjelentősebb forrást a kerékpáros közlekedésfejlesztésre az elmúlt évtizedben.** A 2007-2013-as időszakban több mint 60 milliárd, a 2014-20-as időszakban pedig még ennél is több kerékpározásra költethető európai uniós forrás áll rendelkezésre, melyek nagyban hozzájárulnak a kerékpározás feltételeinek javulásához. Az elmúlt években több mint kétezer kilométer kerékpárforgalmi létesítmény és közel harmincezer kerékpártároló került kialakításra, legalábbis megduplázva a korábbiakat (pontos felmérések nem állnak rendelkezésre az állományról). Több mint ezer projekt tartalmazott kerékpáros fejlesztéseket, 90 %-uk a kerékpározás infrastrukturális feltételeit igyekezett javítani. A megépült kerékpárforgalmi létesítmények túlnyomó része, közel kétharmada elválasztott, önálló kerékpárút, de jelentős volt – a valóságban gyakran a hiányzó járdák megteremtését célzó – gyalog- és kerékpárutak kiépítése is. Persze az országos, regionális és helyi kerékpárforgalmi hálózat még ma sem folytonos, noha jelentős mértékben fejlődött az összekapcsolódás. A következő időszakban a hálózati szemlélet előtérbe kerülésével az egyes szakaszok összekötésére, a térségi léptékű kerékpárforgalmi hálózatok létrehozására kell nagy hangsúlyt helyezni. **El kell érni, hogy a közlekedési infrastruktúra minél szélesebb körben váljon kerékpárosbaráttá.** Noha az elmúlt időszakban megvalósult infrastruktúra- és szolgáltatásfejlesztések egy része pozitív hatással volt a kerékpározás népszerűbbé válására, ezzel ellentétes folyamatok is zajlanak. Ezek hátterében különböző okok

húzódnak: a motorizáció és közúti forgalom növekedése, a közlekedésbiztonság szintje, rosszul kivitelezett, nem az igényeket kiszolgáló fejlesztések, a forgalomvonzó létesítmények körül a parkolás anomáliái stb. Ezen hatások oldása infrastrukturális, forgalomtechnikai eszközökkel részben lehetséges, de a jelenlegi helyzethez képest kiemelt hangsúlyt kell helyezni az infrastrukturális elemek fenntartására, mely jelenleg nem megoldott. **Hiányzik a fenntartással kapcsolatos szabályozási, intézményi és finanszírozási háttér, mely a létesítmények idő előtti leromlását eredményezi.**

A kerékpározás részarányának növeléséhez nemcsak a hálózati fejlesztések szükségesek, az eseti használók kerékpárhoz jutását is segíteni kell. Ennek megoldására váltak világszerte népszerűvé a kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek, melynek legismertebb hazai példája a fővárosi Bubi (ezen kívül például Esztergomban, Hévízen és Szegeden is működnek hasonló, kisebb rendszerek). A „közbringarendszerek” sikeressége szintén hozzájárul a kedvezőbb közlekedési munkamegosztás kialakításához. A Bubit egy év alatt több mint egy millióan használták, s már 50 ezer regisztrált felhasználó veszi rendszeresen igénybe. A növekvő igényekre reagálva a rendszer bővítése is folyamatos. Emellett Magyarország legfontosabb turisztikai célterületein is megkezdődött a turisztikai célú kerékpárkölcsonzó rendszerek létrehozása, amelyek egyre jobban ki tudják szolgálni a nyaralásuk során kerékpározni kívánó célcsoportokat.

Komplex kerékpáros fejlesztések igénye – az integrált szemlélet térnyerésének szükségessége

A kerékpáros fejlesztéspolitika az elmúlt években elsősorban, s talán túlságosan is csak a közlekedési infrastruktúra kiépítésére koncentrált, a kerékpárforgalmi létesítmények kialakítása mellett a komplex projektek csak szűk teret kaptak. A szolgáltatási színvonal javítása, a kerékpárnak a közlekedési láncba való integrálása, a rekreációs fejlesztésekkel való összehangolása kevésbé volt hangsúlyos.

Jól jelzi ezt, hogy az összes kerékpáros tartalommal rendelkező projekt mindössze nyolcada kapcsolódott valamilyen módon a turizmushoz, s a turisztikai fejlesztési célú projektek közül mindössze minden tizedik tartalmazott kerékpáros részt. Ennek persze az is az oka volt, hogy a turizmuson belül sem kezelték prioritásként a kerékpáros idegenforgalmat (bár az utóbbi években javult a helyzet). A turisztikai vonzerők bekapcsolását, elérését ezidáig csak nagyon kevés helyen oldották meg (kitáblázás, utak stb. hiánya), alig jöttek létre kerékpáros szolgáltató rendszerek, s azok illeszkedése sem megoldott más – turisztikai, egyéb szolgáltató – rendszerekhez (pl. TDM). Az elmúlt években a szabadidős célú kerékpározás kisebb hangsúlyt kapott, mint a hivatásforgalmi fejlesztések, noha egyre szélesebb körben válik népszerűbbé és (közvetlen és közvetett) gazdasági hasznot is generál.

A településfejlesztést és a közösségi közlekedés fejlesztését szolgáló projektekben csak minimálisan (a projektek teljes költségének 6 %-áig) jelentek meg a kerékpáros fejlesztések, noha a városrehabilitáció általában jelentős közlekedési és forgalmi átalakításokkal jár. Az elmúlt években sajnos a létesítményfejlesztési projekteknek mindössze negyede tartalmazott kerékpártároló/parkoló kialakítást is (annak ellenére, hogy ennek költsége elszámolható volt). **A közösségi közlekedés esetén különösen szükséges, hogy nagyobb szerepet kapjon, s könnyebben integrálódjon a kerékpározás a közlekedési rendszer egészébe.** A közösségi közlekedés fejlesztésénél a megállóhelyeknél kialakított B+R hatékonyan segíti a ráhordást, a járműveken való kerékpárszállítás biztosítása pedig akár nagyobb távolságokon (pl. ingázás, turizmus) is motivál az autóhasználat elkerülésére. Jelenleg a közösségi és a kerékpáros közlekedés kombinálása, az intermodalitás még mindig alacsony szintű, a módváltó és eszközváltó helyszínek kiépítése, valamint a kerékpárok szállítása a közösségi közlekedési járműveken csak részben megoldott (HÉV, fogaskerekű, egyes vidéki társaságok buszai, pl. Kaposvárott). Fontos eredmény viszont, hogy a MÁV járműbeszerzéseiben, állomásfelújítási projektjeiben már ügyel a kerékpáros szempontokra (azonban időben lassan halad a megfelelő gördülőállomány és építmények kialakítása).

Az integrált szemlélet lassú terjedését jelzi azonban, hogy a releváns területeken – útfelújítás, településfejlesztés, közösségi közlekedés, intermodalitás – csak kevés kerékpáros elemet is tartalmazó projektet támogattak, mivel a projektgazdák az elszámolhatóság ellenére gyakran „elfelejtették” a kerékpáros elemek beépítését, s azokat a szabályozás sem kényszerítette ki. A kerékpárosoknak nyújtott szolgáltatások fejlesztése pedig a legtöbb területen elmaradt az infrastruktúrafejlesztésektől.

Ugyanakkor a kerékpározást népszerűsítő kampányok, kerékpáros versenyek, kerékpáros túrák stb. gyakran tartalmazták kerékpártámaszok elhelyezését, kerékpárok beszerzését, kölcsönzők, szervizek létesítését esetenként kerékpáros ügyességi, oktató pályák építését.

A kerékpáros közlekedés és a kerékpárhasználat népszerűvé válását nagyban segíti, hogy az oktatásban, képzésben, szemléletformálásban az elmúlt időszakban hatékony lépések történtek. A közlekedési kultúra javítását, a kerékpározás közlekedésben elfoglalt arányának, jelentőségének növelését különböző társadalmi és civil szervezet oktatási tevékenysége célozta (Élet Úton Program, benne a Szuperbringa, BringaSuli, BringaAkadémia, a Magyar Kerékpárosklub Bébiciklizés projektje, Bringázz a munkába, Bringázz a suliba/Bringavonat kezdeményezései, az Autóklub oktatási tevékenysége stb.). A Critical Mass rendezvények is meghatározó szerepet kaptak a kerékpározás népszerűsítésében. Ugyancsak fontos volt a Kerékpárosbarát Település és Kerékpárosbarát Munkahely cím elnyerése, mely szintén erős motivációt jelentett a résztvevők számára. Szintén pozitívan járult hozzá a

(biztonságos) kerékpározás népszerűsítéséhez a KRESZ kerékpárosbarát átalakítása, s számos kerékpáros közlekedésbiztonsági kampány is megvalósult.

A szemléletformálás azonban csak hosszabb távon tud valós eredményeket hozni, **így a közlekedésben részt vevők képzésére folyamatosan nagy hangsúlyt kell helyezni,** különösen a gépjárművezetők és a közlekedésbe újonnan bekapcsolódók vonatkozásában. Ezt szolgálja például az elfogadott alaptantervnek megfelelő kerékpáros közlekedés oktatás minél teljesebb körű kiterjesztése, és a gépjárművezető képzés során a kerékpárral közlekedőkkel (ill. minden védtelen közlekedővel) való együtt közlekedés követelményeinek elsajátítása minden tanulóvezető számára. Mindemellett fontos cél a kerékpározás népszerűségének növelése, elfogadottságának további javítása, a társadalmi attitűd vonatkozásában kedvező változás elérése, a pozitív érzelmi viszony megteremtése.

A jövőbeni feladatok – a reneszánsz továbbélése

Mindezek a folyamatok jelzik, hogy a nyugat-európai példákhoz hasonlóan Magyarországon is másodvirágzását éli a kerékpáros közlekedés, valamint a szabadidős és turisztikai célú kerékpározás is egyre fontosabbá válik. A javuló infrastrukturális feltételek mellett azonban meg kell teremteni azt a szolgáltatási hátteret, mely egyrészt vonzerőt jelent, másrészt azt a hozzáadott értéket is biztosítja, mely nemzetgazdasági szempontból is nagyobb hasznosságúvá teszi. A városok élhetőségét, a közlekedési rendszer hatékonyságát nagyban segíti, ha nő a kerékpárosok, s csökken az autóhasználók részaránya. A feladat ehhez megteremteni azokat az infrastrukturális, szolgáltatási és szabályozási feltételeket, melyek az egyre nagyobb számú, de rendkívül „tarka” összetételű kerékpárhasználói réteg (professzionális vs. családi, rendszeres vs. időszakos, egyéni vs. csoportos stb.) igényeit kielégítik. Azon városokban, ahol hagyományos közlekedési eszközként még ma is a kerékpár tölti be az egyik legfontosabb szerepet a településen belüli mobilitásban, szükséges ennek megtartása, melyet a javuló feltételek és a társadalmi attitűd is segít. Azon városokban, s különösen Budapesten, ahol az elmúlt években határozottan nőtt a kerékpárhasználat, s annak „trendisége”, szükséges e tendenciák fenntartása, mely a térhasználatban, a közlekedési módválasztásban és a városi szolgáltatások kínálatában is kedvező változást eredményezhet, akár már rövidebb távon is. Ezzel kapcsolatban azonban az egyik legsarkalatosabb kérdés a kialakított létesítmények fenntartása, karbantartása, melynek finanszírozási, szervezeti nehézségei nem megfelelően rendezettek, s ennek társadalmi üzenete meglehetősen kontraproduktív mind az attitűd, mind a (potenciális) kerékpárhasználat szempontjából.

dr. Kukely György

Terra Stúdió Kft., ELTE TTK Társadalom-
és Gazdaságföldrajzi Tanszék

és
Zábrádi Zsolt
Terra Stúdió Kft.

Teret az innovációnak: az üres ingatlanok lehetőségei a városrehabilitációban, gazdaságfejlesztésben és a társadalmi kohézió erősítésében

Egy jól működő városnak szüksége van arra, hogy kihasználja erőforrásait. Arra is szüksége van, hogy szerves együttműködések szülessenek a köz-, a privát és a civil szféra között. A város kihasználatlan tereihez való jobb hozzáférés aktívabb, kezdeményezőbb közösségeket hív életre, akik a városvezetők és tervezők munkáját is segíthetik: az ő energiájuk nélkülözhetetlen egy fenntartható, élhető város megteremtéséhez.

Mind Budapesten, mind más magyarországi városokban egyre égetőbb kérdés az üres ingatlanok problémája. Miközben a lakáspiac egyre inkább magára talál a válság okozta benuvártból, az üzleti célú ingatlanok piaca nem követi ezt a tendenciát: a fogyasztási szokások átalakulása, a demográfiai változások és az elmúlt évtizedek politikai transzformációi nyomán üzletek és kulturális, oktatási, turisztikai, egészségügyi, katonai és közigazgatási épületek száza, ezrei állnak üresen, ezzel jelentős terhet rakva tulajdonosaik – az állam, illetve az önkormányzatok – vállára. Ami Budapesten illeti, csak Erzsébetváros és Terézváros földszintjén – a város kiskereskedelmi szempontból legfelkapottabb területén – összesen mintegy 30 000 négyzetméternyi terület áll üresen: a budapesti kerületek gyakran évi több tíz (egyesekek több száz) millió forintot fizetnek ki üres helyiségeik folyó költségeire, amelyek állapota eközben tovább romlik. Ez a költség az ingatlanvagyonhoz kapcsolódó, elkerülhetetlen kiadásként jelenik meg az önkormányzati költségvetésekben, pedig egy jól működő felújítási rendszerben fokozatosan csökkenthető

volna, miközben a felújított helyiségek számos kezdő vállalkozásnak, kulturális és társadalmi kezdeményezésnek adhatnának induló lehetőséget.

Az üres ingatlanok problémája nem csak hazai jelenség: a 2000-es évek első felének virágzását követően a gazdasági válság komoly nehézségekkel szembesítette az európai városok jelentős részét. A recesszió, valamint a demográfiai és helyi gazdasági átalakulás bizonyos épülettípusok, helyiségek, sőt néhol egész komplexumok és városrészek megüresedését vonta magával: Rotterdam kiadatlan irodaépületei, Lipcse elhagyott lakóházai, Róma üres filmszínházai, Nápoly használaton kívüli kórházai, az európa-szerte funkciójukat veszített katonai épületek vagy a spanyol tengerpart – a budapesti Tóparkhoz hasonló – leállt építkezései mind komoly feladat elé állítják a városfejlesztőket.

Üres ingatlanok nélkül lehetetlen volna kiadó lakásokat, üzleteket, irodákat találni. Ugyanakkor egy bizonyos arány felett ez a pazarlás mindenki számára káros. A tulajdonos gyakran kiadatlan üzlete, lakása, irodája után is fizeti a rezsiköltségeket, a használatlan ingatlan állapota romlik, és ez a folyamat csökkenti az értékét. Egy városnegyed kereskedelmét lassan degradálják a hosszú távon üres ingatlanok, amelyek nem generálnak forgalmat, így a szomszédos üzleteket is megfosztják a potenciális vásárlóktól. Egy környék közbiztonságát rontják a bedeszkázott lakóházak és lehúzott redőnyű boltok, ahol senki sem látja azt, ami az utcán történik.



1. kép: A ZZZ által megnyitott Kunsthalle Brémában. Fotó: Polyák Levente.



2. kép: Esemény a KÉK Bartók Béla úti galériájában. Fotó: Dorkó Dániel.



3. kép: Esemény a KÉK Bartók Béla úti galériájában. Fotó: Dorkó Dániel.

Az üres ingatlanok problémájára a közsféra Európa-szerte különböző módokon reagált. Nagy-Britanniában adókedvezményrel támogatják az üres ingatlanok közösségi célú újrahasznosítását, a holland városok kötelezhetik a magántulajdonosokat üres irodaépületeik kiadására az önkormányzatok által javasolt bérlők számára; emellett számos város hozott létre olyan jogi mechanizmusokat, amelyek segítik a köztulajdonban lévő ingatlanok hasznosítását olyan civilek, társadalmi szervezetek, kulturális projektek és kezdő vállalkozások részvételével, amelyek jelenléte fontos szolgáltatásokat, értékeket hoz létre az adott városnegyedben, élénkíti a helyi gazdaságot és javítja az életminőséget. Mindeme szabályozások segítségével az elmúlt évtizedben számos európai városban létrejöttek olyan, a köz-, magán- és civil szféra együttműködésére épülő ügynökségek, amelyek az üres ingatlanok szociális és kulturális használatba vételét segítik elő, részben e szférák megerősödését, részben egy-egy városrész megújulását tűzve ki céljukként.

Az üres ingatlanok közösségi újrahasznosításának városfejlesztési eszközként való alkalmazása finom beavatkozás, amelynek alapja a tulajdonosok és potenci-

ális használók közötti kommunikáció megteremtése, a hálózatépítés, az erőforrások és információk felkutatása és tárolása. Mindez az ingatlangazdálkodás transzparenciáját, gyors döntéshozási folyamatot, lokális érzékenységet, a partnerségekre való nyitottságot igényli. Mindebben segíthet egy olyan, városvezetéstől kellő mértékben független, de azzal – a hosszú távú folyamatok és célok egyeztetése érdekében – rendszeres kommunikációt folytató, köztes szervezet beiktatása, amelyet nem lassít a bürokratikus intézményrendszer nehézsége. Az ilyen szervezetek (például a londoni Meanwhile Space, a lipcsei Haushalten, a berlini Coopolis, a brémai ZwischenZeitZentrale, a brüsszeli Toestand vagy a bécsi Zwischennutzungagentur) adatbázist és kapcsolatrendszert építenek, kompetens szereplőket vonnak be és kötnek össze, feladatokat delegálnak és biztosítják az információ folyamatos áramlását. Egy ilyen szervezet létrehozása volt a Kortárs Építészeti Központ által 2012-ben indított Lakatlan program célja, amely a budapesti közösségi energiákat kívánta összekapcsolni a fővárosban található sokezer üres ingatlannal, azok tulajdonosaival.



4. kép: Nyitóesemény a Nefelejcs utcai KÉK-ben. Fotó: KÉK.



5. kép: Társadalmi vállalkozások egy korábban kihalt rotterdami városnegyedben – ZoHo, Rotterdam. Fotó: Polyák Levente.

Budapesten sokáig csak művészek és kulturális szerveződések mozdultak meg igazán annak érdekében, hogy kihasználják az üres ingatlanokban rejlő lehetőségeket. Elhagyott gyárépületek, szervizépületek, üzletházak és a városban szerteszét található üres kirakatok több művészgeneráció kiállításainak, performanszainak, koncertjeinek szolgáltak helyszínül. Amikor 2004-ben néhány színházi szakemberrel és építésszel nekivágtunk a Tűzoltó utcában évek óta üresen álló, magántulajdonban álló volt orvosi műszergyár épületének kulturális újrahasznosításába, semmilyen önkormányzati támogatás nem állt rendelkezésünkre. A Tűzraktár megszületése a többezer négyzetméteres épület tulajdonosával kötött, a pillanatnyi közös érdekeken alapuló megállapodáson alapult – de ez nem volt elég ahhoz, hogy a kulturális helyszín hosszú távon is stabilizálja a helyzetét.

Egy évvel később, 2005-ben egy csapat építész, urbanista, újságíró és művész hozzáférést nyert egy évtizedek óta használaton kívüli raktárépülethez. A Nefelejcs utcai Róth Miksa múzeum hátsó udvarában található épület megfelelő helyszínnek tűnt egy újszerű kulturális helyszín létrehozására: itt született meg a Kortárs Építészeti Központ, amely hamar a kortárs városról és építészeiről szóló viták egyik meghatározó helyszínévé vált. Bár sok befektetést és erőfeszítést igényelt, az épület katalizátorának bizonyult a KÉK történetében: nem csak formát és láthatóságot adott szervezetünknek, de számos témát ki is nyitott számunkra: az üres ingatlanok újrahasznosítása, illetve a kisléptékű városrehabilitáció kérdéseit. Néhány évvel később újabb helyszínre költöztünk: egy azóta is üresen álló, de 2008-ban még lebontásra ítélt Szervita téri irodaház kulcsait kaptuk meg fél évre, és ezalatt kiállítótérre változtattuk az épületet: az épület 100 szobájában kapott helyet a 100 modellt bemutató

Építészeti Makettfesztivál, illetve itt debütált az azóta 7. szezonjába lépő Budapesti Építészeti Filmnapok is. Két ennyire különböző épület ideiglenes használata megmutatta számunkra, hogy milyen terhekkel és lehetőségekkel jár egy saját tér működtetése.

Az ezt követő években számos civil kezdeményezés született üres, magán- vagy önkormányzati tulajdonú épületekben: ezekről részletes képet ad 2016-ban megjelent, *Civil Város* című könyvünk (Oravecz, Polyák, Schanz 2016). Azok az önkormányzatok, amelyek – leggyakrabban kedvezményes bérleti díj fejében – átengedtek egy-egy ingatlant innovatív kezdeményezéseknek, általában sikertörténeteket hoztak létre: a Jurányi Produkciós Közösségi Inkubátorház a Főváros egyik üres iskolaépületében, a Paloma-ház designer bemutatótermei egy V. kerületi épület belső udvarában, a Hellóanyu! családbarát közösségi tér egy egy évtizede kiadatlan VII. kerületi üzletben, vagy az Eleven Blokk műtermei, a Kockacsoki autista fiatalokat foglalkoztató műhely, vagy a KÉK galériája a XI. kerület üres helyiségeiben mind új tereket nyitottak a kreatív ipar és a társadalmi vállalkozások számára. Strukturált válasz azonban sokáig nem született az üres ingatlanok problémájára.

A KÉK az elmúlt években számos fronton harcba szállt Budapest lehetőségeinek jobb kihasználásáért, erősebb helyi közösségek létrehozásáért. A 2010-es évek elején indított, üres telkeken kialakított Közösségi Kertek és a százéves házakat megnyitó, évente megrendezett Budapest100 fesztivál bebizonyították, hogy mekkora közösségszervező erő rejlik egy kertben vagy épületben, amelyet egy közösség magáénak érez. Ezek a tapasztalatok számos gondolatot inspiráltak, amelyek a Lakatlan programban öltöttek testet; azt kutatva, hogy miként lehet jobban kihasználni a város tereit, hogyan lehet

ezekre erőforrásként tekinteni, amelyek segíthetik egy-egy civil kezdeményezés, kulturális projekt, társadalmi vállalkozás kibontakozását.

A KÉK – Kortárs Építészeti Központ Lakatlan programja egy magán-, köz- és civil szférát összekötő együttműködési rendszer létrehozását célozta meg: a program célja az volt, hogy a városban üresen álló magán- és köztulajdonú ingatlanokat átmenetileg hozzáférhetővé tegye olyan közösségi és szociális kezdeményezések, kreatív és kulturális vállalkozások számára, amelyek kedvező hatással lehetnek mind az ingatlan állapotára, a környék kereskedelmi és kulturális életére, szolgáltatásainak minőségére. Az átmeneti hasznosítás célja ugyanakkor az is volt, hogy a kedvezményes feltételű ingatlanhasználatot a támogatott kezdeményezéseket is segítse kibontakozni. A program során helykereső kezdeményezésekkel és szakmai partnereinkkel dolgoztunk azon, hogy a projektötleket fenntartható modellekké fejlesszük, és ezzel párhuzamosan megtaláljuk azokat a jelenleg lakatlan tereket, amelyek kedvező feltételekkel fogadhatják be az innovatív közösségi kezdeményezéseket.

A programban az elmúlt években hazai és nemzetközi szakértők segítségével, workshopok, előadások, beszélgetések keretében kutattuk az üres ingatlanok újrahasznosításának modelljeit, módszereit és eszközeit, megvizsgálva ezek hazai alkalmazhatóságának kérdését. A munkánkat inspiráló gyakorlatok jelentős része Hollandiából származik, ahol az üres ingatlanok problémája az elmúlt években az építész-várostervezői és a közigazgatási diskurzus egyik legfontosabb kérdésévé nőtte ki magát; erről a tudáscseréről számol be 2015-ben kiadott *Vacant City* című könyvünk (Polyák, Oravecz 2015).

A Fővárossal és különböző budapesti önkormányzatokkal való együttműködés nem járt átütő sikerrel. A Főváros 2013-as felhívása, a kerületi önkormányzatok és civil szervezetek szövetségei számára kiírt „TÉR_KÖZ” pályázat kiemelt problémaként tekintett a kihasználatlan ingatlanokra: támogatandónak jelölte meg azok közösségi funkcióval való megtöltését. A főváros ugyanazon év tavaszán meghirdetett, „Rögtön jövők!” című pályázatában az üres üzlethelyiségekbe olyan innovatív installációkat keresett, „melyek az utcakép esztétikai kialakítása, rendezettsége és tisztántarthatósága mellett a helyi társadalmi és gazdasági folyamatokra is pozitív hatást gyakorolhatnak, emellett figyelemfelkeltőek és elgondolkodtatóak”. A pályázatot követő „Rögtön Jövők!” program, amelyben a főváros – a Kortárs Építészeti Központ szakmai támogatásával – kereste a kerületek együttműködését a városszerte található üres üzlethelyiségek kreatív és közösségi célú hasznosításában, nem rázta fel igazán a kerületeket: a 23 kerületből összesen 2 ajánlott fel helyiségeket a program megpályázható ingatlanokat összegyűjtő közös adatbázisába. Bár néhány kerület rendelkezik olyan mechanizmussal, amelyek civil, illetve társadalmi-közösségi célú kezdeményezések számára kedvezményt nyújtanak az önkormányzati ingatlanok bérleti díjából, ezek a mechanizmusok általában rendkívül nehézkesek, gyakran évekig elhúzódnak, és felőrlik a kezdeményezések energiáját és anyagi forrásait.

2013-ban a Lakatlan program kiterjesztéseként egy URBACT pályázatot készítettünk elő a római, brémai és gyulafehérvári önkormányzatok részvételével. Bár adminisztratív okokból Budapest nem csatlakozott a partnerséghez, a *TUTUR – Temporary Use as a Tool for Urban Regeneration* program lényegében budapesti



6. kép: Esemény a Szervita téri KÉK-ben. Fotó: KÉK.

tapasztalatokra épült. A projekt eredményeképpen Bréma városa összekapcsolta a már meglévő átmeneti hasznosítási programját a kikötő területét megcélzó városrehabilitációs folyamatokkal, Róma új mechanizmusokat hozott létre az önkormányzati tulajdonban lévő üres épületek közösségi célra való megnyitására, Gyulafehérvár pedig új módszereket dolgozott ki a város középpontjában található hatalmas citadella kulturális újrahazsnosítására. A különböző európai régiók közötti tudáscserére alapuló program egyik tanulsága az volt, hogy miközben Északnyugat-Európa legtöbb városában az üres ingatlanok temperálva, folyamatosan ellenőrizve várják, hogy használatba kerüljenek, Kelet- és Dél-Európában az üres ingatlanok állagmegóvása általában elmarad, és a megüresedett ingatlanok állapota néhány év alatt annyira leromlik, hogy jelentősebb felújítás nélkül használhatatlanná válnak.

A forráshiánnyal és különböző bürokratikus problémákkal küszködő magyarországi önkormányzatok – az üres ingatlanokhoz kapcsolódó hatalmas költségek ellenére – nehezen tudnak úgy átfogó ingatlanfelújítási programokba belevágni, hogy azok elsősorban ne piaci bérleti díjakat és piaci szereplőket célozzanak meg. Így a legtöbb közösségi kezdeményezés lényegében önmagára van utalva: az elmúlt évtizedben, részben a gazdasági válság hatására, számtalan kísérlet született új finanszírozási módok bevezetésére a közösségi alapú városfejlesztésben. A közösségi terek innovatív finanszírozási modelljeit vizsgáló kutatásunkat a hamarosan megjelenő *Funding the Cooperative City* című könyv (Patti, Polyák 2016) fogja bemutatni.

Az épített környezet közösségi finanszírozásának két alapvető válfaja van. A legtöbb esetben filantróp felajánlásról van szó, amikor a közsféra támogatása hiányában

egy közösség összedobja egy játszótér, egy park, egy üzlet, egy pub vagy közösségi ház építési vagy felújítási költségeit. Más esetekben kölcsönről vagy befektetésről van szó, ahol a közösség tagjai hitelezőként illetve befektetőként lépnek fel egy tőkeigényes beruházás finanszírozásában, kamatok, részvények vagy egyszerűen a kölcsön fokozatos visszafizetése fejében. Ahhoz, hogy egy fenntartható nyugdíjalap, antispekulációs alapítvány vagy közösségi befektetési platform számára érdekessé váljon egy-egy magyarországi kezdeményezés, alapvetően három dologra van szükség: a maguk közösségébe beágyazott és fenntartható «üzleti» modellel rendelkező kezdeményezésekre, vásárlóerővel rendelkező városi közegre, amely képes eltartani ezeket a kezdeményezéseket, illetve olyan jogszabályokra, amelyek biztonságos befektetési lehetőséget adnak non-profit projektekbe is.

Egy ingatlanfelújításhoz, átépítéshez vagy bérléshez kapcsolódó adománygyűjtő kampány a tapasztalatok szerint mindig nehezebb, mint egy kifejlesztendő vagy legyártandó termék esetében: egy hosszútávú folyamatot nehezebb kommunikálni, adminisztrálni, illetve nehezebb egy közösséget motiválni egy hosszútávú, komplex, kevésbé látványos és kevésbé eseményszerű folyamat támogatásához. Emellett a legtöbb közösségi célú kezdeményezés megerősítéséhez jelentős kapacitásokra van szükség: sokat kell velük dolgozni pénzügyi és szervezeti modelljük, kommunikációjuk megerősítéséhez. Ráadásul a legtöbb társadalmi vállalkozás ma még nincs azon a szinten, hogy bevételt termeljen és így nem igazán tud befektetés-jellegű közösségi finanszírozás tárgyává – illetve céljává – válni.

A magyarországi közösségi kezdeményezések ingatlanhasználatára kapcsán felmerülő legfontosabb kihívás a jogi akadályok áthidalása mellett



7. kép: Funkcióvesztett vásárcsarnokból Pozsony legnépszerűbb eseményhelyszíne – Stara Trznica, Pozsony. Fotó: Polyák Levente.



8. kép: Üres irodaházból kreatív központ Rotterdam belvárosában – Schieblock, Rotterdam. Fotó: Polyák Levente.

különböző finanszírozási források kombinációjának lehetősége. Miközben számos önkormányzat hatalmas ingatlanvagyonokat tart kihasználatlanul, ezek költségeinek a felújításra való átcsoportosítása, egy adott környék lakóinak és vállalkozásainak adományaival, kölcsöneivel vagy befektetésével kiegészítve komoly értéknövelő, városrehabilitációs folyamatokat indíthat el. Egy így létrejövő, területi

alapú társadalmi innovációs ingatlanalap egyúttal a társadalmi vállalkozások új generációját is helyzetbe hozhatja. Mindehhez azonban elsősorban a különböző szférák közötti kommunikációra és a közösségi kezdeményezések városformáló erejének elismerésére van szükség.

Szerző:
Polyák Levente

Polyák Levente urbanista és kutató, munkája középpontjában a kísérleti városrehabilitáció áll, dolgozott budapesti, New York-i, párizsi, bécsi és római projekteken. 2009 és 2012 között a budapesti MOME és BME, valamint a bécsi TU oktatója. A bécsi Wonderland Platform for European Architecture és a budapesti Kortárs Építészeti Központ kuratóriumának tagja, az Eutropian Research&Planning alapítója. Az elmúlt években kutatói ösztöndíjas volt a New York-i Columbia Egyetemen, illetve a párizsi OrangeLabs-ben és az École d'Architecture Paris-Malaquais-ben. Az URBACT program validált szakértője, több európai kooperációs projekt, többek között a „Temporary use as a tool for urban regeneration” program kezdeményezője. Szakterületei a városrehabilitáció, a kulturális és helyi gazdaságfejlesztés, illetve a társadalmi innováció.
<http://polyaklevente.net> / <http://eutropian.org>

Irodalom:

Funding the Cooperative City – <http://cooperativecity.org>

Lakatlan Budapest – <http://lakatlan.kek.org.hu/>

Oravecz Júlia, Polyák Levente, Schanz Judit (szerk.) Civil Város: Lakatlan ingatlanok a közösségek szolgálatában. KÉK – Kortárs Építészeti Központ, Budapest, 2016

Patti, Daniela, Polyák Levente: From Practice to Policy: Frameworks for Temporary Use. Urban Research and Practice, Volume 8, Issue 1, 2015

Patti, Daniela, Polyák Levente: Community Capital in Action: New Financial Models for Resilient Cities New Amsterdam #9 & IABR Magazine (<http://next.iabr.nl/>)

Patti, Daniela, Polyák Levente: Experiments of urban regeneration in Bremen, Rome and Budapest. In: John Henneberry (szerk.): Transience and Permanence in Urban Development. London: John Wiley & Sons (előkészületben)

Patti, Daniela, Polyák Levente (szerk.) Funding the Cooperative City: New economic models for civic spaces. Eutropian, Budapest-Rome-Vienna (előkészületben)

Polyák Levente, Oravecz Júlia (szerk.) Vacant City: Experiments in inclusive urban transformation. Netherlands / Hungary. KÉK – Kortárs Építészeti Központ, Budapest, 2015

Temporary Use as a Tool for Urban Regeneration – <http://tutur.eu>



Design a városban: Y generációs tárgyak vonzásában

Akárcsak a generációk, a terek szobrai, utcaelemek, tárgyak is változnak. Korábban gondolt szerepük és ezzel együtt megfogalmazásuk is folyamatosan alakul, egyre bátrabban, közvetlenebbül fordulnak felénk és igyekeznek megszólítani bennünket.

Manapság ritkán fordul elő, hogy nagy visszhangja lenne vagy közkedvelté válna egy múlt nagyjairól készült emlékmű vagy egy egyszerű pad a parkban. Ehelyett egyre inkább arra törekednek a kortás művészek, hogy interakcióba lépjenek velünk tárgyaikon keresztül, személyiséget adva azoknak, emberibbé téve őket.

Szinte felkiáltanak néma valóságukból: Itt vagyok!

A generációk változnak, az idő is rohan mellettünk vagy velünk együtt.

Az Y generációt sokan, sok félének látják, de kétségtelenül többet foglalkozunk a témával, mint korábban.

A pszichológia konkrét vonásokkal jellemzi korunk fiatalságát, az 1980-1999 között születetteket. De anélkül, hogy mélyen beleásnánk magunkat a témába, magunk is levonhatjuk a következtetéseket.

Nemcsak nekünk, de a művészeknek, építésznek is nehéz feladat ennek a korosztálynak a figyelmét és érdeklődését fenntartani. Más részről pedig ezek a fiatalok maguk is alkotóvá lettek napjainkra, így az ő gondolatukból formálódott alakokkal is egyre gyakrabban találkozhatunk.

Ők a gyors információáramlás és kütyük világában mozognak szabadon és kényelmesen, ezért számukra egyáltalán nem idegen, amikor egy tárggyal kapcsolatba kerülnek. Telefonok és tabletek okos társainkként bújnak



meg a táskánkban, zsebünkben, akkor miért ne lehetne, hogy a városban is találkozzuk intelligensebb tárgyakkal?

Ezek mellett mindenképpen fontos a design szerepe is és ha okos nem is lehet, akkor legyen meghökkentő, legyen eredeti és persze azonnal szembetűnő.

Montreali művészeti múzeum – csillogó arany táncter

Vernville tiszteletben tartva Montreal historizáló épületeinek környezetét egyszerű, de annál hatásosabb módon szólítja fel az embereket, szó szerint tánra.



Montreali Múzeum sétánya.

Építész: Jean Verville / Fotó: Maxime Brouillet / Források: Designboom / Montreal, Kanada.



A formák klasszikusak, a színek urasak mégis játékosak, azaz közel 5000 arany láb lenyomattal terítette be a kőpadokat és az aszfaltot, jelezve az arra elhaladóknak, hogy szabadon használják, ne féljenek a határoktól.

Az építész ezzel átalakította a sétányt egy nagy játéktérre.

Dohány utcai gettó emlékfal

A Dohány utcai gettó emlékfal a Holokauszt 70. évfordulójának alkalmából készült. Jó példa az aktív, interaktív és forma elemek hatásos kombinációjára, célja, hogy a kor nyelvén beszéljen nekünk a múlttól.

Elhaladva előtte, először magához szólít bennünket a felvillanó LED lámpáival, majd finom beton térkép-ornamentikája mesél az egykori gettó fontosabb pontjairól. Az elhelyezett kukucskálókön keresztül fotók idézik elénk a múltat. A tervezés fontos szempontja volt, hogy a hosszú utca térfalát megtörő beugrás helyet adjon a gondolatoknak, lelassítsa a teret és az időt. A tervezés során alapvető szempont volt, hogy az emlékezés



Dohány utcai látkép az emlékfalra.
Tervező: Sugár Péter, S'39 / Fotó: Simon Zsuzsi,
Bognár Benedek, Réthey-Prikkel Tamás
Budapest, Magyarország.





Fény, ami összeköt.

Tervező: Karolina Halatek / Fotó: Karolina Halatek / Források: Designboom / Gerlingen, Németország.

bensőséges helyét hozzák létre a tervezők Budapest legforgalmasabb kerületében. A fal célja, hogy lelassítsa az időt és a teret a városi rohanásban és tolokodás nélkül késztesen megállásra, az emlékezésre. A fal játékos aktivitásra készlet; a térképen elhelyezett kukucskáló lyukakban, fotókon idéződik fel a múlt.

Terminal

Karolina Halatek nagyot merített a manapság is előtérben álló metafizikai gondolatból, az élet végét vagy a halálközeli élményt jelentő fényesen megjelenő alagút effektusból. Ezt a hatást gondolta érzékeltetni



Lebegő test Barcelona felett.

Tervező: Peter Cook és Yael Reisner / Források: Designboom / Fotó: Marcela Grassi / Barcelona, Spanyolország.

ideiglenes térinstallációjával, amibe belemászva végtelen fényességbe kerülünk. Hangsúlyt kap a fény, mint elem, amivel valami valós, de mégis tapinthatatlan dolgot tár szemünk elé.

Úszó, felfújt, kék kéz

Egyre gyakoribb, hogy térelemek is egy nemes cél hírnökévé válnak, olyan jogok elérése érdekében jönnek létre, mint az azonos neműek, vagy a különböző vallásúak közötti házasságkötés legalizálása. A barcelonai tér

főlé feszített, lebegő, kék kéz, az emberi jogok ismert emblémáját feldolgozva, szabadteri esküvői helyszín részévé vált. Szabad helyet, és ami fontosabb, szabad jogokat adva a ceremóniához. A kéz tetőként nyúlik el a fa színpad felett. Kifinomult érzékkel kapcsolatot teremt a téren álló templommal és ahelyett, hogy szembefordulnának, kiegészítik egymást, meghitt harmóniát és egységet alkotva.

Szerző:
Bakó Zsófia

Bakó Zsófia. Diplomámat 2012 nyarán, témám jelentősége miatt diplomadíj kíséretében, a Pécsi Tudományegyetem építész karán szereztem, mint építésztervező művész. Az akkori munkalehetőségek miatt gyorsan átformálódott az építészet, mint szakma iránti viszonyom, az építészetet azóta inkább egyfajta nyitott látásmódot kezelem. Érdeklődésem a formatervezés, anyagismeret, grafika, belsőépítészet és térpszichológia felé fordult, de leginkább helyzetfelismerőnek és cselekvőnek tartom magam számon. Elméletem szerint nem egy szakmára koncentrálni, hanem azon keresztül utazva tudjuk megélni magunkat. Minden felismerés egy új ismerethez, érdeklődéshez vezet bennünket.



Egy „intelligens Pécs” felé – Interjú Dr. Csaba Ders építésszel

Az interjút készítette: Kelenné Török Livia NGM Területfejlesztési Tervezési Főosztály. Az interjú 2016 szeptemberében készült.

A Falu Város Régió jelenlegi lapszáma a városfejlesztés intelligens, fenntartható és inkluzív hívószavainak jelentését igyekszik az olvasói számára „kibontani”. Mit jelentenek Önnek ezek a fogalmak?

Viszonylag rég óta foglalkoztat az intelligens városok kérdése. Közel tíz éve Z. Karvalics László barátom kezdte elültetni bennem az információs forradalom szellemi magvait. Ezen a nyomon haladva aztán igyekeztem egy tanulmányban feltérképezni Pécs okos várossá válásának a forgatókönyvét, két évvel ezelőtt pedig egy okos város tantárgyat indítottam el a Corvínuson. Ezek alapján fogalmazódott meg bennem, hogy az intelligens várossá válásban nem az a fontos kérdés, hogy mit tud a technológia, hanem az, hogy mit tud nekünk városlakónak nyújtani.¹ Pécs annyiban indult jól, hogy van egy LoGo rendszerű digitális közigazgatási platformja, ami gyakorlatilag a teljes városi közigazgatást átfogja, képes integrálni a közigazgatásban keletkező adatok széles spektrumát. Ez a rendszer ugyan megoldotta a város igazgatásában keletkező adatok tárolását és frissülését, azonban már egyszerű adatelemzési feladatokat sem tudott elvégezni. Nem meglepő ez, hiszen senkinek nem jutott eszébe, hogy ez a technika akár erre is jó lehetne. Jól jellemzi az akkori helyzetet, hogy amikor a Jegyző egyszer megkérdezte, mely telkeket érinti beépítési kötelezettség, erre az egyszerű kérdésre is csak 19. századi módszerekkel tudtunk választ adni. Azt gondoltam akkor, hogy ez így tarthatatlan, hiszen minden adatbázis értékét az elemzésből nyert helyes döntések nyeresége adja, így mi az elemzési képességeink fejlesztése irányban kezdünk el rendszerszerűen építkezni.

Ez volt az a pillanat, amikor rádöbbsentünk, hogy minden önkormányzat – ha tudomásul veszi ha nem – egy adatgazda, aki ha képes ezzel a szerepkörrel mit kezdeni, akkor nem csak a saját döntéseit képes jól előkészíteni, de jelentős segítséget tud nyújtani például a helyi gazdaság szereplőinek. A megfelelő információk megosztásával befektetéseket képes orientálni, kiemelkedő szerepe lehet akár az ingatlanpiac alakításában is. Különösen azért fontos ezzel komolyan foglalkozni, mert egy olyan korban élünk, ahol exponenciálisan bővül a hálózatba kapcsolt érzékelők köre (internet of things), aminek köszönhetően egyre könnyebben és olcsóbban hozzá lehet jutni egyre nagyobb tömegű adatokhoz. Ezekkel a lehetőségekkel és kihívásokkal (!) pedig csak egy rendszerszerű és tudatos építkezéssel lehet lépést tartani. Egy megfelelően felépített tanulási folyamat kialakítása a cél, ahol a város tervszerűen gyűjti és elemzi a céljai szempontjából fontos adatokat és ezek alapján



Csaba Ders

2003-ban építészként végez Pécsen. A szakmai ranglétra első fokáról indulva, a folyamatos tanítás és tanulás lépcsőfokain jut el a szerkesztői feladatoktól a tervezői feladatokig, a pályázatoktól a tervekig, az építészeti léptéktől a városi léptékig. 2006-ban Fulbright ösztöndíjasként városépítészeti tanulmányokat végez a Columbia egyetemen New Yorkban, 2009-ben városfejlesztési MSc diplomát szerez Londonban a Bartlett-en, 2010-ben doktorál a Breuer Marcell doktori iskolában. Azóta is folyamatosan tanít, többnyire Pécsen, de egy fél év erejéig a Corvínus egyetemen is. 2012-től közel öt évig Pécs főépítésze, szeptember 1.-től a PTE adjunktusa, magyar és angol nyelven városépítéssel, településtervezéssel kapcsolatos tárgyakat tanít és közben építész-településtervezőként, tanácsadóként dolgozik a szakma széles spektrumában.

visszacsatol az érintett területekre, tudatosan osztja meg ezeket az információkat a város működésében érintett külső szereplőkkel is.

Mi ezért az új városfejlesztési koncepciókat már úgy építettük fel, hogy a célrendszerünket a lehetőségekhez mérten igyekeztünk adatszerűsíteni és ez alapján felülvizsgálni az önkormányzat adatpolitikáját. Ezek az adatpotenciálok és elemzési igények határozták meg aztán az elemzési képességeink fejlesztésének az irányát. Kiindulópontként egy térinformatikai adatbázis kiépítését

céloztuk meg, illetve azon kompetenciák fejlesztését, amelyek olvasni, értelmezni és a gyakorlatban hasznosítani tudják az adatbázis nyújtotta lehetőségeket. De Kiss Tibor professzor vezetésével készült egy komplex logikai modell is a Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Karán, amely nyomkövethetővé és modellezhetővé tette például a városkormányzás szerepét és a kormányzati intézkedések multiplikatív hatását a városfejlesztésben.

Hadd említsek azért egy-két konkrét példát is, hogy a térinformatikai eszközeinkkel milyen döntéseket tudtunk a korábbiakhoz képes érdemben jobban megalapozni. Sikertült például meglepnünk az ingatlanpiac szereplőit azzal, hogy bemutattuk milyen az ingatlanfejlesztési/beépítési potenciál térbeli eloszlása a városban a szabályozási tervhez és a területre jellemző telekárakhoz képest. Ez egyébként rámutatott arra is, hogy sokkal nagyobb az ingatlanpiac, mint amit az ingatlanfejlesztők látnak belőle, illetve arra, hogy milyen fontos szerepe lehet az önkormányzatnak abban, hogy ez a piac egészségesen tudjon működni, csökkentve ezzel például az agglomerációba való kiköltözés volumenét. Hasonlóan izgalmas eredményekre jutottunk, amikor a keleti városrészbe tervezett piac elhelyezése kapcsán megvizsgáltuk a kiskereskedelmi hálózat városi lefedettségét a lakosságszám és a vásárlóerő térbeli eloszlása függvényében, rámutatva azokra a területekre is, amiket a piac még nem, vagy nem eléggé fedezett fel. A korrektség érdekében fontos megemlítenem azt is, hogy például a súlyadó adatokat elemzésével arra is fény derült, hogy a helyi építési szabályzat hol túloz a parkolási előírásaiban. De a legbüszkébb mégis talán arra vagyok, hogy az új kerékpárhálózat fejlesztés előkészítésekor telefonos adatokból elemeztük a kerékpárosok tényleges térhasználati szokásait, amely alapján sok, más eszközökkel nem megválaszolható dilemmát sikerült tisztázni.

Az elmondott példák is talán azt húzzák alá, hogy az intelligens várossá válás leginkább egyfajta szakmai attitűdről szól, egyfajta nyitottságról, hogy a kibővült technikai eszköztárunk tudatában észrevesszük-e ezeket az apró innovációs lehetőségeket, ezen keresztül pedig el tudunk-e kezdeni egy rendszerszerű építkezést. Szerencsére a számszerűsíthető tények és az abból fakadó ismeretek értéke fontos legitimitást ad ennek az egész gondolkodásmódnak.

Mit gondol, milyen fejlettségi szinten áll Pécs az intelligens várossá válás folyamatában?

Nehéz erre a kérdésre válaszolni, mert nincsen abszolút cél, amihez mérhetnénk magunkat. A szakirodalom elkezdett értékelési szempontrendszereket kidolgozni és a városokat rangsorolni, de szerintem ennek inkább marketing értéke van, mint tényleges szakmai. Én úgy látom, hogy Pécsen kialakult a politikai és szakmai döntéshozók fejében a technológia használatának az igénye és sok esetben ez már része is a mindennapi gyakorlatnak,

de még csak körvonalazódni látszik az egyes területeken zajló innovációkból az a makro kép, amilyen technológiai kultúrává össze kellene ennek állni. Ez alapján talán úgy fogalmazhatnánk, hogy elértük már a kamaszkort, de még hosszú út és sok lehetőség áll előttünk a felnőtté válásban. Elindult egyfajta fejlődés, amit a kíváncsiság lendülete visz előre, de sok kihívás és kaland vár még Pécsre.

Mi a véleménye a 2014-2020-as városfejlesztési politika változásairól (városi CLLD, ITI eszközök bevezetése, a fenntartható városfejlesztés támogatására előírt, kötelező integrált megoldások alkalmazása, stb)?

Nagyon jó, hogy 2014-2020 időszakban is vannak olyan programelemek, amelyek együttműködések gerjesztenek a fejlesztés különböző szereplői körei között. Erről is az a véleményem azonban, hogy „műhiba” lenne a partnerséggel kapcsolatban is abszolút elvárásokat támasztani. Az én olvasatomban ugyanis ezek alapvetően eszközök egy közös tanulási folyamathoz, egymásról és a városról, ahol a magunkhoz képesti fejlődés és nem az abszolút célok elérése a legfontosabb. A túlzó elvárások csalódottságot eredményeznek és elhomályosítják az együttműködés örömeit. Ez pedig korántsem egy tét nélküli tanulás, hiszen a tervezhetőség és a kormányozhatóság alapjairól beszélünk. Az embereknek a sokasága tud ugyanis egy közös fejlesztési cél érdekében összefogni, ahol az együttműködés kultúrája már kialakult.

Mi az a pont, amikor már azt mondhatjuk egy közösségről, hogy „saját identitással rendelkezik”, hogy megfelelően kormányozható?

Számos ponton kialakul az a jelenség, amit mi identitásnak, egy területhez és egymáshoz való kötődésnek hívunk. Vegyük például egy kutyasétáltatóként működő városi park esetét. Az odajárók először még nem ismerik egymást, de fokozatosan, a közösség kötőszövetének a kialakulásával párhuzamosan kialakul az is, hogy mi is az „etikett a grundon”. Ez önmagában egy „közösségvezérelt fejlesztési folyamat”. Ebben az esetben az odajárók összessége egy megfogható közösséggé válik, akiknek van egy jól körülhatárolható közös ügye és felelőssége, amelyben kialakultak a társas érintkezésnek és a közösen használt infrastruktúra használatának a szabályai. Ezek az emberek megkérdőjelezhetőek a „grund” működési nehézségeiről, van elképzelésük a lehetséges megoldásokról és hajlandóak magukat tartani is egy új játékszabályhoz.

A részönkormányzatok is jó előképei lehetnek a városi CLLD-knek. Ezek a városrészi hatáskörű kvázi „kis parlamentek” egy korlátozott költségvetés felett rendelkezve határoznak el és valósítanak meg helyi fejlesztési célokat, tagjai a területi képviselőkből és a helyi civilek által delegáltakból állnak. A részönkormányzatok elsődlegesen egy adott településrész véleménynyilvánító testületei, amelyek nem ágazatspecifikusan szerveződnek, hanem – a képviselő-testületekhez hasonlóan – általános, összetett önkormányzati feladatokat látnak el. Azok a

¹ Steve Jobs egyik paradigmatis nyilatkozatának a parafrázisa

városrészek igazán megszólíthatóak, ahol van ilyen szervezet, ott lehet érdemi együttműködést működtetni arról, hogy milyen is legyen az a bizonyos „grund”.

Pécsett több olyan léptékű ügy is volt, ahol társadalmi részvétellel próbálkozott a város. Azt kell, hogy mondjam, hogy bár sokféle csalódottság maradt többekben, én mégis úgy gondolom, hogy ezek a kezdeményezések alapvetően sikeresek voltak. Elsősorban azért, mert magunkhoz képest nagyon messze jutottunk és ebből a nézőpontból ezek a csalódások inkább a tanulás „produktív”, építő jellegű és elkerülhetetlen tapasztalatainak tűnnek. Fontos látni ugyanis, hogy számos kulturális, szemléleti és szervezeti kihívást kell legyőznie egy sikeres partnerség érdekében, ezért nem egyszerű egy olyan rendszert felépíteni, amelyben mind a civil, mind a közszereplő megtalálja a „testhez álló” feladatát és ennek megfelelően tud hatékonyan együttműködni. Én a magánszférából kerültem a közszférába, így van gyakorlati tapasztalatom mindkét oldalról, és azt kell, hogy mondjam, hidat építeni e két világ között még a legnagyobb jóindulat és bizalom légkörében is egy nagyon nehéz feladat.

Legjobb példának a sokszereplős, együttműködésen alapuló, városi CLLD gondolkodásmódhoz a Bencze Zoli által kezdeményezett Város-kooperáció kísérletét tartom. A Város-kooperáció a legkülönbözőbb szakmai, civil, társadalmi, piaci és városházi szereplőket igyekezett egy együttműködési platformra hozni Pécs városfejlesztési koncepciójának a kidolgozásában. Jó alapokra épült, hiszen az Európa Kulturális Fővárosa (EKF) program előkészületei már kialakítottak egyfajta érzékenységet a civilszférában a városfejlesztési ügyek iránt és egyfajta együttműködési képességet is a városfejlesztésben érintett szereplők között. Fontos tanulsága azonban a folyamatnak, hogy a partnerség annál sikeresebb, minél jobban megfogható fejlesztési kérdés van napirenden, minél jobban beazonosíthatóak és megszólíthatóak az érintett szereplői körök és minél inkább belátható az időhorizont, amin eredményeket lehet elérni. Épp ez utóbbi visszacsatolás talán a legfontosabb a folyamat hitelességének a fenntartásában. Nem állítom, hogy ez a kísérlet egyértelmű siker lett volna, de abban biztos vagyok, hogy mára pontosan tudjuk, hogy a sikereink és kudarcaink okai valahol e problémakörök körül dőltek el, és akinek Pécsett partnerségi folyamatot kell majd egyszer terveznie és megvalósítani, az ezekre a stabil alapokra építhet.

Világviszonylatban milyen mintaértékű városfejlesztési projektet tudna említeni, amely leginkább elnyerte tetszését és amelyekhez hasonlót akár Pécsen is el tudna képzelni?

Elsőre talán egy new yorki példa jut eszembe, ami rímelt is kicsit a közösségi közlekedési folyosó kialakításának a szándékára Pécsett. Janette Sadik Khan, New York közleke-

dési biztosa vetette fel 2009-ben, hogy egy belátható, de viszonylag hosszabb időre teljesen zárják ki az autósforgalmat a város néhány komoly forgalmat bonyolító területéről. Természetesen a felvetést gondos szakmai előkészítés és a városlakók előzetes tájékoztatása előzte meg. Ennek ellenére nem meglepő módon az elképzelést először komoly felháborodás övezte, majd kiderült, hogy a város erősen decentralizált jellege miatt ezek a beavatkozások közel sem okoztak zavart New York életében, sőt, a közlekedés nyomása alól felszabadult területeken, a közösségi élet új dimenziói kezdtek szárba szökkeni.

Ezt a példát egyrészt azért szeretem, mert segít kibillenteni minket a hosszú évtizedek kemény marketing munkájával gondosan megalapozott² társadalmi szintű „autófetisizmusunkból”. Ez az akció ugyanis, New Yorkiak sokaságának segített láttatni, hogy milyen mélyen összefonódott az életük az autózással, rádöbbenve őket arra is, hogy milyen komoly árat fizet ezért az egyén és a közösség. De mindezt úgy tette, hogy közben kinyitott egy új horizontot is, bemutatta, milyen lenne a városi élet, ha az autózás nem uralná el a napjainkat és a városi teret. Ezen keresztül pedig egy új paradigma sejlik fel, amiben áthelyeződik a hangsúly a közlekedés szabadságáról a közlekedéssel kapcsolatos választás szabadságára, ahol a cél az, hogy szabadon eldöntethessem, hogy mennyi pénzt, időt és energiát akarok a közlekedésre fordítani és, hogy mennyi teret vagyunk hajlandóak a szűkös városi tereinkből áldozni erre a(z) (ön)célra.

A másik ok, amiért ezt a kezdeményezést nagyon szeretem, mert ráirányítja a közterületek átprogramozásában rejlő lehetőségekre a figyelmet egy olyan világban, ahol a városfejlesztés kapcsán szinte kizárólag a fizikai infrastruktúra fejlesztésére szoktunk gondolni. Nem furcsa, hogy miközben az informatika világában mennyire magától értetődő, hogy ha van egy hardware-ünk, akkor azon rengetegféle software futtatható, ez korántsem ennyire egyértelmű a városi tér kapcsán? Márpedig ez azért különösen izgalmas és aktuális fejlesztési irány, mert az információs kor éppen a térhasználat világába enged egyre mélyebb bepillantást, ami alapján egyre érzékenyebben tudjuk a térhasználat szabályait kialakítani és egyre hatékonyabban tudjuk a város tereit működtetni.

Átérve konkrét Péccsel kapcsolatos kérdésekre, kezdjük főépítési karrierje kiindulópontjával, a Pécs2010 Kulturális Főváros projekttel. A Pécs2010 Kulturális Főváros projekt mennyiben segítette a város jó hírének, nemzetközi ismertségének alakulását? Milyen jelenleg is érezhető hatásai vannak az EKF-nek a városban és környékén?

Fontos előzetesen tisztáznom, hogy nem vagyok érzelmileg független a témában. Be kell, hogy valljam például, hogy azóta vagyok igazán koncertjáró ember,

amióta felépült a Kodály Központ, ami hatalmas zenei és közösségi élmény, de a hangversenyek szünetein beszélgető emberek arcáról az is leolvasható, hogy nem csak én vagyok ezzel így. Ugyanilyen fontos szereplővé vált szerintem az életünkben a Tudásközpont és a Zsolnay Negyed is. Nem tudok betelni a Mecsek oldal látványával, ha leülök a könyvtár olvasótérben és úgy látom egy-egy lopott pillanattól, hogy a nálunk tanuló külföldi hallgatók is így vannak ezzel. A Zsolnay negyed pedig már összenőtt a családommal, a játszótérket és Bábszínházat már belaktuk, de már alig várom, hogy a fiam elérje azt a kort, amikor elvihetem a Planetáriumba is.

Nem népszerű megközelítés, de szerintem, amikor az EKF „kudarcait” számba vesszük, érdemes ezeket a kérdéseket a saját környezetükben vizsgálni. Az egyik lehetséges kiindulópont az, hogy ha egy „jó nyugat-európai város” a költségvetésének 10%-át fejlesztésre költi, akkor az egy gazdag városnak számít. Általában az a szervezeti egység, aki ezzel foglalkozik, erre a volumenre építi fel az intézményi képességeit. Pécs esetében, arról beszélünk, hogy az önkormányzatiság hajnalán, a piac alapú fejlesztések világának a kezdetén, egy városi önkormányzat, azzal a feladattal szembesült, hogy a büdzséjének a 100%-át kitevő beruházásokat kellett előkészítenie és lebonyolítania. Nem állítom, hogy ne lehetne vitatni a folyamatot vagy annak elemeit, de nem szabad elvitatni a megvalósító szervezet teljesítményét és a beruházás eredményeit sem. Utólag én az eredményekre szeretek inkább gondolni és nagyon örülök, hogy annak idején nem engem terhelt ez a feladat...

Véleménye szerint melyek jelenleg azok a kulcsfontosságú fejlesztési irányok, melyek meghatározzák a város jövőjét?

A városfejlesztési koncepció egyrészt a város működésének/fejlődésének igényei és a rendelkezésre álló erőforrások összhangjára épülő fenntarthatóságot, térszerkezeti értelemben pedig a kompakt városszerkezetet tűzte ki célul. Ez utóbbin alapvetően a városi tér működését meghatározó három tényező – a területhasználat mintázata, a hálózati infrastruktúrák kapacitásának térbeli eloszlása és a mobilitás infrastruktúrái – közti összhang megteremtését értem, másrészt pedig a városi alközpontok finom hálózatának a kialakítását. Azokat a beruházásokat tartom a legfontosabbaknak, amik valamilyen módon támogatják ezeket az alapvető célokat.

Az egyik legfontosabb talán a korábban már említett közösségi közlekedési folyosó kialakítása, ami egy egészségesebb „munkamegosztást” igyekszik teremteni az egyes városszerkezeti tengelyek között, összhangban egyébként a városszerkezet időbeli fejlődésével. Ez azt jelenti, hogy motorizáció dinamikus fejlődése előtt kialakult tengelyeken igyekezzünk – a kornak megfelelő közlekedési terheléshez igazodva – a közösségi közlekedést előnyben részesíteni, áttérve a személygépkocsi forgalom jelentős részét a 70-es évek időszakában kiala-

kult szerkezeti elemekre. Ezzel összhangban, a közösségi közlekedéshez jól illeszthetően fejlesztjük a város fő kerékpárhálózati elemeit, amit tovább erősít majd egy elektromos közbringa-rendszer is.

A másik fontos eleme a kompakt várossá válás folyamatának az alközponti rendszer kialakulása. Pécs jelenleg egy erősen centralizált térszerkezetű város, ahol a hiányzó alközpontokat sok esetben – egy aktív közszférára hiányában – a piac jelölte ki, meglehetősen változó eredménnyel. Általában igaz sajnós, hogy ilyen módon jellemzően monofunkcionális városi terek jöttek létre, amiből hiányzik egy tényleges alközpont funkcionális komplexitása. Ezek az alközpont-kezdemények ezért nem csak a város szempontjából működnek felemás módon, de a piac szempontjából is, hiszen a forgalom vonzáshoz szükséges közfunkciók rendre hiányoznak. A város ennek az elvnek a szellemében több beruházást tudatosan igyekszik dekoncentrálni a keleti, a déli és a nyugati városrészebe.

A városfejlesztési „software” tekintetében a legfontosabbnak talán a Városműhely kezdeményezést tartom, ami egyfajta egyetem-városi közti platformként igyekszik közel öt éve összekapcsolni az egyetem kutatási kapacitásait a város fejlődésének legfontosabb kihívásaival. A „living lab” modell, amire ez a platform épül, számos izgalmas és előremutató lehetőséget jelent mindkét fél számára. Az egyetemi oktatás és kutatás számára életközeli, hús-vér szereplőkkel megszemélyesített, a valóságos problémák komplexitását tükröző, az elméletek/megoldási javaslatok közvetlen kipróbálásának a lehetőségét jelenti, a város számára pedig egy, a város szándékaival összhangban működő innovációs motort, ami nem csak feltárja egy-egy kihívás esetén a lehetséges megoldások körét, de olyan új megoldási erőforrások kiaknázását teszi lehetővé, ami a hivatal normál működésével nem lenne lehetséges.

Rendszerszerűen körbejártuk így például az egyetem építész és településtervező hallgatóival a város kompaktságának a fontosabb dilemmáit: a várostest belső fejlesztési tartalékainak a kiaknázhatóságát; az alközponti rendszer dilemmáit; a város-periféria viszonyt; idén pedig a mobilitási trendek városi következményeit vizsgáljuk meg. Formatervező szakos hallgatókkal több városi teret alakító ötletünk is megvalósult, amelyek közül a lakatfal további együttműködések is generált a pályázat szponzorával. De amire talán a legbüszkébb vagyok az a György-telepi szociális rehabilitáció, amelynek a tervezésébe és megvalósításába az Önkormányzat és a Máltai Szeretetszolgálat vezetésével az építészkaron kívül a szociológia és a romológia tanszék is aktívan bekapcsolódott.

Fejlesztési elképzeléseiben Pécs megcélozta egy országos jelentőségű szabadidős és sportközponti szerepkör kialakítását. Milyen fejlesztések zajlottak/zajlanak az egészséges környezet biztosítása, ún. „zöldbe illesztett város”

²Janette Sadik-Khan, Seth Solomonow (2016) Streetfight: Handbook for an urban revolution; Viking, New York, New York, USA

(green city) elképzelés megvalósítása érdekében? Mindezen beruházások mennyiben párosulnak a megváltozott klimatikus viszonyokra való reagálással pl. a zöld- és vízfelületek egymáshoz kapcsolódó rendszerének kialakításával?

Mielőtt válaszolnék fontos rögzítenem, hogy a konkrét beruházások tekintetében már nem vagyok illetékes nyilatkozni, ezért inkább elvek szintjén csak a magánvéleményemet tudom ezzel kapcsolatban megosztani.

Szerintem talán azzal érdemes kezdeni a választ, hogy Pécs a legmagasabb az országban az egy főre eső zöldfelületek mennyisége, ennek ellenére szerintem alig akad olyan ember a városban, aki tud erről. Ha azt szeretnénk, hogy a városiakban is tudatosuljon, milyen hihetetlenül nagy kincs birtokosai vagyunk, akkor közelebb kell hozni ezt az értéket az emberekhez, jobban kell integrálni a város használóinak a mindennapjaiba. Én két nagyon izgalmas beruházás előkészületeit látom, amelyek alapvetően változásokkal kecsegtetnek e tekintetben: az egyik a Malomvölgyi Arborétum, ami országos szinten is értékes faállománnyal fogja gazdagítani a törendszert rekreációs funkcióit, a másik pedig a Tüskésrét évtizedek óta húzódo rehabilitációja, ami a város tényleges súlypontjában teremt egy országosan is komoly léptékű rekreációs zöldfelületet.

Másrészt azt is látni kell, hogy ez a zöld-infrastruktúra a legjobb erőforrásunk a klímaváltozás hatásai ellen, csak tudnunk kellene, hogyan válhat azzá. A városnak több izgalmas kezdeményezése kezd körvonalazódni ezen a téren a PTE TTK Földrajzi Intézet térinformatikai csapatával. A kezdeményezések célja alapvetően az, hogy a mérőállomásaink által szolgáltatott pontszerű információkat hogyan tudjuk térinformatikai eszközökkel a város egészére kiterjeszteni. Magay Miklós kollégám irányítja azt a munkát, ami a domborzat, illetve a burkolt/nem burkolt felületek ismeretében modellezi a csapadék lefolyását, hogy optimalizálni lehessen a csapadékvíz-elvezetési infrastruktúra kapacitását. Ehhez kapcsolódóan merült fel bennem az is, hogy a domborzat és a zöldfelületi fedettség ismeretében értékes információkat szerezhetnénk arról, hogy a klímaváltozás a város melyik részét hogyan érinti, ennek ismeretében pedig már célzottan lehetne a szabályozási tervben a zöldfelületek mennyiségét programozni.

Most tekintsünk ki egy kicsit a városon kívülre. Pécs regionális pozícióját megalapozza a településhálózati hierarchiában hagyományosan betöltött központi funkciója, szellemi bázisa, egyeteme, kulturális vonzása és gazdasági potenciálja. Mennyire „élő” ez a funkció napjainkban és mennyiben fejlődik együtt, egymást segítve a város és agglomerációja?

Nagyjából egy éve, a Vásárcsarnok és Rövid Ellátási Lánc tervpályázat kapcsán viszonylag alaposan megnéztem a Pécs „agglomerációs képét”, a KSH elérhető

adatai alapján³ és őszintén szólva az eredmény engem is nagyon meglepett. A KSH kategorizálása szerint a Péccsel ténylegesen együttműködő várostérség integráltsága – Budapestet nem számítva – Győrhez és Miskolchoz hasonlóan nagyon mély. Sokat elmond erről a kölcsönös függőségi viszonyról, hogy az érintett 42 (!) település esetében a foglalkoztatottak közül a Pécssett dolgozók aránya mindenhol meghaladja a 75%-ot, Pécs nézőpontjából pedig az, hogy a napi ingázók aránya a munkaerő piac közel harmadát teszi ki. Fontos urbanizációs trend, hogy miközben Pécs lakosságában 1-2% fogyás tapasztalható, addig, ha az agglomeráció egészét tekintjük, akkor inkább kismértékű növekedés látszik. Ez különösen figyelemre méltó, ha figyelembe vesszük Magyarország átlagos népességfogyását, vagy a baranyai népesség ezt meghaladó 4-5% csökkenését.

Ezek mind-mind azt húzzák alá, hogy miközben sokszor heves világnézeti gyökerű viták zajlanak a területfejlesztésben a régió vagy a megye léptéke mellett, igazából a funkcionális várostérségek létező településhálózati jelenségével kellene foglalkoznunk. Hiába minden területfejlesztési és vidékfejlesztési erőfeszítés, Budapest minden határt és a józanészt felülmúló elburjánzásával szemben, ha nem támogatjuk a településhálózat decentrumait és nem tesszük képessé erre a feladatra! Megvan ennek az önkormányzati alapja? Megvan ennek a tervezési eszközrendszere? Létezik erre alkalmas tervező szervezet? Megvan ennek a kialakult kultúrája? Régi monomániám, hogy a megyei jogú városok főépítészeteinek nem csak a saját tervezési eszközeiket kellene – kvázi önálló belső tervezőirodaként – elkészítenie, hanem a funkcionális várostérségek léptékének a terveit is.

És végül, ha becsukja a szemét, milyen Pécsset lát maga előtt 15-20 év múlva?

A témához igazodva elrugaszkodnék kicsit a kérdés városképi megközelítésétől... Én abban bízom ugyanis, hogy az információs forradalom a kreativitás terének új dimenzióit nyitja majd meg a városiakok széles rétegei számára. Az információs technológia és a városi tér különböző áthatásaiból a városi lét megélésének számos lehetősége fakad, aminek a felfedezése tömegeket fog inspirálni. Én azt kívánnám a városnak, hogy nagyon sok olyan ember legyen 15-20 év múlva is Pécssett, akik ontják magukból a jobbnál-jobb innovációs ötleteket. Erre szerintem kiváló terep Pécs, természeti és közösségi klímája, kényelmes, belátható léptéke reális esélyt biztosít arra, hogyha valakinek van egy jó ötlete, az kellő kitartással meg is valósíthatja. Azt kívánom, hogy Pécs ne csak inspiráló közeg legyen, hanem egy olyan hely, ahol az ember meg is tudja valósítani az ötleteit.



A siker titka

³ http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mo_telepuleshalozata/agglomeracio.pdf

Szociális városrehabilitáció Győr-Újváros területén

Bevezetés, kapcsolódási pontok

Napjainkban a városok tervezése, jövőjének alakítása tudatos folyamat, melyben számtalan szereplő (önkormányzat, helyi tudományos bázis, civil szervezetek, egyházak stb.) aktív részvétele kívánatos. Egyre inkább ezt a tendenciát mutatják a hazai és a nemzetközi nagyvárosok, s sokak szerint a területi politikában ezen szereplők fokozott figyelembe vételére van szükség. (Filep 2015) A leszakadt városi területek rehabilitációja szükséges, hogy része legyen a nagy egésznek, megfelelő helyet foglaljon el a városstratégiai folyamatokban. Napjaink városfejlesztésében egyre előkelőbb helyen szerepel a területi tőke elmélete, mely az elmúlt évek kutatásai szerint (Rechnitzer 2016) (Czakó 2015) Győrben is egyre nagyobb relevanciával bír. A településeknek rendre eleget kell tenniük a tervezéssel kapcsolatban hazai jogszabályok vagy európai uniós joganyagok által rájuk rótt feladatoknak, nincs ez másképp Győr városával kapcsolatban sem. Így bevezetesként érdemes megvizsgálni a legfőbb fejlesztési célokat, azokon belül is a városrehabilitáció megjelenését a város vonatkozó stratégiai dokumentumaiban.

Az újvárosi rehabilitációs projekt időszakában Győr stratégiai tervezésének egyik fontos dokumentuma a város 2008-ban elkészített *Integrált Városfejlesztési Stratégiája* (IVS) volt. A városvezetés az IVS-ben akcióterületeket jelölt ki a város egészére nézve, s felvázolta az egyes akcióterületeken végrehajtandó intézkedéseket. Az IVS kiemelt kérdésként kezeli többek között a városrehabilitációt, a város közlekedési viszonyainak javítását és a folyópartok rendezését.

Az IVS Stratégiai fejezete foglalkozik a város hosszú távú jövőképeivel. A dokumentum összegzi a korábbi stratégiákban megfogalmazott jövőképeket, a következő főbb elemeket azonosítja: „Győr 15 év múlva: (1) az észak-dunántúli hármashatártérség kiemelkedő gazdasági és szolgáltató központja, (2) a város és vonzáskörzetének lakossága számára biztosítja a magas szintű életkörülményeket, (3) a sokoldalú, magas hozzáadott értéket képviselő, tudáslapú gazdaságával hozzájárul a térség folyamatos megújulásához, hosszú távon fenntartható versenyképességének megőrzéséhez, (4) a természeti és épített környezet adottságait kihasználva jelentős kulturális és közösségi értékeket közvetít a helyi lakosság és a városba látogatók számára.” (GYMJVÖ 2008. 145. o.)

A jövőkép eléréséhez rendelt stratégiai célkitűzések szerint szükséges, hogy Győr növelje a térségben betöltött szerepét, növelje versenyképességét a gazdaság megújítása mentén, és a városban élők számára kimagasló életkörülményeket biztosítson.

A jövőkép megvalósítását az IVS értelmében négy általános fejlesztési irány segíti. A *humán erőforrás fejlesztése* irány értelmében a városnak törekednie kell

a minőségi felsőoktatási, a szak- és a felnőttképzés biztosítására, támogatására, a kutatás-fejlesztés infrastrukturális szükségleteinek kialakítására, a város kulturális központtá fejlesztésére és a turizmus erősítésére. A *Működő és fejlődő gazdaság* mint fejlesztési irány a városi technológiai bázis létrehozására, a tudásigényes iparágak letelepedésének ösztönzésére, az önkormányzat és a vállalkozások közti kapcsolatok kialakítására irányul. A *Városi szolgáltatások fejlesztése* a városmarketing, a parkolási helyzet, a közlekedési infrastruktúra, a tömegközlekedés és a város élhetőségének javítását, fejlesztését ösztönzi. A *környezet védelme* prioritás a környezettudatosság, a szelektív hulladékgyűjtés, a megújuló energiaforrások használatának szükségességét emeli ki. (Fekete 2014)

A város stratégiai dokumentumai közül kiemelendő még Győr Fenntarthatósági Programja. A 2010-ben készült program szerint Győr a főváros mellett Magyarország legerősebb gazdasági innovációs potenciállal rendelkező városa, mely fejlesztéspolitikájával hozzájárulhat jövőképeinek megvalósításához. A megfelelő gazdasági környezet biztosítása mellett a dokumentum szerint szükség van a város térségi szerepének erősítésére is. A program az alábbiakban fogalmazza meg a város jövőképét: „Győr 2030-ban az erős közép-európai régió európai jelentőségű sikeres, meghatározó szellemi és gazdasági-szolgáltató központja”. A jövőkép eléréséhez a program négy kiemelt célt nevesít, melyekhez konkrét intézkedéseket is kapcsol. Az első cél értelmében Győrnek *meghatározó szellemi központtá* kell válnia az oktatás és a kultúra értékteremtő hatásaira építve. A második cél szerint szükséges Győrben egy *erős, több lábon álló, versenyképes gazdaság* kialakítása. Győrben az AUDI jelenléte meghatározó, a városnak ugyanakkor kedvező klímát kell teremtenie a kis- és középvállalkozások számára annak érdekében, hogy a járműipar beszállítói hálózata fejlődhesen. A jövőkép harmadik fontos célkitűzése, hogy a városban összetartó, aktív és egészséges közösségek jöjjenek létre. A negyedik célkitűzés szerint szükséges a *természeti és épített környezeti minőség kiválóságának biztosítása* annak érdekében, hogy Győr egy élhető európai város legyen. (CEURINA Kft. 2010)

A fenntarthatósági program alapján elmondható, hogy a Győr jövőképében foglaltak megvalósításához szükség van mind infrastrukturális beruházásokra, mind pedig ún. „soft” (oktatási, szociális, foglalkoztatási programok) tevékenységek végrehajtására. A 2010-ben megfogalmazott jövőkép napjainkban is releváns megállapításokkal bír. (Fekete, 2014)

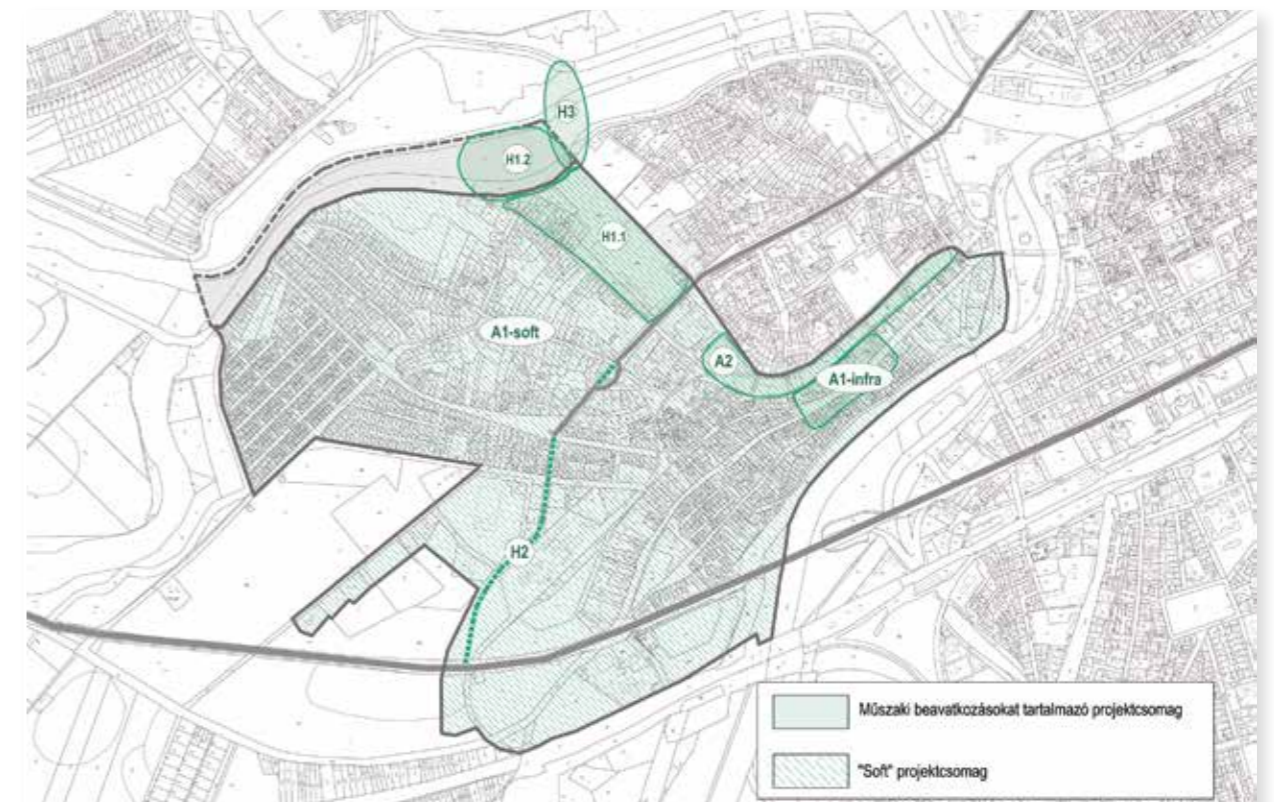
A jövőkép fontos szerepet szán a városrehabilitációnak, a városképi minőség megőrzésének és fejlesztésének. A Nyugat-dunántúli Operatív Program keretében Győr 2007 és 2013 között három városrehabilitációs

témájú projektet valósított meg. A *Széchenyi tér és környezetének funkcióbővítő fejlesztése* című projekt 2009-ben kezdődött az EU közel 900 millió forintos társfinanszírozásával. A projekt keretében új közösségi tér jött létre: a Széchenyi tér díszburkolatot, megújult közvilágítást kapott, a környező épületeket felújították, s gazdasági funkciók erősítésére is sor került.¹ A belvárosi városrész rehabilitációja 2014-ben folytatódott, melyhez 725 millió forintnyi támogatást biztosított az NYDOP a „*Lüktető belváros*”- Győr történelmi belvárosának funkcióbővítő fejlesztése, II. ütem című projekten keresztül. A támogatásból a Széchenyi teret és a Dunakapu teret² összekötő utcák, továbbá a környező közterületek újultak meg díszburkolat és díszvilágítás kiépítésével, továbbá magán-erős társfinanszírozással több, elsősorban vendéglátó funkcióval rendelkező épület került felújításra.³ A két funkcióbővítő projekt mellett a *Szociális városrehabilitáció Győr-Újváros területén* című NYDOP-projekt révén Győr egy szociális városrehabilitációt megcélzó projektet is végre tudott hajtani a 2007-2013-as európai uniós támogatási időszakban. Az alábbiakban részletesen beszámolunk az érintett városrész akkori helyzetképéről és a projekt részleteiről is.

Újváros elhelyezkedése, története, társadalmi gazdasági folyamatai

Újváros Győr nyugati részén fekszik, közvetlenül határos a Belvárossal és Győr-Sziget városrészsel. Elhelyezkedése, épített és környezeti adottságai Győr város kiemelten rehabilitálandó területévé tették. A városrész hosszan elnyúló területe az egykori történelmi városhatáron kívül, annak nyugati kapujához vezető Bécsi út, a mai Kossuth Lajos utca mentén található. Újváros történelmi része a Kossuth Lajos utca és környéke: az utca első részén a XVIII-XIX. században épített, napjainkban műemlék nagypolgári bérházak sorakoznak, míg a kisebb környező utcákban többnyire „parasztbarokk” stílusú családi házak. A városrész élesen elkülönülő része és egyben Győr legnyugatibb pontja az I. világháború után telepszerűen beépített, kis telkekből álló Gorkijváros (egykori Trianon- vagy Erzsébet-telep) családi házas övezete. Újváros szerkezetének meghatározó eleme a hosszanti, szelíden kanyargós utcarendszer (Bercsényi liget, Kossuth Lajos utca, Bálint Mihály utca, Rába utca) melyeket merőleges irányba keskeny közök kötnek össze (*I. térkép*).

A terület páratlan építészeti és kulturális értékei az öt felekezethez tartozó műemlék templomok, melyek



1. kép: Újváros városrész akcióterületi térképe. Forrás: GYMJVÖ 2016. 47. o.

¹ nfu.hu: Uniós támogatásból újult meg a győri Széchenyi tér, http://www.nfu.hu/unios_tamogatabol_ujult_meg_a_gyori_szechenyi_ter. Letöltve: 2015. május 5.

² A teret Győr saját erőből rendezvénytérre alakította.

³ Győr Megyei Jogú Város Közgyűlése: 0224/2013. (II. 22.) Kgy. előterjesztés, <http://jogtar.gyor.eu/?p=3293>. Letöltve: 2016. május 3.

sziluettjeikkel is erősen karakterizálják a városrészt. Közülük is kiemelendő a győri neológ zsinagóga, amely 1868–69-ben épült, majd 1927-ben a téli kápolnának nevezett kistemplommal bővítették. A holokauszt következtében a zsidó hitközség létszáma drasztikusan megfogyatkozott 1968-ban a zsinagóga a város tulajdonába került. A zsinagóga teljes felújítására 2004 és 2006 között került sor. Győr „ékszerdoboz” 2006 augusztusától többfunkciós kulturális központként szolgálja a nagyközönséget, helyet adva állandó (Vasilescu gyűjtemény) és ideiglenes kiállításoknak, zenei, irodalmi és egyéb kulturális eseményeknek, egyben a Széchenyi István Egyetem Zeneművészeti Intézetének otthona. A Kossuth Lajos utcában római katolikus, evangélikus, református és görögkatolikus templom is található.

A városrészben műemlékileg védett közel 360 ingatlan. Ezen a területen találhatóak az egyedileg védett templomépületek, a Bálint Mihály utcai, valamint a Ráth Mátyás téri iskolaépület. Helyi egyedi védelem alatt is több épület áll (lakóépület együttesek, izraelita menház, iskola és templomépület). A második világháborút követően a történelmi Újváros népessége átrendeződött: a holokauszt miatt szinte teljesen eltűnt a vagyonos polgári réteg, s a lakásokat a város főként szociális célokra használta: előbb az

ipari munkásság, majd egyre inkább a felszámolásra ítélt város széli romatelep lakossága költözött a több száz éves polgári házakba.

A szociális lakások többnyire kis alapterületűek, szoba-konyha kialakításúak voltak, némelyikük fürdővel sem rendelkezik. Az 1980-as években indult el egy spontán rehabilitáció, amikor a kialakult állapotok miatt olcsón lehetett hozzájutni épületekhez, lakásokhoz, amelyek közül egyeseket magánerebből felújítottak, mások helyére új, többnyire a településképbbe illő családi házak épültek. A településrész magja azonban tovább romlott, s nemcsak az egyes épületek, hanem az egész városrész átfogó, a műemléki szempontokat szem előtt tartó, valamint a kialakult szegregációs helyzetet is kezelő rehabilitációja halaszthatatlanná vált. A rehabilitáció első ütemének legfontosabb célja volt a Kossuth utca és környéke felújítása, minőségi lakó és polgári miliő visszaállítása, élő városi környezet létrehozása.

Győr Megyei Jogú Város teljes lakónépessége a 2011. évi népszámlálási adatok alapján 129 527 fő, ebből Újváros teljes lakossága 5840 fő, laksűrűség 30fő/ha. A városrészre vonatkozó legfrissebb átfogó helyzetelemzésnek a 2014 januárjában Győr Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiójához és Integrált Településfejlesztési Stratégiájához készült megalapozó vizsgálat tekinthető.

A 2001-es és a 2011-es népszámlálási adatokat városrészenként elemző összehasonlító 3.3.2. fejezet (GYMJVŐ 2014. 309-322.o.) alapján számos változási tendencia beazonosítható az akcióterület tágabb környezetét jelentő vonzáskörzetben. Nem csökkent a városrész népessége, hanem inkább stagnáló képet mutat. 2001-hez képest 5 százalékkal emelkedett az aktivitási ráta, de még így is a negyedik legrosszabb helyzetű városrésztől beszélhetünk. Újváros munkanélküliség szempontjából is a legrosszabb állapotú városrészek között szerepelt (8%), és majdnem itt a legmagasabb a tartósan munkanélküliek aránya az egész város viszonylatában (61%). Ezzel szemben a tartós munkajövedelemmel nem rendelkezők aránya 10 év alatt 6 százalékponttal csökkent (44%). A lakosság képzettségi szerkezete ment át a legjelentősebb átalakuláson ebben az időszakban: a városrészben a legmagasabb a legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők aránya az aktív korúakon belül (21%), de tíz év alatt a ráta 6 százalékponttal csökkent. A felsőfokú végzettségűek aránya pedig még jelentősebben emelkedett: összesen 10 százalékpontos növekedés figyelhető meg 10 év alatt (2011-ben 20%)! A lakásviszonyok kapcsán pedig kiemelendő, hogy továbbra is itt a legmagasabb az alacsony komfortfokozatú lakásoknak az aránya (13%). A 2000-es évek első évtizedének áttekintése alapján jól látható, hogy a városrész társadalmi összetétele egyre heterogénebb képet mutat.

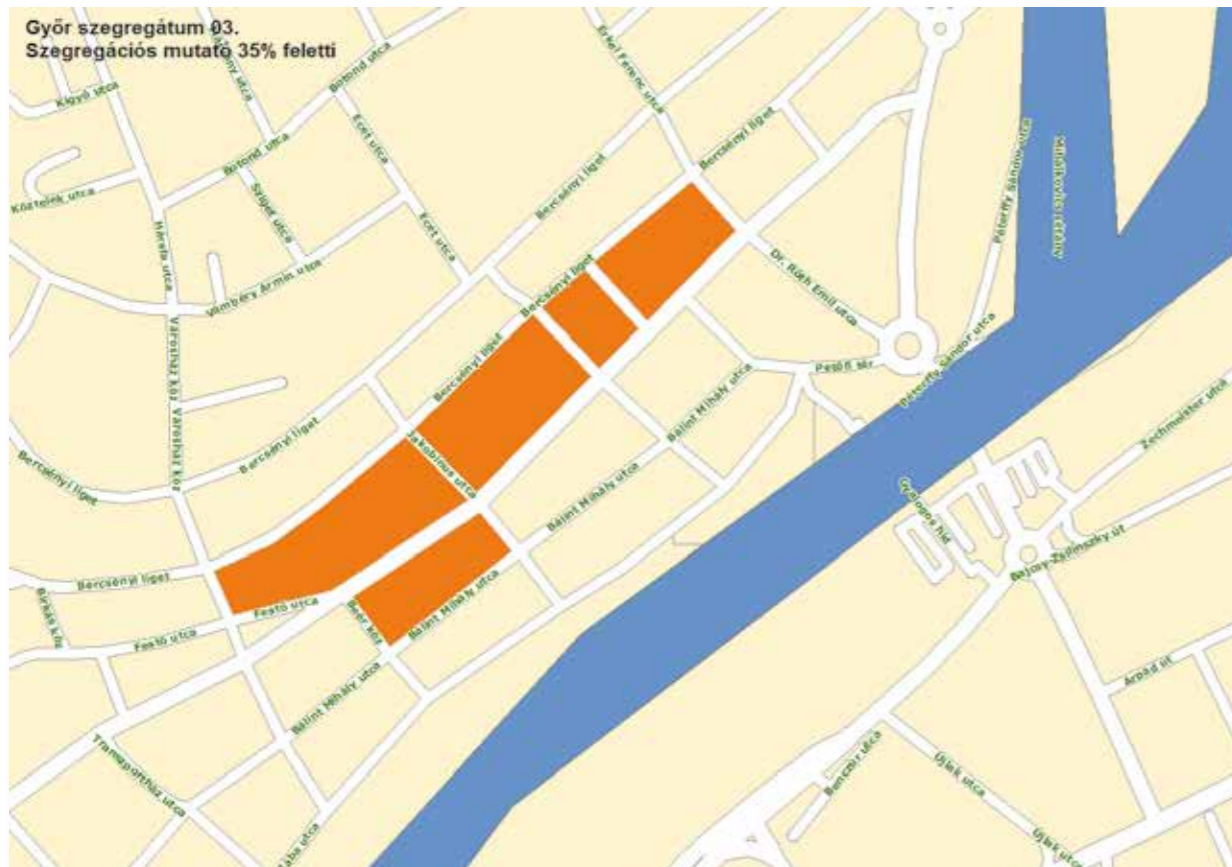
A társadalmi problémák területi koncentrációját és szociális halmozódását, szoros összekapcsolódását a legplastikusabban a város Anti-Szegregációs Programjának helyzetelemző részében szereplő szegregációs indikátorok jelzik (GYMJVŐ 2016. 4. fejezet), mivel ezek a mutatók már kimondottan az akcióterületre fókuszálnak. A problémarendszer lényegét három témacsoport adja: a lakhatás, az iskolázottság és a foglalkoztatottság. A 2011. évi népszámlálási adatok alapján Győr legnagyobb szegregátuma – a 314/2012 Korm. rendelet 10. mellékletében meghatározott szegregációs mutatók alapján (a legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők és a rendszeres munkajövedelemmel nem rendelkezők aránya a 15-59 év közötti aktív korúakon belül meghaladja a 35 százalékot) – Újvárosban található, lakossága 384 fő, területi kiterjedése az alábbi utcákat foglalja magába: Bercsényi liget – Erkel Ferenc u. – Kossuth Lajos u. – Jakobinus u. – Bálint Mihály u. – Beér köz – Festő u. – Városház köz (2. térkép).⁴

A lakónépességen belül 0-14 évesek aránya Győrben 13,5%, a szegregátumban 14,4%. A 15-59 évesek aránya Győrben 63,7%, a szegregátumban közel 10%-kal magasabb: 72,9%, a 60 év fölöttiek aránya ebből következően viszont a szegregátumban alacsonyabb, csak 12,8%, míg Győr egészében 22,7%. A terület szegregációs mutatójának értéke 41,4%. A 2001-es és a 2011-es népszámlálási adatok alapján az újvárosi szegregátum népessége 551 főről 384 főre csökkent. A lakosság korösszetételében is történt elmozdulás: a 0-17 éves népesség száma a tíz év alatt 32%-ról 19%-ra csökkent, az aktív korú népesség aránya (18-59 év) pedig 54,6%-ról 67,7%-ra emelkedett. A 60 év feletti népesség számaránya közel változatlan maradt 2001-2011 között a szegregátum területén. Nemzetiségi összetételét tekintve a magyar lakosság mellett csak cigány népességet találunk, ők alkotják a helyi lakosság 29,42%-át (113 fő).⁵

Szociális városrehabilitáció Győr-Újváros területén, I. ütem – 2012-2014

Újváros életében 2006 után számtalan pozitív változás állt be. 2007-ben megalakult az Újváros Településrészi Önkormányzat. A részönkormányzat székhelyeként a Kossuth Lajos utca 45. számú épületet újította fel a város több tízmillió forintos költséggel, ez volt az első jelentős lépés a városrehabilitáció irányába.⁶ Az épület ma az Újvárosi Művelődési Ház telephelyeként működik. 2010-ben került átadásra a szemben lévő Kossuth Lajos utca 58-as számú épület, mely az Idősek Klubja, Családsegítő Központ és Gyermekejéletei Központ Területi Irodájának ad helyet, a kivitelezés összértéke mintegy 125 millió forint volt.⁷ A majdani akcióterület központjában az ingatlanválság hatásai miatt félbehagyott Kossuth Lajos utca 30. számú épületet – a város 100%-os tulajdonában lévő – Győr-Szol Zrt. megvásárolta, majd saját erőből befejezte azt. Ez volt az első komoly lakófunkciót érintő rehabilitációs intézkedés (27 új lakás jött létre a területen).⁸ A projekttel párhuzamosan került átadásra a Bercsényi liget 2-es teknőjében az a 30 millió forintból kialakított műfüves labdarúgó-pálya, melynek költségeit 2/3 részben a Magyar Labdarúgó Szövetség, 1/3 részben pedig Győr városa biztosította.⁹

A projekt előkészítése már 2009-ben megkezdődött, a projekt támogatói csoportja 2010 márciusában alakult meg. A Nyugat-Dunántúli Operatív Program nyertes pályázata konzorciumi formában került benyújtásra. A kon-



2. kép: Az Újváros városrész területén található szegregátum térképe. Forrás: KSH Népjóléti Főosztály adatszolgáltatása.

⁴ Forrás: KSH Népjóléti Főosztály adatszolgáltatása, Népszámlálás 2011. (2015.10.02)

⁵ Forrás: KSH Népjóléti Főosztály adatszolgáltatása, Népszámlálás 2011. (2015.10.02)

⁶ gyor.hu: Átadták az Újvárosi részönkormányzat épületét. http://hirek.gyor.hu/cikk/atadtak_az_ujvarosi_reszonkormanyzat_epuletet.html Letöltve: 2016. október 1.

⁷ eeszi.hu: Szociális szolgáltatások a Kossuth utca 58-ban. http://eeszi.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=127:szocialis-szolgaltatasok-a-kossuth-utca-58-ban&catid=3:hirek-aktualitasok&Itemid=50&jj=1476201636249 Letöltve: 2016. október 1.

⁸ gyor.hu: Kossuth utca 30.: Új lendületet kap a beruházás. http://m.onkormanyzat.gyor.hu/cikk/kossuth_utca_30_uj_lenduletet_kap_a_beruhazas.html Letöltve: 2016. október 1.

⁹ kisalfold.hu: Felavatták a műfüves labdarúgó-pályát a Bercsényi ligetben. http://www.kisalfold.hu/sport/felavattak_a_mufulves_focipalyat_a_bercsenyi_ligetben_-_video_fotok/2328451/ Letöltve: 2016. október 1.

zorciumvezető Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata (a továbbiakban: Önkormányzat) volt, a tagok pedig a Győr-Szol Zrt, Győr-Újváros Római Katolikus Egyházközség, Városközponti Közoktatási Főigazgatóság (később: Óvodák Gazdasági Működtető Központja), Győr-Moson-Sopron Megyei Rendőrkapitányság. A projekt elszámolható összköltsége 1,375 milliárd forint volt, melynek támogatástartalma megközelítette az 1,1 milliárd forintot, önereje – amelynek döntő részét az Önkormányzat biztosította – pedig meghaladta a 275 millió forintot. A projekt megvalósítása a pályázati döntési folyamat elhúzódása miatt az eredetileg tervezettnél mintegy 2 évvel később, 2012 októberében kezdődött meg.

Az önkormányzati tulajdonban lévő műemléki védettségű lakóépületek, illetve olyan épületek, melyek védelem alá helyezésének hatósági eljárása megkezdődött, modern szociális bérlakásá történő kialakítása adta a projekt alapját. A következő épületek felújítása, rekonstrukciója és átalakítása képezte a városrehabilitációs projekt lakásfunkciót erősítő tevékenység tartamát: Kossuth Lajos u. 15., 19., 21., 22/b, 26, 28. Az épületekben összesen 40 db modern szociális bérlakás (ebből 4 db akadálymentesített) és 5 db üzlethelyiség került kialakítása. A Kossuth Lajos utcán két fontos középület, a Kossuth Lajos Általános Iskola és a római katolikus Szent József templom külső felújítására került sor. A Kossuth Lajos u. 19. szám alatti egy „szomszédsági rendőrségi helyiség” – rendőrőrs – kialakítása is megvalósult.

A projekt közterület fejlesztési funkció keretein belül a közterületek rehabilitációja is megvalósult. A Bercsényi liget első, kb. 500 m hosszú, a Híd utcától a Jakobinus utcáig tartó szakaszának a felújítása, élhető, modern pihenőpark, játszótér, szelektív hulladékgyűjtő sziget, KRESZ-pálya kialakítása, valamint egy ún. „Zöldház” – nyilvános illemhely, a közterület fenntartásához szükséges helyiségek – kerültek kialakítása.

Soft programelemek

Az Újváros rehabilitációját elősegítő pályázat ugyanakkor sokkal többről szólt, mint az épületek rekonstrukciója és a közterek rendezése. A városrészben sok hátrányos vagy halmozottan hátrányos helyzetű család él, a projektnek ezért hangsúlyosak voltak azon elemei is, amelyek túlmutatnak a lakhatási gondok megoldásán és oktatási, kulturális, egészségügyi és szociális területen is igyekeztek alternatívát nyújtani közösségi és szabadidős programokkal, szűrővizsgálatokkal, ifjúságvédelmi és bűnmegelőzési intézkedésekkel, a családsegítő szolgáltatások javításával. A területen működő szociális és egészségügyi szolgálatok, oktatási intézmények kapcsolatrendszere volt a siker egyik kulcsa a célcsoporttal való intenzív kommunikációban. A pályázati támogatásnak és az intézmények együttműködésének köszönhetően két éven keresztül páratlan programkínálat szolgálta Újváros teljes lakosságát, de különösen a hátrányos helyzetű családok felzárkózását.

A társadalom által elfogadott minták nem feltétlenül evidensek egy alulképzett, a munka világából kiesett vagy bele sem került család életében, ezért a Kossuth Lajos Általános Iskola által szervezett programok minden generációt megcéloztak. A két év alatt különböző foglalkozások keretében fejlesztették a gyerekek ön- és társismeretét, felelősségtudatát. Hétvégente játszókörökkel és közös sportolással próbálták közelebb hozni a családokat, illetve számos kulturális rendezvényt is helybe vittek az újvárosiaknak, mert az ott élők így sokkal inkább nyitottak voltak az újdonságokra (pl. könyvszalon, családi napok).

Az iskola által szervezett programok sikerének a kulcsa egy innovatív mentorprogram volt. A győri Apáczai-karral közösen közösségi koordinátorokat képeztek, akik valamiképp kötődtek az iskolához és sokan ismerték, kedvelték, elfogadták őket a környéken, továbbá akik tartósan munkanélküliek voltak. A hat koordinátor feladata a pedagógusokkal, a diákokkal és a szülői házzal való kapcsolattartás volt, valamint részvétel az iskolai életben.

Az újvárosi lakosságot megcélzó programot a Győr Városi Rendőrkapitányság is segítette. A projekt keretében a rendőrség hetente két-három alkalommal egy szabadidős gyalogos járőrpárt is állított pluszban a programterületre. A rendőrök szintén együttműködtek a Kossuth-iskolával, prevenciósz beszélgetéseket tartottak a diákoknak, a pedagógusokkal pedig a konfliktusos helyzetek kezelését esetmegbeszélésekkel próbálták hatékonyabbá tenni.

Családi napokat a Győri Egészségéért Közhasznú Egyesület is szervezett, ahol szűrővizsgálatokkal és családsegítő tanácsadóval is várták a lakosságot.

Sokféle praktikus segítséget nyújtó programot szervezett az Egyesített Egészségügyi és Szociális Intézmény (EESZI) is a Családsegítő Szolgálattal karöltve: baba-mama klubot tartottak és voltak foglalkozások fiataloknak többek között a családalapítás optimális idejéről és az első együttlétről is.

A projekt keretében civil szervezetek részére pályázati felhívás jelent meg úgynevezett „mini projektek” megvalósítására, összesen 50 millió forintos keretösszeggel, maximum 3 millió forintos egyedi támogatási maximummal. A 2013. január 1-jétől induló pályázaton végül 18 szervezet került nyertes kategóriába, melyek keretében az akcióterületen különböző közösségi programokat szerveztek, mint például majálist, koncerteket, helytörténeti sétát, utcai színházi előadást, pedagógiai kávéházat és fejlesztő játszóköröket.

Az Önkormányzat, az állam és a magántőke projekten kívüli saját beruházásai

A projekttel párhuzamosan, illetve azt követően is számtalan fejlesztés történt az akcióterületen. A Kossuth Lajos utca útburkolatának megújítása, új közvilágítás kiépítése történt meg az érintett területeken önkor-

mányzati forrásból. A városrészi útépitések jelenleg is folyamatban vannak, szintén városi költségvetésből újulnak meg a Bercsényi liget útjai, továbbá a Kossuth Lajos utca egy további szakasza. 2016-ban került elbontásra a Kossuth Lajos utca 68-as számú épület annak érdekében, hogy kétsávos útkapcsolati átkötés alakuljon ki a Bercsényi liget felé. A városrészben végzett útfelújítások költségei – a Településfejlesztési Főosztálytól kapott adatokat összegezve – 2014-2016 között meghaladták az egy milliárd forintot.

A projekten kívül szintén városi beruházásban újult meg a Kossuth Lajos u. 17. számú műemléki épület homlokzata is, melyet ezt követően egy építőipari cég megvásárolt, s az egész épületet felújította, a lakások pedig értékesítésre kerültek. Ez is jó példa arra, hogy a környező épületek önkormányzati, illetve EU-s forrásokból való felújítása katalizátorszereppel bírt a területen. Szintén magánberuházásból újult meg a Kossuth Lajos utca 21-es számú magántulajdonú ingatlan – közvetlenül azután, hogy a projekt keretében a város felújította a szomszéd épületet. 2013-2014-ben újult meg a Zsidó Hitközség anyagi finanszírozásával (a város 10 millió forintos támogatásával) a Kossuth Lajos utca 24-es számú egykori Zsidó Menház, mely az utca egyik legszebb szecessziós épülete. A Magyar Kosárlabda Szövetség és a város együttműködésében 2016-ban a Bercsényi liget 2-es teknőjében hat rekortán borítású kosárlabda-pálya és egy kültéri fitness-park is kialakításra került mintegy 100 millió forintos beruházással.

Végül, de nem utolsósorban, közel 5 milliárd forintos állami beruházással 2017-re megújul a győri evangélikus központ is. A Petőfi tér – Rát Mátyás tér – Péterfy Sándor utca által határolt Insula Lutherana épületegyüttes Európában is párhuzamot ritkító, miután zárt építészeti egységben megtalálható benne minden olyan funkció, ami az evangélikus egyházközség életéhez tartozik. Templom, levéltár, óvoda, általános és középiskola, gimnázium, szeretetház, továbbá az egyházközség hivatala, irodái.

Összegzés, kitekintés

Tanulmányunk fő témája az újvárosi szociális városrehabilitáció volt. Ehhez kapcsolódóan bemutattuk a városrész legfontosabb adatait, melyekkel igazoltuk,

Irodalom:

- CEURINA Kft. (2010): Győr Fenntarthatósági Programja, Local Agenda 21 Győr. Győr
- Czakó, K. (2015): *Diskurzus a területi tőke koncepciójáról*. Tér és társadalom 29:(4) pp. 176-186.
- Fekete D. (2014): *Győr aktuális jövőképe a város stratégiai dokumentumainak tükrében*. In: Dusek Tamás (szerk.): A városi rendszer működése: Közösségi szféra, oktatás és Győr jövőképe. Universitas-Győr Nonprofit Kft., Győr. pp. 180-187.
- Filep B. (2015): *A nagyvárosok az európai és a magyar területi politikában*. Publikon Kiadó, Pécs-Győr
- GYMJVÖ (Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata) (2008): *Győr Megyei Jogú Város Középtávú Integrált Városfejlesztési Stratégiája*. Győr
- GYMJVÖ (Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata) (2014): *Megalapozó vizsgálat Győr Megyei Jogú Város Településfejlesztési Koncepciójához és Integrált Településfejlesztési Stratégiájához (2014-2020)*. Győr
- GYMJVÖ (Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata) (2016): *Győr Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája*. Győr
- Rechnitzer J. (2016): *A területi tőke a városfejlesztésben: A Győr-kód*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs

Szerzők: Fekete Dávid alpolgármester, Győr Megyei Jogú Város, egyetemi tanársegéd, Széchenyi István Egyetem, e-mail: fdavid@sze.hu
Polgári István csoportvezető, Győr Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala Településfejlesztési Főosztály Stratégiai Csoport, e-mail: polgari.istvan@gyor-ph.hu

hogy az valóban szociálisan hátrányos helyzetben van. Bemutattuk, hogy az EU-s támogatású projektet megelőzően Győr már önerőből több száz millió forint értékben hajtott végre beruházásokat a területen. A 2012 októberében indult és 2014. december 31-ével lezárult projekt célja tehát Győr-Újváros rehabilitációjának folytatása volt infrastrukturális fejlesztésekkel és ún. soft programokkal.

Mint láthattuk: a rehabilitáció egy rendkívül hosszú és nagyon költségigényes folyamat, amelynek első nagyobb ütemét zárhatták Győr és partnerei az elnyert projekttel, ugyanakkor egyértelmű, hogy a procedura nem ért és nem is érhetett ezzel véget. A projekthez kapcsolódó, önerőből megvalósított önkormányzati beruházások, továbbá a magántőke aktív megjelenése bizonyítja ezt napjainkban is.

A projekt tapasztalatai és az elmúlt években történt változások azt mutatják, hogy a rehabilitáció beindítása egyértelműen sikeres volt: a magántőke, a befektetők figyelmét egyfajta katalizátorként ráirányította Újvárosra és ezt a folyamatot nagyban generálta a 2017-ben megrendezésre kerülő Európai Ifjúsági Olimpiai Fesztivál is, melynek sportközpontja szintén ebben a városrészben épül fel – de ez már egy másik történet. Mint ahogy az is, miszerint az Önkormányzat az újvárosi rehabilitációt mind az infrastrukturális, mind pedig a soft területen folytatni kívánja, amelyhez a Terület- és Településfejlesztési Operatív Programból több mint 1 milliárd forint támogatás igénybevételét tervezi az elkövetkező években.

A tanulmány a „Szociális városrehabilitáció Győr-Újváros területén” elnevezésű, NYDOP-3.1.1/B-09-1F-2011-0001 azonosítójú pályázat adatlapja, továbbá a projekt keretében kiadott sajtóközlemények felhasználásával készült.



Szerzők:
Fekete Dávid és Polgári István

Budapesti Értékvédelmi és Városfejlesztési Támogatások

Bevezető

Budapesten a római kortól napjainkig nyomon követhető a fokozatosan kialakult mai településrend és településkarakter, a történeti települési folytonosság és a szerves fejlődés. A legtöbb európai nagyvároshoz hasonlóan fővárosunk is a különböző történelmi korszakokból származó, egymásra rétegződő épített örökséggel rendelkezik. A legjelentősebb városfejlesztési korszak, a XIX–XX. század lenyomataként azonban kiemelkedő jelentőségű századfordulós építészeti örökség maradt ránk, amely okán Budapest a világ egyik legjelentősebb historikus és szecessziós stílusú épületállománnyal rendelkező nagyvárosa. Az építészeti értékeinek elismerését bizonyítja az UNESCO Világörökségi védettség és az egyre fokozódó turisztikai érdeklődés is.

Budapest Főváros Önkormányzata ezen értékek megőrzésének fontosságát felismerve, több mint 20 éve biztosít támogatási rendszereket a történeti épületek tulajdonosai számára, az ingatlanjaikon szükséges felújítások műemléki előírások szerinti, szakszerű elvégzésének ösztönzésére. Az épületek helyreállításába fektetett munka és anyagi tőke egyaránt megtérülő befektetés a tulajdonosok és a város számára is. A fejlesztések eredményeként megvalósuló lakókörnyezeti minőségjavuláson túl, a főváros szakmai segítségével színvonalas felújítások valósulnak meg, amelyek a lakosság elismerését és a helyi identitás megerősödését eredményezik.

A Fővárosi Önkormányzat által 1994 óta csaknem minden évben kiírásra kerülő Építészeti Értékvédelmi Támogatás (korábbi nevén Települési Értékvédelmi Támogatás) és Műemléki Keret a különböző szintű védelem alatt álló épületek építészeti értékeinek megőrzését szolgálja nagy népszerűséggel. Az építészeti értékek védelmét ösztönző támogatások mellett az idei évben először került kiírásra az Állagmegóvási Pályázat is, amely az örökségvédelem alatt álló társasházi épületek közös tulajdonában lévő épületszerkezeteinek felújítására, a jókarbantartási munkák elvégzésére biztosít lehetőséget.

Az értékvédelmi támogatási összegekkel kapcsolatban fontos rögzíteni, hogy míg a 2010 évet követően a főváros örökölt anyagi helyzete miatt kevesebb forrás jutott a pályázatokra, addig 2015-re minden korábbi támogatási összeget felülmúlt az 500 millió forintos támogatási keret.

A Fővárosi Önkormányzat kezelésében törvényi kötelezettség alapján 1998-tól működött a Városrehabilitációs Keret, amelynek fedezete a kerületi önkormányzati lakások privatizációjából származó befizetésekből származott. 2010-ben az új fővárosi vezetés az összvárosi érdekeket szem előtt tartva úgy döntött, hogy a társadalmi igényeknek jobban megfelelő programok támogatására kíván lehetőséget biztosítani. Így a befi-

zetések jelentős csökkenését követően, a hatékonyabb felhasználás érdekében került 2013-ban meghirdetésre a TÉR_KÖZ, amelynek célja a közterületeken és közösségi használatú területeken megjelenő városi élet minőségének megőrzése és folyamatos javítása.

Fővárosi támogatási formák az épített örökség megőrzéséhez

Életünk épített környezetét települések alkotják utcáikkal, tereikkel, házaikkal, apró részleteikkel és szabályosságukkal vagy éppen szabálytalanságukkal, mindenesetre az adott településre, városrészre jellemző szövetet alkotva, mely meghatározza a területhez fűződő viszonyunkat. Nem lehet közömbös számunkra, hogy milyen minőségű ez a környezet, amelynek egyes részei a történelmi múlt tanúi, míg mások korunk termékei. Budapest mindannyiunk által szeretett imázsát tagadhatatlanul döntően az az eklektikus épületállomány adja, amely a XIX. század vége óta meghatározza a belső kerületek összképét. Vannak közöttük jeles alkotások, de többségük észrevétlen alkotóeleme a városnak, mégis hiányoznának, ha hirtelen eltűnnének. Ez a több mint 100 éves épületállomány egyre jelentősebb felújításokat igényel ahhoz, hogy korunknak megfeleltethetőek legyenek és különleges értékeik is megőrizhetőek legyenek az utókor számára, mivel korábban elhanyagolták szakszerű felújításukat.

A főváros vezetése felismerte annak a fontosságát, hogy az építészeti értékek védelme érdekében célzott támogatást kell nyújtani az épületek tulajdonosainak, amennyiben azok építészeti értékeket érintő felújítási munkát terveznek megvalósítani az épületeiken, mivel az értékőrző munkálatok a tulajdonos részéről az átlagos felújításokhoz képest jelentős anyagi áldozatvállalást, a tervező és a kivitelező részéről különleges szaktudást igényelnek. Ezek a támogatási formák lehetőséget adnak arra, hogy az anyagi támogatáson túl a pályázatok kiírói a magas szintű szakmai ismeretekkel rendelkező munkatársaik révén hatékony segítséget nyújtsanak e munkák tervezése és megvalósítása során, egyben figyelemmel kísérik az értékőrző felújításokat is. A támogatással így ellenőrizhetővé válik a tervek és a felújítások minősége, szakszerűsége, ugyanakkor a társasházak tulajdonosai sem kell, hogy magukra hagyatottan érezzék magukat.

A történeti épületek tulajdonosai, akár magánemberek, akár intézmények, általában nem rendelkeznek azzal a pénzüsszeggel, amelyből épületeik értékőrző felújítását, helyreállítását saját maguk meg tudnák oldani. Természetesen a Fővárosi Önkormányzat sem vállalhatja magára olyan ingatlanok felújítását, amelyek nem a saját tulajdonában vannak. Mindez olyan támogatási

konstrukciók bevezetését eredményezte, amelyek alkalmasak arra, hogy kisebb léptékű munkákra is forráshoz juthassanak a tulajdonosok, továbbá alkalmasak arra, hogy más forrásokhoz kiegészítő támogatást adjanak és lehetővé teszik, hogy akár több évre elhúzódó, szakaszolt munkákat is meg lehessen valósítani segítségükkel.

Az elmúlt több mint húsz évben a fővárosban az építészeti örökség felújításának, helyreállításának támogatását a város egészére vonatkozóan kizárólag a Fővárosi Önkormányzat támogatta. Eddig két támogatási formát kínált az örökségvédelem alatt álló épületek felújításának segítésére.

A **Műemléki Keret** lehetővé teszi, hogy az örökségvédelem bármely szintjén védelemben részesülő épület tulajdonosa támogatást kérjen az építészeti értékek megőrzéséhez. Így a műemléki védelmet élvező, műemléki jelentőségű területeken álló épületek vagy a fővárosi és kerületi szinten védett épületek is részesülhetnek támogatásban.

Az Építészeti Értékvédelmi Támogatás kifejezetten a Fővárosi Önkormányzat által védett épületek felújításának az ösztönző rendszere, szintén az építészeti értékek megőrzéséhez.

A Fővárosi Önkormányzat 2016-ban új támogatási formát is indított **Állagmegóvási Pályázat** címen az örökségvédelem alatt álló társasházi épületek építészeti értékeivel szorosan összefüggő, de a jókarbantartás körébe sorolható felújításokhoz. Ezek a munkák elsősorban az épületek tulajdonosainak feladatkörébe tartoznak, azonban a védett értékek hatékony megőrzéséhez elengedhetetlenül szükségesek. Ilyen feladatnak tekinthető többek között az elöregedett tetőhéjalások cseréje, a díszes függőfolyosók statikai megerősítése, az építészeti értéket hordozó homlokzati falak talajnedvesség elleni védelme vagy a meglévő nyílászárók egységes felújítása, szükség szerinti cseréje is. Ez a támogatási forma szintén jelentősen segítheti a történeti városrészeink értékőrző megújulását.

Hangsúlyozni kell azonban, hogy a pályázók a felújítási terveik megvalósításához csak támogatást kapnak, tehát a munka bekerülési összegének egy bizonyos hányadát. Ahhoz, hogy az értékőrző felújítás megvalósulhasson, a pályázóknak a saját anyagi forrásaikat

is igénybe kell venniük. Eddigi tapasztalatok alapján megállapítható, hogy a pályázati rendszer a támogatásra szánt összeg akár négy-hatszorosát is képes megmozgatni és az épületek felújításának szolgálatába állítani. A felújított épület saját vagyonnövekedése pedig – pl. homlokzat-felújítás esetén – az eredeti támogatási összeg többszörösét is kiteheti, mivel a rendbe hozott épületekben a lakások értéke megnő. További kedvező jelenségnek tekinthető az a felújítási hullám, melyet egy-egy fővárosi támogatás segítségével történt épület-felújítás vált ki a szűkebb környezetében.

A Budapest VI. kerület, Hajós utca 31. szám alatti saroképület homlokzatainak felújítása a 2014. évi Műemléki Keret segítségével, mindössze 3,5 millió Ft támogatással valósult meg. A beruházás teljes összege kb. 20 millió Ft volt. Az épületben korábban eladhatatlan lakások a homlokzatok felújítását követően pillanatok alatt vevőkre találtak. A tulajdonosoktól kapott információ szerint az eladott lakások árszintje alapján megállapítható, hogy az épületben lévő lakások értéke jelentősen megnőtt (*lenti képsorozat*).

A fent ismertetettek alapján megállapítható, hogy a már bevezetett támogatási formák hatékonyan működnek és évről-évre látványos eredményeket hoznak. A lakosság körében már jól ismert támogatásokat a pályázni szándékozók minden évben nagy érdeklődéssel várják.

Az előző években az önkormányzat teherviselő képességének megfelelően csak szerényebb keretösszeggel tudta támogatni az értékőrző felújításokat, ezért akkor egyes épületrészek, kapuk, épületdíszek felújításának támogatása és a szakaszolható munkák segítése került előtérbe.

Az alábbi képek szemléletesen érzékeltetik, hogy nagy számban kerültek felújításra kapuk a város legkülönbözőbb pontjain, amelyek egy-egy épület építészeti minőségének beszédes és mindenki számára megismerhető részletei (*84. oldali képsorozat*).

A Budapest XII. kerület, Kiss János altábornagy utca 55-59. szám alatti, Medgyaszai István által 1928-ban tervezett, három épületből álló együttes több mint egy évtizede tartó felújítása jó példa arra, hogy szakaszolható munkák is eredményesen támogathatók a hosszú évek óta minden évben meghirdetett pályázatokból.



VI. kerület, Hajós utca 31.



Így újulhattak meg az épületek homlokzatait díszítő, népi jeleneteket bemutató sgraffito képek, a különleges textúrájú homlokzatvakolat, az erkélyek különleges műkö korlátja, a díszes tetőablakok, mindössze évi 1-2 millió Ft támogatással.

Az alábbi példák igazolják, hogy kisebb volumenű munkák is jelentősen javíthatják a védett épületek megjelenését, ezzel együtt tágabb környezetük minőségét is (86. oldali képsorozat).

Az Építészeti Értékvédelmi Támogatás (korábbi nevén Települési Értékvédelmi Támogatás) 2012-ig 50-50 %-ban vissza nem térítendő támogatásként és kamatmentes kölcsönként került meghirdetésre. A tapasztalatok szerint egy pályázat keretében nyújtott két támogatási forma nem kedvező. A vissza nem térítendő támogatás mellett a kölcsönre ritkán volt igény és a kölcsönrel kapcsolatos adminisztrációs teher is jelentősnek bizonyult. Az utóbbi években ezért csak vissza nem térítendő támogatásként ad segítséget a Fővárosi Önkormányzat az értékörző felújításokhoz.

Az elmúlt évben a több mint hatszorosára megnövelt, vissza nem térítendő támogatásként adható keretösszeg lehetővé tette, hogy a korábbi kisebb munkákkal ellentétben, a pályázatok hívó szava összefüggő nagyobb egységek, teljes homlokzatok felújításának támogatása legyen.

A Budapest VI. kerület, Bajcsy-Zsilinszky út Podmaniczky utca találkozásánál álló saroképület; az V. kerület Belgrád rakpart, világörökség területbe tartozó épület és a VII. kerület Dohány utca 16-18. szám alatti épület megújulásával a város frekventált, műemléki jelentőségű területként védett részei lettek gazdagabbak az épületek közterület felől látható homlokzatainak helyreállításával (87. oldali képsorozat).

Összességében 2016-ban is 500 millió forint az örökségvédelem alatt álló épületek felújításának támogatására fordítható összeg, így bízhatunk abban, hogy ebben az évben is jelentős számban újulhatnak meg értékes régi épületek a főváros lakossága és az ide látogatók örömeire.



Különleges homlokzatvakolatok újrakészítése és erkélyek felújítása. XII. kerület, Kiss János altábornagy utca 55-59.



Díszes tetőablakok helyreállítása. XII. kerület, Kiss János altábornagy utca 55-59.

Az alábbi táblázat az épített örökség építészeti értékeinek felújításához felhasznált összegeket mutatja be évenként, pályázatok szerinti bontásban és összesítve is (87. oldali táblázatok).

A táblázatban szereplő számok szemléletesen mutatják, hogy évente a pályázatokra fordított összegek párhuzamosan változtak (nőttek vagy csökkentek) az országra jellemző gazdasági adatokkal. A fellendülés éveiben több jutott támogatásokra, mint az ingatlan-vál-

ság idején. A 2010 évet követően a főváros örökölt nehéz anyagi helyzete is erős hatással volt a pályázatokra fordított összegek meghatározására. 2015-ben azonban minden korábbi támogatási összeget felülmúlt az 500 milliós forintos támogatási keret. Ez a lehetőség a pályázókat arra ösztönözte, hogy a valószínűsíthető támogatás reményében alaposan előkészített pályázatokat nyújtsanak be. Ennek eredményeként rendkívül jó célokra a korábbi évekhez képest több pályázó kaphatott támogatást.



XII. kerület, Kiss János altábornagy utca 55-59.



VI. kerület, Munkácsy Mihály utca 26.



X. kerület, Szent László tér 34.



XIV. kerület, Ajtösi Dürer sor 39.



VI. kerület, Podmaniczky utca 2.



VII. kerület, Dohány utca 16-18.



V. kerület, Belgrád rakpart 17.



	1994	1995	1996	1997	1998	1999
TÉT	100.000.000	106.000.000	118.000.000	140.000.000	157.000.000	134.000.000
MK	nincs adat	nincs adat	nincs adat	nincs adat	40.000.000	40.000.000
TÉT és MK	100.000.000	106.000.000	118.000.000	140.000.000	197.000.000	174.000.000

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
TÉT	157.900.000	142.000.000	118.600.000	149.390.000	138.526.680	150.775.000
MK	43.000.000	57.330.000	65.000.000	59.000.000	59.717.937	57.117.000
TÉT és MK	200.900.000	199.330.000	183.600.000	208.390.000	198.244.617	207.895.000

	2006	2007	2008	2009	2010
TÉT	150.998.420	108.180.000	130.231.000	118.000.000	82.148.500
MK	54.240.000	29.180.000	33.453.000	26.400.000	29.729.000
TÉT és MK	205.238.420	137.360.000	163.684.000	144.400.000	111.877.500

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ÉÉT (TÉT)	80.000.000	46.350.000	40.000.000	40.000.000	200.000.000	135.000.000
MK	–	–	30.000.000	48.250.000	300.000.000	200.000.000
Állag- megóvási	–	–	–	–	–	165.000.000
ÉÉT, MK, Állagm.	80.000.000	46.350.000	70.000.000	88.250.000	500.000.000	500.000.000

[ÉÉT: Építészeti Értékvédelmi Támogatás (korábbi nevén Települési Értékvédelmi Támogatás, TÉT); MK: Műemléki Keret]



1. kép: III. ker. Heltai Jenő Idősek klubja.

Fővárosi támogatás a komplex városrehabilitációhoz – TÉR_KÖZ Fővárosi Városrehabilitációs Pályázat

Budapest Főváros Önkormányzata 2013-ban első ízben hirdetett TÉR_KÖZ címmel városrehabilitációs pályázatot a főváros közösségi tereinek fejlesztésére, közterületek minőségi megújítására és közösségi célú rehabilitációs fejlesztési programok megvalósítására. Az eredetileg egyszeri, nagy volumenű városfejlesztési akciónak szánt TÉR_KÖZ program sikerét jól bizonyítja, hogy a projektek kifutása után 2016-tól a Főváros újra meghirdette a pályázatot és költségvetésében további forrást biztosított a megvalósítására. A TÉR_KÖZ pályázattal a Fővárosnak egyik fő szándéka az, hogy a városi élet minőségének javítására határozott lépéseket tegyen, és a használaton kívüli, rossz helyzetű területek élettel töltsenek meg. További célja, hogy hozzájáruljon a közösségi használatú terek és épületek fejlesztésében egy új szemléletmód kialakításához: aktívabb társadalmi részvételre ösztönözzön, és többszereplős folyamattal segítse a valós igényekre épülő fejlesztések létrejöttét.

Ezeknek a céloknek a megvalósítása érdekében a 2013 – 2016 közötti időszakban 5,3 milliárd forint került felhasználásra, 2016-tól pedig további 3,5 milliárd forintnyi pályázati forrás nyílik meg. A 2013. évi és a 2014. évi kiegészítő pályázat keretében összesen 37 közösségi funkciójú projekt valósul meg a Főváros, a tizenkilenc nyertes kerületi önkormányzat és a többtucat egyesület, civil, iskolai, szakmai szervezet vagy lakóközösség közreműködésével.

A 2013. évi TÉR_KÖZ pályázat előkészítése érdekében a kiíró valamennyi pályázó számára lehetőséget biztosított a tervezett pályázatok előzetes tartalmi egyeztetésére, a javaslatok összévesi szempontjainak és a pályázat szakmai elvárásainak való megfelelés érdekében. Közel 200 különböző helyszínt érintő projektötlet merült fel az előzetes szakmai egyeztetés szintjén Budapest teljes területén, amiből 61 projektet dolgoztak ki és nyújtottak be a kerületek a Főváros pályázatára. Az átlagosan 60%-os fővárosi támogatás mellett a kerületi önkormányzatok átlag 37%-os önrészt vállaltak. A megvalósult beruházások költségeinek 3% (250 millió forint) származott magántókból. Az összesen 8 milli-



2. kép: XVIII. ker. Kossuth tér parképület.



3. kép: XIV. ker. Mogoródi úti sportpálya.

árd forintnyi fejlesztés keretében 15 darab „A” típusú projekt (közterületek komplex megújítása) és 12 darab „B” típusú projekt (közösségi célú kisléptékű projekt) valósul meg. A teljes projektköltségből 6,8 milliárd forint építés-beruházásra, 150 millió forint pedig a nem épített jellegű projektelemek támogatására kerül felhasználásra. A 2013. évi TÉR_KÖZ pályázati forrásból közel 220 ezer m² közterület, 100 ezer m² zöldfelület és 20 ezer m² szintterületnyi üres vagy alulhasznosított épület került, ill. kerül a közeljövőben felújításra.

A korábbi pályázati ciklushoz képest a 2016. évi pályázatban kis mértékben változnak a támogatási intenzitások, a tulajdonosi struktúra alapján a magántulajdonú projektelemek legfeljebb 50%-os, a kerületi önkormányzati tulajdon 65%-os, a fővárosi tulajdonú területek pedig 75%-os támogatást nyerhetnek. A projektelemek elszámolható az építésberuházáson kívül a fejlesztést hosszútávon erősítő szoft elemek költsége. Az „A” típusú projekt pályázatai révén maximum 500 millió Ft, míg a „B” típusú projekt pályázatai révén maximum 250 millió Ft támogatást nyerhetnek a kerületi önkormányzatok. A pályázati pénzek felhasználására kötetendő támogatói szerződés kétfordulós

folyamat eredményeként jön létre. A pályázatra benyújtandó koncepció szintű szakmai dokumentáció alapján a Fővárosi Közgyűlés dönt a támogatások elosztásáról, majd a kiíró és a nyertes pályázó szakmai együttműködésével kialakított végleges tervek benyújtása után kerül sor a támogatási szerződés megkötésére. A tervek elkészítésére és az engedélyek beszerzésére a pályázónak a döntéstől számított 16 hónap áll rendelkezésére. A pályázatok megvalósításának határideje 2019.

TÉR_KÖZ pályázat előzmények

A Főváros a Fővárosi Közgyűlés által 1998-ban jóváhagyott Budapest Városrehabilitációs Program alapján 2010-ig évenként meghirdetett pályázatok formájában folyamatosan városrehabilitációs támogatást biztosított a kerületi önkormányzatok bérlakásai és a privatizáció során létrejött társasházak számára. A lakássúlypontú városrehabilitációt a rendelkezésre álló forrás indokolta, melynek felhasználását a Lakástörvény szabályozta. A fővárosi pályázat fő pénzügyi forrása az a Városrehabilitációs Keret volt, amelynek nagyobb része az önkormányzati



4. kép: XX. ker. Csónakház.



5. kép: Budafoki piac.

lakások privatizációjából, a kerületi önkormányzatok befizetéseiből származott. 2010-re a befizetések jelentősen lecsökkentek, látható volt, hogy rövid időn belül teljesen megszűnnek. A fennmaradó forrást az addigi programok alapján nem lehetett hatékonyan, az egész város szempontjából eredményesen felhasználni.

TÉR_KÖZ pályázat bevezetése

2010-ben az új fővárosi vezetés az összvárosi érdeket szem előtt tartva úgy döntött, hogy a Városrehabilitációs Keretből a megváltozott lakásstruktúrának és a társadalmi igényeknek jobban megfelelő programok támogatására kíván lehetőséget biztosítani, és ennek érdekében törvénymódosítást kezdeményezett. Ez az új törvényi szabályozás indokolta az új fővárosi városrehabilitációs rendeletet, amely két, új városrehabilitációs programot vezetett be a komplex köztér, illetve a közösségi indíttatású kisléptékű fejlesztések terén. A rendelet tartalmi módosításait jelentős szakmai munka előzte meg. Az új programok olyan városi problémákra irányulnak, amelyek megoldása a létező forrásból reális cél lehet, és amelyek a fővárosi szerepkörből vagy tulajdonból adódóan a főváros lehetőségein belül felvállalhatók. Annak érdekében, hogy minden fontos városi problémára a teljes főváros területét érintve létrejöhessenek mintatértékű projektek, cél volt annak a lehetőségnek a megteremtése, hogy a pályázók és pályázatok száma a korábbi évekhez képest növekedjen. Ezt elősegítve a pályázati feltételek gyakorlatias kialakítása és a minőségi elbírálás lehetőségének megteremtése is beépült az új fővárosi pályázatba.

A TÉR_KÖZ több szempontból jelentett szemléletváltást a Főváros részéről. Az egyik lényeges változás a pályázatokkal szemben támasztott részletes szakmai szempontrendszer kidolgozása és az új városrehabilitációs elvek bevezetése. A projektekkal szemben elvárás, hogy komplex gondolkodáson alapuljanak, közösségi funkciót tartalmazzanak, innovatív megoldást alkalmazva fenntartható módon, partnerségben valósuljanak meg,

és amennyiben szükséges, gazdaságélénkítő hatásuk legyen. A pályázatokkal szemben támasztott követelmények és lehetőségek a valós, hazai helyzetből kiindulva kerültek megfogalmazásra, amelyhez jelentős segítséget nyújtottak a korábbi, hasonló tematikájú uniós pályázatok megvalósítása során szerzett tapasztalatok. A kerületi visszajelzések igazolták, hogy a Főváros szerepvállalása elengedhetetlen a városrehabilitációban. Fővárosi szándék és cél a jó gyakorlatok és példák elterjesztése, megismertetése valamennyi érintett szereplővel. A pályázat újszerűsége abban is rejlik, hogy a városrehabilitáció folyamatában a pályázati programalkotáson túl a Főváros felvállalt olyan további, időszzerű feladatokat is, amelyek korábban nem tartoztak a szerepkörébe. A pályázat nyitott a civil és magán szereplők felé, a kiíró szerepet vállalt a köz-, magán és civil szereplők igényeinek és lehetőségeinek feltérképezésében, illetve segítette a szereplők összekapcsolását workshopok, szakmai egyeztetések szervezésével, vagy nyilvános adatbázisok létrehozásával. A TÉR_KÖZ pályázat azzal is újszerűvé vált, hogy a fővárosi városfejlesztés kapcsán elsőként alkalmazta az **új városkommunikációs eszközöket**: a workshopokon túl különböző szórólapokat, plakátokat, közösségi oldalakat, blogot, és online kiállítást használt a program működése és bemutatása céljából.

Közösségi célú projektek, közterületfejlesztés

A TÉR-KÖZ alapvetően kétféle programot foglalt magában: az egészen kis léptékű, kis költségvetésű, azonban jelentős társadalmi hasznot eredményező „közösségi projekteket” („B” típusú projekt), és a nagy, önmagában komplex feladatot felvállaló köztérmegújításokat („A” típusú projekt).

Bár a fajsúlyos köztérfejlesztések erősen meghatározzák a TÉR-KÖZ-ről alkotott képet, a valódi és átfogó cél a *közösségi funkciójú* projektek támogatása. A köztérfejlesztés e pályázaton belüli felvállalása túlmutat az egyszerű felszínrendezésen és burkolatcserén, a közterü-

letfelújítás egy fontos városfejlesztési cél megvalósítása érdekében vált programmá. A köztér meghatározza a helyi arculatot, illetve a közterek rendszere egyben a várost átfogó városarculati szervező erő is. Az „A” program keretében megfogalmazott elvárások reflektálnak a napjainkban megmutatózó folyamatokra, amelyekben a társadalom, a közéletiség különböző megjelenési formái egyre inkább a közterekre koncentrálódnak, így a közterek a közösségi élet színterévé válnak. A TÉR_KÖZ által felvállalt köztéralakítás, a közterek komplex kérdésköre, a differenciáltan használható közterek létrehozása a fővárosi városrehabilitáció egyik központi programja lett.

Az „A” típusú pályázat támogatásával a kapcsolódó fejlesztési elemek összehangoltan egymást erősítve valósulnak meg, ezáltal felértékelik a környezetet, és a területet használók társadalmi folyamataira is pozitív hatást gyakorolnak. E program keretein belül olyan projekttel lehet pályázni, amelyben együttesen jelen van a közterületi infrastruktúrát érintő beavatkozás, tájépítészeti tervezés, zöldfelületi rehabilitáció, kapcsolódó

ingatlan vagy telek hasznosítása közösségi célra, esetleg közterületi hálózat bővítésére üres helyiség hasznosítása, utcaszakasz homlokzatainak és üzletportáljainak rehabilitációja, kapcsolódó lakóépület teljes vagy részleges felújítása. Fontos szempont, hogy a közterület-fejlesztés túlmutasson a fenntartási hiányosságokból adódó felújításon, és a köztér a környezeti fenntarthatóságához szükséges új használati tartalommal bővüljön.

A „B” program olyan városi problémák megoldását kívánja felkarolni, amelyekben a közösségi terek hagyományos használati módjai átalakulnak, és nehezebben definiálható, sokszor átmeneti, ideiglenes, spontán használati igények erősödnek meg. Ezek megoldására inkább közösségi-közéleti, illetve a működésen túlmutató használati válaszok adhatók. A TÉR_KÖZ jelentős eredménye, hogy a pályázatba integrálni tudta – a fizikai környezet megújításán túl – a helyi közösségek újjáépítésének támogatását is az időszakos közösségi rendezvények és városi események segítségével vagy az alulhasznosított ingatlanok átmeneti, köztes hasznosításával.



6-7. kép: X. ker. Újhegyi sétány.



8. kép: XVI. ker. Szilas patak pihenőpark.

A „B” típusú pályázat támogatásával innovatív, közösségi célú fejlesztések valósulhatnak meg közterület-felújításhoz kapcsolódó önálló közösségi elemként vagy a közösségek működését szolgáló ingatlanok fejlesztésén keresztül (pl: piacok, közösségi kertek létrehozása, lakóépületek belső udvarainak rehabilitációja pop-up események formájában).

TÉR_KÖZ eredményei és tanulságai

Az új városrehabilitációs pályázat elvei összhangban vannak a 2013-ban elfogadott Budapest 2030 Fővárosi Városfejlesztési Konceptióval. A TÉR_KÖZ-ben bevezetett városrehabilitációs elvek a fővárosi stratégiai célok – többek között a kompakt város, a minőségi zöldfelület növelése, a gyalogos- és kerékpárbarát közterületek kialakítása, a klímaturatosság erősítése – megvalósítását is segítik. A projektek számtalan eredményt hoztak már eddig is, amelyek alapján követendő példaként szolgálhatnak a későbbi fejlesztésekben, de valódi, hosszútávú, pozitív hatásaiak még ezután lesznek igazán érezhetőek.

A projektek lényegileg öt különböző téma köré szerveződnek. A **közösségi tematikájú** projektek között található közösségi kert, szerzetesrendi közösségi kávézó, könyvtár, idősek klubja vagy éppen társasház közös tulajdonú belső udvarának átalakítása. (9.kép) A **kulturális témájú** projektek keretében többek között galériák, helytörténeti múzeumok, kulturális szalonok létesültek. A projektek egy része **gazdasági-kereskedelmi funkciókat** is tartalmaz, mint pl. a piac, park-kávézó, étterem és rendezvénytér. (4. kép) A **sport tematika** jegyében

különböző korosztályoknak szóló kerékpáros ügyességi pálya, gördeszkapark, szabadtéri fitness-, kosárlabda-, streetball- és futópálya, valamint a vízi sportokhoz sport-szerkölcsönző is létrejött. (5. kép) A legtöbb jó példa a **rekreáció témakörében** parkokban, zöldfelületeken valósult meg az aktív pihenést szolgáló funkciók elhelyezésével, mint pl. séta és bicikliút, szabadtéri parkszínpad, korosztályos vagy tematikus játszóterek, zárandokúti pihenő, tanösvény, piknikhely, kutyafuttató.

Tipikus városi probléma az üres ingatlanok hasznosítása, a helyi használatot erősítő, köztéri szolgáltatás hiánya vagy a kihasználatlan ingatlan funkcióbővítése. E probléma kezelését vállalta fel a gazdaságélénkítés mintaértékű projektje, a **XX. kerületi Hullám Csónakházak szabadidős és turisztikai célú komplex fejlesztése**. (2. kép) Az egykor virágzó, sportolási lehetőségeket nyújtó üdülőterület az épületek fizikai megújításával, az új kiegészítő szabadidős tevékenységek elhelyezésével, továbbá a vendéglátás elindításával most újra vonzóvá válhat minden korosztály számára. Az étterem és panzió a magánszféra bevonásával, a közösségi programok a helyi civil és önkormányzati non-profit szervezetek koordinálásával működnek. A hely identitásának megteremtéséhez saját honlapot is fejlesztenek a szabadidős helyszín sikeres programozása érdekében.

A TÉR_KÖZ szempontjai között fontos szerepet kap a gazdaságélénkítés és funkcióbővítés mellett a **fenntarthatóság** is. A környezeti, társadalmi és gazdasági fenntarthatóság biztosításában példaértékű a **XXII. kerületi Budafok-Belváros új piaca projekt** (1. kép). A pályázatra készült terv egy régóta megoldatlan kerü-



9. kép: XVIII. Kossuth tér.

leti problémára adott új, színvonalas választ a kortárs építészet eszközeivel. A költséghatékony kialakításban jelentős szerepe van a TÉR_KÖZ pályázat feltételeinek való megfelelésnek is. Az új piacépület, melyben az üzlethelyiségek mellett hagyományos árusítópultok és tematikus programok rendezésére alkalmas közösségi tér is létrejött, rendkívül jó épületfizikai tulajdonságokkal rendelkezik, szerkezete tiszta, fenntartása kis költségigényű, működési konstrukciója pedig biztosítja a gazdaságos fenntarthatóságot.

A pályázatokkal szemben elvárt komplexitás révén a közterület és az azzal elválaszthatatlan egységet képező ingatlanok egymással összefüggő problematikájának átfogó kezelését, a **terület fizikai és társadalmi problémájának együttes felvállalását** hangsúlyozza a pályázat. Ilyen komplex rehabilitáció történik a **XIX. kerületi kispesti Kossuth tér** (4. kép) átalakulása során. A piac és az iskola közötti terület mindkét közösség igényeit maximálisan kiszolgálja. A többfunkciós parkoló egy része felett sportpálya létesül, mellette a beton burkolatú parkoló területén streetball pálya kerül kialakításra, amely hétfégenként a piac vendégeinek szolgálhat parkolóhelyül, más időben pedig a helyi fiatalok sportolását segíti.

Az európai fejlett városok köztérmegújítási programjai általában az **innováció** első számú terepei. A TÉR_KÖZ pályázat nem titkolt szándéka, hogy a hazai köztérelakításban is érvényesüljön az innováció, és érdekes, izgalmas, esztétikai és tartalmi szempontból is értékes felújítások jöjjenek létre. A TÉR_KÖZ programjai tükrözik azokat a korszerű és adaptálható szakmai irányokat és megoldásokat, amelyeket Nyugat-Európában már sikerrel alkalmaznak a városi élet minőségének javítása érdekében. A pályázat egyik sarkalatos elvárása ezért az innovatív megoldások alkalmazása, melyre kiemelhető példa a **X. kerületi Újhegyi sétány**. (7-8. képek) Az új kialakítás a hely adottságaihoz messzemenőig igazodva egyedi, helyspecifikus módon biztosítja a térhasználatot, és ezáltal a köztéri akadálymentesítés témakörében is új értéket teremt.

Számos ökológikus szemléletet tükröző elemet tartalmaznak a projektek, mint pl. **XVI. kerületi Szilas patak** (3. kép) mentén létrehozott záportározó és a kapcsolódó természetes közegű játszótér, a **IX. kerületi Nehru-part** biodiverz zöldfelülete, valamint a **X. kerületi Újhegyi sétány** bontott térburkolatának újrhasználása.

Az építési tevékenység mellett megvalósuló, a fejlesztést hosszútávon erősítő, nem épített jellegű elemek hatása ma még felmérhetetlen. Erre példa a helyi kezdeményezésre induló „közösségi kert”, amely a **XVIII. kerületi Lakatos lakótelepen** valósult meg. Ezt egy kihasználatlan területen a pályázatra jelentkezés érdekében létrejött egyesület hozta létre és tartja fenn azóta is sikeresen. A **VIII. kerületi Európa Belvárosa Program II. Palotanegyed Kulturális Városmegújítása** program keretében az önkormányzat társasházakkal

dolgozott együtt. Az együttműködés keretében megújultak a palotanegyedi társasházak, terek. A társasházak közösségei a fizikai megújításon túl olyan önkéntes közösségi feladatokat vállaltak, mint a köztéri fák gondozása, kerületi kulturális események rendezésében való közreműködés, belső udvarok időszakos megnyitása látogatók számára.

Sok tanulsággal szolgál a helyi civil közösségek integrálása egy projektbe. **Közösségi tervezéssel** készült a **XVIII. kerületi Kossuth tér** fűszerkert (6. kép), míg a **XVI. kerület Szilas-patak kerékpáros közösségi parkjánál** már a megvalósítás is a használó közösség bevonásával történt. A **XIX. kerületi Kossuth tér** kétszintű hasznosításával létrejövő sportpályák esetében a tervezésen túl a fenntartás is a helyi iskola bevonásával történik, mint ahogy a **II. János Pál pápa téri játszótéren** a gyermekprogramot biztosító csószház is egy egyesület bevonásával működik.

Összegzés

A városi életminőség javítása érdekében az építészeti értékek védelme és megőrzése, valamint a komplex városrehabilitáció eredményessége a főváros, a kerületek és minden városi közösség számára kiemelten fontos. Az eddigi folyamatból egyértelműen látszik, és a kerületi, lakossági visszajelzések is igazolják, hogy szükség van a pályázati keretrendszerre is, hogy minden szereplő túllépjen a maga bejárattott útjain, és felfedezze az új lehetőségeket. Az építészeti értékek megőrzését szolgáló támogatásokra, a több évtizedre visszanyúló múltjuknak köszönhetően jelentős igény alakult ki az ingatlantulajdonosok körében. Kiemelkedően nagy segítséget jelentenek a városlakók, ingatlantulajdonosok számára, hogy a magas költséget jelentő felújításaikhoz rendszeresen, évről évre ismét számíthatnak a Fővárosi Önkormányzat támogatására. A 2013-ban meghirdetett TÉR_KÖZ pályázat jelentősége pedig abban áll, hogy felismeri: a városfejlesztési projektek sikere érdekében szükség van valamennyi szereplő aktív részvételére. A helyi közösségek bevonása, összehangolása új szemléletmódot igényel, és új koordináló feladat felvállalását is szükségessé teszi az önkormányzatok részéről. Mind a magántulajdonú ingatlanokon, mind a közösségi területeken támogatott fejlesztések egymást kiegészítve és erősítve – a fővárosi vezetés támogatását maguk mögött tudva – a város egésznek színvonalas megújulásához járulnak hozzá.

Szerző:

dr. Szeneczey Balázs

Városfejlesztési Főpolgármester-helyettes

(Közreműködött: Mártonffy Miklós, Maczák Johanna, Deák

Krisztina, E. Juhász Veronika, Mátrai Réka;

fényképek: E. Juhász Veronika, Szabó Zsuzsanna

(Értékvédelmi pályázatok); építészforum, Danyi Balázs, Orosz Ádám, Jani Anna, Lépték-Terv Kft. (TÉR_KÖZ))

Világszínvonalú lézeres kutatóközpont épül Szegeden

Szegeden valósul meg Magyarország jelenleg legnagyobb kutatási-fejlesztési beruházása. Az ELI-ALPS lézeres kutatóközpont világszínvonalú elsődleges és másodlagos forrásaival a nemzetközi kutatói közösség számára is elérhető infrastruktúrát kínál majd egyebek mellett a biológia, a kémia, az orvos- és az anyagtudomány területén. A kutatóközpont köré tervezett Science Park gazdaságélénkítő hatása tovább növelheti a csongrádi megyeszékhely tudományos potenciálját.

Az ELI koncepciója a francia fizikus professzor, Gérard Mourou nevéhez fűződik. Több mint tíz évvel ezelőtt ő indítványozta először, hogy az Európai Unióban szükség van egy lézeres kutatóintézetre, ami jelentőségét tekintve például a világ legnagyobb részecskegyorsítójához, a CERN-hez mérhető. Az előkészítési fázis során eldőlt, hogy úgynevezett osztott kutatási infrastruktúra keretében valósul meg a projekt: az ELI kutatóintézetei három európai városban, a csehországi Dolny Brezany és a romániai Magurele mellett, hazánkban Szegeden épülhetnek fel. A három központ eltérő kutatási területeken működik majd: a csehek a részecskegyorsítás, a románok a nukleáris fizika területén végezhetnek majd lézeres kísérleteket, míg a hazai kutatóközpont kuriózuma az ultragyors impulzusokkal végzett vizsgálatok lesznek.

Az ELI (Extreme Light Infrastructure) magyar pilléreként az ELI-ALPS (Attosecond Light Pulse Source) elsődleges küldetése az, hogy nagy ismétlési frekvenciájú, ultrarövid, nagyintenzitású lézerimpulzusokat állítson elő. Az óriási tudományos jelentőséggel bíró fényforrások, illetve az ezeket kísérő szintén egyedülálló másodlagos források hozzáférhetőek lesznek alap- és alkalmazott kutatások, valamint a magánszektor számára is. Ezzel az ELI-ALPS az ultragyors fizikai folyamatok vezető fényforrása lesz, egyben világszínvonalú kutatóhely a biológia, a kémia, az orvos- és az anyagtudomány területén is.

Miután 2011-ben Magyarország Kormánya elkötelezte magát a projekt megvalósítása mellett, megkezdődtek a hazai előkészítő munkálatok a projekt megvalósításával megbízott ELI-HU Nonprofit Kft. irányításával. Több hazai város pályázott a kutatóközpont fogadására, végül Szegedre esett a választás. Ehhez feltehetően hozzájárult

a város könnyű megközelíthetősége, illetve a Szegedi Tudományegyetem közelsége, különös tekintettel a lézerfizika itt oktató hazai szakteknéjeire.

A város határában lévő volt szovjet laktanya területét jelölték ki a projekt helyszínéül, ahol a tereprendezési munkálatok során lőszermentesítést kellett végeznie a szakembereknek. 2014 februárjában ünnepélyes keretek között tették le az ELI-ALPS alapkövét.

A beruházás építési munkálatainak első hónapjaiban speciális alapozási munkálatok a technológiai épület tekintetében a földfelszín alatt zajlottak. A kísérletek sikerességéhez elengedhetetlen a rezgésmentesség, valamint a rendkívül nagy tömegű épületszerkezetek stabil alátámasztásához már ennél munkafolyamatnál 819 darab cölöpöt fúrtak le az épületek alá. Ezek hosszára jellemző, hogy ha mindegyiket egymás mögé helyeznénk, a teljes hosszuk mintegy 14,4 km lenne. Az épület alatt kialakítottak egy speciális vakpincét is annak érdekében, hogy a cölöpökre nehezedő súlyt csökkentse, valamint ez is aktív részét képezi a lézerek számára fontos rezgésmentes alapnak. A vakpince földmére épített, rugókat és expandált parafát is tartalmazó rezgésmentes rezgésmentes alap rész szintén stabilitási célokat szolgál. Az épületkomplexum összességében 4200 m² tisztatérrel rendelkezik, ezek ISO 7 és ISO 8 minősítéssel üzemelnek majd. A rezgésmentesség mellett a hőmérséklet stabilitása is fontos a kísérletek szempontjából, az eltérés ± fél Celsius-foknál nem lehet nagyobb. A kutatóközpont mellett kapott helyet egy záportároló tó, ami a kerítéssel védett területen kívül található közterület, így bárki által szabadon látogatható.

Az épületek nemcsak a lézerberendezéseknek, a másodlagos sugárforrásoknak és cél- és kísérleti területeknek, a lézeres előkészítő és egyéb speciális laboratóriumoknak valamint az elektromos, mechanikai és



1. kép: Az ELI-ALPS épületkomplexuma.

optikai műhelyek adnak majd helyet, hanem elegendő területet biztosítanak a mintegy 150 kutató és adminisztrációs tevékenységet folytató személy számára kialakítandó irodák, szeminárium- és tárgyalótermek, könyvtár és szociális helységek számára is. Az ELI-ALPS megnyitását követően egy modern látogatóközpont várja majd az érdeklődőket, ahol bepillantást nyerhetnek egy nemzetközi kutatóközpont mindennapi működésébe.

Addig is, amíg az ELI-ALPS munkatársai birtokba vehetik az új kutatási infrastruktúrát, a korábban kötött hazai és nemzetközi együttműködési megállapodásoknak köszönhetően számos bel- és külföldi egyetemen, illetve kutatóközpontban gyarapíthatják gyakorlati tapasztalataikat a lézerrendszerek terén. A projektre egyébként is kimondottan jellemző a nemzetköziség, a szegedi kutatóközpontban dolgozó kutatók, mérnökök hozzávetőleg háromnegyede hazai szakember, mintegy negyede pedig 16 különböző országból érkezett a csongrádi megyeszékhelyre.

Az építkezés a tervek szerinti ütemben halad, a kivitelen az utolsó simításokat végzi az épületeken (2016

októberi állapot szerint). A műszaki átadást követően szállítják be a francia, német és litván partnerek által gyártott lézerrendszereket, és megkezdődnek a kutatási berendezések próbaüzemei. Az összes elsődleges és másodlagos forrás üzemszerűen várhatóan 2019-től működik majd. A mintegy 70 milliárd forint költségvetésű projekt 85%-át az Európai Unió Európai Regionális Fejlesztési Alapja biztosítja.

ELI Science Park – egyedülálló lehetőség a Dél-alföldi régió számára

Az ELI-ALPS beruházás nem csupán a helyi kutatási és tudományos kapacitások növelésében játszhat szerepet, hanem megnyithatja az utat Szeged és a szűkebb régió számára egy valódi, tudásalapú lokális gazdasági környezet megteremtésére, illetve az eddiginél dinamikusabb vállalkozásfejlesztésre. A Szegedi Tudományegyetem – mely a projekt minden aspektusában meghatározó szerepet játszik – kezelésében álló mintegy 90 hektáros állami területen a lézeres kutatóközpont mellett a tervek szerint egy Science Park is létrejön. (2. kép)



2. kép: AZ ELI-ALPS lézeres kutatóközpont és tervezett Science Park területe és elhelyezkedése. Forrás: ELI-ALPS.

Az ELI-ALPS küldetése az, hogy a lehető legrövidebb fényimpulzusokat a lehető legszélesebb spektrális tartományon, a lehető legnagyobb ismétlési frekvenciával állítsa elő. A kutatóközpont infrastruktúrája négy fő lézerrendszerből és néhány kisebb egységből fog állni. A lézerimpulzusokat a másodlagos forrásoknál és a célterületeken használják fel. Másodlagos fényforrás előállításakor a lézerimpulzusokat megfelelő anyagra (gáz, szilárd felület, optikai kristály) irányítják, ahol úgynevezett másodlagos sugárzás (röntgen-, távoli ultrabolya, távoli infravörös, terahertzes sugárzás) keletkezik. A célterületen a direkt lézerimpulzusok és a másodlagos sugárzások is alkalmasak kísérletek vagy mérések elvégzésére egyebek mellett a fizika, kémia, biológia, illetve az anyag- és az orvostudomány területén.

Hogyan is működik ez a gyakorlatban? A szén-dioxid légköri koncentrációjának növekedéséről tudjuk, hogy összefügg a globális felmelegedéssel és a tengerszint emelkedésével. Ahhoz, hogy ezt a folyamatot lassítsuk, illetve a szén-dioxidot hasznos anyagokká alakítsuk át, meg kell vizsgálnunk az atomi szinten végbemenő folyamatokat. Az ELI-ALPS kutatási berendezései többet között ehhez is biztosítják az infrastruktúrát.

A minden igényt kielégítő Science Parkba a tervezők reményei szerint a leginnovatívabb hazai, illetve nemzetközi vállalkozások települnek majd be. Az eddig elkészült hatástanulmányok szerint az ELI-ALPS kutatóközpont működésének kezdetét követően, középtávon 50-80 vállalkozás, illetve közel 1500 ember dolgozhat majd a tervezett tudásparkban. **Ez gyakorlatilag egy új városrész megszületését jelentené,** ahol a betelepülők jelentős része a kutatás-fejlesztésre specializálódott, szereplői pedig az átlagosnál nagyobb jövedelemmel és fogyasztóerővel rendelkeznek, a megjelenő cégek másik fontos ágát pedig a beszállítói lánc tagjai adják. Mindez magas színvonalú szolgáltatásokat nyújtó további vállalkozások betelepülését feltételezi. Az érkező cégek kiváló logisztikai kondíciókra (a kutatóközpont, a tudáspark és a szegedi, illetve környékbeli tömegközlekedés terültén is), rugalmas együttműködési feltételekre, kiváló minőségű háttér szolgáltatásokra, valamint ideális esetben nagyobb mértékű külső forrásokra is számíthatnának.

Az ELI Science Park a tervek szerint jellemzően tudásintenzív vállalkozások sorának biztosít majd infrastrukturális hátteret. Tekintettel arra, hogy a kutatási eredmények üzleti felhasználása várhatóan igen széles skálán mozog majd, a tudáspark nem csupán egy speciális K+F+I területet szolgál majd ki, hanem számos, magas hozzáadott értékű tevékenységet folytató vállalkozásnak ad teret, melyek között az összetartó kapocs, az „integrátor” szerepét az ELI-ALPS kutatóközpont tölti majd be.

Összehangolt stratégia a lokális gazdaságfejlesztés jegyében

Annak érdekében, hogy fenti célkitűzések a következő években valósággá válhassanak, teljes konszenzus és közös vízió alapján kialakított stratégia megalkotására van szükség, melynek megvalósításában az ösz-

szes stratégiai partnernek fontos szerepet kell vállalnia. A kormányzat, Szeged város és Csongrád megye, az üzleti- és magánszektor, valamint a Szegedi Tudományegyetem szoros együttműködésével teremthetők meg azok a feltételek, amelyek biztosíthatják, hogy a tervezett tudáspark létrejöhessen, és nem csupán rövidtávon, hanem a későbbiekben is jelentős gazdasági tényező legyen a Dél-alföldi régió számára. Az ilyen, kevésbé fejlett térségek esetében a felsőoktatásnak kiemelkedően fontos szerep jut, hiszen ez szolgáltatja a folyamatos utánpótlást a magasan képzett munkaerő tekintetében, emellett tudásparkként az innováció motorja is egyben.

Magához, az ELI-ALPS-hoz kapcsolódva a Science Park kialakításának rövid távú hatásai közvetlenül Szegeden és térségében, illetve tágabban a Dél-alföldi régió különböző helyszínein várhatók. Mindez elsősorban az olyan tényezőknek köszönhető, mint az új szereplők megjelenése a vállalkozói ökoszisztémában, a már működő cégek teljesítményének erősödése, a közszolgáltatások, valamint az általános befektetői környezet javulása, illetve további fontos hatásként a régió megjelenése a globális K+F+I térképen.

A kutatóközpont és a tudáspark működése, illetve a technológia fejlesztése által elsősorban a hazai, a Szeged környéki beszállító cégek, a helyi vállalkozások teljesítménye javulhat a megrendelések növekvő számának köszönhetően. A hasonló kutatóhelyek példái-ból kiindulva, a lehetőségek maximális kiaknázásával a létesítmény akár néhány száz vállalkozásnak is megbízást adhat majd különböző áruk és szolgáltatások tekintetében. Ezen tőke elsősorban a helyi és regionális gazdaságba vándorolna, és közvetett hatásmechanizmusokon keresztül újabb beszerzéseket indukálna az alsóbb szintű beszállítói láncokban; ez a láncfolyamat pedig a regionális multiplikátor hatáson keresztül jelentős befolyással lenne a foglalkoztatásra, a fogyasztásra és az adóbevételekre is.



3. kép: A tervezett inkubátorház látványterve. Forrás: www.inno.u-szeged.hu.



4. kép: Az „Agy”.

Tudáspark: tervezetten, több ütemben

A Science Park kialakítása az ELI-ALPS lézeres kutatóközpont megvalósításának fázisaihoz igyekszik igazodni. Mindez nem egy ütemben, hanem a betelepülő vállalkozások igényeinek figyelembevételével, tervezetten történik. A tudáspark első elemének az ELI-ALPS épületével szemben, a terület legfrekvenciáltabb helyén fekvő, illetve a Park kapujának számító inkubátorházat szánják. Az előzetes tervek szerint a későbbiekben a tudás- és innováció-orientált, kutatás-fejlesztési tevékenységet folytató cégek betelepülésével, új irodák, laborok, telephelyek felépülésével a Park fokozatosan népesül majd be.

Az inkubátorház ígérkezik a Science Park első zászlóshajójának, mely bérelhető irodahelyiségeket, laboratóriumokat, apartmanokat és kényelmi szolgáltatásokat kínál majd a betelepülő vállalkozásoknak, mindezt rugalmas, egyéni igényekre szabott bérleti struktúrákban. Emellett

a létesítmény hosszabb távú célja inkubációs szolgáltatásaival (tanácsadás, IT helpdesk) segíteni a start-up és spin-off vállalkozások indulását és fejlődését.

Az inkubátorház beruházási (MFB Invest Zrt., Szegedi Tudományegyetem, Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata, Magyar Tudományos Akadémia Szegedi Biológiai Kutatóközpont, Magyar Fejlesztési Bank) és stratégiai partnerek (Csongrád Megyei Önkormányzat, Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata, Szegedi Tudományegyetem, ELI-HU Nonprofit Kft., Európai Unió: TOP, GINOP) széles körének együttműködésével valósul meg. A rövid (inkubátorház) és hosszabb távú (ELI Science Park) fejlesztési célok realizálásán túl, a dél-alföldi növekedési zóna fejlesztése is a stratégia részét képezi. (3. kép)

Az inkubátorház megvalósítását követő második ütemben a Park főutcája, a kutatóközponthoz és a tudáspark központjához, az inkubátorház épületéhez bevezető út melletti terület (The Gate) épülhet be. Elhelyezkedésénél fogva itt található a Park legnagyobb presz-



5. kép: Az épületkomplexum a záportározó tó felől.

tízszertékkal bíró része. Harmadik ütemben az ELI-ALPS épülete körüli önálló telkeken (The Heart), negyedik és ötödik ütemben pedig a Park belsőbb részein, a Park legnagyobb egybefüggő, 24 hektáros, zöld területtel körbevett területén (The Hill) létesülhetnek cégképviselők, telephelyek és szolgáltató központok. A működő cégek és a munkavállalók magas színvonalú kiszolgálása érdekében éttermek, rekreációs, illetve egészségügyi profilú vállalkozások megjelenése is várható.

A tudásközpont magja: a Szegedi Tudományegyetem

A Dél-alföldi régió gazdasági ökoszisztémájában kulcsszerepet betöltő Szegedi Tudományegyetem az ELI-ALPS projekt egyik tulajdonosaként, illetve a tudáspark tervezett területének kezelőjeként a magasan képzett munkaerő biztosításán kívül számos ponton kapcsolódik a fejlesztést és megvalósítást szolgáló stratégiához. Az Egyetemnek aktív szerepet kell játszania nem csupán a felsőoktatási-ipari kapcsolatok szorosabbra fűzésében, hanem a helyi gazdaságélénkítő vállalkozásfejlesztési programokban is. A helyi felsőoktatásnak tehát elemi érdeke a tudáspark hatékony menedzselése és fejlesztése, illetve az odatelepülő vállalkozások támogatása a pénzügyi forrásokhoz és a különböző tudástranzfer-hálózatokhoz való hozzáférésben.

Lehrner Lóránt az ELI-HU Nonprofit Kft. ügyvezető igazgatója. Pályafutását a banki szektorban kezdte. Közel két évtizedet töltött az ABN AMRO Banknál, az ING Bank és a Volksbankban. 2010 óta egyik vezetője a Széchenyi Kockázati Tőkealpnak és több társaság igazgatóságának tagja. 2010-től a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség integrációs elnökhelyettese, majd 2011-től az ELI-HU ügyvezetője és az ELI-DC boardtagja.

Források:

<http://www.eli-alps.hu> (ELI-ALPS)

<http://www.inno.u-szeged.hu/eli-science-park> (DEAK Zrt.)

Lengyel I, Lukovics M, Imreh Sz (2016) Entrepreneurship challenges in a Less Developed Region of Hungary ELI-ALPS Laser Research Centre in Szeged. JTSR (2016) 23: 79-96.

Ennek legfontosabb elemei a felsőoktatási képzés megnyitása a vállalkozások felé (kooperatív vagy duál szisztémák), az érintett tanszékek és intézetek ipari kapcsolatainak erősítése (közös projektek, outsourcing), ezen belül is a közös piaci tevékenységek támogatása az ELI-ALPS kutatásokra épülő területeken, legyen szó biotechnológiáról, anyagtudományról vagy egészségügyi felhasználásról. Emellett a képzésen kívül aktívan szükséges segítenie a betelepülő vállalkozások munkaerő-toborzását, illetve erős menedzsment aktivitásokkal klaszterek, innovációs platformok és szervezetek alakulását.

Az ELI-ALPS lézeres kutatóközpont felhelyezheti Szegedet a globális K+F+I térképre, egyben egyedülálló fejlődési lehetőséget jelent a város, illetve a Dél-alföldi régió számára. A létesítményt a jövőben használó nemzetközi szakmai közösség olyan berendezésekkel folytathatja kutatásait az ELI-ALPS-ban, melyek csakis itt lesznek elérhetőek számukra. Ezzel Szeged városa egy olyan kikerülhetetlen kutatási infrastruktúrával gazdagodik majd, mely várhatóan előrelendíti a foglalkoztatást és a fogyasztást, valamint a város és a régió vállalkozói ökoszisztémáját is új dimenzióba emeli. Szeged arra lehet sikeres példa, hogy egy kevésbé fejlett régió gazdasága hogyan fejleszthető egy innovációs projekten keresztül.

Szerző:
Lehrner Lóránt



Kitekintés

A székelyföldi városok felkészülése a 2014-2020 közötti fejlesztési időszakra

Integrált várostervezési folyamatok két székelyföldi városban

A tanulmány célja

A jelen tanulmány célja bemutatni a romániai városfejlesztési folyamatokat, szabályokat, illetve két székelyföldi város, Csíkszereda és Székelyudvarhely integrált városfejlesztési stratégiáját (IVS), továbbá ezek korrelációját a romániai fejlesztési folyamatokkal, dokumentumokkal.

Az IVS egy olyan városfejlesztési eszköz, amelynek kidolgozása participatív, bottom up módszerrel történik, tehát közösség orientált, de figyelembe veszi a külső trendeket és összhangban van a magasabb területi szinten kidolgozott tervezési dokumentumokkal is. Az IVS-t, mint stratégiai tervezési és szabályzó eszközt az Európai Regionális Fejlesztési Alap szabályzatának 7. cikkelyében említik, Romániában pedig a 399/2015 számú Kormányhatározat szabályozza ennek működését. A tanulmány kritikai megközelítésben a jobbítás szándékával elemzi a két székelyföldi város már elkészült fejlesztési stratégiáját, és e munka reményeim szerint hidat képez más városok Integrált Városfejlesztési Stratégiáival való összehasonlítására is.

Az integrált városfejlesztés

Annak igénye nélkül, hogy egy újabb definíciót találjunk ki, megállapítható, hogy az integrált városfejlesztés multiszektorális, többdimenziós, és partnerség-, illetve program alapú fejlesztési megközelítést és módszert jelent. Az Európai Bizottság megfogalmazása szerint „...világos, hogy a városias területek előtt álló különféle – környezeti, gazdasági, társadalmi és kulturális – kihívások szorosan összefonódnak, ezért a városfejlesztés terén csakis integrált megközelítéssel lehet számottevő sikereket elérni. Így a városok fizikai megújítását célzó intézkedéseket olyan intézkedésekkel kell egyesíteni, amelyek elősegítik az oktatást, a gazdasági fejlődést, a társadalmi befogadást és a környezetvédelmet” (Európai Bizottság 2014)¹.

Számos dokumentum foglalkozik a fenntartható integrált fejlesztésekkel, kezdve az ESDP-vel a Lisszaboni Szerződésen át egészen a Toledói Nyilatkozatig. Ezen dokumentumok közül kettőt emelnék ki, a Lipcsei Chartát, illetve a Toledói Nyilatkozatot.

A Lipcsei Chartát 2007-ben fogadták el Lipcsében *A Fenntartható Európai Városokért Charta* néven, ez rögzíti azt, hogy a várostervezési politika egyik alapvető elve az integrált városfejlesztési megközelítés kell legyen mind az EU, mind a tagállamok szintjén.

Ezt erősítették meg 2010-ben a Toledói Nyilatkozatban a tagállamok városfejlesztésért felelős miniszterei, hangsúlyozva az intelligens, szociális szempontból inkluzív, fenntartható városfejlesztés szükségességét. A nyilatkozat szerint a városok problémáit egy átfogó, globális vízió mentén lehet orvosolni.

A nyilatkozat szerint az integrált városfejlesztési stratégia egyaránt:

- stratégiai eszköz, amely biztosítja a különböző rész-, és szakpolitikák közti összhangot, mint a szállítás, kultúra, gazdaságfejlesztés, infrastruktúra, oktatás, környezetvédelem,
- közösségi alapú helyi tervezési és fejlesztési eszköz, amely magába foglalja a különböző helyi csoportok érdekeit egy működő partnerség alapján,
- operatív fejlesztési eszköz, amely olyan fejlesztési projekteket foglal magába, amelyek célja a leromlott városi területek megújulása, a lakáskörülmények javítása, az infrastruktúra fejlesztése, a környezetvédelmi problémák felszámolása, a helyi gazdaság bővítése, a szociális felzárkóztatás (inklúzió) megteremtése.

Az Integrált Városfejlesztési Stratégia jellemzői

Romániában a gazdasági-társadalmi fejlődés legfontosabb motorja a városok fenntartható fejlődése, a városok fejlődése egy multiszektorális, illetve több dimenziós és integrált megközelítésben képzelhető el. E magvas következtetés a Regionális Operatív Program menedzsment hatósága által szervezett konferencián hangzott el 2015-ben.²

De ugyanezen gondolatokat rögzíti a 2014-2020 közötti időszakra kidolgozott Regionális Operatív Program, amely a policentrikus városfejlesztést tekinti kiindulópontnak a romániai régiók felzárkóztatása érdekében.

Az új szabályok szerint, amelyek az integrált városfejlesztés finanszírozását érintik, Romániában a 2014-2020-as költségvetési periódusban az Európai Regionális Fejlesztési Alapból a *Gazdasági növekedés és a munkahelyteremtés* célkitűzésre fordított források legkevesebb 5%-át kötelező a városok fenntartható fejlesztésére költeni (ERFA 7. cikkely).

Az integrált városfejlesztés központi eleme az integrált városfejlesztési stratégia (IVS). A városok fejlesztésére irányuló projektek finanszírozása ezen stratégiák alapján és

keretében történik, és az integrált jelleg szükségességét hangsúlyozzák az olyan, városokat is érintő komplex kihívások, mint a gazdasági, környezeti, éghajlati és demográfiai változások. Az IVS képezi a keretét azon egyedi beavatkozások, más szóval projektek számára, amelyek a városok fejlesztése érdekében eszközölnék beruházásokat, és adnak válaszokat az ott beazonosított problémákra, kihívásokra.

A városfejlesztés másik fontos eleme a városfejlesztési hatóság (románul *autoritate urbană*), amelyet az önkormányzat keretében hoznak létre³. A városfejlesztési hatóság az IVS kivitelezéséért, illetve a forrásokkal való gazdálkodásért is felel. Tehát egyértelmű, hogy a városi önkormányzat a városfejlesztési hatósággal együtt az operatív programok esetében már ismert közvetítő szervezetnek felel meg (Organism Intermediar), szervesen bekapcsolódik majd az országban elköltésre kerülő strukturális és fejlesztési alapok lebonyolítási és felügyeleti rendszerébe.

A regionális politikáért felelős romániai intézményrendszer már az előző költségvetési ciklusban létrejött. A 2014-2020-as időszakban lebonyolítandó Regionális Operatív Program IV. tengelye *„A fenntartható városfejlesztés”* nevet viseli. Ez nem jelenti azt, hogy a városoknak nyújtott támogatások csak a IV. tengely alatt futnak, hiszen a ROP más intézkedései is támogatnak városfejlesztési projekteket.

A ROP IV-es tengelye kombinálja az Európa 2020 stratégiában rögzített és Románia által felvállalt specifikus célokat, pontosabban négyet ezek közül:

- Az alacsony szénkibocsátású gazdaság;
- A környezetvédelem és az erőforrások hatékony felhasználása;
- A szociális inklúzió és a szegénység csökkentése;
- Beruházások az oktatásba, kompetenciák és az élethossziglani tanulás.

A kihívások kezelésére szánt költségvetés értéke 1,38 milliárd euro, amely a ROP számára előirányzott költségvetési keret 17,88%-át képezi.

A támogatásra érdemes beruházások közé az alábbi típusú beruházásokat sorolták:

- Városi közlekedési infrastruktúra: kerékpárutak, utcák, környezetbarát szállítási eszközök vásárlása – 1126 millió euro,
- Olyan épületek felújítása, amelyek kulturális, oktatási, rekreációs célokat szolgálnak, emellett zöldövezetek, közterek, sétányok stb., kisléptékű közüzemi rendszerek támogatása – 125,15 millió euro,
- A felhagyott, funkció nélkül maradt urbánus területek felélesztése (funkcióváltás, elhagyott területek bevonása a város gazdasági-társadalmi életébe) – 58,8 millió euro,

- Oktatási infrastruktúra (bölcsődék, óvodák, napközik, technológiai középiskolák, szakiskolák) – 76,47 millió euró.

A pályázatok haszonélvezői a megyeszékhelyek, pontosabban a megyeszékhelyként is nyilvántartott megyei jogú városok, amelyek a konvergencia régiókban találhatóak, azaz az összes megyeszékhely, kivéve a Bukarest – Ilfov régió (főváros és közvetlen környéke) városait. Kivételt képez még Tulcea város, amely Tulcea megye székhelye, ez a Regionális Operatív Program Duna Delta intézkedéscsomagjából részesül támogatásokban.

A források leosztása a regionális szintre leosztott források arányában történik, 2018 végéig pályázati alapon, de egyenletes forráselosztásra törekednek a megyeszékhelyek között. 2019-től viszont verseny alapján, pályázatok révén, a pontozás alapján lehet lehívni a forrásokat.

A pályázatok tartalmi vonatkozásainak lokálisan az IVS szab keretét, ezt összekapcsolják egy közlekedési rendszert szabályzó és fejlesztő Városi Mobilitási Tervvel. Érdekes, hogy a növekedési pólusok esetében nem, viszont az egyéb típusú megyeszékhelyek esetében határozottan támogatják, hogy az IVS lépje túl a városok adminisztratív területét. Ennek megfelelően az IVS-eket két kategóriára bontják:

- A megyeszékhelyek fejlesztésére irányuló IVS,
- A metropolisz övezetek⁴ fejlesztésére irányuló IVS.

Amint már fennebb is említésre került, a városi fejlesztési hatóság a közvetítő szervezet szerepét fogja betölteni, ennek okán az önkormányzatok a ROP irányító hatósággal egyfajta átruházási szerződést kötnek, ezt megelőzően a városi fejlesztési hatóságok egy átvizsgáláson, illetve egy akkreditációs folyamaton mennek keresztül.

A Városfejlesztési Hatóság kidolgozza a pályázati elbírálás szabályzatát és procedúráját, ennek alapján kiírja a pályázatokat, amelyeket, lévén többnyire közberuházások, az önkormányzat, illetve a neki alárendelt szervezetek, intézmények pályázhatnak meg.

Az IVS felépítése, szerkezete

Az IVS szerkezete a ROP Irányító Hatósága által jóváhagyott szerkezeti felépítést követi. A tartalmi szerkezet a helyzetfeltárást, elemzést, a kihívások (provocări) beazonosítását, az operatív célokat, prioritásokat, beavatkozási területeket és a projektek bemutatását tartalmazza. A logikai összefüggés ezek között az, hogy a helyzetfeltárást leírt problémákra az elemzés során megállapítjuk a megoldásokat, a külső kihívások figyelembe vétele mellett válaszokat fogalmazunk meg intézkedések, majd

¹ ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/urban_en.pdf

² Fenntartható városfejlesztés: tapasztalatok és tanulságok (Dezvoltarea urbană durabilă: experiențe și lecții învățate) a konferenciára Bukarestben 2015. december 15-én került sor.

³ Urban Agenda for the EU, Pact of Amsterdam, 2016 may 30, Amsterdam

⁴ A metropolisz övezeteket csak a százezeres városok körül jelölték ki, ezekhez önkéntesen csatlakozhattak a nagyvárosokkal szomszédos önkormányzatok a földrajzi távolság, illetve a rendelkezésre álló infrastruktúra függvényében.

ezen belül konkrét projektek formájában. Az IVS talán legfontosabb része a projektlista, illetve a projektek megvalósítására előirányzott forráslista, hiszen ezek alapján kerül jóváhagyásra az IVS költségvetése, a támogató hatóság számára pedig ez jelöli ki azon projekteket, amelyeket az IVS keretében támogatni fognak. Az IVS formai és részben tartalmi felépítését meghatározza az a modell, amit az irányító hatóság közzétett, ennek megfelelően készülnek el a megyei jogú városok, metropolisz övezetek számára az IVS-ek. Itt fontosnak tartom kihangsúlyozni, hogy a városok fejlődését nemcsak a IV-es tengely integrált intézkedései, hanem a ROP többi tematikus tengelye is támogatja, így az V, VII, VIII, IX-es tengelyek is.

A jelen tanulmányban vizsgált városok

A két vizsgált székelyföldi város Csíkszereda és Székelyudvarhely, mindkét város Székelyföldön, ezen belül Hargita megyében található. A városok nagyságrendileg ugyanabba a településkategóriába tartoznak, közepes méretűek, a román településhierarchiában III. rangú városoknak számítanak.

Az egyetlen jelentős különbség a két város között, hogy Csíkszereda Megyei Jogú város egyben Hargita megye székhelye is, ezzel szemben Székelyudvarhely csak megyei jogú város státuszban van, de ennek ellenére fontos vonzáskörzeti központ, hatótávolsága Udvarhelyszéken túl a Baróti-medence, a Homoród-mente Brassó megyébe átnyúló falvai irányába is jelentős. Csíkszereda összlakossága 38.700 fő, Székelyudvarhely 34.257 fő, az adatok 2011-es népszámlálás által feltárt demográfiai helyzetet tükrözik. Mindkét város jelentős népességvesztést szenvedett el az 1992-es, illetve 2002-es népszámláláshoz viszonyítva.

A két város gazdasági profilja különböző, a megyeszékhelyi ranggal együtt jár a nagyobb számú közigazgatási foglalkoztatott, Székelyudvarhely esetében magasabb a KKV szektorban alkalmazottak száma. Mindkét városban találunk nagyvállalatokat, Székelyudvarhelyen a textilipar, nyomdaipar, papíripár, faipar, Csíkszeredában a feldolgozás, a söripar, a tejipar és az ásványvíz ipari vállalatok súlya jelentős. A két város történelmileg kialakult vonzáskörzete is hasonló, mindkét város gazdasági, foglalkoztatási, oktatási vonzáskörzete meghaladja a százezer lakost.

A két város IVS-e által feltárt problémák

Mindkét város általános problémája a demográfiai csökkenés, illetve a gazdasági szervezetek számának csökkenése, a munkahelyek számának visszaesése. Az is tény, hogy mindkét városban erősen átalakult a munkaerőpiac, az ipar, főleg a tömeges munkaerőt foglalkoz-

tató ipar leépült. Ezzel szemben a szolgáltatások súlya növekedett. Amit mindenképpen hangsúlyozni illik, hogy a két városban jelentős mértékben javult az infrastruktúra állapota a 2000-es évek elején uralkodó állapotokhoz képest, és a városok elérhetősége is sokat javult.

Az infrastruktúra tekintetében 2004 után Csíkszereda lépett jelentőset előre. Miközben Székelyudvarhelyen a városközpont, illetve a közlekedési infrastruktúra fejlődött, bár lehetőségeihez képest meglehetősen szerényen, addig Csíkszeredában a központi zóna mellett a lakóövezetek környezete is megújult, továbbá új sportcsarnok, uszoda, új tornatermek, víz- és szennyvízrendszerek kerültek kiépítésre, korszerűsítésre, emellett tömbházak szigetelése, közműrendszerek cseréje is megtörtént. Az IVS Székelyudvarhelyen 2015-ben készült el, Csíkszeredában 2016 szeptemberében még folyt az IVS-sel kapcsolatos szakmai vita.

Az IVS által feltárt problémák Csíkszeredában

A feltárt problémák közül már fent említett demográfiai csökkenés a leghangsúlyosabb, de a szerzők⁵ kiemelt problémaként kezelik az alábbiakat:

- a helyi KKV szektor jelentősen csökkent, 270 vállalkozás tűnt el az elmúlt 10 évben,
- ezt követően több mint 500 munkahely tűnt el a városban;
- vannak ágazatok, amelyek súlya jelentősen lecsökkent (kiemelten bútorigipar, textilipar);
- az üzleti infrastruktúra hiánya;
- a szakképzés, szaktudás alacsony szintje, ez nem igazodik a munkaerőpiaci változásokhoz;
- a lakosság és az intézmények/szervezetek építkezési kedve jelentősen csökkent;
- a városban alacsony az egy főre eső zöldfelületek területe.

A fenti problémák mellett számos egyéb hiányosság, egyensúlytalanság jellemzi a várost, amelyet a szerzők 86 oldalon keresztül kellő részletességgel tárgyalnak, ábrákkal, táblázatokkal mutatnak be. Természetesen számos pozitív adottság és fejlemény is jellemző a városra, mint például a víz-, szennyvíz-, gázhálózatok kiépítettsége, a közlekedési és lakóhelyi infrastruktúra javulása, a kórházi ágyak magas száma, megfelelő orvosi ellátottság, kiváló kirándulóhelyek a város környékén, alacsony környezeti terhelés stb.

Az összegzéseket különböző területekre bontva végzik el, majd a következő beavatkozási javaslatokat fogalmazzák meg:

- a gazdaság általános feltételrendszerének javítása (kezdve a közúti és gyalogos közlekedés kialakításával),
- szakképzési, képesítési utánpótlás feltételrendszerének kialakítása,

- innovatív, növekedési potenciállal rendelkező ágazatok támogatása,
- helyben maradási és helyi munkapiaci flexibilitást segítő beavatkozások.

A helyi társadalommal kapcsolatos összegzés a népességfogyást, a romák szegregációját, a marginalizációt, az elmagányosodást, az akadálymentesítés kérdéskörét emelik ki, ezekre ellátó intézmények létrehozását javasolják. A stratégiai helyzetértékelés a munkaerőpiaci kérdések tekintetében a megyeközponti funkció megszűnését érzékeli kockázatként, a több ezer közigazgatási alkalmazott munkahelyének megszűnésével fellépő társadalmi feszültségeket, kihívásokat tekinti az egyik központi kérdésnek. Két mondatot szán a felsőoktatás szerepére, mint a legfontosabb vonzerő generáló tényezőt tárgyalja, ezen belül kiemelve a Sapientia EMTE és a Szent István Egyetem jelentőségét. A környezeti kihívások tekintetében a klímaváltozás két aspektusa, a hőmérsékleti változások, illetve a csapadék csökkenése jelent hosszútávon problémát. Annak ellenére, hogy komoly szigetelési és épületrehabilitációs munkálatok folytak a városban, a helyzetértékelés szerint az épületállomány állapota romlik, főleg a központi zónában. A közterületek állapota javuló tendenciát mutat, itt a funkcióorientált várostervezés szükségességét hangsúlyozza. A stratégiai dokumentum vázlatosan áttekinti a már létező országos, regionális és megyei szinten kidolgozott szektorális, illetve területfejlesztési stratégiákat, tervezési dokumentumokat. A helyi szintű stratégiák közül csak Csíkszereda Kulturális Stratégiája kerül említésre, a szerzők – szerintem – szándékosan nem térnek ki az általános területrendezési tervre, az elmúlt ciklusban kidolgozott integrált városfejlesztési projektre, a város beruházási tanulmányára, vagy a 2002-ben az ENSZ fejlesztési programja által támogatott fenntartható városfejlesztési stratégiára. Ezek eredményeinek áttekintése, a következtetések levonása hasznos támpontot jelentett volna az IVS kidolgozóinak, illetve az olvasó számára is.

A szerzők az IVS utolsó, stratégiai részében négy kulcsfontosságú célterületet azonosítanak. A jövőkép elég tömör, bár egy picit túl hosszú, ezért megkérdőjelezhető a közösségi elfogadása, elsősorban azért, mert nehezen kommunikálható az itt élő polgárok felé. Az alábbi négy célterület keretében képzelik el a beavatkozásokat:

- A gazdasági vonzerő növelése;
- A társadalmi vonzerő növelése;
- Fenntartható mobilitás;
- Környezetfejlesztés, klíma és energiagazdálkodás.

Nem térünk ki ezen célterületek részletes elemzésére, egyértelmű, hogy kellőképpen általánosak ahhoz, hogy bármilyen típusú projekt beleférjen, végül is a tervezési

folyamatban célszerű tág értelmezési keretet biztosítani a megvalósítani kívánt intézkedéseknek, projektötleteknek. A három nagy terület, környezet, társadalom, gazdaság valószínűleg minden lehetséges problémát és megoldást felölel.

A négy kulcsfontosságú területet szétbontják kulcsfontosságú célokra és aktivitásokra. Az operatív célok és a konkrét aktivitások egészen konkrét, százalékban kifejezett változásokat kívánnak elérni, azonban ezek a mérhető változások elsősorban output változók, pl. 50%-al növekedjen legalább az információs kommunikációs cégek száma. Ennek egyik szépséghibája az, hogy a vállalkozások mennyiségi, minőségi fejlődése nem az IVS-t lebonyolító önkormányzat irányítása alatt lévő folyamat, tehát ennek az output indikátorát sem az önkormányzat által elvégzett feladatok hatékonysága, eredményessége befolyásolja, hanem elsősorban a vállalkozói hajlam, a tőke hozzáférhetősége, a piacok elérhetősége, az adózási rendszer stb. Az operatív célok szerintem túl ambiciózusak, de a kompetenciák és az eszközök, amelyek ezek megvalósulását segítenék (még ha finanszírozási források léteznek is) nem állnak majd a helyi fejlesztők rendelkezésére.

A térségi vonzerónél szintén van ilyen elhibázott cél, a városba munkavégzés céljából ingázók számát 30%-kal kívánja növelni a stratégia, de igazából azt sem tudjuk, mekkora jelenleg ez a szám. Ez esetben is számos bizonytalansági tényező létezik, amely nincs az önkormányzat irányítása alatt, ráadásul a vidékről ingázók általában az alacsony képzettségű kategóriát képviselik, miközben a stratégia elsősorban a kreatív ipart, az IT szektort, nem a munkaerőigényes ágazatokat tartja támogatásra érdemesnek.

A környezetfejlesztés, az energetikai hatékonyság terén olyan célok kerültek megfogalmazásra, amelyek részben önkormányzati kontroll alatt állnak, részben a lakossági fogyasztással kapcsolatosak. Az energiahordozók fogyasztása a helyzetfeltárás szerint jelentősen csökkent az elmúlt 20 évben, ennek további, de nem jelentős csökkenése is előre jelezhető. Az épületek szigetelése tovább folytatódik, valószínűleg a lakossági energiafogyasztás ezért is mérséklődik. Ambiciózus cél és valószínűleg megvalósítható az elektromos buszok beszerzése, üzembe helyezése, illetve a mobilitási szokások változása, talán ez is jelentős hatást fejthet ki a környezet állapotára. A szelektív hulladékgyűjtés jellemző a város hulladékgazdálkodási rendszerében, a begyűjtött hulladékmennyiség újrahasznosítása valószínűleg tovább emelkedik, bár ennek mértéke itt a legmagasabb az egész országban⁶. Vannak azonban olyan célok is amelyek nem városi hatáskörbe tartoznak pl. Suta tó rehabilitációja (a tó és környéke nem Csíkszereda közigazgatási területén van), vagy az Olt folyó szabályzási kérdései, ezen vízfelületek a vízügyi hatóság illetékességébe tartoznak. Ami a tevékenységeket

⁵ Planificatio Kft. Csák László vezetésével

⁶ Eco Csík Kft. Regionális hulladékgyűjtő vállalat adatközlése

(projekteket) illeti, ezek néha egyszavas, részletes leírást nélkülöző tevékenységek. Ami komolyabb áttekintést ad és logikailag is elfogadható rendszerbe helyezi az intézkedéseket és projekteket, az „Az intézkedések rendszere” nevű táblázat. A projektlista néhol konkrét, néhol programszerűen fogalmaz, kissé esetleges, bár többnyire visszaköszönnek benne az operatív célokban leírtak. Az intézkedések és a projektek is nélkülöznek olyan, a helyzetfeltárásban erősen kiemelt problémaköröket, mint pl. a szakoktatás vagy a turisztikai tevékenységek. A tanulmány következtetések részében fogjuk összegezni az IVS-re vonatkozó általános következtetéseinket.

A székelyudvarhelyi IVS⁷ elemzése

A székelyudvarhelyi IVS kidolgozásának 2014-ben fogtak neki, a befejezés, befogadás 2015-ben történt meg Székelyudvarhely Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala által. A székelyudvarhelyi IVS⁸ nem követi a csíkszeredai IVS által követett kötött formát, ennek oka talán az, hogy a székelyudvarhelyi munkacsoport sejtette, hogy Székelyudvarhely nem hívhat le forrásokat az IVS támogatására a ROP IV-es tengelyéből. A munka megkezdésének idején talán még nem volt közzétéve a kötelezően betartandó modell. Az IVS érdekessége, hogy 5 évre szól, ami egy stratégia esetében szerintem kritikusán rövid idő, másrészt a szerkezet jelentősen eltér a finanszírozó (Regionális Operatív Program menedzsment hatósága) által elvárt stratégia felépítésétől.

A stratégia 261 oldal hosszú, egy módszertani bevezetővel indít, amelyben a felhasznált módszerekről esik szó, kiemelnék a helyzetfeltáráshoz szükséges kérdőívezést, illetve az érintett társadalmi csoportoknak megszervezett work-shopot. A leíró rész a város alapadatainak ismertetésével kezdődik, történeti fejlődésével kezdődik, olvasmányos, de megítélésem szerint fölösleges. A város funkcionális felosztása és ennek leírása is egy kronologikus megközelítésben kerül leírásra, néhol felvillantva az adott zóna problémáit is. Székelyudvarhely lakossága 7,8%-al csökkent, amely jelentős csökkenés, de az országos és a megyei átlagnál alacsonyabb mértékű, némiképp vigasz, hogy a lakosság csökkenése részben a Csíkszeredában is fellelhető szuburbanizációs jelenség része. A demográfiai adatok elemzése alapján kijelenthető, hogy bár a lakosság csökken, a város korösszetétele továbbra is kedvező. A munkanélküliség még mindig kisebb, mint az országos és a megyei átlag, az utóbbi évben 3-4% között mozgott. Az infrastruktúra elemzése keretében, a csíkszeredaihoz képest, van szélesebb regionális léptékű kitekintés is, a város belső problémáit feltáró funkcionális infrastruktúra-elemzés viszont nem elég részletes. Az iskolavárosi funkciót elemző rész kimerítő, az oktatási infrastruktúra bemutatása is részletes, a szociális ellátórendszer és a

marginalizált csoportok bemutatása is több mint elégséges. A kulturális intézmények bemutatása, a kulturális szolgáltatók elemzése eléggé részletes, ezek megléte és aktív szerepvállalása a város életében emeli Székelyudvarhely térségi központi funkcióit. Nem szerencsés az, hogy a kulturális infrastruktúra főcímként és alcímként is szerepel ugyanazon fejezetben. A sportélet, sporttevékenységekkel kapcsolatos információk részletekbe menően kimerítőek, ugyanez a helyzet a környezet állapotának elemzésével. Ellenben itt nem látunk számítást az egy főre eső zöldfelületet illetően, amelynek kötelező mértéke az EU ajánlásai, illetve a román jogszabályok szerint 26 négyzetméter/fő. Ennek hiánya beruházási kényszert jelent az önkormányzat számára, ezért fontos lehet e probléma feldolgozása. Az energetikai elemzés hosszú és túl részletes, annál is inkább, mert Székelyudvarhelyen is, ahogy Csíkszeredában, az a helyzet figyelhető meg, hogy a rengeteg beruházás, korszerűsítés ellenére a fogyasztók száma egyre csökken a távhő-szolgáltatási rendszereken. A gazdasági elemzés is kiemeli Székelyudvarhelyt a megye települései közül, hisz a KKV szektor teljesítménye kétségtelenül itt a legkiemelkedőbb, de a textilipar dominál több mint 40%-ban, ezt követi az idegen kézben lévő nyomdaipar, és magas a nehézipar részesedése is. Annak ellenére, hogy Hargita megyében az élelmiszeripar kiemelt jelentőségű, Székelyudvarhelyen ez a helyzet nem tükröződik az adatokban. A mezőgazdaság elhanyagolható a városban, viszont az állattenyésztés és a takarmánygyártás jelentős súllyal bír, a szerzők részletesen foglalkoznak ezzel. Annak ellenére, hogy Székelyudvarhely és térsége hagyományosan jó gyümölcsstermesztő vidék, a helyzetfeltárással ezzel nem foglalkoznak a szerzők. Az is tény, hogy az erre épülő feldolgozó ágazat súlya egyelőre elhanyagolható mind a térségközpont, mind a vonzáskörzetek települései esetében. Székelyudvarhely a megye gazdaságilag legfejlettebb városa, az első tíz legnagyobb forgalmú vállalatból hatnak itt található a székhelye, ugyanez érvényes a kis és közepes vállalkozások esetében, a megye termelésének 40%-át regisztrálja Székelyudvarhely. A legfontosabb gazdasági ágazatok az ipar és a kereskedelem, a munkahelyek 78%-át, az árbevételek több mint 88%-át ez a két ágazat realizálja. A turizmus súlya itt is elhanyagolható, annak ellenére, hogy a legtöbb stratégiai dokumentum ezt tekinti a térség és a városok fejlődési sarokpontjának.

A városban működő vállalatok, bár az elmúlt években nőttek az árbevételek, a csíkszeredai cégekhez hasonlóan nem esziközölnek beruházásokat, tehát a beruházási kedv jelentősen csökkent az elmúlt öt évben. Ennek oka valószínűleg nem a város termelési, értékesítési tényezőiben, hanem a romló üzleti környezet rovására írható. Székelyudvarhelyen is csökkent az alkalmazottak létszáma, továbbá jellemző, hogy erősen koncentrálnak a városban alkalmazottak száma, az első tíz legnagyobb

vállalat foglalkoztatja az alkalmazottak több mint egy-harmadát. Sajnos itt nem derül ki, hogy a környékbeli falvakban hányan dolgoznak, illetve a környékbeli falvakról ingázók mekkora számban dolgoznak ezekben a vállalatokban. A stratégia másik hiányossága a foglalkoztatottak számának és szektoronkénti megoszlásának vizsgálata, hiszen a mezőgazdasági foglalkoztatottak nem alkalmazotti státuszban dolgoznak, hanem inkább önfoglalkoztató gazdaságok keretében, vagy egyéni, családi vállalkozások keretében.

A stratégia helyzetfeltárási része szerint az alapvető problémák két csoportba tömöríthetők:

- A középszintű életkörülmények;
- Lassú gazdasági növekedés.

Az első csoportba tartozó problémakör megnevezése nem túl szerencsés, több szempontból is nehezen értelmezhető. A közepes életkörülmény lehet jó is és rossz is, attól függően, hogy mit gondolunk, nevezünk magas minőségű, vagy jó életkörülménynek. Bár a szerzők utána tisztázzák, hogy miért is közepesek az életkörülmények, a közepes minőség akkor sem szerencsés, valószínűleg disztintíválni kellett volna, hogy vannak rossz lakókörülmények között élő csoportok, leromlott állagú lakónegyedek. A problémafa megpróbál egy logikai keretet és felépítést nyújtani, de a túlsúlyos problémafa inkább zavaros, nem áttekinthető a valós problémákat illetően.

A célok tekintetében meglepő, hogy a helyzetfeltárással oly kis súllyal rendelkező turizmus és mezőgazdaság került a fókuszba. A mezőgazdaság azért is meglepő, mert nem tipikusan városi ágazat, ennek ellenére, kiemelt stratégiai cél. Irigylésre méltó a város helyzete, hogy a mezőgazdaság kiemelt célként jelenik meg, bár szó sem esik az üzleti környezet fejlesztéséről, az innovatív ágazatokról. Ami dicséretes az az, hogy a belvárosi infrastruktúra fejlesztését kapcsolják a turisztikai kínálat fejlesztéséhez, ezáltal integrálva az infrastruktúra fejlesztését, a turisztikai tevékenységek bővítését és a műemlékvédelmet. A SWOT analízis szintén áttekinthetővé teszi a város problémás területeit, de a táblázat sajnos módszertani szempontból hibás, a lehetőségeket nem külső esélyként, (opportunity) hanem belső lehetőségként fogja fel, amely ellenkezik a SWOT elemzés módszertani céljával. Az IVS hosszasan taglalja az Európa 2020 stratégia céljait, és ismerteti a Központi régió, illetve Hargita megye releváns stratégiáit.

Az 5.3.-as pontban rátérnek a stratégiai célok taglalására, és az ehhez kapcsolódó jövőkép célve 2030, habár a stratégia 2020-at jelölte meg, mint a periódus végét. A stratégiai rész szintén visszatér a 2020-as esztendő célveként való megjelölésére. Véleményem szerint a jövőképhez nem kell célvevet rendelni, a jövőkép egy olyan hosszú távú cél, amely folyamatosan meghatározza a stratégiák fejlesztési célkitűzéseit. Székelyudvarhely fejlesztési stratégiája egy új fejezetként kezdődik a 143-as oldalon, kissé azt a benyomást keltve, mintha

az eddig leírtak nem a stratégia részét képeznék. Kissé zavaró és nehezen áttekinthető a 2030. évre előirányzott programok felsorolása, majd a 2020-as célállapotok, illetve a specifikus célok kisse-kusza rendszere, emellett dicséretes, hogy a szerzők utalnak, sőt visszanyúlnak az előző tervezési ciklus keretében elkészült stratégiához.

A szerzők a stratégiát négy tengely mentén építik fel és kívánják megvalósítani. A négy tengely magába foglalja az infrastruktúrával, a gazdasággal, a társadalmi problémákkal és a közigazgatás fejlesztésével kapcsolatos célokat:

1. Infrastruktúra-fejlesztés;
2. Gazdaságfejlesztés;
3. Társadalomfejlesztés;
4. Közigazgatási rendszer fejlesztése.

A célokat, intézkedéseket, projekteket összevetik a problémákkal és ezeket egy egységes táblázatba foglalva mutatják be. A projektek követik a négy tematikus tengelyt, néhol egészen konkrétak, néhol pedig olyan dimenziókat érintenek, amelyek nem önkormányzati hatáskörbe tartoznak, vagy a megyei tanács hatáskörében vannak. A táblázatokban elemzések és az EU-s források mentén támogatást nyújtó programok is megnevezésre kerültek, kétségtelen, hogy ez a rész a stratégia legértékesebb része. A projektportfólió is a négy tengely mentén nevezi meg a prioritást élvező projekteket, megbecsülve a forrásigényt, illetve a támogatási programot, amely biztosítja a szükséges forrásokat. A portfólióba tartozó projektek túlnyomó része infrastruktúra jellegű. A gazdasági tengelyen négy projekt került beazonosításra, ezek sem jelentős projektek, sőt szerintem nem is minden esetben gazdasági jellegűek. A projektek kis száma arra vezethető vissza, hogy az önkormányzatok számára a gazdaságfejlesztés tekintetében nem igazán áll rendelkezésre mozgáster. Érdekes megközelítés, hogy egy trágyatároló platform építését – amelynek célja a trágyalé talajba történő beszívargásának megakadályozása – gazdasági projektként fogják fel.

A 2015-2018 között megvalósítani kívánt kiemelt projektek is infrastrukturális beruházások, kivételt képez a CLLD által kidolgozott stratégiából finanszírozni kívánt program, amely az elszegényedés ellen, illetve az elhanyagolt urbanus zónák integrálása érdekében kerül kidolgozásra. A CLLD, azaz a közösségvezérelt helyi fejlesztési terv nem témája az IVS-nek, mely egy ezzel párhuzamosan létező fejlesztési stratégia, illetve finanszírozási rendszer. A program jellegű projektek körébe sorolható a belváros rehabilitációja is. A stratégia utolsó fejezetei a pénzügyi források beazonosítására tesz kísérletet, illetve a megvalósítást monitorizáló rendszert mutatja be vázlatosan. Az akcióterv kissé túl ambiciózus, rengeteg feladatot ró az első esztendőben a programiroda munkatársaira. Az indikátorok beazonosítása is megtörténik, több kategóriát is megneveznek a szerzők, ezek az eredménymutatók, célmutatók, illetve határfok mutatók. Végetérül a közvélemény informálásának

⁷ Készítette a SC. Regional Consulting&Management SA.

⁸ Letölthető magyar nyelven a www.varoshaza.ro oldalról.

módozatait is kifejtik, és a tulajdonképpeni anyag a 253. oldalon ér véget. A mellékletek részben a kérdőív és ennek eredményeit bemutató rész kerül becsatolásra.

Következtetések

Formai szempontból a székelyudvarhelyi dokumentum a túlságosan nagy terjedelmű, a terjedős túlrészletezettség az IVS-k formai felépítésének mellőzése miatt kritizálható. A csíkszeredai tanulmány túlzottan pragmatikus, nélkülözi a módszertan bemutatását, a stratégiai rész rendkívül vázlatos, a projekttevékenységek felsorolása egy ötletroham jegyzékére emlékeztet. Természetesen a tartalmi vonatkozások is kritizálhatók, mindkét anyagban találunk logikai bukfenceket, de ugyanakkor mindkét tanulmány tartalmaz pozitív elemeket is. A székelyudvarhelyi stratégia történeti bevezetője kissé anakronisztikus, terjedős, de ettől válik olvashatóssá. Kétségtelen azonban, hogy jogos elvárás a tömörség, a következetes fogalmazás, célorientált stílus. A csíkszeredai stratégia helyzetfeltárása határozottan hiányos, nem tartalmaz olyan elemeket, amelyek a város vonzáskörzeti szerepét emelnék ki. A célok megfogalmazásánál számszerűsített növekedési arányokat határoznak meg, de nem ismertetik azt, hogy a növekedés mértékét mire építve becsülték meg. A székelyudvarhelyi stratégiai rész ismét áttekinthetetlen, különböző célok, célkitűzések, változó célévek, tematikai célok, prioritások kavalkádja zavarja össze az olvasót. A projektek viszont áttekinthető módon kerülnek bemutatásra, követve a tematikai tengelyek által kirajzolt struktúrát. A csíkszeredai IVS követi az előírt modell struktúráját, ez azonban be is határolja a szerzők mozgásterét. A csíkszeredai anyag stratégiai része kissé összecsapott, mintha mindegy volna, hogy mi kerül leírásra a stratégiai részben, hiszen a projektigények úgyszólván sokkal nagyobbak, mint amennyit

dr. Kassay János geográfus, a Sapientia EMTE Csíkszeredai Karának főállású oktatója, vidékfejlesztési szakember, kutatási területe a regionális politika, regionális versenyképesség, településföldrajz.

Felhasznált irodalom

A Fenntartható Európai Városokért Charta, 2007 letöltve az Európai Unió Hivatalos Honlapjáról 2016. szeptember 24-én http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/themes/urban/leipzig_charter.pdf;
Az Európai Parlament és a Tanács 1301/2013/EU rendelete az Európai Regionális Fejlesztési Alapról és a „Beruházás a növekedésbe és munkahelyteremtésbe” célkitűzésről szóló egyedi rendelkezésekről, valamint az 1080/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről, 1301/2013-as szabályzat letöltve az Európai Unió Hivatalos Honlapjáról 2016. szeptember 21-én http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/blue_book/blueguide_hu.pdf;
Planificatio kft., 2016 Csíkszereda integrált, fenntartható városfejlesztési stratégiája, 0,8-as verzió, letöltve a www.szereda.ro honlapról, 2016. augusztus 19-én;
Székelyudvarhely Megyei Jogú Város, 2015 Székelyudvarhely integrált, fenntartható városfejlesztési stratégiája, 2015–2020, letöltve a www.varoshaza.ro honlapról, 2016. október 3-án;
Regionális Operatív Program 2014–2020 (Programul Operativ Regional), letöltve a <http://www.inforegio.ro/ro/por-2014-2020/ghid-2014-2020.html> honlapról 2016. október 21-én;
Urban Agenda for the EU, Pact of Amsterdam, 2016 may 30, Amsterdam letöltve a http://urbanagendaforthe.eu/wp-content/uploads/2016/05/Pact-of-Amsterdam_v7_WEB.pdf honlapról 2016. október 21-én.

az IVS keretében támogatni lehet. Ezzel szemben a székelyudvarhelyi IVS projektportfóliója rendszerezett, jól áttekinthető, de túlsúlyban vannak az infrastrukturális jellegű közberuházások, a gazdaságfejlesztési projektek szerintem súlytalanok. A csíkszeredai projektek portfóliója is többnyire infrastrukturális beruházásokat tartalmaz, de vannak olyan gazdaságfejlesztési irányultságú projektek is, mint a kreatív ipar megteremtése, innovációs, inkubációs ház létrehozása. Mindkét tanulmány problémaként nevezi meg a szakképzést, a szakképzés hiányát, de nem kínál ezen problémákra megoldást. A helyzetfeltárásban egyértelművé válik, hogy a turizmus a két város esetében nem jelent különösebb potenciált, ennek ellenére mindkét tanulmány fontos szerepet szán az idegenforgalomnak, viszont ez a beazonosított projektek szintjén már nem tükröződik vissza.

Mindent összevetve a két stratégia minőségét, funkcióját tekintve megfelel az elvárásoknak, egységes keretbe teszi a beruházási igényeket, illetve a projektötleteket. A finanszírozó elvárása az, hogy a ROP városfejlesztési támogatásainak az IVS biztosítson egységes keretet, a támogatni kívánt projektek legyenek beazonosítva, rögzítve az IVS-ben. A stratégiák minőségi kifogásaira mentség lehet, hogy az IVS formai és tartalmi kerete, illetve a ROP elvárásai behatárolják a lehívható források, illetve az elszámolható költségek körét. A fentiek értelmében egyértelmű, hogy a román jogszabályok, a pályázati szabályok, a formai korlátok a stratégiák kidolgozó számára is behatárolták a tervezési folyamatok mozgásterét, de biztos, hogy a helyi fejlesztések, közberuházások szempontjából az IVS-ek hatása jelentős lesz az elkövetkező hét évben. Kérdés, hogy tudnak-e majd az önkormányzatok élni ezekkel a forrásokkal, és hogy ténylegesen létrejön-e az integrált hatás a ciklus végére?

Szerző:
dr. Kassay János



Külhoni magyar városok a Kárpát-medencében napjainkban

Kulcsszavak: külhoni magyarság, külhoni magyar városok, népszámlálás, külhoni magyar településterület

Abstract:

This study provides an overview on the current positions of urban settlements outside of Hungary inhabited mostly by Hungarians. The study illustrates the positions of these settlements by maps, diagrams, and tables based on data of the latest census of the countries around Hungary (mostly censuses of 2011).

Absztrakt:

A tanulmány a határon túli, többségében magyarok által lakott külhoni városok jelenlegi elhelyezkedését mutatja be, a magyarországi városokkal összehasonlításban. Megállapítja azt is, hogy napjainkra a külhoni magyar tömbökben élők jellemzően vidékies településeken élnek, míg a szóránymagyarság döntő többsége városokban, nagyvárosokban él. A tanulmány ábrái és táblázatai a környező országok és Magyarország elérhető legfrissebb népszámlálási adatain alapulnak, szinte kivétel nélkül 2011 körüli felvételi adatokat dolgoznak fel.

Bevezetés – magyar városok nem csak Magyarországon

Amikor magyar városokról beszélünk, gyakran elfeledünk arról, hogy bizony ezek szép számban megtalálhatók Magyarország határain kívül is. Ha pedig kifejezetten a külhoni magyar városok kerülnek szóba, akkor gyakran nincsenek naprakész ismereteink arról, hogy a történelmi Magyarország mely városai is azok, ahol még napjainkban is meghatározó a magyarság jelenléte. Cikkünkben ezért arra vállalkozunk, hogy röviden bemutassuk, hol és mekkora közösségeket is alkotnak manapság a Kárpát-medencében a külhoni magyar városok. Továbbá célunk annak érzékeltetése, hogy a külhoni magyar városok nagyságuk alapján hogyan is viszonyulnak az anyaországi városokhoz.

A Kárpát-medencén belül országról-országra változik, hogy mit is jelent a város, mint települési kategória. Szintén országról-országra változik, hogy a városi jogállás milyen településirányítási, településfejlesztési kompetenciákkal jár együtt, és milyen szolgáltatásokat nyújt a vonzáskörzet felé. Mindenesetre a városok általában többletjogosultságokkal rendelkeznek a nem városi rangú településekhez képest a jelenük és jövőjük szervezésében. Ezért is érdemes különös figyelemmel lenni a külhoni magyar települések között a városi rangúakra. A városi jogállás nemzetstratégiai szempontból meghatározóbb lehet más települési paramétereknél, akár a település nagyságánál is.

Módszertan – Mitől magyar egy város?

Számos jelentése lehet egy város esetében a magyar jelzőnek. Több történelmi, kulturális, sőt akár gazdasági, gazdaságpolitikai szempontot is felsorolhatnánk, de olyanokat is, amelyek a lakosság nemzetiségi összetételével vannak összefüggésben. Tanulmányunkban elsősorban a magyar többségi lakossággal bíró városokra fókuszálunk, kapcsolódva a Falu Város Régió jelenlegi, városfejlesztésekre összpontosító kötetének tárgyához. A Kárpát-medence minden országában demokratikus elveken alapuló önkormányzatiság működik, ezért egy település irányításában és fejlesztési irányainak kialakításában bizony a többséget alkotó közösségnek kulcsszerepe van. Napjaink

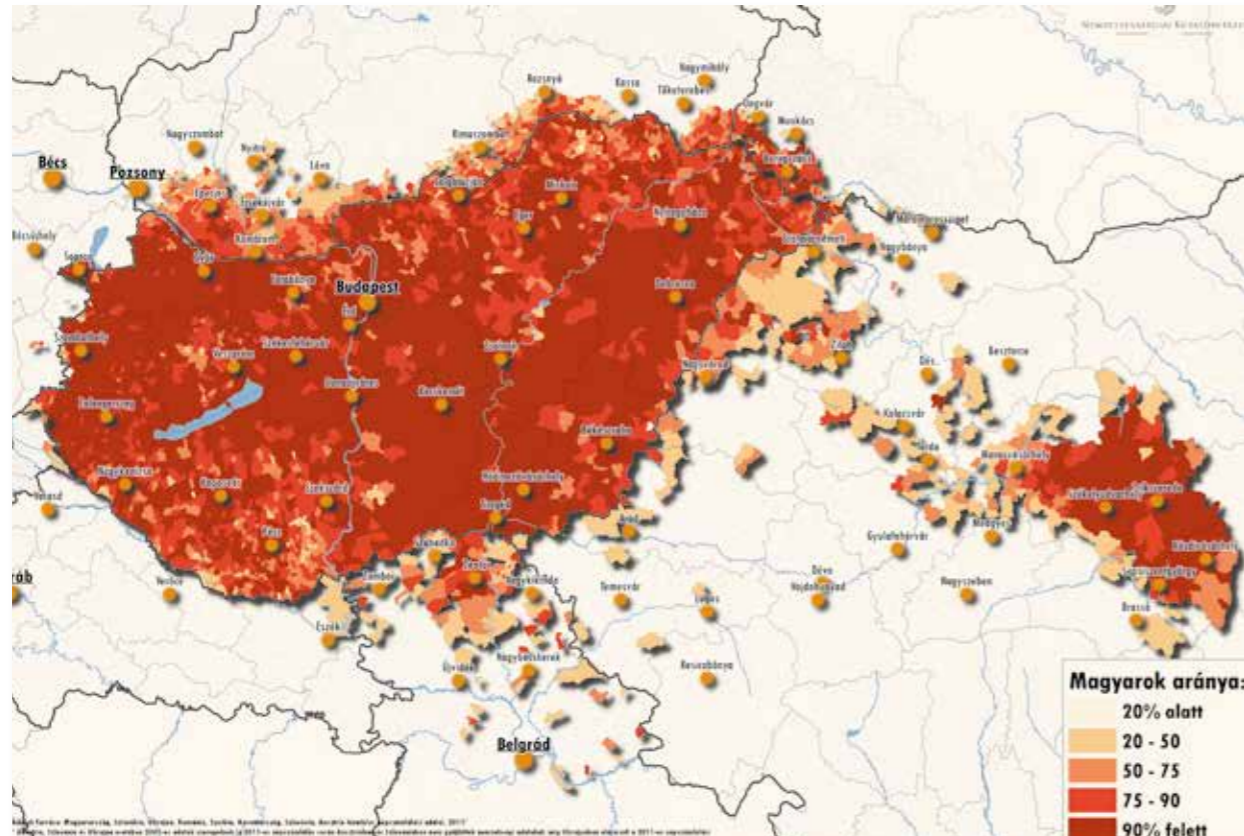
korszerű városfejlesztési megközelítései szerint ugyan illik tekintettel lenni minden közösségre, a kisebbségben élők elképzeléseire is, de a gyakorlatból azonban tudjuk, hogy erre nincsenek garanciák. A magyar városi közösségek tehát leginkább ott tudják saját szempontjaik szerint alakítani életterületüket, ahol többséget alkotnak. Városfejlesztési tervezési és nemzetstratégiai szempontból is tehát kézenfekvő, hogy jelen írásban elsősorban a többségben magyar lakosságú külhoni városokra összpontosítsunk.

Tanulmányunkban a Nemzetstratégiai Kutatóintézet által kialakított (ill. kialakítás alatt álló) Kárpát-medencei külhoni magyar társadalmi-gazdasági adatbázis adatkészletéből készítettünk néhány alapvető demográfiai kimutatást és térképet. Áttekintést kívánunk nyújtani a külhoni magyar városi lakosság nagyságrendjéről és elhelyezkedéséről. Fontosnak tartottuk a helyzet jól illusztrált bemutatását, és néhány alapvető demográfiai és topográfiai összefüggés megállapítását. Jelen írásunkban ezen túlmutató elemzésekre nem vállalkozunk, a későbbiekben viszont remélhetőleg újabb és akár mélyebb elemző tanulmányok készülhetnek e témakörben a most is használt adatkörre támaszkodva.

Eredmények: Külhoni magyar városok a külhoni magyar tömbökben

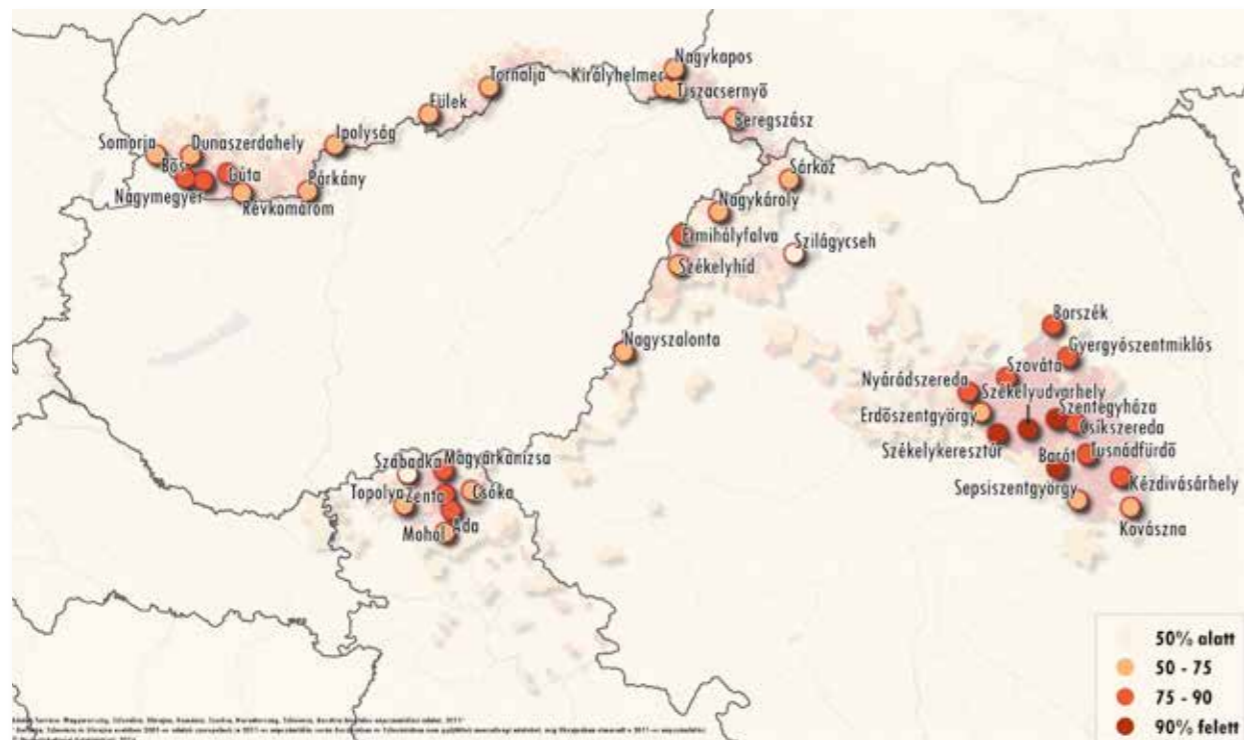
A külhoni magyar városok elhelyezkedése napjainkban szigorúan követi a külhoni magyarság tömbös településterületét. Azokban a térségekben található ez a városok, ahol térségi szinten, azaz több településen is többségben van a magyarság.

Ennek megfelelően a Várvidéken (Burgenland, Ausztria), a Muravidéken (Szlovénia), a Baranya háromszögben és a Szerémség nyugati részén (Horvátországban) már sajnos nincsenek magyar városok. Magyarország északi határának közelében (mai szóhasználatnál a Felvidéken, azaz Szlovákiában), főleg a kisalföldi Duna szakasz bal partjának vidékén és az Ipoly mentén található külhoni magyar városok. Keletebbre már csak elszórtan találunk néhányat, szintén az országhatár közelében. Még keletebbre, a Bodroghözben megint viszonylag nagyobb a külhoni magyar városok sűrűsége. Kárpátalján (Ukrajná-



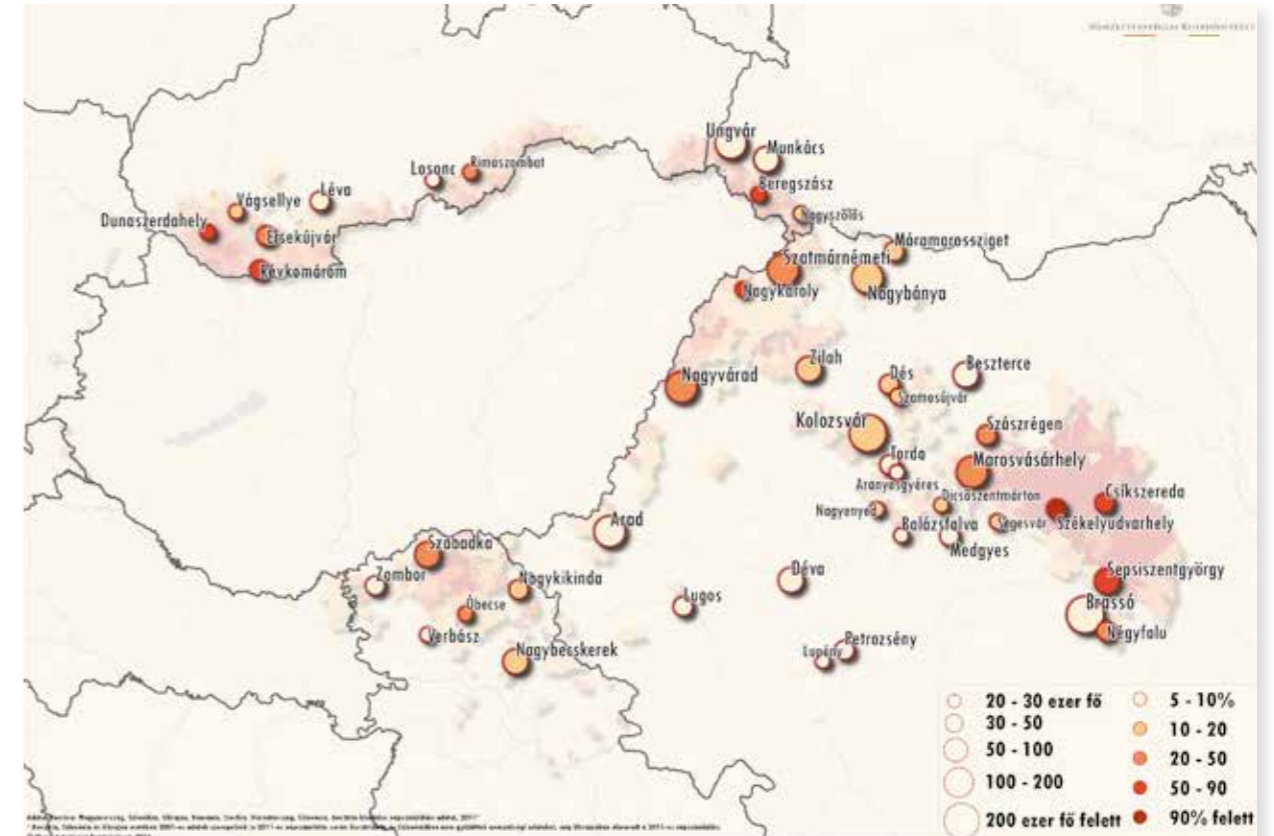
1. ábra: A Kárpát-medencei magyarság.

Forrás: 2011-es népszámlálási adatok, az egyes országok statisztikai hivatalainak adatai alapján saját szerkesztés.



2. ábra: Magyar többségű városi jogállású települések a Kárpát-medencében – a színes körök a magyar lakosság relatív többségét jelölik.

Forrás: 2011-es népszámlálási adatok, Ukrajnában elmaradt a 2011-es népszámlálás, ezért Kárpátalja esetében a 2001-es népszámlálási adatai szerepelnek minden kimutatás esetében, az egyes országok statisztikai hivatalainak adatai alapján saját szerkesztés.



3. ábra: Legalább 20 ezer fős lakossággal és 5%-os magyar aránnyal rendelkező határon túli városok a Kárpát-medencében.

Forrás: 2011-es népszámlálási adatok, az egyes országok statisztikai hivatalainak adatai alapján saját szerkesztés.

ban) is kifejezetten csak az országhatár közelében található kisebb külhoni magyar városok. Szerbiában pedig csak a Vajdaság északi részén maradtak magyar városok, többnyire az országhatár közelében.

Az erdélyi nemzetrészt külhoni magyar városhálózata már összetettebb. Nem véletlen, hisz e térség önmagában akkora területű, mint a jelenlegi Magyarország. Napjainkban Székelyföld vált a legnagyobb népességű és kiterjedésű külhoni magyar tömbbé, ennek megfelelően a legtöbb és legnagyobb külhoni magyar város is itt található. A többi külhoni magyar városhoz képest a székelyföldi városok rendkívül távol fekszenek a magyarországi városhálózat elemeitől. Székelyföldön kívül csak a nyugati országhatár közelében, a partiumi területeken vannak külhoni magyar városok Erdélyben, Szatmárban és az Érmelléken. Adataink szerint az egyetlen kivételként egy belső-erdélyi relatív magyar többségű kisméretű város említhető (Szilágycsehi – a csatolt községei nélkül számolva egyébként itt is abszolút többségben vannak a magyarok). A Partiumban található a Kárpát-medence egyetlen nyelvi szigetét képező külhoni magyar városa, Nagyszalonta. Arany János szülővárosát a többi külhoni magyar várostól eltérően nem határolják külhoni magyarok által többségben lakott települések. A többségi magyar nyelvterületől ugyanakkor nem teljesen elszigetelt, mert külterületének határa szomszédos Magyarországgal, magyarországi magyar többségű településekkel. Látni kell ugyanakkor azt is, hogy Nagyszalonta

nemzetiségi összetételében a magyar többség már csak nagyon csekély, nem biztos, hogy kimutatható lesz a soron következő népszámláláskor.

Nagyszalontához hasonló nagyon szűk és olvadó nemzetiségi összetételt tapasztalhatunk olyan városok esetében is, amelyek az adott nemzetrészt szempontjából rendkívül meghatározóak, mert a nemzetrészt magyarországi kulturális, társadalmi és gazdasági központjai. Magyar többségük elvesztése ezért az egész nemzetrészt kiterjedő jelentős és kedvezőtlen hatásokkal járhat. A legfontosabb ilyen helyzetben lévő város Szabadka (Vajdaság, Szerbia), ahol a magyarság már most is csak relatív többséget alkot, de e csekély relatív többség hosszabb távú fenntartása jelentős kihívás. A másik emblemikus helyszín Beregszász (Kárpátalja, Ukrajna), ahol csak becsléni lehetne, hogy az ezredfordulón mért szűk többség vajon még fennáll-e. Ennél frissebb pontos nemzetiségi összetételről ugyanis nincs adat, tekintettel arra, hogy Ukrajnában elmaradt a 2011-es népszámlálás (1-3. ábra).

Eredmények – városodott szórványok és vidékies tömbök

A magyar többségű városokra koncentrált megközelítésünk mellett meg kell említeni, hogy összességben bizony jelentős azon külhoni magyar városi közösség létszáma is, amelyek olyan külhoni városokban élnek,

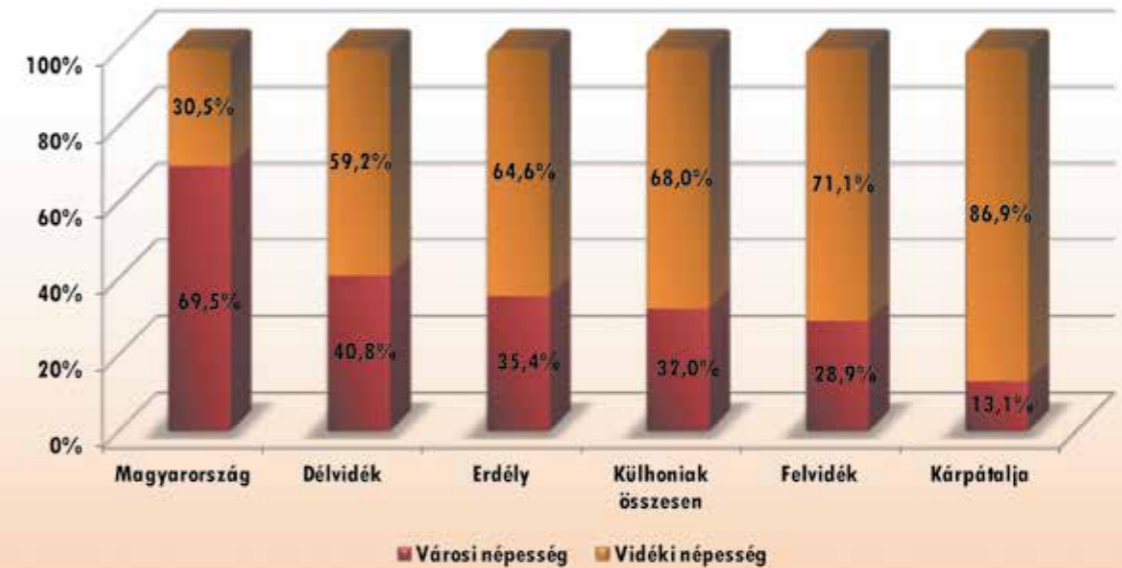
ahol a településen az adott állam többségi nemzete alkot többséget. Sőt, a nem magyar többségű településeken élő külhoni magyarok elsöprő arányban városokban élnek. Ez nem is meglepő, hiszen köztük olyan magyar közösségek is vannak, amelyek igen nagyméretű városoknak alkotják a csak arányaiban csekély kisebbségi lakosságát (pl. Pozsony 3,4%, Kolozsvár 16%). Mindez azt is eredményezi, hogy **a külhoni magyarság szórványai városodottabbak, mint a tömbben élők közösségei.** A leginkább elterjedt meghatározás szerint ugyanis azon településeken élők alkotják a szórványközösségeket, ahol a magyarság a település lakosságának felénél kisebb hányadot képvisel (pl. Kiss, 2012).

A jelenlegi külhoni magyarság összességében vidékies térségekben, egészen pontosan falvakban él: a Kárpát-medencei külhoni magyarok körében 50% alatti a városiak aránya, amely sokkal alacsonyabb érték a magyarországinál. Korábbi vizsgálataink alapján a bennfoglaló államok értékeinél is magasabb a vidéki (a nem városi) külhoni magyar népesség aránya (Péti – Szabó, 2016), még ha ezek az értékek nemzetrészenként el is térnek. **A tömbben élő (azaz a magyar többségű településeken élő) külhoni magyar népesség pedig még a teljes külhoni magyar népesség átlagánál is vidékiesebb.**

Jelen írásunkban nem közlünk külön településnagyság szerinti kimutatásokat, de azt érdemes megemlíteni, hogy az e téren lefolytatott vizsgálataink a városi jogállás esetében tapasztaltakhoz hasonló összefüggéseket tártak fel. A legjobb példa erre talán az, hogy az anyaország lakossága kétszer nagyobb arányban él százezer fő feletti településeken és harmadával kisebb arányban ötezer fő alatti településeken, mint a külhoni magyarság (a külhoni magyarság arányai: 14,1%, ill. 42%, 2011-ben).

Érdemes megemlíteni, hogy a külhoni magyar településterület az első világháborút követő új államalakulatok és államhatárok kialakítását követően jelentősen átalakult. Különösen éppen a városi lakosság nagysága és területi mintázata változott meg. Az azóta napjainkig terjedő időszakot sajnos végig olyan folyamatok jellemezték, amelyek hanyatló demográfiai trendekre (elvándorlás, természetes népességcsökkenés) utaltak a magyarság körében. Rövid időszakokban jelentkeztek csak ettől eltérő folyamatok, például gyarapodásra utaló változások (pl. a negyvenes évek első felében, alapvetően az akkori politikai változások miatt) vagy stagnálás (erre az utóbbi időben is van példa: 2000-es években a magyarság aránya Székelyföldön – Kiss, 2012). Érdekes módon a negatív demográfiai folyamatok legnagyobb hányada rendkívül gyorsan lezajlott. Már 1930-ban az akkori népszámlálási adatok azt tükrözték, hogy az egykor stabil magyar többségű nagyvárosok lakossága elvesztette a két évtizeddel korábban még stabilan meglévő magyar többségét. Ugyanígy gyorsan eltűnt az első világháborút megelőzően a városi terekben magasán felülreprezentált felvidéki és kárpátaljai, továbbá délvidéki, valamint erdélyi magyarság városi jellege (Bárdi, 2015). Persze ezt követően is voltak gyors és markáns negatív fordulatokat hozó változások a nagyvárosok etnikai összetételében. Az egyik emblematikus példa erre Marosvásárhely esete. A Marosvásárhelyi Események következtében a városból elvándorolt vagy elmenekült magyarok miatt a város magyar többsége a kilencvenes években elolvadt.

Látni kell tehát, hogy a külhoni magyarság megmaradása elsősorban a vidékies térségekben biztosított. A gazdasági növekedés XX. századi színtereitől szolgáló városokban erre sokkal kisebb az esély. Ez a tendencia egyébként napjainkban is tapasztalható. A nagyvárosi



5. ábra: A városi és a vidéki (falusi) népesség aránya a tömbben élő Kárpát-medencei magyarok körében, azaz azon településeken, ahol a magyarok többséget alkotnak.
Forrás: 2011-es népszámlálási adatok, az egyes országok statisztikai hivatalainak adatai alapján saját szerkesztés.

agglomerációs folyamatoknak vagy a települési gazdaság bővülésének köszönhetően, sok külhoni magyar városunk magyarságának aránya meredeken csökken (4-6. ábra).

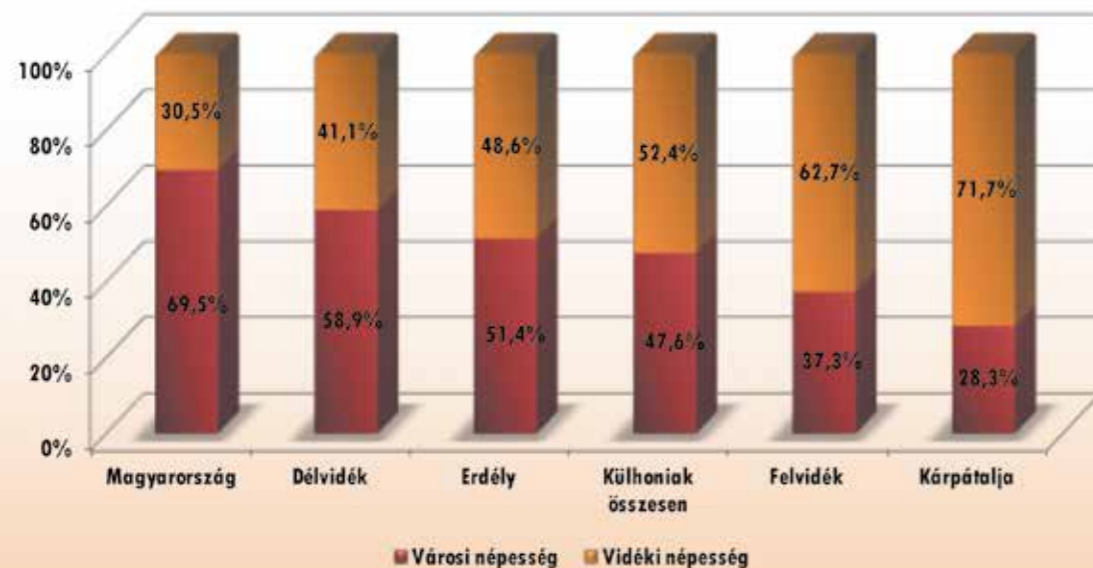
Eredmények – külhoni magyar városok a népességszám szerinti magyar várossorokban

Már csak a fenti folyamatok ismeretében sem meglepő, hogy magyarországi városok vezetnek a Kárpát-me-

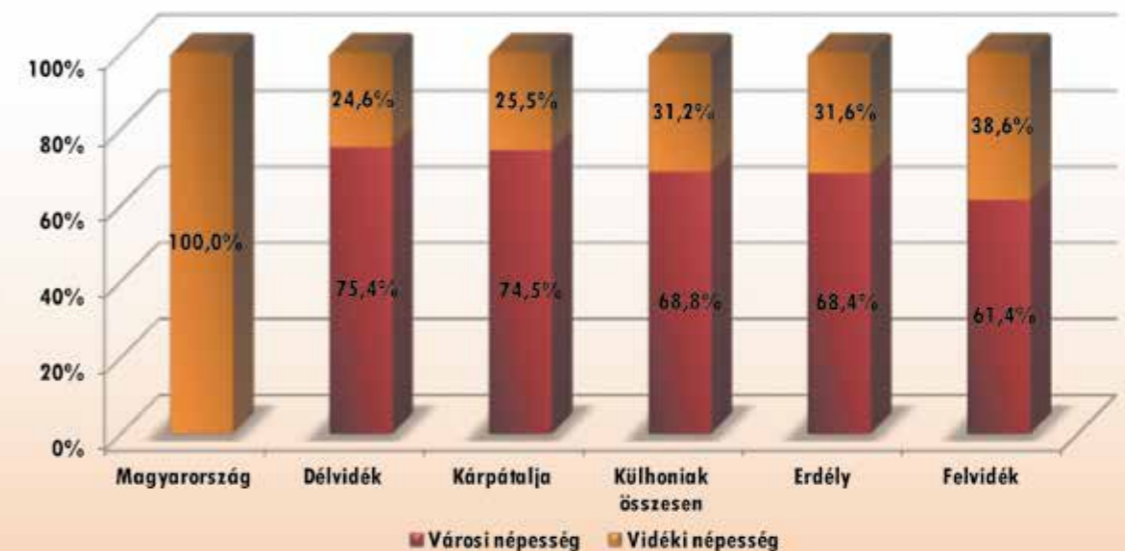
dencei magyar városok nagyság szerinti sorrendjét. A legnagyobb külhoni magyar városi közösségek olyan, elsősorban erdélyi magyar városokban vannak, ahol a magyarság kisebbségben van.

A legnagyobb többségi magyar lakosságú külhoni városok Székelyföldön találhatóak. Köztük bizony olyanok is vannak, amelyek meghaladják vagy megközelítik egyes magyarországi megyei jogú városok méretét.

Érdemes megemlíteni azt a most közölt táblázatban nem szereplő adatot, hogy jelenleg a **legnagyobb**



4. ábra: A városi és a falusi (vidéki) népesség aránya a Kárpát-medencei magyarok körében.
Forrás: 2011-es népszámlálási adatok, az egyes országok statisztikai hivatalainak adatai alapján saját szerkesztés.



6. ábra: A városi és vidéki (falusi) népesség aránya a Kárpát-medencei magyar szórványközösségekben, azaz azon településeken, ahol a magyarok nem alkotnak többséget.
Forrás: 2011-es népszámlálási adatok, az egyes országok statisztikai hivatalainak adatai alapján saját szerkesztés.

TUDOMÁNYOS KÖZLÉS

külhoni magyar városunk Szabadka, igaz itt csak relatív többséget alkot a magyarság. A **legnagyobb valódi (50% feletti) magyar többséggel bíró külhoni magyar város Sepsiszentgyörgy**. A legnagyobb, szinte homo-

gén magyarságot tömörítő külhoni magyar város pedig **Székelyudvarhely (1-3. táblázat)**.

Szerzők:
dr. Péli Márton¹ és Szabó Balázs²

Irodalom:

Kiss, T. – Barna, G. (2012): Népszámlálás 2011 – Erdélyi magyar népesedés a XXI. század első évtizedében. Műhelytanulmányok a romániai magyar kisebbségekről, Nemzeti Kisebbségkutató Intézet, Kolozsvár, 2012.

Péli, M. – Szabó, B. (2016): A Kárpát-medence külhoni magyarságának gazdasági pozíciói. Fábán A., Bertalan L. (szerk.): Otthon a Kárpát-medencében: Területfejlesztési Szabadegyetem 2011-2015. 528 p. Sopron: Nyugat-magyarországi Egyetem Kiadó, 2015. pp. 315-330.

Bárdi, N. (2015): Kisebbségi magyar közösségek társadalmi jellemzői a két világháború között. in: Romániai magyar lexikon / szócikkek az erdélyi magyar társadalomismerethez. (<http://lexikon.adatbank.ro/tarsadalomismeret/szocikk.php?id=7-2015.11.03>)

	Település	Magyar népesség	Nemzet-rész		Település	Magyar népesség	Nemzet-rész
1	Marosvásárhely	57 532	Erdély	26	Székelykeresztúr	8 923	Erdély
2	Kolozsvár	49 565	Erdély	27	Érsekújvár	8 863	Felvidék
3	Nagyvárad	45 305	Erdély	28	Zilah	8 662	Erdély
4	Sepsiszentgyörgy	41 233	Erdély	29	Székelyhid	8 592	Erdély
5	Szatmárnémeti	35 441	Erdély	30	Magyarkanizsa	8 319	Délvidék
6	Székelyudvarhely	31 665	Erdély	31	Szászrégen	8 252	Erdély
7	Csíksereda	30 607	Erdély	32	Ungvár	8 247	Kárpátalja
8	Szabadka	30 176	Délvidék	33	Gúta	8 201	Felvidék
9	Komárom	18 506	Felvidék	34	Barót	8 129	Erdély
10	Dunaszerdahely	16 752	Felvidék	35	Topolya	8 070	Délvidék
11	Brassó	16 551	Erdély	36	Érmihályfalva	7 971	Erdély
12	Kézdivásárhely	16 292	Erdély	37	Munkács	7 938	Kárpátalja
13	Temesvár	15 564	Erdély	38	Ada	7 799	Délvidék
14	Arad	15 396	Erdély	39	Temerin	7 318	Délvidék
15	Gyergyószentmiklós	15 388	Erdély	40	Somorja	7 309	Felvidék
16	Beregszász	14 937	Kárpátalja	41	Rimaszombat	7 298	Felvidék
17	Zenta	14 429	Délvidék	42	Szentegyháza	6 704	Erdély
18	Pozsony	14 119	Felvidék	43	Nagymegyer	6 696	Felvidék
19	Nagybánya	12 750	Erdély	44	Párkány	6 624	Felvidék
20	Nagykároly	10 950	Erdély	45	Kassa	6 382	Felvidék
21	Óbecse	10 323	Délvidék	46	Kovászna	6 354	Erdély
22	Nagybecskerek	10 000	Délvidék	47	Margitta	6 349	Erdély
23	Nagyszalonta	9 868	Erdély	48	Négyfalu	6 210	Erdély
24	Újvidék	9 480	Délvidék	49	Gyergyóremete	6 055	Erdély
25	Szováta	9 104	Erdély	50	Csantavér	5 996	Délvidék

1. táblázat: Az 50 legnagyobb magyar népességgel rendelkező külhoni település a Kárpát-medencében.
Forrás: 2011-es népszámlálási adatok, az egyes országok statisztikai hivatalainak adatai alapján saját szerkesztés.

¹ Nemzetstratégiai Kutatóintézet Kutatási, Stratégiai és Koordinációs Igazgatóság, igazgatóhelyettes marton.peti@nski.gov.hu

² Nemzetstratégiai Kutatóintézet Kutatási, Stratégiai és Koordinációs Igazgatóság, szakmai tanácsadó balazs.szabo@nski.gov.hu

	Település	Magyar népesség	Nemzet-rész		Település	Magyar népesség	Nemzet-rész
1	Budapest	1 429 697	Magyar.	26	Hódmezővásárhely	39 516	Magyar.
2	Debrecen	179 229	Magyar.	27	Szatmárnémeti	35 441	Erdély
3	Miskolc	141 951	Magyar.	28	Dunakeszi	34 104	Magyar.
4	Szeged	140 914	Magyar.	29	Salgótarján	32 009	Magyar.
5	Pécs	131 120	Magyar.	30	Székelyudvarhely	31 665	Erdély
6	Győr	109 475	Magyar.	31	Csíksereda	30 607	Erdély
7	Nyíregyháza	103 126	Magyar.	32	Cegléd	30 452	Magyar.
8	Kecskemét	94 429	Magyar.	33	Baja	30 229	Magyar.
9	Székesfehérvár	85 469	Magyar.	34	Szabadka	30 176	Délvidék
10	Szombathely	65 472	Magyar.	35	Szigetszentmiklós	29 642	Magyar.
11	Szolnok	61 315	Magyar.	36	Ózd	29 482	Magyar.
12	Marosvásárhely	57 532	Erdély	37	Szekszárd	29 058	Magyar.
13	Kaposvár	56 676	Magyar.	38	Vác	28 819	Magyar.
14	Tatabánya	56 120	Magyar.	39	Gödöllő	27 967	Magyar.
15	Érd	53 147	Magyar.	40	Gyöngyös	27 440	Magyar.
16	Békéscsaba	52 700	Magyar.	41	Hajdúböszörmény	27 230	Magyar.
17	Veszprém	51 757	Magyar.	42	Mosonmagyaróvár	27 191	Magyar.
18	Sopron	51 456	Magyar.	43	Pápa	26 512	Magyar.
19	Zalaegerszeg	51 312	Magyar.	44	Gyula	25 895	Magyar.
20	Kolozsvár	49 565	Erdély	45	Kiskunfélegyháza	25 652	Magyar.
21	Eger	47 196	Magyar.	46	Kazincbarcika	25 470	Magyar.
22	Nagyvárad	45 305	Erdély	47	Ajka	25 043	Magyar.
23	Nagykanizsa	41 697	Magyar.	48	Kiskunhalas	24 559	Magyar.
24	Sepsiszentgyörgy	41 233	Erdély	49	Szentés	24 460	Magyar.
25	Dunaújváros	40 509	Magyar.	50	Esztergom	24 155	Magyar.

2. táblázat: Az 50 legnagyobb magyar népességgel rendelkező település a Kárpát-medencében
Forrás: 2011-es népszámlálási adatok, az egyes országok statisztikai hivatalainak adatai alapján saját szerkesztés.

	Település	Magyar népesség	Nemzet-rész		Település	Magyar népesség	Nemzet-rész
1	Budapest	1 429 697	Magyar.	26	Székelyudvarhely	31 665	Erdély
2	Debrecen	179 229	Magyar.	27	Csíksereda	30 607	Erdély
3	Miskolc	141 951	Magyar.	28	Cegléd	30 452	Magyar.
4	Szeged	140 914	Magyar.	29	Baja	30 229	Magyar.
5	Pécs	131 120	Magyar.	30	Szabadka	30 176	Délvidék
6	Győr	109 475	Magyar.	31	Szigetszentmiklós	29 642	Magyar.
7	Nyíregyháza	103 126	Magyar.	32	Ózd	29 482	Magyar.
8	Kecskemét	94 429	Magyar.	33	Szekszárd	29 058	Magyar.
9	Székesfehérvár	85 469	Magyar.	34	Vác	28 819	Magyar.
10	Szombathely	65 472	Magyar.	35	Gödöllő	27 967	Magyar.
11	Szolnok	61 315	Magyar.	36	Gyöngyös	27 440	Magyar.
12	Kaposvár	56 676	Magyar.	37	Hajdúböszörmény	27 230	Magyar.
13	Tatabánya	56 120	Magyar.	38	Mosonmagyaróvár	27 191	Magyar.
14	Érd	53 147	Magyar.	39	Pápa	26 512	Magyar.
15	Békéscsaba	52 700	Magyar.	40	Gyula	25 895	Magyar.
16	Veszprém	51 757	Magyar.	41	Kiskunfélegyháza	25 652	Magyar.
17	Sopron	51 456	Magyar.	42	Kazincbarcika	25 470	Magyar.
18	Zalaegerszeg	51 312	Magyar.	43	Ajka	25 043	Magyar.
19	Eger	47 196	Magyar.	44	Kiskunhalas	24 559	Magyar.
20	Nagykanizsa	41 697	Magyar.	45	Szentés	24 460	Magyar.
21	Sepsiszentgyörgy	41 233	Erdély	46	Esztergom	24 155	Magyar.
22	Dunaújváros	40 509	Magyar.	47	Orosháza	23 734	Magyar.
23	Hódmezővásárhely	39 516	Magyar.	48	Budaörs	23 028	Magyar.
24	Dunakeszi	34 104	Magyar.	49	Jászberény	23 008	Magyar.
25	Salgótarján	32 009	Magyar.	50	Szentendre	22 243	Magyar.

3. táblázat: Az 50 legnagyobb magyar népességgel rendelkező magyar többségű település a Kárpát-medencében.
Forrás: 2011-es népszámlálási adatok, az egyes országok statisztikai hivatalainak adatai alapján saját szerkesztés.

URBACT Európai Városfejlesztési Program

Az URBACT az első –2002 óta működő – európai területi együttműködési program, melynek célja a fenntartható városfejlesztés új, előremutató módszereinek összegyűjtése, terjesztése, ezek kipróbálásának ösztönzése. A program pályázati felhívásaira létrejövő európai városhálózatok tagjai egy-egy közösen választott problématerületre fókuszálva dolgozzák ki akciótervüket, készítik elő annak megvalósítását a helyi társadalmi szereplők bevonásával, illetve adják át bevált, adaptálható módszereiket más városoknak.

Mindehhez szakértői segítséget kapnak, a közös eseményeken keresztül pedig egymástól is tanulnak. A program fontos prioritása és tevékenysége az így létrejövő tudás és tapasztalat megosztása.

Az URBACT II (2007-2013) program eredményei

Az Európai Bizottság 2007 őszén hagyta jóvá a 2007–2013-as időszakra az URBACT II nevet viselő európai területi együttműködési programot, amely a Közösség egészségét, valamint Norvégiát és Svájcot fedte le. A program célja volt, hogy a városfejlesztéshez kapcsolódó szakterületeken ösztönözze az együttműködést,

valamint elősegítse a tapasztalatcserét az európai városok között. Az URBACT II teljes költségvetése hozzávetőleg 68 millió euró volt.

A program középpontjában az alábbi célkitűzések álltak:

- Olyan eszközt – egyfajta platformot – biztosítani a városfejlesztéssel foglalkozó politikai döntéshozók, gyakorlati szakemberek és más testületek számára, amely lehetővé teszi a **tapasztalatok cseréjét** és az **ismeretszerzést**.
- Összegyűjteni az URBACT program résztvevői között a tapasztalatcsere és bevált gyakorlatok megosztása során szerzett **ismereteket, levonni a következtetéseket**, és azokat tematikus megközelítésben, szakszerű módon hasznosítani;
- **Terjeszteni a helyes gyakorlatokat** és továbbítani az európai városok tapasztalatcseréje révén nyert tanulságokat;
- Segítséget nyújtani várospolitikai döntéshozók, gyakorlati szakemberek és az operatív programok irányítói számára olyan **helyi cselekvési tervek** kidolgozásához, amelyek közvetlen hatással bírnak a helyi városfejlesztési gyakorlatra és politikára (1. kép).



1. kép: A program legnagyobb rendezvényét, a Városfesztivált 2015-ben Rigában rendezték meg.

Az URBACT II program fókuszában tehát a tapasztalatokkal kapcsolatos kommunikáció, a tapasztalatok összegyűjtése, majd ezek továbbadása állt. Helyi (városi) szinten mindez a tudás – a korábbiakhoz hasonlóan – helyi akciótervek formájában hasznosult.

A program deklarált céljainak megfelelően a Titkárság nagy hangsúlyt fektetett a létrejövő tudás és tapasztalatok összegyűjtésére, elemzésére, vagy ahogy összefoglalóan a programban nevezték, a **tudás kapitalizációjára** és megosztására. Ennek eszközeként szolgáltak a

- **tematikus szakértői szolgáltatások** a fenntartható városfejlesztéssel kapcsolatos kapacitások fejlesztése érdekében,
- **honlap üzemeltetése**, cikkek írása a tudás és tapasztalatok hozzáférhetőségének biztosítására, kiegészülve közösségi média tevékenységekkel,
- **tematikus publikációk**, úgymint hírlevelek, szakpolitikai tájékoztatók, esettanulmányok, kiadványok,
- **konferenciák, tematikus események, szemináriumok, műhelymunkák** gyakorló városfejlesztő szakemberek számára; ezek közül is kiemelő a minden évben megtartott nyári egyetem,
- **URBACT Nemzeti Tájékoztató Pontok** fenntartása a program tevékenységeinek és eredményeinek nemzeti szintű és nemzeti nyelven történő kommunikálására,
- **együttműködés más szervezetekkel** (programokkal, hálózatokkal, stb.), amelyek a fenntartható városfejlesztés, illetve a város-vidék kapcsolatok területén működnek.

Az URBACT program a tapasztalatok feldolgozásának és megosztásának új formáját teremtette meg a **tematikus munkacsoportok** („workstreamek”) kialakításával. Ezek a műhelyek egy-egy megadott téma feldolgozására jöttek létre 12-15 hónapra, multidiszciplináris európai szereplőkkel: gyakorló szakemberekkel, tervezőkkel, URBACT szakértőkkel, egyetemek képv.

selőivel, európai programok és projektek munkatársával és nemzetközi szervezetekkel. 2014-2015-ben az URBACT II program keretében 4 munkacsoport állt fel. A találkozók, interjúk, tanulmányutak, műhelymunkák eredményei elérhetővé váltak videók, kiadványok és internetes beszámolók formájában. A tanulmányok konkrét példákat és eszközöket mutatnak be a gazdaságfejlesztés, a munkahelyteremtés, a fenntartható városi regeneráció és a társadalmi innováció tekintetében. A munkacsoportok által feldolgozott és a kiadványok által lefedett négy témakör a következő¹:

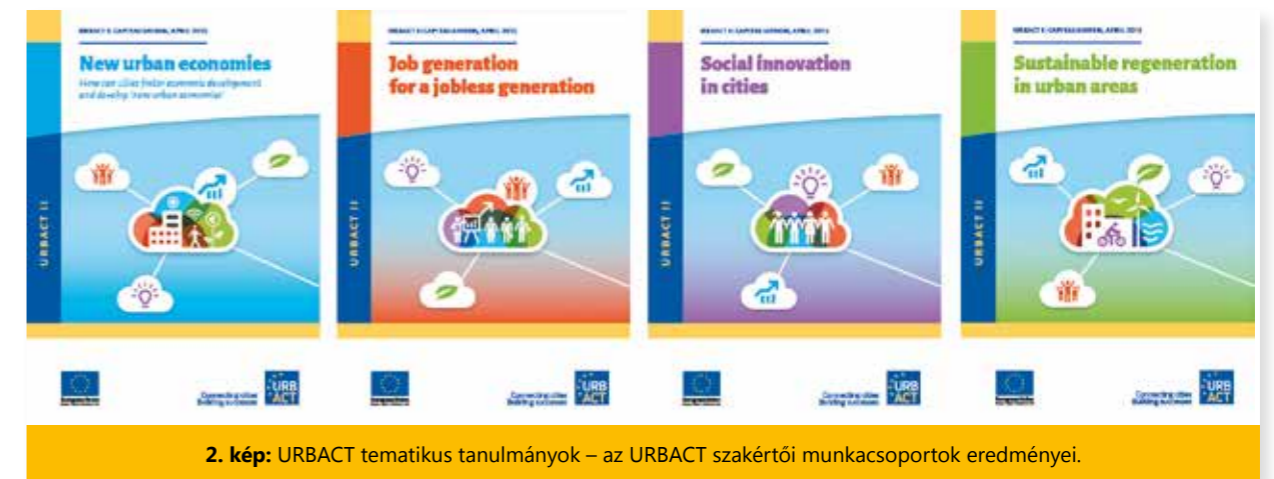
1. Új városi gazdaságok: mi köze az Ön városának a digitális, az egészség- és a zöld gazdasághoz?
2. Munkahelyteremtés: hogyan hozhat létre az Ön városa munkahelyeket a fiatalok számára?
3. Társadalmi innováció városokban: hogyan tudja az Ön városa bevonni polgárait, és ezáltal jobban megfelelni a társadalmi elvárásoknak?
4. Városteréségek fenntartható regenerációja: hogyan tud az Ön városa szembenézni a környezeti kihívásokkal? (2. kép)

Az URBACT II programban **Magyarországról 11 város (vagy fővárosi kerület) vett részt 13 projektben**, és 3 város vezetőpartneri tapasztalatokat is szerzett.

A partnervárosok az URBACT programban meghatározott kilenc témakörből hétben működtek együtt: aktív bevonás, alacsony CO2 kibocsátású városi környezet, humántőke és vállalkozások, innováció és kreativitás, kulturális örökség és városmegújulás, leromlott városrészek, nagyvárosi kormányzás.

A magyar városok a következő projektekben vettek részt:

- **OP-ACT: A kis és közepes méretű városok stratégiai helyzete és fejlesztési lehetőségei** (Nagykálló) – A projekt célul fogalmazta meg, hogy a résztvevő partnereket olyan fenntartható, integrált városfejlesztési politika kialakításában segítse, amely megoldást jelenthet a demográfiai változások, az ipari



2. kép: URBACT tematikus tanulmányok – az URBACT szakértői munkacsoportok eredményei.

¹ Lásd: <http://www.urbact.hu/node/177>

foglalkoztatás megszűnése és napjaink pénzügyi válsága okozta munkahely- és lakosságcsökkenés kezelésére.

- **ROMA-NeT: A Roma lakosság társadalmi integrációja** (Nagykálló, Budapest) – A partneri együttműködés eszközöket keres a városi roma közösségek kirekesztésének felszámolásához. A partnerek közös célja és együttes szándéka az, hogy tapasztalataik megosztásával és jó gyakorlatok átadásával fejleszték és erősítsék a roma közösségeken belüli összetartást, a helyi közösségekbe való beépülést.
- **JOBTOWN: Helyi Partnerségek európai hálózata a fiatalok foglalkoztatottságának növelése céljából** (Nagykálló) – A projekt arra vállalkozott, hogy kialakítson egy modellt, amely a gazdaság működését dinamikusabbá, innovatívabbá, így versenyképesebbé formálja. Közös cél a helyi szinten történő munkalehetőségek bővítésének ösztönzése.
- **CASH: Városok akciója a fenntartható lakóépületekért** (Tatabánya) – A projekt célja volt, hogy új megoldásokat ajánljon az önkormányzati (szociális) lakóépületek fenntartható felújításához, az épületek energiahatékonyságának javítása és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése érdekében.
- **URBAMECO: Hátrányos helyzetű városi területek integrált, fenntartható regenerációja** (Tatabánya) – A projekt célja az volt, hogy növelje az együttműködést a leromlott és megváltozott városrészek helyi gazdaságának integrált erősítése érdekében.
- **UNIC: Városhálózat a kerámiai innovációért** (Pécs) – A kezdeményezés közvetlen motivációja az európai tradicionális kerámia- és porcelánipar tragikussá mélyülő válsága volt, amelynek következményeként a korábban virágzó európai központokban munkahelyek tízezrei szűntek meg. Az érintett városok a válság jeleire különböző módon reagáltak.
- **CREATIVE CLUSTERS: Kreatív klaszterek közép és kisvárosokban** (Hódmezővásárhely) – A projekt célja a kreatív klaszter, a kreatív gazdaság, a kreatív

város modelljének sikeres felhasználása kis- és közepes városok városfejlesztési gyakorlatában.

- **ESIMeC: Középvárosok gazdasági stratégiája és innovációja** (Debrecen) – A projektben résztvevő közepes méretű városok innovatív stratégiákat fejlesztettek ki a fenntartható gazdasági növekedés elősegítésére. A városoknak – a középvárosi méretből következő előnyök felhasználásával – megoldásokat kellett keresniük az olyan problémákra, mint a munkáltatók szükségleteinek megfelelő, szakképzett munkaerő hiánya, a szakképzett munkaerő elvándorlása, a vállalkozói kultúra és bizalom hiánya.
- **URBACT Markets: Helyi piacok, mint a helyi gazdaságfejlesztés motorjai** (Pécs) – A projekt célja volt, hogy a városi piacok is hozzájáruljanak a foglalkoztatás javításához, a vállalkozások számának növekedéséhez, így a város megújulása és a fenntartható gazdaság fő motorjává váljanak. A piacok a „SMART” városok elnevezésű stratégia részeként az építészeti fejlesztések, a környezeti megújulás, a munkahelyteremtés, a gazdasági növekedés, a helyi kereskedelmi láncok hatékonyabbá tételének eszközei.
- **RegGov: A leromlott városi területek fenntartható integrált fejlesztésének regionális irányítása** (Nyíregyháza, Budapest X. kerület) – A projekt a leromlott városi területek fenntartható integrált fejlesztésének regionális irányításával foglalkozott, célja a szociális városrehabilitáció európai tapasztalatainak átvétele, alkalmazása.
- **SURE: A helyi gazdaság sokszínűbb tétele innovatív szociális-gazdasági módszerek leszakadó városrészek fejlesztésébe való bevezetésével** (Eger) – A projekt célja a kis kapacitásokkal rendelkező kis- és közepes méretű városok önkormányzatainak támogatása volt a városközpontokhoz közel lévő, leszakadó területek társadalmi és gazdasági újjászervezésére irányuló integrált stratégiák kifejlesztésében.
- **RE-Block: A szegénység elleni küzdelem, a társadalmi kohézió és a városi környezet javítása**

a lakótelepeken (Budapest XVIII. kerület) – Bár a projektben résztvevő tíz város Európa legkülönbözőbb részein helyezkedik el, a célterületét képező, soklakásos panel lakótelepek problémái nagyon hasonlóak. A projekt fókuszja a lakótelepek fenntartható rehabilitációjára irányult, amit a szociális és fizikai környezet integrált fejlesztésével kívántak megvalósítani. A megoldáshoz a privát és állami szektorok közötti újfajta együttműködés szükséges, amely elősegíti a fenntartható és élhető lakókörnyezetek létrehozását.

- **EGTC: Határon átnyúló városi együttműködések intézményesítése** (Esztergom) – A projekt célja annak vizsgálata volt, hogy miként növelhető a határtérségek versenyképessége állandó intézményi háttér megteremtésével. Az új uniós jogi eszköz, az EGTC (Expertising Governance for Transfrontier Conurbations) és az ahhoz hasonló megoldások segíthetnek az általában periférikus helyzetű határmenti agglomerációknak, hogy a centrumokban fekvő városi térségekhez hasonló fejlettséget érhessenek el. Ezek a kezdeményezések ugyanakkor számos kérdést is felvetnek a határ mentén meglévő nyelvi, kulturális, jogi különbségek miatt.²

URBACT III program (2014-2020)

Az URBACT III program 2014. decemberi elfogadásával az Európai Bizottság a program harmadik ciklusát nyitotta meg, kapcsolódva az EU 2014-2020 közötti időszakra vonatkozó tervezési periódusához. A program az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) társfinanszírozásával valósul meg, a 2014-2020-as programidőszak kerete 74,302 millió euró. Az URBACT program hazai koordinációját a Miniszterelnökség településfejlesztésért felelős szervezeti egysége, az Építészeti és Építésügyi Helyettes Államtitkárság Területrendezési és Településügyi Főosztálya végzi. A pályázatok, projektek gondozását, a pályázókkal való kapcsolattartást, információterjesztést a tárca háttér szervezete, a Lechner Tudásközpont biztosítja. A projektek hazai első szintű pénzügyi ellenőrzését a Széchenyi Programiroda látja el.

Az URBACT III folytatja a fenntartható integrált városfejlesztés előmozdítását és hozzájárul az EU 2020 stratégia megvalósulásához. Hálózatépítéssel, kapacitásfejlesztéssel és a jó gyakorlatok terjesztésével támogatja a városi döntéshozókat és gyakorló szakembereket uniós, nemzeti, regionális és helyi szinten egyaránt. A cél elérése érdekében a program támogatja.



3. kép: A résztvevő városok képviselői workshopok keretében összegzik tapasztalataikat.

²Lásd: <http://www.urbact.hu/node/80>

„Álmodtam egy Havannát magamnak” – URBACT a 18. kerületben

A Budapest 18. kerület vezetésével megvalósuló Re-Block projekt a lakótelepek problémáira fókuszált Európa 10 városában. A városhálózaton belül a jó gyakorlatok kicserélését a 10 város által delegált „tudásnagykövek” szolgálták. Az integrált megközelítésből adódóan a projekt elsősorban nem a városüzemeltetés kihívásait, hanem a lakosság és a helyi intézmények kapcsolatát vette górcső alá. A projektben résztvevő lakótelepeken elsődleges szempont az elszegényedés elleni küzdelem, a társadalmi összetartozás erősítése, illetőleg az élhetőbb, zöldebb környezet létrehozása. A 18. kerületi Havanna lakótelep specialitása, hogy néhány év alatt sikerült szembefordulnia korábban kialakult rossz hírével, és mára elérni, hogy lakói bizakodva tekintsenek a jövőre, és ne az elköltözés jelentse az egyetlen kiutat. Ebben a folyamatba illeszkedett az URBACT projekt is, amelynek fő partnere volt a lakótelep szívében működő közösségi ház. A projekt mottója a nyitás, a közösség megszólítása: a közösségi ház, kilépve a négy fal közül, katalizátorává tudott válni a helyi közösségben, a helyi intézmények hálózatában meginduló párbeszédnek. A lakosság tetszését elnyerő rendezvények, a tematikus beszélgetések, a Havanna Szabadegyetem előadássorozata, a felélénkítő kapcsolatok hozzá tudtak járulni ahhoz, hogy a lakótelep élhetőbbé, szerethetőbbé váljon.

(1) a **városok kapacitásainak erősítését** annak érdekében, hogy képesek legyenek fenntartható városszervezésüket és városfejlesztési gyakorlatukat integrált, részvételen alapuló megközelítéssel alkalmazni;

(2) a **fenntartható városi stratégiák és akciótervek kidolgozásának fejlesztését**;

(3) a **fenntartható városfejlesztés integrált akcióterveinek megvalósítását**; valamint

(4) **biztosítja**, hogy mind a **gyakorlati szakemberek**, mind a **döntéshozók** valamennyi (uniós, nemzeti, regionális és helyi) szinten egyre inkább **hozzáérjenek az URBACT ismeretanyaghoz és kölcsönösen osszák meg fenntartható városfejlesztési tapasztalataikat**.

A program fő kedvezményezettjei a városok, önkormányzatok, de helyi ügynökségek (önkormányzatok által létrehozott nonprofit városfejlesztési szervezetek), egyetemek és kutatóintézetek is csatlakozhatnak a városhálózatokhoz.

Az URBACT III programban a **városhálózati partnerségek** a korábbiakkal ellentétben **három különböző támogatott tevékenységre pályázhatnak**. Az URBACT II (2007-2013) programhoz hasonlóan továbbra is működnek **akciótervezési hálózatok**, de emellett **megvalósítási hálózatok** szolgálják a már elkészült helyi akciótervek jobb megvalósulását, az ún. **transzfer hálózatok** pedig a már kipróbált tudás, bevált jó gyakorlatok átadását biztosítják más városok számára.

A programmal kapcsolatos tudnivalók, aktuális információk a www.urbact.hu magyar nyelvű, valamint a www.urbact.eu angol nyelvű honlapon érhetők el. Az URBACT III Operatív Program valamint a programról szóló rövid tájékoztató a www.urbact.hu/dokumentumok menüpontból tölthetők le (3-4. kép).

Az URBACT III program első felhívásának futó projektjei – akciótervezési projektek

- **Vital Cities** (Budapest, XIII. kerület) – a kerület portugál kezdeményezésű projekt egyik partnere, több közép-kelet európai várossal együtt. A projekt arra keres választ, hogy a leszakadó városrészekben hogyan lehet a társadalmi kirekesztés ellen tenni a közösségi terek funkcióinak újratervezésével, kihasználva a sportolásban rejlő közösségi lehetőségeket innovatív városi sporteseményeken, sportolási célú felszereléseken, jobb szolgáltatásokon keresztül. A tapasztalatok szerint a sport, az aktív mozgás hozzájárul a társadalmi kohézió erősödéséhez, a jóllétnek és még a gazdasági fellendüléshez is. Ennek a felismerésnek köszönhetően az európai városok nagyléptékű sportstratégiákat készítettek. Ezek sikere azonban elmaradt az elvárttól, ezért új megközelítésre van szükség: a lakosság számára látogatható sportlétesítmények helyett magukat a köztereket kell úgy átformálni, hogy a lakóhelyhez közel aktív mozgásra késztesse, és egyben vonzóbbá,

zöldebbé, biztonságosabbá váljanak. Mindehhez társul a helyi társadalom megszólítása, bevonása, az önkormányzat és az intézmények között szinergikus kapcsolatok építése.

- **Interactive cities** (Debrecen) – a város a Genova vezetésével megvalósuló projektben bolgár, román, észt, belga, francia, portugál és spanyol partnerekkel együtt vesz részt. A projekt fő kérdése, hogy a digitális és közösségi média, illetve a felhasználók által generált tartalom hogyan tudja javítani a város menedzsmentjét, a város méretétől függetlenül. Ennek egyik vetülete az állampolgári és civil aktivitás és részvétel újraértelmezése, egy másik pedig az önkormányzati szolgáltatások minőségének javítása, az átláthatóság és a hatékonyság növelése.

A nemzetközi tapasztalatcserét a projekt öt téma köré szervezi:

1) a demokrácia működtetése: felhasználó által generált tartalmak és nyitott kormányzás; 2) a felhasználói tartalmak hasznosítása a városmarketing (city branding) területén; 3) a web2-alapú szolgáltatások ugrásszerű fejlődése; 4) az app-ok és a közösségi média használata a kockázat- és kríziskommunikáció terén; 5) városok a számok tükrében: hogyan segíti a big data a városok fejlődését.

- **Smart Impact** (Miskolc) – az angliai Manchester vezetésével zajló Smart Impact projekt célja, hogy a meglévő tapasztalatok alapján csökkentse a smart city beruházások kockázatait. A városok világszerte növekednek, s ez egyre nagyobb kihívásokat jelent a közmuellátás, az energia és a települési infrastruktúra működtetésében. Az Európai Bizottság Okos városok és közösségek keretprogramja, illetve megvalósítási terve (2013) elvárásokat támaszt a városokkal szemben a finanszírozás új, innovatív megoldásainak feltárására. Ennek értelmében a városok nem hagykozhatnak csupán a központi forrásokra, hanem új, piac-orientált és gazdaságilag fenntartható megoldásokat kell találniuk a köz- és magánszféra együttműködésében, külső befektetések bevonásával. Ennek során el kell szakadni attól a szemlélettől, amely csupán okos technológiák telepítésében látja a megoldást. Az okos város koncepció megvalósításában a legnagyobb kockázat éppen az okos technológiák telepítésével kapcsolatos: a költséges beruházás adott esetben nem váltja be a hozzá fűzött reményeket, nem működik optimálisan, különböző nem várt tényezők miatt a befektetés nem térül meg, a piaci igény kisebb lehet a becslétnél; de kockázatot jelenthet a változó szabályozási környezet is. Emellett általános probléma, hogy az önkormányzati szférában nincs meg az a tudás és tapasztalat, amely a piaci alapokon is fenntartható technológiai fejlesztésekhez szükséges.

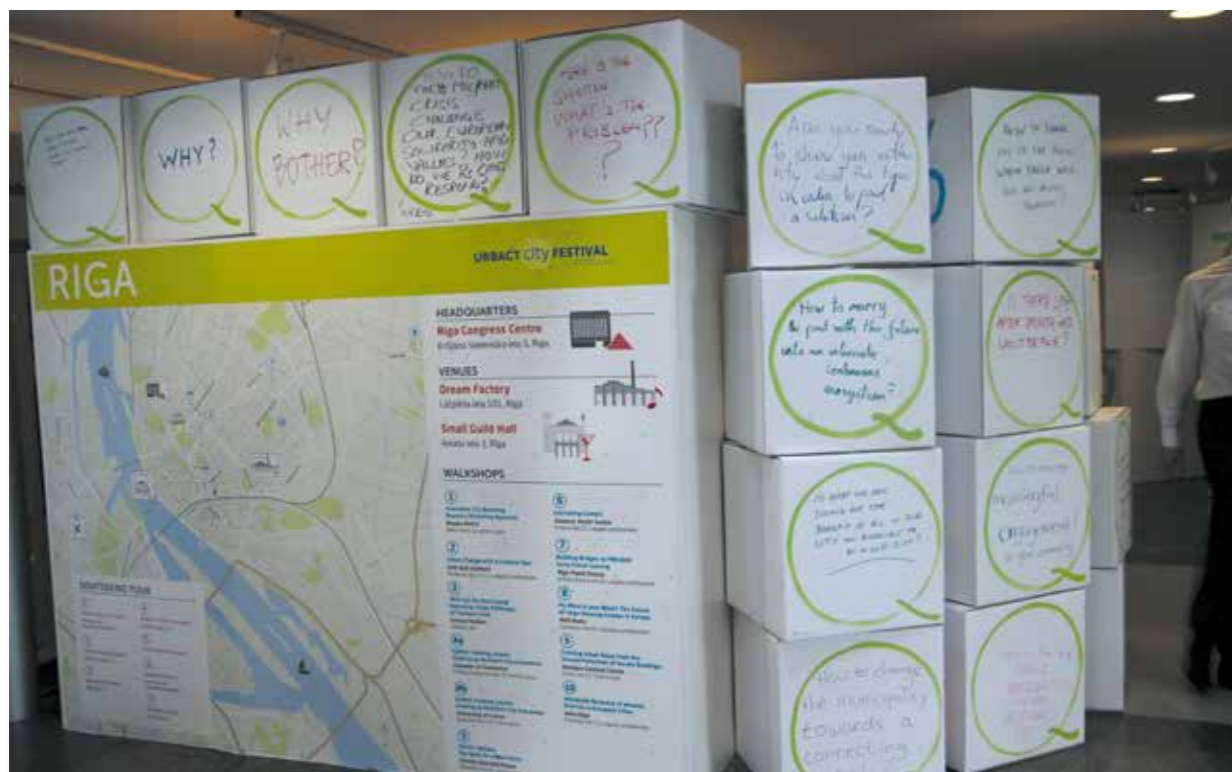
- **Procure** (Nagykálló) – Nagykálló eddig négy URBACT projektben vett részt: Roma-NeT, Roma-NeT II, Jobtown, OP-ACT. Jelenleg az Egyesült Királyságbeli Preston által vezetett, okos közbeszerzéssel foglalkozó Procure projekt magyar partnere. A projekt azt vizsgálja, hogy miképpen lehet a köztisztviselők, illetve a nagy cégek közbeszerzéseikhez kötődő vásárlóerőt kihasználni a helyi vállalkozók és lakosok részére gazdasági, társadalmi és környezeti előnyök létrehozására, amely végül a város illetve a helyi gazdaság számára is pozitív hatásokat eredményez. Ennek keretében vizsgálják az európai és a nemzeti közbeszerzési jogszabályi kereteket, egy közbeszerzési stratégia kialakításának, illetve társadalmi és környezeti kritériumok bevezetésének lehetőségeit, illetve a vállalkozások körében a közbeszerzéssel kapcsolatos tudatosság és elkötelezettség megerősítésének kérdéseit.

- **CHANGE!** (Nagykanizsa) – a projekt célja a városi közszolgáltatások újragondolása a lakosok aktív szerepvállalásával. A holland Eindhoven által kezdeményezett projektben Nagykanizsa mellett részt vesz Gdansk (Lengyelország), Forli (Olaszország) és Dun Laoghaire Rathdown (Írország).

Európa városaira jellemző, hogy a közszolgáltatásokkal szemben támasztott elvárások növekednek, miközben e szolgáltatásoknak új társadalmi kihívásoknak is meg kell felelniük – emiatt érezhetően paradigmaváltásra van szükség. Eindhoven az elmúlt években nagy hangsúlyt fektetett a lakosok felkészítésére, bevonására, és innovatív ötleteinek befogadására – hogy ne csupán értük, de velük dolgozzanak. Ennek során felismerték, hogy a közszolgáltatások fejlesztése is eredményesebb a végfelhasználók bevonásával, a közös tervezéssel.

- **TechTown** (Nyíregyháza) – Az URBACT II programban Nyíregyháza a leromlott városrészek irányítási kérdéseivel foglalkozó RegGov projekt partnere volt, jelenleg az angol főpartner, Barnsley által kezdeményezett TechTown projekt hálózatának tagja. A projekt alapvetése, hogy az innováció, a versenyképesség és a növekedés legfőbb motorja a digitális gazdaság. A projekt kis- és középvárosokban keresi a digitális gazdaságban rejlő munkahely-teremtési lehetőségeket. Vizsgálja a városi szintű digitális gazdaság másodlagos hatásait, a városi klaszterek működési lehetőségeit, valamint azt, hogy az önkormányzat miként segítheti a gazdasági szereplőket a fejlődésükhöz és versenyképességükhöz szükséges digitális készségek és innovációk elsajátításában.

- **RetailLink** (Pécs) – Az URBACT II programban Pécs az URBACT Markets projekt partnere volt. Jelenleg a város a spanyol vezetésű RetailLink projekt tagja, együttműködve többek között horvát és



4. kép: A használt közösségi tervezési technikák kreatív és látványosak. Fotó: ©Heike-Mages

román partnervárosokkal is. A projekt célja, hogy a középvárosokban innovatív stratégiák megvalósításával revitalizálja a kiskereskedelmi szektort. A projekt egyik elvárt eredménye, hogy nőjön a kis és/vagy független kereskedők versenyképessége, s ezzel a helyi gazdaságban betöltött szerepe. A projekt multi-stakeholder megközelítéséből következik, hogy az eredményeket a köz- és privát szféra, a kiskereskedők, a nagy kereskedelmi cégek, a vásárlók, valamint a kulturális és kreatív ipar szereplőinek részvételével kívánja elérni.

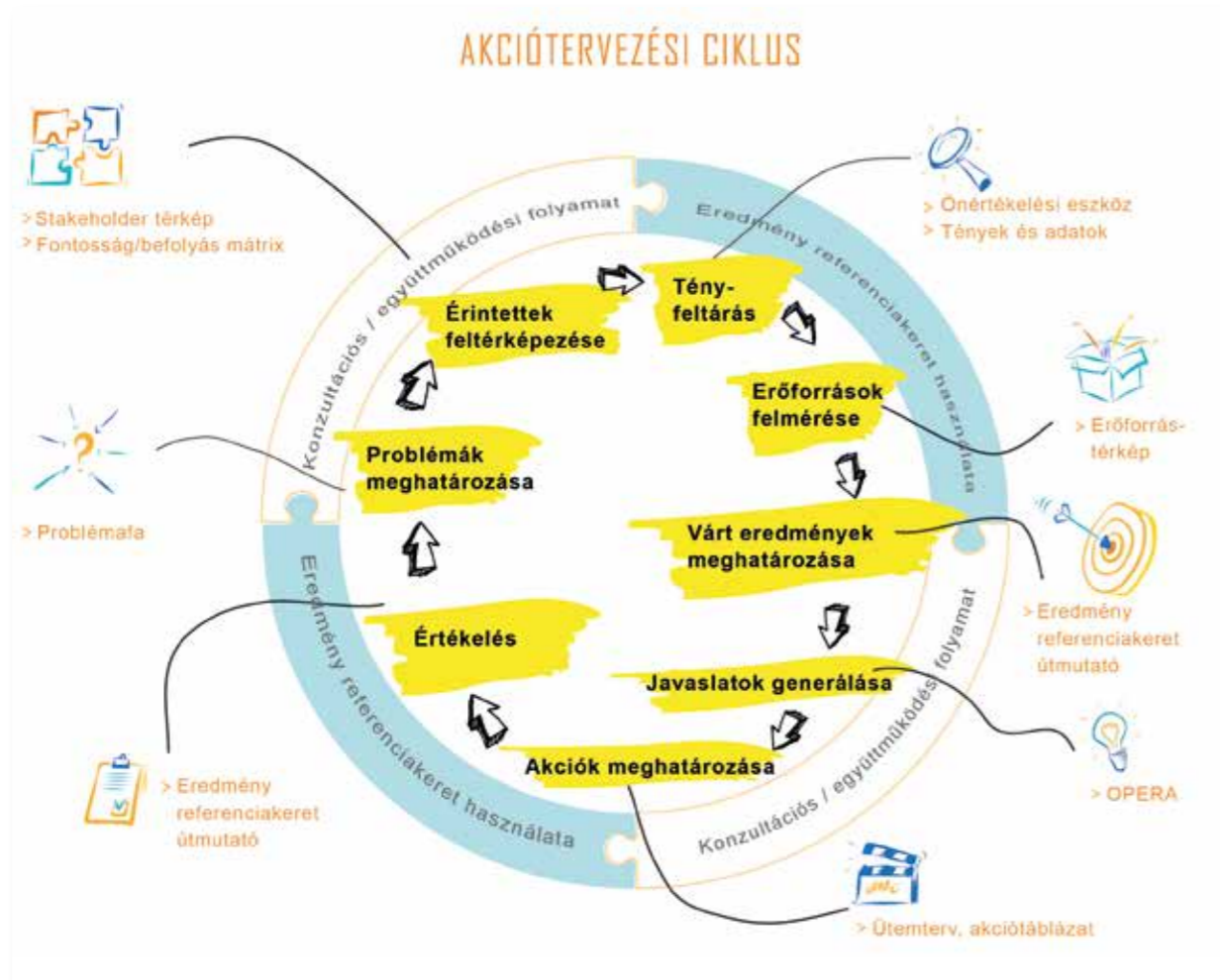
- **Maps** (Szombathely) – az olaszországi Piacenza által vezetett MAPS – katonai területek, mint közösségi terek elnevezésű URBACT projekt célja korábbi katonai területek integrálása a város szövetébe olyan módon, hogy azok mind funkcionális, mind társadalmi szempontból fenntartható fejlődési pályára álljanak. Az elhagyott, környezeti problémákat is jelentő katonai területek ezáltal a korábbiaknál tudatosabb, részvételi városfejlesztés mintaterületeivé válhatnak, jelentős erőforrásokat hordozva a város számára.

Hatékony módszerek az önkormányzatok számára

A városfejlesztés integrált megközelítése, a társadalmi részvétellel lefolytatott akciótervezés az URBACT program lényege. A kapacitásépítést szolgáló szemináriumok, nyári egyetemek közül a legutóbbit 2016. augusztusában Rotterdamban rendezték, ahol az URBACT városhálózatokban résztvevő 170 európai város több mint 380 képviselője gyűlt össze. A nyári egyetem résztvevői többek között megtanulhatták, hogyan lehet integrált településpolitikát alakítani *akciótervezési ciklusok*, valamint a ciklus egyes állomásaihoz tartozó praktikus *csoporthoz tartozó módszerek* alkalmazásával (5. kép).

Az akciótervezési ciklus bármelyik városban alkalmazható (függetlenül attól, hogy részt vesz-e az URBACT programban) adott tématerületre vonatkozó vagy átfogó akcióterv készítésénél, közösségi részvétellel, integrált módon, azaz a helyi kihívások gazdasági, társadalmi, környezeti és fizikai dimenziójának figyelembe vételével.

Az akciótervezési folyamatot olyan – az URBACT program által preferált – praktikus és gyors eszközök is segítik, mint például az OPERA csoporthoz tartozó módszerek, mely



5. kép: Az URBACT által ajánlott akciótervezési ciklus sémája.



6. kép: Az egyik hazai tematikus URBACT szakértő az OPERA módszerrel dolgozik a Városfesztivál résztvevőivel.

lehetővé teszi fejlesztési kihívások hatékony, strukturált feldolgozását, és biztosítja a valós beleszólást valamennyi résztvevő számára. A program más részvételi tervezési eszközökre is felhívja a figyelmet: az erőforrás-térképezés, a problémafa-célfa elemzés, vagy a stakeholder térkép elkészítése szintén hozzájárul az érintettek aktív és eredményes bevonásához, a valóban integrált beavatkozási lehetőségek felismeréséhez.

Az URBACT a képességfejlesztést, közösségi tervezést, társadalmi bevonást különböző képzési formákkal, facilitátorokkal, szakértőkkel és hasznos kiadványokkal segíti (6. kép).³

Az URBACT program a bemutatott tematikával jelenleg az egyetlen olyan elérhető intézményesített lehetőség Magyarországon, amellyel a hazai városok – a programban való részvétellel, vagy akár csak a megjelentetett kiadványok tanulmányozásával – megismerhetik az európai

városfejlesztés aktuális trendjeit, használatos módszereit, leghaladóbb szemléletét.

Képek forrása: URBACT Program, Lechner Nonprofit Kft.



Szerzők:
Majorné Vén Mariann és Sain Máttyás
Nemzeti URBACT Pont
Lechner Nonprofit Kft.

³ Lásd: <http://urbact.eu/capacity-building>, <http://www.urbact.hu>

Számtalan városi kezdeményezés egy helyen összegyűjtve – az Európai Bizottság egyablakos városi portálja

Az Európai Unióban számtalan kezdeményezés foglalkozik a városfejlesztés különböző területeivel. A 2014-2020 programozási időszak elején a programok közti koherencia növelésének érdekében felmerült a Bizottság részéről a különböző kezdeményezések rendszerezésének gondolata. A probléma megoldása felé tett első lépésnek tekinthető az Urban Portal létrehozása.

A 2016-ban elfogadott Városi Agenda révén a városi kezdeményezések átláthatóbbá és hatékonyabbá tételére még aktuálisabbá vált, számos város jelezte a városfejlesztési programokat egy helyen összegyűjtő portál („one stop shop”) iránti igényét. Az Európai Bizottság 2016. október 12-én új városi portált indított útjára a Régiók és Városok Európai Hete rendezvény keretében. A honlap segítséget kíván nyújtani a városok számára, hogy az uniós lehetőségeket hatékonyabban kihasználva tudjanak szembenézni az őket érintő kihívásokkal.

Jelen cikk célja, hogy rövid összefoglalót nyújtson a városok számára elérhető finanszírozási lehetőségekről, tudásplatformokról és érdekképviseleti szervezetekről, valamint bemutassa az egyes fejlesztési területekhez kapcsolódó városi kezdeményezéseket.

1. Finanszírozási lehetőségek

Urbact: A 2002-ben elsőként megalakult interregionális program az európai városok nemzetközi tapasztalatcseréjéről és az egymástól való tanulását szolgálja. A program részletes bemutatásával jelen lapszámunk URBACT Európai Városfejlesztési Program című cikke foglalkozik. További információk: <http://urbact.eu/>, <http://www.urbact.hu/>

Egyablakos városi portál

<https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities>

Az új városi portál a városokat érintő EU szakpolitikákról kínál naprakész összefoglalót, ezek mellett összegyűjti a városok számára elérhető uniós forrásokat, városfejlesztési rendezvényeket. A portál az alábbi struktúra szerint csoportosítja a városok számára releváns kezdeményezéseket:

- **Városi akciók:** Kohéziós politika városi területének bemutatása, néhány városfejlesztési kezdeményezés kiemelése, melyben az Európai Bizottság aktív szerepet játszik
- **Forrásszerzési lehetőségek**
- **Tudásplatformok és kezdeményezések:** adatbázisok, tanulmányok, tudás- és tapasztalatcserét segítő hálózatok, díjak, projekt adatbankok
- **Városfejlesztéshez kapcsolódó események**
- **Városfejlesztési Menetrend** (Ezzel kapcsolatban bővebben a Kitekintés rovat „A településfejlesztés nemzetközi folyamatai” c. cikkben olvashatnak).
- **Tematikusan rendszerezett városi kezdeményezések:** A Városfejlesztési Menetrendben megfogalmazott 12 célhoz kapcsolódó kezdeményezések, stratégiák, forrásszerzési lehetőségek, projekt példák, EU rendeletek gyűjteménye. A honlap ezen része jelenleg kialakítás alatt áll, míg a végleges verzió elkészül, az oldal elődjének számító Urban Portal kínál a szervezetekről tematikus áttekintést. Az Urban Portal a fenntartható városfejlesztés (környezetbarát városi környezet, fenntartható városi mobilitás, klímaváltozás), innováció, kultúra és kreativitás, illetve a társadalmi befogadás témakörökbe csoportosítva mutatja be a kezdeményezéseket. (http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/themes/urban-development/portal)

Urban Innovative Actions (UIA) – Városi Innovatív Akciók: A 2014-2020 programozási időszakban létrehozott kezdeményezés célja városi pilot projektek támogatása, új módszerek tesztelése, továbbfejlesztése. A program olyan kockázatos, korábban nem próbált innovatív ötleteket támogat, melyek megoldást kínálnak egy-egy városi probléma kezelésére, valós pozitív változást hozva a lakosok életében. Az UIA költségvetése 372 millió euró, az egyes projektek maximum 5 millió euró ERFA támogatásra pályázhatnak, 80%-os támogatásintenzitással. A pályázati felhívások évenként kerülnek kiírásra, a Bizottság felhívásonként 3-4 témát jelöl ki a Városfejlesztési Menetrendben megfogalmazott 12 cél közül. További információk: <http://www.uia-initiative.eu/>

HORIZON 2020: Az EU kutatás-fejlesztési és innovációs politikáját a HORIZON 2020 keretprogram határozza meg a 2014-2020 közötti időszakban, amely közel 79 milliárd eurós költségvetéssel gazdálkodik. A program szerkezete három pillérre épül, ezek közül a **Társadalmi kihívások** pillér foglalkozik a városokat érintő kutatási témákkal, az egészségügy, energetika, a közlekedés, az éghajlatváltozás és környezetvédelem, valamint az inkluzív, innovatív és biztonságos társadalmak témakörével. További információ: <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en>

<http://www.h2020.gov.hu/horizont2020-program>

LIFE: A LIFE program az EU 1992-ben alapított környezetvédelmi alapja. 2014-2020-as időszakban a LIFE két alprogramból áll: a környezetvédelmi (2,6 milliárd euró) és az éghajlat-politika alprogramból (864 milliárd euró). Ez utóbbi keretein belül városi fókuszú felhívások is kiírásra kerültek, elsősorban az éghajlatváltozáshoz

Urban Innovative Actions – Városi Innovatív Akciók



A program célja, hogy lehetőséget biztosítson európai városok számára kockázatos, korábban nem tesztelt innovatív ötletek kipróbálására, továbbfejlesztésére

Kik pályázhatnak? 50 ezer fő feletti városok és várostársulások (határon átnyúló városi térségek, illetve külön erre a célra létrehozott társulások is)

Projektenként elérhető támogatás:

- Maximum 5 millió € ERFA (~1,5 milliárd forint)
- 80%-os támogatásintenzitás
- 50% előfinanszírozásban

Második pályázati felhívás:

- 2016. december – 2017. április
- Tématerületek: Körforgásos gazdaság, városi mobilitás, migránsok és menekültek bevonása

Kiválasztási feltételek

▪ **Innovatív karakter**

Az adott városi térségben, illetve az EU más területein még nem tesztelt megoldási javaslat. Létező jó gyakorlatok vizsgálata, azokból származó tapasztalatok beépítése. Lehetséges akadályok feltárása, azok leküzdésére kidolgozott stratégia

▪ **Jól felépített projekt**

Uniós jelentőségű, fenntartható városfejlesztéssel kapcsolatos kihívások állnak a projekt fókuszában. Reális, következetes felépítés

Jó menedzsment terv

▪ **Partnerség:** a kulcsszereplők projekttervezésbe és kivitelezésbe történő bevonása

▪ **Mérhető eredmények:** várható eredmények bemutatása, azok mérésére használt módszerek kidolgozása

▪ **Átültethetőség:** megoldás más térségekben való alkalmazhatósága

Az első felhívás tanulságai:

- 378 pályázó, 18 nyertes projekt
- Sikeres projektek aránya 4,8% (migránsok és menekültek bevonása témakörben a legmagasabb, 10%)
- Projektenként átlagos elnyert ERFA támogatás: 4,5 millió €.
- Partnerség: átlagosan 7-8 helyi szereplő
- Területi megoszlás: Túlnyomó részt fejlett besorolású régiók. A 2004 óta csatlakozott tagországokban egyelőre alacsony a pályázók száma
- További információ: <http://www.uia-initiative.eu/en/1st-call-proposals-378-applications-received>, <http://www.uia-initiative.eu/en/1st-wave-uia-projects-approved>

való alkalmazkodáshoz kapcsolódóan. A LIFE program pályázati lehetőségei az alábbi honlapon érhetők el: <http://ec.europa.eu/environment/life/index.htm>

2. Városi tudásplatformok és érdekképviseleti szervezetek

Urban Data Platform – Városi adatbank: 2016 októberében a Közös Kutatóközpont (JRC) által működtetett interaktív honlapon több mint 800 városi térség demográfiai, gazdasági, közlekedési, környezetvédelmi és szociális adatai váltak elérhetővé. A platform lehetővé teszi a városok számára interaktív térképek és grafikonok készítését, az adatok összehasonlító elemzését és monitorozását, ezzel hozzájárulva a Városfejlesztési Menetrend céljainak eléréséhez. További információ: <http://urban.jrc.ec.europa.eu/>

UDN (Urban Development Network – Városfejlesztési Hálózat): A több mint 500 városból álló UDN célja az EU alapokból finanszírozott városfejlesztések értékelése, valamint a *Fenntartható Városi Fejlesztéseket* (Sustainable Urban Development) alkalmazó és

Városi Innovatív Akciókban (Urban Innovative Actions) résztvevő települések közötti információcsere biztosítása. Hazánkban Fenntartható Városi Fejlesztések a TOP 6. prioritási tengelye („Fenntartható városfejlesztés a megyei jogú városokban”) keretein belül kerülnek megvalósításra, a Városi Innovatív Akciók pályázatai pedig minden magyar nagy- és középváros előtt nyitva állnak. Ezek mellett az UDN célja a Bizottság és városok közötti párbeszéd elősegítése, konferenciák, workshopok, tanulmányutak rendezése. További információk: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/themes/urban-development/network/

Joint Programming Initiative (JPI) Urban Europe – Közös Programozási Kezdeményezés Városias Európa: A Közös Programozási Kezdeményezés célja, hogy egyes kiemelt területeken, köztük az urbanizációval kapcsolatos kutatások területén, előmozdítsa a tagállamok közfinanszírozású kutatási programjai közötti együttműködést. A program a kutatók, illetve egyéb szereplők közötti hálózatépítést, trendek vizsgálatát és a kutatói

mobilitást támogatja. A tagállamok önkéntesen csatlakozhatnak a programhoz, Magyarország egyelőre nem tagja a városi kérdésekkel foglalkozó kezdeményezésnek. További információ: <http://jpi-urbaneurope.eu/>

EUKN (European Urban Knowledge Network – Európai Városok Tudáshálózata): Az Európai Területi Társulásként működő szervezet elsősorban virtuális tudáshálózatként funkcionál, melyhez az EU tagállamai önként csatlakozhatnak. Az EUKN a városok közti tudás és tapasztalat megosztást szolgálja, számos kutatás, esettanulmány, fejlesztési dokumentum érhető el a honlapon keresztül. További információ <http://euken.eu/>

Eurocities: Az Eurocities európai nagyvárosok érdekvépviseleti szervezete, mely a városokat érintő politikai területek európai intézményeivel tartja a kapcsolatot. További információ: <http://www.eurocities.eu/eurocities/home>

CEMR (Council of European Municipalities and Regions – Európai Települések és Régiók Tanácsa): A szervezet a helyi és regionális önkormányzatok legkiterjedtebb szövetségese, mely az egyes országok nemzeti szintű önkormányzati érdekszövetségeit tömöríti magába. A CEMR célja, hogy a települések és régiók életét érintő területeken befolyásolja az európai politikai folyamatokat és jogszabályokat. További információ: <http://www.ccre.org/>

ICLEI Local Governments for Sustainability – ICLEI Helyi Önkormányzatok a Fenntarthatóságért: Az egyetlen, egész világra kiterjedő városi hálózat, amely a fenntartható városfejlesztés mellett kötelezte el magát. A szervezet érdekvépviseleti feladatokat lát el, képzéseken, kapacitásépítésen, pilot projektekben való együttműködésekben keresztül támogatja a településeket. A szervezethez eddig hazánkban Kaposvár, Miskolc, Pécs és Tatabánya csatlakozott. További információ: <http://www.iclei-europe.org/>

3. Tematikus kezdeményezések

a) Zöld városok

A városok jelentős károsanyag kibocsátás helyszínei, a közlekedés, a háztartások növekvő energiafogyasztása nagy terhet ró a környezetre. A környezeti problémák, mint például a légszennyezés, hulladékkezelés fokozottabban jelentkeznek a városias térségekben. A probléma súlyosságát jól mutatja, hogy a legtöbb városfejlesztéssel kapcsolatos uniós kezdeményezés a fenntartható, környezetbarát városi környezet kialakításához kapcsolódik.

Fenntartható városi mobilitás

ELTIS: Az EU városi mobilitással foglalkozó információ- és tapasztalatcsere szolgáló internetes portálja. A honlap célja, hogy támogatást biztosítson olyan városi közlekedési rendszerek fejlesztéséhez, melyek alacsonyabb energiafogyasztás és károsanyag kibocsátás mel-

lett növelik a városrészek versenyképességét és a lakosok életminőségét. További információk: <http://www.eltis.org/>

CIVITAS: A kezdeményezés a fenntartható városi közlekedés terén nyújt támogatást az európai városok számára. Közel 60 város részesült Európai Bizottság által nyújtott támogatásban, melyek környezetbarát közlekedési rendszerek fejlesztéséhez járultak hozzá. Az úgynevezett „bemutató városok” között két magyar település is található: Debrecen és Pécs. A tágabb CIVITAS fórum hálózat 200 várost (köztük több magyar várost is, pl. Budapest, Budaörs, Sopron, Győr, Szeged, Gyula, Miskolc) foglal magába, melyek elkötelezték a fenntartható városi közlekedés irányában. További információk: <http://www.civitas-initiative.org/>

Zéró CO₂ kibocsátás, fenntartható energiagazdálkodás

Covenant of Mayors – Polgármesterek Klíma- és Energiaügyi Szövetsége: A legnagyobb helyi és regionális szereplőket magába foglaló klímaváltozás ellen harcoló szervezethez több mint 6000 város csatlakozott. Az aláírók önként vállalják, hogy 2030-ig legalább 40%-kal csökkentik a CO₂-kibocsátásukat, és a klímaváltozáshoz való alkalmazkodás megvalósítása érdekében egységes szemléletmódot alkalmaznak. Az egyezménynek közel 40 magyar aláírója van. További információk: http://www.polgarmesterekszovetsege.eu/index_hu.html

ELENA (European Local Energy Assistance – Európai Helyi Energia Szolgálat): Az ELENA az Európai Beruházási Bank helyi és regionális szereplők számára elérhető támogatása. A 90%-os támogatásintenzitású forrásból technikai segítségnyújtás finanszírozható, mely nagyszabású, megtérülő fenntartható energetikai beruházások számára biztosít technikai támogatást. Emellett az ELENA támogatást nyújt helyi szereplők számára a kohéziós források hatékony felhasználása, a megújuló energiaforrások alkalmazása és energiahatékonyság fejlesztése érdekében. További információk: <http://www.eib.org/products/advising/elena/index.htm>

Energy Cities – Energia Városok: A Energy Cities a fenntartható energiagazdálkodás mellett elkötelezett helyi önkormányzatok európai hálózata. Küldetése, hogy támogatást nyújtson a helyi önkormányzatok számára a fenntartható energiagazdálkodásba való átmenet terén, bemutassa a tagok példaértékű projektjeit, jó gyakorlatait. A szervezet célja továbbá a városok érdekeinek képviselése, nemzeti és EU politikák befolyásolása. 30 országból közel 1000 tag csatlakozott a hálózathoz, magyar tagja egyelőre még nincs. További információ: <http://www.energy-cities.eu/>

European Green Capital Award – Európa Zöld Fővárosa Díj: A 2010-ben alapított díj olyan példaértékű helyi kezdeményezések elismerésére szolgál, melyek hozzájárulnak a környezetbarát városi életstílushoz. Magyar város még nem nyerte el a díjat, azonban Pécs városa indult a 2017-es cím megszer-

zéséért. A 2015-ben alapított European Green Leaf – Európai Zöld Levél díjat az 50-100 ezer fő közötti lakosságú, környezetbarát fejlesztéseket megvalósító városok számára hozták létre. Eddig magyar város még nem nevezett a cím megszerzéséért. További információk: <http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/>

Klímaadaptáció

European Climate Adaptation Platform – Európai Klíma-adaptációs Platform: Az internetes portál a klíma-adaptációval kapcsolatos legfontosabb információkat gyűjti össze, jó gyakorlatok, tapasztalatok megosztását szolgálja. Legfontosabb tématerületei a klímaváltozás várható hatásai Európában, a különböző régiók és ágazatok sérülékenységének vizsgálata, a klímaadaptációs stratégiák, illetve azok készítését segítő tervezési eszközök kidolgozása. További információk: <http://www.climate-adapt.eea.europa.eu/>

Mayors Adapt: Az Európai Bizottság kezdeményezése a helyi önkormányzatoknak nyújt támogatást az infrastruktúra klímaváltozáshoz alkalmazkodó átalakítása és klíma-adaptációs tervezési dokumentumok készítése terén. A szervezet a Polgármesterek Klíma- és Energiaügyi Szövetsége részeként, az EU Adaptációs Stratégiával összhangban működik. Hazánkban eddig két település, Kaposvár és Répceszemere csatlakozott a szervezethez. <http://mayors-adapt.eu/>

b) Innovatív városok

A kezdeményezések egy része kifejezetten azon városok számára nyújt támogatást, melyek infokommunikációs technológiák (ICT) alkalmazásával igyekeznek javítani lakosaik életminőségét. A ICT megoldások szerepe egyre növekszik a városfejlesztés különböző területein, különösen az energiahatékonyság növelése és a lakosok igényeit szolgáló, rugalmas közlekedési rendszerek fejlesztése terén.

European Innovation Partnership (EIP) on Smart Cities and Communities – Okos Városok és Közösségek Európai Innovációs Partnersége: Az Európai Innovációs Partnerség a köz-, magán- és civilszféra együttműködésével kíván előrelépést tenni az Uniót érintő legfontosabb kutatás-fejlesztési és innovációs kérdésekben. Az EIP öt fejlesztési tématerületének egyike az okos városok és közösségek támogatása (a víz, a nyersanyagok, a fenntartható mezőgazdaság és az egészséges és aktív öregedés tématerületei mellett). A partnerség honlapja az okos városokkal kapcsolatos információkat, projekteket és finanszírozási lehetőségeket gyűjti össze. További információk: <https://eu-smartcities.eu/>

iCapital of Europe- Európa Innovatív Fővárosa: A díj azon városok számára nyújt elismerést, melyek

innovatív eszközöket alkalmaznak a lakosok életkörülményeinek fejlesztése érdekében. További információk: https://ec.europa.eu/research/innovation-union/index_en.cfm?section=icapital&pg=home

Green Digital Charter – Zöld Digitális Karta: Az egyezmény célja a klímaváltozás hatásainak digitális technológiákkal történő mérséklése. A szerződéshez csatlakozó városok ezt egyrészt infokommunikációs szolgáltatások energiafelhasználásának csökkentésével, másrészt a közlekedés és építkezés terén ICT eszközök alkalmazásával kívánják elérni. Az Európai Bizottság létrehozta a NiCE – Networking intelligent Cities for Energy Efficiency hálózatát, hogy segítse a városokat a szerződésben megfogalmazott célok elérésében. Az egyezmény minden helyi önkormányzat számára nyitott, eddig 50 város írta alá, de egyelőre egyetlen magyar város sem csatlakozott a szerződéshez. További információk: <http://www.greendigitalcharter.eu/>

c) Nyitott, befogadó városok

A Bizottság városfejlesztéshez kapcsolódó szervezeteinek és kezdeményezéseinek másik fókuszpontja a nyitott, befogadó város. A kezdeményezések többsége a bevándorlók, menekültek befogadására, integrációjuk támogatására koncentrál. A városok fontos szerepet játszanak a migránsok és a befogadó társadalom interakciójának alakításában, a bevándorlókat segítő intézmények, szolgáltatások is a városokban koncentrálnak. A bevándorlók mellett más hátrányos vagy speciális helyzetű társadalmi csoportok, mint például a romák vagy időskorúak támogatása is megjelenik.

EWSI (European Web Site on Integration – Európai Integrációs Honlap): Az EWSI honlapján egy helyre összegyűjtve megtalálhatóak az EU migrációs politikával kapcsolatos dokumentumai, intézkedései. A portál tájékozódást nyújt az aktuális hírekről, eseményekről, támogatási lehetőségekről, bemutatja az egyes tagállamok integrációs politikáját, összegyűjti a jó gyakorlatokat. Ezek mellett az EWSI oldalán egy fejlesztési dokumentumokat, jogszabályokat, konferencia beszámolókat tartalmazó dokumentumtár is elérhető. További információk: <https://ec.europa.eu/migrant-integration/home>

National Roma Integration Strategies – Nemzeti Romaintegrációs Stratégiák Európai Uniói Keretrendszere: A kezdeményezés a romaintegráció terén az integrált helyi programok fontosságát hangsúlyozza, különösen négy terület – az oktatás, lakhatás, egészségügy és foglalkoztatás – együttes fejlesztésére fókuszál. A szervezet értékeli az egyes tagállamok Nemzeti Romaintegrációs Stratégiáit, kiemeli a jó gyakorlatokat és ajánlásokat fogalmaz meg a programok hatékonyságának növelése érdekében. További információk: http://ec.europa.eu/justice/discrimination/roma/eu-framework/index_en.htm



1. kép: Városfejlesztési kezdeményezések. Forrás: saját szerkesztés.

European Innovation Partnership on Active and Healthy Ageing – Aktív és Egészséges Öregedés Európai Innovációs Partnersége: Az Európai Bizottság az Európai Innovációs Partnerségek keretében törekszik az időskorúak számára élhető városi környezet kialakítására. A regionális és helyi önkormányzatokból, civil szervezetből és KKV-ból álló hálózat már 2 akciótervet dolgozott ki és számos támogatást kínál a települések számára. További információk: http://ec.europa.eu/eip/ageing/actiongroup/index/d4_en

d) Kreatív városok

Az átgondolt kulturális fejlesztések a települések gazdaságára is pozitív hatást gyakorolnak, hozzájárulnak az egész város fejlődéséhez.

European Capital of Culture – Európa Kulturális Fővárosa: A program az EU legismertebb kulturális kezdeményezése. A díj elsődleges célja, hogy felhívja a figyelmet az európai kultúrák sokszínűségére és gazdagságára, de az elismerés jelentős pozitív hatással bír a pályázó városok szociális és gazdasági helyzetére is. Hazánkban 2010-ben Pécs városa nyerte el a címet, a város ezzel kapcsolatos tapasztalatairól az Interjú rovatban található Dr. Csaba Derssel készített interjújában

bővebben olvashatnak. További információk: https://ec.europa.eu/programmes/creative-europe/actions/capitals-culture_en

European Common Heritage – Európai Közös Örökség Díj: A címet az Európai kultúra és identitás kialakulásában fontos szerepet játszó helyszínek nyerhetik el. A díjazottak szimbolikus jelentőségük és programkínálatuk alapján kerülnek kiválasztásra, a díj a kulturális turizmuson keresztül a régió gazdaságához, fenntartható fejlődéséhez is hozzájárul. A 29 helyszín között két magyarországi díjazott is található: a budapesti Liszt Ferenc Zeneművészeti Egyetem és a soproni Páneurópai Piknik Emlékpark. További információk: https://ec.europa.eu/programmes/creative-europe/actions/european-heritage-label_en

Culture Programme Awards – Kulturális Program Díjak: A fentiekben kiemelt elismerés mellett az EU számos díjjal támogatja a kulturális programokat a kulturális örökség, építészet, irodalom és zene területén. Az alábbi linken található a különböző díjak részletes bemutatása: https://ec.europa.eu/programmes/creative-europe/node_en

Szerző:
Csintalan Lilián
NGM Területfejlesztési Tervezési Főosztály

A településfejlesztés nemzetközi folyamatai

Összefoglaló bevezetés: 2016 a településfejlesztés, a településpolitiká terén kiemelkedő, történelmi jelentőségű év. A nemzetközi folyamatok minden szinten összeérnek, és új korszakot nyitnak, amelynek Magyarország is tevékeny részese lehet.

A települések világa

A települések fejlesztésével kapcsolatos együttgondolkodás 40 évvel ezelőtt érett meg arra, hogy az emberiség globális szinten fogalmazza meg falvainak és városainak jövőjével kapcsolatos elképzeléseit. Az ENSZ 1976 júniusában, Vancouverben megrendezett Habitat konferenciája volt az első világesemény, amely komplex módon igyekezett feltárni a települések helyzetét, és kimondta, hogy a települések problémái nem függetleníthetők a társadalmi-gazdasági helyzettől és a nemzetközi kapcsolódásoktól. Azóta a világszervezet 20 évente felülvizsgálja a települések helyzetét, a globális trendeket, és felvázolja a következő évtizedekre vonatkozó fő településfejlesztési irányokat, kifejtve az ENSZ városfejlesztési céljait (befogadó, biztonságos, ellenálló és fenntartható).

A világ várospolitikája jelenleg egy újabb mérföldkőhöz érkezett 2016-ban, Quitóban. Az október 17-20. között megrendezett equadori ENSZ Habitat III. konferencia jelentőségét növeli, hogy a fenntartható fejlesztési célok (SDGs) meghatározását¹ követően ez az első jelentős esemény, amelyen e szándékok megvalósítását érvényesíteni lehet. A fenntartható fejlesztéssel kapcsolatos számos megállapítás települési szinten is értelmezhető, a 17 cél közül a 11. pedig kimondottan a

városokra vonatkozik, és deklarálja, hogy a településeket inkluzívabbá, biztonságosabbá, rugalmasabbá és fenntarthatóbbá kell tenni. E négy sarokpont ad új keretet az ENSZ Habitat munkájának, figyelembe véve mellette a további 16 célt. (1. kép)

Paradigmaváltás vagy folytatás?

Az új menetrend megalkotása nem csekély feladatot jelent, hiszen – visszatekintve az elmúlt 40 évre – megállapítható, hogy a 40 évvel ezelőtti fő kihívások továbbra is fennállnak, sokszor erősödtek (egyenlőtlen gazdasági növekedés és életkörülmények, népességrobbanás és migráció, a városok szétterjedése és a vidék feldarabolódása stb.). E kihívásokra továbbra is keressük a válaszokat.

Már az 1976-os következtetések és iránymutatások egyértelműen artikulálták a XX. században progresszívé vált szemléletet, miszerint a városok nem házak összessége, hanem összetett, szervesen fejlődő egység. Mára jutottunk el azonban odáig, hogy ez a gyakorlatban is kezd széleskörűen elterjedni. Ez a társadalom-közpon-túság továbbra is fő irány marad az ENSZ emberi jogi, kiegyenlítő célzó alapvetései mellett. Ugyanakkor a hangsúlyeltolódások igen tanulságosak.



1. kép: ENSZ fenntartható fejlődési célok. Forrás: http://www.unis.unvienna.org/pdf/2016/SDG/SDG_poster_hungarian.pdf

¹ 2015. szeptember 25-én, New York-ban került elfogadásra az ENSZ 17 új fenntartható fejlesztési célja (Sustainable Development Goals – SDG), amelyeket a nyolc Millemiumi Fejlesztési Céllal (MDG) tekintettel fogadott el 193 állam képviselője.

Míg 1976-ban kiemelt fontosságot tulajdonítottak a vidéki településeknek, most a városok szerepe és a városi lét került egyértelműen a központba. Mára egyértelművé vált ugyanis, hogy megállíthatatlan a városodás/városiasodás folyamata, az urbanizáció a világ egyik legnagyobb kihívásává vált. A népesség jelentős városokba áramlásával ma már többen élnek urbánus területeken, mint vidéken, 2050-re pedig ez az arány várhatóan már a 2/3-ot fogja elérni.

Talán a klímaváltozás városi kezelése az egyetlen jelentős új elem, amely – egyébként szintén részben az előbb felsorolt okokból fakadóan – a korábbinál sokkal hangsúlyosabb szerepet kap globális szinten. A téma aktualitását a Párizsi Klímaegyezmény² is mutatja, és erősíti létjogosultságát az irányok meghatározásában. Az üvegházhatású gázok kibocsátásának 50%-áért felnek a városok, a Világbank megállapítása szerint pedig a klímaadaptációs költségek 80%-a képződik a várostérségeken. Ez is közrejátszhat abban, hogy 2016-ban a másik szembetűnő változás a települések fizikai tervezésében érezhető, amely egyfajta paradigmaváltásként is felfogható, bár jelei már az elmúlt két évtizedben egyre erősödően jelentkeztek. A változás a településszerkezet kialakításában érhető tetten. A tervezés alapja ugyanis már nem az épületek összessége, tömege, hanem az épületek közötti tér, azaz a szabadter. Ezt, az emberek, emberi közösségek szabadter iránti igényét tükröző szemléletváltást elsődlegesen a fejlődő országok városainak robbanásszerű növekedéséből eredő tapasztalatok alapozhatták meg, illetve az ezekre adott válaszok (Bogota, Szöul stb.) gyorsíthaták fel. Az ENSZ Habitat ügyvezető igazgatója, Dr. Joan Clos szerint a városok tervezését a szabadterek tervezésével kell kezdeni. Az általa felvázolt ökoszabály szerint a beépített területek és a városi terek arányának 50-50%-nak kell lennie, az utóbbiakon belül pedig szintén 50%-ot foglaljon el a közlekedési felület és a köztér, másik 50% pedig a zöldfelületeknek kell lennie. E gondolati váltás alapvetően alakítja át a városok alakításáról való gondolkodást, igaz, ez egy jól követhető fejlődési folyamat következő, határozott lépése.

Az együttgondolkodás más nemzetközi szerveződésekénél is megindult e téren, és ezek is kialakították várospolitikájukat. Az OECD országok a zöld (green), termelékeny (productive) és befogadó (inclusive) városok kialakítását tűzték ki célul.

Új Városfejlesztési Menetrend

A quitoi találkozó legnagyobb, kézzelfogható eredménye az Új Városfejlesztési Menetrend (New Urban Agenda – NUA). A NUA megerősíti az aláírók globális elkötelezett-

ségét a fenntartható városfejlesztés iránt, mely kritikus fontosságú lépés a fenntartható fejlődés integrált és koordinált megvalósítására globális, regionális, szubnacionális és helyi szinten, az érdekelték részvételével. A városok növekedése jelentős fenntarthatósági kihívást jelent egyebek között a lakhatás, az infrastruktúra, az alapszolgáltatások, az élelmezésbiztonság, az egészségügy, az oktatás, a tisztas megélhetést biztosító munkahelyek, a biztonság és a természeti erőforrások szempontjából. Ugyanakkor kétségtelen, hogy a városok számos lehetőséget nyújtanak például a gazdasági növekedés, a társadalmi és kulturális fejlődés terén. A városok kulturális sokszínűségét és innovativitását a dokumentum külön hangsúlyozza a kihívásokra adott válaszok megtalálásában.

Szándékai szerint a NUA a városok és emberi települések tervezésének, finanszírozásának, fejlődésének, irányításának és vezetésének újragondolásával segít véget vetni a szegénység és az éhség minden formájának és dimenziójának, csökkenteni az egyenlőtlenséget, előmozdítani a tartós, inkluzív és fenntartható gazdasági fejlődést. Meg kívánja valósítani a nemek egyenlőségét és erősíteni a nők és lányok jogait a fenntartható fejlődéshez való létfontosságú hozzájárulásuk teljes körű hasznosítása érdekében, javítani az emberi egészséget és jólétet, fokozni a rugalmasságot és védeni a környezetet. Egy olyan jövőképet vázol fel, ahol a települések ellátják sokrétű társadalmi szerepüket, részvételen alapulnak, megvalósítják a nemek közötti egyenlőséget, fenntartható módon válaszolnak a kihívásokra. Érzékeny és hatékony, kapcsolatokat erősítő tervezést és beruházásokat mozdítanak elő, védik ökológiai rendszereiket és képesek a kockázatok csökkentésére, kezelésére. A városok adminisztratív határaikon átívelve is betöltik szerepüket.

A NUA a fenntarthatóság három pillérére alapozza elveit és vállalásait: az egyenlő hozzáférés („Senkit sem hagyunk hátra”), a fenntartható és inkluzív városi gazdaságok valamint a környezeti fenntarthatóság (erőforrások, biodiverzitás, életmód) biztosítását célozza meg. Paradigmaváltásként kívánja átalakítani a tervezési és működtetési módszereket, a nemzeti kormány és a helyi önkormányzatok szerepét valamint a fejlesztés- és a szakpolitikák módszertanát. Irányutatást ad a városi kormányzati struktúra kiépítésére és a településfejlesztés tervezésére és irányítására.

A fentiek megvalósítása érdekében felhívja az országokat és a helyi szereplőket a cselekvésre, és ehhez végrehajtási tervet is ad. Körvonalazza a cselekvés pénzügyi, módszertani és szervezeti eszközeit is, valamint a nyomkövetés és felülvizsgálat módjait.

A NUA kidolgozásában az Európai Unió aktív szerepet játszott, a közösség és számos tagállam egyaránt aktívan részt vett alakításában. Magyarország különösen a

migráció kérdésében, az őshonos lakosság kultúrájának megőrzésében, a kihívások helyi kezelésének elősegítésében fogalmazta meg álláspontját.

Településpolitikai folyamatok Európában

Kontinensünkön a városodás folyamata még előrehaladottabb, mint azt globális léptékben láthatjuk: a polgárok több mint 70%-a él városokban. Ezt felismerve, az ezredforduló óta Európában a várospolitika egyre nagyobb hangsúlyt kap³, és számos uniós egyezmény született e területen. Ezek közül mérőföldkőnek számít a Lipcsei Karta (2007), amely bevezette az integrált szemléletű településfejlesztést, amit Magyarország gyorsan és sikeresen beillesztett a hazai településfejlesztési tervezésbe. A 2007-13-as fejlesztési ciklusban az EU intézményi rendszere is alakult: a kohéziós politikában egyre markánsabban jelenik meg a településpolitiká, növekvő önállóságot kapva a területpolitikán belül.

A spanyol-magyar-belga elnökségi trió idején (2010-2011) merült fel az igény a településpolitikai európai megújítására, egy cselekvési terv megalkotására. 2011-ben megjelent az Európai Bizottság jelentése („Cities of Tomorrow”), amely a városok fejlődési irányának négy sarokpontját⁴ felállítva egy konceptuális keretet definiált. A tervezés terén a kiegyensúlyozott gazdaságfejlesztést, a policentrikus városhálózat kialakítását tűzte ki célul erős regionális központokkal, valamint a kompakt településszerkezet és a városokat körbevevő minőségi környezet kialakítását és védelmét hangsúlyozta.

Hollandia kezdeményezte, hogy e folyamat lezárásaként szülessen meg egy olyan program, amely összegzi, rendszerezi a megszületett megállapodásokat és további iránymutatásokat ad. A tagállamok egyetértettek abban, hogy e dokumentumnak alapvetően nem kell radikális irányváltásokat tennie, viszont érdemben segítenie kell a célok gyakorlati megvalósulását.

Az előkészítő munkák 2013-ban kezdődtek meg. A litván (2013) és a görög (2014) EU elnökség idején DG⁵ szintű megegyezés született a munkamódszer és a kormányközi együttműködések kereteiről. Az olasz elnökség (2014) alatt indult meg az Agenda jövőképe, koncepciójának felvázolása szintén DG szinten. A több éves szakmai együttgondolkodás folyamatának újabb mérőföldkője 2015 volt, amikor a Bizottság az európai városi menetrenddel kapcsolatos társadalmi konzultáció eredményeit⁶ ismertette, majd a lett elnökség idején

megszületett a Rigai Nyilatkozat, amely már a szakminiszterek aláírása által politikai szintű jóváhagyást adott egy agenda kidolgozására. 2016. május 30-án pedig megszületett az ún. Amszterdami Paktum, amely az EU számára fogalmazza meg a közös elveket, irányokat egy városfejlesztési menetrendben, amelyet szintén a területért felelős miniszterek hagytak jóvá.

Az Európai Unió Városfejlesztési Menetrendje

Az EU nemcsak a saját belső fejlődéséből fakadóan, de a korábban felvázolt globális folyamathoz is csatlakozva dolgozta ki az EU Városfejlesztési Menetrendjét (Urban Agenda for the EU – UAEU), a tagországok pedig így vágtak neki nemzeti településpolitikájuk kialakításának, aktualizálásának. A településpolitikai egyezmények mellett az UAEU kereteit szintén a fenntartható fejlesztési célok határozzák meg, amelyek európai szinten az EU2020 és a Területi Agenda 2020 célrendszerében fogalmazódnak meg.

A dokumentum egy miniszterek által adott nyilatkozatot, iránymutatást tartalmaz, amely kiegészül két melléklettel: egy munkaprogrammal, amely gyakorlati megvalósítás mikéntjéhez ad támpontokat, valamint a felhasznált dokumentumok listájával, amely településfejlesztéssel kapcsolatos fontosabb megállapodásokat összegzi, utalva arra, hogy az UAEU nem kíván új kereteket meghatározni, csak a meglévőket aktualizálja és konkretizálja.

Hangsúlyos szerepet kapnak a kormányzatok, különösen a helyi önkormányzatok a célok végrehajtásában, hogy az európai várospolitika közelebb kerüljön a polgárokhoz. Ennek érdekében három területet nevesít a dokumentum: jobb szabályozás, jobb finanszírozás és nagyobb tudás (tudásbázis és tudáscsere). Ide érhető a forrásokhoz való jobb hozzáférés és az eljárások egyszerűsítése is.

A korábbi szándékok továbbvitelét jelenti, hogy az integrált megközelítés továbbra is kulcsfontosságú, a Paktum gyakorlatilag erre fűzi fel a rendszer egészét. Szorgalmazza az ágazati politikák együttműködésének erősítését és a megfelelő visszacsatolást is. Az általános elveket 11 horizontális célban fogalmazza meg:

1. Hatékony városi kormányzás, beleértve a polgárok részvételét és az irányítás új módszereit;
2. A közigazgatási határokon és közösségek közötti együttműködésen átívelő kormányzás: városi-vidéki, városi-városi és határokon átnyúló együttműködés;

³1999 októberében, Tampere-ben döntöttek a területrendezésért, településügyért és regionális politikáért felelős miniszterek az EU Városfejlesztési Munkacsoportjának létrehozásáról, amely a Bizottságot segíti városi ügyekben. Később a koordináció főigazgatói szintjén is nagyobb hangsúlyt jelentek meg a városi ügyek, amit névváltoztatással is jeleztek (Directorate General Regional and Urban Policy).

⁴A négy sarokpont: a társadalmi fejlődés (társadalmi kohézió, szociálisan kiegyenlített lakhatás, szociális, egészségügyi és oktatási szolgáltatások), a demokrácia platformjainak erősítése (polgárok részvétele, kulturális párbeszéd és sokszínűség), a zöldfelületek regenerációja és a gazdasági növekedés/fejlődés területeinek (minőségi épített környezet és köztér) fejlesztése.

⁵Az EU működésében a szakterületért felelős, (szakmai) helyettes államtitkár (Director General = DG) szintű vezetők döntéshozó platformja a szakminiszteri döntéseket készíti elő a szakértőkből álló Városfejlesztési Munkacsoport (UDG) javaslatainak figyelembe vételével.

⁶Commission Staff Working Document on the results of the public consultation on the key features of an EU Urban Agenda, May 2015

²2015. december 12-én, az ENSZ 21. klímacsúcsán mintegy kétszáz ország kötelezte el magát az éghajlatváltozás megelőzése és az emberi civilizáció védelme érdekében. A megállapodás célként fogalmazza meg a 1,5 Celsius-fokos globális felemelegedési küszöbértéket. A dokumentum azonban garanciákat nem ad arra, hogy a célkitűzéseket el is érjük, ezért még fontosabb szerepet kapnak az ENSZ szervezetei az egyezmény kibontásában, az egyes kormányoknak pedig a megvalósítás terén van jelentős felelőssége.

kapcsolat a területfejlesztés és a Területi Agenda 2020 (kiegyensúlyozott területfejlesztés) között;

3. Megalapozott stratégiai várostervezés, hely alapú és emberközpontú megközelítéssel;

4. Integrált és részvételi megközelítés;

5. Innovatív megközelítések, ideértve az Okos Városokat;

6. Hatás a társadalmi változásokra, a viselkedésbeli változásokat is beleértve;

7. A kis- és közepes méretű városok térségeiben és a policentrikus fejlődésben rejlő lehetőségek és kihívások;

8. Városmegújulás, ideértve a kulturális és természeti örökségi sajátosságok és a barnamezők megújulását, előtérbe helyezve a földhasználat visszaszorítását;

9. Alkalmazkodás a demográfiai viszonyok változásaihoz;

10. A közösségi érdeken alapuló szolgáltatások el- látása

11. Nemzetközi vonatkozások: kapcsolat az ENSZ Új Urban Agenda programjával (Habitat III), a Fenntartható Fejlesztési Célokkal (SDG-k; Fenntartható Fejlesztési Agenda 2030) és a 2015. decemberi klímaváltozásról szóló Párizsi Egyezményrel.

Az UAEU emellett az irányok világos körvonalazására és rendszerezésére 12 fő célt (témát) határoz meg:

1. Migránsok és menekültek bevonása
2. Levegő minősége
3. Városi szegénység
4. Lakhatás
5. Körforgásos gazdaság
6. Munkahelyteremtés és készségek fejlesztése a helyi gazdaságban
7. Éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás (ideértve a zöld infrastruktúra-megoldásokat is)
8. Átállás az energiaellátásban
9. Fenntartható területhasználat és természetben alapuló megoldások
10. Városi mobilitás
11. Digitális átállás
12. Innovatív és felelős közbeszerzés

Az egyes témák összefoglaló leírását a Paktum „Munkaprogram” melléklete mutatja be. Ezek közül a legnagyobb vitát a migránsok és menekültek bevonásának kérdése kavart, amit a már körvonalazódó témák közé a Bizottság javasolt 2015 őszén, majd a holland elnökség már elsődleges témának jelölte 2016-ban az addig a listán nem szereplő témakört. Városi léptékben talán még érzékelhetőbb körvonalazódott a volt gyarmattartó, jelentős bevándorló lakossággal (szavazókkal) bíró országok és a volt megszállt országok közötti történelmi különbség. A politikailag érzékeny, fogalomrendszerében

tisztázatlan témában minden ország saját kormányzati álláspontját képviselte, amely számos országnál folyamatosan változott. A magyar fél következetesen az EU külpolitikai megoldások terén történő lépéseket szorgalmazta, és ellenezte a migránsok kategória nélküli kezelését, azonos jellegű és korlátlan támogatását. Városi szinten a menekültek ideiglenes ellátását látta elfogadhatónak, valamint az önkéntes befogadást és a befogadóképesség figyelembe vételét hangsúlyozta (így tett a későbbi Új Városfejlesztési Agenda kialakítása során is).

A lett elnökség idején jelentős áttörést jelentett az alakuló dokumentumban, hogy a kis- és középvárosok jelentős hangsúlyt kaptak. A nagyvárosok gyors növekedése, befolyásuk erősödése a városspolitikát a nagyvárosi problémák központba helyezése felé terelte az utóbbi években. A lett elnökség a változást tűzte zászlójára, és hatékonyan vitte végig a folyamatot. Ez nagy jelentőséggel bír Európában, ahol a történelem igen finom településhálózatot alakított ki, ahol a kisebb városok is nagy kulturális, innovációs stb. értékkel és befolyással bírhatnak. Különösen fontos volt ez számos országnak, amelyek egyáltalán nem rendelkeznek nagyvárossal.

A másik, talán legnagyobb változást a településfejlesztés tervezésének, megvalósításának mikéntjében történő változás jelenti, ami szintén a korábban említett integratív megközelítésből fakad. A társadalmi részvétel az Aarhusi Egyezmény⁷ megszületése óta általános cél a környezetünk alakításával kapcsolatos tevékenységek terén, így a települések tervezésében, fejlesztésében egyre elterjedtebb és mélyre hatóbb módszertani változások indultak meg. Az EU városspolitikája mára eljutott oda, hogy a most megszülető dokumentumot teljes mértékben áthatja ez a hozzáállás. A kormányzatok szerepe és együttműködése a civil társadalommal, a többszintű kormányzás, az ágazatok bevonásának fontossága mellett az EU együttműködésekben is nagyobb szerepet kapnak a városok. Ez ráadásul nem csak teoretikus megállapításként, hanem gyakorlatként jelenik meg, sőt ez válik az egész célrendszer megvalósításának gerincévé. Úgyis mondhatnánk, hogy példát mutató kezdeményezést vezet be: nem csak a városi önkormányzatok számára adja ki az iránymutatást a helyi szereplők bevonására, hanem a városokat is bevonja az EU szintű politika alakításába. A fennálló európai politikai helyzetben jelentőséggel bír, hogy a dokumentum hangsúlyozza, hogy az Uniónak tartózkodnia kell a cselekvéstől, ha a Tagállamok ugyanazokat a célokat jobban meg tudják valósítani. A tagországok, a városok tehát önállóan alakíthatják ki együttműködésüket, és határozhatják meg az adott téma prioritásait a valós helyzetek, „életszagú” tapasztalatok alapján.

A „Partnerségek”

A városok bevonása az ún. Partnerségek kialakításával történik. Ezek a 12 fő célhoz kapcsolódó együttműködések, amelyek több ütemben kerülnek megvalósításra. Az együttműködésben a koordinátor mellett partner országok, városok és nemzetközi szervezetek vesznek részt. A koordinációs szerepet több ország és/vagy város is elláthatja, a résztvevők száma korlátozott, és törekedni kell a földrajzi egyensúly biztosítására.

A Partnerségek megvalósítására 2-3 év áll rendelkezésre. Ezalatt ki kell dolgozni egy cselekvési tervet a jobb szabályozásra, jobb finanszírozásra és nagyobb tudásra vonatkozó konkrét, a témához kapcsolódó javaslatokkal. Ezek nem lesznek kötelező érvényűnek tekinthetők a meglévő uniós jogszabályok, eszközök és kezdeményezések felülvizsgálatában és ezek jövőbeli alakításában, de várhatóan jól hasznosíthatók, és további javaslatok részét képezhetik (Bizottság, EU elnökségek felé).

Az első négy téma kísérleti üzemben már megindult az egyezmény elfogadása előtt. A legnagyobb érdeklődés a Szlovákia által koordinált lakhatás témában volt, a leggyébrebb motiváció a migrációs témában való részvételben mutatkozott (itt a koordinációt még Hollandia sem vállalta, így Amsterdam kapta meg a feladatot).

A második körben is négy téma kidolgozása indul várhatóan 2017-ben. A legnagyobb érdeklődés a „Digitális átalakulás” iránt mutatkozott, e partnerségbe Magyarország is becsatlakozott partnerként. A koordinációt Észtország, Oulu és Szófia látja el. Számos magyar város is érdeklődik e téren, bevonásuk formája még tisztázandó. A témában való partnerség aktualitását adja, hogy a V4+4 országok kiemelt feladatnak tekintik a digitális átalakulást, és 2016 őszén hazánkban kerül megrendezésre e térség digitális csúcstalálkozója.⁸

A második kör további három témája (a koordinátorokkal):

Körforgásos gazdaság (Norvégia), Városi mobilitás (Csehország és Karlsruhe), Helyi munkahelyteremtés (Románia, Rotterdam, Jelgava). Jelenleg zajlik a csoportok összeállítása.

A harmadik partnerségi körben hazánk fontos szerepet kíván vállalni a klímaadaptációs témában az eddig felgyűlt és a továbbiakban megszerzett tapasztalatok és ismeretek alapján.

A Partnerségek megvalósításának szervezeti, módszertani leírását a dokumentum „Munkaprogram” melléklete részletezi. Az akcióorientáltságot négy akciókategoría mutatja:

- a. Partnerségek
- b. Vertikális és horizontális koordináció
- c. Hatáselemzés
- d. Ismeretképzés és -átadás

Visegrádi országok

Az EU tagországok közötti viszony átalakulása a településpolitika területén is érzékelhető: a korábbi nyugati „oktató” – keleti „tanuló” viszony helyett egy partnerségi viszonyra törekvő posztkommunista országok egyre ott-honosabban mozognak az EU rendszerében, ugyanakkor felismerik közös történelmük sajátosságait és az ebből fakadó eltérő fejlődési igényeiket. Az UAEU előkészítése e jelenséget még érzékeltebbé tette.

Az utóbbi években számos területen érzékelhetjük a Visegrádi Négyek aktivitásának erősödését. A településfejlesztés terén is egyre fokozódó érdeklődés mutatkozik. Az elmúlt évtized lehetőséget is adott e térség országainak, hogy uniós elnökként egy-egy fél év alatt megmutassa, mik a legfontosabb szempontjai a városfejlesztés megújítása terén, és egyben kellő magabiztosságot szerezzen a nemzetközi porondon való szerepléshez.

Csehország már 2009-ben teljesítette EU elnökségi ciklusát, ekkor még a Lipcsei Karta és annak továbbvitele volt napirenden, de kiemelt elnökségi téma volt az „EU a világban”. Ezt folytatva, 2016 márciusában Prága adott otthont az ENSZ Habitat III. európai regionális ülésének. Ezzel a cseh városfejlesztés is globális porondra lépett, amit az is mutat, hogy az ENSZ Habitat III. konferencia nyitó plenáris ülésén a cseh fejlesztési miniszter is elnökölt.

A sort Magyarország folytatta 2011-ben, ahol a Területi Agenda 2020-ban városi szempontokat is artikulált, a klímaadaptációval kapcsolatban pedig megszületett a Budapesti Nyilatkozat egy tekintélyes kiadvánnyal kísérvé. Emellett a magyar elnökség a demográfiai válság kérdéseire fókuszált. A TA2020 továbbvitele a következő fél év lengyel elnökségének feladata volt.

A Visegrádi Országok szempontjából szerencsésnek mondható, hogy Szlovákia az UAEU elfogadását követően, 2016 második felében látja el az EU elnökségi posztot, bár nehézséget okozott, hogy az ilyenkor kötelező EU-pozitív álláspontot összeegyeztesse a migráció kérdésében a V4 álláspontjával. A hangsúlyt a lakhatás kérdésre helyezték, és ez sikeresnek bizonyult. Felkészítették az EU-ban a lakhatásért felelős munkacsoportot, ezzel erősítve az uniós városspolitikát. Sikeres Partnerséget indítottak a lakhatás témában az UAEU-hoz kapcsolódóan. Magyarországtól átvéve a közép-kelet-európai képviseletet az ENSZ Habitat III. konferencia előkészítésében, a szervezet számára kiemelt fontosságú lakhatás terén Szlovákia vezető pozíciót kapott.

A Visegrádi Országok 2008 óta már sikeres együttműködést alakítottak ki a területi tervezés terén, amelyhez Románia és Bulgária is csatlakozott. Szlovákiával különösen jó kooperáció jött létre. Az UAEU kidolgozása során a településfejlesztés terén is egyre növekvő érdek-

⁷ Az Aarhusi egyezmény egy 1998 júniusában a dániai Aarhusban elfogadott, környezeti ügyekben az információhoz való hozzáféréstől, a nyilvánosságának a döntéshozatalban történő részvételéről és az igazságszolgáltatáshoz való jog biztosításáról szóló megállapodás. Magyarországon a 2001. évi LXXXI. törvény kihirdetésével került hatályba.

⁸ A folyamatot támogatja számos hazai stratégia és program, például a Digitális Jólét Programja vagy a Szupergyors Internet Program. Az együttműködést segíti, hogy e téren jelentős humán erőforrás- és technológiai fejlesztés zajlik a Miniszterelnökség háttérintézményében, a Lechner Tudásközpontban. Elkészítették egy ún. Okos város példatárát, egy tervezési útmutatót, és további eredmények várhatók a közeljövőben, amelyek előrelendíthetik a partnerséget

lódás mutatkozik a kooperációra, és Szlovénia valamint Horvátország bekapcsolódásával már V4+4 szintű egyeztetések indultak meg. Jelenleg a partnerségi együttműködések összehangolására indultak meg a tárgyalások a cseh majd a lengyel elnökség koordinációjában. 2017 júliusában Magyarország veszi át a stafétát a V4-ben, így fontos a felkészülés megindítása, a nemzetközi aktivitás további fenntartása, erősítése.

A hazai településfejlesztés a nemzetközi térben

Annak ellenére, hogy a tagországok szükségét érzik várospolitikáik összeegyeztetésének, az Európai Unióban a városi ügyek alakítása alapvetően nemzeti hatáskörbe tartozik. Az EU csatlakozás óta ezért folyamatosan igény merült fel egy magyar nemzeti településpolitika kialakítására. Az Unió tagjaként fontos, hogy a nemzetközi irányokat ismerjük, de azokat a hazai adottságok figyelembe vételével alkalmazzuk, a hazai érdekeket pedig az EU-ban érvényesítsük. A magyar külpolitika – részben a korábban felvázolt EU-s folyamatok hatására – 2014 óta gyökeres változáson ment keresztül: aktív (sőt proaktív), a nemzeti érdekeket erősen képviselő EU-s szerepvállalásra törekszik. Fokozottan szükség van tehát a településügy terén is egy erősebb nemzetközi részvételre, ami azonban csak a nemzeti célok, irányok világos és stabil rendszerének megfogalmazása esetén lehet hatékonyan felépített és következetes.

A Miniszterelnökség Építészeti és Építésügyi Helyettes Államtitkársága – felismerve annak időszerűségét – megkezdte a több évtizedes hiány pótlását, és jelenleg

dolgozik a Nemzeti Településpolitika kialakításán, amely párhuzamosan alakul a nemzetközi agendákkal. E kivételes helyzet esélyt adott arra, hogy egy igazi kölcsönhatás alakuljon ki a különböző szintű településpolitikák között. A magyar településügy aktívan részt vesz az európai településpolitika kialakításában, ugyanakkor integrálja a legújabb nemzetközi célokat és eszközöket.

A magyar településfejlesztés hagyományosan nem tesz különbséget város és község között, az összes magyar településsel egységesen foglalkozik. A települések fejlesztéséhez kapcsolódó szabályozásban sincs különbségtétel. Ezt hazánk sajátos fejlődése indokolja. Ebből fakadóan a nemzetközi várospolitikai és vidékpolitikai tendenciákat és irányokat együttesen kell kezelnünk, és megtalálni az adottságainkhoz illeszkedő szereposztást a hazai terület-, vidék- és településfejlesztés között. Ebben egyaránt segítséget ad az ENSZ Habitat szintén átfogó megközelítése, és az UAEU kis- és középvárosok felé fordulása és várostársági fejlődést serkentő szemlélete.

Településeink akkor válhatnak igazán európaivá, korszerűvé és ezáltal sikeressé, ha megismerik a nemzetközi folyamatokat, fejlődési célokat és irányokat, aktívan együttműködnek és tapasztalatokat szereznek nemzetközi téren, majd sajátos adottságaikat optimálisan kihasználva településfejlesztési koncepcióik, stratégiáik segítségével illeszkednek a fő nemzetközi irányokhoz.

Szerző:
Dr. Dömötör Tamás
vezető tanácsos
Területrendezési és Településügyi Főosztály
Miniszterelnökség

Fenntartható lakópark Bécsben: Aspern

Hallgatói beszámoló egy egyetemi tanulmányútról

Kulcsszavak: Bécs, lakópark, fenntartható fejlődés, környezetkímélő, energiatudatosság, gyalogosorientált, közösségi élet

Abstract:

Aspern is a sustainable residential area in Vienna: this study is connected to a study trip in Vienna's 22nd District, where a new residential area has been built since 2010. The complex investment/development offers 20.000 workplaces, 20.000 residents, more than 20.000 m² shopping zone on a former airport, on more than 2.4 million m² in total.

Tanulmányút

2015 februárjában, másodéves építészhallgatóként vettem részt a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építésztechnológiai Karának Urbanisztika tanszékével, Varga Imre mérnök tanár vezetésével egy bécsi lakóparkokat felkereső tanulmányúton, ami a Városépítészeti 2 tantárgyhoz kapcsolódott.

Számos úti cél között Aspern-Seestadt is szerepelt, ami látogatásunk idején jócskán épülő szakaszában volt. Ez a jelentős fenntartható fejlesztés felkeltette érdeklődésemet, ezért hazaérkezésünk után további információkat kerestem róla.

Jelen cikkben egy rövid áttekintést kívánok adni a Bécsben zajló fejlesztésről.

Aspern-Seestadt, a tóváros

Bécs belvárosában az U2-es metróra szállva, 17 perc alatt Seestadtban lehetünk. A lakópark Bécs külterületén, a 22. kerületben fekszik. A tősgyökeres lakosok szerint ez már nem is Bécs. A metró a Messe Prater megálló után feljön a felszínre, és egészen a végállomásig nem is bújik vissza a föld alá. Aspern megállóig lakó- és ipari negyedek váltják egymást, majd ezután monotonná válik a táj, a szántóföldek látványát ritkán törik meg házak.

A lakópark mesterterve önellátásra lett tervezve: lakások, munkahelyek, szolgáltatások, oktatás egyszerre van jelen, a felsőoktatás pedig – a jól kiépített közlekedési rendszer miatt – könnyen és gyorsan elérhető (U2 metró, A23-as autótút stb.). (2. kép).



1. kép: Utcafesztivál. Forrás: <https://www.flickr.com/photos/aspernseestadt/albums/with/72157634211386923>

Fenntartható lakópark

A 90-es évek Amerikájában megszületett a smart city kifejezés, amely olyan várost jelent, amelynek központjában minden szolgáltatás könnyen elérhető, a távolságok gyalog megtehetőek, és a biciklizés, a tömegközlekedés és az autómegosztó rendszer a támogatott utazási forma.

Ilyen lakópark épül Bécs 22. kerületében, amely ötvözi a természet közelségét a városi kényelemmel. Nem csupán otthonokat, hanem munkahelyeket, iskolákat, óvodákat és szórakozási lehetőségeket is kínál. A lakópark, amelynek területe akkora, mint Bécs 8. és 9. kerülete együttvéve, 240 hektáron fekszik, szívében egy 50.000 m²-es tó foglal helyet. A tavat ugyanakkora zöldterület övezi, amelynek északi oldala közvetlenül a bevásárló utcához és metrómegállóhoz vezet, míg déli oldala a sport, kultúra és szórakozás részére van fenntartva. A lakópark különlegességét az adja, hogy területe felét nyitott közösségi terek, utcák, parkok, magán- és közösségi kertek, illetve rekreációs területek alkotják (3. kép).

Az okos városok alapja az IKT, azaz információ- és kommunikációtechnológia, amelynek eszközeivel információt gyűjtenek a lakosok városhasználatáról (pl. Chicagóban 24.000 kamera van felszerelve).

Az adatgyűjtés előnye lehet, hogy a lakosok az adatokhoz hozzáférve különböző applikációkat hozzanak létre, ezáltal könnyen kiderülhet, hogy mely embereknek azonos az érdeklődési körük.



2. kép: U2 metróvonal. Forrás: <http://meine.seestadt.info/wege-nach-aspern-seestadt-publik/>



3. kép: Aspern térképe.

Forrás: <http://www.aspern-seestadt.at/>

San Francisco-ban évente megrendezik a Summerhackaton-t, ahol hackerek és városvezetők azon dolgoznak, hogy az összegyűjtött adatok segítségével megoldást találjanak a felmerülő problémákra.

A kutatást a lakóparkban 44%-ban a Siemens és a néhány állami tulajdonú cég által alapított ASCR, az Aspern Smart City Research (Wien Energie, Wien Netze, Wien 3420 and ViennaBusiness Agency) végzi. Legfőbb törekvésük az energiahatékonyság, CO₂ kibocsátás-csökkentés, megújuló energia hasznosítás és tárolás. Ehhez Aspern, mint valós idejű élő-labor működik, ahol egyszerre tudják lakó-, oktatási, kikapcsolódási és munkakörnyezetben vizsgálni a város használatát. A vizsgálat azonban nem terjed ki minden épületre: a D12-blokkban 213 lakás közül 90 engedélyezte az adatgyűjtést, s mindössze 3 épület engedélyezte a teljes monitorálást és analízist.

Beruházás szakaszai:

1. Első szakasz (2010-2017):

Ebben a szakaszban alakították ki a tavat, a zöldfelületeket és az infrastruktúrát. Az északi oldalon lévő Aspern Nord és a déli oldalon található Seestadt metrómegálló is ebben a szakaszban, 2013-ban épült meg. Mindkettő az U2 metróvonal része, ez a vonal érinti többek között a Múzeumnegyedet, Városházát és a Prátert is.

A fejlesztési ügynökség a Wien 3420 Aspern Development AG, amely 26.6%-ban az osztrák szövetségi ingatlankezelő (Bundesimmobiliengesellschaft), 73.4%-ban pedig a Gallup GmbH, (Bundesimmobiliengesellschaft), vagyis a Bécsi Gazdasági Ügynökség (Wirtschaftsagentur Wien), a bécsi központú Vienna Insurance Group (VIG) biztosító és az osztrák takarékpénztár tulajdonában van (4. kép).¹

¹ http://hvg.hu/ingatlan/20140905_A_semmibol_huztak_fel_egy_uj_negyedet_Bec



4. kép: Az ASCR szervezeti felépítése és költségmegosztása.

Forrás: <http://www.aspern-seestadt.at/>

Fő célkitűzés egyrészt egy 240.000 m²-en fekvő multifunkciós részleg kialakítása, ahol 2600 lakás (ebből 260 kifejezetten diákoknak készül) irodák, üzlethelyiségek, szolgáltató központok, K+F intézetek kapnak helyet, másrészt a Wien 3420 Aspern Development AG központját jelentő az Aspern IQ nevű technológiai központnak az építése is; ez utóbbit azért hozta létre a Bécsi Gazdasági Ügynökség, hogy ezáltal további technológiai kutatás-fejlesztéssel foglalkozó vállalatokat ösztönözzön a tóvárosba településre.

Építését 2011 júliusában kezdték meg majd a következő évben adták át. Jelenleg 12 kicsi irodával várja a betelepülendő cégeket, start-up vállalatokat, akiknek jelentős segítséget és együttműködést jelenthetnek a jelenlévő cégek. Erre példa a researchTUB, amely a bécsi egyetem technológia-transzferrel foglalkozó vállalata és a Bécsi Műszaki Egyetem Gyártástechnológiai Intézetének együttműködéséből jött létre, és többek között az energia hatékony felhasználását kutatják (5. kép).



5. kép: Aspern IQ technológiai központ.

Forrás: <https://www.flickr.com/photos/aspernseestadt/albums/with/72157634211386923>

2013 tavaszán települt ide az első jelentős cég, a Hoerbiger. Döntését az befolyásolta, hogy Bécs kiváló összeköttetéssel rendelkezik Pozsonnyal, és Budapesttel kiegészülve kaput jelent egész Közép- és Kelet-Európa felé. A cég több mint 100 éve kompresszor technológiával, hidraulikával és hajtástechnikával foglalkozik, ez idő alatt világméretűvé nőve ki magát. 2016 júniusában megnyitotta kapuját a Hoerbiger Forum is, amely 530 főt foglalkoztat. A cég 45 millió eurót fektetett a lakóparkba.

2. Második szakasz (2017 – 2022):

A vasútállomás megépítését, a 23-as autóúthoz és az S1 regionális körgyűrűhöz való kapcsolódást, ezen felül többfunkciós-, lakó- és irodanegyedek létrehozását foglalja magába.

3. Harmadik szakasz (2022 – 2028):

További vasút- és metróhálózat-bővítés, valamint a bevásárló utcák bővítése várható.

Cégek, irodák, munkahelyek

A Seestadt elsősorban azoknak a cégeknek kínál teret, melyek az olyan fenntartható iparágakra összpontosítanak, mint az egészségmegőrzés, sport és fitnesz, gyógyítás és wellness, zöld technológia, szórakoztatóipar, élettudományok és organikus gazdálkodás.

A Hoerbiger cég, több technológiai céggel együttműködve, hozzájárul a lakóparkban található szolgáltatásokhoz, ezáltal biztosítva Aspern későbbi fejlődését.

A K+F kiemelt szerepet kapott, megtalálható itt a researchTUB/mi-factory, az Aspern Smart City Research Association (ASCR), az ABIX and Theobroma, a high-tech implantátum gyártó LIMA, az e-car kölcsönzést biztosító Blitzcar és a SCL Sensor.

2012-ben felavatták az Aspern IQ technológiai központot 23 rugalmasan használható kiadó egységgel és 250 munkahellyel. 2017-ig a KLEBER Group által, 48.250 m²-en további hotelek, irodák, kereskedelmi- és szolgáltató egységek létesülnek (6. kép).



6. kép: A lakópark működése.

Forrás: <http://www.aspern-seestadt.at/>

Környezetvédelmi szempontok

Bécs kiemelt figyelmet szentel a környezetvédelemnek. A háztartások saját szelektívgyűjtőkkel rendelkeznek, emellett a szeméttételezés során keletkező hőt hasznosítják.

Másik energiatermelő törekvésük a megújuló energiák hasznosítása. A 300 fős kollégiumban fotovoltaikus panelek, akkumulátor, meleg víz tároló és intelligens fűtő, szellőztető és légkondicionáló (HVAC) található. A D12 építési területen található épületben lévő 213 lakás hét különböző hőszivattyús rendszerrel, napkollektorokkal, hibrid (hő + áram) napelemekkel, fotovoltaikus elemekkel, talajban lévő hőtárolóval, melegvíztárolókkal, akkumulátorral, intelligens fűtő, szellőztető és légkondicionálóval (HVAC), valamint otthoni automatizálási rendszerrel rendelkezik. Az épület teljesen önfenntartó és nem csatlakozik közműhöz.

Az óvodát és általános iskolát (D18 blokk) két hőszivattyú, fotovoltaikus panelek, napkollektorok, melegvízes tárolók és intelligens fűtési, szellőzési és légkondicionáló rendszer látja el, az alábbi táblázatban látható teljesítménnyel.

	D18 Oktatási intézmény
Fotovoltaikus panel	29 kWp
melegvíz tároló	70 kW
hőszivattyú	510 kW
napkollektor	90 kW
Kollégium	
Fotovoltaikus panel	250 kWp
akkumulátor	120 kWh
melegvíz tároló	2x8 kW
D12 Lakások	
hőszivattyú	800kW
napkollektor	90 kW
napelem	60 kWp
talaj hőtárolóval	40MWh
akkumulátorral	20 kWh

Környezetkímélő kivitelezés

A lakópark környezetkímélő működése mellett az építés során is törekedtek a környezettudatosságra, az erőforrások védelmére, így a lakópark szívében található tó kialakítása során kitermelt csaknem 600.000 tonna kavicsot, talajt és homokot tájépítészeti elemek létrehozására használták fel. Emellett a korábbi repülőtér kifutópályáját is bekapcsolták az úthálózatba. Az ilyen és ehhez hasonló megoldásokkal több, mint 200.000 teherautó-fordulót tudnak megspórolni a teljes építkezés során, ezáltal 1400 tonna CO₂-kibocsátástól védtek meg a környezetet.

Lakások

A nyolc közreműködő lakásépítő vállalat a leendő lakókat is bevonta a tervezésbe, ezáltal biztosították, hogy a lakások a felhasználói igényekre legyenek szabva, azonban emellett az elkészült tervek rendkívül változatos képet mutassanak.

A lakások mérete különböző, azonban a bérleti árak fixek, alacsonyan vannak tartva, 300 férőhely kifejezetten a diákoknak van fenntartva, de gondoltak az egyedülállóakra és alacsony jövedelműekre is (7. kép).



Közlekedés

A koncepció magában foglalja a környezettudatos közlekedést is. A kis távolságok, a sűrű járdarendszer és kerékpárút-hálózat biztonságos közlekedést tesznek lehetővé, ezáltal a gyalogosoké, kerékpárosoké a főszerep. Mindezek mellett jól kiépített helyi és helyközi tömegközlekedési rendszer jellemzi a lakóparkot, melyet már a beruházás elején kiépítettek, hogy megelőzzék az autós ingázást. A város saját autómegosztó rendszerrel (carsharing) rendelkezik, mely



7. kép: Lakások. Forrás: szerző saját fotói.

olcsó és gyors, így a lakosoknak nem szükséges saját autóval rendelkezniük. A környezettudatos közlekedés terjesztése céljából kerékpárkölcsonzók, biztonságos, ún. Raddepot biciklitárolók, autókölcsönzők és E-autó-töltők létesültek (8. kép).



8. kép: Közösségi kerékpárok.

Forrás: <https://www.flickr.com/photos/aspernseestadt/albums/with/72157634211386923>

A gyaloglás népszerűsítése végett nem bevásárlóközpontokat, hanem bevásárló utcákat hoztak létre, melyeken mutatós utcabútorokat helyeztek el.

A parkolást földalatti garázsokkal oldják meg, nem csökkentve a felszíni zöldfelületeket.

Az U2 metró korábban említett megállóíjának révén kiváló összeköttetésben van a lakópark Bécs más részeivel, a városközpont 17 percen belül elérhető.

A fenntartható közlekedésért egy alapot hoztak létre; ennek programjai között szerepelnek olyan kezdeményezések, mint a Lotte, amely olyan bicikli-utánfutókat kínál, melyek egyben bevásárlókocsi funkciót is betöltenek, vagy a Hallo Diensmann futárszolgálat.

Aspern a fenti törekvéseivel 2014-ben elnyerte a VCÖ Mobility Award-ot. A díjat az Közlekedési Minisztérium, a Környezetvédelmi Minisztérium és az Osztrák Közlekedési Klub adja át, akik a klímabarát, egészséges és helytakarékos mobilitás lehetőségeivel foglalkozó kezdeményezéseket díjazták.

Oktatás

Aspern oktatási kínálatához óvoda, napközotthonos általános iskola (szükség esetén sajátos nevelési igényű gyermekek részére is) és állami középiskola tartozik.

Az intézmények a 2015/2016-os tanévtől várják a diákokat. Az óvoda 213 férőhellyel rendelkezik, melyek hét bölcsődei, egy speciális igényű gyerekeknek szóló, két integrált oktatású (beteg és egészséges gyermekek együtt tanulnak) és több vegyes csoportja van. Az általános iskola 17 általános és 9 speciális osztállyal indul, a gimnázium és a szakiskola 1100 tanuló számára biztosít tanulási lehetőséget.

Szórakozás, kultúra

2011-ben elindult a lakópark művészeti-kulturális projektje, a PUBLIK, melynek keretében tartottak már szabadterei színházi előadásokat, kerti mozi, modern cirkuszi előadásokat, használt kerékpár vásárokat, építészeti fesztivált és elindították a közösségi kertet is.

A Sprungbrett Aspern egy ökológikus, szolidáris kezdeményezés, amely lehetővé teszi azoknak az embereknek, akik tanulni és dolgozni akarnak, hogy közösségi építésben vegyenek részt, később pedig interneten keresztül be tudjanak mutatkozni és hasonló érdeklődésű emberekkel ismerkedjenek meg.

A fenntartható építészet hirdetése céljából egy 16 méter magas faépítményt helyeztek át Aspernbe a Múzeumnegyedből, amely így a kezdeményezés jelképévé tud válni (9. kép).



9. kép: Látogatóközpont.

Forrás: <https://www.flickr.com/photos/aspernseestadt/albums/with/72157634211386923>

2016

Ez év március 8-án volt a lakópark hivatalos megnyitója, annak ellenére, hogy bizonyos területek még mindig fejlesztés alatt állnak.

Azért, hogy kiválóan megformált nyitott terek jöjjenek létre, a Wien 3420 AG a múlt évben kiírt egy kétfordulós nyílt pályázatot, aminek keretében olyan ötleteket vártak, amely elég erős koncepció ahhoz, hogy egybe tudja fűzni a területet, mégis elég rugalmas az egyedi tervek készítéséhez. A lakópark az idei MIPIIM-en, a nemzetközi ingatlan bemutatón is részt vett és meghívott volt a Jövő Fórumára, az „Invest in Ideas. Invest in innovation”-ra.

Díjak, elismerések, értékelések

Különös gondot fordítanak a klímavédelemre és az energiafogyasztásra, ezért Bécs elindította a Smart City Vienna kezdeményezést, mely infrastruktúrával, energiafelhasználással, közlekedéssel és az IKT-val foglalkozik; ezekben keresnek innovatív, takarékos megoldásokat.



10 kép: Nyitófesztivál 2015-ben.

Forrás: <https://www.flickr.com/photos/aspernseestadt/albums/with/72157634211386923>

Az Osztrák Fenntartható Épületek Bizottságának (ÖGNB) minősítésén az épületek 750 pontot értek el, a maximális 1000 pontból. Vizsgálati szempontok közé tartozott a költséghatékonyság, a bútorozás módja, az egészségügyi és komfort követelmények, valamint az építőanyagok milyensége, a közműbeépítés és az erőforrás-hatékonyság is.

Az Aspern IQ célja, hogy az egész Európában népszerűsítse az energiatudatos építést és életmódot.

Környezetkímélő épületeinek köszönhetően számos díjat nyert. Ilyen például a „Building of Tomorrow” program keretein belül a Szövetségi Közlekedési Minisztérium által átadott arany kitüntetés, melyet az aktív-passzív házak kategóriájában kapott (1000/1000pont), a korábban említett ÖGNB díj, valamint a European Integrated Green Building Design Díj, amelyet 2014-ben nyert el. Az utóbbit olyan integrált tervezésű nem-lakóépületek nyerhetik el, amelyek biztosítják az ideális lakókörnyezetet extrém kiadások nélkül, az esztétikum megtartása mellett. A díj adományozója a MaTrID és az Európai Unió Intelligent Energy for Europe (IEE) programja. Az előbbi kezdeményezés célja, hogy 2020-ra csak nulla-energia-igényű házak épüljenek (10. kép).

Kritika

A lakóparkot több felől is érte kritika. Legnagyobb problémát az jelenti, hogy nem a tervezett mértékben települtek a cégek a lakóparkba, így nem jöhetett létre elegendő munkahely, ezáltal fennáll annak a veszélye, hogy alvóvárosként fog működni.

További gondot jelent, hogy rendkívül sok közpénzt költöttek a Tóvárosra, de a magánbefektetők elmaradtak. A teljes beruházás összköltségét 4 milliárd euróra becsülik (11. kép).



11. kép: Utcakép. Forrás: szerző saját fotói.

Ezenfelül a mixed-use csökkent megvalósulási mutatói miatt még a zöldpártiak is szükségesnek látják gyorsforgalmi út kiépülését, amely azonban a környezetvédelemnek nem kedvez, megkérdőjelezi a lakópark fenntarthatóságát. Emellett a közelben fekvő Loben Nemzeti Park is fél a megnövekedő látogatottságtól, amelyet a terület nem bírna el.

Érdekes, hogy 0.7 parkoló/lakással számoltak, ám ez veszélyt is hordozhat magában, ha idővel megnő az egy lakásra jutó gépkocsik száma, ugyanis megeshet, hogy a zöldterületen kezdenek majd parkolni úgy, mint ahogyan az a holland VINEX területeken történt.

Magyarországi párhuzam

Magyarországra is készült hasonló tervezési program, Törökbálint határába, Petrovsky Gábor, a Petro-Cartell Nemzetközi Ingatlanforgalmazó Kft. tulajdonosának ötleteként.

A Tópark honlapja irodaházakat, mintegy 260 db lakást (studiótól a penthouseig), földszinti kiskereskedelmi üzleteket, szolgáltató egységeket, sportolási és rekreációs lehetőségeket, valamint konferencia-szállodát ígért zöldenergia felhasználásával és környezettudatos megoldásokkal, melyet a Leed Campus nemzetközi minősítési rendszer bevezetésével biztosított volna.

A Tópark iroda- és lakópark első ütemének egy része el is készült: az alapinfrastruktúra és az épületek szerkezete, majd a finanszírozó Eurohypo AG 2010-ben kilépett a projektből. A 180 hektáros területen folyó beruházás több mint egy milliárd forintba került volna. A tervezés 2005-ben indult, 2007-ben kezdték el értékesíteni az ingatlanokat, majd 2010-ben –a beruházó kilépésével– az építkezés leállt.

Összegzés

A Seestadt kényelmes lakókörnyezetet, innovatív társadalmi-kulturális megközelítésű közösségi életet és környezetbarát épületeket kínál.

Az első lakók 2014-től vehették használatba a lakásokat; az Info Point 2007 óta üzemel, mint találkozási pont, azóta számos előadást és egyéb rendezvényt tartottak itt.

Összességben a legnagyobb pozitívumnak a terület multifunkcionalitását, közösségi összekovácsoló erejét, esztétikai megjelenését és változatosságát, továbbá környezettudatos kialakítását és fenntartását tartom.

Akik kíváncsiak, hogy milyen az élet a lakóparkban, vásárnaponként részt vehetnek egy egyórás idegenvezetésen, amelyet a helyiek tartanak, vagy látogassanak el a <http://www.aspern-seestadt.at/heute-morgen/> honlapra! A generálkivitelező a Deutsche General Bau Kft. volt.



Szerző:
Ferenczi Edit
BME építészhallgató

Irodalom:

<http://www.aspern-seestadt.at/heute-morgen/>
<http://urbantransform.eu/wp-content/uploads/sites/2/2015/07/D4.2-Vienna.pdf>
https://www.academia.edu/14399293/Being_a_smart_city_the_case_of_Vienna_and_Seestadt_Aspen
<http://topark.hu/>
<https://atlatzo.hu/2013/07/11/milliard-euros-alom-utan-sokmilliard-forintos-pofaraeses-a-becsodolt-topark/>
<http://hg.hu/cikkek/varos/14531-uj-varosresz-epul-becsben>
http://hvg.hu/ingatlan/20140905_A_semmibol_huztak_fel_egy_uj_negyedet_Bec
<http://unserwien.blogspot.com/2014/02/seestadt-die-neue-zukunft-avagy-varos.html>
http://polyaklevante.net/wp-content/uploads/2015/05/Nemz_varosfejl_jo_gyakorlatok-sm.pdf
 Képek forrása: saját fotók és <http://www.aspern-seestadt.at/>
<https://www.flickr.com/photos/aspernseestadt/albums/with/72157634211386923>,

Tudomány - tanulmány

Budapest tematikus fejlesztési programjai

Bevezetés

2014-ben új megközelítésű városfejlesztési dokumentumok, úgynevezett tematikus fejlesztési programok (továbbiakban: *TFP*-k) készültek a Fővárosi Önkormányzat koordinálásával, a huszonhárom kerületi önkormányzat, valamint meghatározott állami és szakmai szervezetek közreműködésével. A tematikus fejlesztési programok célja, hogy a városfejlesztési koncepcióban meghatározott, összefővárosi jelentőségű témák mentén összehangolásra kerüljenek a különböző szereplők fejlesztési szándékai. A tematikus fejlesztési programok tervezési módszertana mintául szolgálhat további terület- és településfejlesztési programok kidolgozása során is.

Háttér

A Területfejlesztésről és területrendezéséről szóló 1996. évi XXI. törvény (továbbiakban: *törvény*) 2013. évi módosítását¹ követően Budapest területén a Fővárosi Önkormányzat látja el a területi tervezési feladatkört. A *törvény* 11. § (1) ca) és cg) pontjai alapján a Fővárosi Önkormányzat feladata illetékességi területén az

államigazgatási szervek, a kerületi önkormányzatok, a gazdasági és civil szervezetek fejlesztési elképzeléseinek összehangolása, illetve azok továbbítása a szaktárca és az európai uniós operatív programok felelősei felé. Szintén e törvény rendelkezései szerint a Fővárosi Önkormányzat dönt a hatáskörébe utalt fejlesztési források felhasználásáról, és monitoring bizottság vagy más döntéshozó szerv útján közreműködik a területi operatív programok irányításában, megvalósításuk végrehajtásában.

E feladatkör alapján a Fővárosi Önkormányzat felkérést kapott a Nemzeti Fejlesztési Ügynökségtől, illetve annak regionális feladatokért felelős jogutódjától, a Nemzetgazdasági Minisztérium Regionális Operatív Programok Irányító Hatóságától, hogy 2014 januárjától kezdődően, meghatározott területfejlesztési témakörökben egyeztetési, együttes tervezési folyamatot koordináljon a kerületi önkormányzatok, valamint egyéb érintett szereplők részvételével. A tervezési folyamat eredményeként kidolgozott ún. tematikus fejlesztési programok célja közös fejlesztési irányelvek meghatározása, valamint a 2014–2020-as európai uniós programozási időszakban megvalósítandó projektlista megalkotása volt.²



1. kép: döntéshozói munkacsoport ülés. Forrás: Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal.

¹2013. évi CCXVI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezéséről szóló 1996. évi XXI. törvény módosításáról

²A tervezési folyamat lebonyolítása és a tervdokumentumok elkészítése a KMOP-5.1.1/D2-13-2013-0001 jelű, „A főváros 2014-2020-as programozási időszak tervdokumentumainak megalapozása és előkészítése” c. projekt keretén belül történt.

Módszertan

A módszertan kereteit a Nemzetgazdasági Minisztérium Regionális Operatív Programok Irányító Hatósága és a Fővárosi Önkormányzat közösen dolgozta ki. Meghatározásra került, hogy a TFP-k tervezési folyamata hat hónapon belül valósuljon meg, a tervezés eredményeként létrejövő dokumentumokat a Fővárosi Közgyűlés, valamint annak illetékes szakbizottsága tárgyalja, és végül a közgyűlés határozattal döntson azok elfogadásáról. A közgyűlési előterjesztés feltételeként a huszonnégy budapesti önkormányzat többségének előzetes támogatása volt feltételként meghatározva.

A tervezési folyamat lebonyolítása során széles körű partnerség kialakítása volt a cél. A résztvevők köre a fejlesztési témakörökben érintettség alapján került meghatározásra: állandó szereplőként a huszonnégy budapesti önkormányzat és Pest megye önkormányzata vett részt, a tematikáknak megfelelően pedig kormányzati szervek, szakmai és civil szervezetek kerültek bevonásra. Fontos szempontként lett meghatározva a nyilvánosság folyamatos biztosítása is, annak érdekében, hogy a meghívott szereplőkön túl, szélesebb szakmai közvéleménynek is legyen lehetősége a tervezési folyamatot nyomon követni, véleményezni.

Mindezek alapján a tervezési folyamat három szinten zajlott (1. ábra):

1. Mindegyik téma esetében, a féléves tervezési folyamat során háromszor összeülő döntéshozói munkacsoportban a kerületi önkormányzatok és a Fővárosi Önkormányzat által delegált személyek (szavazati jog), illetve az adott témakör tekintetében közvetlenül érintett kormányzati szerv (tanácskozási jog) részvételével születtek meg a fejlesztési program mérföldköveivel kapcsolatos, továbbá a Közgyűlés elé terjesztendő javaslatról szóló döntések. A sikeres döntéshez a szavazati joggal rendelkező tagok többségének támogatása mellett annak is teljesülnie kellett, hogy azt az adott témában közvetlenül érintett budapesti önkormányzat ne ellenezze (ne gyakoroljon vétót).

2. A hetente ülésező szakmai munkacsoportban a döntéshozói munkacsoport delegáltjai mellett Pest megye önkormányzatának képviselője és felkért egyéb szakmai és civil szervezetek vettek részt. A munkacsoportban az álláspontok közelítése, a döntési alternatívák kidolgozása volt a cél. A szakmai munkacsoport döntéseket nem hozott, feladata a döntéshozói munkacsoport által tárgyalt munkaanyagok előkészítése volt.

3. A tervezési folyamat egy nyilvános internetes felület³ segítségével a szélesebb társadalom felé is nyi-

tottá vált, akik javaslataikkal, véleményeikkel segítették a munkát. Az internetes felület mellett nyilvános fórumok megrendezésére is sor került, amely alkalmakon a projekt koordinációt ellátó Főpolgármesteri Hivatal Városépítési Főosztálya bemutatta a tervezési folyamat aktuális állását, továbbá lehetőség nyílt az észrevételek, vélemények megbeszélésére, az elhangzott javaslatok későbbi integrálására.

Programok

A tematikus fejlesztési programok tématerületei a Nemzetgazdasági Minisztérium Regionális Operatív Programok Irányító Hatóságával közösen kerültek kijelölésre a Fővárosi Önkormányzat városfejlesztési koncepciójának 4 összárosi jelentőségű céljai alapján. A három tématerület a következő volt:

1. *Duna menti területek összehangolt fejlesztése*
2. *Barnamezős területek fejlesztése*
3. *Szociális városrehabilitáció*

A három fejlesztési program kidolgozása 2014. januártól júniusig tartott, amely során – a kétoldalú egyeztetéseken túl – összesen 34 szakértői, 3 politikai szintű egyeztetés, továbbá⁴ nyilvános fórum került meg-

rendezésre. Mindhárom témakörben meghatározásra kerültek a hosszú és középtávú fejlesztési célok és a végrehajtás során alkalmazandó projekt kiválasztási szempontok. A *Duna menti területek összehangolt fejlesztése* és a *Barnamezős területek fejlesztése TFP-k-nél* összeírásra került a középtávú célokhoz kapcsolódó önkormányzati projektek indikatív listája, amelyek megvalósítása 2014-2020 között tervezett. A *Szociális városrehabilitáció TFP-nél* a megvalósítandó projektek tartalmával és tervezési folyamatával szembeni kritériumok kerültek meghatározásra.

A munkafolyamat végén a fejlesztési programokat a Főváros Közgyűlése 1211/2014. (VI. 30.) sz. határozatával hagyta jóvá. A tervezési során, kerületi oldalról megfogalmazódott egy negyedik tématerület (*Gazdaságélénkítés és munkahelyteremtés*), hasonló módszertanú kidolgozásának igénye, amelynek megindításának szükségességéről a Fővárosi Közgyűlés 1212/2014. (VI. 30.) sz. határozatában rendelkezett.

Gazdaságélénkítés és munkahelyteremtés tematikus fejlesztési program tervezési folyamata 7 szakértői, 2 politikai szintű egyeztetés megtartásával, továbbá 6 vállalkozói munkacsoport megrendezésével 2015. márciustól júniusig tartott. A tervezési folyamat során meghatározásra kerültek a hosszú és középtávú célok, továbbá a



2. kép: Szakértői munkacsoport ülés. Forrás: Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal.

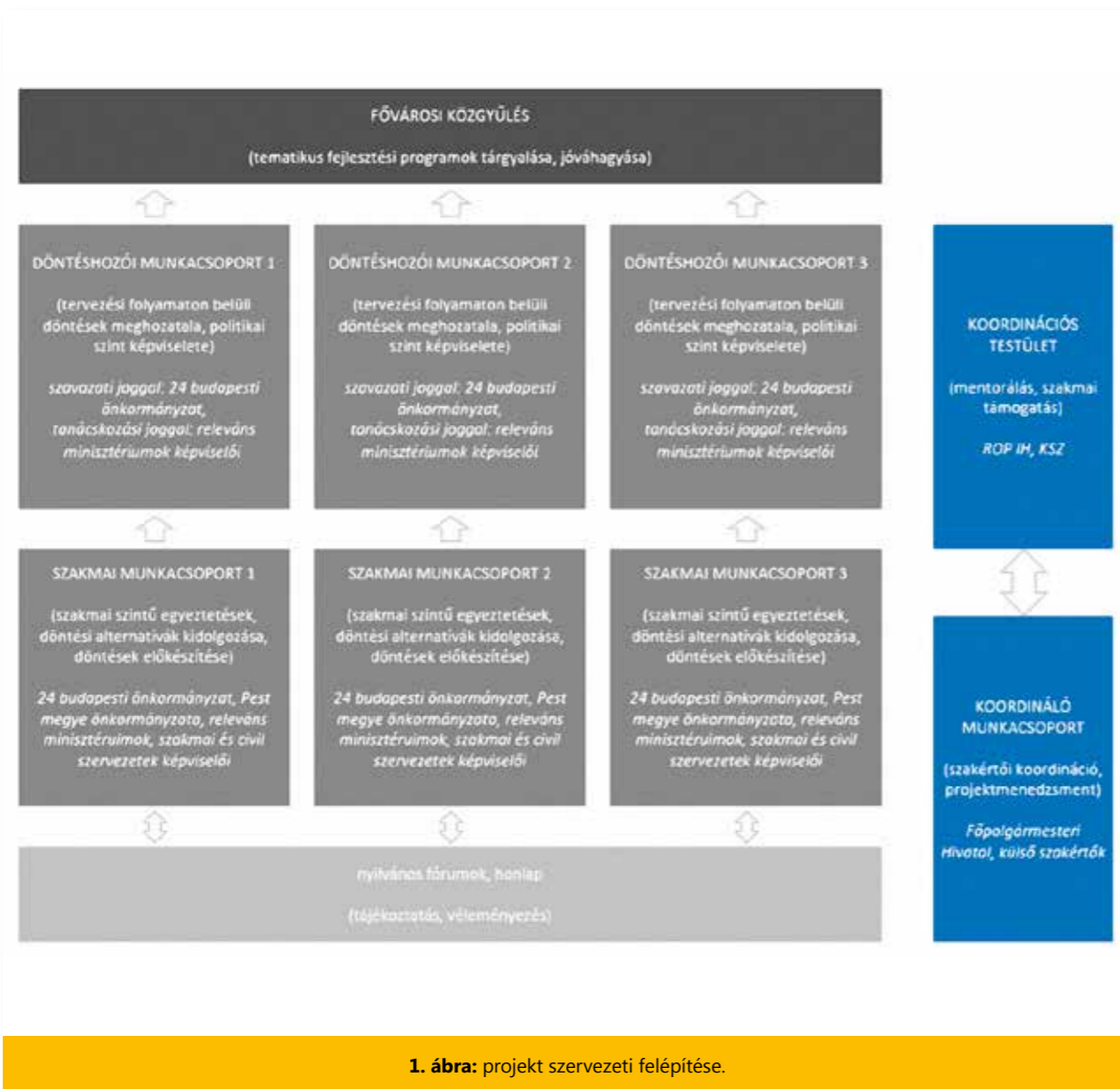
³ <http://budapestfejleszt.es.hu> (utolsó letöltés: 2016. szeptember 25.)



3. kép: Nyilvános fórum. Forrás: Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal.

⁴ Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció, jóváhagyva a 767/2013. (IV. 24.) Főv. Kgy. határozatával

⁵ Budapest gazdaságélénkítési és munkahelyteremtési stratégiája 2015-2021



célok elérésének intézkedései és a végrehajtás keretei. Az elkészült fejlesztési dokumentumot⁵ a Főváros Közgyűlése 1049/2015. (VI. 23.) sz. határozattal hagyta jóvá.

A tematikus fejlesztési programok együttes tervezéssel meghatározott középtávú céljait foglalja össze. (2. ábra)

Programok folytatása, közvetett eredmények

A következőkben a tematikus fejlesztési programokra épülő, egy-egy fővárosi fejlesztési projekt kerül röviden bemutatásra.

Duna menti területek összehangolt fejlesztése – Duna-partok fejlesztése

A Duna menti területek összehangolt fejlesztése tematikus fejlesztési program alapozta meg a Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft. által 2015-2016-ban kidolgozott, Duna partok fejlesztési és hasznosítási programját. Ez a program a 2012. évi CXC. törvény⁶ alapján fővárosi önkormányzati vagyonkezelésbe került Duna-menti ingatlanokat, ingatlan-együtteseket értékel gazdasági és közösségi célú hasznosítás szempontjából, valamint javaslatot ad a rövid- és középtávú hasznosítá-

⁶ 2012. évi CXC. törvény egyes ingatlanok fővárosi önkormányzat részére történő átadásáról, valamint önkormányzatokat érintő egyes törvények módosításáról

	DUNA MENTI TERÜLETEK ÖSSZEHANGOLT FEJLESZTÉSE TFP (2014)	BARNAMEZŐS TERÜLETEK FEJLESZTÉSE TFP (2014)	SZOCIÁLIS VÁROS-REHABILITÁCIÓ TFP (2014)	GAZDASÁG-ÉLÉNKÍTÉS ÉS MUNKAHELY-TEREMTÉS TFP (2015)
KÖZÉPTÁVÚ CÉLOK	<ol style="list-style-type: none"> 1. Árvízvédelmi megújulás 2. Partszakaszok gyalogos elérésének biztosítása 3. Közlekedési kapcsolatok javítása 4. Rekreációs, turisztikai potenciál kiaknázása 5. Barnamezős területek fejlesztése 6. Hajózás fejlesztése 7. Kisvízfolyás-torkolatok revitalizációjának előkészítése 8. Víz hasznosítása 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Funkcióhiányok megszüntetése a gazdaságilag racionális vegyes területhasználat preferálásával és a zöldfelületi rendszer bővítésével 2. Fenntartható gazdasági növekedést támogató fejlesztés 3. A megújulást akadályozó tényezők minimalizálása 4. Átmeneti hasznosítás támogatása 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Közszolgáltatási rendszerek integrált, összehangolt működése 2. Városi területek, épített környezet fizikai megújítása 3. Közösségek erősítése, közösségfejlesztés, bizalom erősítése 4. Helyi gazdaságfejlesztés a foglalkoztatás bővítése érdekében 5. Integrált, differenciált fővárosi lakáspolitikai rendszer kialakítása 6. Bűnmegelőzés, drogvédelem, közbiztonság javítása 7. Tolerancia, elfogadás erősítése, diszkrimináció csökkentése 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vállalkozói működést nehezítő szabályozói terhek csökkentése 2. Hatékony funkciómegosztáson alapuló összehangolt budapesti gazdaságfejlesztési intézményhálózat kiépítése 3. Aktív KKV politika kialakítása 4. Közszolgáltatások minőségének és hatékonyságának fejlesztése 5. Budapest épített és természeti értékeinek megőrzése és fejlesztése 6. Munkaerő-piac rugalmasságának növelése 7. Alacsony képzettséget igénylő munkakereslet ösztönzése
KÖZÉPTÁVÚ CÉLOKHOZ KAPCSOLÓDÓ PROJEKTEK	TFP része	TFP része	VEKOP 6.2.1-15 felhívás keretén belül	Akcióterv keretén belül

2. ábra: TFP-k középtávú céljai.

sukra, szükséges fejlesztéseik tartalmára. A program az egységes és magas városképi minőség biztosítása érdekében a Duna-parti közterületekre és a közterületeken elhelyezhető időszakos létesítményekre hasznosítási/használati javaslatot, valamint ezek építészeti kialakítására vonatkozó arculati koncepciót ad. A programban foglaltakkal összhangban zajlik jelenleg a Duna-partok belvárosi szakaszainak fejlesztése, közterületi megújítása.⁷

Barnamezős területek fejlesztése – Barnamezős területek katasztere

A Barnamezős területek fejlesztése tematikus fejlesztési program tervezése folyamán fogalmazódott meg a fővárosi barnamezős területek összegyűjtésének és rendszerezésének szükségessége. Ezért, 2015-ben a Fővárosi Önkormányzat megbízásából, kerületi adat-szolgáltatás mellett elkészült a budapesti barnamezős területek katasztere. A dokumentum útmutatóként szolgál a használaton kívüli és alulhasznosított területek fejlesztésében érintett szereplők számára: a hatá-

⁷ Budapest Főváros Önkormányzata 2015-ben nyílt építészeti tervpályázatot hirdetett a Kossuth tér – Fővám tér közötti rakpartszakasz közterületi megújítására vonatkozóan. A tervpályázat részletei és eredményei a <http://duna.budapest.hu> weboldalon elérhetőek.

lyos szabályozási környezet ismertetésével bemutatja a területek adottságait és fejlesztési kereteit, azonos szempontrendszer alkalmazva elemzi a városszövetben rejlő fejlesztési lehetőségeket, mindemellett ismerteti a területeket városzerkezeti, infrastrukturális és környezeti szempontból egyaránt. A Barnamezős területek katasztere c. dokumentumot a Fővárosi Közgyűlés 2016. januári 27-i ülésén hagyta jóvá és döntött a kataszter online térinformatikai fejlesztésének szükségességéről.

Szociális városrehabilitáció – Szociális városrehabilitációs kézikönyv

A Szociális városrehabilitáció tematikus fejlesztési program során elkészült a *Krizisterületek lehatárolása* című dokumentum, amely tartalmazza Budapest krízis- és veszélyeztetett tömbjeinek térképét. A térkép lehatárolásának módszertanát alkalmazva került kidolgozásra a Versenyképes Közép-Magyarországi Operatív Program 6.2.1-15-ös, *a leromlott településrészekben élő alacsony státuszú lakosság életkörülményeinek javítása, társadalmi és fizikai rehabilitációja Budapesten* c. felhívása. A felhívás alapján akkor jogosult egy akcióterület támogatásra, amennyiben a fejlesztés középpontjában a *Krizisterületek lehatárolása* c. dokumentumban beazonosított krízis- vagy veszélyeztetett tömb található és annak teljes területét magában foglalja az akcióterület. A felhívásra benyújtható projekttervek kidolgozásához segítséget nyújt a tematikus fejlesztési program utómunkájaként, 2015-ben a Fővárosi Önkormányzat megbízásából készült *Szociális városrehabilitációs kézikönyv*. A kézikönyv szociális városrehabilitációs projektek meghatározásához és megvalósításához nyújt módszertani támogatást, továbbá számos best practice-t felsorakoztatva projektvezető feladatot is ellát.⁸

Gazdaságélénkítés és munkahelyteremtés – Akcióterv

Gazdaságélénkítés és munkahelyteremtés tematikus fejlesztési program megalkotását követő évben gazdaságfejlesztési akcióterv készült a TFP tervezési folyamatában résztvevő szervezetek bevonásával. Az akcióterv összegyűjti és rendszerbe foglalja a Budapesten megvalósuló gazdaságfejlesztési projekteket és fejlesztési programkiírásokat annak érdekében, hogy a gazdaság szereplői számára átláthatóvá váljanak mindazon együttműködési és pályázati lehetőségek, amelyeket az önkormányzati, kormányzati és intézményi szereplők nyújtanak számukra.

Közvetett eredménye

A tématerületek mentén bemutatott eredmények mellett a tematikus fejlesztési programok jelentős hozzájárulása a kooperáción alapuló tervezés megvalósulása a területfejlesztés során. Az egyes szereplők fejlesztési elképzeléseinek összehangolása, közös fejlesztési célok megfogalmazása és a részvételi tervezéssel megvalósuló stratégiai dokumentumok kidolgozása túlmutat a korábban alkalmazott gyakorlaton. Az új módszer összhangban áll a Fővárosi Önkormányzat városfejlesztési koncepciójának első számú, *Kezdeményező városfejlesztés* c. célkitűzésével. A koncepció célja szerint az önkormányzat újfajta szerepvállalása a kezdeményező városfejlesztés gyakorlati alkalmazása, amelynek értelmében a Fővárosi Önkormányzat a városfejlesztés terén egyik legfontosabb cselekvési területének jelölte meg a kerületi önkormányzatok bevonásával megvalósuló, koordináción és kooperáción alapuló részvételi tervezést.

Szerző:
Garay Márton
csoportvezető

Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal
Városepítési Főosztály, Terület- és Településfejlesztési Csoport
E-mail: garay.marton@budapest.hu

Irodalom:

Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció (2013) http://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési_koncepcio_bp2030/Budapest_2030_varosfejlesztési_koncepcio.pdf
Duna menti területek összehangolt fejlesztése tematikus fejlesztési program (2014) <http://budapest.hu/Documents/TFP/Duna%20menti%20ter%3%bcletek%20%3%b6sszehangolt%20fejleszt%3%a9se%20Tematikus%20Fejleszt%3%a9si%20Program.pdf>
Barnamezős területek fejlesztése tematikus fejlesztési program (2014) <http://budapest.hu/Documents/TFP/Barnamez%5%91s%20ter%3%bcletek%20fejleszt%3%a9se%20Tematikus%20Fejleszt%3%a9si%20Program.pdf>
Szociális városrehabilitáció tematikus fejlesztési program (2014) <http://budapest.hu/Documents/TFP/Szoci%3%a1lis%20v%3%a-1rosrehabilit%3%a1ci%3%b3%20Tematikus%20Fejleszt%3%a9si%20Program.pdf>
Budapest gazdaságélénkítési és munkahelyteremtési stratégiája 2015-2021 (2015) http://budapest.hu/Documents/fejlesztési_tervek/Gazdas%3%a1g%3%a9l%3%a9nk%3%adt%3%a9si%20Strat%3%a9gia.pdf

⁸ <http://budapest.hu/Lapok/2015/elkeszult-a-szocialis-varosrehabilitacios-kezikonyv.aspx>

A városok stratégiai tervezésének hazai tapasztalatai 2007 és 2015 között

Kulcsszavak: Stratégiai tervezés, Közép-Magyarország régió, Integrált Településfejlesztési Stratégia, ITS, Integrált Városfejlesztési Stratégia, IVS, településfejlesztés

Absztrakt:

A tanulmány célja a városi stratégiai tervezés hazai tapasztalatainak bemutatása 2007 és 2015 közötti időszakban, két kérdőíves felmérés tanulságai alapján. Megállapításunk szerint, bár fontos folyamatok indultak el 2007 után a városok stratégiai tervezési gyakorlatának megváltoztatására, a bevezetés módja, a forrásokhoz, majd jogszabályi kötelezettségekhez való hozzáférése sok helyen inkább csak a forrásszerzési, jogszabály-megfelelési szerepet eredményezett a dokumentumoknak és még sok év gyakorlatának kell ahhoz meglennie, hogy a stratégiai tervezés a városi működés alapgyakorlatává válhasson.

Bevezetés

A stratégiai szemléletű gondolkodás és tervezés a 60-as években jelent meg a településfejlesztés területén, első virágkorát az 1960-as, 70-es években élte. Egy kisebb visszalépést követően a 90-es években ismét reneszánszát élte a városi stratégiai tervezés, köszönhetően a felmerülő és erősödő komplex (környezeti – társadalmi – gazdasági) problémák összetettségének, valamint a városok versenyképességi versenyének kiéleződésének. (Földi, 2010)

Ekkor indultak el az Európai Unióban az integrált városfejlesztést segítő, a későbbi magyar gyakorlat alapjául is szolgáló URBAN programok, melyek prioritása volt az integráltság megjelenítése, és a városi fenntarthatóság kérdése. Magyarországon az integrált stratégiai gondolkodásnak a településfejlesztésben való megjelenése szintén az európai uniós finanszírozások hazai elérhetőségéhez kötődik. 2004-et megelőzően az előcsatlakozási források, 2004 után a Nemzeti Fejlesztési Terv (továbbiakban: NFT) részeként (az URBAN tapasztalataira támaszkodva) jelentek meg az ezt ösztönző városfejlesztési források. (Barta et al., 2007, [ec.europa.eu, palyazat.gov.hu](http://ec.europa.eu/palyazat.gov.hu))

Az NFT 2004 és 2006 közötti időszakában a településfejlesztés legfontosabb intézkedése a ROP 2.2 (Városi területek rehabilitációja) volt, valamint ugyan eredetileg turizmusfejlesztési céllal, de végső eredményét tekintve szintén településfejlesztési eredménnyel a ROP 1.1 (Turisztikai vonzerő fejlesztése) prioritása. (Barta et al., 2007)

Hazánkban a kimondottan stratégiai szemléletű városi tervezés előírása a 2007-ben elindult operatív programokhoz kötődik, mely gyakorlatnak nem voltak korábban általános hazai hagyományai. Az EU-s finanszírozási források egyrészt a városrehabilitációs pályázatoknál (funkcióbővítő városrehabilitáció, szociális célú rehabilitáció, helyi településfejlesztési akciók) előírta az Integrált Városfejlesztési Stratégiák (továbbiakban: IVS) és a projektek környezetét is megtervező akcióterületi tervek (továbbiakban: AT) elkészítését (az uniós elvárás csak az integráltság megléte volt, a tervezési kötelezettség magyar invenció), másrészt olyan fejlesztési lehetőségeket hozott a városoknak, amelyekre korábban nem nagyon volt forrás.

A 2007-2013-as időszak tapasztalatai alapján 2012-ben megtörtént az integrált településfejlesztésnek a jogszabályi környezetbe való illesztése a 314/2012. (XI. 8.) Kormányrendelettel. Ez három elemből álló dokumentumrendszer definiál, a Megalapozó Vizsgálat, a Településfejlesztési Koncepció, valamint az IVS-ek utódjaként az Integrált Településfejlesztési Stratégia (továbbiakban: ITS). Ennek köszönhetően jobban elvált a közép- és a hosszútávú dokumentum, mely korábban összemósodottan jelentek meg az IVS dokumentumokban.

A HÉTFÁ Kutatóintézet és Elemző Központ 2012-ben és 2015-ben is vizsgálta a városi stratégiai tervezés hazai gyakorlatát és tapasztalatait. A két felmérésben vizsgálta a dokumentumok készítésének folyamatát, a döntéshozatalba való szervesülését és a stratégiai gondolkodásmód megszilárdulását. Bár a területi relevancia mellett a feltett kérdések tekintetében részben eltért egymástól, azonban alapvető vizsgálati fókuszát tekintve azonos volt a két vizsgálat.

A 2012-es vizsgálat a Városhálózati Hatásértékelés (Németh et al. 2013) keretében készült, országos szintű kérdőíves felmérés keretében, amelyet az IVS-ek tervezésért felelős szakemberek töltöttek ki. 2015-ben a Belügyminisztérium támogatásával az ITS-sel még nem rendelkező járasszékhelyek és fővárosi kerületek tervezhették meg stratégiájukat. Ehhez kapcsolódóan a Közép-Magyarország régióban (továbbiakban: KMR) érintett önkormányzatok vonatkozásában mértük fel az IVS tervezésének és végrehajtásának gyakorlatait, valamint az éppen elkészült ITS-ek tervezési tapasztalatait és értékelését. A vizsgálat során 29 önkormányzat adataira támaszkodtunk, amit részben a városok ITS készítésért felelős szakemberei, részben az ITS készítésében résztvevő külső szakértők szolgáltattak.

A 2012-ben megvalósított lekérdezés keretében 166 db IVS dokumentummal rendelkező települést kértünk (Budapest és kerületei kivételével), hogy értékeljék az IVS dokumentumokat és osszák meg tapasztalataikat, a válaszadásra internetes és papír alapú módon is lehetőség nyílt. A válaszadási hajlandóság 36% volt, összesen 60 értékelhető kérdőívet küldtek vissza a települések. A válaszadási arány a legkiemelkedőbb (50%) a Dél-Alföld régióban volt, a Közép-Dunántúl és Közép-Magyarország

régiók városai valamivel 40% feletti arányban vettek részt a felmérésben, a legalacsonyabb a részvételi arány (23%) az Észak-Alföldön volt, amelyhez hasonlóan alacsony részvétel csak a Dél-Dunántúlon volt jellemző. A Nyugat-Dunántúl régió és az Észak-Magyarország régió városai 30% körül vettek részt a felmérésben. (Németh et al., 2013)

A 2015 második és harmadik negyedében végzett adatgyűjtés célterülete a KMR volt, a KMOP-6.2.1/K-13-2014-0002 projektben közreműködő kerületek, valamint járasszékhelyi települések (Budapest I.; IV.; VI.; VII.; VIII.; IX.; X.; XI.; XII.; XIV.; XVII.; XVIII.; XX.; XXI.; XXIII.; Aszód, Budakeszi, Cegléd, Dabas, Dunakeszi, Gödöllő, Monor, Nagykáta, Nagykőrös, Ráckeve, Szentendre, Szigetszentmiklós, Szob, Vác). A vizsgált 29 önkormányzattól mindösszesen két esetben (Aszód és Nagykáta) nem készült a 2007-2013-as időszakban IVS dokumentum, ezért ott nem volt lehetőség az ITS és az IVS adatainak összehasonlítására. A kérdőíves adatgyűjtés során a szakértők esetében mind a 29 esetben kaptunk választ, míg a települési koordinátorok esetében a megkérdezett 29 településből 19 esetben (65,5%) érkezett vissza vélemény, amit beépítettünk az elemzésünkbe. (Balás, Szendrei, 2015)

A stratégia beépülése a döntési folyamatokba

A felmérés keretében vizsgáltuk a stratégiai dokumentumok készítése mögött rejlő indokokat és motívációkat, alkalmazásuk gyakorlatát, azok integráltságát a helyi döntéshozatalba, annak érdekében, hogy képet kapjunk arról, hogy mennyire tudott beépülni a hagyományos településfejlesztési és rendezési dokumentumok rendszerébe az új eszköz.

A stratégiai terv készítésének motívációi

Az **IVS-ek elkészítésének** okai között **2012-ben a ROP pályázati kiírásnak való megfelelést neveztek meg a leginkább motíváló tényezőként a városok** (a önkormányzatok 81,4%-a ítélte ezt nagyon fontosnak). Jelentősen lemaradva ugyan, **de három további tényező tűnt jelentősnek: a stratégiai tervezés fontossága, a forrásfelhasználás tervezhetősége, valamint a meglévő projektelképzelések rendszerezésének igénye.** Legkevésbé motíváló tényezőnek a szociális ügyek rendezésének kérdése, valamint a kistérség településeivel való összehangoltság igénye bizonyult.

Három évvel később a KMR-ben a válaszadók az **IVS elkészítése mögötti legjelentősebb oknak továbbra is a pályázat beadási feltételt** tartották (a beérkezett válaszok 90%-a). Emellett **a válaszok között erős hangsúlyt kapott, hogy a stratégia elkészítése a település, illetve a kerület igénye volt.** Az önkormányzatok kevesebb, mint fele jelölte meg a válaszok között, hogy az IVS készítésének oka volt a korábbi településfejlesztés jellegű gondolatainak keretbe foglalása. Esetenként

megjelenik, hogy az önkormányzaton kívüli fejlesztés miatt vált szükségessé az elkészítése, valamint, hogy a már korábban is létező hasonló dokumentum folytatásaként született.

Míg az IVS-ek készítése mögött elsősorban a forrás-szerzés valószínűségének növelése állt, **három évvel később** az ITS-k már más szabályozási környezetben születtek meg. A 2015-ös KMR felmérésre adott válaszok alapján **az ITS-ek elkészítésének legerősebb okai (1) a Belügyminisztérium által elindított kezdeményezés, (2) az ehhez köthető finanszírozási segítség, valamint (3) az ettől várt többletlegitimitás.** Emellett szintén kiemelten fontos szempontként szerepel a jelenleg bizonytalan finanszírozási környezetben a valószínűsíthető jövőbeli pályázási feltételek, valamint a 314/2012-es kormányrendelet által meghatározott jogszabályi rendszerhez való illeszkedés igénye is.

Összegezve, bár a stratégiai tervezés iránti igény megjelent a városok esetében, de mind 2012-ben, mind 2015-ben külső ösztönzőknek való megfelelés, elsősorban a forrásokhoz való hozzáférés volt a domináns motíváció a városi stratégiai tervek elkészítésében.

A stratégiai dokumentumok készítésének folyamata

A városfejlesztési stratégiák készítésével kapcsolatosan eltérő mintákat követnek az egyes önkormányzatok, mind a külső szakértői bevonást, mind a belső, hivatalon belüli feladatmegosztást tekintve. A komplex tervezési és döntéshozatali folyamatban főbb szerkezeti egységenként vizsgáltuk a közreműködő szereplőket.

IVS készítésben az általános részvételi intenzitást nézve a 2012-es felmérés szerint leginkább (90% feletti gyakorisággal) a képviselőtestület, a hivatal dolgozói, valamint külső szakértő cégek vettek részt, de a partnereket (80%), az önkormányzati cégeket és intézményeket (70-80%) is bevonták a folyamatba. Bár az esetek közel felében a hivatalok szerveztek felkészítést dolgozók számára, mégis a dolgozók közel fele csak adatszolgáltatáskor értesült az IVS dokumentumról.

Az IVS készítésért a válaszadó települések megközelítőleg felében a műszaki terület felelt (főépítési iroda, műszaki iroda). Az esetek negyedében a városgazdálkodási / városüzemeltetési részleg, ennél kevésbé gyakran a városfejlesztési társaság, illetve a polgármesteri iroda. Az ITS tervezésében erősödött a főépítési irodák szerepe és közel nullára csökkent a városgazdálkodási- városüzemeltetési irodák részvétele. Megjelentek kifejezetten városfejlesztéssel foglalkozó szervezeti egységek, melyek a városfejlesztési társaságokkal együtt az esetek harmadában voltak felelősek a dokumentumért, a polgármesterek nevesített szerepe viszont csökkent.

A 2007 utáni rendszerben a pályázati rendszer bizonyos városméret felett kötelezően, alatta ajánlottan ösztönözte a városfejlesztő társaság intézményét, mint a megvalósítá-

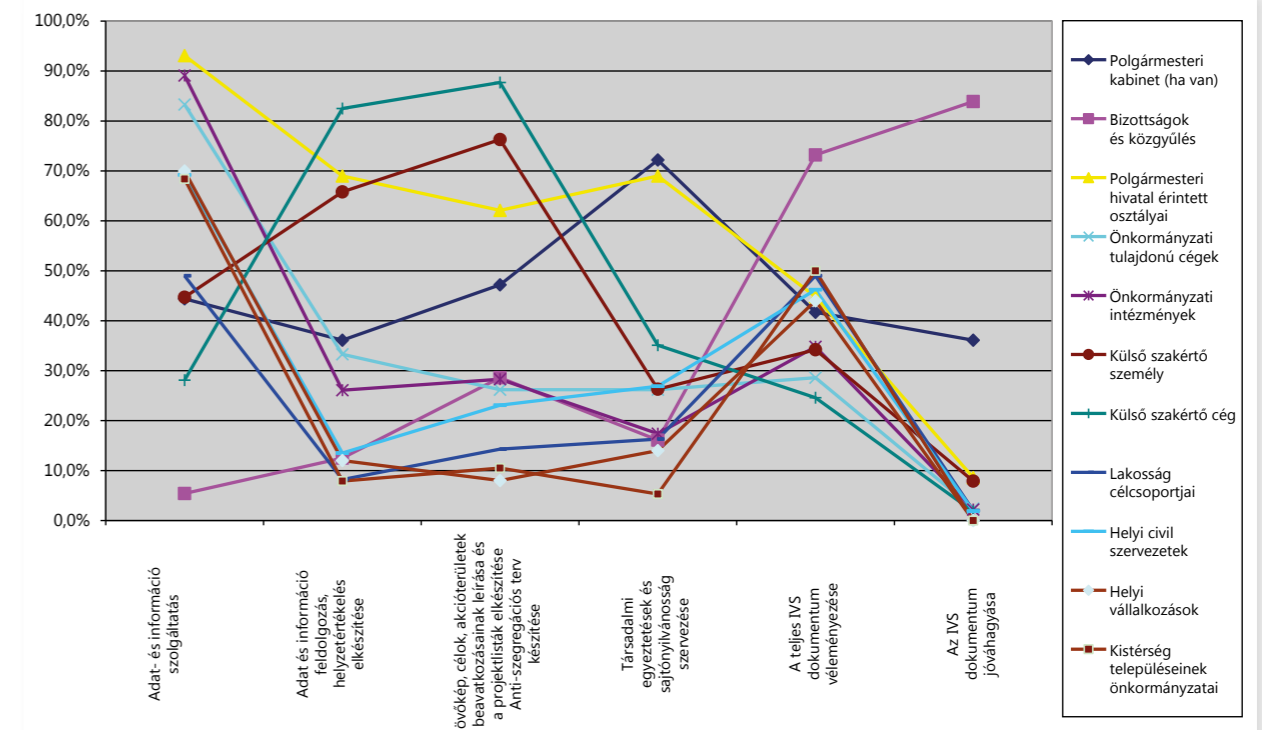
sához szükséges professzionális városfejlesztési projektmenedzsment szervezet létrehozatalát. A 2012-es felmérésben az IVS készítési folyamatban a városfejlesztő társaságok a városok háromnegyedénél a munkafázisok alig 30%-ában vettek részt, de ott is jellemzően csak adatszolgáltatókként. Ennek részben oka lehetett, hogy a tervezéssel egy időben álltak csak fel ezek a szervezetek (1. ábra).

Megvizsgálva az egyes munkafolyamatokban való közreműködést az adat- és információszolgáltatás során, a legfontosabb szereplők az önkormányzati hivatal, valamint az önkormányzati cég és intézmények. Ebben a feladatrészen azonban a külső partnerek, a civilek, vállalkozások és a kistérségi települések is fontos adatszolgáltatók voltak. Mind a helyzetértékelés, mind a célok és a beavatkozások meghatározása tekintetében a külső szakértők közreműködése volt a legerősebb (80% feletti), de a helyi önkormányzatok szervezeti egységei is hasonlóan magas értékelést kaptak. A stratégiai alapok lefektetésében erősödött a kabinet és a bizottságok szerepe, legkisebb szerepet a helyi civileknek és vállalkozásoknak tulajdonítottak. Társadalmi egyeztetések és nyilvánossági akciók tekintetében legerősebb hangsúly a polgármesteri kabinetben, valamint az egyéb önkormányzati belső szereplőkön volt, lecsökkent a szakmai stáb szerepe, a külső szakértők többnyire a technikai lebonyolításbanra működtek közre. Az elkészült dokumentum véleményezését a bizottságok és a testületek feladata, melybe bevonta a társadalmi szereplőket is, míg a dokumentum bizottsági és testületi jóváhagyását már a polgármesteri kabinet irányította.

Az egyes szereplőket megnézve látható, hogy a partnerségre bocsátandó változat elkészítéséig a külső szakértők a hivatal felelős szerveinek részvételével a meghatározóak, a politikai szint (kabinet) egyedül a jövőkép meghatározásában és a partnerségi és jóváhagyási folyamatban veszik át az irányítást. Érdekes módon még a célok meghatározásában is a szakértői szint maradt a meghatározó résztvevő. A többi résztvevő szerepe az adatszolgáltató és véleményező szerepre korlátozódott, illetve a politikai testületek a jóváhagyási folyamatban voltak természetesen meghatározóak.

A KMR 2015-ös felmérésében hasonló eredmények körvonalazódnak. Az IVS dokumentumok elkészítésében nagy arányban külső szakértő működött közre a település/önkormányzat aktív részvétele (73,7%) mellett, azonban előfordult két esetben is, hogy a kerülettől teljesen független, külső szakértő készítette a fejlesztési dokumentumot, valamint arra is találunk példát (3 esetben), hogy eltérő felállásokban (pl.: hivatalon belül, belső projektcéggel), de saját hatáskörben készült a középtávú stratégiai dokumentum.

Azokon a településeken és kerületeken, ahol bevonásra kerültek külső szakértők, az esetek jelentős részében ha nem is a teljes dokumentumot, de annak a legtöbb részét ő készítette, átlagosan a dokumentumok közel 85%-ának elkészítésére vontak be külső felet. A helyzetértékelés, a stratégiai fejezet, valamint az anti-szegregációs részben vett részt nagy arányban külső fél (90% felett). Emellett az akcióterületi lehatárolásban



1. ábra: A helyi szervezetek részvétele az IVS tervezésének egyes fázisaiban (2012).

működtek hangsúlyosan közre külső szakértők. Az önkormányzatok szerepe erősebb volt a projektek részletes bemutatása során, leghangsúlyosabban a hivatal az ingatlangazdálkodási koncepció elkészítésében vett részt. Külső szakértő bevonásának legfőbb okaként az idő- és kapacitáshiányt jelölték meg, valamint a szakmai kompetencia hiánya kerül elő a válaszok több mint felében.

A válaszadók kiemelték (2015), hogy az IVS-ek készítésének eredményességét befolyásolta, hogy elavult statisztikai adatokból tudtak dolgozni, amit helyben elérhető adatokkal tudtak kiegészíteni. A dokumentum készítése nagy mennyiségű, a résztvevők megítélése szerint felesleges adatszolgáltatási kényszerrel terhelte az önkormányzatokat. A szakértők kiemelték, hogy a stratégia készítése összezsúszott az első városrehabilitációs pályázatok kiírásával, ennek köszönhetően nagyon projektszemléletben készültek a dokumentumok, pályázatbeadási céllal. Emellett felmerült, hogy nagyon kevés idő állt rendelkezésre a dokumentumok elkészítésére, és bizonyos esetekben megfelelő partnerség nélkül készült. További problémát jelentett, hogy az önkormányzati szereplők nem értették a folyamatokat, voltak problémák szervezeten belül is, köszönhetően annak, hogy projektdokumentumnak tekintették, csak pályázatokhoz használták, és ha a pályázat nem nyert, akkor fiókba tették az anyagokat. Emellett problémaként merült fel, hogy a napi politika ráhatása befolyásolta a dokumentumok eredményességét és legitimitását.

A KMR-ben (2015) az átfogó szakértői értékelés szerint a stratégiai gondolkodás az egyes döntéshozók esetében eltérő mértékben honosodott meg és ezért eltérő erősségű az együttműködési szint (59,3%) az ITS megalkotásában, csupán a válaszadók negyede (25,9%) értékelte úgy, hogy erős és egységes stratégiai szemlélet tudott megvalósulni, valamint, hogy az ITS készítésében aktív volt az együttműködés és az érdekeltség. Két kerület esetében látták úgy a szakértők, hogy gyenge a stratégiai gondolkodás és a projektszemlélet dominál, valamint egy település esetén jelezte a válaszadó, hogy a képviselők és a polgármester tüntető érdektelensége volt a jellemző.

Mindkét felmérés vizsgálta a szerepét a tervezésben a felelős minisztérium által kiadott segédleteknek, a Városfejlesztési Kézikönyvnek (2009) és az Útmutató a Kis- és Középvárosok számára az Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014 – 2020 elkészítéséhez című dokumentumokat (2015). A szakértői válaszok nagy többségben hasznosnak és a tervezést alapjaiban meghatározó dokumentumoknak tekintették ezeket a segédleteket. A 2012-es válaszoknak a 88%-a legalább részben gondolta úgy, hogy a kézikönyv meghatározta a stratégiakészítés irányát.

A válaszok alapján összességében elmondható, hogy a stratégiák a politikai iránymutatások mentén ugyan, de alapvetően a szakmai szint elvárásai szerint és dominánsan a külső szakértők munkájával

készültek. Az elkészült dokumentumok jellemzően az önkormányzati szakmai szint és a kormányzati szakmai szint közötti információcserét szolgálták, ahol számos, a helyi szereplők szempontjából felesleges elemet kellett összegyűjteni és bemutatni a központi útmutatók alapján.

A stratégiai végrehajtása

A stratégiai terv hatása a döntési folyamatokra

A 2012-es felmérés tapasztalatai alapján bár az IVS is egy forrása a projektek kiválasztásának, de nem meghatározó a folyamatban. A 2012-es válaszadók 96,2%-a nyilatkozott úgy, hogy nem csak az IVS-ben szerepeltetett projektekre nyújt be pályázatot, közel 84% jelezte, hogy vizsgálják az illeszkedést, amennyiben az előnyt jelent, ugyanakkor 53% jelezte, hogy nem az IVS szerint pályázik, hanem a kiírásokat figyeli. Amikor egy gondolat kísérletben a megkérdezetteknek az éves költségvetésük 20%-ának megfelelő nagyságú szabad felhasználású forrásra kellett elindítandó projekteket megneveznie, akkor a megjelölt projekteket csupán 55%-ban tartalmazták az IVS-ek.

2015-ös felmérés szerint a Közép-Magyarország régióban valamivel nagyobb arányban támaszkodhattak a városok az IVS-ükre, de leginkább annak projektkatalógus jellegét tudták kihasználni. A válaszadók többsége szerint ugyan sokszor az IVS-ekből jöttek az ötletek, de más projektek is befértek a fejlesztési elgondolások közé (51,9%). Csupán három esetben érkezett olyan válasz, hogy csak az IVS-hez illeszkedő projekteket engedélyeztek megvalósulni. Kicsit magasabb arányban jelennek meg az IVS-t fontosnak ítélt válaszok, azonban ezzel párhuzamosan közel azonos arányt képviselnek azon válaszok, melyek szerint csak abban az esetben figyeltek az IVS-hez való illeszkedésre, ha az szerepelt a pályázati követelmények között. (1. táblázat, 151. oldalon)

Az IVS dokumentum településfejlesztés során való hasznosságát a KMR-ben (2015) öt faktor mentén vizsgáltuk a koordinátori és a szakértői értékelések alapján. Az öt, IVS számára deklarált feladat csak részben tudott megvalósulni, a szakértői értékelés optimistábbnak mutatkozott, mint a koordinátori válaszok. A településfejlesztési kérdések összefogása, a fejlesztési elképzelések koordinálása, a támogatandó fejlesztések meghatározása, valamint a fejlesztési kérdések tisztázása tekintetében a válaszok alapján sikeresek voltak a dokumentumok, a válaszok háromnegyede esetében ezek legalább részben igazak voltak. A beadandó pályázatok meghatározásához ezzel szemben nem érkeztek ennyire egyértelmű válaszok, továbbra is a 'részben igaz' válasz a legerősebb, azonban azon válaszok, melyek szerint csak kis mértékben, vagy egyáltalán nem volt hasznos, a válaszok több mint 35%-át

KOORDINÁTORI és SZAKÉRTŐI válaszok	Teljes mértékben igaz	Részben igaz	Kis mértékben igaz	Egyáltalán nem igaz
Képes volt összefogni a településfejlesztési kérdéseket	37,0	40,7	18,5	3,7
Koordinálta a fejlesztési elképzeléseket	28,0	44,1	19,3	8,7
Hasznos volt a támogatandó projektek meghatározásakor	29,8	47,8	15,6	6,9
Meghatározta a pályázatok kiválasztását	17,4	47,8	24,3	10,6
Segített a fejlesztési kérdések tisztázásában	22,2	48,1	22,2	7,4

1. táblázat: IVS dokumentumok hasznossága a 2007-2013-as időszakban (% (db), szakértői és koordinátori válaszok alapján).

teszik ki. Ez feltételezhetően annak az eredménye, hogy a nem tervezhető pályázati rendszerben a települések és a kerületek arra adták be pályázataikat, amire lehetőség volt, nem egyértelműen törődve a fejlesztési dokumentumban foglaltakkal.

Végrehajtás és monitoring

A stratégiai gondolkodás egyik alapeleme lenne a folytonos monitoring tevékenység, valamint az eredmények visszacsatolása, azonban ez kapta az elmúlt időszakban a legkisebb hangsúlyt. Országos viszonylatban (2012) a válaszadó városok csupán 18,9%-a végezte el az IVS monitoringját, és a városok 66%-ában az első IVS volt még érvényben. A felülvizsgálat motivációját tekintve legfontosabb indoknak a pályázati kiírásokhoz való illeszkedés (40%), második legfontosabbnak a stratégiai környezet változása (pénzügyi válság, önkormányzat pénzügyi helyzete) bizonyult (26,7%), míg legkevésbé motiváló tényezőként a projektelképzelések és azok prioritizálásának megváltozása (15,6%), valamint az új vezetés igényei lépett fel (2,2%). Bár a rendszeres felülvizsgálat és monitoring kevésbé volt jellemző a településeken, ennek ellenére a megkérdezettek 75,4%-a szerint hasznos, hogy az IVS-t kötelező monitoringozni és felülvizsgálni bizonyos időközönként.

KMR-t tekintve (2015) a válaszadó települések több mint felénél (19-ből 10 esetben) csak pályázathoz kötődően készültek felülvizsgálatok, illetve monitoring jelentések, míg 7 (37%) esetben egyáltalán nem készült felülvizsgálat. Az IVS felülvizsgálat okaként legnagyobb arányban (8 válasz a 19-ből) a külső pályázati feltételek teljesítését, illetve a saját igényt jelölték meg, mint motivációs tényezőt. A felülvizsgálat módszertanára a legtöbben a projektlista ellenőrzését jelölték meg, míg az indikátorok használatát csak egy esetben.

A monitoring megvalósítását hátráltatta, hogy szakmai hiányosságoknak köszönhetően a dokumentumok nem is feltétlenül voltak alkalmasak a stratégiai nyomon követésre. A szakértői vélemények alapján a 27 IVS dokumentummal rendelkező település közül 5 esetben

egyáltalán nem kerültek kitűzésre indikátorok. Az indikátorok minőségére vonatkozóan legtöbben részben látták csak alkalmasnak a kitűzött mérőszámokat, míg három esetben nem látták alkalmasnak azokat a célok mérésére.

A beérkezett válaszok alapján a mégis elkészült monitoringjelentések közel kétharmada nem volt semmilyen hatással a városfejlesztési folyamatra, azonban egyedi jelleggel előfordultak olyan esetek, ahol módosították a stratégiát, illetve módosították a projekteken.

A városfejlesztés intézményesülése – a városfejlesztő társaságok

A KMR-ben végzett vizsgálat (2015) a városfejlesztő társaságoknak a fejlesztési folyamatba való integrálódását is vizsgálta. A 19 válaszadó településből 10 hozott létre ilyen társaságot, azonban a létrejött szervezetek az eredeti céllal ellentétben nem általános projektmenedzsment feladatokat látnak el, hanem a fejlesztéseket koordinálták (mint pályázati kötelelem). A válaszadó települések kétharmada azonban kiszervezte egy önkormányzati tulajdonú szervezetbe a városfejlesztési projektek lebonyolítását. A társaságok létrehozásának okául minden település megjelölte a külső pályázati feltételt, illetve emellett három esetben válaszolták azt is a kerületek, hogy saját igényeik között merült fel városfejlesztési társaság létrehozása. A 10 településből 6 esetében a városfejlesztési társaságot nem vonták be az IVS készítésébe és felülvizsgálatába sem. A szervezetek fejlesztési kérdésekben játszott szerepére vonatkozóan a legerősebbnek a stratégiai irányításban való részvételét értékelték, azonban csak konzultációs vagy projektmenedzsment irányítói szerepkörrel.

A fejlesztési társaságok elsődlegesen nem az új típusú fejlesztési eszme alapszervezetei voltak, hanem az önkormányzati rendszerbe és a meglévő városüzemeltetési szervezetek közé nehezen illeszkedni tudó idegen elemek. Ez elmondható az önkormányzaton belül létrejött stratégiai osztályok esetében is, melyeket jellemzően a pályázatirosztályokkal kombináltak.

Összefoglalva elmondható, hogy az IVS-ek a stratégiai döntések megalapozásában alig tudtak érdemi szerepet betölteni, nem véletlen, hogy a nyomon követésük, végrehajtásuk is csak formális maradt. A felülvizsgálatokat jellemzően nem végezték el, ha mégis, akkor pályázati kötelek miatt, az egyáltalán nem tudott beépülni a rendszerbe. Ehhez hasonlóan a létrehozott városfejlesztési társaság intézménye sem tudott megszilárdulni, elsősorban koordinátori, lebonyolító szerepkört dedikáltak a települések az új szervezeteknek.

A stratégiai minősége, integrálása

Bár a fent bemutatott információk alapján látható, hogy a stratégiakészítés körülményei nem kedveztek annak, hogy a városi stratégiák a fejlesztések meghatározó dokumentumaivá váljanak, de fontos kérdés, hogy vajon a minőségük alkalmassá tenné-e őket arra, hogy a komplex és integrált fejlesztési gondolkodást megalapozzák.

A stratégiai célok

A KMR-ben vizsgált (2015) 27 IVS dokumentumban szereplő célrendszerben az önkormányzat eszközeihez kapcsolódó célok a meghatározóak. A legnagyobb arányban a városi környezet minőségének javítását, közterület-rehabilitációt előírányzó célok kerültek kitézésre, melyek együttesen az összes cél 21,2%-át teszik ki. Ezt követik

13,3%-kal az elérhetőséget és a közlekedési kapcsolatrendszer javítását tartalmazó prioritások, a környezet- és természetvédelmet, környezeti infrastruktúra bővítését (12,5%), valamint a humán közszolgáltatások elérhetőségét, minőségének javítását célzó középtávú prioritások (11,4%) jelentek meg a célok között. Erdemben megjelenik emellett az intézményfejlesztés és kapacitásépítés, a természeti és kulturális örökség turisztikai hasznosítása, az üzleti infrastruktúra fejlesztése, illetve a versenyképesség javítása, a munkahelyek ösztönzése is. Erdemben jelenik meg emellett az intézményfejlesztés és kapacitásépítés, a természeti és kulturális örökség turisztikai hasznosítása, az üzleti infrastruktúra fejlesztése, illetve a versenyképesség javítása, a munkahelyek ösztönzése is.

A szakértői válaszok szerint a kitűzött célokhoz hasonlóan a városi környezet minőségének avítását célzó a közterület-rehabilitációs projektek közel 90%-ban megvalósultak. Szintén nagy arányban valósultak meg az intézményfejlesztési és kapacitásépítési célok (77,8%), valamint a humán közszolgáltatások elérhetőségének, minőségének javítását célzó intézkedések. Feltűnően kis százalékban tudtak megvalósulni a gazdasági szférát célzó üzleti infrastruktúra fejlesztések (3,7%), vagy a vállalkozások közvetlen fejlesztése, versenyképességének javítása, munkahelyek ösztönzése (0,0%), annak ellenére, hogy az előző programozási időszakban a kitűzött célok teljes mennyiségének 8%-át ez a projekttypus adta. Feltételezhetően ennek is köszönhető, hogy a 2015-ben

készült stratégiai dokumentumokban megfogalmazott célokra mindösszesen 3%-át teszik ki ezek a típusú projektek, melyek a relatív csökkenés mellett abszolút értékben is több mint harmadával csökkentek (1. grafikon).

A célok megvalósulását akadályozó tényezők közül a részletes koordinátori vélemények szerint a leghangsúlyosabb a forráshiány volt, mely az összes válasz közel 40%-a esetében merült fel. Az esetek 20%-ában érkezett válaszként, hogy ugyan nem valósult meg teljesen a kitűzött cél, de jelenleg is folyamatban van a megvalósulás. A válaszok közel ötödében értékelték úgy a koordinátorok, hogy a gazdasági válság hatása állta útját a megvalósulásnak. Emellett a válaszokban megjelent, hogy a kompetenciaátrendezés következtében (pl. oktatási intézmények tekintetében) kiszervezésre kerültek bizonyos feladatok az önkormányzat alól, valamint megjelentek az önkormányzaton kívül álló problémák, mint az ingatlanbefektető hiánya, vagy nagyobb, a település, illetve a kerület léptékén túlmutató nagyberuházás elmaradása.

A 2014-2020-as ITS dokumentumokban az arányok is kis mértékben eltolódtak. Továbbra is az egyik legerősebb a városi környezetminőség javítása és a közterület-rehabilitációs célok voltak, azonban részarányuk kismértékben csökkent, emellett kiemelt hangsúlyt kapott a humán közszolgáltatások elérhetősége, minőségének javítása, mely a soft kérdés erősödését mutatja, köszönhetően a KMR speciális helyzetének, és feltételezhetően a soft projektek finanszírozhatósága felé tolódo lehetőségeknek.

Hangsúlyos elemként jelentek meg az elérhetőség, a közlekedésfejlesztés, az intézményfejlesztés és kapacitásépítés, a turisztikai hasznosítás erősítése, valamint a vállalkozások versenyképességének javítása és a munkahelyteremtést előírányzó prioritások. A kevésbé kiugró válaszok közül is érdemes megfigyelni, hogy erősödött az identitás kérdéssel, a szociális témákkal, valamint a közbiztonság javításával foglalkozó prioritások száma, de ezzel ellentétben csökkent a közműveket érintő célok mennyisége. Új célkategóriák jelentek meg a teljes arányhoz képest, ugyan nem kiemelkedően nagy mennyiségben, de fellelhető a célok között az energetikai és megújuló energiaforrások használatát előírányzó célok, valamint az olyan általános gazdasági fejlesztést, illetve a K+F+I szektort erősíteni kívánó prioritások, melyek korábban nem fordultak elő a települési és kerületi preferenciák között.

A megvalósult projektek finanszírozása

Az IVS készítés és ezen keresztül a stratégiai gondolkodás az európai uniós finanszírozás pályázati konstrukciók révén került bevezetésre. Utólag megvizsgálva az IVS-ben nevesített és megvalósult projekteket, szintén az európai uniós források bizonyultak dominánsnak.

A 2015-ös felmérésben a településeken és kerületekben megvalósuló fejlesztések finanszírozási szerkezetét tekintve a legnagyobb hangsúlyt az Európai Unió for-

rások kapták, átlagosan a teljes programozási időszakos finanszírozás felét tették ki, melynek értéke 15% és 80% között mozog településenként. Mindössze egyetlen kerület jelezte, hogy nem használtak fel EU-s forrást. A felhasznált európai uniós források átlagos összege 2,8 milliárd forint, mely 800 millió és 7 milliárd forint között mozgott a 2007-2013-as időszak során.

A második legnagyobb arányban felhasznált forrás a helyi fejlesztésekben az önkormányzatok saját költségvetése volt. Átlagosan a teljes ciklus fejlesztési finanszírozásának 30%-át tette ki ez a forrástípus, mely 65% és 8% között szóródott.

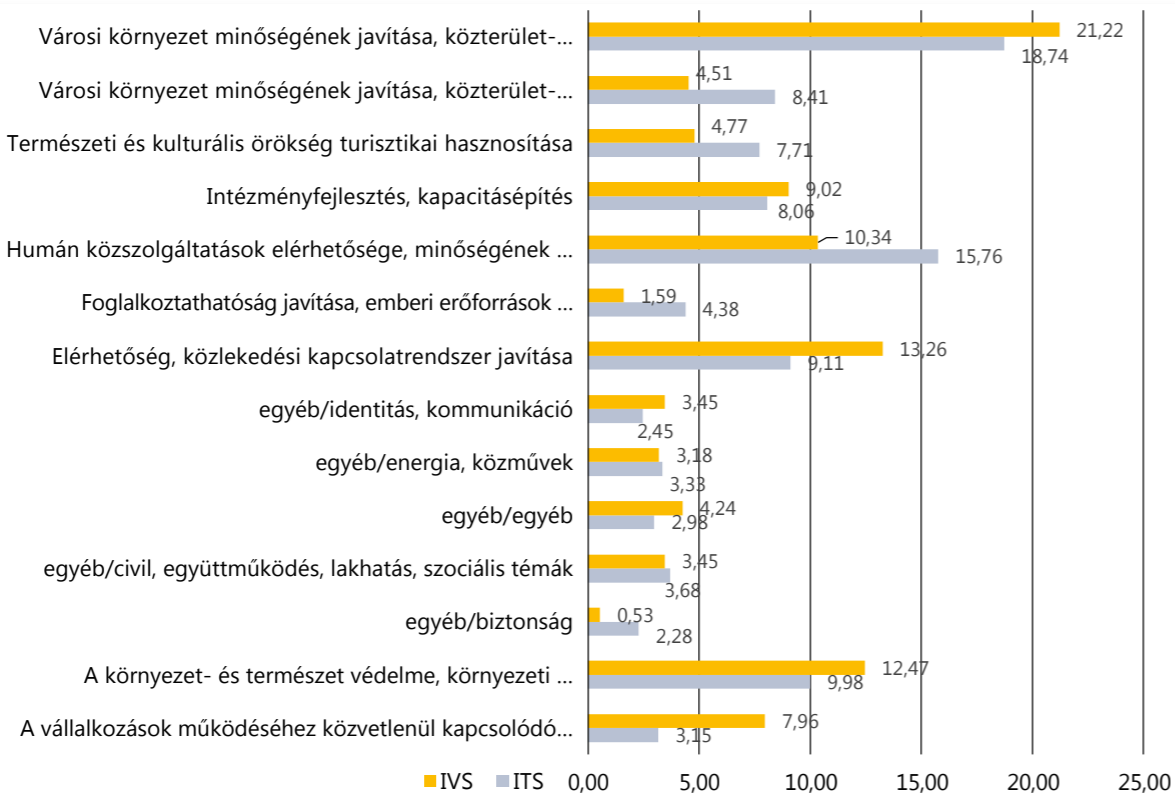
A helyi fejlesztésekbe bevont magánforrások átlagosan 9,7%-ot tettek ki, de volt olyan kerület, ahol ez az érték elérte az 50%-ot is, azonban a minimális érték az egy százalékot haladta csak meg. A magánforrások tekintetében a válaszadók háromnegyede szerint vontak be magánforrásokat településfejlesztési kérdésekbe, azonban csupán a válaszadó települések és kerületek fele esetében nyilatkoztak, hogy voltak a településfejlesztés szempontjából jelentős megvalósult magánberuházások is. A teljes finanszírozási keret 8,1%-át teszik ki átlagosan az állami források, melynek értéke 5% és 25% között mozog, míg a fővárosi források átlagosan 6,3%-ot tettek ki.

A megkérdezett koordinátorok a magánforrások kismértékű bevonásának okaként azt jelölték meg, hogy elsősorban csak olyan jellegű projekteket terveztek az IVS-ben, melyek közforrásokból megvalósíthatók voltak, emellett kiemelték, hogy nem volt erre fogadókészség a magánberuházók körében sem, illetve hogy az ilyen jellegű forrásbevonásnak nincs gyakorlata a településen. Emellett a válaszok között megjelent, hogy az EU-s pályázatok nem tették lehetővé a magánforrások bevonását, illetve, hogy túlzottan megbonyolította volna az EU-s pályázatok azok igénybevétele felhasználását.

A célok vizsgálata azt mutatja, hogy a stratégiák elsősorban nem a város egészének, csak az önkormányzati fejlesztéseknek az összefogását célozták. A célok kijelölésének változásán is az önkormányzati feladatok és a finanszírozási lehetőségek változása látszik. Az is mutatja, hogy a dokumentum nem tudott a városok egészének fejlődési kerete lenni, hogy utólag visszatekintve az IVS-ekben megnevezett projektekből ténylegesen megvalósult fejlesztések nagy része is az uniós és az önkormányzati forrásokra szűkültek és ez a jelentős magángazdasággal bíró fővárosi kerületekben is igaz állításnak bizonyult.

Társadalmisítás

Magyarországon az előző ciklusban készített IVS dokumentumok kapcsán előtérbe kerülő társadalmi bevonás és partnerség újszerű kihívások elé állította az önkormányzatokat. Az új módszertan a stratégiai terve-



1. grafikon: Az IVS és az ITS dokumentumokban szereplő célrendszer tematikus megoszlása a projekttematikák szerint (%), koordinátori vélemények alapján) (zöld-IVS, kék-ITS).

zessel vált széles körben alkalmazandóvá. A társadalmi partnerek bevonása maga is növelhette volna a stratégia legitimitását és használatát.

A közép-magyarországi települések (2015) több, mint fele nyilatkozott úgy, hogy a 2007–2013-as IVS készítését megelőzően is volt a partnerségnek gyakorlata a településen, illetve a kerületben, míg 40%-uknak új volt a bevonás.

Országosan (2012) a válaszadó települések 86,2%-a ítélte hasznosnak, hogy az IVS elkészítéséhez és felülvizsgálatahoz szükséges volt bevonni a helyi társadalmat. Ezt tovább árnyalja a 2015-ben készült elemzés, melyben a szakértői vélemények szerint az önkormányzatok fontosnak tartották a széles körű partnerséget (válaszadók fele szerint), azonban harmaduk véleménye szerint egy szűkebb körű partnerség hasznosabb lett volna. Négy esetben viszont alapvetően kötelező formai elemnek tartották az egész partnerséget. A politikai vezetés hozzáállását tekintve, összehasonlítva a hivatali hozzáállással, nagyobb részarányt képviselnek azok, akik hasznosnak tartották a partnerségi folyamatot (közel 60%, 17 esetben), azonban a hozzászólásokból kiderül, hogy előfordultak esetek – jellemzően a budapesti kerületekben –, ahol politikai kockázatot láttak a partnerségben, és ennek érdekében próbálták korlátozni, a szélesebb bevonást nem támogatták, megvétóztak módszereket.

A megkérdezett koordinátorok átlagosan 10%-kal pozitívabbnak értékelik a partneri vélemények beépülését a stratégiai dokumentumba, mint a szakértők. A válaszadók ötöde szerint a partnerségi vélemények meghatározó inputja volt a tervezési folyamatnak. A települések több mint felében (16 esetben) bár az ITS alapját a már létező elképzelések adták, mégis több cél és projekt is a partneri vélemények hatására került az anyagba. A megkérdezettek értékelése szerint a települések és kerületek negyedében a célokat és a projekteket nem, vagy csak elhanyagolható mértékben érintették a partnerségből eredő változtatások, inkább csak formálisan, megfogalmazásokban változtattak a vélemények hatására az eredeti elképzeléseken.

Bár a társadalmisítás komoly előrelépést jelentett a hazai tervezési gyakorlatban, a fent bemutatott számok arra engednek következtetni, hogy még csak az első lépéseken vagyunk túl azon az úton, hogy a széleskörű részvétel komoly stabilizáló hatással lehessen a stratégiai tervezésre, és az önkormányzat működésébe való beépülésében.

Városrehabilitációk

A 2015-ös kutatás külön is vizsgálta azokat a KMOP ötödik prioritásából megvalósult városrehabilitációs fejlesztéseket, amelyek pályázatához az IVS-ek jellemzően elkészültek.

Funkcióbővítő rehabilitációk

A 2007–2013-as időszak városrehabilitációs intézkedéseinek első nagy csoportját adják a funkcióbővítő városrehabilitációk. A KMR-ben megvalósult 48 nyertes ilyen pályázat közül 18 olyan településen volt, ami a vizsgálat tárgyát képezte. Ez a 18 projekt összesen 15 településen valósult meg, mert három önkormányzat esetében 2-2 pályázat is nyerni tudott (Budapest IX. kerülete, Monor és Vác). A funkcióbővítés céljára kifizetett támogatások átlagos értéke e körben 701,5 M Ft, a támogatási intenzitás minimális értéke 35% volt, míg maximális értéke 90% alatt maradt, átlagosan a projektek 72%-át támogatták.

A 2015-ös szakértői értékelések alapján e projekteket a döntő többség eredményesnek és sikeresnek ítélte, csupán egy esetben látták úgy a megkérdezett szakértők, hogy a tervezetthez képest csak részlegesen tudott megvalósulni a kitűzött cél. A projekteket sikeresnek ítélik fele azonban úgy látja, hogy bár megvalósult, de a fókusz elsődlegesen a közösségi terek vonatkozásában hozott változást, míg a soft projektek tekintetében nem.

A válaszadó települések több mint 60%-ában olyan rehabilitációs projektek is megvalósultak, melyek nem európai uniós forrásból kerültek finanszírozásra. Ezen rehabilitációk forrásaként legnagyobb arányban önkormányzati pénzeket jelöltek meg, de magas arányban említették az állami, illetve a megyei/fővárosi forrásokat is (pl. a budapesti TÉR-KÖZ pályázatból).

A koordinátori válaszok alapján a funkcióbővítő városrehabilitációs tervpályázat keretében megvalósult legjelentősebb fejlesztések a korábbiaknak megfelelően a legnagyobb arányban (50%) a városi környezet minőségének javítását és a közterület-rehabilitációt előirányzó projektek voltak. Az esetek ötödében a vállalkozások működéséhez közvetlenül kapcsolódó („üzleti”) infrastruktúra fejlesztését célzó projektelemeket is említettek. Négy esetben intézményfejlesztést és kapacitásbővítést, három esetben pedig a közlekedési rendszer javítását célozták a megvalósult intézkedések. Csupán két esetben kerültek részletezés nélkül nevesítésre a legjelentősebb fejlesztések között soft elemek. A beérkezett válaszok alapján több pénzt költöttek a projektek keretében a városi környezet megújítására, mint a többi projekt típusra összesen.

A funkcióbővítő rehabilitációk funkcionáló hatásáról a koordinátorok úgy nyilatkoztak, hogy a gazdasági, a közösségi, valamint a kereskedelmi funkciók erősödtek a rehabilitációval érintett területeken, azonban előfordultak olyan területek, ahol nem változott. Olyan válasz nem érkezett, mely szerint gyengült volna a funkcionális ellátottság. Összességében a válaszadók egybehangzóan pozitívnak értékelték a megvalósult fejlesztések városmegújító hatását.

Szociális célú rehabilitációk

Az előző programozási időszak másik fontos komplex településfejlesztési akciója a szociális célú városrehabilitáció volt. Lényegesen kevesebb számú ilyen nyertes pályázat volt, mindösszesen 14 darab a KMR-ben, melyek jelentős része azonban (11) a vizsgált településeken valósult meg, de ezek csak 7 települést érintettek, mert Budapest VIII. kerülete két, míg Budapest XXI. kerülete 4 eredményes pályázattal hívott le pénzt e célra. Szociális rehabilitációk tekintetében a minimálisan kifizetett támogatás összege kicsit meghaladta a 300 millió forintot, míg a maximális érték elérte a 3,2 milliárdot. Átlagosan e projektekre 1,2 Mrd Ft-ot fizettek ki.

A koordinátori válaszok alapján a rehabilitálandó területek kiválasztását a probléma súlyossága, a központi elhelyezkedés adottsága, a település, illetve a kerület szempontjából zavaró jelenlét, a környezetfejlesztési gondolatok, illetve az elérhető érdemi eredmény befolyásolták leginkább.

A pályázatok keretében megnevezett 18 projektelem fele komplex rehabilitációs programként került feltűntetésre, negyede érintette a városi környezet minőségének javítását, illetve a közterület-rehabilitációt, míg a fennmaradó közel negyede intézményfejlesztés jellegű volt. A felhasznált források tekintetében ez esetben is az önkormányzati, valamint az európai uniós források domináltak, de megjelentek megyei-, fővárosi-, valamint magánforrások is.

A szociális városrehabilitáció átfogó értékelésére vonatkozóan a válaszadók fele szerint a fejlesztések elérték a kívánt hatást, míg a másik oldal úgy gondolja, hogy elsősorban csak a fizikai környezet megújulásában ért el eredményeket, e vélemény erősebb a szakértői csoportban. Megoszlik a válaszadók véleménye abban a kérdésben is, hogy milyen hatást gyakorolnak a fejlesztések a városok társadalmi különbségeinek javítására. A szakértői válaszok inkább úgy látták, hogy csak kis hatása volt erre a faktorra, míg a koordinátori válaszok ennél erősebb hatást tulajdonítottak a projekteknél. A válaszadók véleménye szerint csak kismértékű gazdaság-

növelő hatása volt a megvalósult projekteknél, és nem gyakorolt nagy forrásbevonó hatást a magánszférára.

Összefoglalás

Cikkünkben két kérdőíves felmérés tanulságai alapján megpróbáltuk bemutatni, hogy a városi stratégiai tervezés mennyire tudott integrálódni az önkormányzati működésbe. **Összefoglalóan megállapítható, hogy a stratégiai dokumentumokat elsősorban pályázati pénzszerzési lehetőségnek tartják az önkormányzatok.** Ezt a megállapítást tovább erősíti, hogy az elkészítés is jellemzően külső szereplőkkel, a pályázati folyamatok részeként történt, valamint, hogy azok sok, a helyi szereplők számára nem fontos információt tartalmaztak. Az elkészült stratégiák ennek eredményeként a pályázati és fejlesztési döntéshozatal során sem tudtak meghatározó dokumentummá válni, érdemi nyomom követése sem valósult meg. A társadalmi partnerség kialakulásában bár fontos lépéseket vezetett be az IVS/ITS készítés folyamata, de érdemben még nem gyökeresedett meg eléggé ahhoz, hogy támogatni tudja a fejlesztések integrált stratégiai keretben történő tervezését.

Bár fontos folyamatok indultak el 2007 után a városok stratégiai tervezési gyakorlatának megváltoztatására, a bevezetés módja, a forrásokhoz, majd a jogszabályi kötelezettségekhez való hozzákötése sok helyen inkább csak a forrásszerzési, jogszabálmegfelelési szerepet eredményezett, és még sok év gyakorlatának kell ahhoz meglennie, hogy az integrált stratégiai tervezés a városi működés alapgyakorlatává válhasson.

Bár fontos folyamatok indultak el 2007 után a városok stratégiai tervezési gyakorlatának megváltoztatására, a bevezetés módja, a forrásokhoz, majd a jogszabályi kötelezettségekhez való hozzákötése sok helyen inkább csak a forrásszerzési, jogszabálmegfelelési szerepet eredményezett, és még sok év gyakorlatának kell ahhoz meglennie, hogy az integrált stratégiai tervezés a városi működés alapgyakorlatává válhasson.

Szerzők:
Szendrei Zsolt¹ és Balás Gábor²

Irodalom:

- Balás, G.; Szendrei, Zs. (2015). *Közép-Magyarországi Régió Stratégiai Tervezés Regionális Szintetizáló és Javaslattevő Dokumentum*. Budapest
- Barta, G. (témavezető: M. R. K., Beluszky dr., P., Czirfusz, M., Győri dr., R., Jankó dr., F., Kukely, G., ... Ságvári, B. (2007). *A városi területek rehabilitációját célzó intézkedések értékelése 2004-2006 (Zárótanulmány)*. Budapest.
- Földi, Zs. (2010). Rémségek kicsiny boltja, stratégiai városstervezés az IVS-en innen és túl. *Utóirat – Post Scriptum*, 59.(6-7), 7–14.
- Németh, N., Szepesi, B., Balás, G., Baranyai, Z., Barta, M., Csité, A., Földi, Zs., Főző, Zs., Jakobi, Á, Rési Kata... Rési, K. (2013). *Város-hálózati hatásértékelés*. Budapest. https://www.palyazat.gov.hu/varoshalozati_hatasertekeles
- Útmutató a kis- és középvárosok és a fővárosi kerületek integrált településfejlesztési stratégiáinak elkészítéséhez 2014-2020*. (2015). Budapest.
- Városrehabilitáció 2007-2013-ban, Kézikönyv a városok számára. (2007).

¹Urbanista, a HÉTFÁ Kutatóintézet és Elemző Központ Város- és Területfejlesztési Irodájának munkatársa; szendreiszolt@hetfa.hu

²Közgazdász, a HÉTFÁ Kutatóintézet és Elemző Központ igazgatója; balasgabor@hetfa.hu

Integrált városfejlesztés: opció vagy fikció?¹

2007-ben az Európai Unió tagországainak városfejlesztésért felelős miniszterei Lipcsében elfogadták a Lipcsei Chartát, amelyben kimondták, hogy elősegítik az integrált szemlélet térnyerését a városfejlesztésben, és alkalmazzák az integrált városfejlesztés eszközeit. Az elmúlt években a településfejlesztés Magyarországon is ezen elvekre alapozódott. A 2007-2013-as programozási időszakban a magyarországi városok közel kétharmada készítette el az Integrált Városfejlesztési Stratégiáját (IVS). 2014-2015-ben minden megyei jogú város és járásszékhely, közel 200 település dolgozta ki Integrált Településfejlesztési Stratégiáját (ITS). Közel egy évtizedes tapasztalat alapján már értékelhető, hogy mennyiben volt integrált az elmúlt évek városfejlesztése, s ez mennyire kínál jó lehetőséget a városok fejlődéséhez/funkcióbővítéséhez/kohéziójához stb. Vagy igazából ez csak egy papíron létező irány, amelyből a valóságban csak morzsák valósulnak meg?

Motiváció: koncepció vs. dotáció

Magyarországon a stratégiaalapú városfejlesztés kérdésében az egyes városok és stratégiák viszonyrendszere, a városok hozzáállása különböző, de két jellemző magatartásforma különíthető el.

A városok egy részében a stratégia valós KONCEPCIÓ-nális alapokra helyezkedik, a helyi szereplőknek, a városvezetésnek világos elképzelései vannak, s a kijelölt célok eléréséhez ezeket igyekeznek megvalósítani különböző fejlesztési források bevonásával. Ezen városok egy részében a külső, jellemzően európai uniós források mellett a belső erőforrások is komoly szerepet kapnak a fejlesztések finanszírozásában. Ez a „hozzáállás” is hozzájárul(hat) ahhoz, hogy a megvalósított beruházások, fejlesztések volumene, hosszú távon történő üzemeltetése és fenntarthatósága a meglévő igényekhez és lehetőségekhez igazodjon, valamint újabb beruházásokat generáljon. A stratégia megvalósítása számukra annak a lehetőségét jelenti, hogy településükön több, jobb városi funkció legyen, s ezek átgondoltan, egymásra épülve, egymáshoz illeszkedve elégséges ki a szükségleteket. E városok hangsúlyt helyeznek az egyes fejlesztési célok közötti prioritizálásra, hogy a források valamilyen szinten történő koncentrációjával biztosítsák a nagyobb hatást és eredményességet. Azaz e városok számára az Integrált Város/Településfejlesztési Stratégia a fejlesztéspolitika letéteményese.

Más városok a stratégiát inkább csak egy olyan dokumentumnak tekintik, mely hozzájárulhat a jobb forrásszerző-képességhez. Mivel számos pályázati forrás csak akkor nyerhető el, amennyiben a város tudja bizonyítani a stratégia létét, így előállítják a szükséges

dokumentációt (pláne, ha ennek költségét is külső forrásból finanszírozzák). Annak későbbi használatára, a városfejlesztési döntések „stratégiához” való illesztésére azonban már csak ritkán kerül sor. Természetesen a pályázati rendszer is hozzájárul, hogy a stratégia bagatellizálódjon az opportunisták közegében, azonban a felelősség elsősorban a városoké. S e tekintetben lassú a fejlődés a 2007-13 és 2014-20-as időszak városfejlesztési stratégiái között. A 2007-13-as időszakban a városrehabilitációs pályázatok elnyeréséhez volt szükség az IVS-re, a pályázat mellékleteként. A későbbiekben e városok nagy része már nem is vette elő a dokumentumot. A 2014-15-ben elkészült stratégiák esetében, a pályázati felhívások megjelenését követően is láthatóan gyakori az ITS módosítása, a pályázati felhívásokhoz igazítása, amennyiben ez szükséges az eredményességhez. Egyébként a stratégia e városokban általában a fiókban pihen, s az új önkormányzati szereplők gyakran nem is ismerik. Hogyan lehetne ezen változtatni?

Integráció: harmonizáció és koncentráció

A Lipcsei Charta szerint az integrált városfejlesztési politika azt jelenti, hogy a városfejlesztés szempontjából fontos problémák és érdekek egyidejűleg és méltányos módon kerülnek figyelembe vételre. A városfejlesztésben kiemelt szempont a társadalmi-gazdasági-környezeti értelemben vett fenntarthatóság, mely a várospolitikában az integrált megközelítést igényli. Az integrált városfejlesztési politika a közösségi fenntartható fejlesztési stratégia végrehajtásának kulcsfontosságú előfeltétele, mely a várospolitika központi területeinek térbeli, ágazati és időbeli szempontjait koordinálja. A stratégiaalkotás folyamatába a gazdasági szereplők, az érdekeltek és a lakosság is bevonásra kerül (Lipcsei Charta 2007). Az integrált városfejlesztési politika révén növelhető a közpénzek felhasználásának hatékonysága, s jobban koordinálhatók a köz- és magánberuházások is.

Az INTEGRÁCIÓnak három területen kell(ene) megvalósulnia: területileg, ágazatilag és a forrásokat tekintve. Ennek szintje az egyes városok tekintetében természetesen különbözik, de a stratégiák ebbe az irányba mozgatják minden város fejlesztéspolitikai törekvéseit.

Az ITS a területi integráltságot különböző léptékek mentén valósítja meg. Egyrészt a stratégia a város egészét és egyes részeit önmagában is fejleszti. Területi célokat határoz meg (városrészekre, szegregátumokra stb.), melyhez területi eszközöket rendel. Az akcióterületi tervezés lehetővé teszi, hogy a beavatkozások szintjén megvalósuljon a területi KONCENTRÁCIÓ. Ugyanakkor a 2014-20-as időszakban emellett egy másik léptékben

is előtérbe került a területiség. A stratégiaalkotás már túlmutat a város közigazgatási határain, a funkcionális várostérséget veszi alapul, a városkörnyék bevonása a tervezésbe és a végrehajtásba, valamint a beavatkozások kiterjesztése a városhatáron túlra, már a térbeli kohézióra is hangsúlyt helyez.

Az ITS egyik legfontosabb célja, hogy megteremtse az ágazati elképzelések közötti HARMONIZÁCIÓT. Az egyes településeken rengeteg eltérő célú, időtávú és hatású ágazati stratégia van, ezek közös mederbe terelése, integrálása azonban korábban nem kapott megfelelő hangsúlyt. Pedig ez is szükséges ahhoz, hogy a városok komplex beavatkozásokat tudjanak végrehajtani, s azok szinergiáit ki tudják aknázni. Ez a KOORDINÁCIÓs szerep teszi lehetővé, hogy a városfejlesztési projekteknél különböző ágazati szempontok és célok érvényesülhessenek, megjelenhessenek, és ne akadályozzák egymást. Így az infrastruktúrafejlesztések, s az egyre inkább előtérbe kerülő gazdaságfejlesztési fókusz mellett a környezeti és szociális jellegű fejlesztések is integráns részei tudnak lenni nemcsak a stratégia célrendszerének, hanem intézkedéseinek is. Az ITS-nek a különböző stratégiák közötti összehangolást, s különösen a városkörnyéki települések esetében, a vidékfejlesztés és a településfejlesztés közötti kohézió elősegítését is fel kell vállalnia. Noha az eszközrendszer és finanszírozási háttér vonatkozásában a város és a vidék fejlesztése az elmúlt időszakban eléggé elkülönült, a stratégiának segíteni kell a funkcionális várostérségre vonatkozóan a fejlesztéspolitikai elképzelések összefogását.

Végül, a források integrációja is nagyon fontos. Az egyre inkább csak az európai uniós támogatásokra szorítkozó fejlesztéspolitika nem lehet igazán sikeres, ha nem tud bevonni ADDICIONÁLIS forrásokat a településfejlesztésbe. Fontos lenne eljutnia oda a városfejlesztésnek, hogy ne a finanszírozási lehetőségekhez keressék a projekteket, hanem a célokhoz kapcsolják a bevonható eszközöket, akár közvetlen európai uniós, hazai költségvetési, vagy magánforrásból származnak. Az ITS-nek fontos feladata, ami sajnos a legtöbb településen nem, vagy csak nyomokban valósult meg, hogy az önkormányzati elképzeléseken túl integrálja a magán és civil szektor fejlesztéseit is a meghatározott célok mentén.

Funkció: operacionalizáció és kommunikáció

Integrált városfejlesztés nem létezik stratégia nélkül, hiszen kell egy iránytű, ami alapján össze lehet hangolni a gazdaság-, az infrastruktúra- és a szolgáltatásfejlesztést. A Városfejlesztési Kézikönyv (2009) definíciója szerint „az IVS/ITS olyan középtávú, stratégiai szemléletű, megvalósítás orientált tervezési dokumentum, amely meghatározza a városok középtávú városfejlesztési tevékenységeit. Az integrált városfejlesztési stratégia tematikus szempontokat integrál, területi alapú tervezési szemlélettel készül. Területi ala-

pon hangolja össze a különböző szakpolitikai megközelítéseket (pl. gazdaságfejlesztés, környezeti fejlesztés, közlekedésfejlesztés, társadalmi célok megvalósítása, stb.), összefogja és ütközteti az érintett partnerek (üzleti szektor, civil szektor, közzféra szereplői, lakosság) céljait, elvárásait az önkormányzat városfejlesztésben meghatározó és döntéshozó szerepe mellett. Az integrált megközelítés további eleme, hogy a fejlesztési célokat, azok finanszírozási, megvalósítási és fenntartási módját is összefüggéseiben kezeli.”

Az ITS legfontosabb szerepe azonban az, hogy a stratégiai gondolkodás meghatározóvá váljon a várospolitikában. Ehhez éveken keresztül sorvezetőként szolgál a dokumentum. Az abban megfogalmazott célrendszer igazodási pontot nyújt az intézkedések meghatározásához, felülvizsgálatához, végrehajtásához. Az ITS ideális esetben egy operatív dokumentum, mely meghatározza a végrehajtás kereteit (intézményrendszer, menedzsment, intézkedési terv), a feladatokat, a tennivalókat, s azok indikatív ütemezését és költségbecslését. A megvalósíthatóság azonban nagyban függ a fentebb bemutatott magatartásformáktól. Az integrált városfejlesztés iránt elhivatott településeken fontosnak tekintik, hogy átláthatóan, strukturáltan álljon össze az a dokumentum, amely alapján nem csak a projektek előkészítése támogatható, hanem a végrehajtástól a kommunikációig minden fázis. Az ITS egyik fontos feladata ezeken túl, hogy biztosítsa a számon kérhetőséget is, hiszen a stratégiában megfogalmazott, elérni kívánt eredmények az indikátorok révén számszerűsíthetők, nyomon követhetők. Ez természetesen lehetőséget nyújt a visszacsatolásra, a stratégia megvalósításába történő beavatkozásra, esetleg a stratégia korrekciójára is.

Összességében a stratégia legfontosabb funkciója, hogy a döntéshozók, a lakosok és minden érintett számára egyaránt viszonyítási pontot és útmutatót nyújtson. Több településen már sikeres lépések történtek egy-egy célcsoport megfelelő elérésében és hatékony bevonásában, de ez a folyamat még mindig gyerekcipőben jár.

Az utóbbi években a stratégia megvalósításában a legfontosabb alapot a funkcióbővítő és szociális városrehabilitációs beavatkozások jelentették, s különösen, – a finanszírozási lehetőségek miatt is – a 2007-13 közötti IVS-ek is e beavatkozásokra fókuszáltak. 2014-től az ITS spektruma kiszélesedett, a komplex várostervezésben az akcióterületi beavatkozás kisebb hangsúlyt kap, az intézkedések sokkal inkább ágazati jellegűvé váltak. De milyen is a jó stratégia?

Prevenció, adaptáció és mitigáció

A várospolitikának, városfejlesztésnek számos kihívásra kell válaszokat megfogalmaznia. **Számos olyan hatás éri a várost, amelyre reagálni kell, amihez alkalmazkodni kell, aminek a hasznait ki lehet használni, vagy aminek az esetleges negatív következményeit enyhíteni kell.** Az 1. sz. ábra bemutatja a város fejlődé-

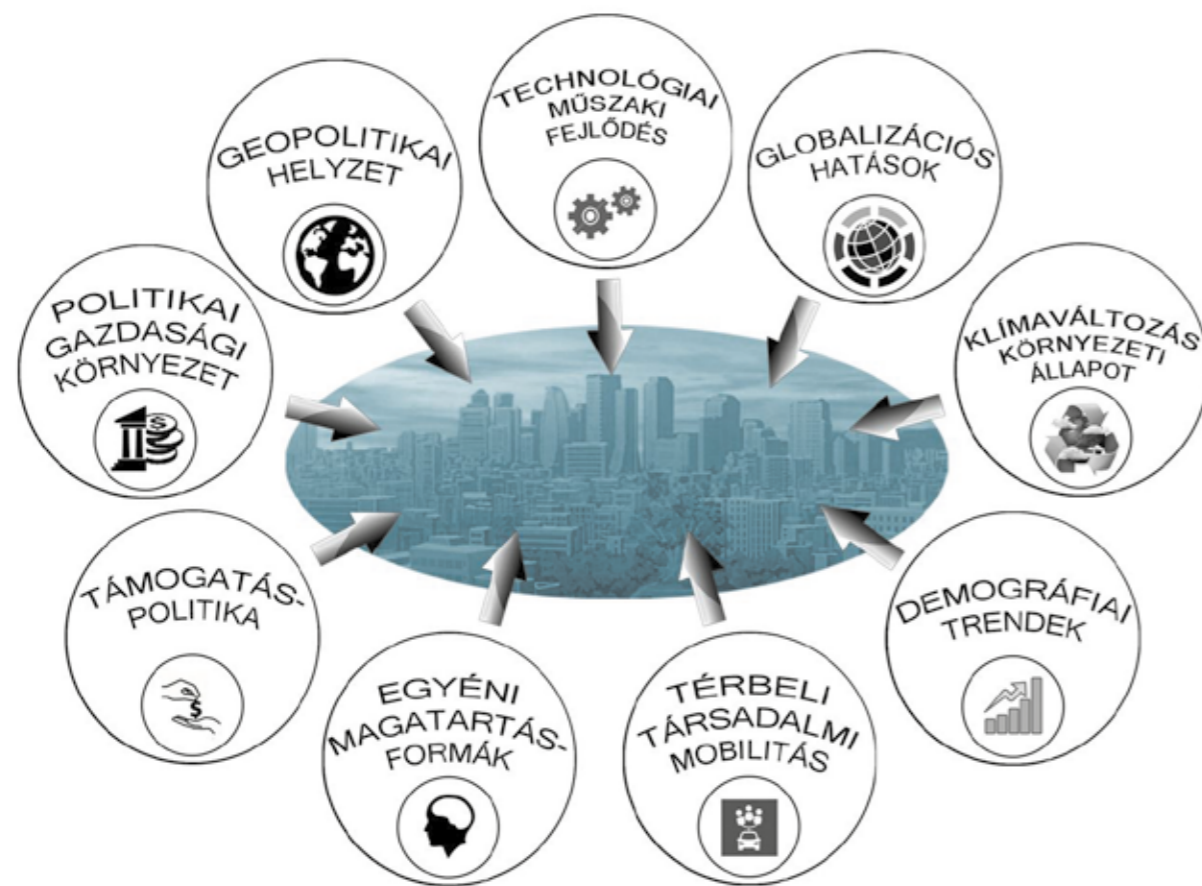
¹ dr. Kukely György, stúdióvezető, Terra Studio Kft., egyetemi adjunktus, ELTE TTK, Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék

sét, fejlesztését befolyásoló legfontosabb szempontokat, melyek dinamikus keretrendszerben teremtene, amelyben a városok élnek, mozognak, cselekednek. Ahogy a gazdasági válság vagy akár az önkormányzati adósságállomány súlyos terhe meghatározó korlátozó szempont volt az elmúlt időszakban, úgy a következő években is számos olyan hatást kell figyelembe venni, amely a fejlesztési prioritásokat, vagy egyszerűen csak az önkormányzati gondolkodást befolyásolja. Ezek közül példaként kiemelve néhányat, rávilágíthatunk a kérdések komplexitására.

A mobilitás változása, dinamikája több területen és több értelemben is befolyásolja a városok mozgásterét, fejlesztési kereteit. Az egyre mobilisabbá váló népesség, a változó egyéni magatartásformák is nagyban hozzájárulnak ahhoz, hogy változik a városok népességmegtartó képessége (s részben ehhez kapcsolódóan akár az egyének identitása is). A hazai városok jelentős része küzd azzal, hogy mind természetes úton, mind a vándorlási folyamatok miatt csökken a népességszámuk (akár szuburbán, akár depresszív folyamatok okán), mely többek között a feladatellátást, a szolgáltatások minőségét és kínálatát, valamint a pénzügyi helyzetet is erősen befolyásolja. Mindebben nagy szerepe van annak is, hogy a térbeli mobilitási igények, s annak módjai is

változnak. Az egyéni döntések a városok belső struktúrájára, a szolgáltatásokra és a külső kapcsolatrendszerre is hatnak, s új típusú intézkedéseket igényelnek (például a közlekedési módváltás és infrastruktúrafejlesztés vonatkozásában). Ugyanígy a gazdasági szereplők és a tőke mobilitása is egyre jelentősebb, a tőkevonzás és a tőke megtartása is komoly energiákat igényel, s a gazdaság is egyre kevésbé statikus. S még nem is beszéltünk az egyéni életet meghatározó, gyorsan változó társadalmi mobilitásról, amelynek kapcsán egyre több városban is kiélesedik az anyagi depriváció veszélye.

Mindezekből is látható, hogy a városfejlesztés nem használhatja csak a már jól bevett, akár az adott városban, vagy máshol használt eszközöket, hanem új, egyéni stratégiákat kell alkotni. **Egyes területeken a megelőzés, az innovatív előrefutás, más területeken a körülményekhez, trendekhez való alkalmazkodás, megint máshol a körvonalazódó károk és kockázatok csökkentése lehet az út.** Más és más típusú stratégiákat kell megfogalmazni például a klíma- vagy a geopolitikai helyzet változására reagálva. S jellemzően e válaszok egyediek, az integrált, komplex, a városok karakteréhez jól kapcsolódó megoldások hoznak általában valós eredményt.



1. ábra: A város fejlődését, fejlesztését befolyásoló legfontosabb szempontok. Forrás: saját szerkesztés.

Iteráció

Mint fentebb jeleztük, a városfejlesztés, s a stratégiaalkotás is dinamikus rendszerben zajlik, ahol sokféle körülményt kell figyelembe venni, sokféle elképzeléshez kell igazodni. Kompromisszumok, iteratív folyamatok vezetnek el ahhoz, hogy minden érintett számára elfogadható stratégia szülessen. Az Európai Unió irányelvei, alapelvei, a nemzeti fejlesztéspolitikát meghatározó keretek (jelenleg az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció, a Partnerségi Megállapodás és az operatív programok, különös tekintettel a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program, TOP), a megyei fejlesztési tervek, a járási/városkörnyéki elvárások, netalán speciális jogszabályok (mint például a Balaton vagy a Budapesti agglomeráció esetében) felülről terelik a városi célokat. Az önkormányzati fejlesztési elképzeléseken túl azonban „illendő” figyelembe venni a helyi lakossági és vállalkozói, vagy a civil ötleteket is. Minden városnak fel kell ismerni, hogy az önkormányzati beavatkozások önmagukban nem elegendők a város által kitűzött célok teljesítéséhez. A közsféra fejlesztései mellett minden településen elő kell segíteni a magán és a civil szektor fejlesztéseit is. A városok számára komoly feladat, hogy a magánszféra és a közsféra közötti együttműködés fontosságát elfogadják, s javítsák.

A közösségi tervezés előtérbe kerülése még sok városban nehezen talál utat. A PARTICIPÁCIÓ még nem mindenhol valósul meg kellő hatékonysággal. A problémafelvetésben, a gyengeségek meghatározásában még jobban aktivizálhatók a szereplők, különösen az önkormányzati munkatársak mellett az intézmények képviselői, de a célmeghatározásban, a beavatkozások tervezésében már leszűkül a hatékonyan bevonható köre. Egyöntetű tapasztalat, hogy a fejlesztési dokumentumok iránt alacsony a lakosság érdeklődése. Ez egyrészt a koncepciók és stratégiák jellegének is köszönhető, mivel a lakosság nehezen tud véleményt formálni 5-10 éves, az egész városra vonatkozó fejlesztési tervekről. Ugyanakkor az is megállapítható, hogy a városok többsége nem kommunikál megfelelően a lakossággal, a helyi térhasználók nincsenek bevonva a városokat érintő döntésekbe (a lakossági fórumok ehhez nem nyújtanak megfelelő csatornát, az infokommunikációs megoldások pedig ritkán hatékonyak). A vállalkozók bevonása talán még nehezebb, bár vannak jó példák számos városban. Összességében megállapítható, hogy a **közösségi tervezés iránti szkepticizmus** miatt is nehezen megy az eredményes bevonás, ugyanakkor ez fejleszthető, de ehhez elengedhetetlen a hatékony és folyamatos KOMMUNIKÁCIÓ. Ehhez kapcsolódóan **minden városban kiemelt feladat, hogy a városvezető aktívan képviselje a stratégiát!**

2007-13 között, az IVS-ekben megfogalmazott programok sok esetben nem a városok hosszú távú fejlesztési elképzeléseinek alapulak, hanem kifejezetten az uniós pá-

lyzatok elnyerését célozták. Az akcióterületek kijelölése sok esetben ötletszerű volt, nélkülözve a rendszerben való gondolkodást. Ezért több városban nem szolgálhatták kellő hatékonysággal az adott város által kitűzött valóban fontos célok elérését.

A 2014-2020-as időszakra vonatkozó ITS-ek célrendszerét és beavatkozási struktúráját alapvetően meghatározza, hogy a települések gyakorlatilag csak EU-s forrásból terveznek fejlesztési projekteket megvalósítani, s elsősorban a TOP forrásaira fókuszálnak. Mivel a finanszírozási szempontok erősen befolyásolják a stratégiát, ill. annak megvalósíthatóságát, így az operatív programok céljaihoz, a támogatható tevékenységekhez illeszti a legtöbb város a stratégiai elképzeléseit. Ez viszont azt is jelenti, hogy nem a célok megvalósításához keresik a forrást, hanem a finanszírozást nyerhető projektek alapján, azokhoz igazítva a célokat, határozzák meg a stratégiát. Ez éppen ellentétes a stratégiai tervezési szemlélettel. Ugyanakkor néhány település esetében az ITS készítés folyamata abból a szempontból rendkívül fontos volt, hogy **a célrendszer strukturális átgondolása a város számára világossá tette, hogy mely területeken lenne szükséges a beavatkozás és projektgenerálás.**

(De)reguláció

Az integrált városfejlesztés előtérbe kerülését a jogszabályi háttér kialakítása és megerősítése is támogatta. 2007-től, az IVS-ek megalkotásához még a várospolitikáért felelős minisztérium által kiadott Városfejlesztési Kézikönyv adott iránymutatást, de néhány évvel később jogszabályi szintre emelték a stratégiaalkotással kapcsolatos végrehajtási és tartalmi kereteket. Az Építési törvény (Étv.) 2012-es módosításánál már nevesítésre került az ITS, mint „a településfejlesztési koncepcióban foglalt környezeti, társadalmi és gazdasági célok megvalósítását egyidejűleg szolgáló középtávú fejlesztési program.” (1997.évi LXXVIII.tv. 2.§ 12.). A 314/2012 Korm. hat pedig meghatározta a tartalmi és eljárásrendi előírásokat. Az új jogszabály nagyobb hangsúlyt fektet a tervekészítés minél szélesebb körű nyilvánosságának megteremtésére, ezért bevezette, illetve nevesítette a partnerségi egyeztetés intézményét, amelyet a településfejlesztési dokumentumok (településfejlesztési koncepció, integrált településfejlesztési stratégia) és a településrendezési eszközök (településszerkezeti terv, helyi építési szabályzat és szabályozási terv) készítésének, módosításának véleményezési eljárásaiban kell alkalmazni. Ez alapján az önkormányzatoknak is határozatban vagy rendeletben kellett elfogadni a tervezési folyamatra vonatkozóan a közösségi tervezés keretfeltételeit, a partnerségi egyeztetés szabályait, a bevonás módját, sőt döntést kell hozni a koncepció/stratégia alapját képező megalapozó vizsgálatok megfelelőségéről és a hosszú távú fejlesztési irányokról is, nemcsak a végleges stratégiai dokumentumról. Mindezek a regulációs

folyamatok, bár legitimáltak és jobban pozícionáltak az ITS-t a várospolitikában, a gyakorlati alkalmazhatóság tekintetében már problémákat is felvetettek. A túlzott szabályozás, elsősorban a stratégia megalapozására vonatkozóan, másrészt az államigazgatási eljárás tekintetében éleződött ki. A jogszabály ráadásul – különösen e területeken – elfedi a rendezési és stratégiai szemlélet közötti különbségeket, s a fejlesztési stratégiákon olyan dolgokat kérhet számon (pl. kidolgozás mélysége, beavatkozások részletkérdései stb.), amelyek alacsony relevanciájúak, miközben magára az ITS-re vonatkozóan pedig hiányos az iránymutatás. Noha a jogszabály ebből a szempontból lazábban fogalmaz, de a bürokratikus intézményrendszer sok helyütt ezt nem akceptálja. Az államigazgatási eljárás túlzott kiterjesztése a folyamatba olyan szervezeteket von be, akik érdemben ritkán tudnak hozzájárulni a stratégiai szintű döntések megalapozásához vagy végrehajthatóságához. Különösen érződik ez azon, hogy a véleményezés, minőség-ellenőrzés szempontjából elsősorban a műszaki, infrastrukturális szempontok kapnak nagyobb hangsúlyt a fejlesztéspolitikában is egyre jobban kiemelt társadalmi-gazdasági kérdések kezelésével szemben (ugyanígy a 2007-13-as időszakban kiemelten kezelt antiszegregációs terv – amúgy korábban túlhangsúlyozott – szakmai minőségbiztosítása is háttérbe szorult). Összességében a szabályozás, melynek egyik, s mindenféleképpen támogatható célja az önkormányzatok szemléletformálása volt (a stratégiai gondolkodás és irányítás vonatkozásában), olyan akadályokat is gördít a tervezési folyamatba, amely a gyakorlatban kontraproduktív, s felerősíti a deregulációs hangokat. S – bár rengeteg jó példa van, de – nagyon sok városban a döntéshozók figyelmét nem tudta felhívni arra az Étv.-ben amúgy megfogalmazott alapelvre, hogy jó stratégia kialakításához a hosszú távú fejlesztési koncepció felülvizsgálata vagy megújításának szükségessége elkerülhetetlen, mivel a középtávú stratégiának ennek irányaihoz, céljaihoz kell illeszkednie.

Akción, reakción, korrekción, projektszelekción

Persze milyen stratégia az, amit egyszer megírnak, aztán hét-nyolc évig nem nyúlnak hozzá, miközben mind a külső, mind a belső körülmények jelentősen átalakulnak? Noha a jogszabály feladatul adja az önkormányzat számára, hogy a stratégiát legalább négyévente áttekintse, ellenőrizze, és döntsön arról, hogy továbbra is változatlan tartalommal alkalmazza, módosítja, vagy újat készít (314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 7.§), ezt mindeddig igen ritkán alkalmazták a városok. A jó stratégia reaktív, dinamikus: válaszokat és útmutatást fogalmaz meg a változó körülményekre. Egyben ez garantálhatja, hogy a város a fejlesztéseit a célrendszeréhez, nem pedig a pályázati kiírásokhoz igazítja. A felülvizsgálat érinthet célokat, beavatkozási irányokat, prioritásokat, vagy az intézkedések ütemezését. Ebben

nagyobb hangsúlyt kellene kapnia mindenhol a monitoringnak, mely alapján, az eredmények értékelésével visszacsatolások tehetők a döntéshozók felé, ami akár a korábban elhatározott út korrigálásához is vezethet. Ehhez viszont szemléletformálás is szükséges, mind a stratégiai elkötelezettség szempontjából, mind azért, hogy **a projekt alapú gondolkodást felváltsa a stratégia alapú gondolkodás**. Az ITS és a helyi ágazati tervek összhangjának megteremtése kulcsfontosságú, az időközben megszülető fejlesztési stratégiák, tervek cél- és eszközrendszerét az ITS-nek is figyelembe kell vennie (a közeljövőben számos város készít a hagyományos ágazati stratégiákon túl új típusú terveket, mint a fenntartható városi mobilitási terv, a fenntartható energia akció program, a kerékpárhálózati koncepció stb., ez is szükségessé teszi az ITS folyamatos felülvizsgálatát). Ráadásul a stratégia alapján folyamatos projektszelekciót is alkalmazni kellene. Egyrészt szükséges ez alapján a korábbi elképzelések felülvizsgálata, de emellett a folyamatos projektfejlesztés, projektgenerálás is, különösen a gazdasági szereplők bevonásával.

Optimalizáció

Az elmúlt évek tapasztalatai alapján megállapítható, hogy az integrált városfejlesztés a valóságban nem mindig volt integrált. Jellemzővé vált a forrásorientált, projektalapú gondolkodás térnyerése, s a városok jelentős részében még mindig nem a stratégiai gondolkodás határozta meg a projektgenerálást. A forrásbőség a megvalósított beruházások esetén sem mindig eredményezett valós igényekre alapozott fejlesztéseket. Gyakori eset volt, hogy a létesítmények méretezése, kialakítása elsősorban az elérhető forrásnagyságtól, politikai stb. szempontoktól függött. **A fenntartható városfejlesztés elveinek a várospolitikában is határozottabban kell érvényesülnie! Ennek kapcsán az egyik legszükségesebb feladat a fenntartási-üzemeltetési szempontok hatékonyabb érvényesítése.** A komplex beruházások során szinte mindenhol eddig is törekedtek a meglévő épületek energiahatékonyságának javítására, ugyanakkor az új létesítmények fenntartási költségeinek – különösen az adott város lehetőségeihez való – optimalizálása számos esetben kisebb prioritást kapott. Így például a városspecifikus demográfiai, jövedelmi stb. viszonyok figyelembe vétele (igényfelmérés, kihasználtsági terv stb.) sok helyütt kevésbé volt hangsúlyos, miközben éppen ezek alapján lehet fenntarthatóvá tenni a városfejlesztést. A döntéshozatalban, a kiválasztáskor a megvalósítás utáni üzemeltetési, fenntartási szempontokat határozottabban kell érvényesíteni, s előnyben kell részesíteni az alacsonyabb fenntartási költségű beavatkozásokat. Hiszen a beruházási költségek finanszírozására „könnyen” lehet szerezni támogatást, de a fenntartást már az önkormányzatnak/gazdasági vagy civil szereplőnek kell biztosítania jellemzően szűkös saját forrásaiból.

Reformáció

Az integrált településfejlesztés közel egy évtizedes hazai történelme egy tanulási folyamat minden stációját megmutatja. A fejlesztéspolitika irányai és a finanszírozási források nagyban befolyásolták azt az utat, amelyet az egyes városok bejártak, illetve azt a szemléletformálódást, amely a döntéselőkészítésben, -hozásban történt. Nem lehet általánosítani, de sok helyütt érezhető, hogy változik a várospolitika, helyi fejlesztéspolitika. Az extern hatások (pl. jogszabályi előírások, a finanszírozási források allokálásánál a stratégiai megalapozottság igénye) a városok nagy részénél is elmozdulást eredményeztek. Az integrált városfejlesztés már nem fikció, hanem a várospolitika hatékony eszköze, melyet az elmúlt évek tapasztalatai számos városban alátámasztanak. De nem lehet elégedettnek lenni. Ahol lehet, az eddigi eredményeket tovább kell vinni, folytatni kell a munkát, míg máshol a hit ébresztése szükséges.

Irodalom:

Lipcsei Charta 2007

Városfejlesztési Kézikönyv 2009. Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium

1997. évi LXXVIII. Az épített környezet alakításáról és védelméről törvény

314/2012. Korm. rendelet a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési

eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről

A feladat az, hogy az ITS mindenhol a városfejlesztés Bibliája legyen. Egy **olyan útmutató, mely egyrésztől reményteli jövőképet nyújt, s az ahhoz vezető utat is megadja, másrészt meghatározza a gondolkodás-módot**. Ehhez szemléletváltás szükséges a stratégiaalkotásban és a -használatban is, azaz REFORMÁCIÓra van szükség!

A lutheri elveket az ITS-re adaptálva a következő hittételeket kell a városkapukra kiszégezni:

- Nem lehet csak a támogatások minden áron való megszerzése a város célja!
- A stratégiát le kell fordítani az emberek nyelvére!
- A stratégiát forgatni, olvasni, használni kell!
- A döntéseket a stratégia alapján, annak szellemében kell meghozni!

Szerző:
dr. Kukely György

Városfejlesztés és területi kiegyenlítődés, 2007-2011

Absztrakt:

A fejlesztéspolitika kereteit 2007 és 2011 között meghatározó alapdokumentumokban hangsúlyos cél volt a városhálózat fejlettségi különbségeinek mérséklése, kiegyenlítése. A Nemzeti Fejlesztési Ügynökség megbízásából készült Városhálózati értékelés és szempontnak a gyakorlati érvényre jutását is vizsgálta. A Pannon.Elemző Iroda, a HÉTFÁ Elemző Központ és a Revita Alapítvány által jegyzett értékelés megállapítja, hogy e szempont a konkrét fejlesztési eszközök kialakítása során már kevésbé jutott érvényre, a gyakorlatban szinte kizárólag a településméret és a pályázati kompetencia befolyásolta a városi forrásszerzést. A forrásabszorpció kvantitatív elemzése sem talált olyan kapcsolatot, ami a felzárkóztatás irányába mutatna.

Az értékelő munka leírása

A 2007 és 2011 között városoknak, illetve városi fejlesztésekre szánt források hatásáról 2012-2013-ban, a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség megrendelésére hatásvizsgálati tanulmány készült a Pannon.Elemző Iroda, a HÉTFÁ Elemző Központ és a Revita Alapítvány közreműködésével, Városhálózati hatásértékelés címmel¹. E munka áttekintette a 2007 és 2011 közötti városhálózati fejlesztések tapasztalatait, javaslatokat téve olyan fejlesztéspolitikai környezet kialakítására, amely mind a magyar és európai gazdasági és igazgatási környezet változásaihoz, mind a vonatkozó kormányzati célokhoz illeszkedni tud.

Az értékelés több módszer együttes alkalmazásával vizsgálta az uniós forrásoknak a városhálózatra gyakorolt hatását. Dokumentumelemzéssel feldolgozásra kerültek a városhálózat szempontjából releváns stratégiai dokumentumok és kapcsolódó pályázati konstrukciók; interjúk készültek a regionális fejlesztési ügynökségekkel, a felelős irányító hatóságok munkatársaival, tizenhárom város városfejlesztésért felelős szakemberével, esettanulmány készült több városról, illetve a szakértői véleményeket DELPHI vizsgálat gyűjtötte össze. Minden város kérdőíves megkeresést kapott a maga városfejlesztési tapasztalatairól. A városfejlesztési kifizetések és azok hatásai vizsgálatára pedig a pályázati rendszer mögött álló EMIR és a TSTAR adatbázisok elemzésével került sor. Az adatelemzés fókuszában az Új Magyarország Fejlesztési Terv (ÚMFT, 2007-2011) keretein belül kiírt fejlesztési források álltak, de bekerült a vizsgálatba a korábbi fejlesztési ciklus hazai kereteit jelentő Nemzeti Fejlesztési Terv (NFT, 2004-2007) számos projektje is.

A hatásvizsgálat által feltárt számos állítás és összefüggés közül jelen cikkben azt járom körül, mennyiben szolgálták a 2007 és 2011 között megpályázott, (részben) megvalósított és kifizetett városfejlesztési projektek a városhálózat egyes elemei közti területi különbségek kiegyenlítését; mennyiben járultak hozzá a kedvezőtlenebb társadalmi, gazdasági, infrastrukturális helyzetű magyar városok felzárkóztatásához.

A városhálózat területi fejlettségi különbségeinek kiegyenlítése, mint cél

A fejlesztéspolitika kereteit 2007 és 2011 között meghatározó alapdokumentumokban hangsúlyos cél volt a városhálózat fejlettségi különbségeinek mérséklése, kiegyenlítése.

Az **Országos Fejlesztéspolitikai Konceptió** (OFK, 2005) Magyarország általános fejlesztéspolitikai terveit és elképzeléseit tartalmazza, célja elsősorban a hosszú távú – 15 éves – iránymutatás, de mint a Nemzeti Stratégiai Referenciakeret forrásdokumentuma, az uniós fejlesztési finanszírozás hangsúlyaira is jelentős hatással bírt.

E dokumentum egyik alapvető célkitűzése, hogy a tartósan elmaradott, külső vagy belső perifériális térségek, illetve a leszakadt városi területek a teljes fejlesztéspolitikai eszközrendszerrel felhasznált kormányzati és regionális támogatással, adottságaikhoz és lehetőségeikhez igazított egyedi stratégiák alapján csökkentsék lemaradásukat, gazdaságilag és társadalmilag is megújuljanak. Felzárkózásuk feltételeként emeli ki, hogy e térségek megtartsák erőforrásaikat, mindenekelőtt népességüket (elsősorban a képzetlenebb rétegeket) és környezeti értékeiket, illetve fejlődésükhöz új erőforrásokat (pl. beruházások, üdülési funkciók) tudjanak mozgósítani. Ezért is tartja a dokumentum létfontosságúnak, hogy a helyi közösségek felkészítése megtörténjen, részvételük a fejlesztésekben megvalósuljon. A fejlesztéseknek az életképes gazdasági, társadalmi elemeket kell megerősíteniük, illetve kialakítaniuk, azaz a felzárkóztatás során is relatív versenyképességük javítása a cél.

Az **Országos Területfejlesztési Konceptió** (OTK, 2005) alapvető célja a hosszú távú iránymutatás az ágazati és területi tervezés szereplői számára a területi dimenzió vonatkozásában.

A területi felzárkóztatást szolgáló központi eszközöket is az adott térséghez igazítva, zömében a térség stratégiája mentén, a térség erőforrásainak kibontakoztatását célzó integrált térségi programok keretében javasolja alkalmazni. Az OTK immáron konkrét területeket is nevesít erre, „a Dél-Dunántúl déli szegélye és az északkeleti országrész külső és belső perifériáinak

dinamizálását” tartva kívánatosnak, mely célnak fontos eleme, hogy átalakuljon az ország egyközpontú térszerkezete.

A **Nemzeti Stratégiai Referenciakeret** (NSRK, 2007) a 2007-2013-as uniós finanszírozási ciklus nemzeti alapdokumentuma, az uniós operatív programoknak és azok konstrukcióinak fő háttére.

Vonatkozó állításai alapján a négy elmaradott régió felzárkóztatása mellett fontos, hogy a kistérségek (NUTS 4) és a nehezen elérhető perifériák is esélyt kapjanak az ország gazdasági-társadalmi vérkeringésébe való bekapcsolódásra. Ezekben a területeken a lakosság, különösen a képzett csoportok helyben tartása, a foglalkoztatás bővítése, a megfelelő életkörülmények infrastrukturális feltételeinek javítása és a közszolgáltatások jobb elérhetősége érdekében kell beavatkozásokat tervezni. Emellett fontosnak nevezi az elmaradott térségek dinamizálása érdekében a kis- és középvárosok térszervező erejének növelését is.

Az NSRK megállapításai szerint az elmaradott térségek fejlesztése megköveteli a regionális és ágazati fejlesztéseken átívelő komplex beavatkozások központi koordinációját. Az így megvalósuló program célja, hogy csökkenjen a távolság a jó helyzetű, fejlett területek közelében elhelyezkedő és a perifériára szorult, súlyosan hátrányos helyzetű térségekben élők megélhetési lehetőségei, életminősége és életkilátásai között. A megvalósuló fejlesztési projektektől azt várja a dokumentum, hogy csökken a szociális ellátórendszerre gyakorolt nyomás, és nő a gazdaság teljesítőképessége. Kiemeli: fontos, hogy a fejlesztések következtében tartós, hosszú távon (15-20 év) is fenntartható fejlesztések valósuljanak meg, s azokat támogató, továbbvitelüket biztosító folyamatok induljanak el.

Kevésbé direkt fejlesztéspolitikai kereteket jelentenek, de a **kormányprogramok** is foglalkoznak a területi felzárkóztatás kérdéseivel. A 2004-es és a 2006-os program (első és második Gyurcsány-kormány) a nagy- és kisvárosok közti kulturális szakadék csökkentését irányozza elő, utóbbi ezen felül a vállalkozások támogatását is kiemelte. Már ekkor megjelenik a felzárkóztatás eszközeként az elmaradott térségek lakosságának nyújtott járulékkedvezménynek ötlete, 2009-re (Bajnai-kormány) ez azonban az LHH-programnak, mint a területi kiegyenlítés kiemelt eszközének nevesítésévé szelődül². E politikai célok, változó mértékben, de az egyes akciótervek hangsúlyjaiból is rendre visszaköszönek.

A normatív fejlesztéspolitikai fókuszok közül mind egyik vizsgált dokumentum jelentős hangsúlyt fektet a decentralizációra, a kistérségek és régiók megerősítésére. Az OFK említi a regionális önkormányzatok létrehozását is, mely mellé az OTK a kistérségek térszervező erejét növelő kapacitásfejlesztések és saját menedzsment-

kapacitások állítását irányozza elő a területi tervezés számára. Emellé társítja a régiós operatív programok, programmenedzsmentek és fejlesztési partnerségi rendszerek bevezetésére tett javaslatot. Ezen elképzelések nagyrészt – legalábbis a régiós önkormányzatok felállítását leszámítva – a 2007 óta tartó finanszírozási ciklus során valóra is váltak.

Összességében jól látható, hogy a fejlesztéspolitika kereteit 2007 és 2011 között meghatározó alapdokumentumokban hangsúlyos cél volt a városhálózati fejlettségi különbségeinek mérséklése, kiegyenlítése. Az áttekintett dokumentumok fő állításai a következők:

- cél, hogy a tartósan elmaradott külső vagy belső perifériák csökkentsék lemaradásukat;
- e felzárkózásban fontos szerep kell, hogy jusson a kormányzati és regionális támogatásoknak;
- a felzárkóztató akciókban nagy hangsúly kell, hogy essen a helyi közösségek létrehozására, megerősítésére; a térségek erőforrásainak megtartására;
- cél az elmaradott térségek kis- és középvárosai térszervező erejének növelése;
- a felzárkóztatás kívánatos eszközei az integrált térségi programok, komplex és koordinált beavatkozások; decentralizált kapacitások megteremtése;
- kiemelt területi érintettséggel bír a Dél-Dunántúl déli szegélye és az északkeleti országrész;
- elvárás, hogy tartós és fenntartható fejlesztések valósuljanak meg.

Mindezek nyomán várható, hogy a fejlettségi különbségek mérséklése a konkrét fejlesztéspolitikai eszközök szintjén is látható legyen.

Városfejlesztési keretek

A városfejlesztés kereteinek vizsgálata a dokumentumelemzés, interjúk és DELPHI vizsgálat, illetve a városi kérdőívek módszerével történt. Az ezen eszközökkel összegyűjtött információk alapján mutatom be a következőkben, hogyan jelentek meg a pályázati konstrukciók kiírásaiban a fejlesztéspolitikai alapdokumentumokban megfogalmazott célok.

Pályázati korlátok és lehetőségek: interjúk tapasztalatok

Az interjúk adatgyűjtés eredményei szerint a területi kiegyenlítés nem jelent meg markáns gyakorlati vezérelvként a régiós konstrukciókban, még ha voltak is régiók, amelyek egy-két kiírásban szerepeltek ezt célzó elemeket (jellemzően pluszpontokat). Általános vélemény volt, hogy a kiegyenlítés, felzárkóztatás célja eleve ütközik a versenyztetéses pályázati logikával,

¹ Az értékelési jelentés online elérhető: https://www.palyazat.gov.hu/varoshalozati_hatasertekeles

² A 2010-es kormányprogram – második Orbán-kormány – ugyan még a vizsgált időszakba esik, mivel azonban jelentőséget csak 2011-től nyer a fejlesztéspolitikai hangsúlyok meghatározásában, e helyen nem térek ki releváns állításaira.

mint eszközzel, így érdemi hatást csupán azon beavatkozások voltak képesek kifejteni, amelyek programszerű tervezéssel jöttek létre, mint a leghátrányosabb helyzetű kistérségek felzárkóztatását célzó (LHH) program. Működésével, ha távolról sem egyöntetűen, de elégedetteknek bizonyultak a regionális fejlesztési ügynökségek, mivel a számukra dedikált forrásokat az LHH kistérségek annak dacára le tudták hívni, hogy sokuknak még az igen alacsony – főként formai – kritériumoknak való megfelelés is kihívást jelentett.

(A megyeszékhelyek, megyei jogú városok fejlesztése szintén élesen elkülönült a regionális projektek általános körétől, ugyanis azok jellemzően kiemelt projektekkel, pályáztatás nélkül megítélt egyedi forrásokból hajthattak végre városfejlesztő beruházásokat. E források – az interjúk tanúsága szerint – általában a regionális fejlesztési tanácsokon zajló informális egyeztetések nyomán kerültek elosztásra. A forrásallokáció során szintén nem a felzárkóztatás és a kiegyenlítés volt a rendező elv. A rendelkezésre álló kereteket a régiók megyei jogú városai általában nem is lakosságárányosan, hanem egyenlő vagy ahhoz közelítő arányban osztották el. E rendszert csak országos jelentőségű fejlesztések – mint Pécsset az Európa Kulturális Fővárosa-program – finanszírozási igénye vagy városrehabilitációs céltól eltérő, például turisztikai fókuszú kiemelt projektek irták felül, de a fejlettségi különbségek nem.)

A regionális fejlesztési ügynökségek véleménye szerint az – egyik fő városfejlesztési hangsúlyú forrást jelentő – **funkcióbővítő projektek** nem járultak hozzá a városok közötti területi különbségek kiegyenlítéséhez: a pályázatok elbírálásában a dokumentáció minősége játszott szerepet, nem az egyes települések fejlettségi szintje. A városok kistérségének LHH-besorolása jelenthetett pluszpontot, illetve az próbálta még közvetve segíteni a kiegyenlítődést, hogy a második, (és esetleg a) harmadik akciótervi kiírásoknál már nem pályázhatott olyan város, amelynek volt korábban nyertes projektje. E konstrukciók célja az életminőség javítása és a települések versenyképességének növelése volt.

A regionális fejlesztési ügynökségek és a Regionális Operatív Programok Irányító Hatósága szakértői szerint a forráselosztásban összességében a népességszámnak és a gazdasági erőnek volt inkább jelentős szerepe, amit a tehetséges projektírás és -menedzsment, illetve az erős polgármester tudott árnyalni. Ugyanakkor nem jutott nagy hangsúly a területi kiegyenlítés szempontjainak: a hátrányos helyzetű városok lényegében csak az LHH programra tekinthettek többé-kevésbé biztos forrásként.

Pályázati korlátok és lehetőségek: dokumentum- elemzési tapasztalatok

A pályázók típusát és közigazgatási paramétereit tekintve a regionális operatív programok kiírásainak majdnem mindegyike önkormányzatok támogatására

szorított. Ez elsősorban városi önkormányzatokat jelent, de átjárással mind alulról, mind felülről: néhány konstrukció nem városi rangú településeket is bevont (noha csupán 5000 fős lakosság és 100 fő/km² népsűrűség felett), a megyei jogú városokat ellenben kifejezetten sok kiírás zárta ki a pályázók köréből, nem függetlenül az azok számára fenntartott kiemelt konstrukciók lététől. Bizonyos ágazatoknál a rájuk jellemző egyéb fenntartói kör is szerepelt a projektvezetésre jogosultak listájában (pl. egészségügyi fejlesztéseknél egyházak).

Ennél finomabb distinkciók már ritkábban születtek a felhasználói kör meghatározása során: bizonyos kiírásokra például a megyei jogú városok közül csak a szociális célú városrehabilitációs projektjavaslattal nem rendelkezők pályázhattak. Esetenként konkrét települések kerültek nevesítésre: a DDOP-2007-4.1.2 (Leromlott városi területek közösségi célú integrált rehabilitációja) konstrukció expliciten zárta ki Kaposvárt és Szekszárdot a pályázói körből (noha más szöveghelyen a megyei jogú városok indulási tilalma is szerepel). A DAOP-2007-5.1.2.B kiírás (A városi örökség megőrzése és korszerűsítése) ellenkezőleg járt el, és hat nem városi rangú települést nevesített az egyébként jogosult nem kistérségi központ városok csoportja mellé. Az LHH-profilú konstrukciók természetesen csak a leghátrányosabb helyzetű kistérségek városai számára nyitottak, de ezen túl a pályázati kiírások sem mutatták jelét a területi felzárkóztatás célként való érvényesítésének.

A régiók stratégiai, majd az erre épülő regionális operatív programok nem tartalmaztak támpontot a városok számára relatív helyzetük és kívánatos fejlesztési irányuk meghatározását illetően. Noha a stratégiák közvetve vagy közvetlenül egyértelműen a településhálózati kiegyenlítődés célját fogalmazták meg, és a régióknak a forráselosztás szempontrendszerével lett volna lehetőségük a városok relatív helyzetének befolyásolására, erre – mint az a regionális ügynökségi interjúkból kiderült – valójában csak az LHH-program keretében volt törekvés. A pályázati rendszerben nem a régió belüli relatív fejlettségi szint, pozíció befolyásolta a döntéseket, hanem a pályázatok jellemzően más logikát követő pontozási eredménye. Egyedül a Közép-Magyarország régióban készült 2002-ben strukturált, aminek volt szerepkörökre és fejlesztési szükségességekre vonatkozó üzenete. Azonban ez sem vált régiós alapidokumentummá, így nem épült be a forráselosztás rendszerébe.

A felzárkóztatás megfelelő módjai: szakértői értékelés

A szakértői workshop tanúsága szerint a városfejlesztési források elosztása során a helyi preferenciák és országos problémák helyi vetületeinek figyelembe vétele egyaránt ajánlott, noha a látványberuházások megítélése az előbbieket keretében vitákat generált. Hasonlóan kiegyenlített vélemények tükröződtek a felzárkóztatás és a fejlesztési potenciállal bíró térségek előnyben részesíté-

sének megítélése körül is, felvetve, milyen módon célszerű a felzárkóztatási logika képviselője. Volt, aki szerint direkt állami akarat szükséges hozzá (mint az LHH-k esetében), míg más a pólusfunkciók vidékre telepítése, illetve a központi intézmények hálózatosítása mellett érvelt.

A megvalósult forrásabszorpció különbségei

Az értékelés adatelemzéssel vizsgálta az egyes városok forrás-szerző képességének és a város „fejlettségének” kapcsolatát. A vizsgálathoz a városi fejlettség mérésére az értékelők öt társadalmi-gazdasági mutatót használtak, a következő statisztikai adatokból – standardizáltan – aggregálva:

Minőség:

- szelektív hulladékgyűjtés aránya a lakásszáma vetítve (TSTAR)
- zöldterület nagysága, lakosságra vetítve (TSTAR)
- védett természeti terület nagysága, lakosságra vetítve (TSTAR)
- kulturális rendezvények száma, lakosságra vetítve (TSTAR)
- várható életkor (saját számítás)

Gazdagság:

- személygépkocsik lakosságra vetített száma (TSTAR)
- önkormányzat helyi adóbevételei, lakosságra vetítve (TEIR)
- önkormányzat saját folyó bevételei, lakosságra vetítve (TEIR)
- SZJA-alapot képező jövedelem nagysága, lakosságra vetítve (TSTAR, TEIR)
- társas vállalkozások adózás előtti eredménye, lakosságra vetítve (TSTAR, TEIR)
- önkormányzat iparűzésadó-bevételei, lakosságra vetítve (TEIR)
- átlagos statisztikai állományi létszám, lakosságra vetítve (TEIR)

Abszolút vonzerő:

- abszolút vándorlási egyenleg (az odavándorlások és az elvándorlások számának különbözete, TSTAR)
- odavándorlók abszolút száma (TSTAR)
- az átlagos statisztikai állományi létszám változása (TEIR)

Relatív vonzerő:

- relatív vándorlási egyenleg (az odavándorlások és az elvándorlások számának különbözete a lakosságszáma vetítve, TSTAR)
- odavándorlók száma, lakosságra vetítve (TSTAR)
- az átlagos statisztikai állományi létszám változása, lakosságra vetítve (TEIR)

Kapacitások:

- általános iskolai átlagos osztálylétszám (TSTAR)
 - általános iskolai és középiskolai tanárok száma, diákokra vetítve (TSTAR)
 - háztartási gázfogyasztókból a fűtési fogyasztók és a távhőbe bekapcsolt lakások aránya (TSTAR)
 - köz-csatornahálózatba bekapcsolt lakások aránya (TSTAR)
 - belterületi kiépített utak hossza, lakosságra vetítve (TEIR)
 - háziorvosok száma, lakosságra vetítve (TSTAR)
 - kórházi ágyak száma, lakosságra vetítve (TSTAR)
 - benzinkutak száma, lakosságra vetítve (TSTAR)
 - könyvtári egységek száma, lakosságra vetítve (TSTAR)
 - moziférfőhelyek száma, lakosságra vetítve (TSTAR)
- (Az adatok aggregálására minden 2002 és 2006 közötti évre rendelkezésre álló adatpont figyelembe vételével, szakértői súlyozással került sor.)

Statikus forrásabszorpció – állítások a forrásokkal való kiegyenlítésre tett erőfeszítésekről

Az egyes települések mutatóinak kiszámolását követően sor került azok kettéosztására átlag feletti

Régiónév	Minőség		Gazdagság		Abszolút vonzerő		Relatív vonzerő		Kapacitások	
	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett
Dél-Alföld	30	23	46	7	48	5	41	12	35	18
Dél-Dunántúl	16	25	21	20	38	3	18	23	14	27
Észak-Alföld	55	13	56	12	63	5	52	16	39	29
Észak-Magyarország	35	8	27	16	39	4	32	11	17	26
Közép-Dunántúl	13	28	10	31	33	8	18	23	20	21
Közép-Magyarország	16	33	17	32	22	27	10	39	30	19
Nyugat-Dunántúl	6	27	7	26	25	8	19	14	12	21
Összesen	171	157	184	144	268	60	190	138	167	161

1. táblázat: A városok megoszlása társadalmi-gazdasági helyzet és régiók szerint (db.).

és átlag alatti mutatóértékkel rendelkező város csoportokként; majd az egyes régiók város csoportjai egy főre vetített NFT- és ÚMFT-forrásabszorpciójának kiszámolására került sor, az ÚMFT-források esetén külön a városrehabilitációs célú forrásokra is szűkítve (1. táblázat).

Az öt mutatót a továbbiakban egyaránt a települési fejlettség proxyjaiként kezeltem; az adatok interpretációja során a kevésbé fejlett városok forrás szerzéséről tanúsító régiókat kezelve azokat, ahol négy vagy öt mutató szerint is az átlag alatti fejlettségű városok jutottak több

forráshoz; vegyes helyzetű régiókat kezelve azokat, ahol kettő vagy három mutató szerint történt ugyanez; és a fejlettebb városok forrás szerzéséről tanúsító régiókat kezelve azokat, ahol nulla vagy egy mutató teljesít így.

Az egy főre jutó összes NFT-kifizetés társadalmi-gazdasági helyzet kategóriák szerinti értékei változatos regionális különbségeket mutatnak, de a kiolvasható fő eredmény az, hogy a kedvezőbb helyzetű városok több forrást voltak képesek szerezni. A teljes országra vonatkozóan az öt mutató közül ugyan csak háromban történt ez, a hét régiók közül azonban ötben

Régiónév	Minőség		Gazdagság		Abszolút vonzerő		Relatív vonzerő		Kapacitások	
	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett
Dél-Alföld	88 404	79 695	67 886	100 905	87 428	75 763	87 015	77 440	85 488	78 674
Dél-Dunántúl	61 805	74 751	55 765	78 349	64 435	81 108	69 524	72 733	56 803	76 486
Észak-Alföld	57 852	116 134	59 824	111 137	60 536	118 558	61 719	107 597	56 462	100 830
Észak-Magyarország	106 685	84 168	103 040	101 415	100 278	110 581	98 740	112 993	55 136	117 475
Közép-Dunántúl	36 130	61 748	28 301	60 995	46 254	74 237	36 520	65 135	49 775	61 561
Közép-Magyarország	47 556	65 598	46 445	65 653	41 448	66 903	56 321	64 449	32 670	71 601
Nyugat-Dunántúl	55 739	66 040	49 908	66 200	48 449	70 976	53 962	68 219	49 695	67 538
Összesen	73 995	73 176	64 449	76 440	69 190	76 303	74 143	73 068	57 559	79 806

2. táblázat: Az egy főre jutó NFT kifizetések társadalmi-gazdasági helyzet kategóriák szerinti értékei régióként.*
*a csoporton belüli magasabb érték szürke háttérrel jelölve

minden mutató esetén az átlag feletti helyzetű városok voltak képesek több forrást lehívni. Az országos átlagot a változó megoszlású Észak-Magyarország régió, valamint a kivételnek számító Dél-Alföld régió tolta el. Utóbbiban a „gazdagság” változón kívül mindegyik társadalmi-gazdasági mutatóban az átlag alatti helyzetű települések voltak képesek több forrást szerezni (2. táblázat – 1. ábra).

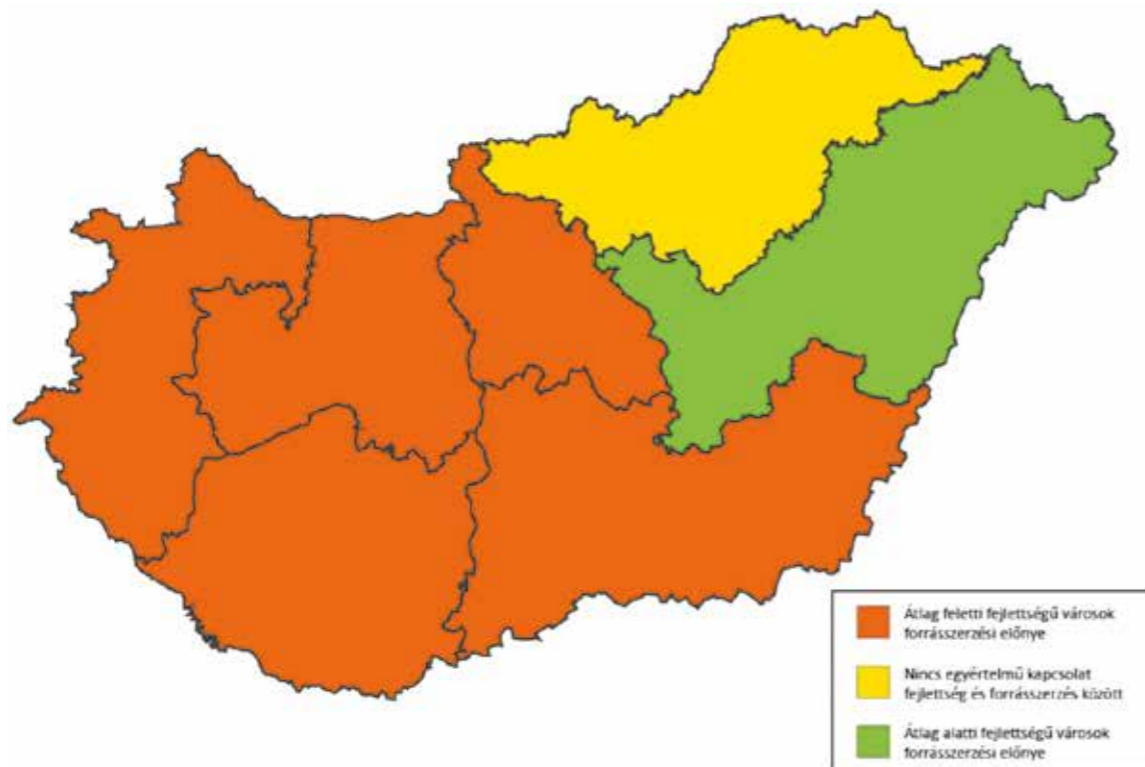
Ugyanezen adatsort az összes ÚMFT-kifizetésre vizsgálva már drámaian más eredmény rajzolódik ki: a

vizsgált társadalmi-gazdasági kulcsváltozó jellegétől függetlenül szinte minden régió esetében csakis az átlag feletti kategóriánál lehetett kimutatni magasabb egy lakosra jutó forrásabszorpció értékeit. Egyedül Nyugat-Dunántúl régió volt az, ahol – a „minőség” mutató kivételével – az átlag alatti fejlettségi jellemzőkkel bíró városok kapták a több támogatást (3. táblázat – 2. ábra).

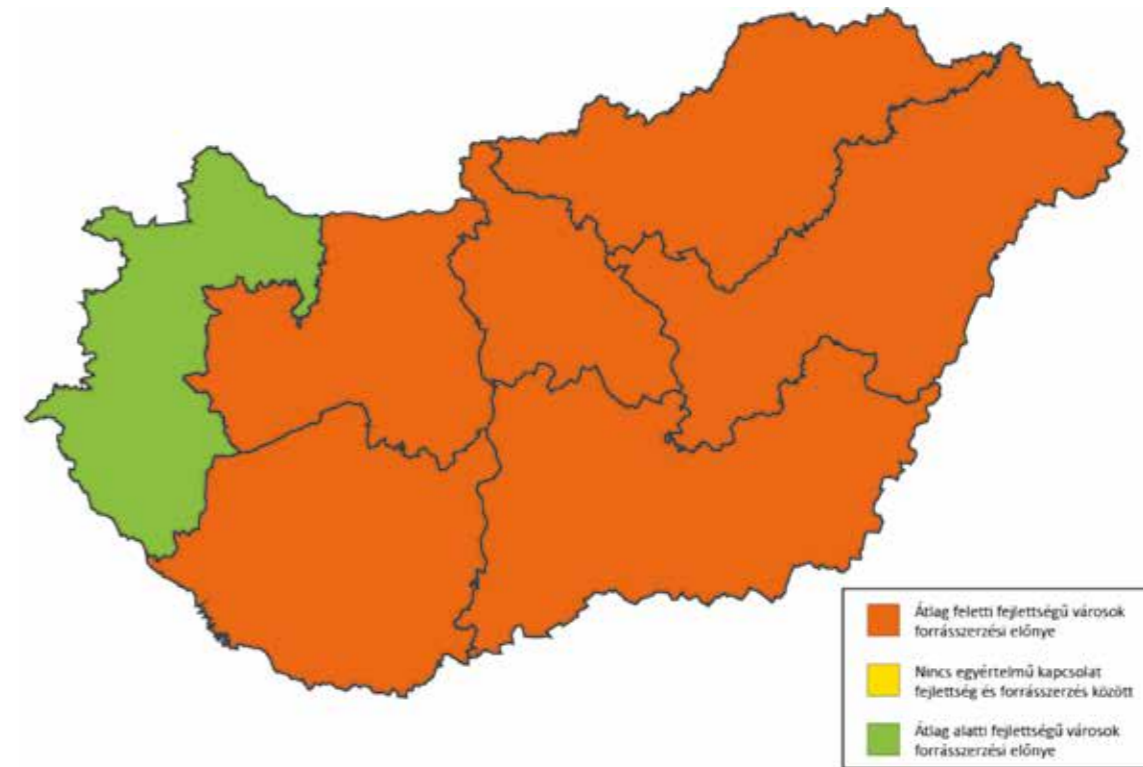
Ha az összes kifizetett ÚMFT-források helyett csak a városfejlesztési célú konstrukciókhoz köthető kifizetéseket vizsgáljuk, akkor a helyzet még inkább hasonló lesz az előzőhöz.

Régiónév	Minőség		Gazdagság		Abszolút vonzerő		Relatív vonzerő		Kapacitások	
	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett
Dél-Alföld	192 107	264 153	198 348	291 176	204 415	290 603	188 162	301 122	214 217	275 393
Dél-Dunántúl	254 855	304 634	238 075	315 804	236 625	365 355	225 502	323 039	245 808	308 075
Észak-Alföld	199 663	217 763	156 681	258 653	178 791	246 613	177 745	235 993	178 328	223 693
Észak-Magyarország	254 720	315 407	228 587	289 662	259 481	306 125	254 659	309 857	207 279	287 132
Közép-Dunántúl	124 594	191 902	95 291	191 013	170 065	196 081	138 071	196 163	142 918	201 082
Közép-Magyarország	117 979	235 258	103 633	236 315	109 229	239 656	135 998	230 414	107 313	253 169
Nyugat-Dunántúl	228 559	250 033	305 612	245 930	260 474	244 929	251 459	248 100	257 948	247 525
Összesen	202 993	241 920	179 302	249 096	201 202	252 223	199 430	245 531	176 127	253 746

3. táblázat: Az egy főre jutó ÚMFT kifizetések társadalmi-gazdasági helyzet kategóriák szerinti értékei régióként.*
*a csoporton belüli magasabb érték szürke háttérrel jelölve



1. ábra: Fejlettség és forrásabszorpció kapcsolata az egyes régiók városállományában az NFT-kifizetések alapján.



2. ábra: Fejlettség és forrásabszorpció kapcsolata az egyes régiók városállományában az ÚMFT-kifizetések alapján.

téseket számoljuk össze, teljesen eltérő eredményeket kapunk. Egyfelől összességében dominálnak az átlag alatti helyzetű városok (országos átlagban mindegyik társadalmi-gazdasági mutató szerint azokhoz került több forrás). Másfelől a trend nem általános érvényű: Közép-Magyarország régió városaiban kizárólag (!) az átlag feletti fejlettségű városok kaptak városfejlesztési célú konstrukciókból forrást (4. táblázat – 3. ábra).

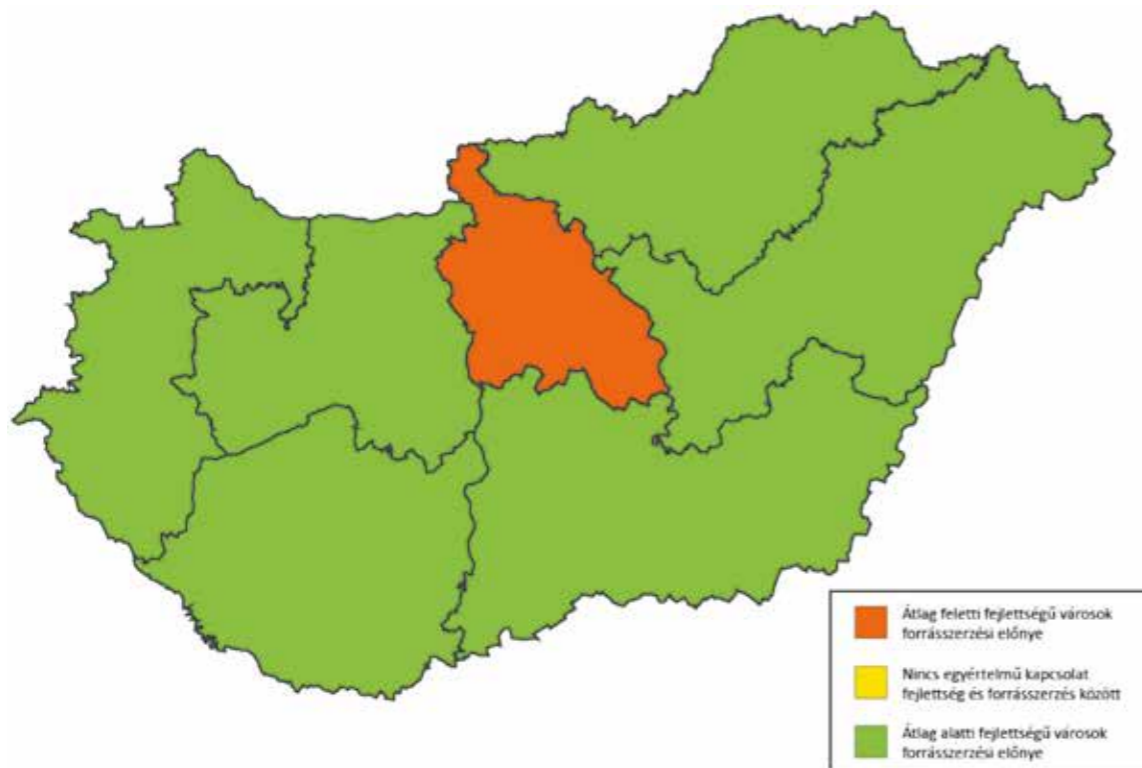
Dinamikus forrásabszorpció – illusztratív eredmények a források felzárkóztató hatásáról

Míg az iménti vizsgálati eredmények megmutatták, általában hogyan viszonyult egymáshoz egy adott város fejlettsége és forrás-szerző képessége, addig arról nem mondtak el sokat, hogyan hasznosultak a megkapott források. Hiszen abból, hogy a városfejlesztési célú ÚMFT-forrásokat tipikusan kedvezőtlenebb helyzetű városok kapták, még nem következik, hogy a források

Régió név	Minőség		Gazdagság		Abszolút vonzerő		Relatív vonzerő		Kapacitások	
	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett
Dél-Alföld	20 426	5 480	16 456	3 187	14 515	4 808	11 783	9 040	12 389	7 943
Dél-Dunántúl	44 173	11 312	36 620	11 633	29 573	5 321	33 544	12 462	35 808	13 587
Észak-Alföld	12 687	5 209	11 536	6 724	11 730	5 691	10 262	8 047	18 460	4 314
Észak-Magyarország	28 790	29 882	40 893	22 166	30 021	24 047	29 978	25 786	35 926	26 737
Közép-Dunántúl	18 863	7 474	11 682	9 138	11 900	5 658	17 683	6 343	16 956	5 262
Közép-Magyarország	0	4 760	0	4 745	0	4 891	0	4 612	0	5 380
Nyugat-Dunántúl	55 203	16 242	102 910	14 361	57 480	5 839	58 940	8 725	56 045	13 529
Összesen	20 160	7 645	19 221	8 246	18 824	5 652	19 562	7 255	15 891	9 065

4. táblázat: Az egy főre jutó városfejlesztési célú ÚMFT kifizetések társadalmi-gazdasági helyzet kategóriák szerinti értékei régióként.*

*a csoporton belüli magasabb érték szürke háttérrel jelölve



3. ábra: Fejlettség és forrásabszorpció kapcsolata az egyes régiók városállományában a városfejlesztési célú ÚMFT-kifizetések alapján.

Régió név	Minőség változása		Gazdagság változása		Abszolút vonzerő változása		Relatív vonzerő változása		Kapacitások változása	
	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett
Dél-Alföld	26	27	31	22	48	5	28	25	29	24
Dél-Dunántúl	16	25	16	25	34	7	14	27	25	16
Észak-Alföld	49	19	51	17	62	6	41	27	24	44
Észak-Magyarország	29	14	29	14	36	7	22	21	20	23
Közép-Dunántúl	26	15	22	19	33	8	19	22	26	15
Közép-Magyarország	5	44	13	36	42	7	26	23	24	25
Nyugat-Dunántúl	16	17	14	19	24	9	17	16	26	7
Összesen	167	161	176	152	279	49	167	161	174	154

5. táblázat: A városok megoszlása a társadalmi-gazdasági helyzet változása és a régiók szerint (db.).

hozzá is járultak a felzárkózásukhoz – sőt, elméletben akár az is elképzelhető lenne, hogy az átlag alatti fejlettségű városok kevesebb forrásból is többet tudtak volna fejlődni. Ezért a már leírt aggregált társadalmi-gazdasági mutatók 2000 és 2010 közötti dinamikája mentén is sor került a forrás-szerzési eredmények vizsgálatára.

Az alábbi áttekintő táblázat a vizsgált városok társadalmi-gazdasági helyzetének változását és régiók szerinti megoszlását mutatja (5. táblázat).

Az eredmények interpretációjának logikája hasonló, mint az eddigiekben: a több forrást szerző városok átlag alatti fejlődéséről tanúskodó régióknak kezelve azokat, ahol négy vagy öt mutató szerint is az átlag alatti fejlődő városok jutottak több forráshoz; vegyes helyzetű régióknak kezelve azokat, ahol kettő vagy három mutató szerint történt ugyanez; és a több forrást szerző városok átlag feletti fejlődéséről tanúskodó régióknak kezelve azokat, ahol nulla vagy egy mutató teljesít így.

Az egy főre jutó összes NFT-kifizetések terén a tapasztalt dinamikák igen sokfélék. Míg a legtöbb régióban a különböző társadalmi-gazdasági mutatók eltérő eredményeket hoztak, azaz nem egyértelmű, mennyiben

(és hogyan) jár együtt a forrásfelhasználás mértéke a városok fejlődésével, addig egészen szélsőséges pozíciók is láthatóvá váltak. Míg Észak-Alföld régióban minden mutató szerint az átlag felett fejlődő városok gazdálkodtak több forrásból, addig Közép-Dunántúl és Közép-Magyarország régiókban épp ellenkezőleg: az átlag alatti fejlődő városok jutottak többhöz az NFT-s fejlesztési forrásokból (6. táblázat – 4. ábra).

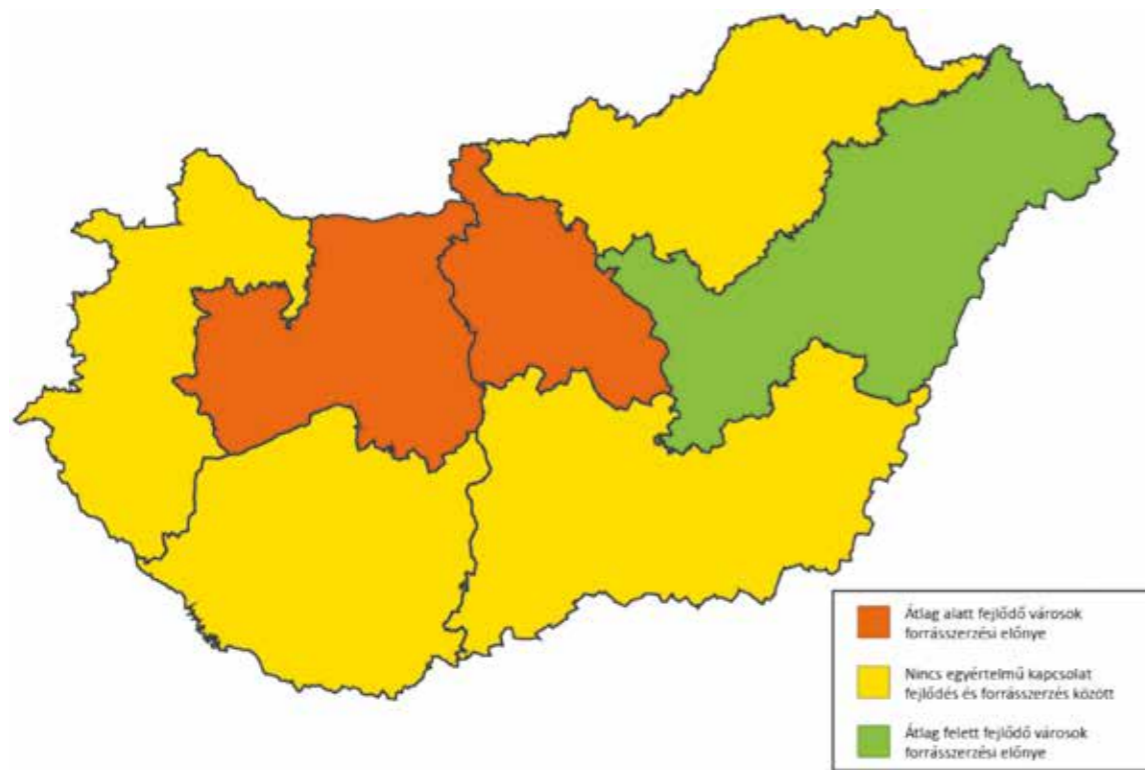
Ugyanezt az összes ÚMFT-kifizetésre vizsgálva alapvetően hasonló eredmények rajzolódnak ki, ráadásul szinte ugyanazon régiók térnek el az általánosan tapasztalható vegyes eredményektől, mint az egyel korábbi finanszírozási időszakban. Az egyetlen jelentős eltérést a Közép-Dunántúl régió jelenti, amely a 2004-2007-es NFT-konstrukciókat illetően minden mutató szerint az átlag feletti mutatókat részesítette előnyben, míg a 2008-2011 közti ÚMFT-forrásokra számolva már vegyes eredményeket kapunk (6. táblázat – 5. ábra).

Mivel korábban az egy főre eső, városfejlesztési célú ÚMFT-kifizetések bizonyultak a leginkább felzárkóztatási célok mentén elosztott forrásoknak, ezért hatásuk szerint is minden bizonnyal e források dinamikája árulhatja el a

Régió név	Minőség változása		Gazdagság változása		Abszolút vonzerő változása		Relatív vonzerő változása		Kapacitások változása	
	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett
Dél-Alföld	87 027	80 397	86 179	78 249	96 232	63 133	34 393	139 893	77 469	89 818
Dél-Dunántúl	34 419	83 025	168 116	31 945	76 705	65 402	19 161	95 056	241 427	17 942
Észak-Alföld	54 482	119 785	78 650	92 809	61 899	116 794	38 360	128 695	57 447	100 326
Észak-Magyarország	109 804	72 266	230 869	27 685	55 702	331 209	26 331	356 238	287 795	40 708
Közép-Dunántúl	201 528	27 659	192 053	40 576	57 941	56 504	57 919	57 166	97 994	34 955
Közép-Magyarország	570 193	12 540	606 907	10 608	85 541	61 084	112 099	60 687	296 765	6 848
Nyugat-Dunántúl	617 728	30 546	630 660	37 320	39 672	73 843	30 849	73 846	512 769	5 439
Összesen	156 336	42 637	189 989	33 759	69 931	75 791	39 806	88 264	173 108	33 056

6. táblázat: Az egy főre jutó NFT kifizetések társadalmi-gazdasági dinamika kategóriák szerinti értékei régióként.*

*a csoporton belüli magasabb érték szürke háttérrel jelölve



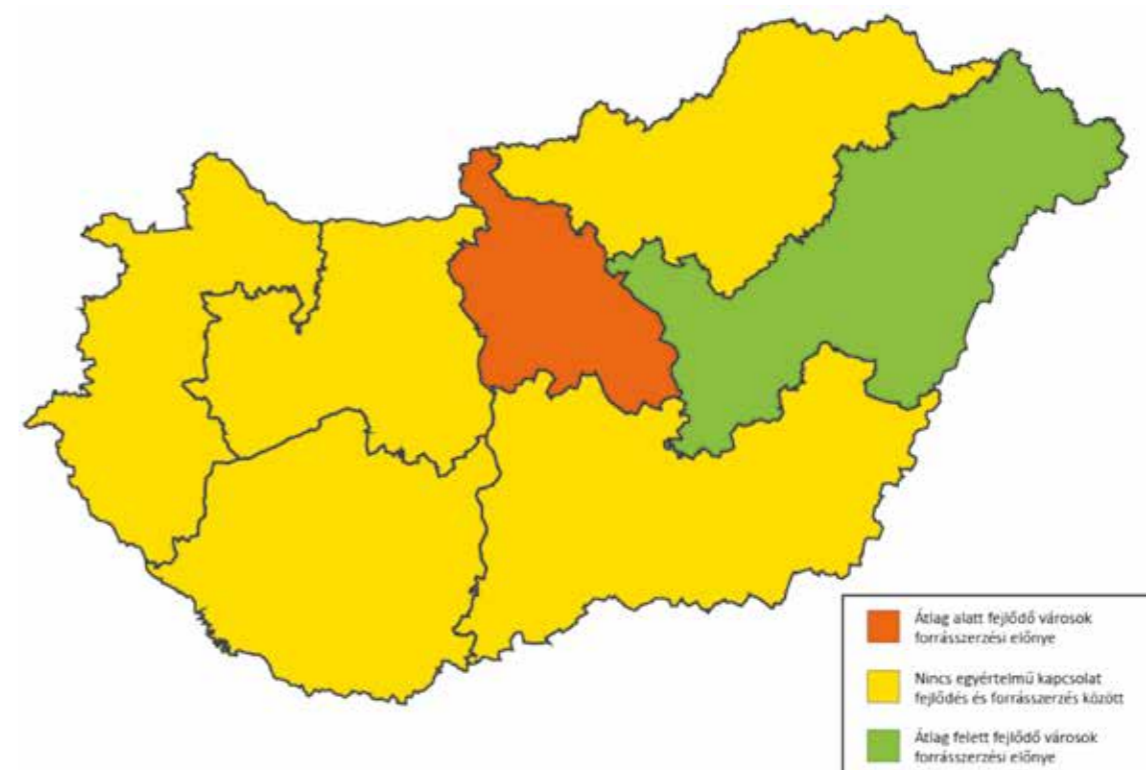
4. ábra: A forrásszerzés és a fejlődés mértékének kapcsolata az egyes régiók városállományában az NFT-kifizetések alapján.

legtöbbet arról, mennyire voltak képesek a vizsgált fejlesztéspolitikai eszközök hozzájárulni a városhálózat fejlettségi különbségeinek mérsékléséhez. Az eredmények nem kifejezetten kedvezők: az országos átlag szerint minden vizsgált mutató alapján az átlagnál lassabban fejlődő városok rendelkeztek nagyobb kerettel. Mivel a korábbi számításokból tudható, hogy épp a kevésbé fejlett településekre jutott több városfejlesztési ÚMFT-forrás, nem valószínűsíthető, hogy e források érdemben tudtak volna segíteni a leszakadó

városoknak a felzárkózásban. A legtöbb régióra ugyanez igaz, csupán Észak-Alföldön, Észak-Magyarországon és Közép-Magyarországon látszik úgy, hogy nem egyértelmű a rendelkezésre álló források és a fejlődés mértéke közti kapcsolat. Külön érdekes e szempontból Észak-Alföld esete, ahol míg a források összessége inkább azokhoz a városokhoz jutott, amelyek az átlagnál jobban tudtak fejlődni ebben az időszakban, a városfejlesztési források tekintetében ez az állítás már nem áll meg (7. táblázat – 6. ábra).

Régió név	Minőség változása		Gazdagság változása		Abszolút vonzerő		Relatív vonzerő változása		Kapacitások változása	
	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett
Dél-Alföld	240 597	239 418	278 997	191 291	219 717	268 651	90 690	416 807	182 683	319 216
Dél-Dunántúl	189 397	324 410	698 670	125 568	280 089	309 718	130 441	365 174	1 018 890	62 930
Észak-Alföld	181 624	237 310	185 376	230 717	179 463	245 743	106 987	299 904	173 574	226 122
Észak-Magyarország	263 470	282 016	576 263	89 128	146 645	864 616	83 362	885 298	704 586	123 042
Közép-Dunántúl	668 971	79 705	760 218	108 099	171 889	193 314	127 999	199 914	309 039	109 423
Közép-Magyarország	2 051 636	38 952	2 189 450	31 460	297 128	214 857	382 458	213 794	1 030 285	26 869
Nyugat-Dunántúl	2 276 474	120 692	2 407 468	141 406	228 210	255 471	180 330	265 415	1 915 776	25 207
Összesen	512 236	127 222	626 616	97 019	205 826	249 031	125 537	278 231	561 976	97 635

7. táblázat: Az egy főre jutó ÚMFT kifizetések társadalmi-gazdasági dinamika kategóriák szerinti értékei régióként.*
*a csoporton belüli magasabb érték szürke háttérrel jelölve



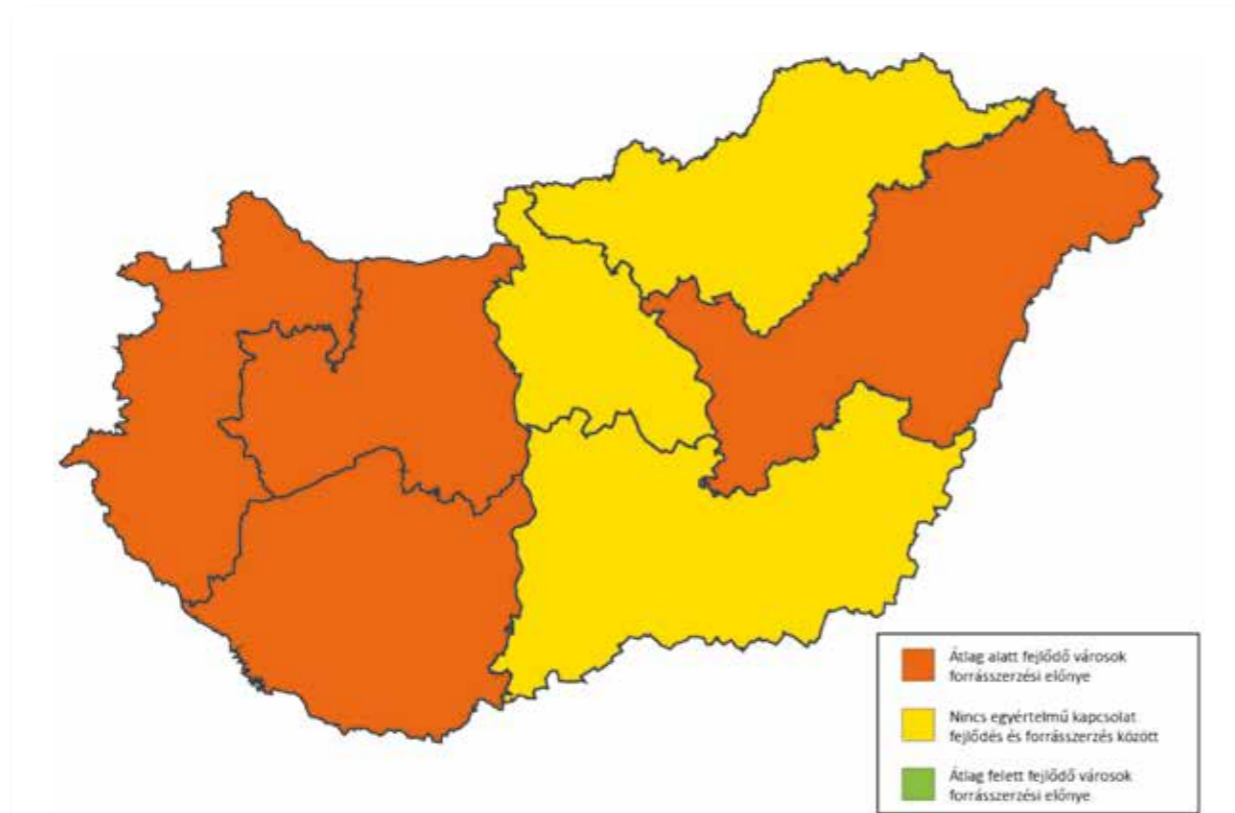
5. ábra: A forrásszerzés és a fejlődés mértékének kapcsolata az egyes régiók városállományában az ÚMFT-kifizetések alapján.

Fontos hangsúlyozni, hogy a kapott dinamikus eredmények nem tekinthetők hatásvizsgálatnak sem módszertani, sem oksági értelemben, mindössze a korreláció egyszerű illusztrációjának. Mégis: az a tény, hogy már ezen a szinten sem mutatható ki összefüggés a források elosztása és a felzárkózás sebessége között, arra enged következtetni, hogy egy módszertanilag erős, térökonometriai alapokon, hosszabb idősorok felhasználásával készült hatásvizsgálat sem találna ilyet.

Az eddig áttekintett forrásabszorpciók, illetve fejlődési értékeket régiós szinten is összegezhethetjük, áttekintve, hogy a vizsgált három forrásszerzési, illetve három forráshasznosulási táblázat szerint az adott régió fejlesztéspolitikája hányszor került a felzárkózást támogató, a változó vagy a felzárkózást nem támogató csoportokba (támogatónak tekintve azt, ha inkább az átlag alatti fejlettségű városok jutottak több forráshoz, illetve ha inkább azok a városok jutottak több forráshoz, amelyek átlag feletti fejlődést tanúsítottak).

Régió név	Minőség változása		Gazdagság változása		Abszolút vonzerő változása		Relatív vonzerő változása		Kapacitások változása	
	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett	Átlag alatt	Átlag felett
Dél-Alföld	14 288	8 611	12 330	8 297	13 414	6 388	7 377	14 269	9 384	12 119
Dél-Dunántúl	30 210	15 531	37 352	11 331	25 271	10 828	27 657	15 072	68 002	3 378
Észak-Alföld	10 396	7 691	12 488	5 797	11 730	5 691	6 089	11 815	10 716	8 271
Észak-Magyarország	22 713	53 073	51 964	15 781	26 217	42 874	16 719	70 329	55 624	20 237
Közép-Dunántúl	34 856	4 178	36 210	6 080	10 954	7 093	16 170	6 907	19 542	3 836
Közép-Magyarország	46 884	0	48 317	0	0	4 891	0	4 612	21 944	0
Nyugat-Dunántúl	164 459	9 341	194 054	9 829	50 258	8 199	33 328	14 960	116 513	5 420
Összesen	24 575	6 007	28 399	5 126	16 913	6 971	12 478	10 390	25 220	5 290

8. táblázat: Az egy főre jutó városfejlesztési célú ÚMFT kifizetések társadalmi-gazdasági dinamika kategóriák szerinti értékei régióként.*
*a csoporton belüli magasabb érték szürke háttérrel jelölve



6. ábra: A forrásszerzés és a fejlődés mértékének kapcsolata az egyes régiók városállományában az ÚMFT-kifizetések alapján.

Ezek ugyan rendkívül durva korrelációs mérőszámok, melyekben ráadásul dominálnak az inkább kedvezőtlen értékek, azonban néhány tendenciózusabb eltérés megfigyelhető. Közép-Dunántúl régió a kifejezetten kedvezőtlen forrásszerzési és -hasznosulási értékeivel tűnik ki, míg Észak-Alföld régió a maga kedvező értékeivel tér el jelentősen a többi régiótól. Észak-Magyarország városai kapcsán a nem egyértelmű kapcsolatok jelentős aránya lehet feltűnő (8. táblázat).

Fontos felhívni a figyelmet arra, hogy e számok a már jelzett módszertani egyszerűsítésen túl, több okból is inkább csak illusztrációnak alkalmasak, mintsem perdöntő bizonyítéknak a forrásabszorpció hatásfokát illetően.

Egyfelől számos mutatónál elenyésző a különbség az átlag alatti és az átlag feletti fejlődést mutató városoknak jutó városfejlesztési források között, így a bináris kategorizálás (vagyis melyik városkategória átlagos forrásértéke magasabb) jelentős mértékű információvesztést jelent. Másfelől nincs közvetlen kapcsolat a forrásabszorpció mértéke és a fejlődés üteme között: könnyen lehet például, hogy a kisebb városokban a kapott városfejlesztési pályázati források jelentős fejlődést indukáltak, azonban a nagyobb városok esetlegesen rosszabb teljesítménye ezt a kapott eredményekben láthatatlanná teszi. Ezen felül számos további közbeeső változó árnyalhatja a látszólagos összefüggést, az egyes projektek jellegétől

	Inkább kedvező forrásszerzési, illetve forráshasznosulási értékek	Inkább változó forrásszerzési, illetve forráshasznosulási értékek	Inkább kedvezőtlen forrásszerzési, illetve forráshasznosulási értékek
Nyugat-Dunántúl	1	2	3
Közép-Dunántúl	0	1	5
Dél-Dunántúl	0	2	4
Közép-Magyarország	1	1	4
Észak-Magyarország	0	4	2
Észak-Alföld	3	0	3
Dél-Alföld	1	3	3

8. táblázat: Forrásszerzési és forráshasznosulási mintázatok régiós összefoglalása.

a lokális fejlesztési intézményrendszeren át a megyei hovatartozásig, melyek tárgyalására e helyen nincs mód, a cikk alapjául szolgáló értékelési jelentésben azonban sokuk vizsgálatára sor került, további városfejlesztési hipotézisek tesztelésével együtt.

Összegzés

Az eddig áttekintett források, kvalitatív és kvantitatív adatgyűjtések tanúsága alapján úgy tűnik, a fejlesztéspolitika – annak alapküldetéseinek szintjén – valóban célként tűzte ki a területi kiegyenlítést, ide értve a városhálózat különbségeinek mérséklését is. Azonban e cél a stratégiai dokumentumok operatív egységekké, például pályázati kiírásokká és szempontrendszerekké való lebontása során már kevésbé érvényesült, és végül leginkább a leghátrányosabb helyzetű kistérségek felzárkóztatására szolgáló programra és a legerősebb

versenyzők, a megyei jogú városoknak a forrásverseny-ről való leválasztására szorítkozott. Az LHH-program azonban mind területi lefedettségét, mind a kapcsolódó források mértékét illetően alacsony súlyú volt ahhoz, hogy érdemben szolgáljon felzárkóztató, kiegyenlítő célokat, a megyei jogú városok közötti egyenlőtlenség csökkentésére pedig kísérletet sem tett a fejlesztéspolitika. A forrásabszorpció vizsgálata során tapasztaltak ugyanezt támasztják alá: régiós szinten vizsgálva nem mutatható ki sem az, hogy a fejletlenebb városok több forráshoz jutottak volna; sem az, hogy a több forráshoz jutó városok nagyobb fejlődést mutattak volna. Mivel jelen elemzés a 2007-13-as időszak félidejénél, a források kifutása és a projektek lezárulta előtt történt, lehetséges, hogy egy 2015 után elkészülő ex post értékelés már kedvezőbb eredményeket tapasztalna.

Szerző:
Baranyai Zsolt³

³Városshociológus, a HÉTFÁ Kutatóintézet és Elemző Központ Város- és Területfejlesztési Irodájának munkatársa

A városfejlesztés területi eszközei: ITS, ITP, tervezési keretek, közösségi fejlesztési források

A városfejlesztés számára – számos más fejlesztési területhez hasonlóan – az Európai Unió 2014–2020 között rendelkezésre álló tematikus forrásai számos lehetőséget rejtenek magukban. Ahhoz, hogy e rendelkezésre álló források előre meghatározott, világosan kijelölt célok mentén, hatékonyan kerülhessenek felhasználásra, elengedhetetlen, hogy tudatos tervezési munka előzze meg a források elköltését. Jelen írás tömören bemutatja a városi tervezés e folyamatot elősegítő dokumentumait.

1. A városok Integrált Településfejlesztési Stratégiája

A városok középtávra szóló fejlesztési stratégiájukat (Integrált Településfejlesztési Stratégia, továbbiakban ITS) a 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet alapján készítik el, melyet az Önkormányzatok a megállapításról szóló döntés mellékleteként fogadnak el. A dokumentumban foglaltak végrehajtását az Önkormányzatok figyelemmel kísérik, az erről szóló beszámolórol évente döntenek. Ezen túlmenően négyévente a stratégiát részleteiben is áttekintik, és döntenek annak további hatályban tartásáról, módosításáról, vagy új stratégia készítéséről.

A stratégia készítése során folyamatos partnerségi egyeztetés szükséges a helyi adottságoknak megfelelő érintettekkel: az államigazgatási szervekkel, az érintett területi szereplőkkel és települési önkormányzatokkal. A lakossággal, érdekképviselői, civil és gazdálkodó szervezetekkel, vallási közösségekkel történő véleményeztetés szintén a helyi adottságoknak megfelelően, a feladat jellegének figyelembevételével a partnerségi egyeztetés szabályai szerint végzendő. A stratégiai tervezés partnerei véleményezik a stratégia tervezetét, majd a képviselő-testület a beérkezett és elfogadott észrevételek figyelembe vételével az átdolgozott tervezetet bocsátja elfogadásra. Az elfogadott ITS-t az önkormányzatoknak a honlapjukon közzé kell tenniük.

A 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 2. mellékletében foglalt szabályok alapján az ITS kötelező tartalmi elemeket képezi a középtávú célok és azok összefüggéseinek meghatározása, az ezek megvalósítását szolgáló beavatkozások meghatározása, az érintett település esetén az anti-szegregációs program meghatározása, a stratégia külső és belső összefüggéseinek feltárása, valamint a megvalósítási eszközök és azok nyomon követési módjának meghatározása is.

A Megyei Jogú Városok – készülvén a 2014–2020 között érvényes közösségi költségvetési időszak területfejlesztési feladataira is – jelenleg hatályos ITS-eiket 2014 folyamán fogadták el. Ennek megfelelően e stratégiák célrendszere az Európai Unió „Európa 2020”

dokumentumában (a 2014–2020-as időtávra) definiált alapelvekre épül, a bennük lefektetett jövőképek és az átfogó célok pedig az e városok településfejlesztési koncepcióiban meghatározott hosszú távú célkitűzésekkel állnak összhangban. Ezek a stratégiák azonban többnyire még a konkrét fejlesztésekkel összefüggésbe hozható potenciális projektgazdától és forrásoktól függetlenül foglalják rendszerbe a városok 2014–2020 közötti fejlesztési elképzeléseit.

2. A Megyei Jogú Városok Integrált Területi Programjának szerepe a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP), illetve a Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program (VEKOP) területi kiválasztási rendszerben elkölthető forrásainak felhasználásában

A középtávú, általános érvényű fejlesztési célok kijelölése mellett szükséges az is, hogy a városok olyan, konkrét fejlesztési elképzeléseket is tartalmazó dokumentummal is rendelkezzenek, amely – szemben az ITS projektgazdától és forrásoktól független tervezési elvével – már a rendelkezésre álló források nagyságának, arányainak ismeretében határozza meg az adott fejlesztési időszakban támogatni tervezett beavatkozások körét.

Hazánk területfejlesztést szolgáló, közösségi alapokból származó forrásait a Közép-Magyarország régióon kívül eső területein található megyei jogú városok a TOP 6. prioritásának intézkedéseinek alapul szolgáló konstrukciók alapján használhatják fel, összesen mintegy 387,02 Mrd Ft (illetve a többletkötelezettség-vállalás lehetőségét biztosító 1562/2016. (X. 13.) Korm. határozat alapján 424,81 Mrd Ft) értékben. A Közép-Magyarország régió két megyei jogú városa a VEKOP forrásaira pályázhat, területi alapon Érd 800 m Ft, Budapest pedig 21,9 Mrd Ft erejéig.

A 2014–2020 programozási időszakban az egyes európai uniós alapokból származó támogatások felhasználásának rendjéről szóló 272/2014. (XI.5.) Korm. rendelet a TOP, és a VEKOP területi alapon szétosztandó támogatásainak folyósítását Területi Kiválasztási Rendszeren (TKR) keresztül rendeli végrehajtani. Ennek lényege, hogy az egyes területi szereplők (a megyék és a megyei jogú városok) egy jóváhagyott kiválasztási szempontrendszer alapján készítik az Integrált Területi Programjukat (ITP) és benyújtják ezeket a TOP és a VEKOP Irányító Hatóságának (NGM RFP HÁT) működtetéséért felelős miniszter részére. Ezt követően az ITP-eket a területfejlesztés stratégiai tervezéséért felelős miniszter javaslatára az NGM RFP HÁT döntésre felterjeszti a Kormány részére. A Kormány egyedi ügyben hozott nyilvános határozatot tesz

közzé az egyes ITP-kről, amely tartalmazza az elfogadott ITP megnevezését, az ITP-t végrehajtó területi szereplő megnevezését, az ITP teljes 7 éves forráskeretét, az ITP végrehajtása révén elérendő indikátor célértékeket, és az intézkedés, valamint a tematikus célkitűzés szerinti forrásallokációt. Az ITP-k területi szereplők általi felülvizsgálatára évente két alkalommal, április 30. és december 31. határidővel van lehetőség. A 2016 2. félévében esedékes felülvizsgálat következtében szükségessé váló ITP módosítások jelenleg folyamatban vannak.

Az ITP-k elkészítése azért lényeges a programvégrehajtás szempontjából, mert ennek köszönhetően rendelkezésre állhat területi szereplőként egy-egy olyan egységes dokumentum, amely szakmai alátámasztással együtt bemutatja azon területi célokat és igényeket, amelyek megvalósításához a TOP és a VEKOP TKR körébe tartozó része saját eszközeivel hozzá tud járulni. Emellett a Területi Kiválasztási Kritériumrendszer (TKKR) biztosítja az Integrált Területi Programok hozzájárulását a területi, helyi igényeknek megfelelő projektek kiválasztásához is.

Az Integrált Területi Programok város-specifikusan készülnek. Ez annyit jelent, hogy a kidolgozott programoknak a térségi, és a városi adottságokra és szükségletekre épülő, területi hozzáadott értéket biztosító gazdaságfejlesztési és településfejlesztési elemeket kell tartalmazniuk, a TOP (illetve a TKR-be tartozó VEKOP) által biztosított tematika szerint. Mindez nagyon fontos szempont, tekintettel arra, hogy a TOP-ból és a VEKOP-ból megvalósuló TKR-be tartozó fejlesztések legfőbb jellegzetessége e térségorientált jelleg. A konkrét, támogatandó projektek a felhívások megjelentetését követően kerülnek az intézményrendszeren keresztül kiválasztásra, amely felhívások továbbra is minden esetben konkrét – támogatás elnyeréséhez szükséges – szakmai követelményrendszert tartalmaznak, mely elősegíti, hogy az ITP-k mérhető módon járuljanak hozzá a TOP-ban (VEKOP-ban) meghatározott fejlesztési célokhoz.

A MJV-k esetében a felhívás meghirdetése, a támogatási kérelmek befogadása, értékelése és a döntési javaslat meghozatala tekintetében a városok a projekt-kiválasztási

Megyei jogú város megnevezése	Európai Unió támogatás hazai társfinanszírozással együtt (Mrd Ft) a 1562/2015. (VIII.12.) Korm. határozat alapján	Többletkötelezettség-vállalással megnövelt Európai Unió támogatás hazai társfinanszírozással együtt (Mrd Ft) a 1562/2016. (X.13.) Korm. határozat alapján
Békéscsaba	13,23	14,93
Debrecen	43,32	43,32
Dunaújváros	7,43	9,58
Eger	11,08	13,45
Győr	21,60	21,6
Hódmezővásárhely	9,84	9,84
Kaposvár	14,75	14,75
Kecskemét	23,11	23,11
Miskolc	35,26	35,26
Nagykanizsa	7,94	7,94
Nyíregyháza	24,63	29,63
Pécs	31,40	32,74
Salgótarján	9,20	9,20
Sopron	10,81	15,07
Szeged	33,87	33,87
Székesfehérvár	17,06	18,56
Szekszárd	6,86	11,86
Szolnok	15,19	15,19
Szombathely	14,53	17,23
Tatabánya	13,17	17,60
Veszprém	11,54	13,28
Zalaegerszeg	11,20	16,80
Összesen	387,02	424,81

1. táblázat: Kevésbé fejlett régiók megyei jogú városainak tervezési jogkörébe utalt források mértéke.

TOP 6. prioritástengely intézkedése	Megyei tükrő-intézkedés	Támogatható tevékenységek	TOP 6. prioritástengelybe tartozó intézkedés forráskerete (összes MJV, Mrd Ft)
TOP 6.1 Gazdaságfejlesztés	TOP 1.1 TOP 1.2 TOP 1.3	<ul style="list-style-type: none"> üzleti infrastruktúra-fejlesztés helyi gazdaságfejlesztés turizmusfejlesztés alacsonyabb rendű úthálózat fejlesztése 	115,420 Mrd Ft
TOP 6.2 Családbarát, munkába állást segítő intézmények, közszolgáltatások fejlesztése	TOP 1.4	<ul style="list-style-type: none"> Óvoda-, illetve bölcsődefejlesztések férőhelybővítés, infrastruktúra-fejlesztés új kapacitások létrehozása 	30,044 Mrd Ft
TOP 6.3 Gazdaságélénkítő és népességmegtartó városfejlesztés	TOP 2.1	<ul style="list-style-type: none"> gazdaságélénkítő településfejlesztés zöld város kialakítása kisléptékű környezetvédelmi infrastruktúra-fejlesztés szemléletformálás 	72,030 Mrd Ft
TOP 6.4 Fenntartható városi közlekedésfejlesztés	TOP 3.1	<ul style="list-style-type: none"> közösségi közlekedés feltételeinek javítása, közlekedési IKT fejlesztések intermodalitás javítása kerékpárút-fejlesztések közlekedésbiztonsági intézkedések 	34,455 Mrd Ft
TOP 6.5 Önkormányzatok energiahatékonyságának és a megújuló energia-felhasználás arányának növelése	TOP 3.2	<ul style="list-style-type: none"> önkormányzati épületek energiahatékonysági fejlesztései megújuló energiaforrás-felhasználás részarány növekedése helyi erőforrásokra alapozott, autonóm energetikai rendszerek kiépítése akcióprogramok kidolgozása 	61,271 Mrd Ft
TOP 6.6 Városi közszolgáltatások fejlesztése	TOP 4.1 TOP 4.2	<ul style="list-style-type: none"> egészségügyi alapellátás fejlesztése szociális alapszolgáltatások fejlesztése 	20,924 Mrd Ft
TOP 6.7 Leromlott városi területek rehabilitációja	TOP 4.3	<ul style="list-style-type: none"> szociális város-rehabilitáció a megyei jogú városokban 	9,182 Mrd Ft
TOP 6.8 Gazdaságfejlesztéshez kapcsolódó foglalkoztatás fejlesztés	TOP 5.1	<ul style="list-style-type: none"> helyi és térségi foglalkoztatási együttműködések, paktumok 	32,300 Mrd Ft
TOP 6.9 Társadalmi kohéziót célzó helyi programok	TOP 5.2 TOP 5.3	<ul style="list-style-type: none"> szociális város-rehabilitációhoz kapcsolódó szemléletformáló programok helyi identitást erősítő képzések, programok hagyományörzés, néprajzi oktatás, hagyományalapú tudás helyi partnerségi programok, közösségfejlesztés ösztöndíjprogramok 	11,394 Mrd Ft

2. táblázat: A TOP 6. prioritástengelyének felépítése és az egyes intézkedésekre allokált keretek az összes Megyei Jogú Városra vonatkozóan.

folyamatban KSZ (Közreműködő szervezeti szerepkör) feladatokat látnak el, a 1301/2013./EU Rendelet 7. cikke (5) bekezdésének megfelelően, oly módon, hogy nem képezik az intézményrendszer részét. A döntési javaslat felterjesztését a folyamat és a döntési javaslat IH általi megfelelőségi vizsgálatát követően a döntést az IH vezető hagyja jóvá.

3. Az Integrált Területi Programok Megyei Jogú Városok számára nyitva álló keretei

A megyei jogú városi integrált területi programok a tervezhetőség érdekében objektív népességi és városi fejlettségi adatok alapján indikatív tervezési kerettel ren-

delkeznek. E tervezési kereteket eredetileg a 1562/2015 (VIII. 12.) Korm. határozat rögzítette, mely döntött a területi szereplők ITP-inek elfogadásáról is. Ezt írta felül egyes MJV-k esetében a 1562/2016 (X.13) Korm. határozat, mely a Modern Városok Program keretében tervezett beruházások megvalósítása érdekében döntött többek között a TOP 6. prioritása vonatkozásában is a többletkötelezettség-vállalás feltételeiről és mértékéről. Az eredeti, illetve a nemrégiben módosult, egyes Megyei Jogú Városok számára rögzített kereteket az 1. táblázat foglalja össze.

4. Az Integrált Területi Programokban rögzített területi keretek felhasználhatósága: a TOP 6. prioritástengelyének támogatható területei

A Megyei Jogú Városok az ITP-ikben a számukra meghatározott területi keretek erejéig a TOP 6. prioritásban rögzített tématerületekre allokálhatnak forrásokat. A városok tervezési jogkörébe utalt források tehát nem

csak a területi szereplők szintjén meghatározottak, hanem azon belül, tematikusan is. A TOP 6. prioritásának intézkedései a Megyei Jogú Városok számára képezik le a TOP 1-5. prioritásaiban a megyék számára nyitva álló tématerületeket, az alábbi táblázatban részletezettek szerint.

Az előbbieken részletezettek jól mutatják, hogy a városfejlesztés megfelelő szakmai színvonalú és a tudatos fejlesztést szolgáló tervezése több dokumentum megalkotását igénylő, soktényezős feladat, amelynek kereteit számos tartalmi, és költségvetési korlát határozza meg. Mivel azonban ezek a keretek ismertek, és megfelelő szemlélet esetén egyfajta sorvezetőként is szolgálnak, megismerésük nemcsak feltétele a sikeres tervezésnek, de emellett a hatékony forrásfelhasználásnak egyfajta garanciáját is jelentik a megyei jogú városok számára.

Szerző:
Chikán Márton

Chikán Márton turisztikai szakközgazdász, 2008 óta a közigazgatásban, 2011-től folyamatosan a Nemzetgazdasági Minisztériumban, illetve annak háttérintézményében dolgozik. 2014-ben közreműködött a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program tervezésében, jelenleg az NGM Területfejlesztési Főosztályának kiemelt területfejlesztési szakreferense.



A jövőtervezés és a várostervezés kapcsolata, Budapest 2050

Bevezetés

A jövőtervezés, mint módszer, egyre nagyobb szerepet kap napjaink várostervezésében, hiszen az embereket egyre jobban érdekli, milyen lesz városaink vagy országunk képe, hol fogunk lakni, vagy hogyan fogunk dolgozni. A jelen és a múlt igényeit kielemezve határozzuk meg az irányokat, a korlátokat, a stratégiákat és készülnek el a tervek, hogyan tudja mégis a településfejlesztés, a településtervezés megtervezni a jövőt, kijelölni az utcák, terek munkahelyek helyét, ha nem gyűjt információt a jövőről?

Minden tervezés, célozzon akár települést, akár házat, a jövőt célozza, miért lehet vagy kell mégis a holnap tervezése mellett a holnapután tervezésével is foglalkozni? A településtervezés idősíkjai rövid- és hosszútáv között mozognak, ezekben az időszakokban próbálunk érvényes javaslatokat adni és erre építve tervek készíteni. Ugyanakkor az is látható, hogy ezek a tervek nagyon sokszor egy pillanat alatt érvényüket veszítik, egy gazdasági vagy politikai áttrendeződés, vagy egy humanitárius válság országok, szövetségek, földrészek jövőjét írják újra teljesen és akkor még nem szóltunk a robbanásszerű technológiai változásokról. Lehet-e akkor ennél hosszabb távra is felelősen tervezni?

A kérdést szerintem viszont nem így kell feltenni, hanem úgy, hogy van-e szükség ilyen tervezésre? Szerintem nagy szükség van rá, mert a Föld ökoszisztémája törékeny, nem mindegy, hogyan gazdálkodunk a ránk bízott értékekkel. A fejlesztéseink során a jövő generációk érdekében tekintettel kell lennünk a nem pótolható értékeinkre, az ivóvíz, a levegő, a természeti kincsek korlátos voltára, vagy az éghajlatváltozásra. Például a jelen előrejelzések alapján, ha a fogyasztási szokások nem változnak, 2050-re erős az esély arra, hogy a Föld átlaghőmérséklete megemelkedik. De nagyon nem mindegy, hogy hány fokos lesz a változás. Ha ez az átlaghőmérséklet növekedés eléri a 6 C° fokot, akkor Londonból „Venecia” lehet, a tengerparti településeket jelentősen érinti majd a tengerszintjének emelkedése. (NATGEO 2007) A világ jelentősebb városai – nagyon kevés kivételtől eltekintve – az érintett zónában fekszenek, ezért ez a hatás teljesen átalakíthatja majd a jelenleg ismert társadalmainkat.

Ezért a kérdés úgy merül fel, hogy mit kell ahhoz tennünk, hogy ez a változás ne következzen be. A tervezeink során tehát egyre hangsúlyosabban kell foglalkoznunk a jövő igényeivel, azokkal a kondíciókkal, amit el akarunk kerülni. A tervezés során nem csak a múlt és a jelen állapottal kell foglalkozni, hanem a különböző lehetséges jövőképekkel, így az elvárt vagy éppen a nem akart határértékeket szükséges vizsgálni. A jövőben való gondolkodás érdekében több országban párbeszédet

kezdeményeztek a városlakók és a vezetők között a közös értékekről, a hosszútávon együtt elérendő célokról és ezek az anyagok felhasználásra kerülnek az adott települések közös jövőképeinek alakítása során. Magyarországon például Zsámbék (ZSÁMBÉK 2015), vagy Pécel (PÉCEL 2016) keresi ily módon a település jövőjét.

A jövőtervezés lehetőségeit biztosító eszközrendszer rövid összefoglalója után, egy alkalmazási példát – Budapest egyik legfontosabb alkotóelemének, az eklektikus pesti belváros 2050-re történő megmaradásának esélyeit vizsgáló kutatást – mutatok be. Előtte nemzetközi példákat is kiemelek amelyek fontos lépést jelentenek a városok jövőjének „tervezésében” és ezzel kapcsolatban érdemes még napjaink egyik hangsúlyos irányvonalával foglalkozni a „smart city”-vel. Ezt a megközelítési módot könnyen lehet azonosítani a jövő tervezéssel, hiszen óriási lehetőségeket rejt magában a digitális eszközök minden határon túli térnyerése. William Mitchell a „City of Bits” című könyvében, a digitális változásokkal kapcsolatban felhívja a figyelmet azonban arra, hogy az információs technológiai változások alapvetően alakítják át a városi funkciókat, a fizikai hálózatokat, új minták jönnek létre, ezért újra kell gondolnunk településeink alapjait és szerepeit (ROBINSON 2016). Az „okos város” csak egy, a mában erősen gyökerező jövőbefolyásoló törekvés. A jövőtervezés ennél szélesebb körű, olyan az elmúlt negyven év alatt kialakult eszközrendszer, melynek a településtervezésbe történő integrálásával olyan eszközhöz jutunk, amely képes a jövő nemzedékek sokrétű érdekeinek a képviselésére.

A jövő tervezés lehetőségei

A jövőtudományos kutatások előfutárának az egyes korok ideális városát, társadalmát felvázoló utópiákat lehet tekinteni. A jövő társadalmi – gazdasági viszonyainak, vagy a városok formájának megálmodása minden korban foglalkoztatta a gondolkodókat. Ezek a vizionárius munkák sok esetben a jövőről való gondolkodás és az ábrázolás kiszélesítését jelentik, miközben az adott kor technikai lehetőségeihez képest a megvalósíthatóság szűkebb lehetőségét nyújtják csak.

Az utópia elsősorban a filozófia területén jelent meg, de a jövőről való gondolkodás sokszínű, irodalmi, képzőművészeti, filmes és építészeti alkotásokra is kell itt gondolnunk. Az emberi gondolkodást e tekintetben nem szabad éles határokkal felosztani, a tudomány és a művészet közé húzott vonal a történelem folyamán gyakran elmosódott és a különböző szakterületek inspirálólag hatottak egymásra. A művek és alkotások a jövőbe vetített, vágyott képeken keresztül elsősorban saját jelenük problémáira reagáltak, és jól jellemezték az adott kort.

Ugyanakkor a jelen globális kihívásai, az éghajlatváltozás és a társadalom átalakulása ismét felvetik a jövőről való gondolkodás és gondoskodás problémáját. A hosszabb távon is fenntartható, ökológikus életmód keresése ma a tudományos kutatások egyik legfontosabb kihívása. Az ökológikus épületszerkezetek és az infrastruktúra fejlesztése a technika oldaláról keresik a válaszokat, miközben megjelentek azok az építészekről származó víziók is, amelyek valamiféle jövőbeni „zöld” társadalmat és várost ábrázolnak. Ezek a látványos elképzelések azonban továbbra is adósság maradnak a technikai-társadalmi tartalom érdemi kifejtésével és így nem tudni mennyiben tekinthetők érdemi referenciapontnak a jövőben.

A jövőkutatás művelői a jövő várható, remélt vagy félt elemeit, folyamatait kívánják kutatni – tudva azt, hogy valójában bármilyen széleskörű is a felhasznált tudományos háttér és részletezett az adatbázis, a jövőt olyan kölcsönhatások határozzák meg, amelyek nem megsejthetők 50-100 éves viszonylatban – azért, hogy a jelen döntéseit a jövő generációk iránti felelősség tudja vezérelni. A jövőkutatás feladata a társadalom jövőjének előzetes megismerése, a valószínű jövők előrejelzése (HIDEG 2010). A jövőkutatás a múlt és jelen változásait, rendszereit, folyamatait, példáit értelmezi, tanulmányozza, és szakmai stratégiákat, előrejelzéseket állít fel, és ezek elemzésével keresi az új trendeket. A kutatási terület metodológiája és ismeretanyaga kevésbé bizonyított, mint más hagyományos diszciplínáké (FUTURES STUDIES 2012).

A modernista gondolkodás, a jövő „megoldása” iránti elkötelezettség és az információtechnológia kialakulása

adta a 20. század második felében az alapját a tudományos jövőkutatásnak. A technológiai változások a gondolkodás új síkjait hozták létre, és olyan új tudományok létrejöttét, amelyek alternatív jövőkép kialakítást tettek lehetővé. Az 1970-es 80-as években tudományá vált jövőkutatás a 21. században már tudományos eszközrendszerrel, és a diszciplína témája által adott keretek között dolgozik (HIDEG 2010). A legfontosabb alkalmazott típusai a „scenárió módszer, delphi módszer, monitoring, backcasting, szimuláció és modellezés, társadalmi kapcsolatháló elemzés, rendszerfejlesztés, trendelemzés, morfológiai elemzés, technológiai előrejelzés” (FUTURES STUDIES 2012). A jövőkutatás irányai ugyanakkor a nagyrendszerek – Föld, természet, emberiség, városok, mezőgazdasági táj – jövőbeni határigényeit igyekeznek meghatározni. A gondolkodásból látszik, hogy a jövőre vonatkozó kérdéseket mindkét irányból fontos feltenni, hiszen érdemes azt is vizsgálni, hogy a jelen tendenciái hova vezethetnek, és azt is, hogy a Föld kapacitása mit bír és mit kell tennünk, hogy a határhelyzeteket meg se közelítsük. Természetesen az ismert társadalmi rendszerek és a rendelkezésre álló technológiai tudás adja gondolkodásunk kereteit. Az alkalmazott időtávok (30-50 év) komoly kihívást jelentenek a kutatások számára, hiszen a tapasztalatok szerint ennyi idő alatt eddig mindig történt valami előre megjósolhatatlan változás a Földön és ez így lesz ezután is.

A területi tervezés során 5-15 éves tervekbe foglaljuk az országok, nemzetek, térségek, városok jövőjét különféle ágazatok szerint. A terület- és településfejlesztési



1. kép: Csapatmunka az Urbanisztika Tanszéken. Fotó: Fenes Tamás urb/bme.

tervek a múlt tapasztalataira építve, annak folyamatainak elemzésével, több alternatívában a jövőbe történő kivetítésével, a legfontosabb, a közeljövőben várható és előre jól látható változásokat igyekeznek meghatározni. A korszerű térségi fejlesztési és stratégiai tervezés készítésének alapjait is az információtechnológia biztosítja (HALL 2002), teszi lehetővé a széleskörű adatgyűjtésen, rendszerezésen, megfigyelésen és a komplex adatbázisokon alapuló tervezést, a scenáriókra épített megvalósíthatósági előrejelzések bevezetését. A településfejlesztési stratégiák készítésekor már megindult ezeknek az eszközöknek az alkalmazása.

A települések és azok fizikai szövetének jövőkutatása igényli a több irányú megközelítést, különös tekintettel a fenntartható fejlődésre és az energiarendszerekben kialakuló alapvető változási igényekre és szükségességekre. „A sok elemet – infrastruktúra, gazdasági centralizáció, szétterülés, kulturális különbségek összecsapása – tartalmazó modern városok tervezési vezérelvének az esztétika túl szubjektívnek és egyéniesnek tűnik” (TSCHUMI 2003), „a kutatás tudja felfedni a jövő várostervezésének lehetséges témáit, új programokat, eszközöket ... amely kitérési lehetőségeket tud ajánlani a jelen kríziséből” (TSCHUMI 2003).

A városok nem túl közeli jövőjében való gondolkodás a 21. században került előtérbe, hiszen a napjainkban zajló változások, a környezeti és társadalmi rendszerek egyes elemei működésének látható, érezhető korlátai megindították a gondolkodást a jövő esélyeinek feltérképezésére.

Nemzetközi példák

A várostervezés új irányzata is kialakulóban van. A „Glasgow 2061” kezdeményezést, amely erős társadalmi bevonásra épülő jövőtervezési folyamat, a városi önkormányzat indította el 2011-ben (GLASGOW 2016). Az önkormányzat az ott élő emberekkel együtt gondolkozott, együtt fejlesztették a jövőképek és az általános humán értékek kommunikálásán keresztül a jövő lehetőségeit. Kihelyezett standoknál kérdezték az embereket, hogy mit várnak a várostól. A számítógépes felmérés eredményeképpen szótérképet készítettek, amely sokat elárul a városlakók jövőképéről. A város 2061-es jövőképéről folytatott diskurzus remek eszköz egy tudatos és a közösséget szolgálni akaró vezetés kezében a társadalomfejlesztéshez.

A világon több városban is megindult a holnapután kutatása és tervezése. A „Dublin 2050” kezdeményezést a helyi kereskedelmi és ipari kamara hozta létre (DUBLIN 2016). A folyamat elsősorban a „big-data” által vezérelt technológiai és társadalmi változásokra helyezi a hangsúlyt. A teljesen nyitott, jól átlátható (twitter, Facebook, internetes honlapok, nyitott rendezvények) kommunikációval támogatott jövőkutatásban részt vesznek világméretű és helyi IT cégek is, akik a folyamatnak az üzleti oldalát erősítik.

Több, az „okos város”-okkal foglalkozó kutató ugyanakkor fontos különbségekre hívja fel a figyelmet, az „adat-városok” és a „participatív-városok” között (BAXTER 2016). Ez a különbségtétel arra utal, hogy fontos a városi polgárok bevonása és a közös gondolkodás megindítása, hogy ne csak alanyai legyenek az adatgyűjtésnek, hanem aktív szerepet tudjanak játszani a gyűjtésben és abban, hogy mit mérnek és hogyan. Az „okos város” kezdeményezés nem csak az eszközváltást erősíti, hanem a társadalom új megközelítési módjainak lehetőségét, az eszközök és az emberek közötti szorosabb integráció kialakítását is.

Budapest 2050

A témával az Urbanisztika Tanszéken először a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen 2010-2012 lezajlott összehangolt (BME 2012) és interdiszciplináris kutatás kapcsán foglalkoztam először (ALFÖLDI 2012). A főváros 2050-re várható állapotának előrejelzése volt a céltom, az 5500 elemből álló eklektikus városmagra fókuszáltam: a városszövet megmaradásának esélyeit vizsgáltam, hiszen annak tönkremenetele a város identitásvesztését okozhatja. A lehetséges jövő szocio-ökonomiai viszonyai között került vizsgálatra a pesti belvárosi tömbök megmaradásának lehetőségei.

Felvetés

Budapest egyik legfontosabb térszerkezeti, és identitáshordozó eleme a pesti belváros. A jövő fontos kérdése, hogy meg tud-e maradni a fizikai szövet a következő 40 év alatt, vagy a változások – társadalmi, gazdasági, környezeti – hatására milyen irányba fejlődik? (ALFÖLDI 2016) Lesz-e a társadalomnak elég ereje a megújításhoz és az emberek meg tudják-e fizetni majd a megoldásokat? A kérdést nem úgy érdemes feltenni, hogy milyen technikai lépéseket kell ahhoz megtenni, hogy Pest belvárosa megmaradjon, hanem fordítva, milyen körülmények között lesz ereje a városnak a technikai innovációk használatához és ezek milyen változásokat okoznak.

A vizsgálat alapfeltételezése szerint Budapest meg tudja őrizni a pesti Belváros jellemző tömbjeit 2050-re is. A feltevés bizonyításához azt kellett számba venni, hogy milyen gazdasági és társadalmi erők megléte esetén van meg az esélye a tömbök megmaradásának, ha elfogadjuk azt a feltételezést, hogy a városra ható külső és belső erők alapvetően határozzák meg a beépítést, annak méretét, sűrűségét, korszerűségét, lakás és funkcionális összetettségét, kölcsönhatásban a benne élő társadalommal. A feltevés esélyeit és lehetséges körülményeit vizsgálva, először a múlt viszonyainak elemzésével – mikor és hogyan épült, fejlődött a történelem során a belváros – kezdődött a munka, majd mindhárom – 1900, 2000, 2050 – idősíkban azokat az összefüggéseket, tényezőket kerestem, amelyek a tömbök jelen, vagy jelenhez közeli formában történő megőrzését



2. kép: Csapatmunka az oktatásban az Urbanisztika Tanszéken. Fotó: Fenes Tamás urb/bme.

biztosítják. Azért vizsgáltam párhuzamosan a három időszakot, hogy a múlt felismerhető összefüggései segítsenek értelmezni a jelen folyamatait, a közel kétszáz év mintái a rövidtávú példák kiértékeléséhez adjanak új szempontokat.

Vizsgálatok

Az elmúlt közel 150 évet értékelve lehet azokat a kérdéseket megválaszolni, hogy milyen társadalmi gazdasági erők hatására alakultak ki Pest belvárosának tömbjei, mennyiben játszott szerepet Európa és Magyarország gazdasági teljesítménye, mennyiben tükrözi vissza ezeket a hatásokat a város belső területeinek kiépülése. Néhány jellemző adat segítségével került bemutatásra és összehasonlításra az 1900-as és a 2000-es évek állapota megvizsgálva a városba irányuló fejlesztési erőket és az ezek eredményeképpen kialakult térbeli elrendeződést.

1900-ban Budapest 900 ezer lakosával a Monarchia második legnagyobb városaként története során másodszor tett szert közép-európai jelentőségű szerepre. A kiemelkedő centrális logisztikai helyzet és a gyorsan fejlődő ipar adta a fejlődés dinamikáját az egyre erősebben kiépülő közigazgatási központi szerep mellett (ENYEDI 1992). Erre az időszakra teljesen kiépült a főváros közigazgatási rendszere, létrejöttek a közszolgáltatások, az épületek száma megduplázódott, dinamikus fejlődött az ipari termelőkapacitás – élelmiszer-, feldolgozó-, szesz-, mezőgazdasági, gépgyártó, közlekedési-gépgyártó-; és gépipar (ALFÖLDI 2010). Az 1900-as évekre az ország jelentős – európai mércével is mérhető – gazdasági fejlődésének az ereje Pest belvárosának tömbjeit – az újlipótvárosi tömbök kivételével – több emeletes házakkal építette be. Itt élt a város lakosságának 56%-a, és egész

Pest lakosságának 67%-a, az erősen tagolt – foglalkozás, vagyoni helyzet és presztízs szerinti – társadalom földrajzi elkülönülése is megtörténik. Kialakul a „városszag” – a Belváros és a Lipótváros, kiegészülve Terézváros és Józsefváros egyes részeivel és az országos főutak menti tömbökkel. Itt helyezkedik el a központi funkciókat megtestesítő épületek jelentős része – minisztériumok, bankszékházak, biztosítók – és a magas minőségű lakáskörülményeket biztosító bérházak, paloták. Kialakul a „bérházak-negyed” (BELUSZKY 1992), ami a „városszagon” kívül, a vizsgált pesti belváros határáig terjed, és amelyet a Nagykörút további két, jól elkülöníthető részre oszt. A város lakásállományának több mint 50%-a helyezkedik el ebben a zónában. A Nagykörút és a nagyobb jelentőségű utak melletti tömbökben jelentős arányban értelmiségiek, önálló iparosok, kereskedők, vagyonosok éltek (a háztartások 71%-ban), míg a zóna peremén – elsősorban a VIII. és IX. kerületben – ez az arány már csak 25,4% volt, ugyanakkor az ipari munkások, nem önálló iparosok, cselédek, altisztek, napszámosok aránya magas volt (42,7%) (VÖRÖS 1978). A lakás kínálat is a társadalmi megosztásnak felelt meg, a XX. század elején az egyszobás lakások aránya az egész vizsgált területen 40% felett van, de kimagaslóan magas, 60% körüli értékeket találunk a VIII. és IX. kerület egyes összefüggő területein. Így elmondható, hogy a különböző társadalmi rétegek jelentősen eltérő körülmények között és városrészekben éltek.

A 2000-es évekre az ország jelentősen megváltozott gazdasági körülményei nem alakították át jelentős mértékben a pesti belváros tömbjeit, inkább csak befejeződött a beépítés. A főváros népességszáma 2001-ben közel 1,8 millió fő volt. Gazdasági szerepe tovább növekedett, ipari szerkezete teljesen átalakult. A gépipar és a feldolgozó

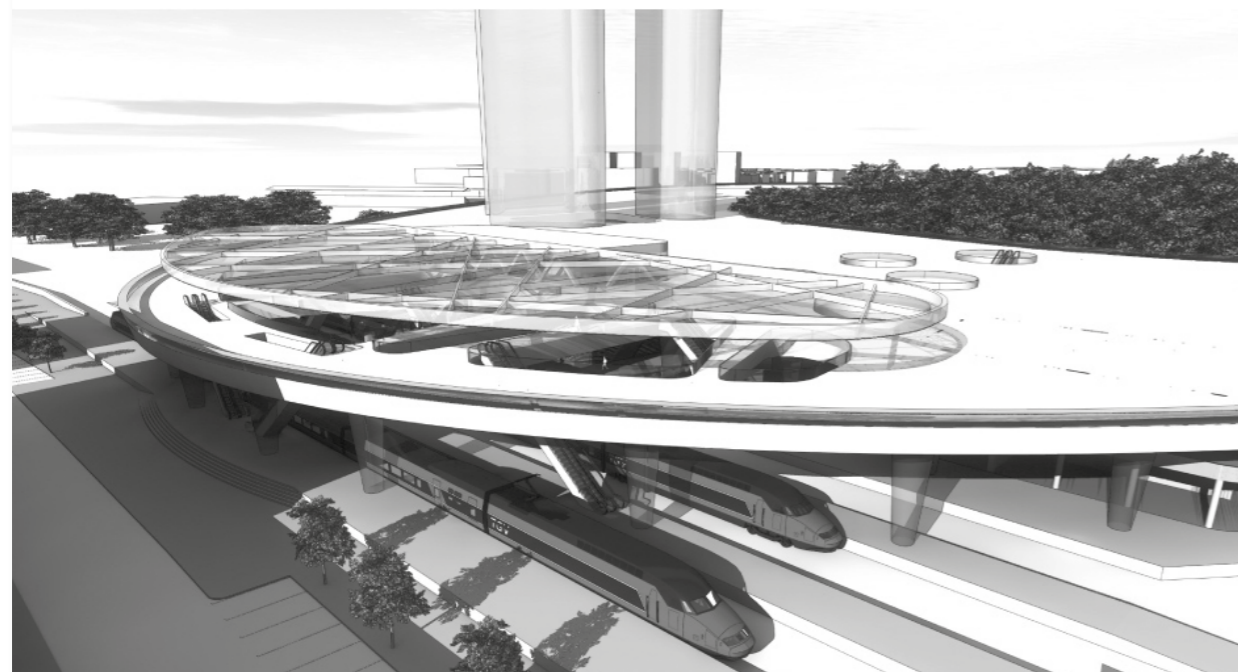
ipar szinte teljesen megszűnt, „ugyanakkor beruházásai, kiváltképpen működtetőke beruházásai, számottevő mértékben koncentráltak a budapesti iparban, innen származik az ipari termékek és az export egyharmada, és még meghaladta (1998) a 20%-ot a budapesti iparban foglalkoztatottak országos részaránya” (BARTA 1998).

Budapest lakossága átrendeződött, a belső kerületek lakossága csökkent, míg a külső kerületek, illetve az agglomeráció népessége az urbanizációs folyamatok hatására folyamatosan nőtt. A város lakosságának korösszetétele kedvezőtlenebb az országosnál, különösen a belső kerületekben. Az elmúlt száz év egyik legjelentősebb változása, hogy a vezető beosztásúak és értelmiségi foglalkozásúak lakhelye jellemző módon átkerült Pestről Budára, illetve az agglomerációba.

Pest belvárosának zárt tömbökkel beépített területe a teljes városterület 0,2%-a, ugyanakkor Budapest lakossága 20%-ának lakhelye és itt található a fővárosi lakások 20%-a is (KSH 2003). A népsűrűség jelentősen csökkent 1900-hoz képest, de a sűrűsödések elhelyezkedése nem változott. A szocialista időszak központosított politikája, terület- és városfejlesztési tervei a hiányosságok leküzdésében a mennyiségi szempontokat tekintette vezérelvnek. A „városrag” kiszélesedett az elmúlt időszakban, a Belváros és Lipótváros kiegészült Terézváros, Erzsébetváros, Józsefváros és Ferencváros első sorban a Nagykörúton belüli részeivel, az országos főutak menti tömbökkel és Újlipótvárossal, de már nem különül el olyan élesen a következő zónától. Az egész pesti belváros elvesztette kiemelkedő presztízsű jellegét, talán csak az V. kerület és a kapcsolódó Újlipótváros tartották meg haqvománvosan magas pozícióikat. A központi funkciót

megtestesítő épületek – minisztériumok, közigazgatási irodák – megmaradtak itt, de a gazdaságot befolyásoló épületek jelentős százalékban elköltöztek. A lakások szobakínálata – bár most is a pesti oldal legjobb minőségű területe – az eltelt időszak átépítései miatt leszűkült. A lakóépületek közel 100%-a ismét magántulajdonban van, A „bérletkés-negyed” határa összemosódott a „városraggal”, tradicionálisan a főbb közlekedési útvonalak mentén, az Andrassy út külső szakasza körül és a Nagykörút mentén. Az okok egy részét már korábban jeleztük – lakáspriyatizáció, lakásleválasztás, az elit elköltözése -, de meg kell még említeni a bérletkés alulreprezentáltságát országosan és Budapesten egyaránt. Megállapítható, hogy mind társadalmilag, mind a lakáskínálatot illetően kiegyenlítődtek a pesti oldal belső kerületei. Az öröklött helyzet – elhanyagolt, rossz állagú, dominánsan kislakások – és a rendszerváltáskor elhibázott társadalom- és lakáspolitikát kitermelte a leszakadó városrészeket. Az említett pesti kerületek lakásállományát még mindig dominálják az egy-két szobás lakások, ami az összes lakás több mint 75%-a (egyszobás 35,2%; kétszobás 40,7%), de ebben is vannak különbségek; a VII., VIII. és IX. kerület említett terület egységein az egyszobás lakások aránya meghaladja a 35%-ot (ALFÖLDI 2012).

A társadalmi adatokat, a gazdasági lehetőségeket és az épített környezet jellemzőit egymás mellé illesztve a város erejének okait és összefüggéseit elemeztem a 19-20. század fordulóján éppúgy, mint 100 évvel később. Ezeknek az összefüggéseknek a segítségével próbálom előre jelezni Budapest társadalmi-gazdasági környezetét 2050-ben (ALFÖLDI 2016).



3. kép: Rákosrendező lehetséges fejlődési lehetősége, intermodális csomópont. Tervező: Papp András. Konzulensek: Alföldi György, Bach Péter uftab/urb/bme.

A jövő

A 1900-as és a 2000-es állapotok „megrajzolása” után a 2050-es állapot felvételére volt szükség. Ehhez a jövőkutató módszerek közül a „scenárió” analízist segítségül hívva, a nemzetközi szakirodalomban fellelhető európai jövőképekben az átfogóan elemzett állapotmutatókat – Európa a világban, gazdasági, társadalmi, környezeti állapotok – használtam fel Európa és Magyarország jövőjét leíró státuszok kialakításához (ALFÖLDI 2012). A függőleges tengelyre Európa jövőbeli változásainak két állapota, míg a vízszintes tengelyre Magyarország lehetséges változásai kerültek. Budapest jövőjére – kis és nyitott gazdaságú országgént – a világ fejlődése elsősorban Európán keresztül hat. A scenáriók felállításakor azzal számoltam, hogy Magyarország jövőjét is az európai fejlődés viszonylatában lehet leírni. E két térség – Európa, Magyarország – mozgásai határozzák meg alapvetően azokat a fejlesztési energiákat és trendeket, melyek Budapest – és ezen belül a belváros – épített környezetének változásaira hatnak gazdasági, társadalmi oldalról. Az európai tengely két iránya: „Európa a világ nyomában”; és „Európa egyedül marad”. A magyar tengely két iránya: „Magyarország lassabban halad”; és „Magyarország lépést tart”. Az Európa- és a Magyarország- tengely annak függvényében jelöli ki a jövőt, hogy szereznek-e előnyös pozíciókat e térségek.

„Budapest 2050-ben az európai fejlődés hordozója”

Budapest és közvetlen agglomerációjának megközelítőleg 2,5 millió lakosa több erős, közvetlen szállal kapcsolódik a fejlett Pentagon területhez, de erős a kapcsolata az ország keleti és déli régióin keresztül a bővülő EU területekhez is. A kiépülő új közlekedési és szállítási módok és hálózatok egyik központja lehet Budapest, ahol található a fejlett területek innovatív, magas hozzáadott értékű ipari-, a fejlett mezőgazdasági- és a keleti – délkeleti irányba bővülő EU régiókat a fejlett régiókhoz csatoló interfész szerep. Növekedési központi szerepe miatt Budapest komoly célterülete a vándorlási folyamatoknak és a városba irányuló vándorlási folyamatokban a magasán képzett rétegek aránya jelentős.

Budapestet az agglomerációval egységes, a vonalas tömegközlekedési hálózatokra épülő közlekedési rendszer fűzi össze. A magasabb pozíciójú társadalmi rétegek hagyományosan Pest szűk területén (V. kerület, Újlipótváros), Budán, és az észak-nyugati szektor agglomerációs településein élnek. A scenárió által vizsgált időszakban megnő a lakhatási igény Pest belvárosi területein több okból. A város növekedési szerepéből adódó népességtöbblet ezen a területen keresi nagyrészt lakóhelyét, és az agglomerációból jelentős számban ideköltöznek a közlekedési költségek növekedése és a kompakt várost alakító politika hatására. De ezen a területen helyezkednek el a fejlett tercier alapú gazdaság kiszolgáló szervezeteinek,

vállalkozásainak a központjai, a pénzügyi szolgáltatók, tanácsadó cégek irodái. Az itt dolgozó és itt élő, a régióból és a világ minden tájáról érkező, magasán képzett társadalmi rétegekre épülő, differenciált szolgáltatások hálózata – kereskedelmi és szabadidős funkciók – a kreatív ágazatokkal is összekapcsolódik.

Az erős – európai színvonalú – kereslet biztosítja az ingatlanpiaci ágazatok számára azt a felújítási és beruházási fedezetet, amely szükséges a házak, tömbök átépítéséhez, felújításához. A lakáskereslet legfontosabb jellemzői: vegyes lakásnagyság, újonnan felújított, vagy új építésű házakban legyen a lakás; olcsó – gazdaságos üzemeltetésű; megújuló energia használata; tömegközlekedési – elsősorban vonalas – kapcsolat közelsége; a terület szolgáltatási kínálata legyen kellően vegyes. A területre költöző irodaházak, szolgáltatók és szolgáltatók is a lakóépületekkel megegyező épületkínálatot várják el, talán csak a közlekedési kapcsolatok, és az üzemelési költségek alacsony szintje hangsúlyosabb szempont a választásuknál.

A város fizikai szövetének átépülésére is a fenti tényezők hatnak. Az utcák szerepváltásában erősödik a gyalogos – kerékpáros közlekedés és a tömegközlekedés szerepe a gépkocsikkal szemben. A tömböket határoló közterületek mérete és dimenziója nem változik. A tömbök szerepe ebből a szempontból tehát nem értékelődik át. A funkcióknak való megfelelés szempontjából nagyobb kihívás éri a beépítést. Az egész pesti belváros a város erősebb ingatlanpozíciójú területei közé tartozik, így a nagyobb gazdasági erő – magasabb bérleti díj – esélyessé teszi a meglévő épületek felújítását, akár a magasabb bekerülési költségek vállalása mellett is. Az épületek így meg tudnak felelni a magasabb környezeti, műszaki, üzemeltetési igényeknek. A lakássűrűség is csökken, hiszen az ideköltöző munkahelyek, irodák, szolgáltatások, valamint a rekreáció felületei vegyesen foglalják el a területet a fenntarthatósági kritériumok, a „24 órás használat” filozófiája alapján.

„Budapest 2050-ben az ország motorja”

Budapest és a körülötte tömörülő agglomeráció több, mint 2,5 millió lakosú, és komoly célterülete az ország leszakadó régióiból történő elvándorlásnak, ezekben a folyamatokban az alacsonyabban képzett rétegek aránya jelentős. Az EU fejlettebb területei Budapesten keresztül maradnak kapcsolatban az ország régióival. A szállítás és közlekedés hagyományos módjai, valamint a nem megújult ipar lesz a domináns még ebben az időszakban, Budapest kényszerű kapcsoló szerepet fog játszani vegyes szerkezetű iparával – amelynek kis része csak innovatív – és adminisztratív funkcióival.

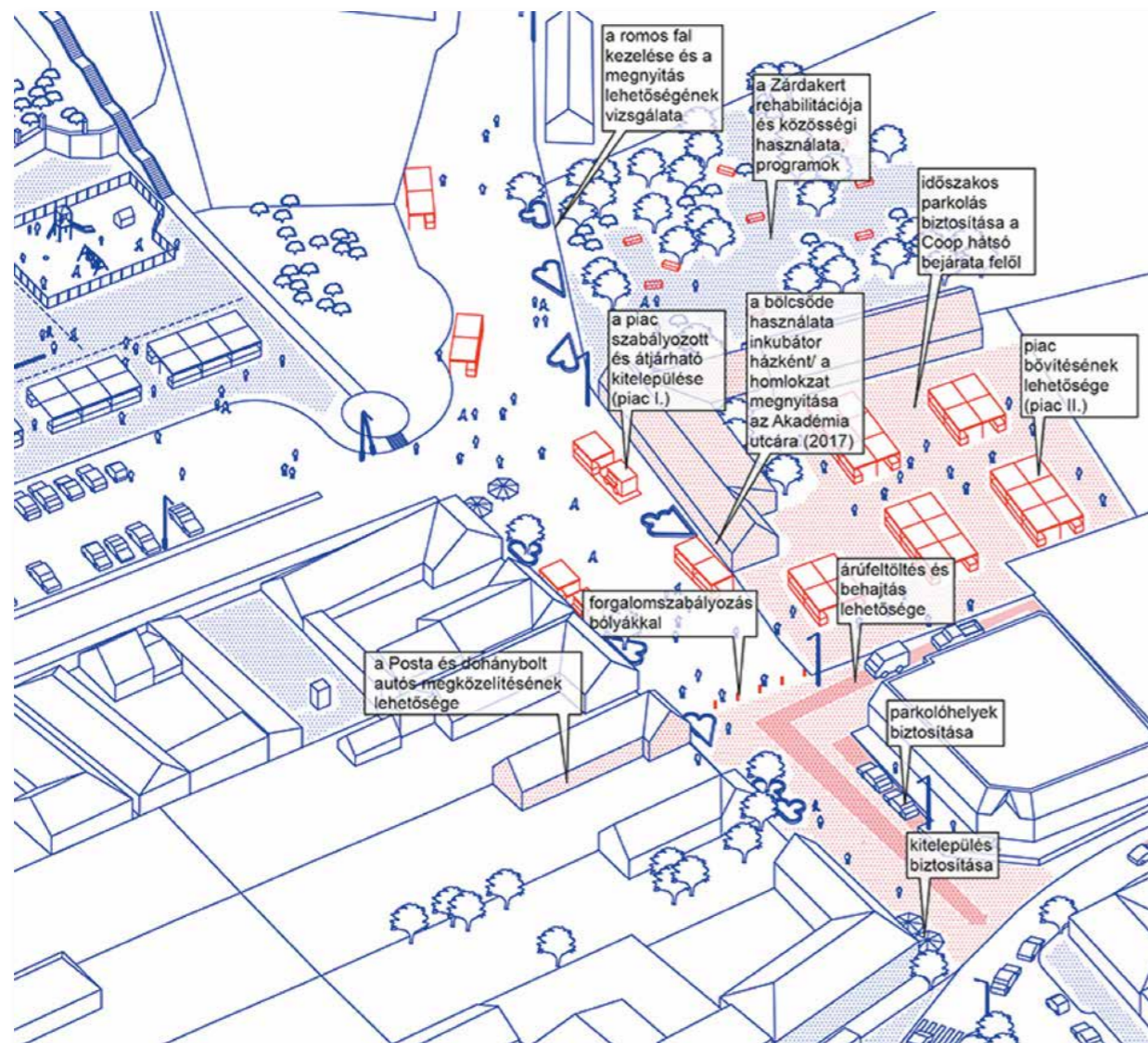
A Budapestet körülvevő agglomeráció települései a meglévő tömegközlekedési vonalak körül sűrűsödnek össze, hiszen ezek a nem teljesen megújult hálózatok jelentik az egyetlen lehetséges kapcsolatot a várossal. A Budapest belvárosát érintő vándorlás kétirányú és eltérő

karakterű, az egyik az elvándorlás, amely a magasabb iskolázottságú rétegeket érinti, míg a bevándorlás főleg az alacsonyabb pozíciójú rétegeket. Ezek az emberek igyekeznek bejutni a városba, a potenciális munkahelyek közelébe. A szcenárió által vizsgált időszakban ezért megnő a lakhatási igény Pesten. A belvárosban a nagyon eltérő társadalmi-gazdasági lehetőségekkel rendelkező rétegek térben elkülönülnek, a város kettészakad, és ez erősen hat a fizikai szövetre is.

A pesti belvárosban a Duna mentén, az V. kerületben és az Újlipótvárosban alakulnak ki a jobb pozíciójú területek, kiegészülve a Kiskörút menti egy-két tömbbel, valamint a vonalas tömegközlekedéssel ellátott fő utak menti tömbökkel, kialakul újból a szűk „városmag” terület. Ezekben a tömbökben helyezkednek el az adminisztráció épületei, a gazdasági szereplők központi irodái, és a kapcsolódó szolgáltatók is. A tömbök és a házak megújításához, felújításához szükséges tőkét az

ingatlanpiaci szereplők nehezen tudják előteremteni, a nem túl erős fizetőképes kereslet miatt. A megjelenő lakáskereslet jellemzően gyengébb igényű, mint az előző szcenárióban: vegyes lakásnagyság, újonnan felújított vagy új építésű házban legyen a lakás; olcsó bérű, vagy árú, olcsó üzemeltetésű; tömegközlekedési – elsősorban vonalas – kapcsolat közelsége. A terület iránt érdeklődő irodaházak, szolgáltatók és szolgáltatások is a lakóépületekkel megegyező ingatlankínálatot keresik.

A terület utcái és terei jellemzően nem változnak, a XXI. század eleji állapot konzerválódik. Erősödik ugyan a gyalogos és kerékpáros forgalom, de az egyéni gépkocsis közlekedés is megmarad. A tömböket határoló közterületek mérete és dimenziója nem változik. Ebben a városrészben a tömbök szerepe nem értékelődik át, jelentős beavatkozások nem történnek, a lakássűrűség nem változik, a fenntarthatósági követelményeknek való megfeleltetés megindul, de nem tud teljes körű lenni.



4. kép: Zsámbék, Városközpont közösségi tervezés 2015.

Felelős tervező: Alföldi György, Bach Péter, Kukucska Gergely uflab/urb/bme. Rajz: Kukucska Gergely, Leitold Debora.

A pesti belváros további területein, a fő utak közötti területeken, és a belváros határához csatlakozó területen alakulnak ki majd a szegény negyedek, a „bérletés-negyed”. Ezekben a tömbökben laknak majd az alacsonyabb társadalmi rétegek és az őket kiszolgáló kereskedelmi egységek. A gyenge fizetőképesség és a magas ingatlanérték a terület sűrűségének növekedéséhez vezet. A meglévő házak felújításakor a legfontosabb szempont a lehető legtöbb lakás kialakítása lesz. Ezzel a megoldással lehet a beruházásokhoz szükséges fedezetet megteremteni az ingatlanpiaci szereplőknek. A terület lakáskeresletét leginkább az olcsó lakhatás határozza meg: kis lakások, olcsó bérű, vagy árú lakások. A területen kevés irodaház keres helyet, inkább a szolgáltatók és szolgáltatások kerülnek be az épületekbe.

Szcenárió analízis

A két szcenárió összehasonlítása lehet a feltevést – 2050-re Budapest akkor tartja meg identitását, ha megőrződnek a pesti belváros-tömbjei – bizonyítani. Ehhez körüljártam a várost alkotó struktúrákat, azokat az összefüggéseket, melyek a tömbök jelen, vagy jelenhez közeli formában történő megőrzését biztosítják. Feltételezésem a városalkotó struktúra-rendszer egyik érdekes részét, a fizikai struktúrát érinti, a tömbök és az épületek alakját, és formai jegyeit. Mivel azt nehéz megjósolni, hogy milyen lesz a budapesti építészet 2050-ben, hogy milyen gondolati-kulturális irányzatok fognak hatni, megfordítottam a kérdést. Azt vizsgáltam, hogy mi biztosíthatja a pesti belváros jelenlegi városépítészeti arculatának megmaradását, hogy a lehetséges társadalmi, gazdasági, környezeti változások hogyan befolyásolják a megmaradás esélyeit.

A 2050-es szcenáriókból látszik, hogy két eltérő dinamikájú feltételrendszerrel számoltam. „Az európai fejlődés hordozója” jövőképz gazdasági háttere erősebb, társadalmi képe kiegyensúlyozottabb. Ebben az esetben az épületek jövője biztosnak látszik, hiszen fizetőképes kereslet alakul ki az egész terület iránt. Az épületek felújításának, a tömbök újjáépítésének az alapját a megjelenő új társadalmi rétegek igényei fogják biztosítani. A várhatóan átalakuló gazdaságszerkezet és a vándorlási folyamatok jellemzőinek megváltozása miatt csökkenni fog az alacsonyabb pozíciójú/képzettségű munkavállaló rétegek aránya a város egészében, és a pesti belvárossal határos területeken erősíti a belvárosi tömbök helyzetét, egyrészt a főváros erős vonzóképesége, és kiemelkedően erős a tudás gazdaságban foglalkoztatottak irányában. A kultúrában és a kreatív iparban dolgozók már napjainkban is erősen elkötelezettek a történelmi belvárosok, és a fenntarthatósági felelősségvállalás iránt. Másrészt a vonalas tömegközlekedési hálózatok mentén a települések átalakulása a „kompaktság” irányában alakul és erősíti a városközponti, tradicionális beépítésű területek iránti erős városi igényt.

A 2050-es szcenáriók közül „Az ország motorja szcenárió” összetettebb képet mutat, ugyanakkor térszervező hatásában az 1900-as képet idézi. Országon belül ismét egyre nő majd a szakadék a főváros és a keleti régiók között, szerepe tovább koncentrálódik az országon belül. A vándorlási folyamatokban ismét a „faluváros” reláció fog dominálni, a képzetlenebb, a szegénység elől menekülő rétegek fogják alkotni a beköltözőket, és csökkenni fog a nemzetközi tudás gazdaságban érdekelt foglalkoztatottak aránya.

A belvárosra kétarcú nyomás fog nehezedni. A jelentősebb igényt a közvetlenül a munkahely közelében lakhatást keresők határozzák meg. Az energetikában, az iparban és a hosszú távú szállításban nem lezajlott technológiai átalakulás közvetlenül fogja éreztetni hatását a lakosság körében, például a drága és ritka tömegközlekedés, a hiányos és drága energiaellátás terén. Ezért az emberek a közlekedési hálózatokhoz minél közelebb fognak a városban elrendeződni, és olcsó, kis lakásokat keresni a „bérletés-negyedben”. A beruházási források, a közösségi (állami, önkormányzati) akciók hiánya, valamint az erős kereslet a lakások árait, béreit jelentősen meg fogja emelni. A megfizethetőség miatt a terület sűrűsödése fog bekövetkezni, a lakások megosztásával, a tetőtér és a még fellelhető tartalék helyek beépítésével. A területen a laksűrűség a 2000-es éveknél erősebb lesz, de nem éri el –remélhetőleg – az 1900-as évek sűrűségét. A területen nem a fenntarthatósági követelmények miatti bontások fogják veszélyeztetni a beépítést és a házakat, hanem az olcsó felújítások, a sűrűsítés, és a leromlott állapotok. A „városmag” területen, mely a mainál kisebb területre húzódik össze, a meglévő épületállomány felújításával, egyes helyeken a lakások összevonásával alakul ki majd a beépítés. Jelentős társadalmi és környezeti különbség lesz a „városmag” és a „bérletés-negyed” között. A területre irányuló keresletet, mely gyengébb lesz mint a másik esetben, jellemzően a központi irányításban és a gazdaság vezető pozícióiban dolgozók adják majd. A beépítést nem kíséri majd differenciált kereskedelem és szolgáltatás. Ebben a jövőképzben a „városmag” területén a beépítést és az épületeket fenyegeti legkevésbé a veszély, hiszen a negyed felé irányuló kereslet nem erős, a meglévő épületek nyújtotta tégányokkal, lakásméretük helyreállításával megoldható.

A pesti tömbök helyzetéről összefoglalva elmondható, hogy Budapest egészének jövőjével van erős összefüggésben, a legkedvezőbb megoldást minden szempontból az összefogó, együttműködő Európába erősen integrált főváros nyújtja mind fenntarthatósági, mind értékörzési szempontból. Látható, hogy Budapest fejlesztési erejének egy részét akkor is megtartja, ha Európa fejlődése lelassul és az országban a keleti, északkeleti régiók menthetetlenül lemaradnak. A pesti belváros iránti érdeklődés mindkét szcenárióban megmarad, amíg „Budapest 2050 az ország motorja” jövőképz esetében a tömbök életét erős gazdasági-társadalmi és kulturális kihívások – társadalmi szaka-

dás – veszélyeztetik, addig az „Budapest 2050 az európai fejlődés hordozója” esetében a veszélyt a gazdaságilag erős lakosság jelenti.

A több mint háromszáz éves városszerkezetnek és a több mint százéves épületek együttesének jelentős az esélye arra, hogy negyven év múlva hordozza Budapest identitását. Tehát ha azt akarjuk, hogy megőrződjön a pesti

belváros, az nem csak építészeti feladatokat ölel fel, hanem fontos, hogy a társadalomnak legyen hozzá gazdasági ereje és lehetősége fenntartásra. Ez egyszerre társadalmi, gazdasági és környezeti felelősség (ALFÖLDI 2016).

Szerző:

Dr. habil Alföldi György
tanszékvezető helyettes, egyetemi docens

Dr. habil Alföldi György (építész, várostervező) 2007-ben megvédett doktori értekezésében az építészet és a városfejlesztés közötti összefüggéseket elemzi. Az Urbanisztika Tanszék keretében Bach Péterrel létrehozta az „Urban Future Laboratory”-t mely a városi jövő kihívásainak kutatásán keresztül oktatja a várostervezést, és a társadalmi igényekre reagáló építészetet. 1998 – 2016 között Józsefváros fejlesztésének egyik felelőseként, részese volt a terület Európa hírű városmegújítási programjainak, a Corvin Sétány és Magdolna negyed programoknak. 2016-ban Budapest – Józsefvárosban végzett munkájáért – a fejlesztési tervek kialakításáért és a városfejlesztési nagy projektek vezetéséért – vehette át a Műegyetemen habilitációs oklevelét.

Irodalom:

- Alföldi, György: Urban Quartette, A város-szövet és a társadalmi-szövet kölcsönhatása, in. Városmegújítás, Benkő M. és Szabó Á. (szerk.), BME Urbanisztika Tanszék, Budapest, 2010.
- Alföldi, György: A megújuló energia hatása a nagyvárosi – budapesti – tömbök jövőjére; in: Energiagazdálkodás, 52. évf. 2011. különszám; 3-6 p.
- Alföldi György (szerk.): Budapest 2050 – a belvárosi tömbök fennmaradásának esélyei.; Budapest: Terc Kiadó, 2012. 210 p. ISBN 978-963-9968-41-7; (2012)
- Alföldi, György, Wettstein Domonkos: A jövő kutatás múltja és fő irányai. In: Alföldi György (szerk.): Budapest 2050 – a belvárosi tömbök fennmaradásának esélyei.; Budapest: Terc Kiadó, 2012. pp. 150-155. ISBN 978-963-9968-41-7;
- Alföldi, György: A jövő városa: Budapest 2050, UTÓIRAT: A RÉGI-ÚJ MAGYAR ÉPÍTŐMŰVÉSZET MELLÉKLETE (ISSN: 1789-9680) XV/84: pp. 47-51. (2015)
- Alföldi, György beszélgetése Horváth Attilával, Jelenlegi döntéseink befolyásolják a jövő városfejlesztési forgatókönyveit, 2016. augusztus 16. <http://www.bme.hu/hirek/20160816> Jelenlegi_donteseink_befolyasoljak_a_jovo_varosfejlodesi_forgatokonyveit (letöltve 2016.10.09)
- Barta, Györgyi: Nemzetköziesedés, globalizáció, nemzetközi városok, p. 13-27. in: Barta Gy (szerk): Budapest-nemzetközi város. Magyar Tudományos Akadémia, Budapest (1998)
- Baxter, Arthur: Why Smart Cities Will Need Smarter Citizens, 2016. 07. 19, 10:16am, <http://observer.com/2016/07/why-smart-cities-will-need-smarter-citizens/> (letöltve 2016.10.09)
- Beluszky Pál: Budapest és a modernizáció kihívásai, Beluszky Pál, in. Tér és Társadalom, 3-4, 1992; Budapest;
- BME – „Minőségorientált, összehangolt oktatási és K+F+I stratégia, valamint működési modell kidolgozása a Műegyetemen” TÁMOP-4.2.1/B-09/11/KMR-2010-0002 jelű kutatási programban, Kutatóegyetem, K+F+I Stratégia, Fenntartható energetika, Kiemelt Kutatási Terület; BME, Budapest, https://kutatas.bme.hu/portal/research_university/struct2/FE/; (letöltve 2016.10.09)
- DUBLIN 2050 program, 2016, <http://www.dublin2050.ie>
- Enyedi György: Budapest az európai nagyváros rendszerben, in. Tér és Társadalom, 3-4, 1992; Budapest, Future Glasgow City Vision Program; <http://futurecity.glasgow.gov.uk> (letöltve 2016.10.09)
- Hall, Peter :Urban and Regional Planning, Fourth Edition;; Routledge, London-New York; 2002;
- Dr. Hideg Éva: Jövő kutatási paradigmák, előadás 2010.06.04. Magyar UNESCO Bizottság Társadalomtudományi Albizottságának Jövő kutatási Bizottsága;
- Migration and Global Environmental Change (2011), Final Project Report: Executive Summary, The Government Office for Science, London, <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20121212135622/http://www.bis.gov.uk/foresight/our-work/projects/current-projects/global-migration/>, (letöltve 2016.10.09)
- Nagyvárosok belső tagozódása, Budapest; KSH Budapesti és Pest Megyei Igazgatósága, Budapest, 2003,
- National Geographic Television: Six degrees could change the world, 2007, https://www.youtube.com/watch?v=R_pb1G2wloA, (letöltve 2016.10.09)
- Pécel 2030 – <https://www.facebook.com/groups/913432008716701/?fref=ts>, (letöltve 2016.10.09)
- Robinson, Rick: Why Smart Cities still aren't working for us after 20 years. And how we can fix them. 2016. 02.01., <https://theurbantechologist.com>, (letöltve 2016.10.09)
- Tschumi, Bernard, Irene Cheng (szerk):The State of Architecture at the Beginning of the 21st Century, The Monacelli Press-Columbia Books of Architecture; New York; 2003.
- Vörös Károly (szerk): Budapest története IV.;; Akadémiai Kiadó 1978, Budapest;
- Zsámbék 2030 – <https://www.facebook.com/groups/783530171768279/1016935528427741/> (letöltve 2016.10.09)

Az ESPON 2013 program eredményei az európai városhálózat átalakulásának tükrében

Key words: European Territorial Co-operation, ESPON, polycentric urban networks, green economy, territorial vision

Kulcsszavak: európai területi együttműködések, ESPON, policentrikus városhálózat, zöldgazdaság, területi jövőkép

Abstract:

The ESPON 2013 interregional cooperation programme performed numerous applied research and targeted analysis projects contributing to exploring territorial evidence and progress in connection with European cities and their role in territorial cohesion. The paper summarizes the outcomes and conclusions of the main ESPON 2013 projects focusing on the European network of cities, which are of high relevance from a Hungarian perspective as well.

Absztrakt:

Az ESPON 2013 interregionális együttműködési program számos alkalmazott kutatás és célzott elemzési projekt végrehajtásával járult hozzá az európai városokkal és területi kohézióban betöltött szerepükkel kapcsolatos területi tények, folyamatok vizsgálatához és értelmezéséhez. A cikk az ESPON 2013 program keretében megvalósult, az európai városhálózat kutatásához kapcsolódó legfontosabb projektek magyar szempontból is releváns eredményeit, következtetéseit foglalja össze.

Az ESPON 2013 („Európai Megfigyelő Hálózat a Területi Fejlődésért és Kohézióért”) interregionális együttműködési program a 2007-2013 közötti kohéziós politika európai területi együttműködések támogatását célkitűzése alatt valósult meg. Az ESPON 2013 – és az annak 2014-2020 közötti folytatását jelentő ESPON 2020 – programok célja európai területi tények, folyamatok feltárása, elemzése és terjesztése kutatóhálózatok támogatásán keresztül az uniós, nemzeti és regionális szakpolitikák – különösen a kohéziós politika és területfejlesztés – területi megalapozottságának erősítése érdekében. Az ESPON program 32 országra terjed ki (28 uniós tagállam, Izland, Norvégia, Svájc és Liechtenstein), székhelye Luxembourgban van.

Az ESPON 2013 program teljes költségvetése 45,4 millió euró volt, amelynek kedvezményezettjei európai kutatóhelyek hálózatai voltak, a tőlük származó eredmények célcsoportját pedig a területi vonatkozással bíró szakpolitikák szereplői jelentették. A hazai partnerintézmények bevonása és a programeredmények kommunikációja az ún. nemzeti kapcsolattartó pontok feladata volt. Magyarországon ezt a funkciót először a VÁTI Nonprofit Kft., majd a Nemzetgazdasági Minisztérium háttérintézményeként működő Nemzetgazdasági Tervezési Hivatal töltötte be annak 2014. december 31-i megszűnéséig. Az ESPON 2020 program kapcsolattartó ponti feladatait ma a Nemzetgazdasági Minisztérium látja el.

A felsorolt intézmények szakmai tevékenységének köszönhetően a magyar közönség rendszeresen értesülhetett az eddigi ESPON eredményekről. Már 2007-ben a Falu, Város, Régió egyik teljes száma foglalkozott az ESPON 2006 programból származó területi tudás hazai kontextusba való emelésének lehetőségeivel (pl. Salamin G. 2007.), majd egy önálló kiadvány is készült az ágazati és területi tervezők számára a friss ESPON 2013 eredményekről (Sütő A. 2011.). Ezen kívül a programeredmények széleskörű kommunikációját célozta a magyar részvétellel megvalósult „ESPONontheRoad” projekt is (Hoffmann Cs. – Péti M. 2014.). Jelen tanulmány ezekhez az előzményekhez kapcsolódik.

Az ESPON 2013 program 25 alkalmazott kutatást és 23 célzott elemzést finanszírozott, amelyek között nagy számban található az európai városhálózatához kapcsolódó, valamint a metropolisztársaságokról és kapcsolatrendszerükről szóló kutatások. Mivel a területi kohézióról szóló uniós diskurzushoz igazodva a projektek részben hasonló megközelítéseket alkalmaztak, így a cikk keretében a következő csoportosítás szerint kerül sor az európai városhálózat vizsgálatához szorosan kapcsolódó 8 alkalmazott kutatás és 3 célzott elemzés eredményeinek összefoglalására:

- a városok gazdasági funkcióinak vizsgálata helyi és globális léptékben,
- a városi népesség átalakulása és a migrációs folyamatok vizsgálata,
- a településméret jelentősége: kis- és közepes városok, metropolisztársaságok,
- a városok kapcsolatrendszerének, együttműködéseinek vizsgálata,
- európai területi szcenáriók és a városhálózat jövőképe.

A városok gazdasági funkcióinak vizsgálata helyi és globális léptékben

Az ESPON 2013 programból finanszírozott egyik első együttműködés, a CAEE projekt volt, amely a városok agglomerálódó gazdasági kapcsolatainak rendszerét elemezte európai példákra. A projektben együttműködő szakértők megállapították, hogy a munkahelyeket koncentráló legjelentősebb urbánus térségeket általában a munkaerő magasabb termelékenysége jellemzi, ráadásul ezek a városok egyúttal a magas életszínvonal megteremtésében is élen járnak. Ezek a térségek motorjai a nemzetgazdasági konjunktúrának, sőt kedvező makrogazdasági feltételek mellett az agglomerációk képesek tovább erősíteni pozícióikat saját városhálózatukban. Az agglomerálódó gazdaságok a minél magasabb hozzáadott értékű termelési folyamatoknak, szolgáltatásoknak adnak teret, míg a hagyományos, nyersanyag- és

munkaigényes feldolgozóipari termelés egyre inkább az agglomerációk perifériáján elhelyezkedő kisebb városi központokhoz kapcsolódik (Brühlhart, M. – Mathys, N. A. 2008.).

A CAEE projekt keretében végzett interjúk azt támasztották alá, hogy az agglomerálódó nagyvárosok már olyan összetett gazdasági funkciókkal, üzleti környezettel és érdekcsoportokkal rendelkeznek, hogy a helyi hatóságok lényegében csak a közszférához tartozó szereplők, intézmények működését tudják hatékonyan befolyásolni. **Az agglomeráció sikeréért a városvezetőknek így lényegében arra kell törekedniük, hogy megfelelő szabályozási, szolgáltatási háttérrel nyújtsanak és egy befogadó városi közeget teremtsenek.** A városoknak hasznára válik továbbá, ha jelentős kapacitásokat fordítanak a **városi térben zajló területi folyamatok rendszeres stratégiai értékelésére**, erős politikai irányítás mellett a változásokra gyorsan és rugalmasan (pl. a szakpolitikák összehangolásával) reagálnak, a szakpolitikai célok megvalósítása érdekében pedig széleskörű partnerségre és horizontális együttműködésekre törekednek.

A CAEE projekttel szemben az **SGPTD projekt** a fővárosokon kívül elhelyezkedő másodrendű városi térségekre koncentrált, amelyek a válságot követően különösen felértékelődtek a rugalmas helyi gazdaság és versenyképesség megőrzésében, a népesség helyben tartásában, az élhető lakókörnyezet és közszolgáltatások biztosításában. Az SGPTD projekt egyik legfontosabb megállapítása, hogy a válság előtti években 16 országban a másodrendű városok gyorsabban fejlődtek a fővárosi metropolisznál. Bár Németországtól és Olaszországtól eltekintve minden európai országban továbbra is a főváros teljesítménye dominálja a nemzetgazdaságot, a másodrendű városok mindenhol növelni tudták a GDP-hez való hozzájárulásukat. A másodrendű városok felzárkózása elősegíti a területi kohéziót, hiszen hozzájárul a főváros gazdasági jelentőségének ellensúlyozásához. Mindez megfigyelhető volt Észak-Európában, Németországban, Belgiumban és Spanyolországban.

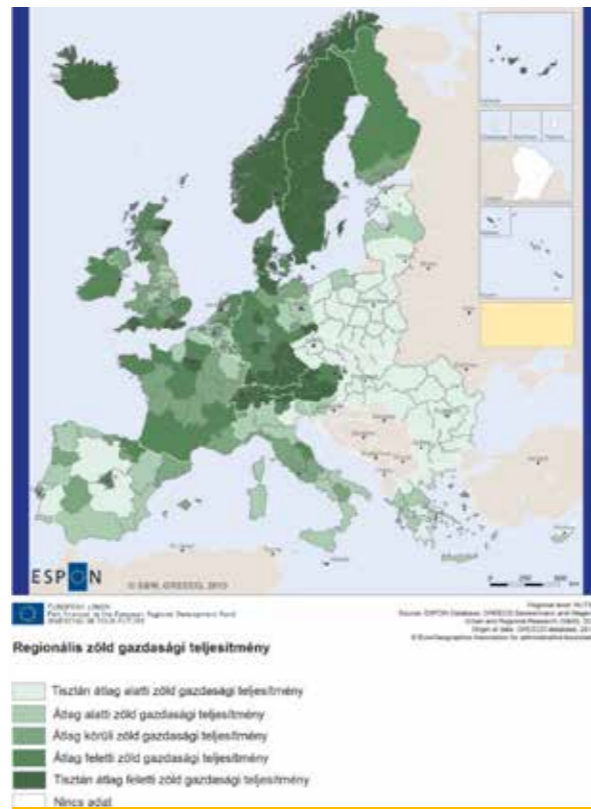
A másodrendű városok ugyanakkor sebezhetőnek is bizonyultak a válság éve alatt. A fővárosi régiókhöz képest nagyobb recessziót szenvedtek el, a munkanélküliség is fokozottabban érintette őket. További kockázat, hogy a válságot követő újabb fellendülés és beruházási hullám szintén a sikeres fővárosokat veszi célba. A másodrendű városok tehát önálló fókusz igényelnek a fejlesztéspolitikában, hogy a kedvezőtlen makrogazdasági körülményekre a jövőben jól reagáljanak és stabilitásukat visszanyerhessék.

Az SGPTD projekt azt javasolja, hogy a **területi kormányzás rendszerét kell összhangba hozni a városok érdekeivel és kompetenciáival. A hatalmi tényezők és erőforrások elosztásán túl ugyanolyan fontos a felelősség-megosztás és szerepek átláthatóságának biztosítása.** Nincs értelme pl. decentralizációról be-

szélni abban az esetben, ha a felelősség-megosztáshoz nem párosul a pénzügyi források feletti rendelkezés szétesztása is. Mivel a városfejlesztési programok egy része a gazdaságélénkítés, versenyképesség megőrzése helyett inkább a szegénység elleni küzdelemre, társadalmi kohézióra helyezi a hangsúlyt, nemzeti szinten is fel kell ismerni a másodrendű városokban rejlő fejlődési potenciált.

Az SGPTD kitér arra, hogy a másodrendű városoknak újabb kihívásokkal kell szembenézniük a jövőben, ami alapos tervezést és cselekvési tervek mielőbbi megalkotását igényli. Az egyre globalizáltabb világban már távol-keleti, dél-amerikai és egyes afrikai városokkal is ütközhetnek érdekeik. Erősödik a városok közötti területi verseny, a befektetőkért folytatott küzdelem viszont identitásválsággal fenyegeti őket. A globális és nemzeti piaci viszonyok hirtelen változásai egyre gyakoribbak, a megszorító gazdaságpolitika szűkíti mozgásterüket és mindemellett számos társadalmi feszültség is jelen van. A városok globális hierarchiája is átrendeződik az innováció- és tudásintenzív termelés erőforrásaiért folyó küzdelem jegyében (Taylor, P. et al 2011.).

A **GRECO projekt** célul tűzte ki a zöldgazdaságban rejlő területi fejlődés lehetőségeinek feltárását, a városok zöldgazdasági fejlődési potenciáljának felmérését és értékelését. A GRECO projekt számos népesedési, társadalmi és környezeti tényező zöldgazdaságra gyakorolt



1. ábra: A regionális zöldgazdasági teljesítmény területi különbségei, 2013.

Forrás: ESPON alapján szerk. Móricz Á. 2016.

hatását vizsgálta. Arra a következtetésre jutottak, hogy az urbanizáció bizonyos szektorokban kedvez a zöld fejlesztéseknek, más esetekben viszont kedvezőtlen hatást gyakorol. Mivel minden település egyedi adottságokkal rendelkezik, a kölcsönhatások feltérképezése, helyi kontextusban való megértése a települések számára fontos feladat. A zöld gazdasági szektor teljesítményére európai összehasonlításban a kelet-nyugat megosztottság mellett jellemző, és az alacsony károsanyag-kibocsátású régiók (Skandinávia, Alpok térsége, bizonyos tengerparti szakaszok) emelkednek ki (*1. ábra*).

Általánosságban a zöld gazdaság teljesítménye a városias és átmeneti térségekben jobb, mint a rurális térségekben. Ennek egyik oka, hogy a városoknak erősebb eszközeik állnak rendelkezésre a településrendezési és települészabályozási intézkedéseik érvényesítésére, így a környezeti szempontok és a zöldgazdaság koncepciója hatékonyabban érvényesülhet. A Területi Agenda 2020-ban megfogalmazott környezeti kihívások kezelése is fenntartható termelési rendszereket feltételez (Sütő A. et al 2010.), amelyek a városok erős elköteleződését, integrált szemléletű akcióik összehangolt megvalósítását igénylik (Atkinson, R. 2013.). A GRECO projekt kiemeli többek között a „kritikus zöld tömeg” megteremtésének és a zöld hálózati elemek fejlesztésének fontosságát, városi csomópontok minőségi újragondolását, a közlekedési rendszerek zöldítését és a zöld innovációk elterjedéséért tett erőfeszítéseket.

A GRECO projekt fő üzenete, hogy **a zöld gazdaság igazán csak a városi önkormányzatok bázisán erősödhet meg.** Ehhez megfelelő szabályozási és intézményi környezetet szükséges és be kell vonni a helyi társadalmat a tervezési folyamatokba. **A zöld gazdaság ügye a helyi közélet szervező kérdésévé kell válnia, amelyben biztosított a különböző helyzetű csoportok együttműködése. Fontos, hogy a települések jelentős saját forrásokat is rendeljenek a zöldítési célok megvalósítására a helyi gazdaságban.**

A városi népesség átalakulása és a migrációs folyamatok vizsgálata

Az ESPON 2013 program több projektje is vizsgálta a városok népességének, társadalmi viszonyainak területi dinamikáját. Az **ATTREG projekt** azt kutatta, hogy miért és hogyan változnak a városlakók fogyasztási szokásai, illetve mitől függ, hogy vonzó-e egy város a lakói és a látogatók számára. A területi vonzerő erősítése és kihasználása minden település stratégiai tervezési folyamataiban megjelenik, viszont kevés elemzés vizsgálta a területi vonzerő változásait és a humán tőke mobilitásának összefüggéseit.

Az ATTREG projekt által feltárt területi folyamatok közül lényeges, hogy a válság előtti időszakban a kontinens magterületén elhelyezkedő nagy metropolisz térségek a fiatal, képzett munkaerő vonzásával és más csoportok

rövid távú mobilitásával társadalmi szempontból „felfrissültek”. Ezzel párhuzamosan a turizmus célterülete főleg a Mediterráneum nyugati része és a gazdasági fellendülésben lévő területek voltak. A periférikus, vidéki térségek inkább az idősebb korosztályokat vonzották. A trendeket befolyásoló tényezők között a kutatók megemlítik az érintett térségek, városok gazdasági orientációját, a vonzerőt növelő területfejlesztési akciókat és a közszolgáltatások minőségét. A válság azonban már a centrumok vonzerejét erősítette a gazdasági hanyatlásnak kiszolgáltatottabb régiókkal szemben (Servillo, L. et al 2011.). Ebből következik, hogy **a városoknak koherens módon kell területi tőkájukat mobilizálni azért, hogy a dolgozó népesség és az idegenforgalom megtartásával megőrizzék ellenálló képességüket a negatív külső externáliákkal szemben.**

A **DEMIFER projekt** a városokat és régiókat érintő demográfiai és migrációs trendeket, valamint ezek versenyképességre és területi kohézióra gyakorolt hatását vizsgálta. A városok és régiók prosperálása nagyban függ a munkaerőpiac kiegyensúlyozottságától. A helyi versenyképesség egyik feltétele a megfelelő munkaerő-kínálat, amely az aktív korú népesség számát, korstruktúráját, valamint a munkaerő mobilitását javító szakpolitikai intézkedésekkel biztosítható. A városok természetes népmozgalma és migrációs folyamatai jelentős hatást gyakorolnak a foglalkoztatási helyzetre is. A városoknak a munkahelyek biztonságán túl általános jólétet, perspektívát, megfelelő családtámogatási rendszert is kell biztosítani a kiegyensúlyozott foglalkoztatás érdekében, aminek a területi különbségek csökkentésére irányuló törekvésekkel is ki kell egészülnie (Lees, L. et al 2007.).

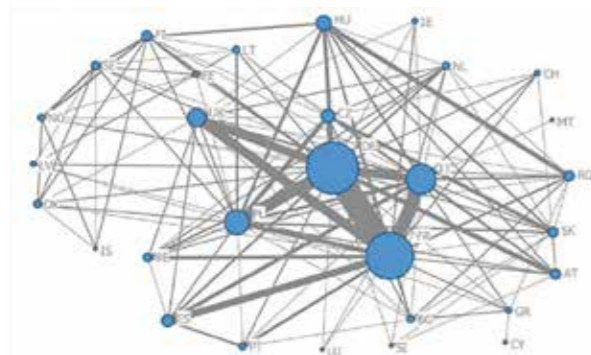
A DEMIFER projekt szerint **a foglalkoztatás ösztönzését a demográfiai változásokhoz szükséges igazítani. Ennek egyik lehetséges módja a munkaerőpiaci részvétel arányának növelése** főként a kevésbé fejlett területeken, városokban. Ebben az esetben fontos a foglalkoztatási szempontból hátrányosan érintett társadalmi csoportok célzott bevonása ezekbe a programokba. **A másik lehetőség a munkaerő termelékenység mutatóinak javítása**, ami már minőségi beavatkozást igényel oktatási, képzési programok megvalósításán keresztül. A felvázolt két szakpolitikai lehetőséget érdemes együttesen megvalósítani a helyi társadalom szerkezetére és a foglalkoztatási igények függvényében.

A városok kapcsolatrendszerének, együttműködéseinek vizsgálata

A **TERCO projekt** a városok közötti kapcsolatrendszerek, együttműködések 5 típusát definiálta, amelyek közül a már működő testvérvárosi kapcsolatok és a belőlük formálódó hálózatok vizsgálatára helyezte a hangsúlyt. A projektben felépítették a testvérvárosok adatbázisát és esettanulmányok keretében megvizs-

gálták az együttműködések tartalmát, jelentőségét. A kutatók arra is keresték a választ, hogy a területi integráció jegyében hogyan érdemes fejleszteni ezeket az együttműködések, milyen jövőbeli igények merülhetnek fel és ehhez milyen kormányzati struktúrák a legkedvezőbbek.

A TERCO projekt a testvérvárosi kapcsolatot a városi önkormányzatok között formálisan létrejött együttműködési megállapodásként határozta meg. Mivel ezek egyúttal országhatárokon átnyúló partnerségek, a projekt a testvérvárosok egész Európát lefedő hálózatával is foglalkozott. A testvérvárosi kapcsolatok száma nagyban függ az ország méretétől és a városi jogállású települések számától, pl. Németországban 3.300 db, Franciaországban 2.500 db, Olaszországban 2.000 db testvérvárosi megállapodást kötöttek. A testvérvárosi kapcsolatok száma egyes országok viszonylatában kiemelkedik (2. ábra).



Megjegyzés: A csomópontok mérete az adott ország városai által kötött testvérvárosi megállapodások számával arányos, míg a csomópontokat összekötő vonalak vastagsága a két ország városai között létező összes testvérvárosi megállapodás számával arányos.

2. ábra: Testvérvárosi kapcsolatok száma az ESPON országok között.
Forrás: ESPON alapján szerk. Móricz Á. 2016.

A testvérvárosi kapcsolatok eltérő intenzitásúak. Kiemelkedik több észak-európai régió, Franciaország, Kelet-Németország, Nyugat-Lengyelország, Csehország, Szlovákia és Magyarország is, ahol legtöbbször az országhatárhoz közel fekvő települések kötnek együttműködési megállapodást közös kulturális identitásuk megőrzése és történelmileg kialakult kapcsolataik formalizálása érdekében. A testvérvárosi kapcsolatok alacsony számára jó példa Nagy-Britannia, ahol az önkormányzatok viszonylag szűk önállósága miatt nem jellemzőek az ilyen megállapodások (Clarke, N. 2010.). Az önkormányzatok anyagi függetlenségével tehát együtt erősödnek testvérvárosi megállapodásaik. A magasabb lakónépesség szintén kedvező, mert nagyobb kapacitásokat jelent az együttműködések hatékony lebonyolításához (Wassenhoven, L. 2008.).

A helyi kormányzás és adminisztráció minősége tehát döntő befolyással bír a testvérvárosi hálózatokhoz való kapcsolódás erősségére és tartalmára. **A TERCO projekt**

kiemeli az EGTC, mint szabályozási és intézményi eszköz szerepét, és azt, hogy az együttműködési keretek kialakításakor mindig a helyi adottságokból (tradíciók, kulturális hasonlóságok, tágabb intézményi keretek, társadalmi-gazdasági különbségek, infrastrukturális kapcsolódások) kell kiindulni.

A testvérvárosi megállapodások hatékonyak lehetnek e keretek formálásában és egy elmélyültebb munkamegosztás megteremtésében (pl. kapacitások megosztása, oktatási programok, tapasztalatcserék révén).

A településméret jelentősége: kis- és közepes városok, metropolisztárségek

Az európai városhálózatban a hasonló méretű (lakónépességű) városok a településhierarchiában közel állnak egymáshoz, ami alapján funkcióik és a területi kormányzásban betöltött jelentőségük összehasonlítható.

A **TOWN projekt** a kis- és közepes méretű városok európai városhálózatban betöltött szerepe és fejlesztési lehetőségeik feltárására törekedett. A projekt módszertana a városhálózat morfológiáját vette figyelembe, és a 300-1.500 fő/km² népsűrűségű, illetve az 5.000-50.000 fő lakónépességű klasztereket értelmezte kis- és közepes városként. A sajátos definíció miatt a TOWN projekt a metropoliszokkal tarkított területeken is azonosított kis- és közepes városi morfológiájú településeket.

A kis- és közepes méretű városok belső társadalmi-gazdasági folyamatai főként makrokörnyezetük változásaihoz igazodnak, ugyanakkor a speciális területi adottságok is befolyásolják a kis- és közepes városok fejlődési trendjeit (Bloom, D. et al 2010.). A TOWN projekt esettanulmányai keretében vizsgált 10 régió és 31 város rávilágított a kis- és közepes városok következő sajátosságaira: a nagyobb városokhoz képest magasabb az ipari foglalkoztatás aránya és alacsony a foglalkoztatás a kiskereskedelmi szektorban, magasabb a gazdasági aktivitás rátája, de kisebb a munkavállaló korúak aránya, valamint az iskoláskorú gyermekek is nagyobb arányban vannak jelen. A kis és közepes városok hagyományos termelőágazatokra épülő gazdaság szerkezetük miatt a gazdasági válság során nagyon törékennyé váltak. Egy termelő egység bezárása fokozott veszélyt jelenthet ott, ahol még nem sikerült jelentősebb modernizációt végrehajtani vagy rugalmasabb termelési struktúrákat felépíteni. **A helyi gazdaság megerősítése során támaszkodni kell a belső erőforrásokra, hiszen a helyi lakosok igényeit ellátó közszolgáltatások fejlettsége megágyazhat az ezekre épülő profitcélú tevékenységeknek (pl. turizmus).** Különösen sok fejlődési potenciállal rendelkeznek azok a kis- és közepes városok, ahol a helyi gazdaságban innovációs vagy kreatív tevékenységek is megjelennek, ami vonzó lehet a magasan kvalifikált, jelentős vásárlóerővel rendelkező munkaerőt foglalkoztató intézmények, cégek beruházásai számára.

Az eltérő belső sajátosságok és a centrumokhoz való kapcsolódás területi különbségei miatt a TOWN projekt nem kínál egységes „receptet” a kis- és közepes városok fejlesztéséhez. **A területi tervezésnek minden esetben a helyi partnerek bevonására kell építeni, hogy a település a saját jövőképét alkothassa és valósíthassa meg. A helyi szakpolitikákat is ehhez szükséges igazítani.** A beavatkozásokat magasabb területi szinten össze kell hangolni, hogy a helyi hatóságok törekvései szinergikus hatást váltsanak ki. Ehhez **a területi kormányzás regionális stratégiájára, hatékony és rugalmas intézményrendszerre, valamint a területi szereplők együttműködésére van szükség.**

Az európai városhálózat csúcspontján elhelyezkedő **metropolisz** térségek önálló kutatási fókuszot jelentettek az ESPON 2013 programban. A területi kohézió policentrikus területi fejlődésről szóló célkitűzése is a nagyvárosok térségükre gyakorolt húzóerejének kiaknázását jelenti.

A **METROBORDER projekt** a határokon átnyúló európai metropolisztárségek kialakulásának, területi fejlődésben betöltött szerepének feltárását tűzte ki célul. A kutatás azokat a metropoliszokat vette számításba, ahol magas szintű a határon átnyúló területi interakciók intenzitása. A legtöbb ilyen metropolisz térséget a belux-francia-német-svájci határvonalon azonosították, de foglalkoztak még a sziléziai várostörmörüléssel, valamint a Koppenhága-Malmö és



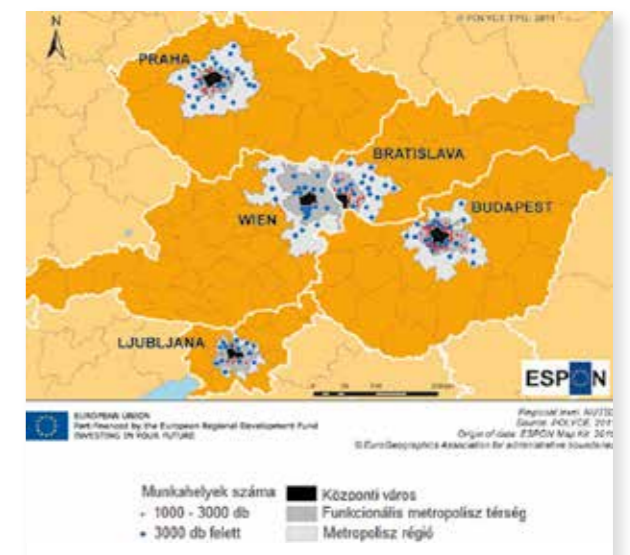
3. ábra: Határon átnyúló funkcionális városi térségek a METROBORDER projektben.
Forrás: ESPON alapján szerk. Móricz Á. 2016.

Bécs-Pozsony metropolisztárségekkel is. Ez utóbbi az ún. Centrope régióval kiegészítve lefedi Nyugat-Magyarországot is (3. ábra).

A vizsgált metropolisztárségeknél a fejlődés motorját a policentrikusság adja, vagyis a határ menti metropolisztárségek fejlesztésének a többközpontú „kritikus tömeg” elérésére kell irányulnia. Azonban a határok teljes körűen nem bonthatók le, az emberi erőforrások és területi kapcsolódások korlátozottsága továbbra is kihívást jelent a projekt tárgyát képező térségekben. Ráadásul a vizsgált térségek belsőleg differenciáltak: a magasabb szintű szolgáltatások, a vállalati és politikai döntéshozatali funkciók a metropoliszok kiemelt központjaiban koncentrálnak, ami többi központ szerepét valamilyen mértékben „elnyomja”. A metropolisztárségek funkcionális egységét a jelenlévő erőforrások, irányítási rendszerek, valamint ezek hálózata tartja össze. A sokféle komplementer tevékenység pedig lehetővé teszi a nagyfokú specializációt az egyes szektorokban. A határon átnyúló metropolisztárségek nagy arányban fednek le rurális területeket is, amelyek nagyobb eséllyel tudnak a központok hálójához kapcsolódni (Chilla, T. et al 2012.).

A METROBORDER projekt azt javasolja, hogy **a határon átnyúló metropolisztárségek fejlődését uniós szinten összehangolt támogatáspolitikával, a nemzeti és regionális szintek közötti szoros együttműködésére támaszkodva valósítsák meg. A városi, térségi partnerek hálózatát stabilan, tartósan kell bevonni a közös célok eléréséhez.** Mindehhez rendezett, átlátható területi kormányzásra, a határok lebontásának folytatására és az adott metropolisztárségek közös jövőképének kidolgozására van szükség.

A **POLYCE projekt** a közép-európai fővárosi metropolisztárségek formálódását és a policentrikus területi fejlődésben rejlő stratégiai lehetőségeik elemzését



4. ábra: Fővárosi metropolisz térségek a POLYCE projektben.
Forrás: ESPON alapján szerk. Móricz Á. 2016.

végezte. Többek között Meijers, E. (2005) munkájából kiindulva a munkahelyek eloszlása, valamint a kutatási és vállalati kapcsolatok vizsgálatán keresztül megállapították, hogy a metropoliszok policentrikussága városként eltérően érvényesül: Bécs és Pozsony klasszikus ikervárosként definiálják magukat, ugyanakkor Prága, Ljubljana és Budapest ettől különböző földrajzi kontextusban értelmezi saját pozícióját (4. ábra).

A vizsgált metropolisztérségekben alig léteznek a policentrikusságra építő városi stratégiák, és fizikailag is kevés a kapcsolódás a térségeket alkotó városok között. A kiválasztott metropoliszok hagyományos módon terjeszkednek, ami egy bizonyos szintet elérve már a népesség- és gazdasági növekedés ellenében hat. Az urbanizáció, a gazdasági szerkezetváltás, a társadalmi-demográfiai átalakulás és maga a metropoliszképződés folyamata eltérő hatást fejtenek ki a közép-európai fővárosi térségekben. Ez elősegíti a térségek specializációját, ugyanakkor a versenyképességükre és a társadalmi befogadás mintázatára is hatással van.

A POLYCE projekt szerint **a policentrikus fejlődésnek szemléletként, vezérelvként szükséges érvényesülnie az adott metropolisztérség területi kontextusában, a központok fejlődését pedig össze kell hangolni a regionális város-vidék viszonyrendszert érintő beavatkozásokkal.** Ennek érvényesítése akkor valósulhat meg, ha a tágabb uniós és nemzeti fejlesztéspolitikai keretek is lehetővé teszik a funkcionális régiókban való gondolkodást, illetve segítik a közigazgatási határokon átnyúló integrált fejlesztéseket. A vizsgált közép-európai metropoliszok számára az EU Duna Régió Stratégia jelöli ki egy lehetséges makroregionális együttműködés keretét. Ugyanakkor **a metropolisztérségeknek saját területi tényekre épülő stratégiát szükséges megvalósítaniuk, amely során a hierarchia alacsonyabb szintjén álló városokra (pl. Brno, Győr) is építenek.**

Európai területi scenáriók és a városhálózat jövőképe

Az ESPON 2013 program a területi kohézió és területi fejlődés lehetséges irányait és a területi szereplők jövőbeli perspektíváit is kutatta. A városok e modellek kulcsfontosságú szereplői, a projektek figyelembe veszik az urbanizáció várható trendjeit, a városok központi szerepkörét és az európai városhálózat dinamikájában bekövetkező változásokat.

A **FOCI projekt** az európai városok és agglomerációik fejlődésének jövőbeli orientációját, funkcióik lehetséges változásait vizsgálta a versenyképesség és kohézió szempontjai szerint a történelmi fejlődési tendenciákból kiindulva (Turok, I. – Mykhnenko, V. 2007.). A FOCI projekt kiemelte, hogy a határokon átnyúló kapcsolatok, interakciók még mindig gyengék Kelet-Európában. A városok eltérő kompetenciái, az egyes szektorokban megnyilvánuló versenyhelyzet, az erőforráshiány, a közigazgatási

és területi struktúrák eltérései mind gyengítik az európai városhálózat szereplőinek együttműködését. Kifejezett kihívást jelent a közlekedési és környezeti problémák kezelése, a változó társadalmi igények kielégítése és az innovációk befogadása. A demográfiai folyamatok, az európai városi lakosság elöregedése, az ezzel összefüggő új fogyasztási minták is új várospolitikai szemlélet bevezetését igénylik.

A FOCI projekt városok jövőjével kapcsolatban felhívja a figyelmet, hogy a városok fejlődése értelem szerűen mindig a makro környezetükbe ágyazottan, a magasabb területi szintekkel szoros kölcsönhatásban valósul meg. A városokat érő külső, esetenként globális hatások természetesen differenciált módon érintik a területi szereplőket, az előre megfogalmazott scenáriók viszont segíthetnek a nyertes-vesztes helyzetek helyes értelmezésében. Ezen kívül **az alárendelt szervek közötti vertikális, valamint a partnerintézmények közötti horizontális koordináció segíti az érdeklőnségek, eltérő motivációk áthidalását, a közös cselekvésből fakadó előnyök kiaknázását.** A horizontális együttműködésnek túl kell nyúlnia a város határain, hiszen a városhálózat lényege a települések közötti élénk kapcsolatrendszer, ami segíti a városokat valós előnyei és lehetőségeik felmérésében és az egymás pozícióit romboló beavatkozások elkerülésében. **Az indokolt beavatkozásokat a leghatékonyabb módon, a legújabb technológiák felhasználásával szükséges megtenni** (pl. telekommunikációs és monitoring rendszerek, „smart city” megoldások). A felgyorsult innovációs ciklusok a városok működését is befolyásolják: **rugalmas intézményrendszerre, felkészült szakértőkre és folyamatos kapacitásfejlesztésre van szükségük.**

Az ESPON 2013 programot záró **ET2050 projekt** célkitűzése volt Európa nyitott, policentrikus területi fejlődésének vizsgálata 2050-ig szóló kitekintéssel. A projekt az európai tér jövőbeli állapotának megjósálása helyett különböző alternatív területi stratégiák gazdasági növekedésre, regionális különbségekre, területhasználatra és a környezet állapotára gyakorolt hatásainak elemzésére törekedett. A kutatók összegezték az egyes európai országok területi vízióit, és a kontinensünket érő globális kihívásokat is. Az ET2050 projekt végül három lehetséges területi scenáriókat alkotott meg az említett alternatív területi stratégiák mentén, amelyek különböző módon határozzák meg a területi politikák beavatkozásainak fókuszát:

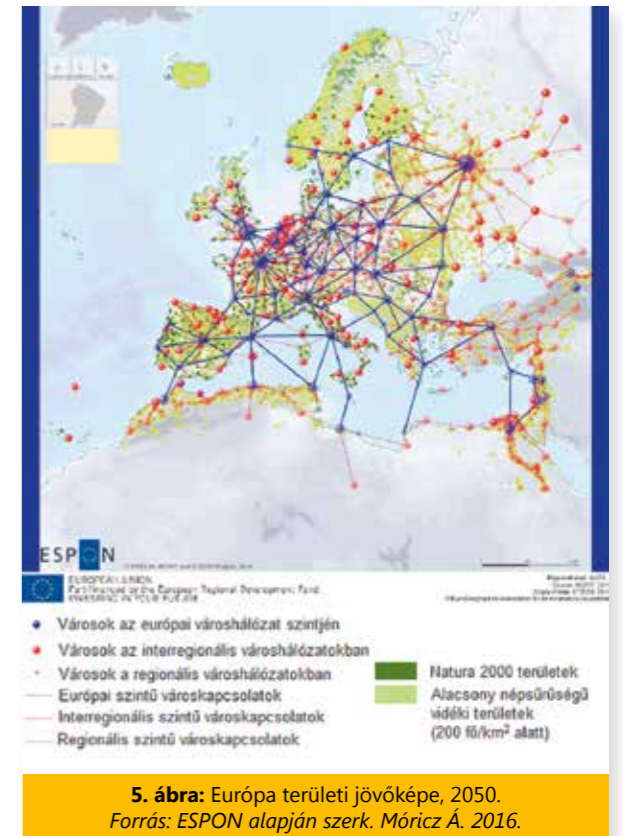
- **Az „A” scenárió legjelentősebb metropolisztérségek, agglomerációk fejlesztésének stratégiájával, a policentrikus városfejlődés globális értelmezésével számol.** Ez a forgatókönyv tovább erősítené a globális európai centrumok versenyképességét, valamint a technológiai, társadalmi és gazdasági változásokkal szembeni rugalmasságát. Jobban húznák Európa gazdaságát, amely elmélyültebben kapcsolódna a világ más centrumaihoz.

A forgatókönyv megvalósítása egy akadályozó tényezőktől mentes, spontán növekedést biztosító környezetben lenne lehetséges. A közlekedési rendszerek hatékonysága, a csomópontok elérhetősége kulcsfontosságú maradna. Mivel a globális centrumokhoz való kapcsolódás erősítése lenne a városhálózat alacsonyabb szintjén álló települések fejlődésének is motorja, így a periférikus, határ menti fekvésű területek a közlekedési és energia hálózatokhoz igazodva transznacionális hálózatokba integrálódhatnának (Castells, M. 2009.).

- **A „B” scenárió az európai városhálózat több szereplőjére, a nagy- és közepes méretű, másodrendű városok támogatására fókuszálna.** Ebben az esetben a versenyképességet szintén a globális centrumokhoz való kapcsolódás biztosítaná, viszont a jóléti beavatkozások eredményei nagyobb területen oszlanának meg és a kisvárosokhoz, vidékhez való kötődés is erősödne. A beruházások területileg jobban eloszlanának, ami kiszélesítené a helyi gazdaságok spektrumát és kedvezne a társadalmi befogadásnak. A kontinens térszerkezete is jobban strukturálna, hiszen a globális centrumok mellett a fővárosok, valamint regionális és térségi központok adnák a fejlődés hajtóerejét (Benevolo, L. 1993.).
- **A „C” scenárió az előzőekhez képest kifejezetten a kis- és közepes méretű városokra, a kisebb térségi központokra helyezi a hangsúlyt,** felismerve azt, hogy e városok területi szervező ereje sem elhanyagolható, csak más földrajzi léptéken érvényesül. Ez a forgatókönyv különösen a kevésbé fejlett régiók felzárkózási esélye miatt lehet előnyös, hiszen a társadalmi és területi kohéziós eredmények a helyi szinthez közelebb jelentkeznének. Ezzel a stratégiával célzottan kezelhetők a Területi Agenda 2020-ban megnevezett egyéb területi kihívások is, mint pl. a szűkös energiaellátás vagy a klímaváltozás helyi hatásai. A scenárió számba veszi a kis- és közepes méretű városok öregedő társadalmát, gazdaságuk instabilitását, a közlekedés fenntarthatóságára való törekvést, a helyi közszolgáltatások minőségét, valamint a helyi és regionális hálózatokhoz való kapcsolódást elősegítő támogatáspolitikai eszközök hozzáférhetőségét (Salingaros, N. A. 2005.).

A versenyképességet és a területi kohéziót együttesen kezelő második scenárió alapján Európa 2050-es területi víziója a globális jelentőségű európai metropoliszok (Párizs, London), a többi főváros és a kiemelkedő másodrendű városok policentrikus hálózatára épül. A jövőkép nyitott jellegét az adja, hogy a szomszédos területekkel (pl. Észak-Afrika, Közel-Kelet, Oroszország) is erős regionális kapcsolatok működnek. A projekt által alkalmazott elnevezések szerint a városhálózat európai szintje alatt az interregionális és regionális skálán elhe-

lyezkedő települések találhatók, amelyek kapcsolódnak ugyan a magasabb funkciójú központokhoz, viszont saját térségi hálózataik is erősek. A rurális, ritkán lakott területek az alacsonyabb szintű központokat veszik körbe, jellemzően a kontinens periferiáin. A városhálózat policentrikus jellege és dinamikus kapcsolatrendszere mellett a környezeti értékek (pl. Natura 2000 területek) védelmének is nagy szerep jut (5. ábra).



5. ábra: Európa területi jövőképe, 2050.
Forrás: ESPON alapján szerk. Möricz Á. 2016.

Az Európai Bizottság kiemelt figyelmet szán az ET2050 projekt eredményeinek, hiszen a lehetséges területi scenáriók a 2020 utáni időszakra való gondolkodás egyik hátterét jelentik, és befolyásolhatják a már megkezdődött uniós szintű beruházási folyamatok jövőbeli irányait is. A közös európai területi jövőkép kidolgozása és finomítása várhatóan a területi kohézió jövőjéről szóló párbeszéd része marad a jövőben is.

A projekteredmények és hazai kapcsolódásai

A tanulmányban bemutatott projektek következtetése, szakpolitikai javaslatai elsősorban a magyar területi szereplők (megyék), városi hatóságok és önkormányzatok területfejlesztési szakfeladatainak ellátásához nyújtanak támpontokat és szakmai segítséget. A kutatások azt is számos példával illusztrálták, hogy milyen keretfeltételek szükségesek a városhálózat sikeres és nemzeti stratégiai célokkal összhangban történő fejlesztéséhez, és mindez milyen beavatkozásokkal jár együtt. Az össze-

hasonlító területi elemzéseken kívül a globális szintű és európai területi mechanizmusokat vizsgáló projektek is megkerülhetetlen eredményeket szolgáltattak a tervező szakemberek számára.

Az ESPON 2013 projekteredmények magyarországi kommunikációja nyomán sikerként könyvelhető el, hogy az európai területi kutatásokból származó tények, következtetések a hazai szakpolitika-alkotás különböző szintjein, többféle szakmai együttműködés megvalósítása során is hasznosultak már. Az ESPON szerepet játszott az Európai Területi Helyzetkép és Perspektívák, valamint a Területi Agenda magyar koordinálású európai szintű tervezési folyamataiban (Radvánszky Á. – Sütő A. 2011.), a Területi Agenda és a területi kohézió fogalmának hazai értel-

mezésében (Riczi J. – Salamin G. 2010., Péti M. 2009.), a Visegrádi Országok közös területi tervezésben (Jusztin V. – Gutí A. 2014.), sőt a magyar területi szereplők 2014-2020-as időszakra való felkészülésben is (Hoffmann Cs. – Farkas Zs. 2012.).

A jövőben ezt a szakmai munkát a 2014-2020-as ESPON eredmények feldolgozásával szükséges folytatni, hogy a megyéink és nagyvárosaink számára nélkülözhetetlen legfrissebb területi tudás elérhető maradjon, és hogy a területi kohézió még ismeretlen jövőjével kapcsolatos hazai igények és feladatok köre meghatározható legyen.

Szerző:
Móricz Ádám



Móricz Ádám okleveles geográfus, a Szegedi Tudományegyetemen végzett 2009-ben terület- és településfejlesztő szakirányon. 2011 óta dolgozik a Nemzetgazdasági Minisztérium Területfejlesztési Tervezési Főosztályán. Szakterületéhez elsősorban az ESPON és más európai területi együttműködési programokkal összefüggő feladatok tartoznak. 2014 óta tagja az ESPON program monitoring bizottságának, 2015-től kijelölt magyarországi ESPON Kapcsolattartó Pont.

Irodalom:

- Atkinson, R. 2013.: Territorial capital, attractiveness and the place-based approach: The potential implications for territorial development. In: Pálné Kovács I. – Scott, J. – Gál Z. (szerk.): Territorial Cohesion in Europe. For the 70th Anniversary of the Transdanubian Research Institute, 297–308. o.
- Benevolo, L. 1993.: The European City (Making of Europe). Blackwell Publications.
- Bloom, D. – Canning, D. – Fink, G. – Khanna, T. – Salyer, P. 2010.: Urban settlement: data, measures, trends. In: Beall, J. – Guha-Khasnobis, B. – Kanbur, R. (szerk.): Urbanization and development, Oxford.
- Brühlhart, M. – Mathys, N. A. 2008.: Sectoral agglomeration economies in a panel of European regions. Regional Science and Urban Economics, 38. évf., 348-362. o.
- Castells, M. 2009.: The Space of Flows. In: The Rise of the Network Society: With a New Preface, Volume I, Second edition With a new preface. Wiley-Blackwell, Oxford.
- Chilla, T. – Evrard, E. – Schulz, C. 2012.: On the territoriality of cross-border cooperation: "Institutional Mapping" in a multi-level context. European Planning Studies, 20. évf., 961–980. o.
- Clarke, N. 2010.: Town Twinning in Cold-War Britain: (Dis)continuities in Twentieth-Century Municipal Internationalism. Contemporary British History. 1-19. o.
- Hoffmann Cs. – Péti M. 2014.: „ESPON on the road” projekt – Az ESPON 2013 Program eredmények megismertetése a fejlesztéspolitika döntéshozóival, szakembereivel. Falu, Város, Régió, 20. évf., 2. sz., 91-92. o.
- Hoffmann Cs. – Farkas Zs. 2012.: Megyei fórum találkozók. Falu, Város, Régió, 19. évf., 1-2. sz., 104. o.
- Jusztin V. – Gutí A. 2014.: A Visegrádi országok, valamint Románia és Bulgária (V4+2) együttműködése a területi tervezésben. Falu, Város, Régió, 20. évf., 1. sz., 74-83. o.
- Lees, L. – Slater, T. – Wyly, E. 2007.: Gentrification. Routledge, London, New York.
- Meijers, E. 2005.: Polycentric urban regions and the quest for synergy: is a network of cities more than the sum of the parts? Urban Studies, 42. évf., 4. sz., 765-781. o.
- Péti M. (szerk.) 2009.: Handbook on territorial cohesion: application of territorial approaches in developments supported by the public sector. Ministry for National Development and Economy – VÁTI, Budapest.
- Radvánszky Á. – Sütő A. 2011.: A Területi Agenda felülvizsgálatának megalapozása: az Európai Unió területi helyzetének és kilátásainak újragondolása. Falu, Város, Régió, 18. évf., 1. sz., 17-33. o.
- Ritz J. – Salamin G. (szerk.) 2010.: Handbook for the National Implementation of the Territorial Agenda of the European Union: The Case of Hungary. Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium – VÁTI, Budapest.
- Salamin G. 2007.: Mit kezdjünk az ESPON-nal? Konklúziók és üzenetek a hazai gyakorlatnak, különös tekintettel a területi tervezésre. Falu, Város, Régió, 14. évf., 4. sz., 70-80. o.
- Salingaros, N. A. 2005.: Principles of urban structure. Techne Press, Amsterdam.
- Servillo, L. – Atkinson, R. – Russo, A. P. 2011.: Territorial attractiveness in EU urban and spatial policy: a critical review and future research agenda. European Urban and Regional Studies, 19. évf., 4. sz., 349-365. o.
- Sütő A. (szerk.) 2011.: Helyünk és jövőnk Európában – ESPON eredmények magyar szemmel. VÁTI – BM, Budapest.
- Sütő A. – Salamin G. – Szabó P. 2010.: Issues of territoriality and territorial cohesion in the revision of the TSP and the Territorial Agenda of the EU – connection between geography and regional policy. Forum Geografic, 9. évf., 9. sz., 145-154. o.
- Taylor, P. J. – Ni, P. – Derudder, B. – Hoyler, M. – Huang, J. – Witlox, F. 2011.: Global Urban Analysis: a survey of cities in Globalization. Earthscan Publication, London.

- Turok, I. – Mykhnenko, V. 2007.: The trajectories of European cities, 1960-2005. Cities 24. évf., 3. sz., 165-182. o.
- Wassenhoven, L. 2008.: Territorial Governance, Participation, Cooperation and Partnership: A Matter of National Culture? Boletín de la A.G.E. 2008., 46. sz., 357-362. o.

A cikkben bemutatott ESPON projektek dokumentációja az alábbi felületeken hozzáférhető:

Alkalmazott kutatások („Applied Research“):

ATTREG – Attractiveness of European Regions and Cities for Residents and Visitors: https://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_ESPON2013Projects/Menu_AppliedResearch/attreg.html

FOCI – Future Orientation for Cities: https://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_ESPON2013Projects/Menu_AppliedResearch/foci.html

DEMIFER – Demographic and Migratory Flows Affecting European Regions and Cities: https://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_ESPON2013Projects/Menu_AppliedResearch/demifer.html

GREECO – Territorial Potentials for a Greener Economy: https://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_ESPON2013Projects/Menu_AppliedResearch/greeco.html

SGPTD – Secondary Growth Poles and Territorial Development in Europe; Performance, Policies and Prospects: https://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_ESPON2013Projects/Menu_AppliedResearch/SGPTD.html

ET2050 – Territorial Scenarios and Visions for Europe: https://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_ESPON2013Projects/Menu_AppliedResearch/ET2050.html

TERCO – European Territorial Cooperation as a Factor of Growth, Jobs and Quality of Life: https://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_ESPON2013Projects/Menu_AppliedResearch/terco.html

TOWN – Small and Medium-Sized Towns: https://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_ESPON2013Projects/Menu_AppliedResearch/town.html

Céltzott elemzések („Targeted Analysis“):

CAEE – The Case for Agglomeration Economies in Europe: https://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_ESPON2013Projects/Menu_TargetedAnalyses/CAEE.html

METROBORDER – Cross-Border Polycentric Metropolitan Regions: https://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_ESPON2013Projects/Menu_TargetedAnalyses/metroborder.html

POLYCE – Metropolitanisation and Polycentric Development in Central Europe: Evidence Based Strategic Options: https://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_ESPON2013Projects/Menu_TargetedAnalyses/polyce.html

Határokon át: A határon átnyúló együttműködések földrajzi és strukturális jellemzői a Duna-régió területén

Key words: cross-border cooperation, the Danube Region, case study, cities and their roles

Kulcsszavak: határon átvívelő együttműködés, Duna régió, esettanulmány, városok és szerepvállalásuk

Abstract:

Research volume with title, 'Crossing the borders: Geographic and Structural Characteristics of Cross-Border Cooperation in the Danube Region', was published by CESCO, in May 2016. It aims to give an overall picture about cross-border cooperation in the Danube Region. The volume builds on the results of the previous regional research about the Danube transnational program area; nevertheless, it offers a deeper regional insight because it analyses cross-border cooperation through case studies. These case studies introduce the development and conditions of cross-border cooperation, and the research describes the actual development of institutionalized territorial cross-border cooperation of those regions that experienced a profound societal and economic transformations during the past two and half decades. Moreover, the research reflects and underlines the role of urban centres within cross-border cooperation, too.

Absztrakt:

A CESCO gondozásában 2016 májusában jelent meg a 'Crossing the borders: Geographic and Structural Characteristics of Cross-Border Cooperation in the Danube Region' című tanulmánykötet, amely a Duna-régió területének határon átnyúló térségi együttműködéseiről szándékozik átfogó képet nyújtani. A kötet nagyban épít a szervezet által korábban a Duna transznacionális programtérre készült regionális elemzés eredményeire, ugyanakkor azoknál jóval mélyebb térségi közelítést kínál azáltal, hogy konkrét esettanulmányokon keresztül mutatja be, milyen körülmények között és hogyan fejlődött, illetve fejlődik napjainkban is a határon átnyúló intézményesült területi együttműködés abban a közép- és kelet-európai térségben, amely az elmúlt mintegy két és fél évtizedes időszak során gyökeres társadalmi és gazdasági átalakuláson ment keresztül. A vizsgálat egyúttal rávilágít a városi központoknak a határon átnyúló együttműködésekben játszott szerepére is.

Bevezetés

Az Európai Unió fokozódó bővítése a kétezres évek-re egy olyan európai közösséget eredményezett, melyet tekintélyes mérete mellett nagyfokú belső (kulturális, fejlettségi, politikai, stb.) differenciáltság jellemez. E heterogén közösségi terület együttes kezelése, közös regionális fejlesztési célok kitűzése egyre nagyobb kihívást jelentett. Ezeknek a területi alapú kihívásoknak a megválaszolása céljából az Unió több eszközt és politikát is útjára indított, melyek közül ki kell emelni a földrajzilag szervesen összetartozó makrorégiók közös stratégiáit. Ilyen makroregionális együttműködés jelenleg négy található az EU-ban, sorrendben a Balti Tengeri (2009), a Duna (2010), az Adriai és Jón (2014), valamint az Alpok (2015), melyek a meglévő uniós alapokból rendelkezésre álló forrásoknak a nagytérségi kohéziót leghatékonyabban segítő felhasználását hivatottak elősegíteni.¹

Az összesen 14 országot (ebből Németországot és Ukrajnát csak részben) lefedő, 69 régiót és mintegy 114 millió lakost magába foglaló dunai makrorégió önmagában is meglehetősen heterogenitást mutat: a Duna által fel-fűzött országok közt található például az egykori vasfüggöny nyugati oldalán fekvő Ausztria, illetve Németország két déli tartománya (Bajorország, Baden-Württemberg), az egykori szovjet tagállam Moldova és Ukrajna (4 megyéje), a szintén az egykori szocialista tömbhöz tartozó Csehország, Szlovákia, Magyarország, Románia és Bulgária, valamint a harmadik utas Jugoszlávia utódállamai közül Szlovénia, Horvátország, Bosznia-Hercegovina, Szerbia és Montenegró. E sokszínűség, vala-

mint a közelmúlt fejleményei – dezintegráció, gazdasági nehézségek, államok közötti konfliktusok – feladják a leckét a közös fejlesztésekben, így a határon átnyúló együttműködésben gondolkodók számára. A makrorégió belső kohéziójára, illetve annak lehetséges erősítésére vonatkozóan a CESCO már készített részletes elemzést (Jaschitz M. – Ocskay Gy. 2014), ez azonban nagyrészt inkább csak a statisztikai úton megragadható különbségekre fókuszált.

Jelen tanulmányunkban arra kerestük a választ, milyen társadalmi és gazdasági alapokra építhet a határon átnyúló térségi együttműködés a Duna-régió külső és belső határai mentén, valamint hogy az elmúlt évtizedek során milyen intézményesült együttműködési formák jöttek létre, melyek tartós eredményt tudtak elérni a még a közeli múltban is viharos sorsú határok mentén. Ugyancsak érdeklődésünk tárgyát képezte, milyen szerepet játszanak a határ menti városi központok az együttműködések kialakítása és működtetése során. A kutatás keretében a megalapozó statisztikai adatok mellett minél nagyobb mértékben igyekeztünk kvalitatív módon nyert információkra is támaszkodni, a teljesebb kép érdekében.

A projekt céljai és megvalósítása

A Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium által támogatott kutatási projektünk (Crossing the borders – Geographic and Structural Characteristics of Cross-Border Cooperation in the Danube Region) alapvetően az EU Duna Régió Stratégiája Akciótervéhez kívánt illeszkedni.

Az EUDRS 10. Prioritási Területének (Intézményi kapacitás és együttműködés) úti terve (Road Map) fogalmazta meg célként a Duna-medencében található határ menti együttműködések legjobb gyakorlatainak feltárását és a jó példák, illetve a tanulságok megosztását. Ennek megfelelően vizsgálatunkat oly módon igyekeztünk felépíteni, hogy az minél teljesebb képet adjon a közép- és kelet-európai térségről. A működő gyakorlatok így a társadalmi és gazdasági, valamint intézményi-jogi kontextusba helyezve, majd fokozatosan ráközelítve a tényleges tevékenységek szintjéig lebontva, teljes részletességükben kerülnek bemutatásra.

Kutatási projektünk koncepcionális alapjait 2013 márciusában dolgoztuk ki és mutattuk be az EUDRS PA 10 WG 4 stakeholder találkozáján, Bécsben. A részletes kidolgozás ugyanezen év júniusára történt meg, majd egy többkörös partnerkeresést követően végül 2013 decemberére állt össze a projektcsapat (mely a későbbiekben kisebb módosulásokon ment keresztül), s kezdődött el a megvalósítás. A nemzetközi partnerség keretében a CESCO mellett részt vett egy-egy bolgár, cseh, horvát, román, szerb és szlovák partnerszervezet is:

- St. Kliment Ohridski Egyetem, Szófia, Földrajz és Földtan Kar (BG)

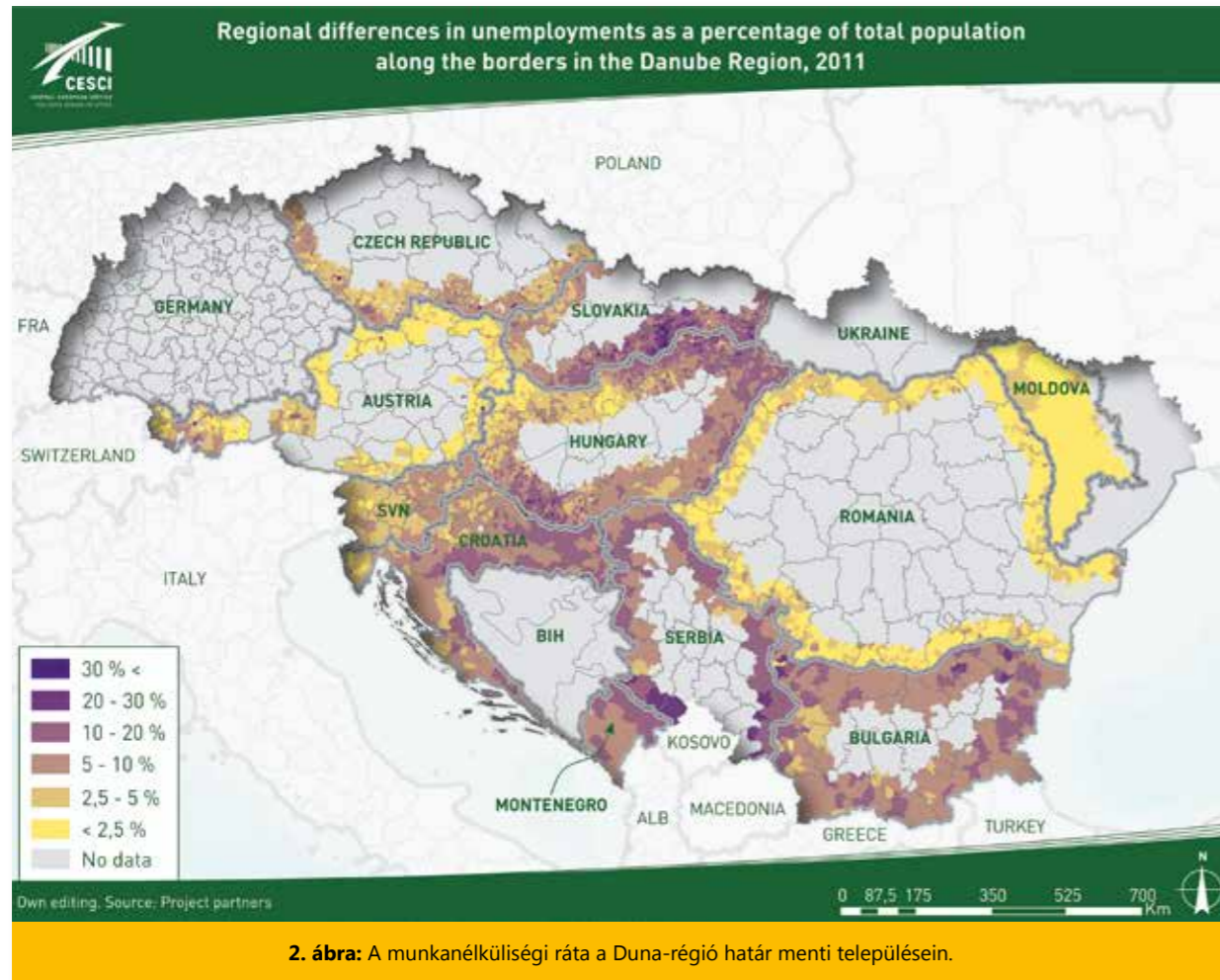
- Institut EuroSchola (CZ)
- Superna Ltd. (HR)
- Regionális Tudományi Társaság Szabadka (RS)
- Román Tudományos Akadémia Földrajzi Intézete (RO)
- Inštitút priestorového plánovania (SK)

A partnerek feladata lényegében kettős volt. Egyfelől információkat – főként statisztikai adatokat – szolgáltatott saját országukra vonatkozóan, melyek beszerzése helyben egyszerűbb volt, mintha azt a CESCO végezte volna. A másik, nagyobb lélegzetvételű feladatuk két-két esettanulmány elkészítése volt, hozzájárulva ezzel a helyzetfeltárás teljessé tételéhez (1. ábra). Mind az adatok beszerzése, mind pedig az esettanulmányok elkészítése a vezető partner szakértőinek részletes útmutatása alapján történt, az esettanulmányok vizsgálati területeinek kiválasztásában ugyanakkor a partnerek meglehetősen szabadságot élveztek. A projekt főbb eredményeinek bemutatására a CESCO szervezésében megrendezett projektzáró konferencián, Budapesten került sor 2015. február 26-án, a tanulmánykötet pedig az utómunkálatokat követően 2016 májusában vált elérhetővé a vezető partner honlapján (1-2. ábra).



1. ábra: Az esettanulmányokban elemzett térségek
1. Šumava-BW/UI-M; 2. Tria; 3. Őrség-Goričko; 4. TZHZ; 5. Pons Danubii; 6. Ister-Granum; 7. EDDS; 8. DKMT; 9. Drina; 10. Vidin-Zaječar; 11. EDA; 12-14. Prut; 15. Osijek-Subotica; 16. Pécs-Osijek (Pannon ETT).

¹Részletesebben lásd http://ec.europa.eu/regional_policy/hu/policy/cooperation/macro-regional-strategies/



2. ábra: A munkanélküliségi ráta a Duna-régió határ menti településein.

A kutatás keretében többek között az alábbi kérdésekre kerestünk választ:

- Mik a Duna-régióban található határok általános jellegzetességei más európai határokkal összevetve?
- Milyen határ menti együttműködések léteznek egyáltalán a régió belül?
- Milyen közös vonások és különbségek jellemzik ezeket a határ menti kezdeményezéseket?
- Milyen jogi keretek között zajlanak a határ menti együttműködések?
- Milyen területi hatásai vannak a határoknak az együttműködésre nézve?
- Milyen fejlődési potenciál mutatható ki a határ-régiókban?

E kérdéseken keresztül céloztuk a határon átnyúló együttműködések minél teljesebb körű feltárását, a regionális fejlesztésben és a területi tervezésben érdekelt döntéshozók számára is használható eredmények kinyerése érdekében.

A teljes kutatási dokumentáció két nagy szerkezeti egységre tagolódik. Az I. rész egy átfogó elemzést ad a Duna-régió teljes területére vonatkozóan, a következő szempontok alapján:

- Az első fejezet a határon átnyúló együttműködés földrajzi és strukturális sajátosságait tekinti át. E fejezet alapvetően kvantitatív módszerekkel vizsgálja a makrorégió területének a határon átnyúló kapcsolatok szempontjából releváns térségi társadalmi és gazdasági egyenlőtlenségeit, jelentős részben építve a korábban a CESC által a térségre készült hasonló elemzések eredményeire (bővebben lásd Jaschitz M. 2016).
- A második fejezet áttekintést ad a Duna-régió területén működő határon átnyúló intézményesült együttműködésekről, valamint azon főbb intézményi-jogi formákról, melyek alapján e partnerségek szerveződnek. E fejezetben ez egyes kezdeményezések több különböző szempont alapján is csoportosításra kerülnek. Ilyen szempontok: az együttműködés intenzitása, a határoltak hagyományos (etnikai, nyelvi, történelmi, illetve táji) összekapcsoltsága, a határon átnyúló együttműködés szakterületei, a szerveződések tartóssága, valamint a résztvevő államok száma. A fejezet melléklete tartalmazza az együttműködési kezdeményezések részletes listáját is.
- A harmadik fejezet az előzőekhez hasonlóan kategorizálja a határon átnyúló együttműködések, itt azonban már csak a jó példaként kiválasztott,

a tanulmány II. részében elemzett kezdeményezések szerepelnek, az előzőeknél jóval részletesebben vizsgálva. Az elemzés eredményeként az egyes szerveződések négy kategóriába (intenzív együttműködés; intenzív, de csak egy-két területre fókuszáló együttműködés; változó intenzitású együttműködés; legkevésbé intenzív együttműködés) kerülnek osztályozásra.

A II. rész tartalmazza a konkrét esettanulmányokat, melyeket a CESC, valamint a projektben résztvevő szakmai partnerek szakértői dolgoztak ki. Összesen 14 esettanulmány készült, az adott intézményesült kezdeményezés feltárását, tevékenységének részletes bemutatását és elért eredményeinek kritikai értékelését tartalmazva. Az elemzés célja projektünk indulásától kezdődően az volt, hogy a határon átnyúló térségi együttműködések minél változatosabb palettája kerüljön bemutatásra, ezáltal minél inkább nyilvánvalóvá váljon egyfelől a határon átnyúló interakciók magas szintű hozzáadott értéke, másfelől pedig hogy a határok feletti kooperáció sokféle formát ölthet, és sokféle lehetőséget teremt a helyben meglévő erőforrások összekapcsolására. Azaz nincs egyféle recept a sikerre, sokkal inkább kulcsszerepe van a helyi viszonyokhoz, igényekhez és lehetőségekhez illeszkedő megközelítéseknek. Ezzel együtt a teljességhez a kudarcok is hozzátartoznak, okulásra adnak lehetőséget; az esettanulmányokban éppen ezért az együttműködés nehézségei, a meg nem valósult, vagy sikertelen lépések is bemutatásra kerülnek.

A továbbiakban röviden bemutatjuk az egyes fejezetek legfontosabb tartalmi elemeit, tanulságait. Ehhez kapcsolódóan igyekszünk rávilágítani a városok kiemelt szerepére a határ menti együttműködések alakításában.

Az átfogó elemzés eredményei

A határ menti térségek vizsgálatát első körben kvantitatív módon, statisztikai adatokkal végeztük el, az Európai Unió statisztikai jegyzékében LAU 1, illetve LAU 2 kategóriaként számon tartott térségek szintjén. Az eredeti elképzelések szerint a népességre, a gazdaságra, a munkanélküliségre, a jövedelmekre, az oktatásra, a lakossági és közlekedési infrastruktúrára, a vállalkozásokra és a turizmusra koncentráltunk.

Az adatok összegyűjtését az adott országok, országcsoportok esetében a helyben vagy legközelebb lévő projektpartner segítette, az adatbázis összeállítását, illetve a kvantitatív elemzések elkészítését pedig a CESC végezte. Az adatok feldolgozása során számos nehézség hátráltatta az eredetileg kitűzött kutatási célok elérését. Ilyenek voltak az adatok felvételének és publikálásának módszertani és időbeli eltérései, illetve az adatok összegyűjtöttségének, rendezettségének és elérhetőségének eltérő színvonala az egyes országok között. Ezek külön-külön és együttesen is a határ egyes oldalainak

összehasonlíthatóságát rontották, s sok esetben eredményezhetek értékelhetetlen, ezért a vizsgálatban hasznosíthatatlan térképi adatbázisokat. A tanulmányban ezért végül csak azok a statisztikai vizsgálatok szerepelnek, amelyek adatai az érintett országok túlnyomó részében megbízhatóan rendelkezésre álltak. Ez az alábbi mutatók körét tartalmazza:

- népsűrűség
- öregedési index
- természetes szaporodás, illetve fogyás
- születési, illetve halálozási ráta
- migrációs különbözet
- ingázási különbözet
- aktivitási ráta
- munkanélküliségi ráta
- nemzeti kisebbséghez tartozók aránya
- ezer főre jutó kereskedelmi szálláshely
- ezer főre jutó vendégéjszakák száma
- ezer főre jutó külföldi vendégéjszakák száma.

A rendelkezésre álló statisztikai eszközkészlettel tehát sikerült lefedni olyan kérdéseket, mint a helyben élő népesség területi különbségei, korszerkezetének egyensúlya – vagy éppen kiegyensúlyozatlansága –, a népesedés dinamikája, az egyes térségeknek a migrációt vonzó, illetve taszító jellege, a helyben élő népesség gazdasági aktivitása, a nemzeti kisebbségek jelentette együttműködési potenciál, valamint a turisztikailag – s ezzel gazdaságilag is – kedvező és kedvezőtlen helyzetű, illetve vonzó és nem vonzó térségek (2. ábra). Nézetünk szerint az e mutatók által feltárt társadalmi és gazdasági helyzetkép jól bemutatja, mennyiben állnak fenn olyan helyi/térségi potenciálok és szinergiák, melyekre a határon átnyúló együttműködés építkezni tud (2. ábra).

Ennek tükrében érdemes megnézni a második fejezet eredményeit, mely a már létező határon átnyúló kezdeményezéseket tárja fel. E fejezet célja a Duna-régió területén található, bármiféle módon intézményesült térségi együttműködések minél teljesebb összegyűjtése és tevékenységük rövid értékelése volt. A desk research keretében lefolytatott vizsgálat során mintegy 206 szerveződést sikerült feltárnunk, amely valamilyen szinten aktív volt az elmúlt két évtized során. Bár e szám nem tekinthető 100%-ban teljesnek, úgy véljük, az online jelenléttel semmilyen formában nem bíró kezdeményezések kevés valószínűséggel végeznek eredményes munkát, ezért figyelmen kívül hagyásuk módszertanilag nem tekinthető problémásnak.

A kezdeményezések széleskörű feltárását leginkább az információhiány akadályozta, ugyanakkor így is sikerült egy meglehetősen átfogó képet alkotni a térségi együttműködések rendszeréről és területiségéről a Duna-régióban. Ezen átnézeti kép világosan mutatja azt a nyugat-keleti lejtőt, mely Európát oly sok szempontból jellemzi. Miközben a Duna-régió nyugatabbi területein az intézményesült együttműködések jellemzően hosszabb múltra tekintenek

vissza, tartósabbak és működésük is jóval transzparensabb, addig kelet felé haladva fokozatosan nő azon együttműködések aránya, melyek csak időszakonként fejtenek ki aktivitást, vagy még az együttműködési nyilatkozatok aláírásánál sem jutottak tovább. E makroszintű képen túl azonban a kezdeményezések – amint az a fejezetben bemutatásra kerül – igen sokféle mintázatot mutatnak, s még ugyanazon határszakaszok mentén is megfigyelhetők erősebben, illetve gyengén teljesítő partnerségek.

A harmadik fejezet már egyfajta átvezetést ad a tanulmány II. részéhez azzal, hogy a projektpartnerek által kiválasztott esettanulmány-térségeket vizsgálja részletesebben. A vizsgált térségek meglehetősen különbözőségeket mutatnak egymáshoz képest, amelynek mögöttes földrajzi dimenziói is vannak.

Az esettanulmányok főbb tanulságai

A tanulmánykötet összességét tekintve a legnagyobb terjedelmet az esettanulmányokat tartalmazó II. rész teszi ki, ezzel is jelezve, hogy ez a vizsgálat jelenti kutatásunk gerincét. A határon átnyúló együttműködések vizsgálatát az Intézet és az egyes partnerek külön-külön, egymástól függetlenül, ám hasonló tematika és módszertan alapján végezték el. Minden résztvevő két, az adott ország területén is aktív határon átnyúló együttműködést vizsgált meg kvalitatív módszerek, elsősorban interjúzás révén, majd az eredményeket, információkat esettanulmány formájában foglalták össze. Az esettanulmányok első sorban arra keresték a választ:

- Mennyiben érvényesül a határok elválasztó hatása a vizsgált határtérségben?
- Melyek az együttműködést segítő és akadályozó főbb tényezők?
- Milyen társadalmi-gazdasági potenciálra támaszkodhat az együttműködés?
- Melyek a legfontosabb, a kezdeményezésben részt vevők által már megvalósított, illetve a tervezett, de végül meghiúsult projektek és beruházások?
- Mennyiben hatékony a kezdeményezést körülvevő együttműködési forma?

A határon átnyúló együttműködések összehasonlító elemzésének lényeges elemeként megvizsgáltuk, mennyiben tekinthetők intenzívnek az esettanulmányok

keretében elemzett határon átnyúló partnerségek. Ennek eredményeit egy táblázatban foglaltuk össze (1. táblázat), melyben az egyes határon átnyúló együttműködések négy kategóriába kerültek besorolásra a közös munka intenzitása szerint. Az első kategóriába kerültek azok a határon átnyúló együttműködések, melyek kifejezetten intenzív munkát folytatnak, ezáltal számos sikeres projektet és együttműködést valósítottak meg fennállásuk óta; a második kategóriába soroltuk azokat az együttműködések, melyek intenzív határon átnyúló interakciót tartanak fenn, viszont maga az együttműködés 1-2 speciális szakterületre korlátozódik, mint például turizmus, tudományos vagy natúrparki együttműködés, stb. A harmadik kategória tartalmazza a vegyes intenzitású együttműködések, melyek időszakonként hol többé, hol kevésbé aktív tevékenységet fejtenek ki. Végül az általunk megalkotott utolsó kategóriába soroltuk azokat a határon átnyúló együttműködések, melyek a legkevésbé intenzív intenzitást és aktivitást mutatják (1. táblázat).

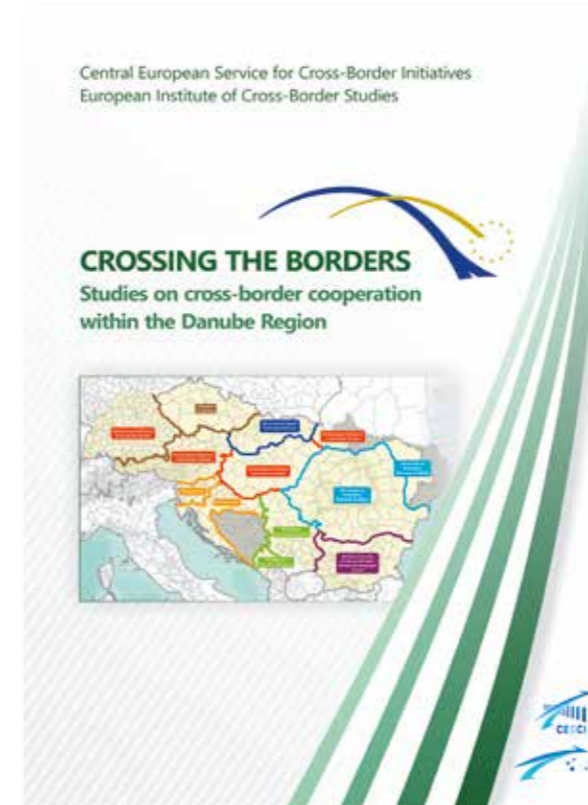
A tanulmány megírásakor abban a különleges helyzetben voltunk, hogy a projektpartnerek hozzájárulásának köszönhetően 14 határon átnyúló együttműködés esettanulmányát tudtuk komparatív kutatás kereteiben összehasonlítani és ezen keresztül számos következtetést vontunk le a határon átnyúló együttműködések vonatkozásán. Az összehasonlító elemzés által teoretikus képet alkothattunk a Duna-régióban megvalósuló határon átnyúló együttműködésekéről, azok belső és implicit dinamikájáról, logikájáról.

Az esettanulmányok vizsgálata számos kérdéskörre terjedt ki, mely a következő témaköröket foglalta magába: a határon átnyúló együttműködések intenzitása; etnikai és nyelvi kapcsolatok az együttműködő határoltak között; történelmi kapcsolatok; gazdasági és munkaerő-piaci kapcsolatok; az intézményesültség szintje; az együttműködés időbeli kiterjedése; az együttműködésben részt vevő felek száma; az együttműködés földrajzi kiterjedése; és az együttműködések tematikus területei.

Az esettanulmányok egyértelműen rámutattak arra a tényre, hogy a nyelvi és az etnikai kapcsolatok nagyon jelentős hatást és befolyást gyakorolnak a határon átnyúló interakciókra, az etnikai, nyelvi rokonság és/avagy hasonlóság az együttműködő felek között egyfajta 'erősítő' tényezőként jelentkezik, és szilárdabbá teszi az együttműködést magát. Ez a jelenség egyértelműen és explicit

A legintenzívebb együttműködések	Intenzív, de 1-2 speciális területre limitált	Vegyes intenzitású együttműködések	A legkevésbé intenzív együttműködések
DKMT	TZHZ	Vidin-Zaječar	Drina
Pons Danubii	Prut	Pécs-Osijek (Pannon)	Osijek-Subotica
Ister-Granum	Őrség-Goričko	Šumava-BW/UI-M	EDDS
EDA			
Tritia			

1. táblázat: Határon átnyúló együttműködések intenzitása a Duna-régióban. Forrás: Balogh, Gyelnik (2016, 3).



módon kimutatható a szlovák és magyar határ mentén működő szerveződésekénél, mint az Ister-Granum ETT vagy a Pons Danubii ETT, de hasonlóképpen, együttműködést erősítő tényező a közös nyelv a Prut folyó mentén megvalósuló együttműködésben Románia és Moldávia között; a Haloze-Zagorje turisztikai zóna kereteiben ahol a horvát és a szlovén oldal működik együtt; valamint a Tritia együttműködésben, ahol ugyancsak jelentős nyelvi hasonlóságok mutathatók ki a cseh, lengyel és szlovák oldalak között.

Ugyanakkor a fentiekkel ellentétes tendenciák is megjelennek a Duna-régióban. A Drina Eurorégió a szerb-bosnyák határon, vagy a Szabadka és Eszék közötti együttműködés nem mutat magas hatékonyságot, annak ellenére sem, hogy mind a két esetben hasonló nyelvi adottságokra építhetnek a szereplők. Ugyanakkor a nyelvi és etnikai kapcsolatok hiányában is generálódnak sikeres együttműködések, mint például a Danubius Társulás Románia és Bulgária között, vagy a magyar-román-szerb viszonylatban megvalósuló, jelentős múltra visszatekintő Duna-Körös-Maros-Tisza Eurorégió.

A nyelvi és etnikai kapcsolatokon túl, a határ menti területek gyakran történelmi kapcsolatokat is ápolnak egymással, ugyanis a ma létező határok előtt, melyek többségében a világháborúkat követő békeszerződésekben kerültek megrajzolásra, gyakran integráns egészet alkottak. A Duna-régióban az elmúlt 25 évben végben egy konfliktusmentes szétválás Csehszlovákián

belül. Ugyanakkor lezajlott egy erőteljes konfliktusos határváltozás Jugoszlávia államai között, amely tartós feszültséget és bizalmatlanságot eredményezett a régióban. A határon átnyúló együttműködések sorsát alapvetően határozza meg, hogy a szétválás melyik formája valósult meg az újonnan létrejött országok között.

A gazdasági potenciál, a körülmények és a régiók közötti különbségek is jelentősen befolyásolják az interakciókat a határtérségekben. Arra, hogy a gazdasági helyzet miként befolyásolja az együttműködést, eltérő nézőpontok ismertek, Grix és Houžvička (2002) szerint a gazdasági különbségek fékeznek, míg Balogh (2014) szerint azok fokozó hatással vannak az együttműködésekre. Az egyértelműen kijelenthető, hogy gazdasági nehézségek jelentős hátráltató tényezőként azonosíthatóak be, főleg az előfinanszírozás kényszere miatt (Gyelnik, forthcoming): ennek a gyakorlatnak a határon átnyúló projektek gyakran áldozatul esnek. Megfigyeléseink szerint a Duna-régióban a sikeresen együttműködő határ menti térségek általában megközelítőleg azonos gazdasági potenciállal rendelkeznek, még ha kisebb eltérések kimutathatók is közöttük, míg a gazdasági egyenlőtlenség nem jelenik meg erőteljes fékező hatással. A halmozottan hátrányos helyzetben lévő határ menti térségekben azonban alig találni hatékonyan működő határon átnyúló együttműködést.

Az intézményesültség szintje mindig jelzi az interakciók intenzitásának erősségét (Sohn et al. 2009). A határon átnyúló együttműködések mindezidáig leghatékonyabb és legkiforrottabb formája az 'Európai Területi Társulás'², azzal a jelentős újítással, hogy a határon átnyúló együttműködés maga jogi személyiséget nyer, ami hiányzott a többi, a Madridi Keretegyezmény nyomán létrejött együttműködési struktúrából (Gyelnik, Ocskay, Pete 2016). Összehasonlító vizsgálatunkból egyértelműen láthatóvá vált, hogy azon együttműködések többsége, melyek a legnagyobb aktivitást mutatták, Európai Területi Társulásként működtek, mint az Ister-Granum, a Pons Danubii és a Tritia, míg a legalacsonyabb intenzitással a legkevésbé intézményesült modellek esetében találkozhattunk. Fontos ugyanakkor megjegyezni, hogy maga az intézményesültség sem jelent automatikusan garanciát arra, hogy az együttműködés eredményesen fog működni. Erre példa a Haloze-Zagorje turisztikai zóna, mely mint 'zóna' működik, viszont az együttműködés intenzitása kétségtelenül meghaladja az olyan intézményesültebb formákban létező interakciók szintjét, mint amilyen a Drina vagy a Duna-Dráva-Száva Eurorégió. A korreláció az egyes határon átnyúló együttműködések intenzitása és intézményesültségének foka között nyilvánvaló, ám közel sem determinisztikus.

A tanulmányok elemzése során megvizsgáltuk azt is, milyen szerepet játszik a részt vevő országok száma az adott együttműködésekben. Általános elképzelés, hogy minél több a résztvevő fél, annál nehezebbé, vontatottabbá

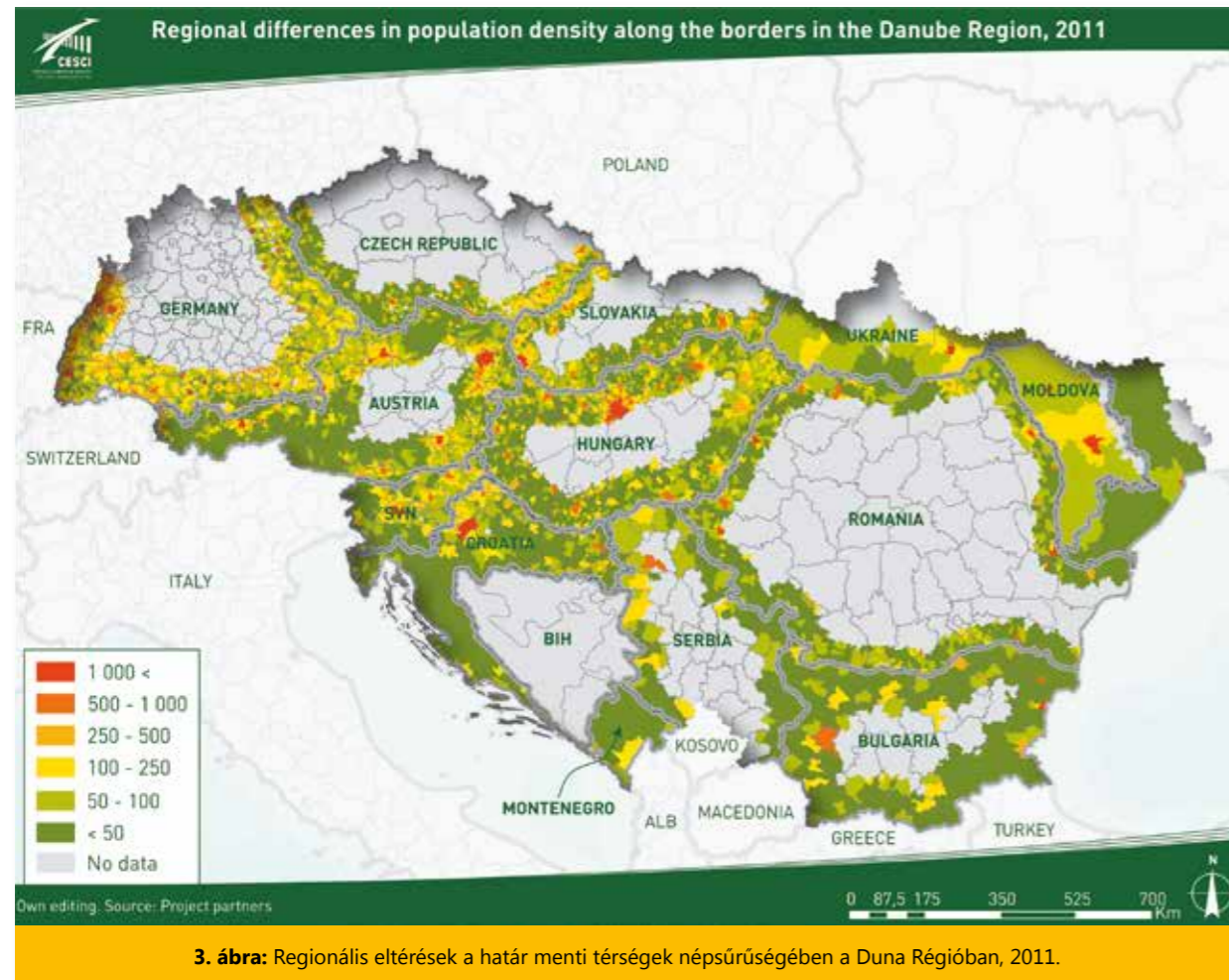
² 'European Grouping of Territorial Cooperation'

és körülményesebbé válik az együttműködés, mivel a résztvevő felek számának növekedésével bonyolultabbá válik a közös célok, érdekek megtalálása. Az általunk tanulmányozott határon átívelő együttműködések öt legaktívabbja közül három együttműködés két ország szereplőire épít (EDA, Ister-Granum, Pons Danubii), a másik két együttműködés pedig három ország résztvevőit fogja össze (DKMT, Tritia). Ezenfelül megfigyelhettük, hogy olyan háromoldalú együttműködésekben, mint az Őrség-Goričko – mely magába foglal egy kisebb ausztriai területet is a szlovéniai és magyarországi mellett – kifejezetten intenzív az együttműködés, míg a Šumava-Bayerischer Wald/Unterer Inn-Mühlviertel háromoldalú együttműködést egyfajta belső feszültség jellemzi, a három tag érdekei közötti eltérések miatt. Az együttműködési intenzitás egyaránt alacsony a négy ország résztvevőit tömörítő Drina Eurorégióban, valamint Szabadka-Eszék és Pécs-Eszék együttműködések esetében.

A határon átívelő együttműködés földrajzi kiterjedésének befolyása a sikerességre kétirányú lehet. Egyfelől minél nagyobb az együttműködés kiterjedése, annál nagyobb kihívást jelent az interakciók hatékony menedzselése. Másfelől azonban a nagyobb lefedett tér, terület szélesebb lehetőségeket is megnyit, melyek fokozhatják az együttműködést, a potenciális partnerek bevonását,

illetve a lehetséges együttműködési területek számát. E téren tehát nehéz egyértelmű következtetéseket levonni, ugyanis a hatékonyan és intenzíven működő együttműködések között találunk olyanokat, melyek nagy területet ölelnek fel, mint a Duna-Körös-Maros-Tisza együttműködés a maga megközelítőleg 71 000 km²-re kiterjedő területével, valamint a Tritia ETT, mely 34 069 km²-t fed le. Intenzív interakciók jellemzik az olyan kisebb területeket magukba foglaló együttműködések, mint az Ister-Granum, a Pons Danubii társulások, vagy a Ruse-Giurgiu ikervárosi kapcsolat, miközben kevésbé intenzív a Drina Eurorégió (7 907 km²), vagy a Duna-Dráva-Száva Eurorégió (26 257 km²) munkája.

Végül, de nem utolsósorban az együttműködések tematikus területeit is vizsgáltuk. Ebben a dimenzióban az az alapvető kérdés, hogy létezik-e olyan **ágazati célkitűzés**, melyet könnyebb vagy **éppen** nehezebb egy határon átívelő együttműködés kereteiben megvalósítani. A vizsgált és aktívnak ítélt határon átívelő partnerségek egyaránt sikeresen és hatékonyan folytattak le úgynevezett 'kemény', gazdasági és infrastrukturális elemeket magukba foglaló projekteket, valamint 'szoft', fókuszát tekintve inkább a kultúra és más absztrakt dimenzióban hozzáadott értéket termelő projekteket.



A városok szerepe a térségi együttműködésekben

Bár nem volt projektünk explicit célja e kérdés külön vizsgálata, a megvalósítás során mégis szembetűnő volt a városi központok kiemelt szerepe a határon átnyúló kezdeményezések **létrejöttében, illetve hatékony működésében**. A városoknak a határon átnyúló együttműködésben betöltött szerepét az elmúlt években igen nagy érdeklődés övezte, mind a tudományos vizsgálatok (pl. Jaschitz, Ocskay 2010; Jańczak 2013; Joenniemi, Sergunin 2011), mind pedig az alkalmazott tervezés (ESPON 2010; OECD 2013; LISER 2015) oldaláról. Az érdeklődés nem véletlen, a sikeres határon átnyúló együttműködések mögött ugyanis rendszerint ott áll egy (vagy több) sikeres város; ezt projektünk eredményei nagyban alátámasztják.

Az I. rész, azon belül is a határon átnyúló együttműködés földrajzi és strukturális sajátosságait kvantitatív módszerekkel bemutató első fejezet már számos elemében előrejelzi a városi központok vezető szerepét (3. ábra). A városok – főként a közép- és nagyvárosok – a települési szintű statisztikai elemzések során hol jobban, hol kevésbé látható módon ugyan, de érzékelhetően kedvezőbb társadalmi és gazdasági mutatókkal rendelkeznek, mint szűkebb térségük kisebb települései.

A városi központok demográfiai és munkaerő-piaci mutatói kedvezőbbek, az elvándorlás pedig kevésbé sújtja őket, mint a vonzáskörzetükbe tartozó településeket. Ez különösen a Duna-régió középső térségeit jellemzi, a kiemelkedően kedvező helyzetben lévő Ausztriában és a két német tartományban, valamint a fejlettségi szempontból ellenkező véletet képviselő keleti térségekben területileg lényegesen kiegyenlítettebb a kép, vagyis inkább csak a legnagyobb városok emelkednek ki vízfejként.

A városok irányító szerepe lényegében az esettanulmányoknál válik egyértelműen világossá. A legintenzívebb együttműködést mutató csoportosulások közül a DKMT Eurorégió nagyban kötődik Szeged városához; a Pons Danubii ETT központja a Duna két partján található ikerváros, Komárom és Révkomárom; az Ister-Granum ETT egyértelmű központja, egyúttal motorja Esztergom városa; az EDA (European Danube Association) a bolgár Rusze és a romániai Giurgiu városainak együttműködéséből nőtte ki magát; a Tritia ETT pedig a csehországi Český Těšín és a lengyel Cieszyn ikervárosai körül csoportosul. A kevésbé aktív együttműködések közül a Prut folyó menti együttműködés nagyban épít Iași városának erőforrásaira, a Vidin-Zaječar, a Pécs-Eszék (Pannon ETT) és az Eszék-Szabadka együttműködések pedig alapvetően városok közötti partnerségek (4. ábra).



Mint arra a kötetben is rámutatunk, az állami szint alatti politikai-területi egységek közül alapvetően csak a városok képesek olyan erőforrásokat mobilizálni, amelyek biztosíthatják a térségi együttműködések stabil fenntarthatóságát. Ez egyfelől azt jelenti, hogy a városok rendelkeznek olyan központi (oktatási, egészségügyi, kulturális, szolgáltató, stb.) funkciókkal, amelyek „bevonzhatják” a határ túloldalán élőket, hozzájárulva ezzel a határon átnyúló interakciók kialakulásához, bővüléséhez (5. ábra). Másfelől a városok rendelkeznek olyan mértékű költségvetési önállósággal, illetve mozgástérrel, amelyek lehetővé teszik a határon átnyúló viszonylatban valós hozzáadott értékkel bíró beruházások megvalósítását, illetve szolgáltatások biztosítását. Példának okáért: a határon átnyúló egészségügyi ellátás alapvetően városi kórházakra épül; a határon átívelő közösségi közlekedés az esetek jelentős részében meghosszabbított agglomerációs járatokat jelent; az oktatási mobilitást a határ közeli városok színvonalas iskolái generálják; a munkavállalói ingázás hátterében pedig leginkább a határ egyik vagy másik oldalán található – városi – nagyfoglalkoztatók állnak.

Ilyen körülmények között tehát a Duna-régióra vonatkozó esettanulmányaink alapján elmondhatjuk, a valódi központi szerepkörrel rendelkező városok kulcs-

szerepet játszanak a határon átnyúló intézményesült kapcsolatokban. Bár az együttműködésekhez felhasznált intézményi eszközök, különösen az ETT mint intézményi-jogi forma elfogadása óta, egyre jelentősebb jogi beágyazottsággal rendelkeznek, még a legintenzívebb kooperációk esetében is hosszú időnek kell eltelnie, amíg anyagi és társadalmi bázisuk stabilnak tekinthető. Ezzel szemben a városok – bizonyos anomáliáktól eltekintve – már eleve rendelkeznek ezzel a bázissal. Ezért teljességgel indokolt minden olyan törekvés, amely a területi együttműködésre irányuló szakpolitikát szorosan összekapcsolná az uniós szintű várospolitikával.

Összefoglalás

A fentiekben bemutatott projektünk a maga nemében igen újszerűnek, ugyanakkor meglehetősen komplexnek is mondható. A projekt végrehajtásának időigénye, a bevont partnerek száma, és a megvalósításba fektetett egyéb erőforrások mellett a kimeneti oldalon is igen tekintélyes mutatók sorakoztathatók fel. Hét ország mintegy 27 szerzőjének közreműködésével készült el a közel 1090 oldal terjedelmű anyag, s ehhez kapcsolódóan létrejött egy egységes adat- és információbázis, amely az összegyűjtött

és rendszerezett statisztikai adatok révén lehetővé teszi a Duna-régió határtérségeinek fejlettségvizsgálatát, és további kutatások számára is alapot jelenthet.³

A dokumentum maga lehetőséget kínál arra, hogy valós képet kapjunk a Duna-régió területén működő határon átnyúló együttműködések helyzetéről, tevékenységeiről, az együttműködések munkáját akadályozó jogi és adminisztratív nehézségekről, valamint a mintáértékű (best practice) határon átnyúló együttműködési gyakorlatokról, kezdeményezésekről, és a határ közeli városok jelentőségéről. A jó gyakorlatok sikertényezőinek megismerése és megismertetése, az együttműködés és a közös, hatékony munka előtt álló akadályok feltérképezése és vizsgálata, valamint a kudarcok okainak feltárása és kiértékelése pedig várhatóan új, célzottabb

stratégiák megalkotását és beavatkozások véghezvitelét is lehetővé teszik majd.

Jelen projekthez kapcsolódóan a jövőre vonatkozóan közép- és hosszú távú célunk, hogy a kutatás eredményeit továbbvigyük, elsősorban egy tudásportál kialakítása formájában, amely lehetőséget kínál a Magyarország és tágabb térségének határai mentén működő határon átnyúló együttműködések rendszeres monitoringjára, valamint tevékenységeik bemutatására.

A Duna-régió határ menti együttműködéseit részletesen bemutató tanulmánykötet 2016 tavaszán jelent meg, és elektronikus formában is elérhető a CESC Europe Intézetének honlapján.⁴

Szerzők:
Pete Márton és Gyelnik Teodor



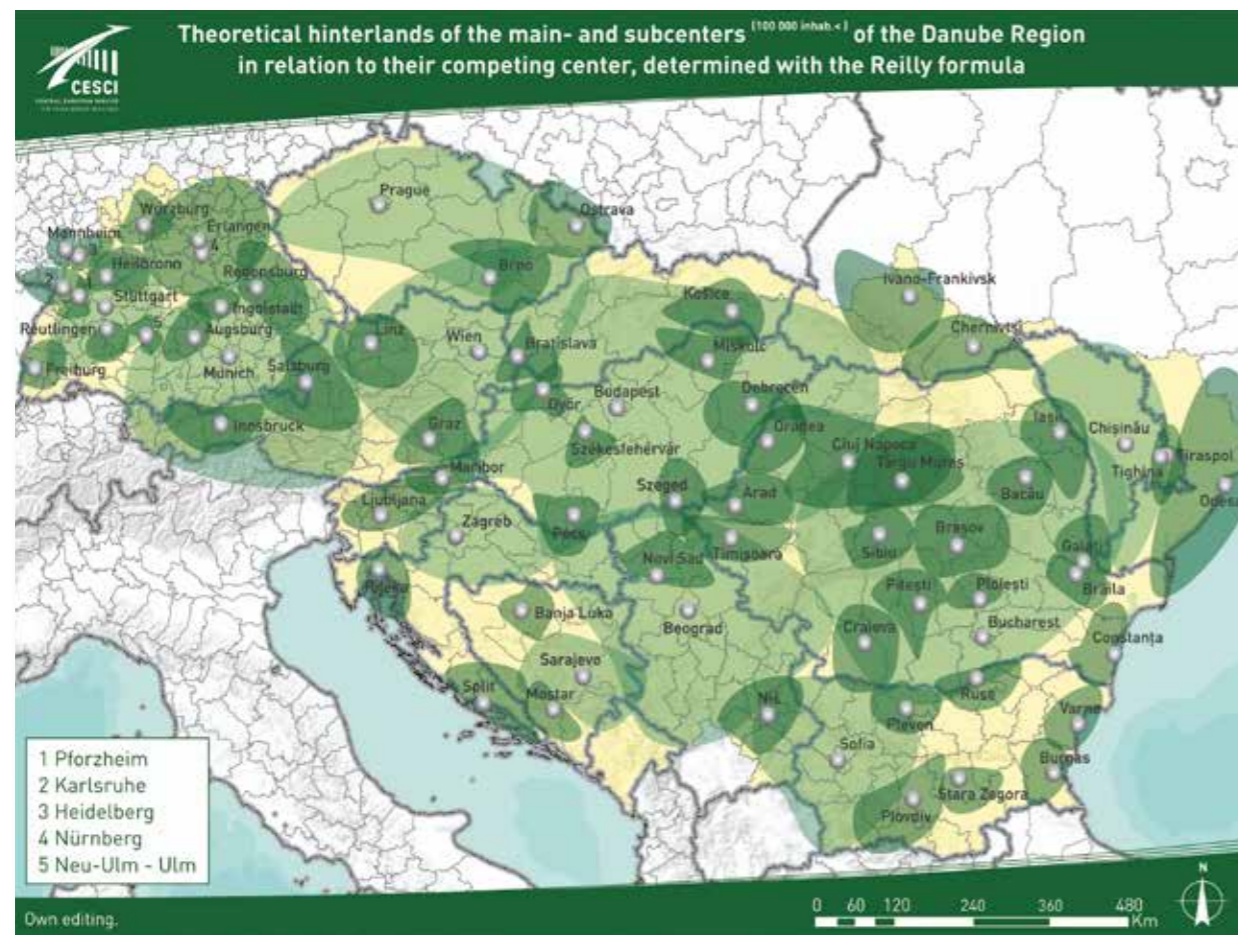
Pete Márton az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Karán szerzett 2011-ben geográfus mesterdiplomát, majd ezt követően Belgiumban, a Louvaini Katolikus Egyetemen (UCL) végzett urbanisztika és területrendezés posztgraduális mesterképzést. 2012 szeptembere óta dolgozik a CESC-nél, mint stratégiai tervező-elemző, illetve 2013 júniusa óta mint tudományos segédmunkatárs. Emellett 2014 óta az ELTE Földtudományi Doktori Iskolájának hallgatója. Kutatási területe a politikai földrajz, ezen belül elsősorban az államhatárok, valamint az általuk lehatárolt államterületek kialakulása, egyes szerepei és a társadalmi interakciókra gyakorolt hatásai.



Gyelnik Teodor 2014-ben védte meg doktori munkáját európai tanulmányok és politikatudomány területén, a pozsonyi Comenius Egyetem Európai Tanulmányok és Nemzetközi Kapcsolatok Intézetében. A disszertáció témája az Európai Unió és annak eurocentrista természete volt. Teodor több éven át együtt dolgozott a European Council on Foreign Relations londoni elemző központtal, és több éven keresztül részt vett a European Foreign Policy Scorecard elkészítésében, ahol a Szlovák Köztársaság külpolitikáját és annak aktivitását tanulmányozta. 2015-ben csatlakozott a CESC csapatához.

Irodalom:

- Balogh, P. 2014: Perpetual borders: German-Polish cross-border contacts in the Szczecin area. Diss., Department of Human Geography, Stockholm University, Stockholm.
- Balogh, P., Gyelnik, T. 2016: A comparison of regions cooperating across borders in the Danube region with a focus on best practices. In: Crossing the Borders: Studies on cross-border cooperation within the Danube Region. Budapest: Central European Service for Cross-Border Initiatives, Paper Part 1.,02. 22 p.
- ESPON 2010: Metroborder. Cross-Border Polycentric Metropolitan Regions. Final Report. Luxembourg.
- Gyelnik, T. forthcoming: Opening of borders, reconstruction of a Bridge: positive aspects and polymorph multivalent phantom limitations in the region of Štúrovo and Esztergom.
- Gyelnik, T., Ocskay, Gy., Pete, M. 2016: A classification of the cross-border cooperation initiatives of the Danube Region. In: Crossing the Borders: Studies on cross-border cooperation within the Danube Region. Budapest: Central European Service for Cross-Border Initiatives, Paper Part 1.,02. 50 p.
- Grix, J., Houžvička, V. 2002. Cross-border cooperation in theory and practice: the case of Czech-German borderland. Acta Universitatis Carolinae Geographica, 37(1), pp. 61-77.
- Jańczak, J. 2013: Border Twin Towns in Europe. Cross-border Cooperation at a Local Level. Logos Verlag, Berlin, p. 135.
- Jaschitz M., Ocskay Gy. 2010: Tradicionális vonzáskörzeti és funkcionális kapcsolatok a Kárpát-medencében: A kiterjedő térkapcsolatok új perspektívái. Falu Város Régió (2-3.) pp. 80-85.
- Jaschitz M., Ocskay Gy. (ed.) 2014: Regional Analysis of the Danube Region. CESC, Budapest, 2014. p. 459.
- Jaschitz M. 2016: A Duna-térség kohéziója és transznacionális fejlesztésének kihívásai. Falu Város Régió (1.) pp. 80-86.
- Joenniemi, P., Sergunin, A. 2011: Another Face of Integration: City Twinning in Europe, Research Journal of International Studies, no. 22, p. 120-131.
- LISER 2015: Opportunities of Cross-border Cooperation between Small and Medium Cities in Europe. Draft report on behalf of the Ministry of Sustainable Development in Luxembourg, p. 55.
- OECD 2013: Regions and Innovation: Collaborating across Borders, OECD Publishing, Paris
- Sohn, C. Reitel, B., Walther, O. 2009: Cross-border metropolitan integration in Europe: the case of Luxembourg, Basel, and Geneva. Environment and Planning C: Government and Policy, 27(5), pp. 922-939.



5. ábra: A Duna térség fő- és alközpontjainak elméleti vonzáskörzetei.

Ötven éves a Magyar Urbanisztikai Társaság

1966. február 4-én 49 „alapító atya” (véletlenül sem akadt egy hölgy sem) megalapította a Magyar Urbanisztikai Társaságot. A Társaság alapítói között nem szereplő, de hamarosan taggá váló, s idén nyolcvanéves Meggyesi Tamás így idézte fel a körülményeket az idei jubileumi országos urbanisztikai konferencia résztvevői számára:

„... az idősebbek még emlékeznek rá, hogy testvér-szervezetünket, a MÉSZ-t 1951-ben akkori Pártunk és Kormányunk a szocialista realista építészeti támogatásának céljával hozta létre. Közben azonban – különösen az 1956-os leverett forradalom után – a MÉSZ a hivatalos szakmapolitikától eltávolodott. Így a MUT 1966-os megalapításával bizonyos értelemben és kimondatlanul is ellenpólust kívántak létrehozni. Az már a történelem ironiája, hogy mindkét szervezet megalapításánál ugyanaz a Perényi Imre bábáskodott, és ami elromlott az elsőnél, azt megpróbálta jóvá tenni a másodiknál. A két társaság szembenállása, és így az „építészeti vagy urbanisztika” fals alternatívája sokáig fertőzte a két testvérszervezet viszonyát, de ez a feszültség szerencsére idővel feloldódott, és – legalább is remélem, hogy – ma ikertestvéri viszonyban élnek egymással, és közösen lépnek fel az épített környezetünk integritását veszélyeztető folyamatokkal és tervekkel szemben.”

Azt érdemes hozzátenni, hogy akkortájt minden társadalmi (és szakmai) szervezetet az állam hozott létre, hívott életre – a 47-es hatalomátvétel után szisztematikusan felszámolt szervezetek „helyett”. S az is megfontolásra érdemes, hogy a 49 alapító között számos olyan „régí vágású úriember” is ott volt, akiről nem képzelhető el, hogy nem a szakmai meggyőződés vezette őket; hogy e furcsa keretek között is igazi szakmai munkára készültek, s az évek során azt végezték. Íme néhány név: Borsos József, Farkas Tibor, Granasztói Pál, Harrer Ferenc, Korompay György, Reischl Antal, ...

Lehetetlen számba venni az ötven év történéseit, munkáját, eredményeit; erre (ennek egy részére) a közeljövőben megjelenő *A MUT 50 éve* c. könyv szerzői vállalkoztak: Aczél Gábor és Zábránszky Pap Klára. E cikk keretében néhány nevet és eseményt idézünk fel – a válogatás szubjektív és igen-igen hézagos lesz. Az alapítók több mint tíz szakmát képviseltek, egyértelműen jelezve, hogy az urbanisztika interdiszciplináris tevékenység, hogy műveléséhez igazi csapatmunkára van szükség. Az alapítók és a vezetők között számos politikust találunk: minisztert, miniszterhelyetteseket, országos szervezeteket (pl. KSH, KÖJÁL) vezetőit, tanácselnököket. Az egyéni tagokon kívül számos település, elsősorban város is a Társaság tagja lett. Ha végiglapozzuk az egyéni tagok 1985. évi névsorát – benne

524 taggal –, láthatjuk, érzékelhetjük, hogy a Társaság szinte a városok szövetségének szerepét is betöltötte (Finnországban a Finn Városok Szövetségének kitüntetett helye van az országgyűlésben), s fontos helye volt a politika és a szakma (szakmák) párbeszédének. A Társaságban területi csoportok és szakmai tagozatok működtek és működnek. Az Észak-Magyarország régió három megyéjét összefogó területi csoport – Horváth Béla szervezésével – 33 konferenciát szervezett meg. A rendszerváltás előtti években betöltött szerepre, a szervezet jelentőségére jellemző, hogy 1988-ban a Salgótarjánban megtartott rendezvényen mintegy 120 ember vett részt, s a megnyitó beszédet miniszterhelyettes tartotta. A MUT az Építéstudományi Egyesülettel közösen adta ki a Városépítés c. folyóiratot 1969 és 1989 között, a Településtudományi Közlemények kiadásában is szerepet vállalt a 18. számtól, azaz megalakulásától, 1966-tól kezdve a BME Városépítési Tanszéke és a VÁTI mellett.

Az alapítók között nem szereplő, de hamarosan taggá váló Vidor Ferenc a BME Mérnöktoábbképző Intézete által szervezett urbanisztikai továbbképzők MUT-beli vezetésével vált szakmai körökben különösen megbecsültté. Meggyesi Tamás így emlékezik meg róla már idézett köszöntőjében:

„... sajnálom, hogy a legrégebbi tagok között nem üdvözölhetjük Vidor Ferencet, aki pedig a magyar urbanisztika doyenje, az urbanisztikai gondolkodás megalapítója, a magyar Patrick Geddes, sokunk tanítómestere, és aki túlélte a vele szemben sokszor más értékeket képviselő alapító atyákat is. Szakmai életművén belül e körben legalább az Urbanisztika tanfolyam sikeres szervezését említsük meg, aminek a MUT adott otthont, és ami számos most itt ülő kollega szemléletét is megalapozta. Még abban a nagyszerű épületben, a Rákóczi úton, ami egészen a rendszerváltásig a MUT exkluzív otthona volt.”

Ennek az elismerésnek, bemutatásnak különös értéket ad, hogy Ferit (mindenki így hívta) idén nyáron búcsúztattuk; 92 évesen fejezte be földi pályafutását.¹

Az elmúlt években többeket kellett búcsúztatnunk azok közül, akik komoly szerepet töltek be a szakma és a társaság életében: elég talán most emlékezni Berczik Andrásra (aki Erdélyi Zsófi szerint a tényleges szakmai alapítók közé tartozott), Ágostházi Lászlóra (a „tanár úrra”), Czétényi Piroskára (az értékörzés, környezetesztétika személyiségére), Füle Lajosra (a költőre), Jeney Lajosra (a konferenciák örök első hozzászólójára).

A következő ember, akit mindenképp meg kell említenünk, Barna Gábor, a MUT főtájkára, hosszú időn keresztül szervezője, mozzatója. Személyéről emlékérem

¹ A szakma részéről a MUT elnöke által mondott búcsúztató a MUT honlapján olvasható.



Műhely

emlékezik meg, amelyet a társaság azon tagjai kapnak, akik sokat tettek a Társaságért. A pártállami időkben dolgozott, sokak szerint könnyű helyzetben (hisz az ÉVM, a minisztérium támogatta a szervezetet), de becsülettel végezte munkáját, munkatársaival otthont biztosítva a rendezvényeknek, fáradhatatlanul egyensúlyozva a politikai és a szakmai elvárások között. Azon kevesek közé tartozott, akik városgazdászként végeztek; évfolyamtársai közül Laár Árpád és Paksy Gábor neve ismerős sokak számára.

A MUT elnökei közül ezen a neves évfordulón két embert kell kiemelni: Paksy Gábort és Aczél Gábort. Paksy Gábor a rendszerváltozás nehéz éveiben vezette a Társaságot, s a VÁTI igazgatójaként otthont is biztosított a MUT-nak. Ez igen jelentős volt még akkor is, ha ma furcsának tartanánk, hogy egy állami tulajdonú cégbe simuljon bele egy civil szervezet. A VÁTI-ról érdemes néhány szót mondani e tekintetben is, mert a Társaság mellett az az intézmény volt (bár csak nevében szerepelt az intézmény kifejezés, de valójában évtizedeken keresztül vállalatként működött – még a tervezőintézeti időszakban) az, amely a szakma utánpótlását, a szakmai segédletek kidolgozását végezte, és gyűjtőhelye volt sokaknak, aki a rendszerváltozás után a politikában és a szakmában jelentős szerepet töltöttek be (Baráth Etele, Gerzanic Annamária, Jávor Károly, Kálnoki Kiss Sándor, Kemény Bertalan, Magó Erzsébet, Mísey Károly, Morvay István, Nagy Béla, Rácz Tamás, Schneller István, Szaló Péter ... szinte kivétel nélkül a MUT tagjai).

Paksy Gábor vezetése idején vette kezdetét az évente megrendezésre kerülő Országos Urbanisztikai Konferenciák folyamata, amely a szakma éves találkozóhelyévé, a tapasztalatcsere igazi helyévé vált. A síófoki szállodasor több rendezvényt fogadott, ahol izgalmas előadások nyitogatták mindannyiunk szemét, tágították látókörét: Hankiss Elemér, Lengyel László (provokációján többen kiakadtak), Kindler József (A tőkés társaságok világralma c. könyv fordítójaként már a '90-es évek elején figyelmeztetett a globalizáció és a magángazdaságok államok fölé emelkedésének veszélyeire, a demokráciát tönkretévő hatásukra), Horányi Özséb (az oly nagyon szükséges kommunikáció alapjaira mutatva rá) és sokan mások.

Aczél Gábor a VÁTI-tól való elszakadást, az új otthont – a Liliom utcai székház – létrehozó, a Társaság létét segítő közhasznú társaságot, „tudásközpontot” megalakító elnök. Tizenöt éven át vezette a MUT-ot (az első 45 év egyharmada!), s tevékenységét *A MUT 45 éve c. kötet*tel „zárta”.² Nyugodt személyisége sokaknak adott teret, érdemi lehetőséget mind az elnökségben, mind más szerepekben (tagozatok, területi csoportok). Az ő elnöksége alatt éledt újjá a Társaság azon tevékenysége, amikor igazi szakmai civil szervezetként állást foglalt egy-

egy a társadalmat érintő szakmai vetülettel rendelkező kérdésről (az első ilyen általam is ismert megnyilatkozás a romániai falurombolás elleni kiállítás volt, de az itthon nem vetett hullámokat). Elnökként ő jegyezte az ócsai telep elleni MUT állásfoglalást is.

A rendszerváltozás utáni években több nehézség is terhelte a Társaság helyzetét. A gazdasági nehézségekkel magyarázható, hogy az országos szerveződés nehézséggé vált, s egy-egy területi csoport önállósult; a kamarai rendszer létrejöttével, a kötelező tagsággal és az oda delegált tervezői nyilvántartással – a Magyar Építőművészek Szövetségéhez hasonlóan – a Társaság szerepe, léte megkérdőjeleződni látszott. A Magyar Építész Kamarával, annak Terület- és Településtervezési, valamint a Tájépítészeti Tagozattal kifejezetten jó az együttműködés, de ez érdemben nem könnyíti meg a Társaság helyzetét. Hasonló a helyzet a Magyar Mérnöki Kamarával is. Az önkormányzati rendszer létrejöttét logikusan követte az önkormányzati szövetségek szerveződése, ahová a MUT települési tagjainak jelentős része is „átlépett”. Mindazonáltal a felvétel kérelmek száma az utóbbi években is szép számot mutat, de igen vékonyka a középmezőny – sok az idős és számos a fiatal tag, ami bizakodásra ad okot.

A Magyar Urbanisztikai Társaság egyik sajátos „szerepe”, hogy tagokat delegál a Savaria Urbanisztikai Nyári Egyetem Tanácsába, s annak elnöke immár 24 éve a Társaság delegáltja: Meggyesi Tamás 18 éven át töltötte be e fontos szerepet, őt egy évig Ongjerth Richárd, majd Körmeny Imre követte e tisztségben. De más MUT tagok is meghatározók a Savaria életében, pl. Pap Klára, aki fáradhatatlan, aktív építője e testületnek (is). Jövőre, 2017-ben kerül sor az ötvenedik nyári egyetemre, ami a tavalyi évben bekerült a Vas megyei értékek közé. A nyári egyetemhez hat éve kapcsolódó tervező tábor eredményeit idén is a MUT-ban mutatják be a fiatalok, s ott tekinthető meg az előző évek eredményeit bemutató kiállítás is.

A Társaságnak igen jelentős szerepe van és lesz a jövőben is. Meggyesi Tamás idézett köszöntőjében erről így ír:

„Wesselényi Garai Andor írja: „Ha létezik történelmi küldetése az urbanisztikának, akkor ez ... az, hogy válságdiszciplínaként hézagkitöltő – középpótlék legyen.”

Szerintem a meghatározás zseniális. A három kifejezés: válságdiszciplína, hézagkitöltő és középpótlék mindegyike alkalmas az urbanisztika szerepének legtágabb értelmű megjelölésére.

Válságdiszciplína, mert minden jelentős fejlődés, átalakulás, megújulás válságtünetekkel jár – és ez különösen az urbanizáció egymást követő fázisaira igaz. Az evolúció nemcsak értékeket őriz, hanem egyidejűleg a régi, elavult viszonyokat felszámolja, kaotikus állapotok-

kal is kell szembenéznie, az új létrehozása pedig sokszor ellenállásba ütközik. Nádás Péter szerint „A szabadság nagy úr, talán a legnagyobb. Viszi magával legnagyobb ellenségét, az anarchiát.” És ehhez ma hozzátehetjük, hogy az il-liberalizmus (is) nagy úr (kortünet), és viszi magával legnagyobb ellenségét, a szabadságot. Az urbanisztika feladata az egyensúly képviselése.

Hézagkitöltő, mert az emberi, a természeti és az épített környezet fenntartható fejlődésének elveit és az integráció gyakorlatát egyetlen más szaktudomány sem biztosítja; ha nem lenne, valóban ki kellene találni. Hadd utaljak Patrick Geddes híres diagramjára, ami a természeti, a társadalmi és a művi környezet kölcsönhatását, valamint a változás ciklikus folytonosságát modellezi. Való igaz, hogy semmi sem állandó, csak maga a változás. Izgalmas paradoxon, hogy mi mégis a „folyamatos jelenben” élünk, amint erre a konferencia címe is utal.

Középpótlék, mert értékrendje olyan elkötelezettséget kíván, ami a hagyományos, holisztikus világképekkel rokonítja. A számtalan szaktudomány között valóban a közép, az integráció elvét képviseli. Hallgatólagosan osztja Karácsony Sándor valóság-értelmezését, miszerint a dolgok nem önmagukban, hanem csak egymáshoz való viszonyukban léteznek: az önmagában való lét perverzió. Az urbanisztika a köztesség és a kölcsönösség etikájára épül.”

Jubileumi évet ülnék, s a MUT ezt több rendezvényvel ünnepli: könyvbemutató, országos konferencia, emlékülés, ... A tavaszi konferencia címe „A folyamatos jelen” volt.

„A filozófusok szerint csak a JELEN létezik: ami elmúlt, az már nincsen, és a jövő csak akkor lesz, amikor már megvalósult. Az urbanisztika JELENE azonban nem a filozófusoké, hanem a felelősséggel másokért és a környezet integritásáért cselekvő aktív emberé. A JELEN realitását maga a felelősség adja, ami egyidejűleg szolidáris és kritikus a múltban gyökerező folyamatokkal, de ugyanakkor nyitott az átalakulás felé. Talán ezért sem kell félreérteni Václav Havel híres mondását, miszerint „mindig van valami gyanús abban, ha egy értelmiségi a győztesek oldalán áll.” Mi ugyanis nem győzni akarunk, hanem szolgálni. Igazat kell adnunk Heideggernek, aki szerint az ember a földnek nem ura, hanem pásztora! Azt hiszem a pásztorság az a metafora, ami az urbanisztika hivatását, és így a MUT feladatát legjobban kifejezi.

Befejezésül hadd idézzem Louis Mumford híres mondatát „A város a történelemben” c. könyvéből, aminél szebben még senki sem fogalmazta meg a településügy, a városépítészet, az urbanitás, és ezzel a mi társaságunk célját és értelmét: „A város legfontosabb funkciója, hogy

a hatalmat formává, az energiát kultúrává, az élettelen anyagot eleven művészi jelképpé, a biológiai újratermelést pedig társadalmi kreativitássá alakítsa át.” Kívánom, hogy a MUT a következő 50 évben is fogja össze a válságkezelés szereplőit, legyen hézagkitöltő, és ne csak középpont-pótlék, hanem valódi centrum is legyen, mindazok otthona, akik az emberi környezet humanizálását tekintik hivatásuknak.” – fejezte be sorait Meggyesi Tamás.

Mit is lehetne ehhez hozzátenni? Talán azt, hogy többen ezen dolgozunk, pl. amikor a Városliget és a Vár be- illetve átépítése kapcsán felemeltük szavunkat, hiányolva a programalkotás társadalmi vitáját és a sokféle szempont kiérlelt értékelését. Az ezzel kapcsolatban rendezett konferenciák s a könyvkiadás jelentős visszhangot váltott ki, az Építészfórum publicistája „több mint remélhető” címmel számolt be a MTA nagyelőadójában szervezett konferenciáról,³ a Magyar Építőművészet szerkesztője pedig a jövőbeli nagy projektek előkészítéséhez ajánlható útmutatóként ajánlotta a Városliget – Város – Vár kötetet.⁴

Sok teendőnk van még e területen. Ehhez társakra van szükség, ezért kötött együttműködési megállapodást a MUT vezetése tíz szervezettel, s ennek vannak már részeredményei. Az Országos Főépítészeti Kollégiumot évek óta segíti a MUT az országos főépítészeti konferencia megszervezésében: előadókat delegálunk, szekcióülést szervezünk. Ugyanígy a Műemlékvédelmi Nyári Egyetemmel is élő a kapcsolat. A MUT évek óta tagja az ECTP-nek, a nemzeti urbanisztikai társaságok európai szervezetének, s immár két alkalommal sikerült hazánkba, Budapestre invitálni a szervezet vezetését, s mindkétszer bevonni a jeles előadókat az urbanisztikai konferenciákba.⁵

A Társaság díjaival is jelen van a közéletben: a települések részére adott Hild-díjak „népszerűek” a városok körében: van, ahol a település névtábla alatt olvasható: Hild-díjas város, másutt a városháza falán hirdeti a tény emléktábla, megint más városban a városháza előtt áll szobor formájában. Ugyanígy szívet melengető szakmai kitüntetés az egyéni Hild János-díj. Eddig 79 személy és 63 település kapott Hild díjat (2 személy és két település kétszer is). Egyre ismertebb és népszerűbb az ICOMOS Magyar Nemzeti Bizottsággal közösen odaítélt köztér-megújítási díj.

A Társaság által létrehozott Tudásközpont – és vele együtt a MUT is – változásnak néz elébe, hiszen az ügyvezetőséget 2008 őszén át betöltő Ongjerth Richárd utódját keressük. Richárd '86 óta tagja a MUT-nak, '88-ban a választmány tagja lett, '91-től az ellenőrző és számviteli bizottságban töltött be szerepet, '94 óta az elnökség

² A megjelenő kötetből – a nyomda ördöge miatt – sok minden kimaradt, ezért indokolt öt évvel később egy teljesebb kötetet kiadni, dokumentálva az azóta eltelt időt, történéseket, közzétéve az kimaradt részeket, és teljesebbé téve az ismereteket.

³ Zöldi Anna: More than expected. Építészfórum, 2015. április 27.

⁴ Götz Eszter, a Magyar Építőművészet 2016/01. számában, annak 88. lapján. „A kötet példát mutat a jövőnek a hasonló kérdések együttes feldolgozására, az egyes területek közötti konszenzus kiépítésére is.”

⁵ Pl. tavaly, 2015-ben.

tagja. Ifjú munkatársaival mindig az urbanisztika megújítására törekedett (a tervrendszerrel szemléletig), s e gazdaságközpontú világban kereste a szakma méltó helyét, „termékeinek” jobb eladhatóságát, a Társaság fenntartható gazdálkodásának lehetőségeit.

Még sok mindentől kellene és lehetne szólni, de reméljük, hogy kézbe veszik majd a készülő kötetet, sőt a Tisztelt Olvasók közül sokan válnak a Magyar Urbanisztikai Társaság tagjává, építőjévé és támogatójává, hogy jelentős társadalmi szerepét még sokáig, s egyre jobban betölthesse.

Sokan – még a szakterülethez közelállók közül is – rácsodálkoznak: az urbanisztika nem építészet? Ge-

nerációként újra meg újra előkerül az a nézet, hogy az étkészlettől és a kilincstől a világmindenség megtervezéséig a feladat építészeket kíván, s hogy azon kívül nincs is más alkotói tevékenység. Ezek a kollégák vitatják a településtervezés és településirányítás, az urbanisztika önálló létét is. Egy szó, mint száz: sok és nehéz feladat vár ránk. Ehhez keresünk társakat: tagokat és együttműködőket egyaránt. S szeretnénk ötven év múlva nyomába lépni az immár 100. évén túl járó angol Királyi Urbanisztikai Társaságnak.⁶

Szerző:
Körmeny Imre



Körmeny Imre Palóczy-díjas építészmérnök, tudományos munkatárs. 1975-ben szerzett diplomát a BME Építészkarán, ezután a VÁTI-ban, majd szentendrei Szabadtéri Néprajzi Múzeumban, később különböző minisztériumokban dolgozott. Jelenleg a Magyar Urbanisztikai Társaság Elnöke, a Savaria Urbanisztikai Nyári Egyetem Tanácsának elnöke, a Szent István Egyetem (jogelődje: BCE) Településépítészeti Tanszékének tudományos munkatársa. Legjelentősebb publikációi: *A településrendezés szabályozási kérdései (egyetemi jegyzet, 2011)*, *Élhető települési táj – településépítészeti tanulmányok (szerk. 2012)*, *Városliget Város Vár (szerk. Schneller Istvánnal, 2015)*, *Körmeny Érdi Máriával közösen: A városbarát család (Új város, 2014)*, *Előadások/ videók: A családbarát város, Szeged, 2013*, *Kivéve a gyevi bírót (Építészfórum 2014)*, *Döntési mechanizmusok a városfejlesztésben (MUT, Építészfórum 2015)*.

Urbanisztika Tanszék

Építészmérnöki Kar, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem www.urb.bme.hu

A BME Urbanisztika Tanszéke 1929 óta önálló egyetemi műhely, a településekkel kapcsolatos oktatás, tervezés és kutatás egyik legjelentősebb hazai központja. 2016-ban tizenhárom főállású építészmérnök végzettségű oktatója és egy professor emeritusa van, közülük tizenegy rendelkezik PhD vagy DLA doktori fokozattal, egy kolléga habilitált 2015-ben. Többségük tagja az MTA köztestületnek, ezen belül az MTA Településtudományi Állandó Bizottságnak, illetve öten az MTA Építészeti Tudományos Bizottság választott tagjai is. A BME-n szinte egyedülálló módon, az Építészmérnöki Kar mindkét doktori képzése kötődik a tanszékhez, jelenleg hét PhD és öt DLA doktorandusz, illetve egy PhD doktorjelölt van. Emellett az oktatásban közel ötven külsős szakember vesz részt, akik egyrészt az urbanisztika egyéb területeit (szociológia, tájépítész, közgazdaságtan, földrajztudomány, jog, környezet-pszichológia, települési infrastruktúra, stb.), másrészt a valós szakmai közeget (önkormányzat, minisztérium, kutatóintézet, tervező iroda) hozzák be a tanszékre.

A települési környezet különböző léptékű alakítása térbeli gondolkodást, kreativitást, multidiszciplináris megközelítést, a társadalmi-gazdasági változásokra reagáló interaktív és együttműködő szemléletet követel. A tanszék célja az építészmérnöki képzésben az urbanisztikai szemlélet átadása, a környezetre érzékeny építészeti tervezés és a sajátos tér- és időbeliséggel rendelkező városépítészeti tervezés-oktatás, illetve az építészet és az urbanisztika szakterületeinek, kapcsolatrendszerének megvilágítása. A mesterképzési szinten, az Építészmérnöki Kar doktori iskoláiban és a felsőfokú szakirányú képzéseken a településtervezés és az urbanisztika komplexitására épülő tudásátadás kerül a középpontba. A tanszék folyamatosan megújuló oktatása kutatásokra, tervezési gyakorlati tapasztalatokra és széles európai, nemzetközi kapcsolatrendszerre támaszkodik.

A tudományos tevékenység három nagy témakör mentén csoportosítható. Ezek a diákok számára évek óta nagy sikerrel lebonyolított TDK szekciókban is megjelennek (Településkutatás és -fejlesztés, Városépítészet és tervezésmélelet, „Város” művészet), illetve a tanszéken belül is egyre határozottabban kirajzolják a kutatólaborok célterületeit. A városépítészet, elsősorban a gyakorlatot megalapozó elméleti kutatása több évtizedes múltra tekint vissza, témái a városforma, a tipo-morfológia, a várostörténet, a tervezésmélelet, stb. A hazai szakmának meghatározó irodalma többek között Meggyesi Tamás a Városépítészeti alaktan, A 20. század urbanisztikájának útvesztői, A külső tér, Magyar települési kultúrák, vagy Körner Zsuzsa A telepszerű

lakásépítés története, Városias beépítési formák vagy Benkő Melinda és Fonyódi Mariann Glocal city – kortárs európai városépítészet című könyvei. Az Urban Future Lab (városias jövő kísérleti műhely) kutatásai néhány éve kezdődtek a tanszéken és első komoly eredménye az Alföldi György szerkesztésében megjelent monográfia, a Budapest 2050, a belvárosi tömbök fennmaradásának esélyei. A kísérleti műhely célja, hogy oktatási tevékenységén, kutatásain és akcióin keresztül sugározza a műhely környezeti és társadalmi változások iránti nyitottságát és keresi azokat az építészeti, városalakítói, de akár technikai megoldásokat, melyek konkrét projektekhez vagy elméleti felvetésekhez kötődnek. <http://uflab.org.hu/>

Az Urban Heritage Lab (városi örökség műhely) közép és kelet európai poszt-szocialista városok működtetésének és fejlesztésének kérdéseit helyezi a középpontba. A városmegújítás lehetőségei (nemzetközi konferencia és kiadvány), a köztérhasználat változásai, illetve a város és a turisztika, a Balaton-régió (PhD kutatások), a városiaság és fenntarthatóság összefüggései (számos tanszéki publikáció készül a témában), a városbiztonság (MTA Bolyai kutatás), a smart cities, a város helye a kulturális örökségben, a paneles lakótelepek, stb. mind kiemelten fontos kutatási területe. <http://urb.bme.hu/uflab/>

A tanszék számos hazai és nemzetközi tudományos konferencia (Urban Renewal 2010, Développement Durable 2012, Jövôtudatos településfejlesztés 2012, Budapest 2012, Design and Management for Safer Cities 2015, Facing Post-war Urban Heritage in Centrale and Eastren Europe 2015) és hallgatói workshop (Athens, Housing Estate What Next?, City ReVisited) szervezője.

Az építészmérnök képzésben betöltött feladatai mellett a tanszék évtizedek óta sikerrel működteti két éves multidiszciplináris Urbanista Felsőfokú Szakirányú Képzését, illetve tervezi a Településmérnök mesterszak indítását 2018 szeptemberétől. Izgalmas vállalás volt 2012-ben, a 2014-ben a MAB által akkreditált Sustainable Urban Development MSc kialakítása. Ezek a multidiszciplináris mesterképzések egyedülálló módon, a Műegyetem több mérnök és gazdasági karának együttműködésére épülnek, a folyamatokban az BME Urbanisztika Tanszéke gesztorként meghatározó és proaktív.

Szerzők:
Dr. habil Alföldi György
tanszékvezető helyettes, egyetemi docens
és
Dr. Benkő Melinda
tanszékvezető, egyetemi docens

Dr. Benkő Melinda, építész-urbanista, egyetemi docens, 2012-től a BME Urbanisztika Tanszék vezetője. Kutatási területe a kortárs városépítészet, ezen belül a tervezés- és térelmélet, a városforma, a városi térhasználat, a paneles lakótelepek megújíthatósága. A Glocal city című könyv (2009, Terc) társszerzője, számos városépítészeti pályázat díjazottja, nemzetközi konferenciák, workshopok szervezője. / www.urb.bme.hu

⁶ A Társaság kiadványsorozatát magyarra fordítja a Társaság lelkes csapata. Az első kötet bemutatója február 4-én este volt a MUT székhelyén az angol társaság elnökének jelenlétében és közreműködésével.

Szemléletváltás a településügyben

Előzmények

Amikor 2014 nyarán, a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 152/2014 (VI.6.) Kormányrendelet alapján a területrendezés, a településfejlesztés és a településrendezés az építésüggyel együtt a Miniszterelnökséget vezető miniszter felelősségi körébe, a Stratégiai Államtitkárságra, azon belül is az Építészeti és Építésügy Helyettes Államtitkárságra került áthelyezésre, a szakterület radikális bürokráciacsökkentése és szemléletváltása nevesített feladatként került meghatározásra. Fülek Zsolt Helyettes Államtitkár úr szervezésében és irányításával egy olyan kis létszámú, de elkötelezett szakemberekből álló csapat állt össze, akik személyes szakmai tapasztalatból jól ismerik az egyes szakterületek kialakult állapotait, így égető problémáit is és akik feltett szándéka, hogy intenzív, nyitott szakmai párbeszédre és innovatív ötletekre, majd ezekre építő dereguláción keresztül előrelendítsék Magyarország ügyét – segítsék, könnyítsék az összes érintett szereplő mindennapi munkáját.

A településügy reformjának irányiról

A településügy jogszabályi keretrendszeréről elmondható, hogy stabil alapokkal rendelkezik. Mind a településrendezés, mind a településfejlesztés 2012-es szabályrendszere alaposan végiggondolt, ami a jogszabályalkotó elődök munkáját dicséri. Emellett ugyanakkor elmondható, hogy „sokat fordult a világ” és szükség van a reformokra. Ma már nem elfogadhatóak a sokszor hónapokban – években mérhető eljárási-átfutási idők, amikkel a településügy operál, az informatika fejlődése kikényszeríti a papíralapú megoldások digitálisra cserélését és a városi polgárok részvételi igénye és szokásai is megváltoztak – szeretnék érteni és átlátni a települési folyamatokat, szeretnék aktívabban részt venni lakóhelyük jövőjének formálásában. Ezekre a hazai változásokra erősítenek rá a nemzetközi folyamatok, amelyek a városok jelentőségét, azok tervezésének, fejlesztésének és üzemelésének kérdéseit innovatív gondolati mezőbe helyezik és a versenyképesség megőrzése, fokozása okán mintegy kikényszerítik a szakterület reformját.

Mindezen trendekre reagálva az Építészeti és Építésügyi Helyettes Államtitkárság a Településügyben, a korszerű digitális technológiák bevezetését, az ezzel járó szemléletváltást és összekapcsolhatóságot, a szakterület nyelvezetének közérthetőségét, a jogszabályi környezet rugalmasabbá tételét, a társadalmi bevonás drasztikus fokozását, a deregulációt, az önkéntes jogkövetés megerősítését és az országos lefedettségű szakmai támogatás bevezetését tűzte ki célul.

Ezen célok elérésének első lépéseit az Építészeti és Építésügyi Helyettes Államtitkárság számára a Kormány

az építésügy átalakítását célzó intézkedési tervről és a hozzá kapcsolódó feladatokról szóló 1567/2015. (IX. 4.) Korm. határozatban jelölte ki.

A településképvédelméről szóló törvény

Településeink megjelenése a helyi kultúra meghatározó része. A hely, ahol élünk meghatározza életünk minden pillanatát. A Kormány amellyel, hogy a családi Otthonteremtési Programmal kiemelten ösztönözni kívánja a családokat új otthonaik megépítésében, egyúttal gondoskodni kíván a magyar települések jellegzetes és értékes építészeti, arculati értékeinek megővéséről.

A településképvédelméről szóló 2016. évi LXXIV. törvény célja, hogy egyértelmű keretet határozzon meg az önkormányzatok számára a települések minőségi környezete fennmaradásához, megvalósításához, a települések jellegzetes karakterjegyeinek, arculati és egyedi építészeti értékeinek a megővéséhez, illetve a társadalmi bevonás helyi szabályozásához. A rendelkezések a településképvédelemmel kapcsolatos követelmények meghatározásának és a követelmények érvényesítésének szabályozásában is támogatni kívánják az önkormányzatokat. Cél továbbá a helyi értékvédelem tekintetében egy, a településképvédelem egyéb elemeivel egységesen meghatározott követelményrendszer biztosítása.

Így az építési beruházások támogatása mellett megkezdődik a hazai városok és községek sajátos településképvédelme és alakítása társadalmi bevonás és konszenzus által, olyan módon, hogy

- egy helyen, egy darab önkormányzati rendeletben kerülnek megállapításra a településképvédelmének elemei, azok összes követelménye;
- a településképi követelmények alkalmazásának felelősségi viszonyai egyértelműen meghatározásra kerülnek; továbbá
- a településképvédelmének és alakításának eredményes érvényesülése érdekében az építmények tervezése és kivitelezése során az önkormányzat széleskörű tájékoztatást biztosít a településképi követelményekről.

A településképvédelméről szóló törvény igazi szemléletváltó jogszabály. Nyelvezetében érthető, terjedelmében rövid és egyértelműen arra épít, hogy a település polgárai önkéntes jogkövetéssel be fogják tartani azokat a szabályokat, amelyek létrehozásában elsősorban maguk vettek részt.

A társadalmi bevonás fontossága

A települések nem csak az épületek összessége – ahogy azt az Étv. sugalmazza – hanem legalább annyira

Tervezés - szabályozás

az ott működő vállalkozások, szervezetek és mi magunk az ott lakó polgárok vagyunk. Egészséges, megtartó, vonzó az a település, amelynek közléte aktív, amelynek kultúráját, épített és természeti környezetét ápolják és fejlesztik. Ennek a tézisnek a nézőpontjából érthető, hogy sikeres település csak az lehet, amelynek életében az ott élő polgárok részt kívánnak venni. Ma Magyarországon a társadalmi bevonás, a partnerség mértéke és minősége nagyon hullámzó. Vannak települések, ahol ez példaértékűen működik, de sajnos az átlag nem ez. Tapasztalataink szerint legtöbbször a polgárok nem nagyon tudnak azokról a településügyi folyamatokról, amelyeket az adott önkormányzat tervez, vagy éppen lefolytat.

Ennek orvoslására olyan új szabályozást vezetünk be, amely kötelezi az önkormányzatokat, hogy a rendelkezésre álló minden eszközzel – a lakossági fórumoktól a közterületen elhelyezett hirdetőfelületen keresztül a digitális felületekig – tájékoztassa és bevonja a település polgárait mind a településrendezési, mind a településfejlesztési tervek készítésébe.

Országos lefedettségű szakmai támogatás

A települések sikeres fejlődéséhez szükséges erőforrások közül az egyik legfontosabb a szakmai hozzáértés, a szaktudás. A településrendezés és a településfejlesztés olyan működési területei a magyar településeknek, amely a nagyobb városok esetében egész évben, a kisebb falvakban azonban csak időszakosan biztosítanak feladatot a szakembereknek, a főépítészeknek. Tekintettel arra, hogy a 3178 magyarországi településből 2884 ötezer lakos alatti kis- és középméretű település, nyilvánvaló, hogy Magyarországon ma a települések állandó főépítési ellátottsága nagyon alacsony.

Ezért az Építészeti és Építésügyi Helyettes Államtitkárság olyan állami főépítési hálózat kiépítésén és megerősítésén dolgozik, amely lehetővé teszi, hogy azon kistélepülések számára is elérhető legyen a településrendezési és településfejlesztési szaktudás, amely falvak szűkös költségvetésük okán nem engedhetik meg maguknak állandó főépítész alkalmazását.

A nemzetközi folyamatokhoz való kapcsolódásról

A világ várospolitikája jelenleg egy újabb mérföldkőhöz érkezett 2016-ban, Quitóban. Az október 17-20. között megrendezett ecuadori ENSZ Habitat III. konferencián és az azt megelőző előkészületi két évben Magyarország is aktívan részt vett.

2016. május 30-án pedig megszületett az ún. Amszterdami Paktum, amely az EU számára fogalmazza meg a közös elveket, irányokat egy városfejlesztési menetrendben, amelyet szintén a területért felelős miniszterek hagytak jóvá:

- hatékony városi kormányzás;
- közigazgatási határokon és közösségek közötti együttműködésen átívelő kormányzás;
- megalapozott stratégiai várostervezés, hely-alapú és emberközpontú megközelítéssel;
- integrált és részvételi megközelítés;
- innovatív megközelítések, ideértve az Okos Városokat;
- hatás a társadalmi változásokra, a viselkedésbeli változásokat is beleértve;
- a kis- és közepes méretű városok térségeiben és a policentrikus fejlődésben rejlő lehetőségek és kihívások;
- városmegújulás, ideértve a kulturális és természeti örökségi sajátosságok és a barnamezők megújulását, előtérbe helyezve a földhasználat visszaszorítását;
- alkalmazkodás a demográfiai viszonyok változásaihoz;
- a közösségi érdeken alapuló szolgáltatások ellátása;
- kapcsolat az ENSZ Új Urban Agenda programjával, a Fenntartható Fejlesztési Célokkal és a 2015. decemberi klímaváltozásról szóló Párizsi Egyezményrel;

A Miniszterelnökség Építészeti és Építésügyi Helyettes Államtitkársága – felismerve annak időszerszerűségét – megkezdte a több évtizedes hiány pótlását, és jelenleg dolgozik a Nemzeti Településpolitika kialakításán, amely párhuzamosan alakul a nemzetközi agendákkal és megállapodásokkal.

Összességében elmondható, hogy az Építészeti és Építésügyi Helyettes Államtitkárság a településügyben előre megtervezett lépéssor mentén szemléletváltó reformokat hajt végre, amelyek amellyel, hogy jelentősen támogatják és összhangban vannak a Kormány bürokráciacsökkentő törekvéseivel, de egyben igyekeznek felkészíteni az önkormányzatokat a 2020 utáni, várhatóan jelentősen csökkentett mértékű Európai Unió forrásokkal támogatott finanszírozási időszakra.

Szerző:

Kolossa József

DLA / Területrendezési és Településügy Főosztály

A gazdaságtudatos városfejlesztés programja

A kezdetek

A hazai urbanisztikai innováció előmozdítását szolgáló Magyar Urbanisztikai Tudásközpont Nonprofit Kft. (MUTK, Tudásközpont) 2013 végén indította el a gazdaságtudatos városfejlesztés módszertani kutatási és fejlesztési programját. Ebben támogatta tulajdonosának, a Magyar Urbanisztikai Társaságnak (MUT) az Elnöksége is, hiszen szakmai körökben egyre inkább világossá vált, hogy 2020 után – az EU-s támogatások várhatóan egyre alacsonyabb szintje miatt – új, a külső támogatásokra a korábbinál lényegesen kevésbé támaszkodó finanszírozási megoldások lesznek szükségesek a települések fejlesztésében. Mivel ez szükségszerűen gyökeres változást fog hozni a ma még nagy részben támogatásorientált helyi fejlesztéspolitikában, az új módszerek megtalálására, kipróbálására, az erre alkalmasok bevezetésére a rendelkezésre álló néhány év meglehetősen feszített munkatempót kíván(t) a MUTK stábjától.

A Tudásközpont 2014. közepére – részben a korábbi kutatások tapasztalatai alapján, részben pedig a munkatársainak részvételével megvalósított EU-s projektek ismereteit hasznosítva – olyan tervezési módszertani portfóliót készített elő, amely megoldást kíván adni a hazai urbanisztika, városfejlesztés legfontosabb kihívásaira. A csomag egyes elemei az önkormányzati igényeknek megfelelően akcióorientáltak, gazdaságfejlesztési megközelítésűek, rendszerint több szereplő együttműködésére irányulnak, és eszköztárak általában középtávon megvalósítható elemekből áll. Fontos volt emellett az a szempont is, hogy a projektek megvalósítása lehetőleg takarékosan bánjon a szűkös rendelkezésre álló helyi közpénzekkel, és minél inkább alkalmas legyen a magánszféra finanszírozásában való megvalósításra, valamint a közvetlen brüsszeli források igénybevételeire is, különösen az első években.

A MUTK a 2014. augusztusi szentgotthárdi Országos Főépítési Konferencián a kialakított megoldások rendszerét, logikáját, módszertanát tárgyaló szekcióülés tapasztalatainak, a potenciális felhasználóktól származó visszajelzéseknek és javaslatoknak a beépítésével 2014 második felében kezdte meg az új tervezés-módszertani csomag promócióját.

A portfólió elemei és értékesítésük

A kialakított portfólió elemei egyenként, és különféle tevékenység-csomagokban is alkalmazhatók, és – bár módszertanukban törekedtek a „dobozos termékek” univerzális felhasználhatóságának elérésére – rugalmasan változtathatók, a helyi sajátosságoknak megfelelően. A megcélzott célcsoport a közepes (10-15 ezer lakos fölötti) és annál nagyobb városok köre volt, hiszen a kistépülések problémái más megközelítésmódot igényelnek, Budapest pedig összetettsége és egyedisége miatt kevésbé alkalmas a kísérleti alkalmazásra, de a saját arculattal rendelkező kerületek már jobban hasznosítják a módszertan-csomag elemeit. A személyes megkeresések során elsőbbséget kaptak a Budapesti és Pest megyei önkormányzatok, jórészt azért, mivel a Tudásközpont munkatársai számítottak arra, hogy a Közép-Magyarország régió városai és Budapest kerületei – a VEKOP szerény forrásai miatt – az átlagosnál magasabb érdeklődést mutatnak majd az alternatív forrásokat ígérő megoldások iránt.

A több részletben bővülő portfólió induló elemei az alábbiak voltak:

- Gazdasági program, fejlesztési terv;
- Befektetés-ösztönzési és partnerkapcsolat-építési stratégia,
- Az energiatudatos városfejlesztés tervezése és előkészítése,
- Örökséggazdálkodási és turisztikai vonzerő-fejlesztési stratégia,
- Helyi központfejlesztési program – városközpont-fejlesztés, üzletutca-fejlesztés – gazdaságfejlesztés,
- Program- és projekt-kommunikációs terv – partnerségépítés és kommunikáció városfejlesztési akciókhoz.

Megfogalmazás alatt, kijárlás előtt áll a lakóterületi és a rozsdáövezeti rehabilitáció, valamint a környezetbarát közlekedési tervezés módszertani összefoglalója is.

A portfólióelemek kiválasztásánál a módszertani fejlesztők abból indultak ki, hogy a kidolgozott programelemek minél inkább segítsenek a jelenlegi – meglehetősen bonyolult – tervezési rendszer hiányosságainak felszámolásában, és helyi szinten olyan integrált fejlesztési folyamatokat indítsanak el, amelyek jó példaként szolgálhatnak más önkormányzatok számára, illetve a sikeresnek bizonyuló továbbadhatók lehessenek a tervezői társadalom más szereplőinek is.

Az egyes portfólióelemek a következők szerint foglalkoznak össze.

Gazdasági program, fejlesztési terv

A Gazdasági program, fejlesztési terv nevű dokumentum a hazai településrendezés egyik régóta létező „terra incognitája”, ismeretlen kontinense. Az önkormányzati törvényben a rendszerváltozás óta előírt dokumentum módszertana kialakulatlan. Bár a törvény szerint minden településnek minden önkormányzati választást követően hat hónapon belül el kell készítenie, egységes előírások, útmuta-

tás hiányában előállításának körülményei gyakran meglehetősen esetlegesek, tartalmukkal együtt. A terv kidolgozása az esetek nagy részében a politikusok körében, jobb esetben a polgármesteri kabinet keretei között, vagy a jegyző koordinációjával történik. Talán ezért igen gyakori, hogy a hivatali szakértők, szakmai vezetők mentális tervezési térképének a terv nem szerves tartozéka, így összefüggései a tematikusan vele szoros kapcsolatban álló, az Étv. alapján készülő dokumentumokkal (pl. a településfejlesztési koncepcióval, integrált településfejlesztési stratégiával, vagy a településszerkezeti tervvel) szinte véletlenszerűek.

A gazdasági programnak, fejlesztési tervnek lényeges részét kellene képeznie a nem önkormányzati forrásból megvalósuló olyan beruházásoknak is, amelyek kölcsönhatásban vannak a helyi közigazgatással, ám ez a gyakorlatban ritkán valósul meg.

Mivel a tervfajta általában az egyes településeknél valamilyen formában rendelkezésre áll, nem feltétlenül külön tervezési eljárásban érdemes gondolkodni, hanem sokkal inkább a tervezési hierarchiában utána következő dokumentumok (településfejlesztési koncepció, integrált településfejlesztési stratégia) olyan gazdaságorientált, a realitásokkal és a lehetséges forrásokkal hosszabb és középtávon is számoló elkészítésével, amelyek készítése során a gyakran „elfelejtett” – azaz fiókba került – fejlesztési terv is módosítható. Így egyszerre biztosítható az összhang az egyes dokumentumok között, és fordítható az adott település fejlesztése – kezdeti lépésként a tervek szintjén – akció-orientáltabb, hatékonyabb irányba. A következő években – a futószalagon készített tematikus ITS-ek gyors avulása miatt – a települések, és főleg a kis- és középvárosok nagyobb részében várható az ilyen módosítások iránti igény lényeges növekedése.

Befektetés-ösztönzési és partnerkapcsolat-építési stratégia

A korábban nem létezett tervműfaj az önkormányzatokat készíti elő a privát gazdaság szereplőivel való együttműködésre, abból a felismerésből kiindulva, hogy az önkormányzatok jelentős részének sem ismeretei, sem tapasztalatai nincsenek a sokszereplős városfejlesztési akciók promóciós munkájáról. A terv azokat az elemeket emeli ki a korábban megfogalmazott tervekből (pl. ITS), amelyek közösségi szükségleteket elégítenek ki, és magángazdasági beruházásként megvalósíthatók. Javaslatokat tesz – a megvalósíthatósági tanulmányhoz hasonló, de annál egyszerűbb tartalommal – az ilyen projektek tartalmára, szereplőire, pénzügyi viszonyaira, ütemezésére, önkormányzati tennivalóira. Különösen erős fejezete a külső kommunikációs javaslat, amely részletes útmutatást ad az önkormányzatnak a befektetők vonzásához szükséges kommunikációs tennivalóiról.

Az energiatudatos városfejlesztés tervezése és előkészítése

Az energiatudatos városfejlesztés tervezése uniós szinten is rendelkezik módszertannal, amelynek felhasználásával az energiatudatos európai önkormányzatokat tömörítő Polgármesterek Szövetsége tagságához is megfelelő stratégia készíthető. Ennek nyomán az önkormányzatok az ELENA támogatási konstrukcióban több százmillió programelőkészítő forrásokhoz juthatnak, aminek felhasználásával alkalmassá válhatnak a jelentős megtakarításokat eredményező beruházások piaci finanszírozására is.

A programelem munkafolyamata mindezt úgy foglalja magába, hogy az alkalmas lehet a TOP 3.2.2. forrásokból való finanszírozásra is. A módszertan alapvetően a városok számára készült, de alkalmas településcsoportok, vagy nagyobb térségek, megyék, önkormányzati szerveződések energiatudatos tervezésére is.

Örökséggazdálkodási és turisztikai vonzerő-fejlesztési stratégia

A programelem arra a felismerésre alapoz, hogy az örökséggel való önkormányzati gazdálkodás a műemlékvédelemnél többrétű, gazdaságorientált tevékenység, amely a települések egészének szintjén művelhető megfelelően. Az attraktív örökségelemek vonzerejének kihasználásával, annak promóciójával, és a csatlakozó fejlesztéspolitikával a turizmus jelentős fejlődése várható, különösen akkor, ha nem az egyes települések, hanem a desztináció-menedzselési szempontból összefüggő térségek attrakció-kínálata együttesen adja a vonzerőt. A magyar városok legnagyobb része ugyanis egy nap alatt letudható, ottalvás nélkül viszont a turisták költése lényegesen alacsonyabb, és így az önmagukban kevésbé vonzó, jelentéktelenebb vonzerő-elemek – pl. faluházak, helyi érdekességek – felkeresésére sem jut idő.

Az örökség-elemeket a különböző célcsoportok számára térségi szinten kijánló örökséggazdálkodási és turisztikai vonzerő-fejlesztési stratégia ezért a legcélszerűbben a településcsoportok, tájegységek, illetve a megyék szintjén hasznosítható, a tervezésbe bevonva az érintett településeket, és a turisztikai szolgáltatók képviselőit is. A stratégia jelenti az alapját a közeljövőben a MUTK és a TÖOSZ Történelmi Városok Tagozata által együttesen meghirdetett „Örökségtudatos Önkormányzat” pályázatnak.

Helyi központfejlesztési program – városközpont-fejlesztés, üzletutca-fejlesztés – gazdaságfejlesztés

Bár a felületes szemlélők – nem alaptalanul – a bevásárlóközpontok megjelenésével hozzák összefüggésbe az ország egykori belvárosi üzletutcainak sok helyen tapasztalható presztízvesztését, lepusztulását, tény, hogy

ezek a területek jóval kevésbé vonzóak a professzionális módszertannal és menedzseléssel kialakított és működtetett üzletközpontoknál. A helyi központfejlesztési program az üzletutca fejlesztés komplex, integrált megoldásával teremt versenyképességet a bevásárlóközpontokkal szemben, számos szempontból eltanulva és alkalmazva az ott szokásos vonzerő-növelési megoldásokat.

Ilyen például a minőségi környezet megteremtése, a megfelelő üzletválaszték (shopping mix), a könnyű parkolás, az érzékelhető közbiztonság, a belváros-arcuati fejlesztés, és az eseménymarketing, amely segíti a belvárosi üzletek látogatottságának növelését. Mindezen keresztül – a megfelelő menedzsmet közreműködésével, az üzlettulajdonosok és működtetők szervezésével az ilyen utcák versenyképessé válhatnak, kiváló, a potenciális vásárlók számára vonzó feltételeket kínálva.

Program- és projekt-kommunikációs terv – partnerségépítés és kommunikáció városfejlesztési akciókhoz

A többszereplős, gazdaságorientált városfejlesztési akciók egyik legfontosabb összetevője a kommunikáció. Ez a partnerek megtalálásától, a különféle érintetteknek a tervezésben való részvétele szervezésétől, a befektetők, beruházók megtalálásán keresztül az akciókról adott folyamatos híradásokig, információkig tartó folyamat jelenleg csak ritkán szerves része az önkormányzati beruházásoknak, fejlesztési programoknak. Amíg azonban ez a hiányosság a támogatásokból megvalósuló projektek esetében általában csak kisebb hiányosságként értékelhető, a privát források bevonása ilyen munka nélkül aligha valósítható meg.

A tapasztalatok szerint az önkormányzatok körében különösen a külső kommunikáció hiányzik, hiszen a választási logika a település belső kommunikációját igényli, ugyanakkor a beruházók orientálása, a magántőkét igénylő városfejlesztési akciók promóciója, vagy akár a gazdasági szempontból hatékony turisztikai vonzerő kiépítése jelentős ismereteket és erőfeszítéseket igényel térségi, országos, vagy akár nemzetközi szinten. Az induló portfólió egyik legfontosabb eleme ezért a program- és projekt kommunikációs tervezés, amely – éppen újszerűsége miatt – rendszerint a település egésze iránti érdeklődést felkeltő brandépítő kommunikációtól a konkrét beruházások megvalósításához szükséges partnerségépítő kommunikáció tervezéséig és megvalósításának támogatásáig terjed.

A tapasztalatok, referenciák

Az elmúlt két év során mind szakmai, mind politikusi körökben jó volt a program egyes elemeinek fogadtatása, és sikerült is minden programelem esetében legalább egy referenciamunka megszerzése és elvégzése, azaz a módszer kipróbálása. Ugyanakkor az önkormányzati vezetők csak igen nehezen lépnek tovább a megszo-

kott, kormányzati elosztású EU-támogatásokból projektszinten megvalósuló városfejlesztés ideájától, amit részben az ismeretlentől való bizonytalanság, részben pedig a tudáshiány okoz. Azok az önkormányzatok, amelyek – főként a VEKOP-térségben – már kiestek a támogathatók csoportjából, lassan elkezdi felismerni a helyzetüket, és új megoldások felé orientálódnak. Ahol azonban még esélyt látnak a korábbi rendszerben megszokott támogatások megszerzésére, kevésbé nyitottak az új megoldások irányában, és gyakran nem élnek az új önkormányzati törvény által lehetővé tett szabadabb gazdálkodási lehetőségekkel.

Az egyes programelemekkel kapcsolatos referenciamunkák a következő, legfontosabb tapasztalatokkal jártak:

A gazdasági program, fejlesztési terv közvetlen kipróbálására – a választásokat követő időszak miatt, amikor az önkormányzatok nagyrészt már elkészítették ilyen dokumentumaikat – nem mutatkozott lehetőség. Kipróbálható volt azonban a módszer a „hagyományosnak” mondható műfajok tartalmi innovációjával, pl. Budapest XVI. kerületének fejlesztési koncepciója esetében. Itt – a kijánlható jellegzetességek, újszerű, gazdaságilag vonzó lehetőségek keresése olyan új súlypontokat hozott a koncepció elemei közé, mint a hazai technológiai fejlődés bölcsőjének újrafelfedezése – az egykori Mátyásfüldi Repülőtér és az Ikarus Ipari Park területén –, vagy az egykor önálló településrészek központjának, főutcájának kiskereskedelmi újrapozicionálása, a változó, fiataluló népesség számára szükséges újszerű kereskedelmi és szolgáltatási igények megfogalmazásával, új, kijánlható befektetési helyszíneként.

A befektetés-ösztönzési és partnerkapcsolat-építési stratégia kipróbálására Nagykőrös városa kínált lehetőséget. A meglévő fejlesztési tervek elemzése itt arra mutatott rá, hogy az ITS-ben megfogalmazott „komfortnövelő” beruházások – mint pl. a piac rekonstrukciója, a vásártér komfortnövelése, vagy éppen új, gyógyfürdő jellegű egészségügyi intézmény megépítése – a gazdaság jelenlegi rendszerében kevésbé finanszírozható piaci eszközökkel. A korábbi agrárpari profilját részben elveszített középváros kiemelkedő – ám nagyon leromlott – szecessziós lakóépület-állománya ugyanakkor kiváló lehetőségeket kínál az új, innovációorientált gazdasági ágak, a magas hozzáadott-értékű startupok vonzásához éppúgy, mint a turizmus lépésről-lépésre történő fellendítéséhez.

Az energiatudatos városfejlesztés előmozdítására – főként a fővárosi előzmények után – a program eddigi történetében Jászberényben és az energetikai mintafalunak számító Nagypáliban mutatkozott lehetőség. Mindkét eset azt támasztotta alá, hogy az EU jelenlegi követelményrendszere, amely 2030-ig 40 %-os energiamegtakarítást vár el a településektől, nem valósítható meg pusztán az intézményhálózat korszerűsítésével, hanem részben újszerű, a megújuló energiára épülő közmu-szolgáltatások létrehozására, másrészt pedig a lakosság energetikai megtakarítását piaci eszközökkel

támogató ESCO-konstrukciók jelentős mértékű elterjesztésére, igénybevételére van szükség. Ez egyúttal jól jelzi az önkormányzatokra váró szerepváltozás irányát is, hiszen a privát szereplők közötti közvetítés, információgazdálkodás új kihívást jelent önkormányzataink többsége számára.

Az örökséggazdálkodási és turisztikai vonzerő-fejlesztési stratégia a program legígéretesebb elemei közé tartozik. Itt a Mátra lábánál fekvő Abasár község turisztikai stratégiája érdekében a teljes mátrai térség örökségkészlete számbavételre került, és a tervezés során bizonyosságot és visszaigazolást nyert két, a turizmus tervezését a továbbiakban alapvetően meghatározó összefüggés. Az egyik ezek közül az, hogy Magyarország települései – hasonlóan pl. az ausztriai helyzethez – nem rendelkeznek elegendő programmal a többnapos ott-tartózkodás számára, így a desztinációfejlesztésnek ki kell lépni a település határai közül, és térségi gondolkodással kell a kiválasztott célcsoportok számára megfelelő kínálati programcsomagokat összeállítani. Ez egyrészt új távlatokat nyit az eddig másodlagos, kisebb látványosságok, attrakciók – pl. faluházak, helyi érdekességek – turisztikai attrakcióként való hasznosításához, másrészt – a térségi összefüggések, az összehangolt kínálat alakítása érdekében – segít meghatározni az eddig kihasználatlan, és önmagukban nehezen kihasználható örökségelemek, pl. kastélyok, magtárak új funkcióit. A másik új összefüggés az, hogy a turisztikai jellegű fejlesztések jelentős része nem közvetlenül az örökségelemeket kell érintse, hanem – ahogyan ez pl. Sümegben is látható – a műemlék vonzerejét kihasználva számos turisztikai beruházás – pl. szálloda, vendéglő, stb. – jöhet létre a vonzerőben rejlő potenciál kihasználása érdekében. A turisztika várhatóan lényeges szerepet játszik majd a közeli jövőben a TÖOSZ-szal közösen kiírásra kerülő „Örökségtudatos Önkormányzat” cím elnyeréséhez szükséges helyi, vagy térségi örökséggazdálkodási stratégiák megtervezése során.

Sajátos helyszínen sikerült beindítani az üzletca-fejlesztési program kísérleti alkalmazását. Budapest XII. kerülete már régóta keresi saját központját, így a Böszörményi út forgalomcsillapításának tervezésével párhuzamosan 2016 októberében elindított üzletca-fejlesztési program a tényleges társadalmi igények felmérésére és a térség fiatalodó és családodosó demográfiai összetételével a korábbinál jobban összhangban lévő üzletválaszték kialakítására törekszik. A kissé atipikus, Budapest hagyományos városközponti térségéhez igen közel fekvő új főutca várhatóan nem a klasszikus belvárosi üzletválasztékkal, hanem inkább a gyermekes családok igényeivel összhangban lévő szabadidős közterületekhez csatlakozó, korzó jellegű üzletek választékának ad majd helyet, jellegzetes, a vásárlói igényekkel összehangolt konkurenciát teremtve a közeli MOM Park bevásárlóközpont egyes üzleteinek, szolgáltatásainak. A programelem megvalósítása várhatóan tovább emeli

majd az egyébként is kedvelt térség vonzerejét, elősegítve a kedvező társadalmi folyamatok terjedését, stabilizálódását is.

A városkommunikációs tervezés már eddig is a módszertani fejlesztési program sikerágazatának bizonyult. Mivel a Tudásközpont – a BME Szociológiai és Kommunikáció Tanszékével együttműködve a műfaj fejlesztését összekapcsolta a szakirányú felsőfokú képzés elősegítésével is, a tervezés itt nem pusztán szakértői munkával, hanem egyetemi hallgatók számára kiírt nyári egyetem jellegű kurzusokkal – a Városkommunikációs Mesterkurzusokkal – történt. Igen sikeresnek volt mondható az újpesti programkommunikációs feladatmegoldás, ahol egy városrész energetikai városfejlesztésének kommunikációs tervezése volt a feladat. Budapest XVIII. és XIX. kerületének brandépítő kommunikációs tervezése során a kerületek új eszközöket kaphattak a külső kommunikációjuk fejlesztéséhez éppúgy, mint az attraktivitásuk növeléséhez, Szép sikerrel zárult 2013 tavaszán a Nagykörút újrapozícionálására kiírt marketing-kommunikációs hallgatói kurzus is.

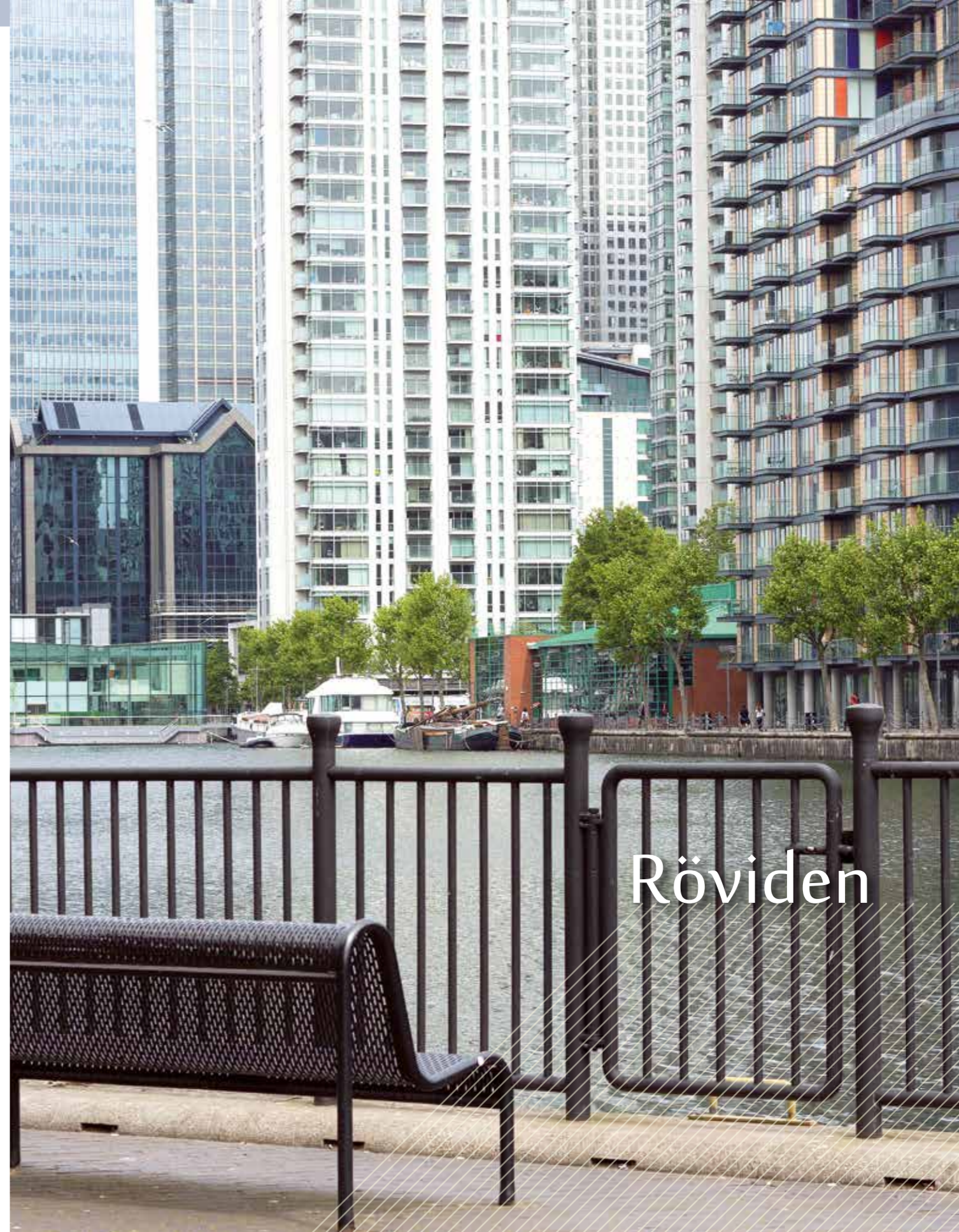
Ezek a tervezési kommunikációs kurzusok nem csak az érintett önkormányzatok számára hoztak hasznot, hanem segítettek előmozdítani a városkommunikációs szakemberképzés egyelőre megoldatlan kérdését is.

Hogyan tovább?

A Tudásközpont tervei szerint a Gazdaságtudatos Városfejlesztés Programja két irányban folytatódik. Egyrészt újabb kísérletekkel, pilot akciókkal formálódik, fejlődik tovább a tapasztalatok nyomán az az eszköztár, amely a tapasztalatok szerint komoly hozzájárulást jelenthet városaink csökkenő támogatások melletti megújításához, így új távlatokat nyithat a városfejlesztés eredményességének, hatékonyságának növelése, végső soron a hazai várostervezés presztízsének, elismertségének, és ismertségének növelése számára. Másrészt folyik az új programelemek előkészítése is. Az eddigi előzetes elképzelések szerint lassan sor kerülhet a sűrű beépítésű városmagok és a lakótelepek rehabilitációjának, valamint a nagy kiterjedésű barnamezős területek újrahasznosításának módszertani fejlesztésére, illetve ilyen jellegű kísérleti projektek megvalósítására is.

Mindez várhatóan szükségessé teszi majd egy olyan állandó városfejlesztési információs központi szerep felvállalását, amely különféle rövidebb-hosszabb gyakorlatorientált továbbképzések szervezését éppúgy magában foglalhatja, mint a befektetői információs rendszer kialakítását, ide értve olyan kiállítóhely berendezését is, ahol a hazai városok rendszeresen bemutathatják a privát megvalósításra szánt terveiket, azok legfontosabb adatait, hogy ilyen módon is kibontakozhasson a hazai városok megalapozott, integrált és fenntartható fejlődése.

Szerző:
Ongjerth Richárd



Röviden

A városok helyzete Magyarországon

(Jelentés az ország területi folyamatainak 2009-2014 közötti alakulásáról)

Az 1996. évi XXI. törvény (Tftv.) alapján a Kormány négyévente beszámol az Országgyűlésnek az ország területi folyamatainak alakulásáról és a területfejlesztési politika, a területrendezési tervek érvényesítésének hatásairól, a területfejlesztést szolgáló pénzeszközök felhasználásáról, valamint a nemzetközi és határ menti területfejlesztési és területrendezési tevékenységéről.

2015-2016 során a Nemzetgazdasági Minisztérium Területfejlesztési Tervezési Főosztálya főképp KSH, TeIR és a szaktárcák által szolgáltatott adatokra alapozva elkészítette a 2009-2014. évekre vonatkozó Jelentést.

A jelentés a területfejlesztési politika beavatkozási térségeinek gazdasági és társadalmi folyamatai című fejezete foglalkozik a különböző településtípusokkal, amelyeket jogállásuk és méretük szerint csoportosítottak és elemeztek, legfőbb demográfiai és gazdasági

jellemzőik alapján. Budapest mellett négy településtípus került meghatározásra, ezek közül három a városokra (megyei jogú városok, közpvárosok, valamint kisvárosok), egy pedig a községekre vonatkozik. A közpvárosok és kisvárosok népességszámuk szerint lettek kijelölve, a 10 000 főnél népesebbek a közpvárosok, a 10 000 főnél alacsonyabbak pedig a kisvárosok¹ (1. ábra).

2009 és 2014 között a városokat gazdasági szerepük erősödése jellemezte, amely a vállalkozássűrűségben, a szolgáltatások, kereskedelem nagyobb szerepében, ezekből adódóan a nagyobb gazdasági teljesítményben is érvényesül. A városok gazdasági súlya, térségközponti szerepe népességükkel egyenes arányban nő, a megyei jogú városok gazdasági teljesítménye igen jelentős és tovább nőtt, a kisvárosoké ehhez képest igen szerény, de a községeket még így is meghaladja. Ennek ellenére a városok többségét, még nyolc megyei jogú várost is az

elvándorlás jellemez, így a népességmegtartó képesség az ország legtöbb térségében városi, nagyvárosi szinten is gyenge.

A vizsgált időszakban Magyarország 345 városában² 137 819 fős csökkenés következtében 5 189 ezer fő volt a lakónépesség, amely az országos érték több mint 52%-át jelenti. A várostípusokat összességében a természetes fogyás jellemezte, a halálozások száma 110 ezer fővel haladta meg a születéseket. A belföldi vándorlási különbözet a megyei jogú városokat kivéve – ahol 7 524 fős többletet regisztráltak – 12 432 fős negatívumot mutatott.

Az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték³ 22,8%-kal emelkedett a városokban, értéke 2014-ben átlagosan 1 766 ezer Ft volt, várostípusonként azonban nagyok a különbségek. A városok méretének csökkenésével az egy főre jutó bruttó hozzáadott érték is egyre alacsonyabb, a megyei jogú városokban 2 096 ezer Ft, a közpvárosokban 1 766 ezer Ft, a kisvárosokban pedig már csak 964 ezer Ft volt ez az érték.

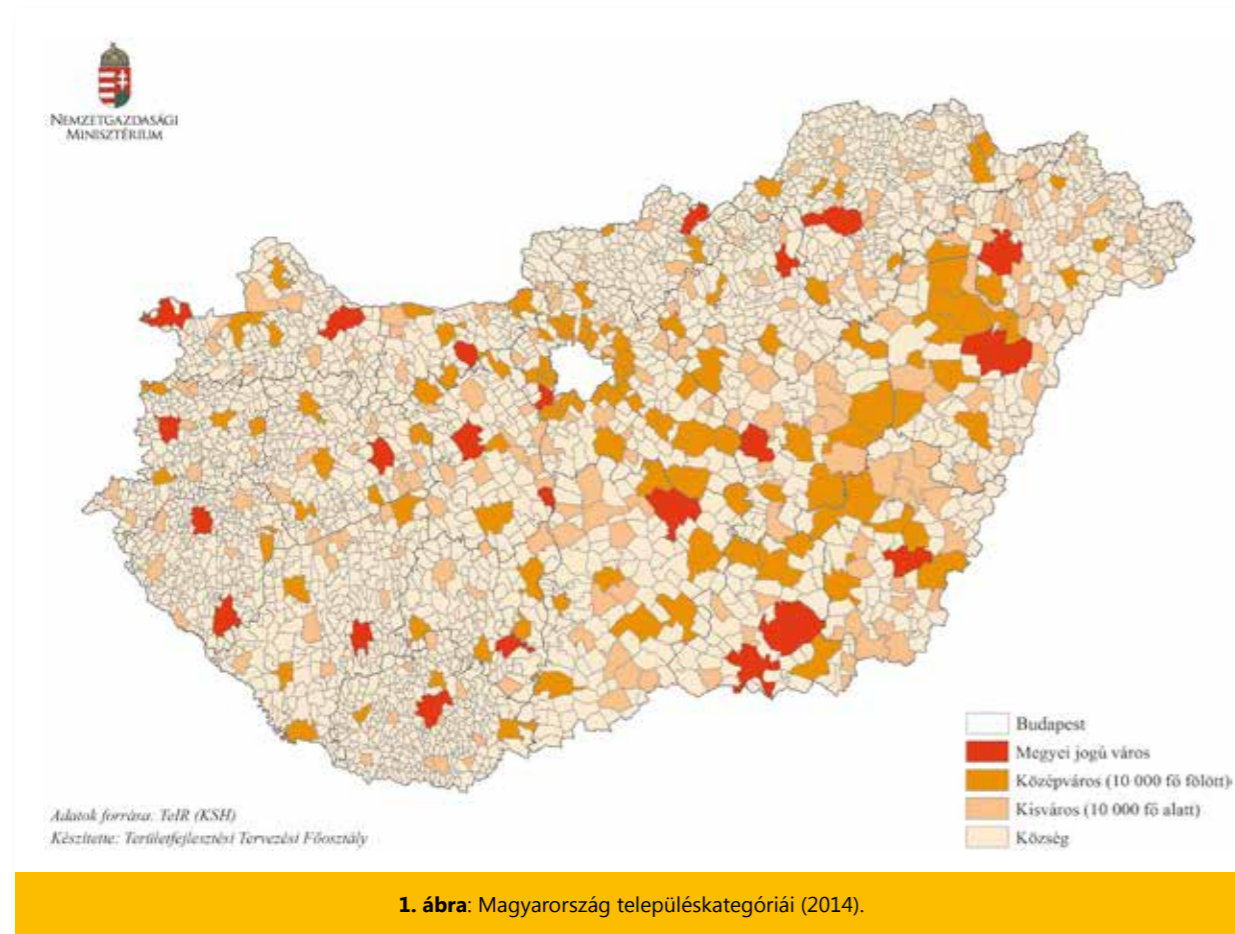
Az ezer főre jutó működő vállalkozások száma⁴ 2009-ben 70,7, 2014-ben pedig már csak 66,9 volt. A működő vállalkozások száma ezen időszak alatt összesen időszak alatt összesen 29 638 vállalkozással lett kevesebb, amely 8,54%-os csökkenést jelent. A vállalkozások száma

egyébként 2013-ig folyamatosan csökkent, 2014-ben azonban újra növekedő tendenciát mutatott, 39 121 db vállalkozással volt több, mint egy évvel korábban. Ennek ellenére mindhárom várostípusban csökkent az ezer főre jutó vállalkozások száma a vizsgált időszak alatt. A megyei jogú városokban 7,9%-kal (2009: 89,7; 2014: 83,2), a közpvárosokban 4,6%-kal (2009: 67,3; 2014: 64,3), a kisvárosokban pedig 5,8%-kal (2009: 53,3; 2014: 50,4).

A városokban az egy adófizetőre jutó jövedelem⁵ értékei elmaradtak az országos átlagtól mind a 2009. évben (2 096 ezer Ft), mind pedig 2014-ben (2 004 ezer Ft). Mindezek mellett a megyei jogú városokban 2014-ben 2 143 ezer Ft, a közpvárosokban 2 016 ezer Ft, a kisvárosokban pedig 1 727 ezer Ft volt az egy adófizetőre jutó jövedelem.

A munkanélküliségi ráta⁶ az országos trendhez hasonlóan, a városokban is folyamatosan javuló értékeket mutatott, 2009-ben több, mint 314 ezer fő nyilvántartott álláskereső volt, 2014-ben már csak alig 200 ezer fő. A megyei jogú városokban 7,3%-ról 4,9%-ra, a közpvárosokban 8,0%-ról 5,4%-ra, a kisvárosokban pedig 10,9%-ról 7,0%-ra csökkent a nyilvántartott álláskeresők száma.

Szerző:
Pentelényi Gábor
NGM, Területfejlesztési Tervezési Főosztály



1. ábra: Magyarország településkategóriái (2014).

¹ 2014. december 31-i adatok alapján (KSH)

² Budapest nélkül

³ Adat forrása: TeIR (NAV)

⁴ Adat forrása: TeIR (KSH)

⁵ Adat forrása: TeIR (NAV, Társasági Adóbevallás)

⁶ Adat forrása: TeIR (KSH, Területi Statisztika, nyilvántartott álláskeresők száma)

Az Európai Tervezés Kartája – Megjelent a magyar kiadás

A Magyar Urbanisztikai Társaság 2016 november 10-én publikálta honlapján az Európai Tervezés Kartájának magyar kiadását. A Területi Tervezők (Urbanisták) Európai Tanácsa (European Council of Spatial Planners – Conseil Européen des Urbanistes) közgyűlése 2013-ban fogadta el a területi és városfejlesztés európai gyakorlata számára irányítóként szolgáló dokumentumot, amely felváltotta a korábbi új Athéni Charta szerepét és új, stratégiai dimenziókat nyit a szakterület számára.

A területi tervezés, városfejlesztés rendszerei és gyakorlatai Európa szerte igen sokfélék. Közös azonban bennük, hogy a mind gyorsabban változó, globalizálódó világban új kihívásoknak kell tudniuk megfelelni és képesnek kell lenniük arra, hogy hatékony segítséget adjanak a társadalmak jólétének és jóllétének az erősítésében, ill. védelmében, miközben egyre nagyobb igény mutatkozik a határokon átívelő fejlesztésekre és együttműködésre, a szakemberek nemzetközi mobilitására, a közös tervezésre és a tapasztalatok megosztására is.

A Karta tartalma

A. JÖVŐKÉP EURÓPA VÁROSAI ÉS TÉRSÉGEI SZÁMÁRA

1. Integrált és összekapcsolódó városok és térségek
2. Társadalmi kohézió és összekapcsolódás
3. Gazdasági integráció és összekapcsolódás
4. A környezeti összekapcsolódás
5. Térbeli integráció: a szintézis

B. A TERÜLETI TERVEZŐK SZEREPE

A hatékony területi tervezés kihívásai

C. AZ EURÓPAI TERVEZŐK KÖTELEZETTSÉGEI

1. A Tervező, mint a változás vezetője
2. A Tervező, mint tudós, egy tudás-alapú szakma tagja
3. A Tervező, mint térbeli struktúrák tervezője, és mint jövőképkészítő
4. A Tervező, mint politikai tanácsadó és közvetítő
5. A tervező, mint a városok és térségek menedzsere

A területi tervezésben, az urbanisztikában tevékenykedő szakemberek országos szakmai szövetségeit egyesíti ernyőszervezet jelleggel az 1981-ben megalapított Európai Területi Tervezők, Urbanisták Tanácsa (ECTP-CEU), melyben a Magyar Urbanisztikai Társaság képviseli a hazai szakmát. A szakterület összeurópai (azaz nem csak az Európai Unióra vonatkozó) fejlődését és érdekképviseletét felvállaló Tanács e dokumentumban megkísérelte megfogalmazni a területi tervezést, településfejlesztést, és területfejlesztési tervezést egyaránt magába foglaló európai tervezés közös küldetését, követendő értékeit és jellemzőit.

A városok és térségek fejlődésével és fejlesztésével foglalkozó különböző hazai szakemberek, városvezetők és a területfejlesztésben, tervezésben érintett egyéb szervezetek számára egyaránt hasznos kapaszkodót jelent az európai tervezés alapjait kijelölő karta. Segít a különböző európai tervezési gyakorlatok megértésében és a közös nyelv megtalálásában, mely egyre fontosabbá válik különösen az egységesülő piacot jelentő Európai Unió tagországaiiban. Segítheti az urbanisztikát a gazdasági, társadalmi, környezeti kihívások kezelésében és bizonyosan fontos kapaszkodót jelent a tervezés megújítandó szerepének meghatározásában és beteljesítésében is. Éppen ezért fontos hogy az európai szakmai politikát kijelölő dokumentum magyar nyelven is elérhetővé váljék a szélesebb közönség számára.

Szerző:
Salamin Géza¹

Az Európai Tervezés Kartája

42 oldal. Kiadta a Magyar Urbanisztikai Társaság, 2016.

A dokumentum eredeti címe: The Charter of European Planning – La Charte de l'urbanisme européen
A karta szerkesztői: Vincent Goodtstand, Luc-Emil Bouche-Florin, Paulo Correia

A magyar kiadást szerkesztette: Salamin Géza. Fordították: Alföldi György, Csécsi Dávid, Gyetvai Márton, Ongjerth Richárd, Salamin Géza, Szabó Alexandra, Szántó Katalin, Tokai Gábor,

Elérhető: <http://mut.hu/?module=news&action=show&nid=226354#MIDDLE>



¹ A Magyar Urbanisztikai Társaság delegáltja a Területi Tervezők (Urbanisták) Európai Tanácsában.



Ajánló

Miért akadt meg a felzárkózás?

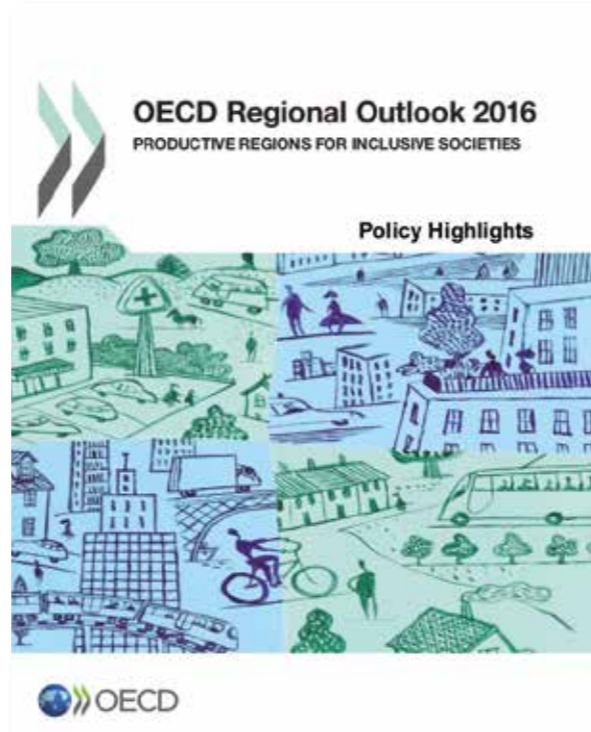
Összefoglaló az OECD „Regional Outlook 2016: Productive Regions for Inclusive Societies” című kiadványáról

Az OECD Regional Outlook kiadványsorozatának idén megjelent harmadik száma a termelékenység és az inkluzív növekedés területi összefüggéseivel, azaz a területi egyenlőtlenségek és a felzárkózás kérdéskörével foglalkozik.

A „Regional Outlook 2016: Productive Regions for Inclusive Societies” című kiadvány az OECD Területfejlesztési Bizottságának gondozásában készült, melynek bemutatására Brüsszelben, a Régiók és Városok Európai Hete rendezvény keretében került sor.

Az OECD Regional Outlook 2011 kiadványában 2011-ben az OECD egy olyan fejlődési modell kidolgozására tett javaslatot, amely kiegészítve a nemzeti makrogazdasági és strukturális politikákat, figyelembe veszi a **régiók és a városok sajátosságait** is, és lehetővé teszi a beavatkozások közötti szinergiák jobb kihasználását. A gazdasági válság következtében a világ országai azzal a kihívással szembesültek, hogy egyszerre kell helyreállítaniuk a gazdaság teljesítőképességét, és biztosítaniuk a társadalmi szolidaritást és a környezeti fenntarthatóságot. A beszűkülő pénzügyi lehetőségek ráadásul elkerülhetetlenné tették a közberuházások eredményességének és hatékonyságának javítását is. Aki kapcsolódást vél felfedezni az Európai Unió területi kohézió célkitűzésével, nem téved nagyot, hiszen az OECD 1999-ben létrehozott Területfejlesztési Bizottságát (RDPC – Regional Development Policy Committee) 2006-ig éppen az a Fabrizio Barca vezette, aki az Európai Bizottságnak írt 2009-es jelentésével a kohéziós politika jelenlegi kereteinek kialakítására is nagy hatást gyakorolt. A kiadvány külön fejezetet is szentel a Barca-féle hely-alapú (place-based) megközelítés, és a Világbank 2009-es jelentésében (World Development Report 2009) javasolt, a térbeliségnek kisebb szerepet tulajdonító fejlesztési megközelítés érveinek ütköztetésére.

A kiadvány 2014-ben megjelent következő számában az OECD a városok központi szerepével foglalkozott, amely szintén sok szálon kapcsolódik az EU városi agendájához. **A városok sikerességének hátterét kutatva** az OECD megállapította, hogy a pozitív agglomerációs externáliák miatt a városok méretével együtt általában nő a termelékenység is, ugyanakkor a nagyfokú specializáció miatt növelheti a gazdaság sérülékenységét is. A városok ráadásul nem csak az ott lakók számára bírnak jelentőséggel, hanem a régiók és országok egészének gazdasági prosperitását és életminőségét is befolyásolják az agglomeráció tovaryűrűző hatásain keresztül. Az urbanizáció azonban nem feltétlen eredményez prosperitást, ahhoz elsősorban jól működő városi térségek kellenek, ami felértékeli a városi kormányzás szerepét. A közberuházások jobb menedzselését szolgáló kormányzati intézkedések a szétaprózott közigazgatásból eredő hátrányokat is csökkenthetik. Mivel az OECD országok közberuházásainak több mint fele a nemzeti szint



alatti intézményekhez kötődik, és a nagyobb projektek jellemzően több szereplő közreműködésével valósulnak meg, az országok területi berendezkedésétől (centralizált, föderális) függetlenül szükség van olyan többszintű kormányzati mechanizmusokra, amelyek biztosítják a különböző szereplők és területi szintek **hatékony vertikális és horizontális koordinációját**. Az OECD Tanácsa ennek elősegítésére 2014-ben elfogadott egy 12 pontból álló ajánlást a Hatékony közberuházások kormányzati szintek közötti összehangolásáról, amely a szereplők közötti koordináció javítását, a tanulási folyamatot segítő intézményi kapacitások és visszacsatolási mechanizmusok megerősítését, valamint a megfelelő költségvetési és szabályozási keretfeltételek biztosítását célozza.

Az OECD kiadványának idén megjelent harmadik kiadását, a **Regional Outlook 2016: Productive Regions for Inclusive Societies** kiadványt az előzmények ismeretében nem meglepő módon Brüsszelben, a Régiók és Városok Európai Hete (korábban EU OpenDays néven ismert) nagyszabású rendezvény keretében mutatták be,

amely egyrészt fontos területi folyamatokra, szakpolitikai irányokra mutat rá, másrészt fő üzenetei idővel akár az EU regionális politikájában is megjelenhetnek.

A kiadvány *Első Része* a **termelékenység és az inkluzív növekedés területi** összefüggéseire, azaz a felzárkózás kérdéskörére fókuszál. Megállapítja, hogy bár az elmúlt két évtizedben csökkentek a különbségek az OECD országok között az egy főre jutó GDP-t tekintve, saját határainkon belül azonban növekvő jövedelmekülönbségek tapasztalhatók a régiók, a városok és az emberek között. **Az egyes országok vezető régiói és városai egyre inkább leahagyják a saját országukhoz tartozó többi térséget, és immár globális szinten, más országok vezető térségeivel versengenek.** Bár régiók között mindig is lesznek különbségek, de a megfelelő körülmények között a társadalmi és gazdasági fejlődés tekintetében lemaradó régióknak is lehetőségük nyílik a felzárkózásra. Ráadásul duplán is megéri az országoknak, ha segítenek ebben a felzárkózási folyamatban, mivel az egyre kevésbé inkluzív, csak néhány szereplőre kiterjedő növekedés fokozódó társadalmi és politikai feszültségek mellett a gazdaság teljesítményét is visszafogja.

A világgazdaság számára jelenleg a legnagyobb kihívást ugyanis nem az innováció és a termelékenység növekedésének általános lassulása, hanem a vezető (*frontier*) és a lemaradó (*lagging/diverging*) vállalatok és régiók közötti növekvő különbségek, mivel a vezető térségek nem minden országban tudják ösztönözni a felzárkózást. A vezető térségek háromnegyede városi térség, főleg az 1,5 milliónál népesebb nagyvárosok térségei teljesítenek kiemelkedően. A dinamikus, felzárkózó (*catching-up*) térségek között viszont már a vidéki és átmeneti térségek vannak többségben, csupán egynegyedük városi régió. Nem egyszerűen város-vidék különbségről beszélhetünk tehát, inkább néhány városi régió és minden más, városi és vidéki térség között húzódozó, növekvő szakadékról beszélhetünk. **Az OECD szerint a felzárkózás alapvetően azokban az országokban sikeres, ahol sikerül kapcsolatot létesíteni a leszakadó és az úttörő régiók között.**

A nemzetközi kereskedelemben résztvevő (*tradable*) szektorok például jelentős húzóerőt jelentenek a felzárkózó városi és vidéki régiók termelékenységében. A felzárkózó régiók gazdaságában ezen szektorok (főként nemzetközi szolgáltatások, feldolgozóipar és a ki-termelő ágazatok) részesedése mára közel 50%, szemben a lemaradó régiók egyharmados arányával.

A termelékenység növelése az életminőség (*well-being*) szempontjából is fontos szereppel bír, mivel jelentős hatást gyakorol a jövedelemre, munkahelyekre, és számos immateriális tényezőre is, mint az oktatás vagy az egészség. Az OECD eredményei szerint minden negyedik személy olyan lemaradó térségben él, amely egyre

távolabb kerül az adott ország magas termelékenységű régiójától. Ha a jövedelem mellett az életminőség többi dimenzióját (pl. egészség, foglalkoztatás) is vizsgáljuk, még nagyobbak a különbségek, és egyes régiók az életminőség több dimenziójában is jelentős elmaradásban lehetnek, miközben az emberek szubjektív életminőségét továbbra is közvetlen életterük, környezetük határozza meg elsősorban. Fontosak tehát az egymást kiegészítő beavatkozások is annak érdekében, hogy a termelékenység-növekedésből a különböző helyek és társadalmi csoportok is részesüljenek.

A felzárkózás jelenlegi trendjeit és az azt ösztönözni kívánó szakpolitikai beavatkozások tapasztalatait elemezve, talán nem meglepő módon, az OECD sem talált egyszerű, mindenhol egyformán alkalmazható megoldást. Azonosított viszont három olyan területet, amelyek mentén a tagországoknak érdemes lehet kísérleteznie: **1) strukturális reformok térség-specifikus beavatkozásokkal kombinálva; 2) közberuházások és területfejlesztési politikák a nemzeti szint alatti kormányzati szereplőkre (subnational governments) alapozva; 3) többszintű kormányzati reformok.** A megfelelő kormányzati mechanizmusok a termelékenységnek is fontos tényezői. Egy európai országokra kiterjedő felmérés szerint a magas termelékenységű régiókban jobb a kormányzás minősége, és javul a felzárkózó régiókban.

A tagországok gyakorlatát¹ összegezve az OECD megállapította, hogy a területfejlesztési, városfejlesztési és vidékfejlesztési politikák ma már jellemzően nem a teljes kiegyenlítést célozzák, hanem hogy a beavatkozások, helyi megoldások révén egyetlen régió, város vagy csoport se maradjon ki a globális fejlődésből. A területfejlesztési politikáknak azonban a stratégiai beruházások szélesebb körére kellene fókuszálnia. Emellett a nemzeti szint alatti kormányzati szereplők kapacitásainak megerősítését szintén prioritásként kellene kezelni.

Sok nemzeti politika törekszik az országon belüli területi különbségek csökkentésére, eközben viszont el kellene kerülniük a legmagasabb termelékenységű régiók visszafogását. Figyelembe kellene venniük az egyes városok és térségek egymáshoz való viszonyát, egy nemzeti településhálózatban való összekapcsolódását. Miközben a városfejlesztési politikák jellemzően a városokban jelentkező környezeti és szociális többletköltségek kezelésére fókuszálnak, figyelembe vehetnek a városok nemzeti és regionális gazdaságban betöltött szerepét, helyi és interregionális kapcsolódásait, valamint a tágabb gazdasági környezet számára hasznos innovációteremtő képességeit is.

Az OECD szerint a területi politikák számára a megvalósításuk mikéntjét meghatározó irányítási, kormányzati megállapodások legalább olyan fontosak, mint a tartalmi kérdések. Több országban is történtek, vagy

¹ Az egyes országok gyakorlatát bemutató országprofilok a kiadvány honlapján érhetők el: <http://www.oecd.org/regional/oecd-regional-outlook-2016-9789264260245-en.htm> Letöltve: 2016.11.08. 14:00

zajlanak közigazgatási reformok annak érdekében, hogy hatékonyabbá váljon a szakpolitikák és minisztériumok közötti koordináció, a megfelelő szintre kerüljön a politikaalkotás, vagy hogy létrejöjjenek a beruházások és a szolgáltatások számára mérethatékony egységek. Ez továbbra is egy kísérleti terep, ahol az országok igyekeznek a területfejlesztési politikák és a közberuházások menedzselésének jobb feltételeket teremteni a különböző ágazati beavatkozási területek egymáshoz illesztésével, a komplementer jelleg erősítésével.

A **Második Rész kiemelten foglalkozik az alacsony gazdasági sűrűségű vidéki térségekkel**, amely Magyarország esetében az EU-OECD módszertan² szerint ország területének mintegy kétharmadát jelenti. Jóllehet az OECD országok lakosságának és gazdaságának nagy része mára a városi területeken koncentrálódik, az városok szerepének vizsgálata után az OECD ezúttal arra vállalkozik, hogy megmutassa, a városokhoz közeli és a távolabbi vidéki régiók hogyan járulhatnak hozzá az országok fejlődéséhez. A vidéki régiók sokszínű, helyi tényezők által jobban meghatározott gazdasági folyamatait kétségtelenül nehezebb megragadni nemzetközi szinten, ami megmutatkozik abban is, hogy az agglomerációs gazdasághoz képest még gyerekcipőben jár a vidéki, alacsony gazdasági sűrűségű térségek gazdaságtana, aminek kihívása szintén motiválja az OECD ez irányú munkáját.

A vidéki térségek növekedési pályáit vizsgálva a válság előtti időszakban (2000-2007) tapasztalható termelékenység-növekedés jellemzően a foglalkoztatottság növekedésével is együtt járt, amelynek fenntartása a válságot követően (2008-2012) már nehézségekbe ütközött. A vidéki térségek közül elsősorban a városokhoz közel található térségek – ahol egyébként a vidéki lakosság 80%-a él –, bizonyultak ellenállóbbnak a válság hatásaival szemben, itt a jövedelmi és termelékenységi dinamika a városi régiókhoz hasonló maradt. Ezzel szemben a periférikus, központoktól távoli vidéki térségek a válságot követően, néhány kivételtől eltekintve, nem tudtak talpra állni. Ők alkotják a lemaradó régiók jelentős részét.

A vidékfejlesztési politikában a korábbiakhoz képest elmozdulás történt a területalapú (agrár)támogatások felől (vidékpolitika 1.0) a vidék térségek sokszínűségének és a dinamikus térségekhez való kapcsolódás fontosságának (város-vidék partnerség) elismerése felé (vidékpolitika 2.0). További erőfeszítések szükségesek

viszont a közösségfejlesztés és a megfelelő színvonalú helyi szolgáltatások elérhetőségének biztosítása érdekében. Ezt jelenti a vidékpolitika új, 3.0-ás verzióját.

Mivel a kisméretű vidéki közösségek nem képesek minden területen egyformán jeleskedni, ezért itt különösen fontos az intelligens specializáció, amelyben talán a legnagyobb kihívás a helyi versenyelőnyök azonosítása. A vidéki szereplők közötti együttműködés (város-vidék, vidék-vidék, közsféra-magánsféra) ebben is segítséget jelenthet a közbeszerzésektől a szolgáltatások biztosításáig és a gazdaságfejlesztésig, ahol az erőforrások és ötletek megosztásával sokkal nagyobb hatást lehet elérni, mint egyedülálló beavatkozásokkal.

A kiadvány *Harmadik Része* a korábbi kiadványokban megszokott módon lehetőséget biztosít a különböző, akár az OECD által képviselt állásponttól eltérő vélemények bemutatására. Ezúttal a **policy fórum a vertikális együttműködések kapcsán** arra az aktuális kérdésre keresi a választ, hogy a városoknak, régióknak, valamint a hely-alapú nemzeti politikáknak milyen szerepük lehet a különféle, sokszor igen ambiciózus globális célkitűzések, mint például az ENSZ fenntartható fejlődési célkitűzései, a Párizsi Klímaegyezmény, vagy az éppen aktuális Habitat III konferencia célkitűzéseinek megvalósításában. A régiók és városok bevonása az ott élőknek is nagyobb beleszólást biztosíthat a globális folyamatok alakításában. A célkitűzések lokalizálása és mérése növelheti a tudatosságot is, és helyi viszonyokra adaptált megoldásokat eredményezve biztosíthatja, hogy egyetlen régió vagy város se maradjon ki a globális fejlődésből.

Az OECD Regional Outlook kiadványsorozat eddig megjelent számai:

OECD (2011), *OECD Regional Outlook 2011: Building resilient regions for stronger economies*, OECD Publishing, Paris.

OECD (2014), *OECD Regional Outlook 2014: Regions and Cities: Where Policies and People Meet*, OECD Publishing, Paris.

OECD (2016), *OECD Regional Outlook 2016: Productive Regions for Inclusive Societies*, OECD Publishing, Paris.

Szerző:
Takács Péter

NGM Területfejlesztési Tervezési Főosztály,
nemzetközi kapcsolattartó

Két város – egy terv

Dubniczki Kitti recenzója Szilágyi K. Lilla (2016): *Joint Spatial Planning in Komárno and Komárom c. tanulmányáról*

A fiatal tájépítész és urbanista, Szilágyi K. Lilla által írt angol nyelvű tanulmány a CЕСCI gondozásában jelent meg, és digitális formában elérhető a szervezet honlapján

Közép-Európa határai mentén közel két tucat olyan várospár található, melyek elhelyezkedésük alapján ikervárosoknak tekinthetők. Az ilyen jellegű városok olyan közel kerültek egymáshoz megalapításra, hogy fejlődésük során szinte teljesen összeépültek. A legtöbb esetben funkcionálisan önálló városokról van szó, azonban idővel elképzelhető a komplementaritásokra alapozott együttműködések létrejötte is, ahogyan az a tanulmányban is bemutatásra került a hollandiai Kerkrade és a németországi Herzogenrath esetében.

Európa második leghosszabb folyója a Duna, mely teljes hosszának közel felén képez országokat elválasztó államhatárt. A folyó mentén hat ikerváros található, ezek közül két pár a magyar–szlovák határ mentén. A recenzóban bemutatásra kerülő tanulmány ezen ikervárosok közül a Komárom–Komarno párossal foglalkozik, és számukra készült közös településfejlesztési dokumentum² kapcsán tekinti át a két város közös fejlődésének főbb sajátosságait; elemzi a közös fejlesztési dokumentum készítéséhez vezető utat, valamint kritikai szemmel, urbanisztikai szempontokat is figyelembe véve értékeli az elkészült anyagokat. A tanulmányban a szerző áttekinti azokat a főbb tényezőket, amik nehezíthetik a közös fejlesztési elképzelések megvalósulását, ugyanakkor javaslatokat is tesz a jól működő, integrált határtérségek gyakorlatai alapján.

A fiatal tájépítész és urbanista, Szilágyi K. Lilla által írt angol nyelvű tanulmány a CЕСCI gondozásában jelent meg, és digitális formában elérhető a szervezet honlapján.³ A kiadvány a modern tartalomfogyasztási szokásokhoz igazodva, fekvő formátumban került kialakításra. Ennek az elrendezésnek köszönhetően a tanulmány látványos ábrái szövegkörnyezetükkel együtt tudnak érvényesülni.

A kiadvány szerkezetileg négy fejezetből áll. Az első fejezet tartalmaz egy hosszabb bevezetést, mely magába foglalja a két város társadalmi, gazdasági, valamint városfejlesztési és városszerkezeti bemutatását. A tanulmány ezen részeivel a szerző egy általános képet ad a városról az olvasóknak azzal a céllal, hogy szemléltesse a két város strukturális kapcsolatait és jövőbeli kilátásait.

A tanulmány második része bemutatja a két város közötti együttműködések alakulását és magát, a tanulmány alapjául szolgáló közös területfejlesztési dokumentumot. A két Komárom közötti első együttműködési egyezmény a rendszerváltások utáni időszakban került megkötésre, amikor a határok átjárhatóbbá, a politikai rendszerek pedig nyitottabbá és demokratikusabbá váltak mind a két országban. A két város közötti testvérvárosi egyezmény 1993-ban született, majd további együttműködési folyamatok indultak meg, így például az új Duna Hídról készült tanulmányok kidolgozása, vagy a Pons Danubii Európai Területi Társulás megalapítása 2010-ben, mely mind a mai napig jelentősen hozzájárul a határon átvélő együttműködések sikereihez a régióban.

Ahogyan azt a szerző is írja a tanulmány második fejezetében, jelentős stratégiai mérföldkövet jelentett a két város együttműködésében a „Közös területfejlesztési dokumentum 2012” elkészítése. Ezen területfejlesztési dokumentum célja, hogy összehasonlítsa a városok komparatív előnyeit és lehetőségeit, hogy különböző fejlesztési javaslatokat tegyen infrastrukturális, életminőségi, valamint a környezettel kapcsolatos dimenziókban, és hogy valós fejlesztési irányokat és ütemezést határozzon meg mind a két város számára. A közös fejlesztési dokumentum közvetett célja a városok láthatóságának és vonzerejének a növelése, a határon átvélő együttműködések előmozdítása többek között az egészségügy terén, az oktatás szinkronizálása, a városfejlesztés elősegítése, valamint a turisztikai és a kulturális együttműködések inspirálása. A fejezet végén a szerző a közös fejlesztési dokumentum kritikai értékelésére is sort kerít. A megfogalmazott észrevételek megfontolása célszerű lenne a tervezett jövőbeli felülvizsgálat során.

A tanulmány harmadik fejezete részletes betekintést kínál azokba a folyamatokba, melyek számottevő kihívást és akadályt jelentenek a két város közötti együttműködésben. Az érintett két ország között a stratégiai és szabályozási tervezés regulációjában, valamint a helyi önkormányzatiság rendszerében is különbségek jelentkeznek. A tanulmány kitér az önkormányzatok, valamint

¹ Szilágyi K. Lilla 2014-ben diplomázott a Budapesti Corvinus Egyetemen (Tájrendező és Kertépítő Mérnök BSc; Településüzemeltető szakirány), majd 2016-ban szerzett MSc végzettséget a hollandiai TU Delft képzésén (MSc in Architecture, Urbanism and Building Sciences; Urbanism szakirány, Infrastructure & Environment Annotáció). Jelenleg a Korzó Stúdió munkatársa.

² ZELINE (2012): Komárno és Komárom város területrendezési dokumentumainak és fejlesztő programjainak összehangolása azok közös és összehangolt fejlesztése céljából

³ Szilágyi K. Lilla (2016): Joint Spatial Planning in Komárno and Komárom. <https://drive.google.com/file/d/0B6azhcKcNC49cUIRd1JNdURwSUE/view>

² A kiterjesztett OECD-EU város-vidék tipológia ismertetését ld. a kiadvány 150. oldalán. Bővebben ld. Eurostat: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Urban-rural_typology Letöltve 2016.11.08. 14:00

a magán, és a közérdekek közötti ellentétekre is, melyek szintén fékezik az együttműködést és az új Duna-híd megépülését.

A negyedik fejezet elején a szerző a saját kutatásai, valamint a megismert közös fejlesztési dokumentum alapján meghatározza az együttműködés legfőbb kihívásait. Ezekre reagálva a fejezetben európai jó példákat ismertet, valamint javaslatokat fogalmaz meg a jól működő határtérség kialakítása érdekében. Először a közös fejlesztési elképzelések megvalósítását akadályozó területi és pénzügyi problémák feloldásával foglalkozik. Ennek keretében kitér arra, hogy a köz- és magán együttműködési szerkezet (angolul: „Public-Private Partnership”, nemzetközi rövidítése: „PPP”) alkalmazása milyen lehetőségeket nyújtana a két város számára. Ezen a ponton jó-példaként említi a szerző a holland Tilburg és Hengelo városok tapasztalatait. Ezután röviden kitér a felülről jövő támogatási rendszerek vonatkozó elemeire (a 2014–2020 közötti programok közül ismerteti az INTERREG V-A SKHU⁴-t, a

magyar TOP⁵-ot, valamint a szlovák IROP⁶-ot, és IOP⁷-t), majd említésre kerülnek olyan új innovatív fejlesztési struktúrák is, mint az úgynevezett ITI⁸, és a CLLD⁹. A szerző azonban szükségszerűen kiemeli azt is, hogy ezen utóbbi két innovatív megoldás a jelenlegi szabályozás szerint nem terjeszthető ki határon átvívelő dimenzióba, így ha a két város fejlesztése ezen megoldások filozófiája szerint indulna el, akkor a párhuzamos folyamatok harmonizációjára lenne szükség.

A finanszírozási kérdések után a negyedik fejezet olyan európai jó-példákat is bemutat, melyek inspiratív hatással lehetnek Komárom és Komárno városainak az együttműködésére, különös tekintettel az ellentétes érdekek összehangolására. A hollandiai Kerkrade és a németországi Herzogenrath városainak együttműködése kapta a legnagyobb teret a tanulmányban, kihangsúlyozva hogy a városok együttműködése oly szintet ért el, hogy a köztük lévő határvonal mára szinte észrevétlenné vált. A két város létrehozta közös testületét („Eurode”) és megannyi közös fejlesztést

valósított meg az elmúlt két évtizedben. A tanulmányban ismertetett együttműködés alapján a két város képes volt túllépni az önérdékeken, a versengésen és közösen integrált fejlesztéseket valósítottak meg. Így például annak ellenére, hogy mind a két város rendelkezik vasútállomással, felismerték, hogy a lakosság előnyére válik, ha fejlesztési forrásait a herzogenerathi állomásra összpontosítják.

A tanulmány konklúziója szerint a határon átvívelő együttműködések jellemzően egy olyan organikus fejlődési folyamatban alakulnak, ahol minden egyes lépés egyfajta kényszerűségből indul ki, és akkor lép termékeny fázisba, amikor a határ két oldalán lévő városok „megérnek” arra, hogy egymást kölcsönösen kiegészítő partnerként, ne pedig ellenfélként kezeljék, értelmezzék. Ebben a kontextusban Komárom és Komárno esete különösen érdekes, és további figyelmet kíván a városok határon átvívelő együttműködésének dimenziójában Szlovákia és Magyarország között.

A „Közös területfejlesztési dokumentum 2012” aláírása óta jó pár év eltelt. Sajnos a fejlesztési elképzelések jelentős része még nem valósult meg, a tervezett infrastrukturális beruházások pedig jelentős csúszásban vannak mind a mai napig¹⁰. A városok továbbra is fenntartják a kialakított kapcsolataikat és szükség esetén kölcsönösen véleményezik egymás fejlesztési, valamint szabályozási dokumentumait. Komárno városa egy új, közös területtervezési dokumentumon dolgozik, amelynek kiindulási pontja a „Közös területfejlesztési dokumentum 2012”. Kiemelten fontos hangsúlyozni, hogy a kölcsönös és rendszeres kommunikáció elengedhetetlen része a hatékony együttműködésnek, a két városnak és vezetőiknek jelentős figyelmet kell fordítani a kulcsfontosságú tényezőre.

A tanulmány mondandója közvetve jól illeszkedik abba az aktuális, európai szintű diskurzusba, mely a territorializmus vs. deterritorializmus folyamatai köré szerveződik. Sokan a territorializmus, a lehatároláspolitikai válságként azonosítják az európai tervezési gyakorlat legtöbb kudarcát, mások azonban e kihívásokat éppen

az eddigi deterritorializációs kísérletek erőtlenségével, legitimitációs deficitjével magyarázzák. Akárhogy is, Szilágyi K. Lilla tanulmánya úgy mutatja meg e dilemma egy lehetséges kezelésének/megkerülésének módját, hogy illedelmesen nem foglal állást: nem a (határ)vonal egyik vagy másik felére áll, inkább a gyakorlatra fókuszálva, új terekben gondolkodva, hidat képez.

A bemutatott tanulmányban egy olyan ikerváros-párról olvashatunk, melyet a Duna nem csak földrajzi, hanem adminisztratív értelemben is elválaszt. Összegezve megállapítható, hogy az országhatáron átnyúló településtervezés jóval komplexebb feladat, mint egy adott ország területén belül tervezni, hiszen két ország tervezési gyakorlatát, jogi környezetét, fejlesztési irányelveit és szereplőit kell összehangolni. Ugyanakkor ezen nehézségek ellenére is van létjogosultsága a határon átnyúló területrendezési, településtervezési együttműködéseknek, hiszen a tervezőknek megkerülhetetlen feladata van a helyiek által megismert fejlesztési elképzelések területi és szabályozási kereteinek a biztosításában.

Az ikervárosi településfejlesztési együttműködések tapasztalatai célszerűen kiterjeszthetőek a határon átnyúló városi vonzáskörzeteken belüli kohézió erősítésére irányuló tervezésekre is, hiszen a funkciómegosztás, a fejlesztési elképzelések összehangolása ezek esetében is elengedhetetlen. Az OFTK tizenkettő határon átnyúló agglomerációs térséget határolt le (köztük Komárom és Révkomárom térségét), azonban az együttműködésekre predesztinált vonzáskörzetek száma még ennél is nagyobb a magyar országhatár mentén. A Kárpát-medence kohéziójának erősítése megköveteli a területi tervezéssel foglalkozó szakemberektől, hogy az ikervárosok fejlesztési elképzeléseinek összehangolásán keresztül bemutatott tervezési együttműködések a területi tervezés magasabb szintjein is megjelenjenek.

Szerző:

Dubniczki Kitti

tájépítész, tervező-elemző, CESCO,
e-mail: kitti.dubniczki@cesci-net.eu

Dubniczki Kitti az egyetemi tanulmányai végén tájépítész mérnöki valamint mérnök-tanári diplomát szerzett a Budapesti Corvinus Egyetem Tájépítészeti Karán, illetve az egyetem Társadalomtudományi Karán. Szakdolgozatait az örökségtudat táji vonatkozásairól és fejlesztési lehetőségéről írta. A VÁTI Városépítési Kft.-nél töltött mérnök gyakornoki éveit követően, 2013-tól erősíti a CESCO munkaszervezetét, ahol tervezési és elemzési feladatokat lát el, kutatási területe pedig a határon átnyúló táji egységek vizsgálata.



1. ábra: A kiadvány címlapja.

⁴ Interreg V-A Slovakia-Hungary Cooperation Programme (Interreg V-A Szlovákia-Magyarország Együttműködési Program)

⁵ Terület- és Településfejlesztési Operatív Program

⁶ Integrated Regional Operational Programme (Integrovaný regionálny operačný program)

⁷ Integrated Infrastructure Operational Programme (Operačný program Integrovaná infraštruktúra)

⁸ Integrated Territorial Investment (Integrált területi beruházás)

⁹ Community-Led Local Development (Közösségvezérelt helyi fejlesztés)

¹⁰ A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. tájékoztatása szerint a Komárom és Komárno közötti új Duna-híd kivitelezésére kiírt közbeszerzési ajánlati felhívás kiírására 2016 szeptemberének végén került sor. Eredményes közbeszerzési eljárást követően a nyertes kivitelezővel szerződés kötés 2016 decemberében várható, a munkálatok pedig 2017 év elején kezdődhetnek meg. (Forrás: <http://nif.hu/2016/09/uj-duna-hid-epul-komarom-es-komarno-revkomarom-kozott/>)

A világ legnagyobb földrajzi konferenciája San Franciscóban

Beszámoló az Amerikai Geográfusok Szövetségének (AAG) 2016. évi találkozásáról

This year the American Association of Geographers' Annual Meeting was held in San Francisco, from March 29 until April 2. The city itself and its socio-economic processes offered excellent background for the conference.

Az 1904-ben alapított Amerikai Geográfusok Szövetsége „American Association of Geographers (AAG)” a geográfia egyik legnagyobb oktatási és tudományos profilú, nonprofit, nemzetközi szervezete. Ez utóbbi kijelentés látszólag ellentétben állhat a szövetség nevével, ugyanakkor a szervezet ma már valóban nemzetközi, hiszen tagjai több mint 100 országból kerülnek ki. Ehhez a változáshoz a szervezet nem csak működésében, de formálisan is próbál igazodni; ugyanis 2016. január 1-jével a neve „Association of American Geographers”-ről, „American Association of Geographers”-re változott, erősítve ezzel a szervezet nemzetközi és befogadó jellegét.

A washingtoni székhelyű szervezet fő küldetése a földrajz tanulmányozása és megértése mellett a geográfia és a kapcsolódó tudományágak szerepének megerősítése, fontosságának hangsúlyozása. Az AAG tevékenységének legfontosabb platformjait az általa

kiadott folyóiratok (*Annals of the American Association of Geographers, The Professional Geographer, the AAG Review of Books and GeoHumanities*), illetve az 1989 óta évente megrendezésre kerülő konferencia adja.

Az éves konferencia 1989 óta egyre nagyobbá és interdiszciplinárisabbá vált. A folyamat eredményeként az esemény ma már a geográfus, valamint a térinformatikai és környezettudományi szakma globális szinten jegyzett egyik legrangosabb találkozásának számít.

Az idén 27. alkalommal, 2016. március 29. és április 2. között megrendezett San Franciscó-i eseményen kb. 9000 fő vett részt, az Egyesült Államokon kívüli országokból érkezők aránya 37% volt, mely arány folyamatosan növekszik, 2007-ben értéke csupán 24% volt (1. kép).

A konferenciára összesen 87 országból érkeztek résztvevők, a legnagyobb számban az Egyesült Királyság, Kanada, Kína, Németország és Ausztrália képviseltette magát, azonban számos résztvevő érkezett a Koreai Köztársaságból, Japánból, továbbá Hollandiából, Svájcól és Norvégiából és Olaszországból egyaránt.

Az idei konferencia öt napja alatt több mint 6600 absztrakthoz kapcsolódó prezentáció hangzott el, kb. 1700 párhuzamosan zajló poszter, tanulmány és plenáris szekció keretében.

Az esemény minden évben néhány kiemelt téma köré szerveződik, de teret hagynak a konferencia résztvevőinek az esemény helyszínével, illetve az aktuális politikai és szellemi trendekkel kapcsolatos témák kidolgozására is. A klasszikus keretek között zajló plenáris és szekció előadások mellett a konferencián lehetőség van különböző terepgyakorlatokon történő részvétellel, amelyek a helyszín földrajzának, gazdaságának, társadalmának, kultúrájának jobb megismerését teszik lehetővé, de kötetlen formájukból fakadóan jó alkalmat jelentenek a (szakmai) kapcsolatok kialakítására és megerősítésére is.

Központi témáit tekintve a 2016-os konferencia a nemzetközi folyamatok, áramlások földrajzát, a földrajzi információs rendszerek által nyújtott új vizsgálati lehetőségek feltárását, valamint a városok társadalmi és gazdasági átalakulásának élıhetőségi, egészségügyi és technológiai kérdéseit járta körül, kiemelve e térségek társadalmi megújulásának, dzsentrifikációjának aktuális kérdéseit.

A rendezvény helyszínének, **San Francisco** városának **folyamatai erősen kapcsolódtak a konferencia egyik vezető vizsgálati témájához**, a városok társadalmi csoportjainak erősödő jövedelmi alapú fluktuációjának, egyre markánsabb jövedelmi egyenlőtlenségeinek, valamint e területek árszínvonalának gyors növekedése következtében kialakuló, **dzsentrifikációs folyamatokhoz**. E tématerület a városok gazdaság szerkezetének kreatívipari és tudásalapú ágazatainak növekedésével összekapcsolódva, globálisan ma számos nagyváros működését **kihívások elé állítják**, köztük **Budapestet is**.

A rendezvény helyszínének, **San Francisco** városának **folyamatai erősen kapcsolódtak a konferencia egyik vezető vizsgálati témájához**, a városok társadalmi csoportjainak erősödő jövedelmi alapú fluktuációjának, egyre markánsabb jövedelmi egyenlőtlenségeinek, valamint e területek árszínvonalának gyors növekedése következtében kialakuló, **dzsentrifikációs folyamatokhoz**. E tématerület a városok gazdaság szerkezetének kreatívipari és tudásalapú ágazatainak növekedésével összekapcsolódva, globálisan ma számos nagyváros működését **kihívások elé állítják**, köztük **Budapestet is**.



1. kép. Forrás: http://www.aag.org/cs/annualmeeting/annual_meeting_archives/2016_san_francisco/2016_san_francisco_highlights



3. kép
Forrás: (businessinsider.com 2014, news.theregistrysf.com)

A gazdasági növekedés húzóágazatainak változásai által, a város technológiai szektorban működő vállalkozásainak megsokszorozódásával, a 2000-es évek elejétől markáns társadalmi és gazdasági változások vették kezdetét. A Szilícium-völgy központi településeként működő középváros, 0,9%-os éves növekedési ütemmel, az Egyesült Államok egyik leggyorsabban növekvő térségévé vált. Lélekszámát a 2014-es census alkalmával 852 469 főre becsülték. A város népessége 2010 óta mintegy 50 000 fővel emelkedett, a városvezetés várakozásai szerint pedig 2035-re eléri a 969 000 főt. A 2000-es évek előrehaladásával az ingatlanárak növekedése exponenciális jelleggel zajlott, a legmarkánsabb átalakulással érintett városnegyed, a Haight-Ashbury esetében az ingatlanárak 2011-ben fél év alatt átlagosan fél millió dolláros (!) növekedést mutattak.

A 2000-es években betelepülők, többségében a technológiai szektorhoz kapcsolódó munkavállalók, akiket a helyiek csupán „techies”-ként neveznek, komoly ellenérzéseket váltanak ki az eredeti lakosokból. E csoportokat gyakran vádolják a város kedves és kreatív miliójének lerombolásával, valamint a korábbi, alacsonyabb jövedelemmel rendelkező társadalmi csoportok kiszorításával. E konfliktusok 2013 végén éleződtek ki leginkább, amikor a helyiek megelégtettek, hogy a google shuttle buszok rendszeresen a közösségi közlekedési megállókat használják, mely konfliktus globális szintű médiafigyelmet kapott (2-3. kép).

A dzsentrifikáció, vagyis a fizikai és gazdasági rehabilitációt előtérbe helyező, a szociális, etikai jellegű szempontokra kevésbé érzékeny jellegével, nehezen megállítható folyamatokat indít el, szárba szökkenésével ugyanis rendkívül gyors növekedés, és profitlehetőségek sokasága áll elő, mely gazdasági érdekek szabad érvényesítése sok városvezetési testület számára prioritást képeznek, ezért kevesebb szabályozási korláttal élnek. **San Francisco** esetében azonban unikális, hogy e térség **társadalmi kapacitásai**, alulról jövő kezdeményezései és a **civilek szerepvállalása**, **hagyományosan magas szintű** fejlettséget mutatnak, így közösségi szerepvállalással néhány nem ki-



2. kép Tiltakozások a dzsentrifikáció okozta betelepülők („Techies”) és a technológiai nagyvállalatok (Google) ellen San Franciscóban.

vánatos ingatlanberuházásnak képesek voltak gátat szabni. Ezt bizonyító példa, hogy az 1990-es években egy helyi nonprofit szervezet, az East Bay Asian Local Development Corporation (EBALDC), mely alacsonyabb jövedelműek számára fenntartható lakhatási megoldásokat kínál, és közösségfejlesztési szolgáltatást teljesít, a város lakossági összefogásának megszervezésével képes volt megakadályozni egy felhőkarcolók építését célzó nagyléptékű ingatlanberuházást, mely jelentős szélcsatornabeli változásokat okozott volna a város környezetében.

Etnikai diverzitás, korcsoportos homogenitás kapcsán megállapítható, hogy a worldpopulationreview.com 2015, valamint az AAG 2016-os éves konferenciájának előadásai és terepbejárásának tapasztalatai alapján) San Francisco városának kreatív miliójét jelentős részben kulturális, etnikai, valamint nem utolsó sorban domborzati és természeti környezetét is jellemző sokszínűségének köszönheti.

Az etnikai kisebbségek arányát tekintve a **kínaiak alkotják a legnépesebb csoportot 21,4%-os** lakosságon belüli aránnyal. A kínaiakat szintén ázsiai etnikumok követik, a filippinók aránya 4,5%, a vietnámiaké 1,6%, a japán népesség (mely egyben a legnagyobb amerikai diaszpórát képezi) aránya 1,3%, az indiaiak és a koreaiak részesedése egyaránt 1,2%, míg a thai népesség 0,3%-ot, a burmaiak és a kambodzsaiak pedig 0,2-0,2%-ot képviselnek. A népesség összetételének változását tekintve jelentős trend, hogy az **afroame-**

riakai aránya az 1970-es évek óta folyamatosan csökken, napjainkra ennek értéke 13,4%-ról 6,1%-ra esett vissza.

E kulturális diverzitással szemben a város korcsoportos megoszlása meglehetősen homogén, a növekvő árszínvonal egyik negatív hatása, hogy a családok kiszorulnak a városból. **Az Egyesült Államok metropolisz térségeinek sorában San Francisco rendelkezik a legalacsonyabb arányú gyermeknépességgel.** A társadalom szerkezetében a **munkaképes korú lakosság a meghatározó**, a jelenlegi korcsoportok átlagéletkora 38,5 év. A 2010-es census alkalmával becsült adatok szerint a 18 év alattiak aránya San Franciscóban 13,4%, mely jelentősen alulmúlja az előregedő korszerkezettel jellemezhető Budapest értékét, 2011-ben a hazai fővárosban a 0-19 évesek aránya 18,9% volt.

A 2017-ben a konferenciát április 5. és 9. között rendezik meg Bostonban. A jövő évi esemény három fő téma köré szerveződik; „A kenyér és víz földrajza a 21. században”, „Emberi jogok a földrajzban és az AAG-ben”, „Bizonytalanság és kontextus a földrajzban és a térinformatikában”.

Szerzők:

Farkas Sára

vezető közgazdasági szakértő; MNB, PhD hallgató, PTE Földtudományi Doktori Iskola és

Gutpintér Júlia

vezető gazdaságelemző, MNB, PhD hallgató, PTE Földtudományi Doktori Iskola

Irodalom:

Businessinsider.com, 2014: Now Google Bus Protestors Are Suing The City Of San Francisco <http://www.businessinsider.com/bus-lawsuit-san-fran-2014-5>
 Census.gov, 2015: QuickFacts - San Francisco County, California <http://www.census.gov/quickfacts/map/PST045214/06075>
 Központi Statisztikai Hivatal, 2013: 2011. évi népszámlálás, 3. területi adatok, 3.1 Budapest http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/nepsz2011/nepsz_03_01_2011.pdf
 News.theregistrysf.com, 2014: Protesting Google's Buses is Insane <http://news.theregistrysf.com/protesting-googles-buses-insane/>
 worldpopulationreview.com, 2016: San Francisco Population 2016 <http://worldpopulationreview.com/us-cities/san-francisco-population/>
 Wired.com, 2015: San Francisco's Vote on Google Buses Today Won't end the controversy <http://www.wired.com/2015/11/google-buses-battle-isnt-over-as-san-francisco-regulators-vote/>
 AAG Annual Meeting/About the Meeting http://www.aag.org/cs/annualmeeting/about_the_meeting
 AAG Annual Meeting/2016 San Francisco Highlights http://www.aag.org/cs/annualmeeting/annual_meeting_archives/2016_san_francisco/2016_san_francisco_highlights

Planning Horizons – Térben gondolkodva (Thinking Spatially)

A XXI. században számos olyan kihívással nézünk majd szembe, mint az éghajlatváltozás, a népességfogyás/növekedés, a gyorsuló urbanizáció és az elnéptelenedés, a gazdasági átrendeződés vagy a növekvő társadalmi különbségek, melyek alapvető jellemzői közé tartozik, hogy geográfiai eloszlásuk és térbeli kiterjedésük nincs tekintettel a közigazgatási- vagy államhatárokra. Miközben egyre inkább életbevágó lenne annak megértése, hogy ezek a kérdések a térbeli aspektuson keresztül összefüggenek, a stratégia- és politikaformálók, a döntéshozók szinte alig közelítik meg ezeket a problémákat úgy, hogy figyelembevennék és megértenék az egyes helyek eltérő karaktereit, a területhasználati módok és a különböző tevékenységek egymásra gyakorolt hatásait. Pedig ha a hely és a tér nem kerül a gondolkodás középpontjába, a ma kihívásából, a honlap válsága lesz.

A Planning Horizons sorozatot fordító önkéntes csapat kezdeményezésére a Magyar Urbanisztikai Társaság (MUT) és a brit Royal Town Planning Institute (RTPI) gondozásában megjelenő Planning Horizons sorozat első, magyarul is kiadott Térben gondolkodva című része ezekkel a nagy XXI. századi kihívásokkal foglalkozik. A fejlett és a fejlődő világból vett példákon keresztül mutatja be a területi- és várostervezést is magába foglaló térbeli tervezési (*spatial planning*) szakma előtt álló legégetőbb kérdéseket, melyből nagyon fontos tanulni, ugyanis sok jelenség, amely Magyarországon még várat magára, máshol már erőteljesen érezteti hatását.

A könyv három nagy fejezetben – gazdaság, környezet és társadalom – kalauzolja el az olvasót a jövőbe, olyan témák mentén, mint a gazdasági növekedés és a közlekedés, a mezőgazdaság és éghajlatváltozás, a víz és energiaellátás, a demográfiai változások, egészség és társadalmi igazságosság rendszereinek dinamikus kapcsolata. Az utolsó fejezetben a térbeli cselekvés és gondolkodás három legfontosabb aspektusára tér ki: az intézményi háttérrel, az információgyűjtéssel és elemzéssel, illetve a tervezésben résztvevő emberekkel szemben fogalmaz meg alapvető elvárásokat.

S hogy ez nekünk, magyar urbanisták, tervezők számára miért is fontos?

Azt, hogy milyen is lesz az a jövőbeni Magyarország úgy 2080-2100 táján, senki sem tudja. Az biztos, hogy nagyon más: a 2013-as évhez képest akár 1,5-2 millió emberrel kevesebben lakhatják majd¹, az össznépeség pedig előregedik², az éghajlat nyáron melegebb, vízben szegény es aszályos lesz, míg a hőhullámos, 25°C feletti napok száma 15-20 nappal is több lehet³. A csapadék nagy része télen esik majd, de ritkán lesz hó, továbbá szélsőséges esőzések és gyors lefolyású, nagy árvizek várhatóak⁴. Magyarország különböző térségeinek települései közül a nagyobb agglomerációja növekszik, míg máshol nemcsak a népsűrűség, de a népesség is csökken majd⁵. A vidék alapvetően megváltozik, mivel a vízhiány okozta változás miatt a természetes és a mezőgazdasági kultúrák növényállománya is átalakul, mely maga után vonja a földhasználatok, azaz az élőhelyek és a termőterületek átrendeződését, ráadásul nagyobb kiterjedésű térségek néptelenednek el, és csak a legszegényebb rétegek maradnak hátra⁶. A városokban is sokkal erősebben érzékelhető lesz a hőmérsékletingadozás és a növekvő szennyezőanyag kibocsátás. Változatlan energetikai megoldások mellett a lakóépületekben nyáron megsülünk, a népességfogyás pedig plusz terheket ró majd a főinfrastruktúra főinfrastruktúra-hálózatok üzemeltetésére^{7,8}. A társadalom, a közegészség és a gazdaság fenntarthatóságáról már nem is beszélve.

Változó népességű városok és régiók szenvednek világszerte a közlekedés, a lakásellátottság, az energia-, és vízellátás feszültségeitől, és egyre sérülékenyebbek az árvizekkel, a szélsőséges időjárás hatásaival szemben. A tengerszint emelkedés, az áradások és aszályok következtében 2050-ben mintegy 200 millió klímamenekült kereshet új élőhelyet. A világ 186 legnagyobb tengerparti városának népessége robbanásszerűen nő, miközben ott emelkedik legjobban a tengerszint. A fejlődő világ

¹ Népesseg.com (2015) Magyarország népességének változása [online]. Elérhető: [www. http://nepesseg.com/](http://nepesseg.com/)

² Monostori, J., Óri, P., Spéder, Zs. (ed.) (2015) DEMOGRÁFIAI PORTRÉ 2015 JELENTÉS A MAGYAR NÉPESSÉG HELYZETÉRŐL, Budapest: KSH Népesseg-tudományi Kutatóintézet. Elérhető: <http://demografia.hu/kiadvanyokonline/index.php/demografiaiportre/article/view/2485/2483>

³ Pongrácz, R., Bartholy, J., Kis, A. (2014) 'Estimation of futureprecipitationconditionsfor Hungary withspecialfocusondryperiods'; *Quarterly Journal of theHungarianMeteorological Service*, Vol. 118, No. 4, October – December, 2014, pp. 305–321

⁴ Nováky, B. (2014) Az éghajlatváltozás vizeinkre gyakorolt hatása [online]. Elérhető: <https://wahastrat.vizugy.hu/esemeny/20130614a/NovakyB.pdf>

⁵ Ökomet Környezetvédelmi és Kutató Nonprofit Kft (n.d.) Hazánk éghajlatának várható alakulásáról [online]. Elérhető: <http://www.meteoline.hu/?m=603>

⁶ National Geographic (2015) 'Cropchanges', *National Geographic*, November

⁷ Bartholy, J., Bozó, L., Haszpra, L. (ed.) (2011) KLÍMAVÁLTOZÁS – 2011, Klímaszenáriók a Kárpát-medence térségére [online], Budapest: MTA és ELTE Meteorológiaiintézet, Elérhető: <http://nimbus.elte.hu/~klimakovy/Klimavaltzas-2011.pdf>

⁸ OrszágosMeteorológiaiSzolgálat (n.d.) Idegenek az uveghazban – KlímaváltozásMagyarországon [online]. Elérhető: http://owww.met.hu/pages/idegenek_az_uveghazban.php

⁹ Czirfusz, M., Hoyk, E., Suvák, A. (ed.) (2015) Klímaváltozás – társadalom – gazdaság: Hosszú távú területi folyamatok és trendek Magyarországon [online], Pécs: Publikon Kiadó, Elérhető:

országainak lélekszáma 3,2 milliárd fővel nőhet meg, akik zömmel informális településeken élnek majd. A relatíve gyenge tervezési rendszerű országokban ez kiterjedt szuburbanizációban ölt testet. Az európai régiókban 60%-ban egyszerre fogy és öregszik el majd a népesség (Magyarországon is), s térségek néptelenednek el. A 79 millióra növekvő népességű Nagy-Britanniában ugyanakkor az is gondot okoz majd, hogy az emberek hogyan és hol akarnak élni. A háztartások számának négyszereződése várható, miközben 3,6 millió lakás és üzlethelyiség szembeül egyre gyakoribb árvízzel.

A gazdaság és a népesség kiegyensúlyozatlan növekedése következtében egyes városok és régiók beruházás-hiányosak lehetnek, és tovább rontja a helyzetet, ha mindez elégtelen infrastruktúrával és közlekedési hálózattal, gyenge színvonalú szolgáltatásokkal is párosul, mivel így gyakorlatilag röghöz köti a szegénységet. Ezek a folyamatok fokozzák a társadalmi egyenlőtlenségeket, rontják az emberek egészségi állapotát, és növelik a környezeti veszélyekkel – az éghajlatváltozással és a környezetszennyezéssel – szembeni sérülékenységet. Ugyanazon városban, de rosszabb minőségű életkörnyezetben élő emberek akár 7-10 évvel is korábban halnak meg, mint más városnegyedben élő társaik. A társadalmi egyenlőtlenség, a lehetőségek hiánya, a környezetszennyezés és a döntéshozatalban való társadalmi részvétel hiánya nő, ami pedig hosszútávon politikai instabilitáshoz vezet.

A „Térben gondolkodva” arra kér, hogy mi is lépünk egyet hátra s a jövő kihívásainak fényében gondoljuk át a szakma távlatait, lényegét és kereteit, hiszen a tervezés mindig az adott kor aktuális kihívásaira, megoldandó feladataira keresett választ. Ez a tanulmány számvetést

„még50év”

A Térben gondolkodva megjelenésével kapcsolatban kapott visszajelzések megerősítették fordítást végző önkéntes csapatot, hogy az urbanisztikával foglalkozó különböző szakterületek képviselői részéről van igény a sorozat további négy kötetének kiadására és a magyar kontextus megismerésére is, azonban ez utóbbi a könyvek fordítását és kiadását célzó önkéntes projekt kereteit eddig meghaladta. A **Planning Horizons sorozatot fordító önkéntes csapat**, a **MUT** és az **RTPI** ezért a magyar kontextust is bemutató konferencia szervezésére vállalkozott. Ez a konferencia a „**még50év**”. Itt közérthető és egyszerű módon megismerhetjük a jövőbeni *másik* Magyarországot, miközben a nemzetközi szintéren dolgozó tervezőirodák képviselőitől első kézből értesülhetünk a világ más részein már most is jelentkező kihívásokról, valamint a felkért hazai előadók is velünk gondolkoznak arról, hogy mit tartanak a magyar tervezésre váró legnagyobb feladatoknak a XXI. században.

A még50év konferencia 2017. február 24-én lesz a budapesti Kortárs Építész Központban.

készít a mai kor azon kihívásairól, melyek a következő 100 évben nagy valószínűséggel átformálják a tervezői szakmát. Az emberiségre váró legnagyobb változásokat vizsgálja, hogy feltérképezze mit, miért, kikkel és hogyan kell majd csinálnunk abban a *másik*, jövőbeni világban.

Szerző:

Láposi Roland

*Planning Horizons önkéntes csapat
2016 október, Livingston, Skócia*

A sorozat további részei:

nr 2. Jövőálló társadalom: A sorozat második része társadalmaink két legkomolyabb kihívását vizsgálja meg. Mindkettő olyan sokszorosán összetett, globális problémát jelent majd a következő évszázadban, melyre a tervezés művelőinek – hívjuk azt várostervezésnek, területi- és településtervezésnek vagy urbanisztikának – világszerte helyi, regionális, országos és nemzetközi szinten is életképes választ kell találnia. A tanulmány a világ minden tájáról vett példákkal illusztrálja, hogy a tervezők milyen módon közelítették ezeket a kihívásokat.

nr 3. Egészséges városok népszerűsítése: A sorozat harmadik része azt veszi górcső alá, hogy hogyan lehet a társadalom egészségi állapotát és jólétét biztosítani. Városaink egy részében ugyanis a népesség viharos gyorsasággal nő, míg máshol erősen csökken, miközben hatalmas különbségek adódnak az emberek egészségügyi helyzete és jóléte között. A tanulmány összefoglalja, amit a városi környezet a lakosságra gyakorolt hatásáról tudunk és a jövőbeni gondok kontextusában értelmezi őket. A tanulmány azt javasolja, hogy a városok egészségügyi gondjainak megoldásában a várostervezésnek és városépítészetnek kiemelkedően fontos szerepet kell játszani a XXI. században.

nr 4. Gazdaságilag sikeres helyek és települések létrehozása: A sorozat negyedik része világ országainak gazdaságait a következő évtizedekben legvalószínűbb módon befolyásoló tényezőket veszi számba. Különböző példák sokaságán mutatja be azt is, hogy várostervezők milyen szerepet játszanak a fundamentális gazdasági kihívások kezelésében. A várostervezés ugyanis a **helyekre** és kisebb-nagyobb településekre fókuszál, továbbá arra, hogy mennyiben függ a gazdaság sikere a közösségek tágabb értelemben vett sikerességétől, így kulcsszerepet kell, hogy vállaljon a gazdaság formálásában is.

nr 5. Hozzuk jobb döntéseket a helyekről/terekről: A sorozat befejező része az egyes könyvekben tárgyalt kihívásokat egészében áttekintve a döntéshozásra koncentrálna, arra hogy az a legmegfelelőbb szinten – a helyitől egészen az országos és nemzetközi szintig – történjen, és ennek révén jóval hatékonyabb intézkedések szülessenek meg. A várostervezés szerepe ebben a formában már túlmutat a szakma szerepének hagyományos felfogásán, mivel tevékenységével irányítóként szolgál a kormányzati és közigazgatási, valamint a magán és civil szférában dolgozók egész sorának döntéshozási folyamatában. A ránk váró kihívások megoldására ugyanis egyik szervezet sem képes egymagában.

