



ORSZÁGOS

URBANISZTIKAI

KONFERENCIA

2021

ÚJRAIPAROSODÓ

VÁROSAINK

ABSZTRAKTFÜZET



## TARTALOM

Újraiparosodás: összeomlás, újrakezdés, kitettség.....	2
MRTT – A városok újraiparosodásának területi hatásai .....	7
A városok átalakulására ható ipari technológiák.....	12
Nagyvállalatok és a város .....	19
A nagyipari fejlődés társadalmi lenyomata .....	21
A területi- és városfejlesztés kihívásai.....	23
Metropolisz-régiók átalakulása .....	29

# ÚJRAIPAROSODÁS: ÖSSZEOMLÁS, ÚJRAKEZDÉS, KITETTSÉG

Szekcióvezető: Kocsis János Balázs

## ELŐADÓK

### TÓTH FERENC

Területi Közigazgatásért Felelős Államtitkári Kabinet tagja, Miniszterelnökség

#### **Az egykori hazai „szocialista iparvárosok” területszervezési és újraiparosodási kihívásai**

2009-ben, a XV. Országos Urbanisztikai Konferencián – akkor Tatabánya főépítészeként – arról tartottam szekció-előadást, hogy hogyan élték át az egykori hazai „szocialista iparvárosok” a 1990-es évek ipari válságát. Az ez évi Konferencia tematikájához kapcsolódva be kívánom mutatni e városok: a „piszkos tizenkettő” – vagy Germuska Pál könyvcímére utalva: az „Indusztria bővületében” született újvárosok – újraiparosodását, illetőleg annak elmaradását. Kitérek e településkörben a területszervezési változásokra (Várpalota és Pétfürdő, Kazincbarcika és Berente), továbbá a közigazgatási határokat átlépő ipari – és ipari parki – fejlesztésekre (pl. Tatabánya és Környe, Dunaújváros és Rácalmás), illetve a közeli történeti városok újraiparosodására (pl. Tata, Esztergom).

### KOCSIS JÁNOS BALÁZS – TEVELI HORVÁTH DOROTTYA

**Kocsis János Balázs:** egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem

**Teveli-Horváth Dorottya:** PhD-hallgató, Budapesti Corvinus Egyetem, Nemzetközi, Politikai és Regionális Tanulmányok Intézete, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Tanszék, Urbanisztikai Műhely

#### **Elővárosi kreativitás - helyi értékek és fejlődés**

teveliNagyvárosaink környéki szuburbán települései egy jól körülhatárolható része egyre inkább megszűnik a nagyvárosra függelékeként működni, és saját jogon, saját kútfőből és erőforrásból gazdasági tevékenységek centrumává kezd válni. Az előadás egy kutatás és publikáció apropóján azt járja körül, hogy milyen faktorok állnak a szuburbán kreativitás megjelenése mögött és milyen tanulságok vonhatóak le az ismertetett esetekből.

## PAPP GERGELY

kutatásvezető, Padon Alapítvány

**Városi többhasznú sarjerdőkertek - a legsérülékenyebb városrészek klímarezilienciáját növelő barnamező-rehabilitáció, mint az igazságos zöld átmenet eszköze a városok éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodásának folyamatában**

Nagy kiterjedésű barnamezős területek találhatóak Kelet-Közép-Európa nehézipari örökséggel rendelkező városi térségeiben, számos esetben hátrányos és szegregált településrészek közvetlen közelében.

A szegregált lakóközösségekkel foglalkozó több éve folyó kutatásunk alátámasztja az egymással összefüggő regionális és Európa-szintű elemzésekben foglaltakat, miszerint az ilyen körülmények között élő lakosság az éghajlatváltozás káros egészségügyi és gazdasági hatásai és a környezet pusztulása szempontjából is a legnagyobb kockázatoknak kitett társadalmi csoportok közé tartozik.

Multidiszciplináris – geográfus, kertészmérnök, kulturális antropológus, permakultúrás szakember, tájépítész - szakértői csapatunkkal az érintett városi térszerkezetek e környezeti és társadalmi jelenségeit összekapcsoló barnamezős rehabilitációs projekten dolgozunk, jelenleg Tatabányán.

A kezdeményezésünk során a nagy teherterelt jelentő nehézipari és bányászati örökséggel rendelkező városok igazságos zöld átmenetének helyi társadalmi, intézményi, jogi és ökológiai/környezeti lehetőségeit kutatjuk Kelet-Közép-Európában. A jelenleg futó, helyi érintetteket – önkormányzat, szegregált településrészek lakossága – bevonó kutatásunk, és az erre épülő pilot projekt előkészítésünk során iránymutatást és keretrendszert dolgozunk ki hosszú távú barnamező-rehabilitációs projektek kialakítására, amely a pozitív környezeti változást összekapcsolja a szegregált és hátrányos helyzetű településrészek életminőségének növelésével. Kezdeményezésünk hozzájárul a legkiszolgáltatottabb helyzetben lévő lakóközösségek klímaadaptációs képességének erősödéséhez. Más, hasonlóan érintett városokban – Ózd, Miskolc, Salgótarján – is végzett terepmunkáink során tapasztaltuk, hogy a városfejlesztési stratégiák, valamint az önkormányzatok is támogatják a hosszú távú és szisztematikusa barnamező-rehabilitációt. Ugyanakkor e fejlesztések megvalósításához – a pénzügyi forráshiányok mellett – hiányoznak intézményi feltételek, erőforrások és tapasztalati tudás. Ezenkívül a társadalmi kirekesztettség, az éghajlatváltozáshoz való méltányos alkalmazkodásnak, a társadalmi-térbeli egyenlőtlenségek csökkentésének, valamint a városi zöldfelületek növelésének a barnamezős rehabilitációs folyamatokkal való összekapcsolása sem kap kellő figyelmet.

A barnamezős területek negatív hatást gyakorolnak a természeti környezetre, a közeli lakóközösség sérülékenységét növelve. Helyreállításuk javíthatja a városi életminőséget. E célnak az előmozdítása gazdasági, finanszírozási, intézményi nehézségekbe ütközhet, miközben a helyi lakóközösségek bevonása konfliktusokat szülhet. E nehézségek leküzdése érdekében a helyi szereplők összekapcsolása során

fontos szempontnak tartjuk a kölcsönös érdekekre, a közös igényekre, a kölcsönösen előnyös feltételekre és az információcserére jelentős hangsúlyt fektetni.

Olyan keretrendszert hozunk létre, amely a helyi szintű társadalmi alkalmazkodóképességét támogató városi zöldítést és barnamező-rehabilitációt egyszerre erősíti. A többhasznú sarjerdőkert kezdeményezésünk keretében hasznosítatlan, gyakran a rekultiváció fázisában lévő területek revitalizációját végezzük el környezeti és társadalmi felmérésre, és minden helyi érintett aktív bevonására építve. A kutatásra és helyi együttműködésre épülő pilot tervezésünk célja a városi környezetben a város életébe illeszkedő ligetes, parkos sarjerdők kialakítása. A kialakított zöldterület a környezet állapotát - hő- és vízháztartását, talaj- és levegőminőségét - nagymértékben javítja, miközben a terület környékén élő lakóközösségek alkalmazkodóképességében, életminőségében és környezetük iránt érzett felelősségérzetükben, mindennapi gyakorlataikban is hosszútávú pozitív változást indíthat el.

## LAKI ILDIKÓ

docens, Milton Friedman Egyetem

### **Egy kis iparváros az Észak-Alföldi régióban – Martfű jelene és múltja**

Előadásom egy kis iparváros jelenlegi helyzetének bemutatását tűzi ki célul, a település múltjának felvetítése mellett. Martfű városa - leginkább a köztudatban élő rém által vált ismertté – az 1950-es évektől gyors fejlődésnek indult, ipari tevékenységének köszönhetően. A település és térsége folyamatos kihívás sorozat előtt áll, mely egyfelől a területfejlesztést, másfelől a városi funkciók alakulását, harmadrészt pedig a helyi társadalom megtartását foglalja magában. A településről készített térkép alapján felvázolásra kerül a lehetséges városfejlesztési utak köre, a település és jövő képének térségi szereplőkkel együtt történő értékelése, településeink köréhez való igazodása.

## GARAY MÁRTON

osztályvezető, Főpolgármesteri Hivatal

### **Iparterületek városszerkezeti helyzetének újraértelmezése**

Iparterületek kijelölése során különösen meghatározó szempont a beépített területekhez való viszonyrendszer és a megfelelő megközelítés biztosítása. A városok terjeszkedésével és a közlekedési módok változásával azonban új értelmet nyernek ezek a területek, amelyeken a funkcióváltás lehetősége is felmerül. A nagyvárosok fenntartható térbeli rendszerének alapját, a város kompaktságát biztosító városfejlesztés célterületeinek magját ezek az egykori ipari – ma barnamezős – területek, mint belső tartalékterületek fejlesztése jelenti, melyek által a hiányzó

funkciók a városszövetbe integrálhatók a meglévő infrastruktúra felhasználásával. Az elmúlt években a fővárosi és kerületi önkormányzatok együttműködésével elkészült egy új megközelítésű dokumentum, a budapesti barnamezős területeket összegyűjtő és rendszerező kataszter, amelynek elsődleges célja az egykori ipari területek újraértelmezését és megújítását támogató városfejlesztés.

Az előadás az ipari területek átalakulásával járó kihívásokra és megújulásuk lehetőségére kíván reflektálni a barnamezős kataszter, mint eszköz bemutatásával.

## **VARGA VIRÁG – TEVELI HORVÁTH DOROTTYA**

tanársegéd, Budapesti Corvinus Egyetem - Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Tanszék

### **A magyar városok kreatív fiatalokat vonzó tényezői - longitudinális kvalitatív kutatás fókuszcsoporthoz vizsgálattal a COVID-19 fényében**

A kelet-közép-európai térben és ezáltal Magyarországon is különösen nagy kihívást ró számos vidéki térségre a kreatív fiatalok elvándorlása a fővárosba vagy akár külföldi nagyvárosokba. A humántőke jelenléte és aktivitása jelentős hatással van a városok versenyképességére és rezilienciájára. Az elsősorban kvantitatív adatokat szintetizáló komplex mutatók és városrangsorok mellett fontos lehet az aktuális vonzó-taszító tényezők kvalitatív megismerése is.

Jelen kutatás célja, hogy egy longitudinális kvalitatív vizsgálat keretében feltárja a magyarországi kreatív fiatalok lakóhelyválasztási motivációit és annak változásait a COVID-19 hatására.

A kutatás empirikus részét 8 db fókuszcsoporthoz beszélgetéssel alapoztuk meg, amelyből 4 db-ot 2019. júniusában személyesen, további 4 alkalmat pedig 2021. júniusában online valósítottunk meg ugyanazzal a 23 fiatallal. A kutatás első szakaszában (2019-ben) megismertük a kutatásban résztvevő, 25-35 év közötti, vidéken született diplomás fiatalok szülőtelepülésükről alkotott képét és az ahhoz való attitűdjét, lakóhelyválasztási motivációikat, valamint jövőképeket, hogy hol és hogyan képzelik el jövőjüket. A kutatás második szakaszában (2021-ben) ismét felkerestük a résztvevőket, hogy a vizsgálati időszakra vonatkozóan feltárjuk lakóhelyi, munkahelyi, családi, életmódbeli státuszukban és attitűdjükben bekövetkezett változásokat.

A kutatás első szakaszában 9 fő lakóhelyválasztási motivációs tényezőt azonosítottunk, amelyek prioritási sorrendjét jelentősen megváltoztatta a COVID-19, illetve a követett kutatási résztvevők élethelyzetének változása (lakóhely, munkahely, tanulmányi státusz, családi állapot). A pandémia hatására felértékelődött a természeti környezet, a közösség és a család fontossága, míg csökkent a jó közlekedési elérhetőség, a munkahely minőségének és a szolgáltatások elérhetőségének.

Míg 2019-ben még a vidékre (vissza)költözés sokak számára praktikus szempontok, például a felsőoktatás, munkahely és szociális élet adta kötöttségek miatt elérhetetlen

volt, a 2021-es kutatási szakasz rávilágított arra, hogy a COVID-19 - ezáltal pedig a home office, a természeti környezet és a család felértékelődése - sok fiatalban katalizálta, felerősítette a vidékre költözés igényét, majd felgyorsította döntéseiket is. Megemlítendő, hogy a vizsgált csoportnál – a korukból és státuszváltozásukból fakadóan – a pandémiától függetlenül is megfigyelhető egyfajta érték-átstrukturálódás.

A megkérdezett fiatalok jövőbeli terveit tekintve elmondható, hogy szűk többségük vagy már agglomerációba/vidékre költözött, vagy egy évtizedes távlatban gondolkodik azon. A magántulajdon, a zöld környezet, és a családi ház fontossága voltak a leggyakrabban kiemelt tényezők, amelyet ezt megalapozták.

# MRTT – A VÁROSOK ÚJRAIPAROSODÁSÁNAK TERÜLETI HATÁSAI

Szekcióvezető: Gál Zoltán, Rácz Szilárd

## ELŐADÓK

### HORECZKI RÉKA

tudományos munkatárs, KRTK Regionális Kutatások Intézete

#### Térszerveződési minták a hazai középvállalatok esetén

Az előadásban a középvállalati szektor térbeli megoszlását vizsgáljuk a hazai városhálózatban. Előzetes feltételezésünk szerint a városhierarchiában megjelenő középvállalatok elfoglalt pozícióját elsődlegesen a városok lakosságszáma befolyásolja; mivel a humán erőforrás és a piacok közelsége jelentőségteljes tényező a feldolgozóipari középvállalatok számára. A településhálózat és az ipar közötti különféle mélységű kapcsolatok feltárása nem újkeletű; Beluszky (1999) a történelmi fejlődés kontextusában tekintette át a magyar ipari fejlődést, amelyben kiemelt figyelmet fordított a városokra és az urbanizációs folyamatokra. Barta–Enyedi (1981) elemzése rámutatott, hogy az ipari fejlődés egyik kiemelt város- és településképző tényezője a foglalkoztatottak száma. A vidéki iparosodás megjelenése a 20. század elején számos mai kisváros létét alapozta meg. Az 1960-as évekből kezdődően – a városi jogállású települések számának növekedésével – a kis- és középvárosi hálózatban egyre több ipari telephely, nagyobb vállalat, mezőgazdasági szövetkezet létesült, valamint a falvak lakosságszáma ugrásszerűen növekedett (Kiss 2011). A rendszerváltás mind ipari, mind szolgáltató-szektori, mind egyéb funkciókkal való ellátottság tekintetében megszilárdította a nagyobb városok szerepkörét. A nagyobb – gyakran állami – konglomerátumok, nagyvállalatok széttöredeztek; többen középvállalattá vagy kisvállalattá alakultak. 1992-ben átlagosan az egy településre eső regisztrált vállalkozások száma 2,8 volt, 2009-re 15,4 lett (Kiss 2010, 2011). A tradicionális ipari bázisok a millennium után is főként a városokra, az 1990-ben is városi rangú településekre koncentráálódtak; de ezzel párhuzamosan a széttöredező nagyvállalatok – családi kapcsolatok, ipari hagyományok, foglalkoztatottak száma miatt – inkább a kisebb városokba települtek; főként a 2-10.000 fős népességű városokba.

Az előadásban a MTA KRTK Adatbank, valamint a KSH által közreadott adatok alapján mutatjuk be a középvállalatok számát és átlagos foglalkoztatotti létszámát 2000-től kezdődően a hazai városokban. Az egyes várostérségekben megmutatkozó különbségek feltérképezése strukturált interjúk segítségével történt, amelyben kiemelt figyelmet fordítottunk Baranya megyére, valamint Pécs városára. Az eredményeink azt mutatják, hogy a vállalkozói hagyományok, az adott térségben fellelhető üzleti bizalom, a vállalkozói jövőkép, stratégia mind-mind lokalizációs előnyként értelmezhető tényezők a hazai tulajdonú középvállalatok számára.



## ONGJERTH RICHÁRD

ügyvezető, DRO Studio

### **Motor, vagy vízfej? - a nagyvárosi nagyberuházások térbeli hatásai**

Makrogazdasági mutatóit tekintve a technológiaorientált nagyipar megjelenése egyértelmű sikertörténetnek tűnik. A multinacionális feldolgozóipari cégek igen jelentős szerepet játszanak a foglalkoztatási, valamint a termelési értékek országos mutatóinak az alakításában, ami különösen a járműgyártás tekintetében jelenik meg a közbeszédben. Az azonban, hogy az ilyenfajta folyamatok mennyiben szolgálják a kiegyensúlyozott térbeli fejlődést, és egyáltalán, mekkora területen vannak érdemi hatással az életszínvonal, a jövedelmek alakulására, már nem ennyire egyértelmű. Az előadás az országos statisztikai adatok, egyes kiválasztott megyei gazdaságstatisztikai mutatók, és az elmúlt évek kutatásai eredményeinek összevetésével mutatja be azokat az összefüggéseket, amelyek segíthetnek a nagyipar-orientált gazdaságpolitika területi sajátosságainak bemutatásában, illetve a kiegyensúlyozottabb térbeli növekedést szolgáló tennivalók megfogalmazásában.

## GÁL ZOLTÁN

elnök, Magyar Regionális Tudományi Társaság

### **A tudásalapú fejlesztések korlátai: A pécsi városrégió innovációs rendszerének szerepe a város újraiparosodásában**

Az elmúlt 20 év tapasztalatai azt mutatják, hogy a fejlett régiókban működő innovációs stratégiai elemek, amelyekre az ezredforduló óta a fejlesztéspolitikák épülnek, nehezen valósíthatók meg az elmaradottabb térségekben. Különösen igaz ez a kelet-közép-európai EU-tagországokra, amelyek az általános gazdasági teljesítmény tekintetében relatíve sikeresebbek, mint az innovációfejlesztésben, mivel (nagy)vállalati K+F kapacitásaik nagy részét a rendszerváltást követően leépítették, ami a jelentős hátrányokat okozott a tudásalapú gazdaságra való áttérésben és jelentős külső technológiai- és tudás függőséget eredményezett a térség országaiban.

"Fenntartható, intelligens és befogadó regionális és városi modellek" projekt keretében 2020 tavaszán négy kérdőíves felmérés készült a Pécsi városrégió innovációs rendszerének egyes elemeiről. A négy felmérés, valamint az elmúlt két évtized alatt kirajzolódó statisztikai trendek alapján, illetve a legfrissebb statisztikai adatok (2018-as állapot) bázisán adtunk egy vállalkozói, illetve egyetemi ökoszisztéma fókuszú áttekintést a Pécsi várostérség innovációs rendszeréről. A felmérések Pécsi városrégió vállalkozásainak innovációs és növekedési kapacitásait, illetve a Pécsi Tudományegyetem helyét és tudástermelési potenciálját vizsgálták a Pécsi városrégió innovációs rendszerében. Emellett az intelligens szakosodás prioritásai mentén megvizsgálja két szektor vállalkozásainak növekedési és innovációs kapacitásait.

Ezeknek a felméréseknek, illetve a rendelkezésünkre álló statisztikáknak, egyetemi adatsoroknak a bázisán ez a jelentés egy rövid áttekintést ad a Pécsi várostérség és tágabb régiója, a Dél-Dunántúl innovációs rendszeréről (döntően 2018-as állapot alapján), amelyet több ponton összevetünk a 10 évvel korábbi állapotokkal, valamint az az elmúlt 20 év során elkészült korábbi stratégiákkal és felmérésekkel.

## **MOLNÁR ERNŐ – NAGY CSONGOR – MÉSZÁROS MÁRK – TÚRI ZOLTÁN**

**Molnár Ernő:** egyetemi adjunktus, Debreceni Egyetem

**Nagy Csongor:** PhD hallgató, Debreceni Egyetem

**Mészáros Márk:** PhD hallgató, Debreceni Egyetem,

**Túri Zoltán:** egyetemi adjunktus, Debreceni Egyetem

### **Globális és lokális gazdaság stratégiai összekapcsolódása debreceni nézőpontból**

Kelet-Közép-Európa és Magyarország ipari termelési hálózatokba integrálódása az elmúlt évtizedben mind hangsúlyosabbá vált, a külföldi működőtőke beruházásai által vezérelt újraiparosításra épülő modernizációs stratégiák újabb és újabb térségekben jelentek meg. Ezek a globális termelési hálózatok és helyi közegek „stratégiai összekapcsolásától” várják a gazdasági növekedést és a fejlett régiókhoz történő felzárkózást. Ugyanakkor, miközben az ipar gazdasági növekedésben és vidéki területi egyenlőtlenségek alakításában játszott szerepe vitathatatlan Magyarországon, egyrészt többen megkérdőjelezik a modell felzárkózást generáló hatását, másrészt a külföldről irányított termelési hálózatoktól (és egy-két iparágától, főként a járműipartól) függő növekedés veszélyeire figyelmeztetnek.

Problémafelvető előadásunk első részében a globális termelési hálózatok elméletében kidolgozott stratégiai összekapcsolódás fogalmának lényegi elemeit foglaljuk össze, ugyanis ezt a – hazánkban jóval ismertebb területi beágyazódással több rokon vonást is felmutató – koncepciót perspektivikus elméleti keretnek találjuk a termelési hálózatokba integrálódás fejlesztéspolitikai kihívásainak és kimeneteinek elemzésére. A fogalom értelmezési kérdésein túl figyelmet fordítunk a stratégiai összekapcsolódás nagyvilágban leírt különböző változataira, különös tekintettel a (fél)periféria felzárkózási kísérleteihez kötődő variánsokra, és kiemeljük azokat a tapasztalatokat, amelyek relevánsak lehetnek a hazai folyamatok értelmezésében és a felmerülő fejlesztéspolitikai buktatók elkerülésében.

Előadásunk második része a stratégiai összekapcsolódás két oldalához köthető szórványos empirikus vizsgálatainkra épül. Először az ipari termelési hálózatok régióban mutatott területi dinamikáját vázoljuk fel a meghatározó iparágak számító autóipar adatai tükrében. Az európai kitekintést is tartalmazó, különböző forrásokból származó adatokra és kvantitatív módszerekre, geoinformatikai megoldásokra is épülő elemzés célja Debrecen kelet-közép-európai és hazai ipari térben történő pozicionálása. Ezt követően debreceni helyi gazdasági környezetben gyűjtött,

kvalitatív elemeket is integráló, autóipari hálózatokba kapcsolódás szempontjából releváns tapasztalatainkat foglaljuk össze. Utóbbiak helyi gazdasági szereplők adatain, illetve nagy- és középvállalati interjúkon alapulnak.

Az előadás végén – Debrecenre fókuszálva – a globális ipari termelési hálózatok és a lokális gazdasági környezet stratégiai összekapcsolódásával összefüggő kérdéseket járjuk körül: ezek a folyamatban lévő beruházások fényében különösen aktuálisak, város és régiója jövőjét alapvetően meghatározzák.

## **PORHAJAS GÁBOR LÁSZLÓ**

PhD hallgató, Budapesti Corvinus Egyetem

### **Új ipari vállalatok hatása Győr határokon (is) átnyúló várostérségének fejlődésében**

Előadásomban azt kívánom bemutatni, hogy a rendszerváltást követően az 1990-es években létrejövő győri ipari parkban megtelepedő vállalatok, kiváltképp az Audi milyen hatással tudott lenni Győr város közvetlen környezetére és térségének fejlődésére és átalakulására. Előadásomban részletezni kívánom, hogy az ipari megújulásnak köszönhetően, milyen látványos és gyors átalakuláson ment keresztül Győr szűkebben és tágabban vett agglomerációs térsége. Előadásom alaphipotézise az, hogy az Audi és az autóipar városban történő megtelepedése Győr városának agglomerációs folyamatait és a város közvetlen térségének felzárkózásában meghatározó és generáló hatással bírt. Emelet be kívánom mutatni, hogy milyen egyéb tényezőknek köszönhető az, hogy Győr környékén egyes térségek élni tudtak a Győrben végbemenő ipari fordulat által nyújtott kedvező hatásokkal, viszont a várostól mindösszesen 20 km-re lévő téti járás a régió egyik leghátrányosabb helyzetű térsége.

Az előadásom során különös figyelmet kívánok fordítani arra a jelenségre is, hogy Győr munkaerőipari vonzáskörzete kiterjed a Dél-szlovákiai többségében magyar nemzetiségűek lakta Csallóköz egyes településeire is. Mint közismert a 2004-es Európai Unió integrációt és kiváltképp a 2007-es integrációt követően a medvei határátkelőhelynek köszönhetően a térség egyik legfontosabb foglalkoztatójává tudott válni a győri Audi és a város más ipari foglalkoztatói is. Az előadásom során tehát azt is be kívánom mutatni, hogy Győr ezen Csallóközi települések számára, mint fontos foglalkoztató, munkaadó jelenik-e csak meg, vagy egyéb központi funkciókat is képes-e a térség számára nyújtani.

Győr térségében bekövetkező területi fejlődés a város „újraiparosodásának”, az ipari szerkezet átalakulásának köszönhető, amelynek következtében versenyképes jövedelmet és jelentős számú munkahelyet biztosító vállalatok települtek meg a városban.

## RÁCZ SZILÁRD

tudományos munkatárs; titkár, KRTK RKI; MRTT

### GAZDASÁGI TÉRSZERKEZET ÉS VÁROSHIERARCHIA KELET-KÖZÉP-EURÓPÁBAN

A különböző globális hálózatok egyre jobban kiterjednek (Friedman, 2005), a globális rendszerekbe integrálódott városok ezen hálózatok különböző fontosságú központjai (Florida, 2005). A globális gazdaság csomópontjaiban a világvárosok állnak (Taylor, 2004), más felfogásban (Vitali et al. 2011) a legjelentősebb vállalatok a világvárosokban lévő központjukból irányítják a világgazdaságot. A vezető világvárosok pozíciói megingathatatlanak látszanak (GaWC, 2020), a világvárosok köre azonban fokozatosan bővül, földrajzilag átrétegződik, ingadozik a világgazdasági súlypontváltozásokhoz, válságokhoz igazodva. Az 1990-es évektől új szereplőkkel bővült a világvárosok köre (Sassen, 2001), amelynek egyik meghatározó esete volt a poszt-socialista országok egyes városainak – alapvetően külföldi működőtőke-beruházások vezérelte – világgazdasági integrációja (Lux-Horváth, 2017; Gorzelak, 2019). A világvárosi fejlődésre utaló jelek (pl. fejlett szolgáltató cégek megjelenése, újipar-telepítések) egyre több várost érintettek (Csomós, 2017). A fővárosok mellett a közép- és délkelet-európai régióközpontok többsége – amelyek európai értelemben csupán közép- vagy kisvárosok – is fokozatosan integrálódik ebbe a globális rendszerbe (Rácz, 2019). A térformáló folyamatok szempontjából Kelet-Közép-Európában a fővárosok és a nagyvárosok kaptak meghatározó szerepet, a nemzeti és uniós fejlesztéspolitikájában is ezekre terelődött a hangsúly, az átalakulás folyamatai ezért legintenzívebben a nagyvárosi funkciókat érintették (Hajdú et al. 2017). Politikai gazdaságtani szempontból is különleges volt ez az átalakulás, körvonalazható egyfajta poszt-socialista modell, kívülről irányított kapitalizmus (Nölke-Vliegenthart, 2009; Gál-Schmidt, 2017). Az előadás során a legjelentősebb vállalatok „feltározására” és területi struktúrájuk elemzésére vállalkozom. Ennek két közelítése lehetséges: (1) Felülről, alapvetően az elérhető keresztmetszeti adatok alapján ('legnagyobb'). (2) Alulról, néhány speciális fejlődési utat mutató várost esettanulmányként feldolgozva, nem csak numerikus adatokra támaszkodva ('legfontosabb').

# A VÁROSOK ÁTALAKULÁSÁRA HATÓ IPARI TECHNOLÓGIÁK

Szekcióvezető: Wolf Péter

## ELŐADÓK

### ORBÁN KRISTÓF

Osztályvezető (Települési Technológiák Osztály), Lechner Tudásközpont Kft.

#### Várostérségi légi járművek urbanisztikai kihívásai

Ahogy a személyautók általánossá válása alapvető változásokat indukált a városok kiterjedésében, területhasználatában, fizikai és társadalmi környezetében, legalább olyan mélyreható átalakulást indíthat be az önvezető légi járművek hétköznapivá válása. Az egyre okosabbá váló városok közlekedésében mára megkerülhetetlenné vált az urban air mobility (UAM) meghonosítási igénye, amely térhódításával a településtervezésnek egy eddiginél sokkal összetettebb térhasználati struktúrával szembesülve, a harmadik és negyedik dimenziót is folyamatosan monitorozó, elemző és szervező képességgel felruházva kell kielégítenie a térbe és időbe kiszabaduló társadalmi igényeket. Az urbanisztikának közösségi válaszokat kell találnia a várostérségi légtér és területhasználat időben is differenciált szabályozásának, irányításának jogi, (információ) technológiai, gazdasági, és nem utolsósorban emberjogi kérdéseire is.

Az UAM infrastrukturális feltételeinek megteremtése során a településtervezésnek többek között olyan kihívásokkal kell szembe néznie, mint: a vertiportok lakosság által is elfogadott térbeli hálózatának kijelölése; a tiltott, korlátozott és preferált térségi légterek és használati díjzónáik optimumának meghatározása; a légtér beépíthetőségének szabályozása, a légtérhasználatot befolyásoló infrastrukturális elemek ki- és átépítése (pl. 5G közvetítő tornyok, töltőállomások, légkábelek).

A települések rendezésének térségi szinten fel kell készülnie a várható településhálózati átalakulásra is, így egyik oldalról a légi személy- és áruszállítás magasabb területi szabadságfoka okán körkörösén elérhetővé váló peremtérségek szórt belakási igényeire, másik oldalról akár bizonyos kertvárosi térségek ritkulására, illetve koncentrációjára, alkalmazkodva a magán és közösségi légitaxik jelentős le- és felszállótér igényéhez. A sűrűn lakott városi terekben kiemelkedő nehézségekbe ütközhet a szigorú berepülési korlátozások és a légi szolgáltatások nyújtotta lehetőségek megfelelő egyensúlyának megtalálása, ugyanakkor kivételes lehetőségeket rejthet a felszabaduló felszíni közlekedési területek akár funkcióváltó, vagy akár multifunkciós újrahasznosítása is.

Kisebb részben új építési szabályzati kérdéseket, illetve települési arculati lehetőségeket, nagyobb részben pedig személyi jogi aggályokat vet föl az UAM által megnyíló madártávlati beláthatóság megjelenése, így építészeti, kertépítészeti kihívássá válik a megfelelő árnyékolási megoldások alkalmazása, új dimenziók, felülnézeti tervezés lehetőségei nyílnak meg a város- és tájépítészek előtt, ugyanakkor

jelentős gátakat kell lebontaniuk a pozitív (közösségi) érdekeknek a negatív egyéni félelmekkel szemben. A lakossági nyugalom, valamint állatvilág zavarásával fenyeget a légi járművek zajhatásainak, sőt a repülő fajok esetében egyéb fizikai ártalmainak elterjedése, amely a technológia fejlesztésén túl a légterek használatának erőteljes korlátozását is szükségessé teszi.

Mindemellett nem szabad elfeledkezni az UAM piac által generált ipari, szolgáltatói, illetve fejlesztői foglalkozási körök megjelenéséről, illetve másik oldalról néhány iparág potenciáljának gyengüléséről sem, amely akár jelentős átrendeződést is okozhat bizonyos városok, térségek gazdaságában.

## WOLF PÉTER

elnöki tanácsadó, Pest Megye Önkormányzata

### Made in (local)

Talán meglepő, de az ún. „Ipar 4.0”, vagy tágabban a „4. ipari forradalom” nem abban különbözik a megelőző időszaktól, hogy a technológiára – gépekre, berendezésekre, szoftverekre – fordított fajlagos költségek emelkedtek volna. Igen, több technológia, de éppen ellenkezőleg, míg korábban az IKT, automatizáció és robotika térnyerésével rendszerint növekedtek a tőkeköltségek, és hatékonyságot nagymértékben a gyártás megfelelő méretét és optimális kialakítását leíró terv határozta meg – amely aztán egyértelműen hozzájárult a termelés offshore kiszervezéséhez –, addig a most zajló folyamatok egy rugalmasabb, modulárisan változtatható, méretezésében és a tőkeköltségeiben rendkívül takarékos, működésében hatékony feldolgozóipar irányába mutatnak. Egy olyan gyártási környezetet írnak le, ahol egyre inkább elmosódnak a határok a kék- és fehérgalléros, műhely és labor, mérnök és designer, ipar és szolgáltatás, termelés és kutatásfejlesztés és egy sor szakmakultúra között. Egy olyan környezetet, ami fizikai méretében és szervezetében skálázható, a környezetét kímélő – és sokkal inkább „emberibb” léptékű. Feltéve, ha nem kiemelkedő termelési központról van szó, vagy vegyipari telephelyekről (...)

A „forradalom” kifejezés használata talán félrevezető is lehet. Abban mindenképpen, hogy a gyártási fő alapelvei változatlan formában léteznek, és a piaci szereplők sem változnak olyan gyorsan, mint az más ágazatokban megfigyelhető. Voltak, vannak előzmények, szervesen egymásra épülő fejlődést jelző tematikák – jó példa erre a LEAN / LEAN 4.0. A „hatékonyság” ma is elsősorú hívó szó. Csakhogy a szerkezetváltás közben nagyon is gyors, úgy az egyes vállalatokon belül, valamint a vertikumokban, illetve értékláncok szintjén, beleértve az offshore kapcsolatokat; és jól látható, hogy a fejlett feldolgozóipari technológiák alkalmazása és a digitális transzformáció radikálisan új lehetőségeket teremtenek. Új vállalkozások, új ipari-innovációs partnerségek, ipari technológiai platformok, gyökeresen átalakuló munkakörnyezet, új üzleti modellek – például MaaS – jelzik az alapokat érintő szerkezetváltást. Egy olyan átfogó változást, ami alapvetően befolyásolja a város és az ipar – különösen a

feldolgozóipar – viszonyát. Azt, hogy mit gondolunk „iparterületnek”; hogy hol és milyen térben határozható meg az „optimális” elhelyezkedése ezeknek a területeknek; és hogy milyen a kapcsolatuk a környezetükkel és az ott élő emberekkel. Az egyébként soha meg nem szűnt városi ipar reneszánszát alapozzák meg.

Az előadás első részében három sajátos és két általános tényező kerül bemutatásra. Ezek a következők: (1) „affordable technology” a gyártási technológia fajlagos költségeinek radikális csökkenése; (2) „batch-size-one / lot-size-one” az egyedi igényekre tervezett gyártás technológiai háttere; (3) a gyártás és a szolgáltatások közötti határ eltűnése; (4) „design thinking, agile”, az iteratív innováció egyre gyorsabb üteme; (5) „circular” a fenntarthatósági szempontok előtérbe kerülése. A következő rész meghatározza a fő tényezőket, amelyek mentén jól keretezhető, hogy a korszerű ipar miért – milyen növekedési, hatékonysági és jövedelmezőségi (!) megfontolások miatt – keresi a városi környezetet, az "együtt-fejlesztés", a tesztelés és az innovációs partnerségek új formáit, a sokszínű munkaerő-kínálatot és változatos tehetséget. És hogy miért képes együtt élni a várossal olyan módon és helyeken, ahol látjuk, de nem értjük, vagy ahol nem is gondolnánk. Végül bemutatja az ipari és egyéb alkalmazási területek – például okosváros, építésgazdaság – közötti szinergiákat és közeledést; továbbá a gyártási tevékenységeket segítő, illetve az ipari technológiákhoz köthető új tevékenységeket: ipari-innovációs szolgáltatásokat és S3 klasztereket (benne Startup, DIH, LAB és LF) és mindezek újszerű telephelyi igényeit. Az előadás fő következtetése, hogy az Ipar 4.0 / 4. ipari forradalom – éppen a technológia miatt – elsősorban a város számára teremt új lehetőségeket. A körforgásos gazdaság alapjainak megteremtésével, és mert segít újrakerezni a „nagy társadalom” programját. Aminek a fő üzenetei már benne is vannak az EU 2021-2027 keretprogramjaiban, Ipar 5.0 néven.

## **GYULAI TAMÁS – BARTA BALÁZS – LADOS MIHÁLY**

**Gyulai Tamás:** doktori hallgató, Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola

**Barta Balázs:** ügyvezető igazgató, Pannon Business Network Non-profit Kft.,

**Lados Mihály (†) :** tudományos főmunkatárs, Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont

### **Digitális iker és mesterséges intelligencia okos városokban**

Az okos városok fejlesztésében fontos szerepet tölthet be a modern gyártástechnológiában már sikerrel alkalmazott digitális iker (digital twin), amely mesterséges intelligencia alkalmazására ad lehetőséget és ezáltal jelentős eredményt hozhat számos területen. Előadásomban ennek magyarországi példáját mutatom be, amelyet Szombathely város európai szintű szakmai támogatásával valósít meg nemzetközi együttműködésben.

A tervezési folyamat hivatalos kezdete 2020 júniusában volt, amikor az Intelligent Cities Challenge (ICC) elindult Szombathelyen egyedüli vidéki városként Magyarországról. A széles körű társadalmi egyeztetéssel folytatott tervezés során a városfejlesztési programnak két fő pillérét határozták meg: ipari szerkezetváltás elősegítése robotikára és mesterséges intelligenciára építve, illetve új ipari irányként az egészségipart segítő gyártás került meghatározásra.

A kialakított Szombathely2030 program jól mutatja azt, hogy egy vidéki város önkormányzata hogyan tud aktív szerepet betölteni a térségi innovációban a jövőt építő témakörökben (Open Data, IoT, Ipar 4.0) és ebben hogyan tudnak hatékonyan részt venni nyílt együttműködésben a helyi gazdasági szereplők, illetve az oktatási és kutatási szervezetek is.

Az ICC arra is jó lehetőséget ad, hogy az elért eredmények és megszerzett tapasztalatok más városokkal megoszthatók legyenek. Ez a tudásmegosztás hazai szinten is megvalósítható lehet, hiszen az okos város koncepciót nemcsak a nagyvárosokban érdemes követni, hanem a kisebb települések, sőt akár falusi közösségek számára is érdekes lehet.

## GERE LÁSZLÓ

tudományos segédmunkatárs, Budapesti Corvinus Egyetem

A 21. század városfejlesztési folyamataiban új szereplők jelentek meg, olyan a digitális gazdaságban mozgó technológiai, telekommunikációs, IKT-cégek, melyek radikális átalakításra és újragondolásra serkentik a városok működésének és működtetésének hagyományos aspektusait. Ez a folyamat már a 20. század végén megindult, és minden bizonnyal az elkövetkező évtizedekben is meghatározó lesz. Ezek az iparági szereplők hívták életre az okos város fogalmát is, melynek pontos lehatárolását, értelmezését és tartalmát a regionális tudomány máig nem tudta tisztázni – sőt, kérdés, hogy valaha tudni fogja-e. Az okos város fejlesztési folyamatok legmeghatározóbb szereplői ennek köszönhetően a technológiai cégek, melyek azonban jellegüknél fogva eltérő fókuszokkal rendelkeznek, mint a településfejlesztésben, településmenedzsmentben résztvevők.

Az előadás során kiemelten foglalkozom a technológiai cégek szerepével az okos város fejlesztésekben, valamint ezek társadalmi-gazdasági hatásaival. A világ számos pontján indultak meg zöldmezős beruházásként nagy ívű újváros-építések (és még ennél is több újváros-koncepció látott napvilágot), nagyrészt a cégek legújabb megoldásainak demonstrálásaként. Ezek között találni számos jó példát, előremutató megoldást, azonban több esetben kudarcba fulladnak a koncepciók és tervek, akár még a megvalósítási fázis előtt. Az előadás egyik fő kérdése, hogyan lehet megtalálni az egyensúlyt a nagyvállalati, profitorientált szemléletmód és az alulról szerveződő, közösségi szempontokat bevonó megoldások között, bemutattva ezek előnyeit, illetve hátrányait. Az előadás végső célja az lenne, hogy a rendkívül összetett kérdésekre –



mint amilyenek a városi társadalmi-gazdasági-környezeti kihívások – ne próbáljunk sablonszerű, leegyszerűsített válaszokat adni, hanem tárjuk fel a problémák gyökerét minél több szempont bevonásával.

## **VARA BÁLINT**

doktorandusz, Budapesti Corvinus Egyetem

### **Smart City fejlesztések a Perzsa-öbölben**

Az infokommunikációs hálózatokat hasznosító városok gondolata már három évtizede megjelenik a városfejlesztésben, és a technológia fejlődésével annak egyre szervezettebb része. Bár számos különböző elnevezés és megközelítés létezik, annyi közös bennük, hogy az okos megoldások összefonódó komplex hálózatára épít, és a fenntarthatóság növekvő súllyal szerepel bennük. A trend a 21. században a gazdag olajmonarchiákat is elérte, ahol az eddigi fejlesztések kevésbé a hatékonyság és gazdaságos megoldások mentén születtek, sokkal inkább a megalomán, energiapazarló építészetéről szóltak. A Perzsa-öböl fejletlen kikötővárosai az 1930-as évek gazdasági válsága óta eltelt 90 évben drasztikus fordulatot vettek, és váltak a 2010-es évek végére a világ gazdasági csomópontjaivá. Az egyoldalú gazdasági struktúrából fakadó hátrányok miatt a diverzifikációra jelentős figyelmet fordítanak a döntéshozók. Az olajállamok globalizált nagyvárosai korábban döntően az attrakciókra, a nemzetközi brandépítésre, a turistacsalogató látványosságokra, és a nemzeti büszkeséget sugárzó ikonikus építményekre helyezték a hangsúlyt, de a 2000-es évektől a SMART city tervek száma is növekedett. Katarban a Lusail City a 2022-es futball világbajnokság kirakatvárosa lesz, Kuvaitban egyszerre több fejlesztés is folyamatban van, míg a hagyományos, konzervatív utat járó Ománban is megjelentek az innovatív metropolisz elképzelések. Az előadás célja három GCC kisállam projektjein keresztül felfedni azt, hogy az okos városok csak egy újabb szeletét jelentik a globalizált kapitalista trendkövetésnek, vagy valódi tudatos emberközpontú és klímabarát városokat szeretnének alkotni. A téma aktualitását az adja, hogy előrevetítheti azokat a trendeket, hogy a smart city csak egy trendi kifejezéssé transzformálódik és a zöldre, vagy élhetőre festés szinonímájává válik, vagy valódi változást jelenthet a jövő településeinek.

## **VARGA-ÖTVÖS BÉLA**

ügyvezető, ÉrtékTérkép Kft.

### **Városfejlesztés kötetlen pályákon – Új ipari technológiák hatása a térhasználatra**

A koronavírus járvány 2020-2021-es korlátozó intézkedéseinek hatásaként az új ipari, és ezen belül különösen a digitalizációhoz köthető technológiák használata ugrásszerűen megnövekedett minden korosztályban, de különösen a fiatal generáció körében. Az információk, az ismeretek, a kapcsolatok földrajzi korlátokat nem ismerve egyre inkább digitálisan, azaz kötetlen pályákon közlekednek. A távmunkát,

távoktatást, online vásárlást és ügyintézést, általában a felhő kapcsolatot „anyanyelvi szinten kezelő” generáció lesz 5-10-15 év múlva a gazdaság és a kultúra kreatív hajtóereje. Az új inspirációk kihatnak a térhasználatra, a városi közterek és közszolgáltatások igénybevételére, a közlekedési szokásokra. Az ő számukra nem a múlt század városépítési elvei alapján kell fejleszteni a várost.

Ugyan, nem tudjuk mit hoz a jövő, de a mai cselekedeteinkkel alakítjuk. Hiszen, amit ma betonból, acélból, kőből felépítünk, nyomvonalakban lefektetünk, azok az élet meghatározó tényezői lesznek évtizedekre szólóan. Az ingatlanpiaci mozgásokból és előrejelzésekből kitapintható a trend, hogy már a pandémia alatt is, de főleg utána a (lakó)hely szerepe felértékelődik, a belvárosi funkciók (munkahely, ellátás, képzés, szolgáltatás, szórakozás stb.) egyre nagyobb része decentralizálódik, ill. a felhőbe költözik. Gyökeret vert a home office, a rugalmas (hibrid) munkaidő, általánossá váltak az online tevékenységek. A helyben maradás, ezzel a helyben költés növekedésével kereslet keletkezik a helyi szolgáltatások iránt, amely újabb kínálatot generál bővítve a lokális funkciókat, megteremtve a valós alapjait a régóta idealizált kompakt települések létrejöttének.

A mobilitási igény tehát, ami a térszerkezet-használat és -tervezés (!) egyik legerősebb összetevője, alapvető változáson megy keresztül. Ha az agglomerációból a belváros irányába a napi ingázás csak 25-30 százalékkal csökken, a hibrid és rugalmas munkaidő révén pedig szétterülnek a forgalmi csúcsok (dugók), akkor már e két hatás is jelentősen befolyásolja a térszerkezet-használatot. Az ingázás egyre több ágazatban mind nagyobb mértékben kiváltható az új ipari technológiák révén. Ezáltal a jövedelemtermelés és a fogyasztás, továbbá a humán erőforrás (a munkaerő) „újratermelése” is decentralizálódik. Minden utazással eltöltött idő: veszteség. A napi 2-2,5 órás ingázás átváltható munkavégzésre, rekreációra, képzésre, családra, szomszédolásra stb. Mindez a GDP termelés óriási tartalékát képezi, egyúttal pozitív környezetvédelmi hatása elvitathatatlan, pl. a közlekedés, a károsanyagkibocsátás, az energiaigény, a csúcsterhelés csökkenése révén.

A térszerkezetalakító tényezők vizsgálata és tervezése rendkívüli téttel jár, figyelembe kell venni a napjainkban zajló, hosszú távra kiható változásokat. A jelenleg tartó út- és kötöttpálya fejlesztések még a régi szellemben folynak, a belváros irányába tartó centrális nyomvonalak kapacitásainak bővítésével. A térhasználatban bekövetkező decentralizációs hatást, a horizontális hálózatok kiépítésének igényét a kiszolgáló infrastruktúrának is követnie kell(ene).

## EGEDY TAMÁS

tudományos főmunkatárs, CSFK Földrajztudományi Intézet

### **A kreatív gazdaság és az infokommunikációs technológiák városföldrajzi hatásai Magyarországon**

A kreatív gazdaság hatására fokozatosan átalakult a városok gazdasága, társadalma és nem utolsósorban a városok fizikai környezete és térbeli megjelenése a kelet-közép-európai városokban. A kreatív gazdaság aktívan alakítja a földrajzi teret, a városok struktúráját és szövetét, ily módon átformálja a földrajzi hely szerepét és értelmezését. A folyamatban az infokommunikációs technológiák elterjedése meghatározó szerepet játszik.

A településhierarchia alapvetően befolyásolja a kreatív gazdaság letelepedését, ami növekvő térbeli koncentrációt eredményez. Budapest szerepe és a budapesti agglomeráció súlya a magyar kreatív gazdaságban folyamatosan nő, amit a válságok sem voltak képesek érdemben befolyásolni.

Hasonló folyamat játszódik le a tudásintenzív iparágakban és azon belül az IKT szektorban. Az IKT szektor fejlődésének települési szintű dinamikája alapján 1999 és 2015 között az IT-cégek és dolgozók letelepedésének nagy nyertese a budapesti városrégió volt. A szektor éllovasai között Budapestet és agglomerációs övezetének a városait találjuk.

A fenti folyamatoknak köszönhetően a kreatív gazdaság és az IKT szektor fejlődése alapvetően átrajzolja a magyar gazdaság területi mintázatát. A mobilkommunikációs (IKT) eszközök használatában még visszatükröződik a gazdasági fejlettség nyugat-keleti dichotómiája, de a kreatív gazdaság növekvő térbeli koncentrációja miatt a tradicionális nyugat-keleti lejtőt egyre inkább a Budapesttől és a regionális centrumoktól való távolság váltja fel.

Az előadás célja, hogy a kreatív gazdaság és az IKT városfejlődésre gyakorolt legfontosabb hatásait és ennek a folyamatnak a városföldrajzi jellemzőit bemutassa Magyarországon és a budapesti agglomeráció példáján.

# NAGYVÁLLALATOK ÉS A VÁROS

Szekcióvezető: Balás Gábor

## ELŐADÓK

### KOZMA GÁBOR

egyetemi tanár, DE TTK Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék

#### **Az Ipari parkok megjelenése Debrecen városfejlesztési dokumentumaiban**

Az elmúlt 30 évben az egyes városok gazdaságának fejlesztésében igen fontos szerepet töltöttek be az Ipari parkok: a helyi önkormányzatok úgy vélték, hogy a megfelelő infrastruktúrával ellátott ingatlanok kialakítása révén nagyobb eséllyel vehetnek részt a befektetők vonzása érdekében a települések között kialakult versenyben.

A fentiek szellemében a tanulmány célja egyrészt az Ipari parkok Debrecen városfejlesztési dokumentumaiban történő megjelenésének a vizsgálata, amelynek keretében elsősorban az alábbi kérdésekre keresem a választ:

- hogyan és milyen okok miatt változott a fejlesztési dokumentumokban megjelenített ingatlanok a köre; milyen feladatokat és célokat fogalmaztak meg a dokumentumok az egyes Ipari parkokkal kapcsolatban.
- Másrészt arra is igyekszem rávilágítani, milyen lépéseket tett a helyi önkormányzat annak érdekében, hogy az Ipari parkok szervesen beilleszkedjenek a város szerkezetébe, és lehetőleg minél kevesebb problémát okozzanak a környéken élők számára.

### SZABÓ ÁRPÁD

egyetemi docens, BME, Urbanisztika Tanszék

#### **Paks, a város jövőképe az erőműfejlesztés árnyékában**

Paks városa a 2010-es évek közepétől tudatosan és előrelátóan kezdte meg a felkészülést az erőműépítés városfejlesztő hatásaira a szakmai városvezetés irányítása mellett. 2016 és 2020 közötti időszakban egy egységes városfejlesztési tanulmánytervre alapozva a város jelentős részének településrendezési terve megújult, nagyban építve egyrészt az erőműépítés konkrét igényeire, másrészt a prognosztizált hatásokra. Ugyanakkor az ágazati szemlélet mellett átfogó fenntarthatósági és szociális szempontok is megjelentek, melyek a fejlesztési-tervekbe beépülve kívánták biztosítani a városi életminőség szükséges garanciáit.

Az időszakot a tervezői perspektívából nézve, a teljes, több éves folyamatot is ismertetve, az előadásban arra teszek kísérletet, hogy megmutassam, hogy a nagyívű

városfejlesztési célok mellett a város belső identitását adó szempontok hogyan érvényesülhettek és milyen konfliktusokkal szembesült mind a városvezetés, mind a tervezők a tervezés egyes szakaszai során.

## **HAJNAL GÁBOR**

elemző, Magyar Nemzeti Bank

### **A Mercedes beruházás hatása a kecskeméti lakásárakra**

A Magyarországon működő autógyárak kiemelten fontos szerepet töltenek be az ország ipari tevékenységében, és így jelentős befolyással bírnak a társadalmi és gazdasági folyamatokra is. Tanulmányunkban azt vizsgáljuk, hogy a Mercedes-Benz autógyár beruházásnak mekkora számszerűsíthető hatása volt a kecskeméti és agglomerációjába tartozó lakóingatlanok értékére. Kutatási kérdésünk megválaszolására a szintetikus kontroll módszert használjuk, amely az elmúlt években az egyik leggyakrabban alkalmazott eszközzé vált az összehasonlító esettanulmányokkal foglalkozó szakirodalomban. A modellszelekciós eljárásban 12 magyarázóváltozót vettünk figyelembe, benchmark modellünk eredménye alapján a Mercedes gyárberuházást követően, 2010 negyedik és 2017 negyedik negyedéve között Kecskeméten mintegy 144 százalékkal nőttek nagyobb mértékben a lakásárak, mint a módszer által előállt szintetikus kontroll csoport esetében.

# A NAGYIPARI FEJLŐDÉS TÁRSADALMI LENYOMATA

Szekcióvezető: Balás Gábor

## ELŐADÓK

### BOGÁRDI TÜNDE

egyetemi adjunktus, Eszterházy Károly Katolikus Egyetem

#### „Itt rekedtek” – Az egykori szocialista iparvárosok (roncs)társadalma

Előadásom célja az egykori szocialista iparvárosok társadalmi változásainak vizsgálata. Kutatásom során észak-magyarországi városok (többek között Miskolc, Salgótarján, Ózd, Putnok, Borsodnádásd) esetében tárom fel, hogy az összeomlás és újrakezdés miként érintette a helyi társadalmat. Kitérek egyrészt – népszámlálási és egyéb statisztikai adatok másodelemzése alapján – a lakosság számának és összetételének (pl. iskolai végzettség, foglalkoztatottság, korszerkezet, el- és odavándorlás, születések és halálozások száma) vizsgálatára, másrészt pedig a helyi „roncs-társadalmat” kutatom. Azokat, akik számára sikertelen volt az összeomlás utáni újrakezdés, akik ott ragadtak és feltorlódtak ezen iparvárosokban. Vizsgálom, mindezek a folyamatok hogyan képeződnek le és milyen nyomot hagynak a „térben”: miként alakul az említett városok esetében a szegregátumok száma, elhelyezkedése és helyzete, hogyan változott mindez az elmúlt évtizedekben.

### NAGY ERIKA – BRÓDY LUCA – MIHÁLY MELINDA

**Nagy Erika:** tudományos főmunkatárs, Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete

**Bródy Luca,** tudományos munkatárs, Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete

**Mihály Melinda,** tudományos segédmunkatárs, Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete

#### A bányászkolóniától a gettóig: újraiparosodás és változó térrepresentációk Tatabányán

A megújuló ipari városok a rendszerváltás óta a gazdasági szerkezetváltás sikeres modelljeiként jelennek meg a szakmai és szakpolitikai diskurzusokban. A globális feldolgozóipari integrációra épülő növekedési pálya – amellet, hogy hordozza az újabb funkcionális, politikai és kognitív bezáródás veszélyeit – új környezeti és szociális konfliktusokat hozott felszínre, miközben ezek a települések sok esetben még küzdenek a helyi (szocialista) ipar válságához kapcsolódó társadalmi-térbeli problémákkal. Előadásunkban a tatabányai bányászkolóniák változó státuszán keresztül arra mutatunk rá, hogy az újraiparosodást elmozdító állami és befektetői stratégiák hogyan kapcsolódnak össze és hoznak létre tartósan marginalizált tereket

az új, zöldmezős fejlesztések árnyékában, miközben a bányaterületek egyes elemeit új szimbolikus tartalommal ruházzák fel a széteső helyi közösség összetartására és településmarketing céljára. Az elemzés H. Lefebvre (1991) kritikai térkonceptiójára épül; ez a teret a fennálló társadalmi viszonyok kifejeződésének és közvetítőjének tekinti, amely meghatározza a gondolkodás és cselekvés kereteit. Ebből kiindulva a bányász-múlthoz kapcsolódó térrepresentációkban és ezek változásában próbáljuk megragadni a városi tereket formáló érdekeket és hatalmi viszonyokat.

## **HALÁSZ ÁRON**

elnökhelyettes, Magyar Kerékpárosklub

### **Hogyan és miért érdemes segíteni a kerékpáros munkába járást?**

Tudták, hogy van olyan cég Magyarországon, ahol nem csak kerékpártárolóval és öltözővel, de céges kerékpárflottával és közös bringás programokkal segítik a munkába tekerést? Ismernek példát arra, hogy hazai munkáltatók civil szakmai szervezettel közösen, sikerrel lobbiznak egy ipari park kerékpárútjáért?

Sok más mellett ez is kiderül az előadásból, ahol a hazai kerékpáros közlekedés helyzete mellett a kerékpáros munkába járás egyéni, céges és társadalmi előnyeit és elősegítésének lehetőségeit mutatom be hazai kis- és nagyvállalatok példáin keresztül.

A résztvevők megismerhetik a kerékpározásra nyitott vállalatok jó gyakorlatait, és számos tippet kapnak arra, hogyan lehet egy vállalkozás akár néhány egyszerű lépéssel kerékpárosbarát és ily módon vonzóbb munkahely, elismertebb és sikeresebb cég, ezzel pedig a városaik környezetbaráttá, és élhetővé válásának elősegítői.

# A TERÜLETI- ÉS VÁROSFEJLESZTÉS KIHÍVÁSAI

Szekcióvezető: Csomós György

## ELŐADÓK

### VÁMOS RAMÓNA

PhD hallgató, Szegedi Tudományegyetem

#### A vertikális lakóhelyi szegregáció vizsgálata Szeged példája alapján

A szegregáció folyamata napjainkban is megfigyelhető. A társadalom elkülönülése gyakori jelenség, amely a városi térbe kivetülhet, ezért fontos a probléma kezelése. A kirekesztéssel elengedhetetlen foglalkozni, viszont a megakadályozására megfelelő keretet (például: irányelv, terv) kell biztosítani. Térbeli elkülönülésről beszélhetünk horizontális és vertikális aspektusban. Utóbbi hosszú múltra tekint vissza, azonban háttérbe szorult a 20. században a közlekedés fejlődésével, továbbá a szub- és dezurbanizáció elterjedésével. Ezenfelül a horizontális szegregáció térhódításához hozzájárult a Chicagói Iskola városmodelljei. A 2000-es évek változást hoztak a vertikális lakóhelyi szegregáció kutatásában, Európa szerte újra a vizsgálat tárgyává vált, viszont Magyarországon eddig még nem készült kutatás. A vizsgálat során elsőként szakirodalmi áttekintést végeztem, mely alapján három típusát azonosítottam be a vertikális lakóhelyi szegregációnak. Majd a három különböző társadalmi elkülönülési forma alapján kerültek kiválasztásra a mintaterületek Szegeden. Ezután online lakáspiaci felmérést végeztem 2020-ban az eladásra kínált ingatlanok körében. Emellett a 2017 és 2019 közötti eladott lakásokra vonatkozó adatokat dolgoztam fel. Ezek alapján tártuk fel az emelet-ár közötti összefüggést és az egyes típusokhoz kapcsolódó szegregációs trendeket. Az eredmények alapján megfigyelhető Szegeden a vertikális lakóhelyi szegregáció, vagyis az épületen belül található ingatlanok befolyással bírnak, hogy bizonyos társadalmi csoportok hová költöznek. Az ingatlanok átlagos egységára és az emelet közötti korreláció kimutatható, viszont a két változó együttmozgásának értéke legfeljebb közepes kapcsolatot jelent a társadalomtudományi értelmezések alapján. Az ingatlanpiaci adatokkal sikerült feltárnom a lakóhelyi szegregáció vertikális formáját, de a későbbiekben szükséges a kutatásom kiegészítése társadalmi mutatókkal, hogy pontosabb képet kapjak az épületeken belül zajló folyamatról.

### TÓBIÁS KATINKA

PhD-hallgató, Szegedi Tudományegyetem

#### A gamifikáció lehetőségei a városfejlesztésben

Napjaink társadalmi-technológiai változásai számos új lehetőséget és kihívást teremtenek a városfejlesztésben is. Erre jelent példát a gamifikáció, azaz játékosítás is, amely olyan tevékenység, mely során játékos elemeket emelünk olyan



tevékenységekbe, melyek egyébként nem számítanak játéknak. Az oktatásban már egyre több helyen jelent meg a gamifikáció módszere, és egy korábbi kutatás, mely a geográfusok képzését érintette, igazolta a kapcsolódó lehetőségeket.

A 21. század digitális világában a gamifikáció egy olyan innovatív módszer lehet, ami számos előnyt kínál. Korábban a geográfusképzésben kipróbált modellezési gyakorlat a városi térfolyamatok jobb megértését, egyúttal a komplex gondolkodást és a problémamegoldást segítette elő. A kutatás a következő szakasza a városfejlesztési gyakorlatra fókuszál, és célja, hogy megvizsgáljam, mennyire alkalmazható a játékosítás a tervezésben, a társadalmi egyeztetések és a különböző társadalmi csoportok bevonása során. Az elképzelések megvalósíthatóságát alátámasztja, hogy már létezik európai gyakorlati példa is egy városszimulátor játék, a Cities: Skylines várostervezésben való alkalmazására. Ugyanakkor az e téren kínálkozó lehetőségeket még nem aknázták ki a szakemberek.

Az elméletek és az eddigi oktatási tapasztalatok, valamint a külföldi gyakorlatok alapján a lehetséges kutatási és alkalmazási irányokat, és magában a gamifikációban rejlő gyakorlati lehetőségeket vázoló fel.

## **TEVELI-HORVÁTH DOROTTYA – BERZE IVÁN – DÜLL ANDREA – KOCSIS JÁNOS BALÁZS**

**Teveli-Horváth Dorottya:** PhD-hallgató, Budapesti Corvinus Egyetem Nemzetközi, Politikai és Regionális Tanulmányok Intézete, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Tanszék

**Berze Iván Zsolt:** Eötvös Loránd Tudományegyetem Pszichológiai Doktori Iskola; Eötvös Loránd Tudományegyetem Ember–Környezet Tranzakció Intézet

**Düll Andrea:** ELTE Eötvös Loránd Tudományegyetem Ember–Környezet Tranzakció Intézet; BME GTK Szociológia és Kommunikáció Tanszék

**Kocsis János Balázs:** Budapesti Corvinus Egyetem Nemzetközi, Politikai és Regionális Tanulmányok Intézete, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Tanszék; Magyar Urbanisztikai Társaság; BME GTK Szociológia és Kommunikáció Tanszék

### **Élhetőség a Hegyvidéken – kvalitatív köztérértékelés 2 hegyvidéki alközpont példáján**

A globalizációs tendenciák ellenére egyre inkább láthatóvá válik, hogy a lokalitás, a városok és a városi alközpontok szerepe felértékelődik a világgazdaságban. Az 1960-as években motorizált közlekedésre optimalizált úthálózat háttérbe szorította a – közösség- és identitásformáló erővel is bíró – hagyományos városi üzletutcákat, alközpontokat és nagyobb teret engedett a városközpontokba is betelepülő bevásárlóközpontoknak. Ezek tervezésekor a hagyományos sétáló- és üzletutca karakterét igyekeztek imitálni, mégis, bizonyos élhetőségi szempontok hiánya miatt

ismét felmerült az igény a városszövetbe szervesen beépülő, mikromobilitási eszközökkel is könnyen elérhető kisebb léptékű szolgáltatási, kulturális városi alközpontokra.

Jelen kutatás a Hegyvidéki Önkormányzat megbízásából, számos kutatócsoport együttműködésével jött létre, amelynek részét képezte 10 hegyvidéki alközpont kvalitatív összehasonlító vizsgálata. A kutatás célja volt, hogy az alközpontok működési mechanizmusait értékeljük élıhetőségi szempontból (tér szerkezet, sétálhatóság, közlekedés, szolgáltatásmix stb.) és megtaláljuk a kerületi alközponthálózat összefüggéseit, valamint a lehetséges beavatkozási pontokat.

A tíz hegyvidéki alközpont közül a Városháza tér – Királyhágó tér és a MOM Park környéke kerül részletesen bemutatásra, hiszen ez az a két alközpont, amely a Hegyvidék közösségi és kiskereskedelmi funkciói szempontjából a legnagyobb aktivitás tapasztalható, mégis, a két alközpont nagyon eltérő karakterű és eltérő társadalmi csoportokat szólít meg.

## MUJDRICZA FERENC

építész vezető tervező, ügyvezető igazgató, Mujdricza és Társa Építőművészeti, Társművészeti Tervező és Műemlékvédelmi Bt.

### **Esztergomi Szénrakodó ipari műemlékünk méltó hasznosítása Szentkirály Nemzeti Emlékhelyünk XXI. századi Dunai Katedrálisaként**

Több, mint egy esztendeje Puss Sándor felvidéki jezsuita atya keresett fel azzal a kéréssel, hogy valahol a Dunakanyarban felhagyott ipari épületet keres templom létesítésének céljából. Járt már Vácott és többfelé, mikor említettem neki az esztergomi Dunában álló, 1927-ben a Dorogi Szénbányászati Tröszt által épített mára már nem működő, de fantasztikus építményt, a méltán ipari műemlékként számontartott Szénrakodót.

Tisztelt Atya azonnal szlovák-magyar, határon átnyúló programként Európai Unió pályázat benyújtásának lehetőségét vetette fel, valamint dorogi és esztergomi ipari nagyvállalatok támogatásának esélyeit. Mindennél is sokkal fontosabb tény, hogy e létesítmény államalapító Szent István királyunk Szentkirály városrésze előtt áll, amely helyen István király az itt álló palotájában halála előtti napon ajánlotta fel a Magyar Szent Korona formájában az országot Szűz Mária Nagyboldogasszonyunk oltalmába. Amint Dr. Horváth István régész professzor koncepciónkat megismerte, mindjárt megerősítette, hogy ezt az évtizedeken át szovjet katonaság által elzárt területet Nemzeti Emlékhelyé szükséges nyilvánítani és ennek érdekében Kocsis Anita, az esztergomi Balassa Bálint Múzeum igazgatója már szakdolgozatában talajradaros régészeti vizsgálatokat folytatott. Dr. Horváth István professzor külön kihangsúlyozta, hogy a tervünk szerint kialakítható Szentkirály Katedrális nyugati állású harangtornyaival a II. Géza király által Szent István tiszteletére épített hatalmas, háromhajós kéttornyú templomhoz hasonló karakterével mára a Dunán megújult nemzetközi hajóforgalom utasainak is messziről hirdethetné e szent helyünk fontosságát.... Dorog városvezetése Dr. Tittmann János

polgármesterrel az élen az Eucharisztikus Konferencia küldöttségének Aranyvonatát fogadta, Sáry László zeneszerző erre a világméretű egyházi eseményre csodálatos művet komponált, az Iparosítás és a Bányászváros szakralitásának élő szimbólumaként, ahogy az esztergomi SUZUKI nagyvállalat vezetősége is elkötelezett az igaz magyar értékek felkarolásában, valamint természetesen Dr. Erdő Péter bíboros úr és a város mindenkori Vezetősége is abban érdekelt, hogy – legkésőbb 2027-re, a volt szénrakodó fennállásának 100. évfordulójára – megfelelő magyar kormányzati és Európai Unió támogatással e kiteljesíthető XXI. századi Katedrális méltó színhelye lehessen az esztergomi Szentkirály városrész Nemzeti Emlékhelyé történő felavatási ünnepségének. Nagy köszönettel fogadjuk előadási lehetőségünket, mert úgy gondoljuk, többek között Dr. Prokopp Mária művészettörténész professzor tanácsadónkkal együtt, hogy a V4 országokkal történő összefogás éppoly alapja lehet Európa továbbra is ősi keresztény hagyományaink szerinti szép jövőjének, mint Szent István királyunk már évezrede ható bölcsessége, országunk Égi Patrónusunk pártfogásába ajánlása által.

## TRÁSER NÁNDOR ZOLTÁN

hallgató, SZTE TTIK Földrajzi és Földtudományi Intézet

### Informális városi zöldterületek felértékelődése és átalakulása szegedi példák alapján

A pandémia első és második hulláma komoly hatással volt az emberek zöldterület használati szokásaira, mely leginkább a parkok látogatószámának növekedésében mutatkozott meg. Ugyanakkor mivel a városi zöldterületek mérete adott, nem növelhető, sőt Szeged esetében több közpark felújítás miatt zárva volt, ezért könnyen túlszűfolttság alakulhatott ki több városi zöldterületen is, mely jelentősen növelte a vírus terjedésének veszélyét. Ennek elkerülésére lehet egy alternatíva az informális városi zöldterületek nagyobb mértékű kihasználása. Ezért munkám elsődleges célja ezek feltérképezése volt Szegeden, majd az állapotuk vizsgálata több szempont figyelembevételével. Végezetül a vizsgált informális városi zöldterületek látogatottságának a felmérését, és az erre ható fő tényezők feltárását tűztem ki kutatásom fő céljainak.

Munkám során először a kapcsolódó szakirodalom áttekintését végeztem el, majd ez alapján térinformatikai módszerek segítségével kijelöltem 14 informális városi zöldterületet Szeged területén. Ezen mintaterületeken a terepi megfigyelés módszerével felmértem a zöldterületek állapotát és látogatottságát, előbbit 4, míg utóbbit 12 alkalommal 2020.09.24. és 2021.07.16. között.

Kutatómunkám eredményeképpen megállapítottam, hogy a szegedi informális városi zöldterületek állapotára nagy változatosság és folyamatos átalakulás jellemző, melynek egyik fő oka maga fogalom definíciója. Ez különösen igaz Szegeden, ahol a jelenlegi informális zöldfelületek számtalan eltérő hasznosítású terület helyén alakultak ki, mint például a Tisza árterében, belvárosi utcaszéleken, vagy akár elhanyagolt ipartelepeken. A zöldfelületek folyamatos állapotváltozását okozó

hatásoknak két fő típusa van, az egyik a zöldterületet építő, a másik a pusztító tényezők, melyek eredete egyaránt lehet emberi és természeti erő is. A mintaterületek között vannak viszonylag alacsony látogatottságúak, melynek okai egyértelműen meghatározhatók, illetve vannak relatíve nagy látogató számúak is, melyek kiemelt szerepet töltenek be a lakosság életében. Ezeken a területeken akár 50-60 látogató is lehet egy-egy mintaterületen egyidőben. A mintaterületek látogatási módjainak, a látogatók jellemzőinek vizsgálatával egyértelmű tendenciákat lehet megfigyelni. Ugyanakkor a látogatottságtól függetlenül az állapotot befolyásoló hatások fennállnak. Leggyakrabban az emberi eredetű degradáció figyelhető meg, mely könnyen elkerülhető lenne figyelemfelkeltéssel és társadalmi részvétellel történő állapotmegőrzéssel, melyre van sikeres, jó gyakorlat. Összességében kijelenthető, hogy a vizsgálatban megfigyelt informális városi zöldterületek szerves részét képezik Szegednek, látogatók, használatukkal csökkenthető a formális zöldterületek zsúfoltsága.

## **SZKALISITY ANDRÁS**

hallgató, SZTE Terméttudományi és Informatikai Kar

### **Szocialista üdülőtelepek helyzete és funkciói a 21. században Csongrád-Csanád megyei példák alapján**

A folyóparti üdülőtelepek felvirágzása a szocialista időszakban kezdődött el, ekkor a városközpontokhoz közeli, folyóparti ingatlanok az emberek szervezett kikapcsolódásának a színhelyeivé váltak. A rendszer puhulásával számos magánüdülő is épült ezeken a területeken. A rendszerváltozás, ahogyan a mindennapi élet számos területére, úgy ezekre az üdülőtelepekre is hatással volt. A korábbi funkciók átalakultak, fokozatosan veszítették el népszerűségüket, arculatuk és fizikai állapotuk az elmúlt évtizedekben leromlott. Az új évezredtől azonban egyre többen kezdték el felújítani nyaralóikat, ráadásul megjelentek állandó lakosok is. Mivel alacsonyabbak a fenntartási költségek, ezáltal egyfajta szuburbanizációs színtereknek is tekinthetjük az említett területeket. Mindezek fényében érdemes megvizsgálni, hogy napjainkban mi a folyóparti üdülőtelepek funkciója, már csak azért is, mert kitétek az árvizeknek és költséges lehet az áradás utáni helyreállítás.

A kutatásom célja volt többek között felmérni a kiválasztott Csongrád-Csanád megyei üdülőtelepek funkcióját, minőségét és településképi arculatát, emellett az üdülőtelepek állandó lakóhelyként való funkcionálását, valamint a potenciális szuburbanizációs trendeket mértem fel.

Helyszíni felmérést készítettem három Csongrád-Csanád megyei üdülőtelepről, a hódmezővásárhelyi Mártélyról és a szegedi Sárgáról, valamint a makói üdülőtelepről. A felmérés során az épületeket minőség, használat, funkció, valamint a kert állapota alapján soroltam négy kategóriába. Mindemellett strukturált és strukturálatlan interjúkat készítettem tulajdonosokkal, akik a telepekhez kötődnek.

A vizsgálat során kiderült, hogy az üdülőterületeket már állandó lakhelynek is használják, azonban az üdülőfunkció továbbra is dominál, a területek szezonális használati jellege megmaradt. Az épületek állapota a felmérés és a beszámolók alapján javuló tendenciát mutatnak, viszont az elszórtan megjelenő gondozatlan, rossz épületek sokat rontanak a telepék összképén. Az üdülőtelepeket gondozó szövetségek önerőből tudnak csak fejleszteni, külső segítségre várnak, elsősorban a közeli önkormányzatoktól. A telepék szezonális turisztikai szerepe, az állandó lakosok jelenléte mind indokolja a fejlesztéseket.

## **JÓNA LÁSZLÓ**

tudományos munkatárs, Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont  
Regionális Kutatások Intézete Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály

### **A közösségi terek jövője a koronavírus után**

A közösségi terek (közterek, parkok) mindig is jelentős részét képezték a városi szövetnek. Hiszen ezek azok a terek, ahol a városban élő valamennyi ember megtalálható, nemtől, életkortól, vallástól, végzettségtől, stb. függetlenül. Illetve ezeken a helyeken tudnak a különböző társadalmi rétegek egymással találkozni, párbeszédet folytatni, aktívan vagy passzívan kikapcsolódni, szórakozni stb. Ezen kívül a közösségi tereken található növényzet szintén nélkülözhetetlen ahhoz, hogy egy város élhető maradjon. Ugyanis számos kutatás igazolta már, hogy a megfelelően kialakított közösségi tér, melyen jelentős nagyságú zöldterület is található, nemcsak a lakosság körében lesz népszerű, de a mikroklimát is kedvezően befolyásolja. A koronavírus megjelenése azonban, mint az élet minden területén, a közösségi terek használatára is komoly hatással volt. Ezt igazolta az a felmérés is mely a járvány első hulláma idején készült 2020 áprilisának végétől május közepéig. Így az előadásom során ennek a kutatásnak a legfontosabb eredményeit mutatom be, valamint, hogy a jövőben milyen lakossági igényekre kell majd odafigyelni a közösségi terek kialakítás, vagy felújítása során.

# METROPOLISZ-RÉGIÓK ÁTALAKULÁSA

Szekcióvezető: Szaló Péter

## ELŐADÓK

### HEINER SOMA ÁDÁM

PhD-hallgató, Szegedi Tudományegyetem

#### **Budapest globális légi elérhetőségének alakulása a COVID-19 pandémia tükrében**

A 2019. év végén megjelenő új típusú koronavírus okozta járványhelyzet 2020.03.11.-ére globális pandémiává eszkalálódott. A fertőzést mára a Föld csaknem minden országában kimutatták, az összes esetszám pedig napjainkig bezárólag meghaladja a 225 millió főt, a halálesetek száma pedig a 4 652 000 főt a Johns Hopkins Egyetem adatai alapján. A járvány rendkívül nagy hatást gyakorol a társadalom és vele együtt a gazdaság megannyi szereplőjére. A fertőzés terjedésének megakadályozására számos intézkedést eszközöltek az országok kormányai, például határzár, kijárási korlátozás, amely az első hullám európai tetőpontján, 2020. április-májusában soha nem látott leállást idézett elő a globális gazdaság működésében.

A visszaesés különösen nagymértékben érintette a légitársasági szektort. A korlátozások következményei tisztán látszódnak a globális légitársasági hálózatban, melynek csomópontjait a globális városok képezik. Március közepétől mindössze két hét leforgása alatt a hálózatban összekapcsolt várospárok száma 80 000-ról 20 000-re csökkent (SUN, X. ET AL. 2020). Ezen események tehát globális szinten csökkentették az elérhetőséget, ezáltal csökkent a mobilitás is. A helyzet azonban nem ennyire egyszerű, mivel a járvány – és vele párhuzamosan a mobilitás csökkenése – nem egyenletesen zajlott/zajlik le térben és időben, így hosszútávon eltérő kép alakulhat ki az egyes városok esetében. Előadásomban azt vizsgálom, hogyan változott Budapest szerepe, mint légitársasági csomópont, és mint világváros ebben a hálózatban. Ezt egy saját mutató, a kapcsolati intenzitás változásával igyekszem bemutatni, egy saját készítésű térképsorozat segítségével. A résztvevők láthatják, hogyan formálta át a járvány Budapest globális légitársasági elérhetőségét, valamint, hogy milyen okok rejlenek ennek hátterében. Mindezek mellett arra is kitérek, milyen kihívásokkal kellett szembenéznie a városnak a légitársasági válság nyomán.

A légitársasági területfejlesztő szerepét számos kutató leírta már (pl.: Erdősi Ferenc). A szektor komoly gazdaságélénkítő és foglalkoztató szereppel bír az adott térségre/településre nézve. Mindez azonban a fent leírt folyamatok hatására jelentősen visszaesett, sőt egyes kutatók szerint a szektor oly mértékben átalakulhat, amely hosszútávon is alacsonyabb forgalmat és kapacitást hoz magával. Ennek megfelelően az előadás azt a kérdéskört is boncolgatja, járhat-e a légitársasági bekövetkezett válság területi visszafejlődéssel vagy legalábbis az elérhetőség és mobilitás tartós csökkenésével, szintén Budapest példáján.

## SOMLYÓDYNÉ PFEIL EDIT

egyetemi tanár, SZE Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar

### **Van-e realitása a város-vidék viszony funkcionális régióvá fejlesztésének hazánkban? – A gazdasági és kormányzási tér diszharmóniája a Budapesti agglomerációban**

A nagyvárosi agglomerációk különösen alkalmas terei a város-vidék viszony értelmezésének és gyakorlati működésének, mivel esetükben a funkcionális régió fogalmi ismérveinek mindegyike vizsgálható. A Budapesti agglomeráció hazánk egyetlen metropolisztérsége, mely többpólusú gazdasági térségként viselkedik, ugyanakkor területi szerkezete és kormányzási struktúrája révén az utóbbi évtizedben nemhogy közeledett volna egy funkcionális nagyvárosi régió megvalósulásához, inkább távolodott attól. Ennek alapján az előadás tárgya a területi és a kormányzási szerkezet állapotának elemzése, a versenyképes nagyvárosi térség létrejöttét hátráltató tényezők számbavétele. Egyfelől a külső tényezők, az állami szabályozási-intézményi viszonyok, másfelől a belső, az agglomeráció meghatározó szereplői relációjának értékelése. Az utóbbi egy 2018-ban lefolytatott kvalitatív vizsgálat részeredményeire fog támaszkodni. Összességében képlet, illetve a hatalmi konstelláció egészen más a közép- vagy kisvárosokhoz mérten, mivel nem egyetlen vállalattal, hanem egy gazdasági térséggel való kooperáció, illetve „együttkormányzás” a tét.

## SEDLMAYR JUDIT

ügyvéd, Magyar Jogász Egylet Fővárosi Szervezete

### **Textilipar 100 éves lenyomata egy olaszországi városban és Óbudán**

Az ipar megjelenése óta jelentős, többnyire egybefüggő területeket foglalt el a városokban vagy hozott létre akár új településeket is. Ez utóbbinak egyik kiemelkedő példája Olaszországban Crespi d'Adda világörökségi, textiliparra épülő kisvárosa Milánó mellett. A textilipar ugyan már megszűnt, de a kapcsolódó kiszolgáló és lakóépületek új funkciót keresnek és találtak. Óbudán a volt Selyemkikészítőgyár tovább működött, mint Crespi textilgyára, területét körülöleli a világváros Budapest egyik legnagyobb kerülete, az ipar mégsem költözött el az épületekből, csak többféle szempontból is átalakult azok használata.

## KISS BENCE ÁLMOS

doktorandusz, Budapesti Corvinus Egyetem, Nemzetközi Kapcsolatok és Politikatudományi Doktori Iskola

### **Budapesti Corvinus Egyetem, Nemzetközi Kapcsolatok és Politikatudományi Doktori Iskola**

A Lágymányosi iparterület öröksége és belső erőforrásai a változás küszöbén

Előadásomban Budapest XI. kerületének egyik mostoha területét; a Lágymányosi ipartelepét mutatom be, amely a Budafoki út – a Szent Gellért teret Albertfalvával, illetve Budafokkal összekötő egyik legfőbb közlekedési útvonal - mentén helyezkedik el, s amely igen gazdag és sokszínű ipari múlttal, s talán még gazdagabb belső erőforrásokkal rendelkezik.

A múlt század elején létrejött Kelenföldi Centrálétól (a mai Kelenföldi Hőerőmű elődje) délre eső terület adott otthont egykor a Budai Hengermalomnak, illetve többek között textilgyárnak, gép és kábelgyárnak, továbbá házgyárnak is, azonban az elmúlt három évtizedben a területen működő üzemek jelentős része megszűnt, a termelő tevékenység leépült. Ennek következtében a nagy kiterjedésű ipartelepek helyén barnamezős területek és krízistömbök alakultak ki.

A rendszerváltást követően egy spontán megújulási folyamat indult, melynek során az egykori iparterületek jelentős része funkcióváltáson esett át, s amely átalakulás napjainkban is zajlik. Ennek során az egykori jelentékeny ipari tevékenység helyét átvette a szolgáltatás, a raktározás, a kereskedelmi funkciók és a logisztika, de a környezet ipari karaktere és állapotromlása nehéz örökségként maradt a területen. A kétezres évektől esetlegesen és pontszerűen alakítva a terület arculatát, megjelentek az újonnan épített társasházak és az irodaépületek is, melyek elszigetelt beruházásokként ékelődnek a terület szövetébe. A betonflaszteres telephelyek, leromlott barnamezők látványa bár még ma is aktívan tematizálja a környezetet, a BudaPart projekt és a tervezett Galvani híd által felgyorsulni látszó változás alapjaiban fogja újraírni a patinás ipari múlttal rendelkező, majd barnamezős vákuumba kerülő terület képét és funkcióját.

Előadásom egy változás előtti pillanatfelvétel kíván lenni a múlt megidézésével és a jövőbe tekintés ívével Dél-Buda egyik legnagyobb alulhasznosított területéről, mely óriási jelentős belső tartalékokkal rendelkezik, s mely úgy vélem ez alapján méltán tarthat számot az érdeklődésre a konferencia "Újraiparosodás": összeomlás, újrakezdés, kitettség szekciójában.



## SZEMEREY SAMU

szakmai vezető, Kortárs Építészeti Központ

### Csepel Művek - hogyan válhat az örökség az innováció motorjává?

A Csepel Művek egyedülálló példája a városi iparterületek rendszerváltás utáni utóéletének. A privatizáció során a cégek mellett az ingatlanállomány és az úthálózat is szinte teljes mértékben magántulajdonba került, és azóta az ipari zóna érdemi menedzsment és szervezethez nélkül működik.

Csepel kerülete az egyik legismertebb magyar company town, történetének szinte minden eleme a Művekhez kötődik. Ez az örökség ma többféle, egymással párhuzamos és elszigetelt kontextusban működik. Az iparterületen továbbműködő cégek mélyen kötődnek a területhez, ez azonban nem jelent elköteleződést a fejlesztésben való aktív részvételre. Hasonlóan, a kerület identitásában meghatározó Művek ma a városrészben egyfajta vakfoltként, hiányként van jelen, miközben a hatásai mindenhol érezhetők.

Míndeközben az ország egyik legnagyobb barnamezőjeként ismert terület továbbra is komoly ipari és gazdasági aktivitást mutat, sőt, az épített örökség védelme éppenséggel a szintén örökségnek tekinthető sok generációs ipari tudás és tevékenységgel áll konfliktusban.

A Művek eredetileg külvárosi helyszíne mára Budapest belvárosának közvetlen vonzáskörzetébe került, ami egészen új kontextusba helyezi a terület fejlődési lehetőségeit. Ezt a helyzetet erősítik a rendszerváltás óta betelepülő új típusú vállalkozások és tevékenységek, amelyek kiegészítik és átformálják a terület eredetileg is kifejezetten rugalmas és széles profilját.

A Kortárs Építészeti Központ 2016 és 2020 között egy Creative Europe projekt keretében azzal foglalkozott, hogy milyen módszerekkel lehetséges a területen működő vállalkozásokkal a Csepel Művek jövőjéről közös stratégiát alkotni. Ennek keretében több éves adatgyűjtést, terepmunkát és kutatásokat végeztünk, illetve programokat szerveztünk és rendszeres workshopokon dolgoztunk különféle stakeholder csoportokkal.

A munka keretében létrehoztuk a Művek térinformatikai adatbázisát, amelyben az itt működő cégek és tevékenységek mellett az épületek, utak és ezek állapota és a köztérhasználati elemzések eredményei is szerepelnek. A KÉK adatbázisa az első teljeskörű áttekintés a terület gazdasági működéséről és ennek az épített környezettel való összefüggéseiről. Az adatbázisra épülő kiállításon és nyilvános eseményeken mutattuk be a Művek jelenét és lehetséges fejlődési pályáit, ami az itt működő cégek számára is sok új információt tartalmazott.

Az előadás ezt a munkát tekinti át, illetve bemutatja a Csepel Művek jelenlegi területi és ipari profilját, az örökség fogalmának eltérő értelmezéseit és az ezekhez kapcsolható fejlesztési lehetőségeket, valamint összekapcsolja ezeket a kortárs urbanisztika reindusztrializációs diskurzusaival.

Hipotézisünk szerint a Csepel Művek egyedi helyzetben van egy jelentős innovációs képességekkel bíró, ipar 4.0 megoldásokat intergáló urbánus zóna létrehozására, amelynek egyedi sajátossága, hogy döntően magánvállalatok kezében van a teljes folyamat és a háttér infrastruktúra. Ennek keretében új intézmények és szolgáltatások jöhetnek létre, amelyek alulról szervezhetik meg a Csepel Művek jelenleg hiányzó közös jövőképét és menedzsmentjét.

## NAGY GYULA

egyetemi adjunktus, Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék

### **Klímaváltozás okozta katasztrófák hatása a településszerkezetre és társadalomra**

Az egyre növekvő emberi befolyás a természeti rendszerekben léptékeken átívelő, komplex problémákat generálnak, melyek politikai, jogi, társadalmi és gazdasági következményekkel járnak. A globális klímaváltozás hatásai lokálisan érzékelhető folyamatokat eredményeznek, egyre nagyobb számú környezeti katasztrófát és egyre nagyobb értékű környezeti-települési kárt okozva. Mindez az emberek mindennapi életére, életminőségére, egészségi állapotára is hatással van. A klímaváltozás következtében kialakuló környezeti katasztrófák a komplex társadalmi-gazdasági-természeti környezetben az egészséges és minőségi környezethez való jogot korlátozzák, valamint valamilyen aspektusból a fennálló feltételrendszer hirtelen változását okozzák, mely kihat a közvetlenül és közvetetten érintettek életminőségére és növelik a társadalmi különbségeket, átrajzolva a települések társadalmi-gazdasági és fizikai-műszaki szerkezetét is.

Az elmúlt évtizedekben egyre gyakoribbá váló időjárási szélsőségek számos kihívás elé állítják a települések vezetését és lakosságát. A legkülönbözőbb formában jelentkező hatások, mint például (villám)árvizek, belvizek, viharkárok, hóhullámok stb. kisebb-nagyobb mértékben befolyásolják a települések szerkezetét és a társadalmat is. Az előadás három mintaterületen zajlott kérdőíves és interjú felmérés eredményeit mutatja be, és arra keresi a választ, hogy egy-egy természeti katasztrófa-hoz köthető újjáépítési folyamat hogyan befolyásolja a településképet, a településszerkezetet és hogyan változtatja meg a települések társadalmát, a lakosok egymáshoz való viszonyát. Az előadás továbbá kitér arra is, hogy a lokális társadalmakat jellemző különböző lehetséges törésvonalak (iskolázottság, életkor, foglalkoztatás, etnikai hovatartozás stb.) kirajzolódhatnak-e a katasztrófa kapcsán felmerülő kihívásokra adott válaszokban, és ha igen, akkor azok újra rajzolják-e vagy konzerválják a településeken meglévő hatalmi viszonyokat.

A kutatás két fókuszterülete az árvíz és a belvíz, mely időszakosan fellépő víztöbblethez kapcsolódik. Az egyik mintaterület a Szeged és szuburbán térségében található Domaszék kiskertes, de állandó jelleggel lakott településrészeire vonatkozik, ahol az urbánus és szuburbán kettősség figyelhető meg. A kutatás azt vizsgálja, hogy ezeken a területeken a belvíz, mint települési probléma hogyan befolyásolja a lakosság

mindennapjait, illetve milyen károkat okoz direkt vagy indirekt módon a településállományban. A kutatás másik fókuszja az árvíz, mely hosszútávon tekint vissza a Borsod-Abaúj-Zemplén megyét érintő 2010-es, illetve a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyét érintő 2001-es árvízre és annak hatásaira. A két mintaterület esetében eltérő rekonstrukciós és kompenzációs elvet követtek, melynek mind a településszerkezetre, mind pedig a társadalmi törésvonalakra hatása volt. A három mintaterületen készült empirikus felmérés és szekunder adatelemzés eredményeit mutatja be, összesen több, mint 1000 háztartást megszólaltatva.

A kutatás eredménye alapján a két típusú katasztrófa jellegéből adódóan is különböző társadalmi- és települési reakciókat fejt ki. Ennek ellenére mindkét fókusz esetében megfigyelhetők bizonyos törésvonalak, melyek erőteljesen kötődnek a vagyoni helyzethez, az adaptációs képességhez illetve a mitigációs stratégiákhoz, valamint erőteljes szerepet kap a kialakult helyzet alakulásában az etnikai hovatartozás is.



MAGYAR URBANISZTIKAI  
TÁRSASÁG

DEBRECEN  
2021