

Területfejlesztés és Innováció

TARTALOM

EGYED ILDIKÓ – HORECZKI RÉKA

A városi hatalom és az emberi jogok – Közös metszetek, szervezetek, szövetségek

KOLTAI ZOLTÁN

Telephelyi tényezők Magyarországon, a gazdasági szerkezet és a településpolitika vállalati megítélése

BARSI BOGLÁRKA

A „boldogság” területi aspektusai és megjelenése a településfejlesztésben

NAGY ZSOMBOR

Hogyan definiálhatjuk a kirekesztést a közlekedési szektorban?

A közlekedéssel kapcsolatos társadalmi és nem társadalmi kirekesztés elméleti áttekintése

USZKAI ANDREA

Emlékkonferencia Győrben Prof. Dr. Rechnitzer János intézetalapító tiszteletére – Beszámoló a konferencia eseményeiről

FOLYÓIRATUNKKAL KAPCSOLATOS FONTOS INFORMÁCIÓK

1. Folyóiratunk lektorált folyóirat. Valamennyi közlésre benyújtott tanulmányt két, PhD vagy DSc fokozattal rendelkező kollégával lektoráltat a Szerkesztőbizottság. A tanulmányok csak támogató, pozitív lektori vélemények esetén kerülnek publikálásra. A lektorálás ún. dupla vak lektorálás!

2. A Területfejlesztés és Innováció a következő MTA tudományterületek által elfogadott folyóiratlistákon szerepel:

- MTA X. Földtudományok Osztálya – A
- MTA IX. Gazdaság- és Jogtudományok Osztálya, Regionális Tudományok Bizottsága – hazai D

3. Folyóiratunkat az alábbi hazai szakirodalmi adatbázisok referálják:

- EPA (Elektronikus Periodika Archívum és Adatbázis)

4. Folyóiratunk korábbi számai elektronikus formában, teljes terjedelemben az alábbi helyeken érhetőek el:

- <https://journals.lib.pte.hu/index.php/terinno/index>
- <https://www.terinno.hu/>
- <https://journals.lib.pte.hu/index.php/terinno/issue/archive>

5. Folyóiratunk az OJS rendszerét használja, ahol a korábbi számok is elérhetőek:

- <https://journals.lib.pte.hu/index.php/terinno/issue/archive>

6. Folyóiratunk évente kétszer jelenik meg.

IMPRESSZUM

A szerkesztőbizottság elnöke:

Pap Norbert – egyetemi tanár, Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar, Földrajzi és Földtudományi Intézet

Főszerkesztő:

Csapó János – egyetemi tanár, Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Marketing és Turizmus Intézet

A szerkesztőbizottság tagjai:

Ács Marianna – egyetemi adjunktus, Pécsi Tudományegyetem, Bölcsész- és Társadalomtudományi Kar, Neveléstudományi Intézet

Gonda Tibor – habilitált egyetemi docens, Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Marketing és Turizmus Intézet, a Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok c. folyóirat főszerkesztője

Horeczki Réka – tudományos munkatárs, Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete

László Mária – ny. egyetemi docens, Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar, Földrajzi és Földtudományi Intézet, alapító főszerkesztő

Máté Andrea – tanszékvezető, tudományos munkatárs, Pécsi Tudományegyetem, Kultúratudományi, Pedagógusképző és Vidékfejlesztési Kar, Élelmiszergazdasági és Turisztikai Tanszék

Merza Péter – egyetemi adjunktus, Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Vezetés- és Szervezéstudományi Intézet

Nagy Dávid – tudományos munkatárs, Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete

Pirisi Gábor – habilitált egyetemi docens, tanszékvezető, Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar, Földrajzi és Földtudományi Intézet

Reményi Péter – habilitált egyetemi docens, tanszékvezető, Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar, Földrajzi és Földtudományi Intézet

Trócsányi András – habilitált egyetemi docens, dékán, Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar, Földrajzi és Földtudományi Intézet

Technikai szerkesztő:

Mészáros Boglárka Ágnes – PhD-hallgató, Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Marketing és Turizmus Intézet

A folyóirat neve: Területfejlesztés és Innováció (TERINNO)

Kiadó: A folyóirat a CampInvest Kft. gondozásában jelenik meg a Pécsi Tudományegyetem Földrajzi és Földtudományi Intézet Poltikai Földrajzi, Fejlődési és Regionális Tanulmányok Tanszéke, valamint Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszéke szakmai támogatásával.

A kiadó címe: 7623 Pécs, Petőfi Sándor u. 29/1.

ISSN: 1789–0578 (Online)

DOI prefix: 10.15170

E-mail cím: info@campinvest.hu

Online elérhetőség: <https://journals.lib.pte.hu/index.php/terinno>

Tartalomjegyzék

Egyed Ildikó – Horeczki Réka: A városi hatalom és az emberi jogok – Közös metszetek, szervezetek, szövetségek	4
Koltai Zoltán: Telephelyi tényezők Magyarországon, a gazdasági szerkezet és a településpolitika vállalati megítélése	21
Barsi Boglárka: A „boldogság” területi aspektusai és megjelenése a településfejlesztésben	35
Nagy Zsombor: Hogyan definiálhatjuk a kirekesztést a közlekedési szektorban? A közlekedéssel kapcsolatos társadalmi és nem társadalmi kirekesztés elméleti áttekintése ...	58
KONFERENCIA BESZÁMOLÓ	72
Uszkai Andrea: Emlékkonferencia Győrben Prof. Dr. Rechnitzer János intézetalapító tiszteletére – Beszámoló a konferencia eseményeiről	72

A VÁROSI HATALOM ÉS AZ EMBERI JOGOK – KÖZÖS METSZETEK, SZERVEZETEK, SZÖVETSÉGEK

¹Egyed Ildikó – ²Horeczki Réka

¹tudományos munkatárs, HUN-REN Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete; egyed.ildiko@krtk.hun-ren.hu; ORCID: 0000-0002-8711-6270

²tudományos főmunkatárs, HUN-REN Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete; horeczki.reka@krtk.hun-ren.hu; ORCID: 0000-0003-3131-681X

DOI: 10.15170/terinno.2024.17.03.01

Absztrakt: A globalizáció, a metropolizáció és a hálózatok felemelkedése nagymértékben hozzájárult a városok globális diplomáciai folyamatokban való fokozódó térnyeréséhez, nemzetközi szereplőkként való növekvő elismertségükhöz. Ennek következtében a szubnacionális szereplők szempontjai egyre inkább érvényre jutnak a nemzetközi agendák formálásában, amelyekben a városok az inkluzív és fenntartható fejlődés élharcosaiként jelennek meg. A városok közötti kapcsolatok vizsgálatának fontossága a 21. században prioritássá vált, ma már nem csak nemzetek vagy régiók képviselhetnek gazdasági és politikai hatalmat, hanem maguk a városok is. A városok közötti együttműködés hálózatos formái túlmutatnak az államközi kapcsolatokon nyugvó multilaterális rendszer keretein, míg a nemzetközi szervezetek közös céljainak elérésében az ún. *soft power* politika vált a domináns eszközzé. A tanulmány a puha hatalom gyakorlásán alapuló városdiplomácia szerepével foglalkozik a nemzetközi politikai színtéren, a nemzetközi agendák fenntarthatósági célkitűzéseinek keretrendszerébe ágyazva az emberi jogi elvek várospolitikai integrációjának bemutatását. Ennek során megvizsgálja a városok európai és globális kooperatív szövetségeinek (city-to-city) nemzetközi agendákban és a participatív demokrácia hatékony működésében való közreműködését; az emberi jogok védelmére alapozott városszövetségek áttekintésével a városok nemzetközi szerepének látványos erősödését kívánja alátámasztani. A hálózatosodásban megjelenő városdiplomáciát a helyi érdekek felfelé csatornázásának tekintjük, amely összekapcsolva a globális agendákkal plusz forrászerző képességet biztosíthat a városok számára, és a jelenlegi trendek fényében úgy látjuk, hogy a globális együttműködések jövőjét egyre inkább a hálózatos, hatékony és inkluzív multilateralizmus felé mozdíthatja el.

Kulcsszavak: hálózat, diplomácia, város, emberi jogok, ENSZ, inkluzív multilateralizmus

CITY POWER AND HUMAN RIGHTS – COMMON INTERSECTIONS, ORGANISATIONS, ALLIANCES

Abstract: The rise of globalisation, metropolitanisation and networks has significantly increased the prominence of cities in global diplomacy and enhanced their recognition as emerging international actors. As a consequence, subnational actors are “claiming a seat at the table” in the shaping of international agendas, underlining the growing visibility of cities at the forefront of inclusive and sustainable development. The study of city-to-city relations has emerged as a key priority in the 21st century where cities are increasingly seen as representing significant economic and political power besides nations and regions. Cooperative networks between cities transcend the limitations of the nation-state-centric multilateral system, with soft power politics mobilised as a privileged tool by international organisations to achieve their common goals.

This paper addresses the practice of soft power in the form of urban diplomacy in the international political arena, embedding human rights based urban policies in the urban sustainability goals frameworks defined by international agendas. To this end, it examines the contribution of EU-level and global city-to-city alliances to the implementation of international agendas and participatory democracy, and on the other hand, it presents an overview of city alliances dedicated to the safeguarding of human rights in order to demonstrate the growing prominence of the international role of cities. We see city diplomacy via networking as an efficient means of channelling local interests into the global arena, which, combined with global agendas, can enable cities to obtain additional development funding, and in the light of current trends, it may also shift the future of global cooperation towards a networked, more effective and inclusive multilateralism.

Keywords: *networking, diplomacy, city, human rights, UN, inclusive multilateralism*

Bevezetés

A globális kihívások a jelenlegi társadalmi-gazdasági problémákkal terhelt világban összekapcsolódnak, ma már többdimenziós krízisek sújtják az egyes régiókat, országokat. Gondolunk itt a világon egyszerre jelen lévő túlnépesedésre és népességfogyásra, éhezésre és túltermelésre, háborúkra, egészségügyi vészhelyzetre és természeti katasztrófákra. Ezen problémák legélesebben talán a városokban (főként a nagy- és globális városokban) rajzolódnak ki. A városok jelentősége a történelem során vitathatatlan. Egyszerre a gazdasági, kulturális és politikai hatalom csomópontjai, térszervező funkcióik látványosak. A társadalmi reprodukcióban betöltött szerepük 2008-ban érte el a fordulópontot, amikor is a világ népességének több mint fele városi lakosnak számított. Jelenleg is folyamatosan növekszik a városi lakosság száma, 2023 év végén elérte a 4 600 280 070 főt az ENSZ adatai alapján (ENSZ 2024). A városi kormányzás, együttműködési képesség, polgárainak, funkcionális térségeiben élők jólétének kérdésköre állandóan jelen lévő fejlesztéspolitikai és fenntarthatósági tématerület.

Különböző tudományterületi szakértők figyelik a városoknak a világ színpadán betöltött vezető szerepét, amelyet javarészt a gazdasági, illetve a politikai és szimbolikus tőkéjük révén nyerik el. Érdekes szempontként jelentkezik a városok felemelkedése mellett az államközpontú nemzetközi kapcsolatok csökkenő kizárólagossága, így a globalizáció és a hálózatosodás közötti kulcsfontosságú kapcsolatot a regionális tudományban és társtudományaiban is kiemelt érdeklődés övezi. A gazdasági tevékenység elemei térben elkülönülnek, miközben a nagyvállalatok versenystruktúrája és a verseny egyre inkább nemzetközivé válik (ez nemcsak a fejlett üzleti szolgáltatásokra vagy az új iparágakra igaz, hanem a hagyományos ágazatokra és döntéshozatali módszerekre is). Ez a nemzetközivé válás, a globális hálózatok kialakulása más ágazatokra is vonatkozik (pl. kutatás, éghajlatváltozás, gasztronómia), és a városok közötti kapcsolatok (verseny/együttműködés/lobbizás) szempontjából is egyre inkább értelmezhető. A városok európai és globális együttműködési szövetségeinek elemzése alapvető fontosságú a globális célokhoz való hozzájárulásuk és a részvételi demokrácia hatékony működése szempontjából. A városok közötti kapcsolatok (többdimenziós) vizsgálatának fontossága a 21. században prioritássá vált, mivel már nem csak nemzetek vagy régiók képviselhetnek gazdasági és politikai hatalmat, hanem maguk a városok is.

A globalizáció, a metropolizáció és a hálózatok felemelkedése a fő magyarázó változók közé tartoznak a városok azon törekvése mögött, hogy részt vállaljanak a globális diplomáciai folyamatokban (Bäckstrand et al. 2017, Dzebo et al. 2019). Az olyan nemzetközi rendszerek, mint az UNFCCC (United Nations Climate Change) keretrendszere, a globális problémákat kezelő, államok és nem állami szereplők (városok, regionális kormányok, nem kormányzati szervezetek, vállalatok, pénzügyi intézmények) részvételével működő, több érdekelt felet tömörítő partnerségekre támaszkodnak, amelyek célja a nemzetközi rendszer legitimitásának javítása. A városok közötti együttműködés hálózatos formái túllépnek a multilaterális kereteken, és a nemzetközi szervezetek közös céljainak elérésében az ún. *soft power* politika vált a domináns eszközzé. A tanulmány a puha hatalom gyakorlásán alapuló városdiplomáciát

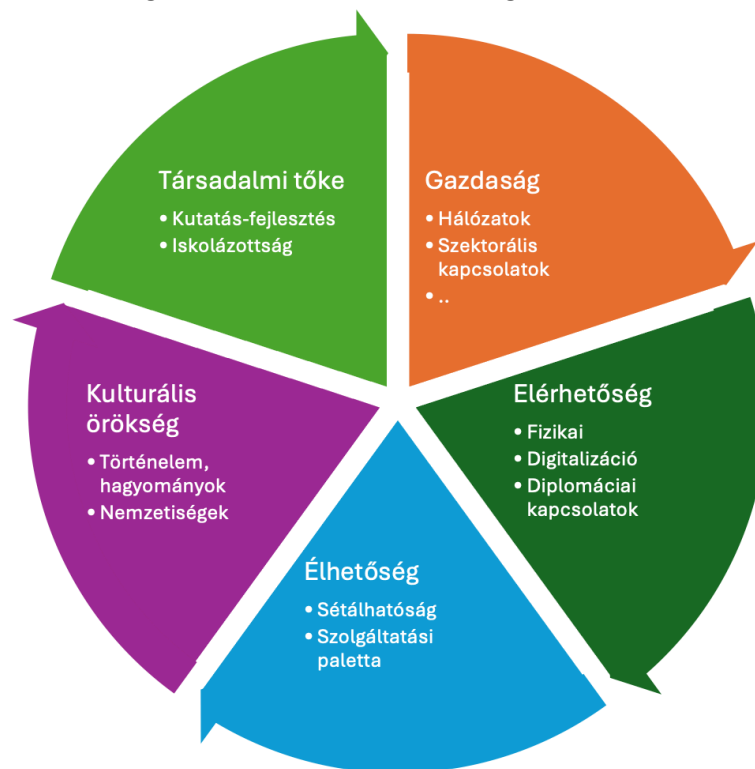
vizsgálja egy globális politikai szintén, a fenntarthatósági keretfeltételek közül az emberi jogi szövetségeken keresztül.

1. A globális diplomácia és az új belépők, a nagyvárosok

A városi diplomácia funkciója az 1980-as évektől kezdődően felértékelődött, ahogy nőtt a városok szerepe, nemzetközi kapcsolatainak tere és politikai-hatalmi viszonyai; úgy egyre inkább érzékelhetővé vált, hogy a nagyvárosok, főként a globális városok erőteljesebb pozíciót birtokolnak, mint néhány nemzetállam. A városdiplomáciai kérdésekkel foglalkozó tudományterület felértékelődése a sokszínű nemzetközi (és nemzetállamon belüli) kapcsolatrendszerekkel, a városi szerepkörök változásával, erősödésével is magyarázható (Marchetti 2021). A városok nemzetközi kapcsolatrendszereik révén világszerte kiterjesztik mozgásterüket, kölcsönösen segítik és tanulnak egymástól, közpolitikai és társadalmi jóllét modelljeiket megosztják egymással, innovatív gondolkodásmódjuk hatást gyakorolhat a nemzetközi és globális folyamatokra (Hambleton 2003). Sassen (2006) korszakalkotó munkájában arra szólította fel a várostudósokat, hogy az egyre inkább transznacionalizálódó és összekapcsolódó globális városok esetében gondolják át a városokról, mint nemzetállamok aleggységeiről alkotott hagyományos nézeteiket.

A globális városok, mint a globális gazdaság gerincei (Sassen 1991): vállalati központok, pénzügyi, jogi, menedzsment, könyvelési és reklámcégek kifinomult hálózatait koncentrálnak. Ezáltal ezen városi fogalom már a világgazdaság magasan koncentrált egyfajta uralkodói pontjaivá avanszálta ezeket a településeket, mivel fejlett posztindusztriális termelési helyszínek, a pénzügyi innovációk és termékek piacai, politikai erő birtokosai. Ezen globális városok már nemcsak gazdasági hatalomra törekednek, hanem a lakosságuk életminőségének javítására is; legyen szó elérhetőségről, szolgáltatási palettáról, lakóviszonyokról, kulturális tradíciókról, tudástőkéiről vagy a környezeti viszonyokról (1. ábra). Egy adott ország, régió (vagy kisebb területi egység) hatalmának mérésére a vizsgált dimenziók minőségétől és mennyiségétől függően többféle módszertant használnak: versenyképességet pl. a Global Urban Competitiveness Report mér (Gucr 2010), magnetizmust a Global Power City Index (Takenaka et al. 2023), gazdasági hatalmat a Global&WorldCities által használt módszer (https://gawc.lboro.ac.uk/), városi ellenállóképességre fókuszál az UN-HABITAT (2021) tanulmánya, jóllétre pl. Stiglitz et al. (2018) vagy Kulcsár (2020); élhetőségre Moreno et al. (2021).

1. ábra: A globális városok értékelhetőségének főbb dimenziói



Forrás: saját szerkesztés Moreno et al. (2021) és Takenaka et al. (2023) alapján

A globális városok vonzóképességét hat fő elem köré építette fel Takenaka és tsai (2023) kidolgozott módszertana. A Global Power City Index (GPCI) főbb dimenziói: gazdaság, kutatás-fejlesztés, kulturális interakciók, élhetőség, környezet és elérhetőség; további hetven indikátorból épülnek fel. A dimenziók alapján 48 globális várost azonosítottak és rangsorolnak már 2014 óta. Az első öt helyezett között erőteljes stabilitás mutatkozik, 2018 óta nem volt mozgás London, New York, Tokió, Párizs és Szingapúr között. A városi hatalom ezen szempontrendszerre olyan más indexek által nem használt mutatókat is figyelembe vesz, mint pl. a nemzetközi konferenciák száma, kulturális események értéke, külföldi lakosok száma stb. A mutatók diverzitása egyben jelzi a városok sokszínűségét és társadalmi-gazdasági-ökológiai háttérét is.

Az értékelhetőség dimenziói között megfigyelhető, hogy az 1980-as évekig jellemzően a gazdaság állt a középpontban, majd az 1990-es évektől, de különösen a millennium óta a gazdaság számára felértékelődött a humán erőforrás és került mind a vizsgálatok, mind az értékelési skálák centrumába. Ez egyúttal maga után vonta azt is, hogy a globális városok mindennapi működése megkívánta egy újfajta városi kormányzási modell megalkotását, amely a hosszútávú kihívások kezelésére reflektál és alkalmazza a fenntarthatóságot integráló stratégiákat, nyilatkozatokat, standardokat. Az Egyesült Nemzetek Szövetsége 17 prioritás köré rendezte és Fenntartható Fejlődési Céloknak nevezte azokat a követendő szándékokat, amelyek a nemzetek és a régiók közötti különbségek csökkentését irányozták elő (UN 2020). A legfőbb célként a szegénység felszámolása, a környezeti állapot védelme és az emberek békében, jólétben való élete fogalmazódott meg. A városszövetségek vizsgálatában éppen

ezért első lépésként az emberi jogokhoz kapcsolható városszövetségekre helyeztük a hangsúlyt, mivel a városok polgáraik jóléte nélkül nem tudnának gyarapodni. Ezáltal a városdiplomáciát a helyi érdekek felfelé csatornázásának tekintjük, amely összekapcsolva a globális agendákkal plusz forrászerző képességet biztosít a városoknak, tehát mindenképpen pozitív változásnak tekinthető (Acuto 2014).

2. Az ENSZ Agenda 2030 céljai és a városszövetségek kapcsolata

Az ENSZ 2016-ban elfogadott Fenntartható Fejlődésről szóló Agendája (*AGENDA 2030*), a Quito-i HABITAT III során jóváhagyott Új Városi Agenda (*New Urban Agenda*, a továbbiakban: *NUA*), valamint a Párizsi Klímaegyezmény megalapozták az emberiség és a föld jövőbeli fejlődési útját kijelölő globális együttműködések és a multilateralizmus új keretrendszerét. A Fenntartható Fejlődési Célok (SDG-k) hatályba lépése óta számos különböző nemzetközi kezdeményezés, jó gyakorlat, hálózat, internetes honlap és módszertani útmutató foglalkozik azok helyi szintű adaptációjával, ugyanakkor a túlnyomórészt nemzetállami szintű megvalósításuk folyamatára koncentráló szakirodalomban az SDG-k lokalizációja mindmáig kevés figyelmet kapott (Immler & Sackers 2022). A 11. SDG (fenntartható városfejlődés) a további 17 SDG teljesülésének elengedhetetlen feltétele; a városok jelentik a *NUA* szerint az inkluzív és fenntartható fejlődés fő hajtóerejét. Az ENSZ politikák városi keretrendszerét adó és jelentős átfedéseket mutató *NUA* és *Agenda 2030* globális iránymutatásai lényegében a 11. SDG-hez tartozó célkitűzésben – inkluzív, biztonságos és fenntartható városok és települések létrehozása – összegezhethők. A *NUA* 175 paragrafusa a földhasználati jogokra, a megfizethető lakhatásra, az egyenlőtlenségek felszámolására, a közterek létrehozására, a környezetvédelemre, a nemek közti egyenlőségre, a mobilitás növelésére és a közszolgáltatások egyetemes elérhetőségére vonatkozó iránymutatásokat tartalmaz, „senkit és semmilyen térséget nem hagyva hátra”. Az ENSZ tagállamok által elfogadott, de formális végrehajtási eszközrendszer nélkülöző, nem kötelező érvényű dokumentumként (ún. puha jog) a *NUA* tágas mozgásteret biztosít a megvalósítás mikéntjét illetően, amelynek a „nemzeti jogszabályokhoz és gyakorlatokhoz, politikákhoz és prioritásokhoz” kell igazodnia (vö. UN 2016, 8.). Általános tapasztalat és egyben kritika tárgyát képezi, hogy a helyi szereplők inkább a globális célok passzív megvalósítói, mintsem a nemzetközi szakpolitikák aktív formálói, a döntéshozók pedig többnyire nem rendelkeznek városirányítási tapasztalattal vagy urbanisztikai háttérrel.

A többdimenziós krízisek kontextusában az ENSZ nyilatkozatot adott ki a multilateralizmus jövőjéről, amelyben a civil és üzleti szféra szereplőinek, a helyi és területi önkormányzatoknak a részvételére alapuló inkluzívabb multilateralizmus és a sokszereplős, a városok vezető szerepére alapozott többszintű kormányzás mellett érvelt (UN75 2020). Az ENSZ főtitkárának víziójában a globális együttműködések jövőjét a hálózatos, hatékony és inkluzív multilateralizmus határozza meg, az ajánlások egy újfajta, az emberi jogokból építkező, a globális közjavak fenntarthatóbb és igazságosabb eloszlását megcélzó társadalmi szerződést sürgetnek (*Our Common Agenda* 2021). A nem kormányzati szereplők javuló pozícióit jelzi, hogy az ENSZ főtitkár kezdeményezésére 2022-ben megalakult az *ENSZ munkacsoport a*

városok jövőéért nevű ügynökségközi és az ENSZ Habitat irányítása alá tartozó testület, amely arra kapott megbízást, hogy kidolgozza a helyi és regionális önkormányzatok kormányközi folyamatokban való intézményes megerősítésének lehetséges scenárióit. Ezzel párhuzamosan 2020-ban a *Global Parliament of Mayors* (GPM) a globális kormányzás átfogó reformja jegyében a városok formális döntési kompetenciákkal való felruházását javasolta az ENSZ számára, annak érdekében, hogy a városok és hálózataik a nemzetállamokkal egyenrangú partnerekként részt vehessenek a nemzetközi szakpolitikák alakításában. Mivel az ENSZ formális struktúráiban a kritikák szerint nem jelenik meg a városok nemzetközi kapcsolatok terén megfigyelhető látványos térnyerése, az ENSZ 75. évfordulója alkalmából javasolt névváltoztatás (Egyesült Nemzetek és Városok Szervezete) a kormányközi kapcsolatok helyett a városok bevonására helyezte volna a hangsúlyt (Szpak & Rezmer 2024).

Hasonló szemléletben íródott a hatékony multilateralizmushoz kapcsolódó magasszintű tanácsadó testület jelentése (HLAB UN 2023), amelynek ajánlásai között szerepel a multilaterális szerződések aláírási jogának a helyi önkormányzatokra való kiterjesztése, valamint a városok (és régiók) a civil szervezetektől és a nem kormányzati szereplőktől jól elhatárolható, sajátos jogi státusza. Ezek révén feloldhatóvá válna az az ellentmondás, hogy miközben a városok élen járnak a hatékonyan működő nemzetközi hálózatok létrehozásában, és a globális kormányzás is döntően városi jelenség, valamint a városokra hárul a legnagyobb felelősség a klímaváltozás, egyenlőtlenségek, erőszak, migrációs hullámok, demográfiai változások stb. hatásainak kezelésében, a formális globális kormányzási mechanizmusokban csak marginális szerepet kapnak (Ibid, 16-17.).

Az elmúlt évek során világszerte számos nagyváros tett kísérletet az SDG-k megvalósítására, sikeresen integrálva azokat a fejlesztési stratégiákba és középtávú terveikbe (pl. Montreal, Toronto, New York, Los Angeles esetei). Az UCLG 2024-ben kiadott jelentése szerint a kisebb helyi és városi önkormányzatok, noha az ő esetükben nem jelenik meg expliciten a helyi politikák és az SDG keretrendszer kapcsolata, számos SDG területén jelentős eredményeket értek el, ezek közt említhető az SDG-k és a helyi tervdokumentumok összehangolása, az alapvető szolgáltatásokhoz való hozzáférés, a klímavédelem, a helyi reziliencia, a nők és az emberi jogok védelme, a társadalmi részvétel és elszámoltathatóság növelése. Erre utal a 2018 óta világszerte 235 helyi és regionális önkormányzat által benyújtott mintegy 295 önkéntes helyi beszámoló (VLR) az Agenda 2030 végrehajtásának nyomon követéséért felelős Magas Szintű Politikai Fórum felé (GTF 2024).

A NUA és az ENSZ fenntartható fejlődési céljaiban (SDG-k) a helyi önkormányzatok szempontjai is megjelennek, érdekképviselőket a helyi önkormányzatok legfontosabb nemzetközi hálózatait összefogó Helyi és Regionális Önkormányzatok Globális Munkacsoportja (Global Taskforce of Local and Regional Governments) látja el 2013 óta. Megalakulásának köszönhetően az ENSZ rendszeren belül az önkormányzatok lettek az egyetlen olyan nem kormányzati szereplők, amelyek a munkacsoporton keresztül inputokat szolgáltathatnak a szakpolitikai döntéshozatali folyamatok számára, valamint nyomon követhetik a globális agendák helyi megvalósítását. A munkacsoport hívja össze a World Assembly of Local and Regional Governments (WALRG) nevű fórumot, amelynek 2022-es New York-ban rendezett

találkozásán az SDG-k és a NUA teljesítésében kulcsszerepet játszó helyi és regionális önkormányzatok teljes jogú politikai szereplőkként való elismeréséről folytak a viták. Az állandó részvétel, az intézményesült partnerség feltételeinek megteremtésén dolgozik az ENSZ főtitkár által 2023 őszén létrehozott, évente háromszor ülésező, húsz városi és szövetségi képviselőből álló Secretary General’s Advisory Group on Local and Regional Governments nevű, helyi és regionális önkormányzatokkal foglalkozó tanácsadó csoport, amely a fenntartható fejlődéssel, a nemek közti egyenlőséggel, a társadalmi befogadással, a klímaváltozással, az új városi agendával és az emberi jogokkal kapcsolatos kérdéseket vitat meg.

Az ENSZ rendszeren belüli pozícióik erősítéséért lobbizó városi és területi önkormányzatok számára fontos további mérföldkövet jelentett a 2024 őszén New York-ban megrendezett Jövőcsúcs, amelyen több mint 100 helyi és regionális önkormányzati képviseltette magát. Az eseményt megelőzte a „Pact for the Future of Humanity” című, a gondoskodás-alapú társadalmi szerződést szorgalmazó dokumentum elfogadása a UCLG 2022-es, a koreai Deajeon-ban rendezett éves kongresszusán, amely az általános és egyetemes közszolgáltatásokat egy új, „gondoskodó társadalom” alappilléreinek nevezi. A Paktum három tengelye – Emberek, Bolygó, Kormányzat – a helyi demokrácia és az önkormányzatiság, az elszámoltatható többszintű kormányzás és az inkluzív multilateralizmus fontosságát hangsúlyozza a globális agendák helyi megvalósításában, előtérbe helyezve az emberi jogok decentralizált kormányzását.

1. táblázat: A fontosabb nemzetközi egyezmények az önkormányzati politikák szempontjából

Az emberi jogok és a helyi önkormányzatok viszonyának elemzésében alapvető referenciaként szolgáló nemzetközi standardokat tartalmazó dokumentumok	Az Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozata
	Az emberi jogok európai egyezménye
	Az Európai Unió Alapjogi Chartája
	A módosított Európai Szociális Karta
	A Polgári és Politikai Jogok Nemzetközi Egyezségokmánya
	A Gazdasági, Szociális és Kulturális Jogok Nemzetközi Egyezségokmánya
	Európa Tanács Európai Városi Chartája
	A Helyi Önkormányzatok Európai Chartája (amennyiben az önkormányzathoz való jog alapjognak minősül)
	Az Európa Tanács regionális demokráciára vonatkozó referenciakerete

Forrás: saját szerkesztés

Az ENSZ Emberi Jogi Tanácsa a nemzetállamok felelősségét hangsúlyozza a nemzetközi szerződések elsődleges és beszámolásra kötelezett alanyaként, amelyek a nemzetközi kötelezettségek teljesítésében kötelesek együttműködni az önkormányzatokkal, biztosítva számukra az alkotmányosan rájuk ruházott feladatok ellátáshoz szükséges kompetenciákat és forrásokat (Bergmann 2018, Durmuş 2020). Amint azt a Helyi és Regionális Önkormányzatok Kongresszusa is kiemeli (CoE 2016), a nemzeti kormányzat feladata, hogy olyan képessé tevő környezetet teremtsen az önkormányzatok számára, amely alkalmassá teszi őket a nemzetközi

emberi jogi dokumentumok helyes értelmezésére (1. táblázat), emberi jogi kötelezettségeik teljesítésére, valamint ellenőrizze, hogy a helyi hatóságok működése megfelel-e az emberi jogi standardoknak.

A nemzetközi szerződések absztrakt, diplomáciai nyelvezetben íródnak, az emberi jogi elvek pedig sokszor idealista, magasröptű eszményeknek tűnhetnek, a kritikák szerint a nemzetközi standardok nem érzékenyek a helyi kontextusra, és a nyugati értékeket próbálják ráerőltetni a más kultúrájú országokra. Az emberi jogok a mindennapi életben a helyi politikák gyakorlata során konkretizálódnak, egyértelmű, kötelező érvényű jogi kötelezettségeket róva az államra és az állami szervekre minden területi kormányzási szinten, ugyanakkor a sikeres megvalósításuk feltétele a helyi elfogadottság és támogatás. Az Emberi Jogok Tanácsa 2019-es találkozásán az ENSZ Emberi Jogi Főbiztosa a különböző kormányzati szintek szorosabb együttműködését sürgette az Agenda 2030 megvalósítása érdekében. A Raoul Wallenberg Intézet „Emberi Jogok és az SDG-k” c. jelentése szerint az emberi jogi városok sokkal eredményesebbek az ENSZ fenntartható fejlődési céljainak megvalósításában, mint azok a városok, amelyek nem az emberi jogokra alapozzák a fenntartható fejlődésüket (Kjaerum et al. 2018).

3. Az emberi jogok fontossága a városszövetségek és az általuk életre hívott nemzetközi egyezményekben

Az emberi jogok az ENSZ legfontosabb alappillérei közé tartoznak és a nemzetközi agendák középpontját képezik. Az alapvető emberi jogok körét lefektető jelentősebb nemzetközi szerződések az Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozata (1948), az 1976-ban elfogadott Gazdasági, Társadalmi és Kulturális Jogokról szóló Nemzetközi Egyezmény (ICESCR) és az 1966-ban hatályba lépő Civil és Politikai Jogokról szóló Nemzetközi Egyezmény (ICCPR). Az Új Városi Agenda (NUA) esetében a Danish Institute for Human Rights elemzése rámutatott, hogy a 169 cél közül 156 szoros összefüggést mutat a nemzetközi emberi jogi előírásokkal és munkaerőpiaci standardokkal (Feiring & Hassler 2016). A NUA az első olyan hivatalos nyilatkozat, amely a helyi önkormányzatokat közvetlenül felhatalmazza az emberi jogok védelmére és előmozdítására minden a helyi hatásköreikhez tartozó területen. A dokumentum diplomáciai és helyi kezdeményezéseik révén a béke előmozdítóinak nevezi a helyi önkormányzatokat, amennyiben azok az erőszakot megfékezik és támogatják az igazságszolgáltatáshoz való hozzáférést. Robosztus, átlátható és felelős intézmények létrehozásával az önkormányzatok hozzájárulnak az egalitárius, inkluzív és participatív kormányzati struktúrák megerősítéséhez, a korrupció megszüntetéséhez, az információhoz való széleskörű hozzáféréshez. Az SDG-k számos közvetlen utalást tartalmaznak az emberi jogokra: már a preambulum is leszögezi, hogy a 17 SDG feladata az emberi jogok biztosítása mindenki számára. Nem utolsósorban helyérzékeny, emberközpontú és a közösség prioritásait tükröző politikáik révén az önkormányzatok a legalkalmasabbak az alacsony ellátottságú, marginalizált térségek és csoportok szempontjainak figyelembevételére és azoknak becsatornázására a befogadó és békés társadalmak létrehozását megcélzó 16. SDG megvalósítási folyamatába.

Az SDG-k megvalósításának a leghatékonyabb és egyúttal legkézenfekvőbb eszközei az emberi jogok, de különösen is az emberi jogi városok (Kjaerum et al. 2018, Saiz & Donald 2018, Kaltenborn et al. 2020). Ugyanakkor az emberi jogokat tartalmazó fenntartható fejlődési cél (16. SDG) az Agenda 2030 egyik legsikertelenebb eleme, a vonatkozó célok és a kapcsolódó indikátorok terén – erőszak csökkenése, igazságszolgáltatáshoz való hozzáférés, jogállamiság, inkluzív, participatív, elszámoltatható kormányzás, korrupció visszaszorítása stb. – nem valószínűsíthető jelentős előrelépés a 2030-as határidőig (UNDP, UNODC, OHCHR 2024, CLD 2022).

Az emberi jogi városok mozgalma már az 1990-es évek óta jelen van változatos helyi és regionális, alulról induló kezdeményezések formájában, a 2000-es évek elejétől egyre látványosabb kísérletek történtek a helyi önkormányzatok részéről az emberi jogi agendák helyi közpolitikákba történő integrációjára, amelyet a városok és önkormányzatok nemzetközi hálózatai is aktívan támogattak. A United Cities and Local Governments (UCLG), a helyi önkormányzatok legnagyobb nemzetközi ernyőszervezetének Társadalmi Befogadás, Részvételi Demokrácia és Emberi Jogok Bizottsága (CISDP) minden várost arra biztat, hogy csatlakozzon az emberi jogi városok mozgalomához, a 2001-ben elfogadott „Európai Charta az Emberi Jogok Védelméről a Városokban” és a „Globális Emberi Jogi Karta-Agenda a Városban”¹ c. úttörő dokumentumok aláírásával. A 2011-ben Nantes és Barcelona vezetésével elfogadott charta-agenda az antikapitalista „városhoz való jog” és a „város mint kollektív mű” elvét tükröző újfajta társadalmi szerződésben, ún. emberi jogi megközelítésben gondolja újra az állampolgárok és a közintézmények kapcsolatát. Európában a városhoz való jog kevésbé épült be a politikai dokumentumokba, az Európa Tanács Városi Chartájának preambuluma címében ugyan tartalmazza a városhoz való jogot (annak francia verziójában), de a 2023-ban kiadott legújabb Európai Városi Charta (2023) már nem említi. Ezzel szemben az emberi jogi városok mozgalomának alapító dokumentuma, a napjainkig 400 polgármester által aláírt „Európai Charta az Emberi Jogok Védelméről a Városokban” (2001) első cikkelye a városhoz való jogot emberi jogként definiálja, amely minden városlakó számára garantálja a politikai, társadalmi és ökológiai fejlődésükhöz nélkülözhetetlen feltételekhez való hozzáférést, miközben megerősíti a szolidaritás iránti elkötelezettséget (UCLG 2001).

Az aláíró városokkal szemben elvárás, hogy az emberi jogokat az önkormányzati politikák vezérelvének tekintsék, közös vállalásaik terén pedig együttműködjenek más városokkal és kiaknázzák a városhálózatok² nyújtotta lehetőségeket. A chartát 2000-ben Barcelona vezetésével a helyi önkormányzatok informális koalíciója (Coalition of Cities for Human Rights)

¹Global Charter Agenda of Human Rights in the City
https://www.uclgcisdp.org/sites/default/files/CISDP%20Carta-Agenda_ENG_0.pdf.

²Az emberi jogi városok szempontjából kitüntetett jelentőségű városhálózatok a teljesség igénye nélkül: ECCAR, ICCAR, Child Friendly Cities, Intercultural Cities programme, Eurocities, smart cities, the European Forum for Urban Security, Shelter Cities, Rainbow Cities Network, Human Rights City Network, UCLG, Cities for Digital Rights, Council of European Municipalities and Regions (CEMR) European Association for Local Democracy and Local Governments for Sustainability.

léptette életbe, amely időközben számos önálló városi charta keletkezését inspirálta (pl. Montreal, Bécs, Mexikóváros). A tisztán helyi érvényű emberi jogi kartákban az állam, mint az emberi jogok érvényesítőjének szerepét a helyi önkormányzatok veszik át, amelyet a jogi diskurzus is alátámaszt (Grigolo 2016). E városok formális nyilatkozataik és chartáik szellemiségében vállalták, hogy akcióterveket, indikátorokat dolgoznak ki a nemzetközi emberi jogi elvek várospolitikákba és közszolgáltatásokba történő integrációjának elősegítésére, emberi jogi képzéseket szerveznek, emberi jogi önkormányzati hivatalokat (sok esetben önálló anti-diszkriminációs irodákat) és bizottságokat állítottak fel a felsőoktatás és civil szféra részvételével.

Az „emberi jogi város” kifejezést a PDHRE (People’s Movement for Human Rights Learning) nevű amerikai székhelyű nemzetközi civil szervezet vezette be a köztudatba a 90-es évek közepén, társadalomjobbító céllal, a helyi hatalmi viszonyok átalakításának explicit szándékával (Oomen & Baumgärtel 2014). A fogalom alatt a szervezet olyan várost ért, ahol a kormányzati és egyéb szervezetekben és intézményekben munkálkodó jóakarátú emberek az emberi jogi keretek között kívánják előmozdítani a közösségi élet fejlődését. Az argentin Rosario, a világ első emberi jogi városa (1997), e szervezet programját alkalmazva az Egyetemes Emberi Jogok Nyilatkozatát választotta a várospolitika vezérelvének. Rosario példáját követve 2001-ben Graz lett az első emberi jogi város Európában, 2006-ban Montreal, 2008-ban Washington D.C., 2010-ben Gwangju, Barcelona és Mexikóváros, 2011-ben Utrecht, 2014-ben Bécs, 2017-ben York, 2018-ban Lund, 2020-ban Torinó (a jogok és antirasszizmus fővárosa), emellett Európában Middelburg, Nürnberg, Salzburg, Valencia és Leuven rendelkeznek még emberi jogi város státusszal.

A mozgalom fejlődésében fontos mozzanatot jelentett a 2012-es Gwangju-i Nyilatkozat, amely részletesen bemutatja az emberi jogi megközelítést, az emberi jogi várost pedig olyan helyi közösségként, másrészt lokális kontextusba ágyazott társadalmi-politikai folyamatok összességékként definiálja, ahol az emberi jogok alapvető értéként és vezérelvként jelennek meg (Gwangju City 2012). A nyilatkozatot az emberi jogok, a demokrácia és az egyenlőség terén élenjáró koreai Gwangju által rendezett, száz emberi jogi város részvételével zajló konferencia alkalmából fogadták el, amely 2011 óta az emberi jogi városok éves fórumának (World Human Rights Cities Forum) ad helyszínt. Marks és szerzőtársai (2008) értelmezésében az emberi jogi város olyan közösség, amelynek tagjai az egyszerű állampolgároktól a közösségi aktivistákon, a helyi politikai döntéshozókon át a helyi hivatalnokokig terjedően párbeszédet folytatnak egymással, és a nők, a férfiak és gyermekek életét és biztonságát az emberi jogi normáknak és előírásoknak megfelelően igyekeznek előmozdítani. Az emberi jogi város tehát egy olyan inkluzív város, amely minden lakosa számára biztosítja az egyenlő jogokat, mindenfajta nemi, faji, bőrszín, társadalmi státusz alapján történő megkülönböztetést elkerülve. Emellett a nemzeti vagy etnikai kisebbséghez tartozó, sérülékeny, vagy marginalizált csoportok (különösen a fogyatékkal élők, a szexuális alapú megkülönböztetés áldozatai, a gyermekek, az idősek, a bevándorlók és a menekültek) számára igyekszik biztosítani a mindennapi életüket érintő döntéshozatali és szakpolitikai folyamatokban való teljes jogú részvétel lehetőségét, a diszkriminációmentességet, a jogállamiságot, a részvételt, a felhatalmazást,

az átláthatóság és az elszámoltathatóság emberi jogi elveinek bázisán (GOODHART 2019). Egy svéd kutatók által végzett felmérés tanulsága szerint az emberi jogi várossá válást megelőzően a városoknak legalább hat kritériumnak kell megfelelniük (Kjaerum et al. 2017):

- + Olyan helyi közösség létrehozása, amelynek tagjai aktív felelősséget vállalnak az emberi jogok megvalósításáért, e téren együttműködve a civil társadalommal és más érintett szereplőkkel;
- + Az emberi jogokkal kapcsolatos ismeretek és tapasztalatok terjesztése a politikusok, hivatalnokok, a helyi lakosság és a civil társadalom körében;
- + Az emberi jogok beépítése a hivatalos politikákba, eljárásokba és intézkedésekbe, előmozdítva az emberi jogok tiszteletét, védelmét és teljesülését;
- + A jogok érvényesítését övező dilemmák és potenciális konfliktusok láthatóságának biztosítása;
- + A szerződések és egyéb jogi dokumentumok aláírásakor az emberi jogok tiszteletben tartásának, védelmének és teljesülésének garantálása;
- + A rendszeres jelentések és az eredmények kommunikációját megkönnyítő, jól kezelhető mechanizmusok kidolgozása.

Durmuş (2020) az önkormányzatok emberi jogi kötelezettségvállalásainak tipizálásakor több szerepkört különböztet meg, a nemzetközi normák helyi adaptációja, érvényesítése, terjesztése mellett nem kormányzati szereplőként az önkormányzatok normaalkotó szerepet is betölthetnek. Az „emberi jogok a városban” a nemzetközi emberjogi törvényekkel párhuzamos, azokat akár felülíró normarendszer, amely a nemzetközi jogalkotás pluralizációját vetíti elő (alulról kezdeményezett törvényalkotás), különösen a lakhatáshoz való jog területén.

A helyi önkormányzatok és a civil szervezetek által képviselt emberi jogi megközelítés a nemzetközi szervezetek támogatását is élvezzi (ENSZ, Európa Tanács). A nemzetközi kormányzati szervezetek a városi hatáskörbe tartozó emberi jogok többszintű kormányzása tekintetében a városok aktív részvételét szorgalmazzák, mindazonáltal nem vonják kétségbe az emberi jogok állam-és törvénycentrikus gyakorlatát (Grigolo 2016). Általánosságban egyetértenek abban, hogy az emberi jogi ügyek a lakossághoz legközelebb álló szint, a helyi önkormányzatok mindennapos illetékességi körébe tartoznak, amelyek a közszolgáltatásokat (oktatás, egészségügy, stb). érintő döntéseikkel elősegíthetik vagy korlátozhatják a helyben élők számára az emberi jogok élvezetét. Az Európa Tanács több mint 200 ezer önkormányzatot képviselő Helyi és Regionális Önkormányzatok Kongresszusa (CoE Congress) legfontosabb prioritásai közé tartozik az emberi jogok helyi és regionális dimenziója, amint azt a “Helyi és Regionális Önkormányzatok szerepe az emberi jogok megvalósításában” c. jelentés is kifejti (Molin 2010). A CoE Congress a helyi hatóságok számára 2011-ben az emberi jogok regionális és helyi szintű implementációját elősegítő indikátorrendszert dolgozott ki, emellett fontos mediátor szerepe van a sikeres tapasztalatok terjesztésében (benchmarking), a lokális szintű emberi jogi jó gyakorlatok bemutatásában (Molin 2014). Monitoring bizottságán keresztül adatokat gyűjt helyi és regionális szinten az emberi jogi állapotokról, öt éves gyakorisággal komparatív adatokra épülő jelentéseket készít (Soohoo 2016). Ezekben nyilvánvalóvá válik a helyi kormányzás, az emberi jogok és a demokrácia szoros összefüggése, amint arra Molin

(2017) is rámutat: az emberi jogok kizárólag a demokrácia keretein belül érvényesülhetnek, illetve egyetlen valódi demokrácia sem működhet az emberi jogok tiszteletben tartása nélkül. Az EU 2007-ben létrehozta az emberi jogok különböző kormányzati szinteken való érvényesítéséért felelős Alapjogi Ügynökséget (FRA). Emellett az Emberi Jogok Európai Bírósága is kiemelten támogatja az önkormányzatok emberi jogi szerepvállalását (Saul 2024). Az európai állam-és kormányfők negyedik, 2023-ban rendezett csúcstalálkozóján elfogadott Reykjavíki Nyilatkozat az önkormányzatokat külön nevesíti az Emberi Jogok Európai Egyezményének megvalósításában, az emberi jogok éharcosaiként való elismertségük jeleként (CoE 2023).

Az ENSZ Emberi Jogi Főbiztosa 2019-ben jelentést készített az Emberi Jogok Tanácsa számára a helyi önkormányzatok és az emberi jogok kapcsolatáról. A jelentés az emberi jogok védelmét, azok helyi közigazgatási rendszerbe történő integrációját szolgáló önkormányzati stratégiákat és akcióterveket mutat be különböző országok esetében, hangsúlyozva a helyi hatóságok és a civil társadalom közötti párbeszéd fontosságát. Bécs esetében például két éves, a civil szervezetek és az önkormányzati szereplők bevonásával zajló participatív folyamat előzte meg az emberi jogi várossá való nyilvánítást. Az emberi jogi város megközelítés fontos szerepet játszik az EU Alapjogi Chartájának helyi adaptációjában is, amelyet a Bizottság néhány kitüntetett város esetében (Lund, Bécs, Gdansk, Sopot) kiemelten támogat a 2024-ben induló, Utrecht és a svéd Raoul Wallenberg Intézet irányításával zajló projekt (RIGHTSCITIES) keretében. A résztvevő városok az Európai Alapjogi Ügynökség (FRA) jelentése által előírt, az Unión belüli emberi jogi városok létrejöttét és működését szolgáló egységes keretrendszer – nemzetközi alapjogi dokumentumokat, struktúrákat (nyilatkozatok, intézményi keretek, jogorvoslati lehetőségek), mechanizmusokat és eszközöket (emberi jogok alapján történő hatásvizsgálatok, programozás) – ültetik a gyakorlatba. Az EU továbbá 1,5 milliárd eurós támogatással járul hozzá az emberi jogok, az uniós és a demokratikus értékek védelméhez a 2021-2027-es programozási ciklusban futó Citizens, Equality, Rights and Values (CERV) program keretében, az alap forrásait az emberi jogok iránt elkötelezett városi és helyi önkormányzatok vehetik igénybe.

Az emberi jogi városok mozgalmanak intézményesülésében fontos szerepet tölt be a 2020-ban alapított Human Rights Cities Network, az emberi jogokat és a részvételi demokráciát középpontba helyező, belgiumi székhelyű nonprofit szervezet, amely összefogja az elszigetelt városi kezdeményezéseket és lobbizást folytat a mozgalom helyi, regionális és globális szinteken való megerősítése érdekében. A többszereplős hálózat résztvevői a jó gyakorlatokat bemutató európai emberi jogi mintavárosok (Bécs, Graz, Middelburg, Barcelona, Lund, York, Salzburg, Utrecht), az aspiráns európai emberi jogi városok és önkormányzati szövetségek, az EU-n kívüli emberi jogi városok, európai és nemzetközi intézmények, valamint az emberi jogi városokat támogató nemzetközi szervezetek. Az emberi jogi városok mozgalmanak világméretű terjedését a 2023-ban indított "10, 100, 1000 emberi jogi város és terület 2030-ig" elnevezésű globális kampány is jól példázza, amelynek ambiciózus célja, hogy világszerte 1000 város és térség részvételével létrehozza az emberi jogok által vezérelt helyi önkormányzatok aktív közösségét, felhívva a figyelmet az emberi jogok és a helyi

gazdaságfejlesztés szoros összefüggésére. A kampány hat város – Barcelona, Grigny, Gwangju, Mexikóváros, Utrecht és Bécs – kezdeményezésére indult 2022-ben, a résztvevők száma az indulás utáni két évben már 120-ra bővült. A csatlakozó helyi és regionális önkormányzatok élen járnak az egyenlőtlenségek elleni harcban, a diszkrimináció megszüntetésében, a demokratikus, jogalapú helyi kormányzás megvalósításában, az emberi jogi keretrendszer helyi politikákba történő integrációjában. A hálózat és az ENSZ Emberi Jogi Főbiztosi Hivatala közt létrejött együttműködési megállapodás fontos előrelépést jelent az önkormányzatok emberi jogi szerepének globális elismerése felé, amellet, hogy az emberi jogok lokalizációjához szükséges önkormányzati kapacitások bővítéséhez is jelentős mértékben hozzájárul.

4. Összefoglalás

A kutatásunk érinti a nemzetközi városszövetségek kérdését, mind globális, mind európai uniós szinten. Az ennek részeként készülő tanulmány a városok európai és globális kooperatív szövetségeinek (city-to-city) elemzését tűzte ki célul a globális célokhoz és a participatív demokrácia hatékony működéséhez való hozzájárulás tekintetében; első lépésként az emberi jogok védelmére alapozott városszövetségek áttekintését. Azt tapasztaltuk, hogy az elmúlt évtizedekben a városok diplomáciai tevékenységük folytán növekvő mértékben járultak hozzá a globális agendák alakításához, kvázi jogalkotói szerepet szereztek. Láthatóvá váltak a városok (elsősorban a globális szintén jelen lévő), mivel csatlakoztak az emberi jogi mozgalmakhoz és a nemzetközi emberi jogok lokalizációja, mint fő önkormányzati kompetencia fogalmazódott meg. A felsorolt szövetségek céljai, tagjai és elhivatottsága megmutatja, hogy egyre inkább szükség van a lokalizációra, a leginkább elérhető szintre delegálva ezeket a kérdéseket.

A kutatás további célja, hogy a városszövetségek fenntarthatósági célokra fókuszáló tagszervezetei mellett az élhetőségre, sikerességre fókuszáló egységeket is vizsgálja, fő kérdésként megfogalmazva, hogy a diplomáciai kapcsolatok lehetővé teszik-e egy adott térség/település jóllétének javulását (vagy éppen ellehetetlenítéséhez vezetnek). Európai és globális keretekben vizsgáljuk a városokból kiinduló transzformatív jellegű mozgalmakat (a városhoz, városi élethez való jogot), későbbiekben annak magyar kapcsolódásaival együtt. A kutatás következő fázisában azt kutatjuk, hogyan befolyásolja a regionalizálódó vagy még inkább a föderális országokban a városi (és bármilyen mezo, tehát regionális vagy nagyvárosi struktúrákban nézve) hatalom kérdését a városok saját kulturális, diplomáciai tevékenysége, önállóan kezdeményezett bi- vagy multilaterális kapcsolataik régiójuk határain kívüli városokkal. Arra vagyunk kíváncsiak, képesek-e ellenpólusként szolgálni a központosító hatalommal szemben, azaz önálló hatalmi tényezőkké válni a döntéshozatali folyamatokban (EU szinten), vagy pedig Brüsszel továbbra sem tekinti a városokat, illetve régiókat egyenlő tárgyalási feleknek (míg globális szinten már jelentős szereplők), és csak periferikus jelenségként létezhetnek, alkalmi célokra szerveződve. Különösen érdekes a továbbiakban ez a kérdés a kis- és középvárosi szövetségek tekintetében. Létezik-e működőképes szövetsége ezen településeknek, milyen erőt képviselnek a saját országukon, illetve az EU-n belül?

Köszönetnyilvánítás

A szerzők az alábbi projektekhez kötődően végezték a kutatómunkát: A 146411 számú projekt a Kulturális és Innovációs Minisztérium Nemzeti Kutatási Fejlesztési és Innovációs Alapból nyújtott támogatásával, a K-23 pályázati program finanszírozásában valósult meg.

Felhasznált irodalom

- Acuto, M. (2014). An urban affair: How mayors shape cities for world politics. In: *The power of cities in international relations*. Routledge, New York. pp. 69-88.
- Barber, B. R. (2013). *If mayors ruled the world: dysfunctional nations, rising cities*. Yale University Press, New Haven and London.
- Bäckstrand, K., Kuyper, J.W., Linnér, B.O. & Lövbrand, E. (2017). Non-State Actors in Global Climate Governance: from Copenhagen to Paris and Beyond. *Environmental Politics* 26(4), pp. 561-579. DOI: 10.1080/09644016.2017.1327485.
- Bilsky, E., Caliri, A., Chami, N. et al., eds. (2023). *Spotlight on Global Multilateralism*. Global Policy Forum Europe, Bonn, Geneva.
- CLD (2022). SDG 16 Data Initiative Report 2022: Are we on track to meeting the 2030 agenda? CLD: Centre for Law and Democracy, Canada.
- Council of Europe= CoE (2016). Promoting Human Rights at Local and Regional Level: The Human Rights Dimension of the Activities of the Congress of Local and Regional Authorities Compendium of Texts, March 2016.
- Curtis, S. 2014. *The Power of Cities in International Relations*, Routledge, New York.
- Da Silva, K. G. (2018). The new urban agenda and human rights cities: Interconnections between the global and the local. *Netherlands Quarterly of Human Rights* 36(4). pp. 290-310. DOI: 10.1177/0924051918806721.
- Durmuş, E. (2020). A typology of local governments' engagement with human rights: Legal pluralist contributions to international law and human rights. *Netherlands Quarterly of Human Rights* 38(1), pp. 30-54. DOI: 10.1177/0924051920903241.
- Dzebo, A., Janetschek, H., Brandi, C. & Iacobuta, G. (2019). *Connections between the Paris Agreement and the 2030 Agenda. The case for policy coherence*. Working Paper in Stockholm Environment Institute 38.
- European Union Agency for Fundamental Rights = FRA (2021). Human Rights Cities in the EU: A Framework for Reinforcing Rights *Locally*. Luxemburg: Publications Office of the EU.
- Feiring, B. & Hassler, A. (2016). *Human rights in follow-up and review of the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Danish Institute for Human Rights.
- Global Taskforce of Local and Regional Governments=GTF (2024). *8th GTF Towards the Localization of the SDGs report*. United Cities and Local Governments, Barcelona.
- Goodhart, M. (2019). Human rights cities: making the global local. In: Brysk, A. & Stohl, M., eds. *Contesting human rights: norms, institutions and practice*. Edward Elgar Publishing. pp. 142-158.
- Grigolo, M. (2016). Towards a sociology of the human rights city: Focusing on practice. In: Oomen, B., Davis, M.F., Grigolo, M., eds. *Global urban justice: The rise of human rights cities*, Cambridge University Press. pp. 276-293.
- GUCR (2010). *The Global Urban Competitiveness Report 2010*. Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham.
- Hambleton, R., Savitch, V.H. & Stewart, M. (2003). *Globalism and local democracy. Challenge and Change in Europe and North America*. Houndmills: Palgrave.
- HLAB UN (2023). A Breakthrough for People and Planet. Effective and Inclusive Global Governance for Today and the Future. 84 p.
- Immler, N.L. & Sakkers, H. (2022). The UN-Sustainable Development Goals going local: learning from localising human rights. *The International Journal of Human Rights* 26(2). pp. 262-284. DOI: 10.1080/13642987.2021.1913411.
- Kaltenborn, M., Krajewski, M. & Kuhn, H. (2020). *Sustainable development goals and human rights*. Springer Nature, Cham, Switzerland.
- Karvounis, A. (2023). The European Institutional Framework of City Networking. In: Karvounis, A. *City Diplomacy and the Europeanisation of Local Government: The Prospects of Networking in the Greek Municipalities*. Cham: Springer International Publishing. pp. 115-127.

- Kjaerum, M., Andersson, J., Lindström, A. & Warfvinge, T. (2017). Human rights cities and regions in the embryonic stage– the Swedish case. In Philipp, S. & Starl, K., eds. *Focusing on human rights at local and regional level*. ETC Graz. pp. 93-98.
- Kjaerum, M., Davis, M.F., Fredriksson, G. & Reis, I.S. (2018). *Human rights cities and the SDGs*. Lund: Raoul Wallenberg Institute of Human Rights.
- Kulcsár L. (2020). Elméleti és módszertani megfontolások az életminőség, a jóllét kutatásához. *Statisztikai Szemle* 98:11. pp. 1239-1287.
- Marchetti, R. (2021). *City diplomacy: From city-states to global cities*. University of Michigan Press. DOI: 10.3998/mpub.11991621.
- Marks, S.P., Modrowski, K.A., Lichem, W. & Tibaijuka, A.K. (2008). *Human rights cities: Civic engagement for societal development*. UN-HABITAT.
- Molin, L. O. (2017). The Human Rights Agenda of the Congress of Local and Regional Authorities. In: Philipp, S. & Starl, K., eds. *Focusing on Human Rights at Local and Regional Level*. ETC Graz.
- Moreno C., Allam Z., Chabaud D., Gall C. & Pralong F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities* (4): pp. 93-111. DOI: 10.3390/smartcities4010006.
- Oomen, B. & Baumgärtel, M. (2014). *Human rights cities*. In: Mihr, A. & Gibney, M. eds. *The SAGE handbook of human rights*, 2. pp. 709-730.
- Saiz, I. & Donald, K. (2018). Tackling inequality through the Sustainable Development Goals: Human rights in practice. In: Winkler, I. & Williams, C., eds. *The sustainable development goals and human rights*. Routledge: London, N.Y. pp. 7-27.
- Sassen, S. (2006). *Territory, Authority and Rights*. Princeton University Press.
- Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.
- Saul, M. (2024). Local authorities at the European Court of Human Rights. *The International Journal of Human Rights* 28(7), pp. 1060-1085. DOI: 10.1080/13642987.2024.2354172.
- Sevin, E. (2024). Unpacking soft power for cities: a theoretical approach. *Place Branding and Public Diplomacy*, pp. 1-10. DOI: 10.1057/s41254-024-00342-9.
- Sevin, E. (2021). Bright future for city diplomacy and soft power. *Diplomatica* 3(1), pp. 200-209. DOI:10.1163/25891774-03010013.
- Soohoo, C. (2016). Human rights cities: challenges and possibilities. In Oomen, B., Davis M.F. & Grigolo, M., eds. *Global urban justice: The rise of human rights cities*, Cambridge University Press. pp. 257-276.
- Stiglitz, J. E., Fitoussi, J.P. & Durand, M., eds. (2018). *For Good Measure – Advancing Research on Well-being Metrics Beyond GDP*. OECD Publishing Paris.
- Szpak, A. & Rezmer, J. (2024). The United Nations and Cities of the World: A new reality? *Cities* 146, p. 104761. DOI: 10.1016/j.cities.2023.104761.
- UNDP, UNODC, OHCHR (2024). Global Progress Report on Sustainable Development Goal 16 Indicators. At the Crossroads: Breakdown or Breakthrough for Peace, Justice and Strong Institutions.

Egyéb források

- Council of Europe= CoE (2023). Reykjavík Declaration, United Around our Values, Reykjavík Summit, 4th Summit of Heads of State and Government of the Council of Europe, <https://www.government.is/library/01-Ministries/Ministry-for-Foreign-Affairs/PDF-skjol/Summit%20loka%20skjal%20enska.pdf>. Letöltve: 2024.10.10.
- GaWC: <https://gawc.lboro.ac.uk/>
- Molin, L. O. (2011). Developing indicators to raise awareness of human rights at local and regional level. 21st SESSION CG(21)10. <https://rm.coe.int/168071933b>. Letöltve: 2024.10.28.
- Molin, L. O. (2010). The role of local and regional authorities in the implementation of human rights. Council of Europe Institutional Committee, 18th session, CG(18)6, 1 March 2010, <https://rm.coe.int/the-role-of-local-and-regional-authorities-in-the-implementation-of-hu/1680718f20>. Letöltve: 2024.10.10.
- Takenaka, H., Ichikawa, H., Sassen, S., Scott, A.J., Nijkamp, P., Batty, M. & Kiang, C.H. (2023). Global Power City Index (2023). https://mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2023_summary.pdf Letöltve: 2024.09.05.
- UCLG (2022). Pact for the Future of Humanity, The Daejeon Declaration, UCLG World. Congress in Daejeon, https://uclg.org/wp-content/uploads/2023/02/uclgpactforthe_future.pdf. Letöltve: 2024.10.05.
- UCLG (2001). European Charter for the safeguarding of human rights in the city. UCLG Committee on Social Inclusion, Participatory Democracy and Human Rights. <https://uclg-cisdp.org>. Letöltve: 2024.09.05.

UN=United Nations (2020). Global Sustainable Development Report (GSDR). <https://sdgs.un.org/gsdrgsd2023>.
Letöltve: 2022.12.02.

UN75 (2020). Declaration On The Commemoration Of The Seventy-Fifth Anniversary Of The United Nations
<https://www.un.org/pga/74/wp-content/uploads/sites/99/2020/07/UN75-FINAL-DRAFT-DECLARATION.pdf>. Letöltve: 2022.10.24.

UN-HABITAT (2021). https://urbanpolicyplatform.org/wp-content/uploads/2021/12/URLs-COVID-and-Lessons-for-Resilience-and-Recovery-from-Crisis_2021.pdf

UN-Habitat (United Nations Human Settlements Programme) (2016). New urban agenda, New York, UN General Assembly.

UNFCCC: <https://unfccc.int/>

TELEPHELYI TÉNYEZŐK MAGYARORSZÁGON, A GAZDASÁGI SZERKEZET ÉS A TELEPÜLÉSPOLITIKA VÁLLALATI MEGÍTÉLÉSE

¹Koltai Zoltán

¹egyetemi docens, PTE KPVK, Vidékfejlesztési Intézet; koltai.zoltan@pte.hu; ORCID: 0000-0002-7101-4245

DOI: 10.15170/terinno.2024.17.03.02

Absztrakt: A magyarországi települések versenyképességének vállalati megítélése című, rétegzett kérdőíves kutatásunk keretében ezer vállalkozó, vállalatvezető adott választ kérdéseinkre. Kérdőívünkben többek között arra kerestünk választ, hogy milyen tényezőket részesítenek előnyben a magyar vállalati szféra szereplői telephelyük megválasztásakor, mely városainkhoz kapcsolható karakterisztikus jegyként a kedvező gazdasági szerkezet, valamint a hatékony helyi településpolitika. Kijelenthető, hogy a magyar vállalkozások költségérékenyebbé váltak a kutatásaink által érintett bő tíz évben, a korábbiaknál is fontosabbá vált számukra a felkészült és hatékony munkaerő megléte. Ezekhez a változásokhoz párosult a helyi önkormányzatok településpolitikai aktivitásának megnövekedett jelentősége, ami a mikroszinttől a nagyvállalati szintig egyaránt megfigyelhető jelenség.

Kulcsszavak: telephely, versenyképesség, gazdasági szerkezet, településpolitika

ECONOMIC STRUCTURE AND SETTLEMENT POLICY AS FACTORS OF BUSINESS LOCATION

Abstract: Within the framework of our questionnaire survey entitled Corporate assessment of the competitiveness of Hungarian settlements, a thousand entrepreneurs and company managers answered our questions. In our questionnaire, we sought answers to, among other things, what factors are preferred by the actors of the Hungarian corporate sphere when choosing their business location, which can be linked to the cities as a characteristic feature of the favorable economic structure, as well as the effective local settlement policy.

It can be stated that Hungarian businesses have become more cost-sensitive in the ten years covered by our research, and the availability of a skilled and efficient workforce has become even more important than before. Coupled with these changes was the increased significance of the activity in settlement policy, which is a phenomenon that can be observed in companies of different sizes.

Keywords: *business location, competitiveness, economic structure, settlement policy*

Bevezetés

A gazdasági tevékenységek térbeli megjelenése gazdaságtörténeti korszakonként nagyon változatos képet mutat. Az iparosítás előtti korokban a legfontosabb telepítési szempontok többnyire még agrárgazdasági jellegűek voltak, így a természeti erőforrások bősége, a felszíni és talajviszonyok, a víznyerés lehetőségei determinálták a gazdasági szereplők földrajzi elhelyezkedését. A XIX. századi iparosítás folyamatában legnagyobb magyarázó ereje a nyersanyaglelőhelyeknek, a tömeges szállításra alkalmas vízi utaknak és tengerpartoknak lett. A posztindusztriális társadalmakat elemezve kijelenthetjük, a gazdasági folyamatok földrajzi megkötöttsége a korábbiakhoz képest jelentősen csökkent. A deregulációs (liberalizációs) politika felerősödése, a versenyt korlátozó technikai és fizikai akadályok részleges vagy teljes felszámolása a korábbiaknál szabadabb piacválasztást, a többtelephelyes vállalati formák elterjedését, a transznacionális vállalatok piaci térnyerését eredményezte. Napjainkra egyre nagyobb számú vállalat kapcsolódhat be a nemzetközi piaci folyamatokba, melyek gyakran vállalaton belüli telephelyek között zajlanak (Koltai 2022b, Koltai & Filó 2021b). Ez a megnövekedett szabadság nemcsak a kibocsátott termékek és szolgáltatások, de az ehhez szükséges termelési tényezők áramlásában is testet ölt, általánossá téve a bárholon – bármit – bárhol – bárhová jelenséget (Lengyel 2003, 2010).

A határok nélkülivé váló gazdasági folyamatokat tovább erősíti a technológiai fejlődés, a modern információs és kommunikációs technikák megnövekedett gazdasági szerepe, amely a távolságból eredő költségeket és időigényt másodrendű kalkulációs szemponttá tette a működési helyszín megválasztásában. A gazdaság szerkezeti átalakulása, a szolgáltatások és a tudásalapú gazdaság fokozott térnyerése, az iparvállalatok gyártási folyamatainak részekre bontása tovább bővíti a nemzetközi gazdasági folyamatokba bekapcsolódó potenciális helyszínek körét, felerősítve azok differenciált jellemzőit. Természetesen a jelzett folyamatok konfliktusokat is eredményeznek, elég csak a munkahelyek térbeli elmozdulására, a lokális piacokon megerősödő konkurenciára, a globálisan korlátos erőforrásokért folytatott versengésre gondolnunk (Nagy 2010). A nemzetállamok szerepvesztésével a közigazgatás korábban elképzelhetetlen mértékű decentralizációja, ezzel párhuzamosan a regionális és települési autonómia fokozódása vált jellemzővé. Magyarország esetében ezt a folyamatot tovább erősítette a centralizált társadalomirányítás helyébe lépő piacgazdasági modell, amely amellet, hogy tág teret nyitott a térségi kapcsolatrendszerek bővülésének, felértékelte az ország minden pontját, megnyitva annak lehetőségét, hogy a lokális potenciál országossá vagy akár nemzetközivé bővíthessen (Nemes Nagy 1998).

1. A telephelyi tényezők átértékelése Magyarországon

Az 1980-as évek végéig Magyarországon nem beszélhetünk telephelyi adottságokon alapuló valódi versenyhelyzetről (Koltai & Filó 2021a, 2021b). A településhálózat fejlődése jellemzően központi döntésektől függött, a települések vezetőinek személyes kapcsolatait, a már akkor is létező lobby-tevékenységet leszámítva a helyi, endogén adottságok és erőforrások, a lokális társadalom nyújtotta kedvezőbb feltételek alig játszottak szerepet a gazdasági aktorok

helyszínválasztásában. A felülről irányított fejlesztési folyamatokat áthatotta az intézménytelepítés „modellszerű” gyakorlata, a szolgáltatók monopolizált helyzete, a közigazgatási szerepkör és besorolás elsődlegessége. Kevés sajátos profilú város jellemezte a korabeli településállományt, ehelyett egy meglehetősen homogén, koncentráltan fejlődő hazai városállomány képe rajzolódott ki. Mivel differenciák elsősorban a településhierarchia mentén jelentkeztek, mindez egy mozaikszerű térszerkezet kialakulásában öltött testet.

A korszakot elemző nemzetközi egyenlőtlenség-vizsgálatok alátámasztják, hogy a középkelet-európai szocialista országok a hasonló fejlettségű piacgazdaságokhoz képest regionálisan kiegyenlítettebb térszerkezetűek voltak, gazdasági fejlettség és jövedelmi különbségek szerinti differenciáik kisebb mértékűnek számítottak (Nemes Nagy 1996, Nemes Nagy & Tagai 2009, Lukács 2020). A harmonikus térszerkezet mögött meghúzódó túltámogatott termelőágazatok, a bér- és jövedelemviszonyokat átható nivelláció viszont alapjaiban állt szemben a piacgazdaságokat jellemző növekvő terciarizációval és jelentős infrastruktúra-fejlesztési igénnyel. A nélkülözhetetlen fejlesztésekhez hiányoztak a szükséges források, emiatt aztán nem is derülhetett ki, hogy valójában mely régiók és települések lettek volna alkalmasak a modern gazdaság fogadására és működtetésére, piaci alapú nemzetközi kooperációkban történő részvételre (Nemes Nagy & Ruttkay 1993, Nemes Nagy 1999).

A magyar települések telephelyi sikerességét mára elsősorban belső adottságaik határozzák meg. A településhierarchiában elfoglalt pozíció, a közigazgatási szerepkör mellett meghatározó faktorrá váltak gazdasági adottságaik és jövedelemszerzési lehetőségeik. A közszolgáltatásokkal szemben megerősödött a piaci alapú tevékenységek, főként a modern üzleti szolgáltatások magyarózó ereje, ami a terciar vállalkozások rugalmasabb telephelyválasztásán keresztül még több település számára tette lehetővé a gazdasági folyamatokba történő aktív bekapcsolódást. Felértékelődött a települések földrajzi elhelyezkedése, megközelíthetőségük, infrastrukturális ellátottságuk, történelmi-kulturális adottságaik, humán erőforrásaik képzettsége, az innovációt hordozó intézmények megléte, környezeti állapotuk és nem utolsósorban a helyi fejlesztéspolitika aktivitása (Enyedi 1996, Rechnitzer 1998, Lengyel & Rechnitzer 2000). A rendszerváltozással párosuló lehetőségeket azokban a térségekben tudták a legjobban kihasználni, ahol a képzett népesség gazdasági előnyre tudta alakítani felhalmozott szellemi-kulturális és kapcsolati-információs tőkét. Amennyiben ezek a tényezők egy térségben viszonylag kedvező infrastrukturális adottságokkal párosultak, szinte biztos volt a kedvező folyamatok beindulása (Rechnitzer 2019, Rechnitzer et al. 2019, Koltai 2022a, 2022b).

A privatizáción keresztül történő tőkebevonást az állami vagyon mennyiségének és minőségének földrajzilag nagyon eltérő indulófeltételei, az örökölt gazdasági kultúra determinálta. A zöldmezős beruházások esetében a nyugati piacokhoz (és Budapesthez) való közelség, a kedvező közlekedési és kommunikációs infrastruktúra, a képzett és olcsó munkaerő megléte, nem utolsósorban a helyi és központi gazdaságpolitika támogatása bírt meghatározó befolyással. A nemzetközi tőke tömegmértékű megjelenése és annak a korábbiaktól gyökeresen eltérő telephely-választási szempontjai szintén a települések közötti verseny fokozódását eredményezték (Barta 2000, Hrubai 2000). Mindezek eredményeként a

verseny regionális dimenziója felerősödött, ami egyértelműen a regionális hovatartozás versenyképességet befolyásoló szerepének megerősödését jelzi. Mivel a gazdasági szereplők telephelyválasztása piacgazdasági törvényeket követ, egyértelműen láthatóvá váltak azok a települési differenciák, melyeket az állami tulajdonú gazdaság korábbi, nem piaci jellegű döntései még sikeresen elfedtek (Enyedi 1993, Bakos et al. 2011).

2. Kutatási módszertan

„A magyarországi települések versenyképességének vállalati megítélése” című, 2004–2005-ben lefolytatott kérdőíves kutatásunkat (Koltai 2014) 2016–2017-ben ismételtük meg (Koltai 2019, Koltai & Filó 2021a, 2021b). A rétegzett kérdőíves megkeresések (magyarországi vállalkozások régiók, vállalati méret és szektorok szerinti megoszlása) eredményeként ismét ezer vállalkozó, vállalatvezető adott választ kérdéseinkre. A vállalkozások földrajzi megoszlását alapul véve, 40 % feletti arányban a közép-magyarországi régióból kerültek ki a válaszadók, a többi régiót 8–12 % közötti arányban képviselték a megkérdezettek. Vállalati méret szerint a mikro- és kisvállalatok 96% feletti arányban szerepeltek mintánkban. A tercier ágazat képviselői közel 80%-os előfordulással képezték le a vállalati populációt, az iparvállalatok 17,5, az agrárvállalkozások 3,5%-os részarányt képviseltek. A személyes lekérdezéseknek köszönhetően a kitöltött kérdőívek szinte kivétel nélkül alkalmasak voltak a kiértékelésre. Kérdőívünkben három zárt, három nyitott és egy félig zárt kérdés keretében többek között az alábbiakra kerestünk választ:

- Milyen tényezőket részesítenek előnyben a magyar vállalati szféra szereplői telephelyük megválasztásakor?
- Mely városainkhoz kapcsolható karakterisztikus jegyként a kedvező gazdasági szerkezet (ágazati szerkezet, kapcsolódó iparágak, beszállítói kapcsolatok, háttérpar fejlettsége), valamint a hatékony helyi településpolitika (befektetés ösztönzés, városmarketing, ügyintézés, konfliktuskezelés módja)?

A tanulmány további részeiben részletesen megismertetésre kerülő hipotéziseink az alábbiakban foglalhatók össze:

Első hipotézisként a korábban magasra értékelt telephelyi tényezők (regionális elérhetőség, felvevőpiaci jelleg) további elsődlegességét vártuk. A részletes vizsgálat tárgyává tett szempontok (gazdasági szerkezet, helyi önkormányzat településpolitikája) a közép- és nagyvállalatok körében felértékelődik, ezzel szemben a települések felvevőpiaci jellege és környezetük minősége veszít fontosságukból.

Második hipotézisünk az ágazati megoszláshoz kapcsolódott, melynek értelmében sem a gazdasági szerkezet, sem a helyi önkormányzat településpolitikája tényezők kapcsán nem vártunk lényeges szektorközi differenciákat.

Mivel korábbi kutatási eredményeink alapján egyértelműen kirajzolódtak bizonyos regionális differenciák az egyes tényezők kapcsán, harmadik hipotézisünk értelmében mind a gazdasági szerkezet, mind a településpolitika megítélése esetében vártunk országrészek

közötti markáns különbségeket. A gazdaságilag kevésbé fejlett régiókban a helyi önkormányzatok aktivitásának felértékelődését prognosztizáltuk.

3. A telephelyi tényezők értékelése és azok faktorai

Az első kérdés keretében arra kerestünk választ, hogy az általunk kiválasztott telephelyi tényezők mennyire fontosak a működési helyszín kijelölésekor (Koltai 2019). Az alábbi tizenkét szempont értékelésére kértük a válaszadókat, ötfokozatú skálát alkalmazva:

1. a település gazdasági szerkezete (ágazati szerkezet, kapcsolódó iparágak, beszállítói kapcsolatok, háttéripar fejlettsége)
2. a település innovációs kultúrája, szellemi tőkepotenciálja (kutatás-fejlesztési kapacitások, felsőfokú oktatási intézmények, kutatóintézetek léte)
3. a regionális elérhetőség, a település földrajzi fekvése (közlekedési infrastruktúra, Budapest megközelíthetősége)
4. a működéssel kapcsolatos költségek (munkabérek, adók, adókedvezmények)
5. a helyi önkormányzat aktivitása, településpolitikája (befektetés ösztönzés, városmarketing, ügyintézés, konfliktuskezelés módja)
6. a település környezeti minősége (lakóhelyi adottságok, természeti és épített környezet, szabadidős, egészségügyi és oktatási intézmények)
7. a település közintézményekkel való ellátottsága (közszolgáltatások, hivatalok működése)
8. a település üzleti szolgáltatásai (bankhálózat, ipari park, vállalkozásfejlesztési iroda működése)
9. a munkaerő felkészültsége és hatékonysága (iskolai végzettség, nyelvismeret, munkatermelékenység, munkaerő-piaci adatok)
10. a település, mint felvevőpiac (piacméret, fogyasztói potenciál, vonzáskörzet jelleg)
11. a település demográfiai és társadalmi adottságai (korszerkezet, migrációs folyamatok, népsűrűség)
12. a település nemzetközi kapcsolatrendszere (külföldi érdekeltségű vállalkozások és beruházások, testvérvárosi kapcsolatok, turizmus)

(Érdekes összehasonlítási alapot biztosít a kompetencia- és intézményi versenyképességi, KIVI index (Szerb et al. 2023) 10 területi intézményi változójának, valamint a kisvállalati versenyképességi, KVI index (Szerb & Hornyák 2016) változóinak tartalma.)

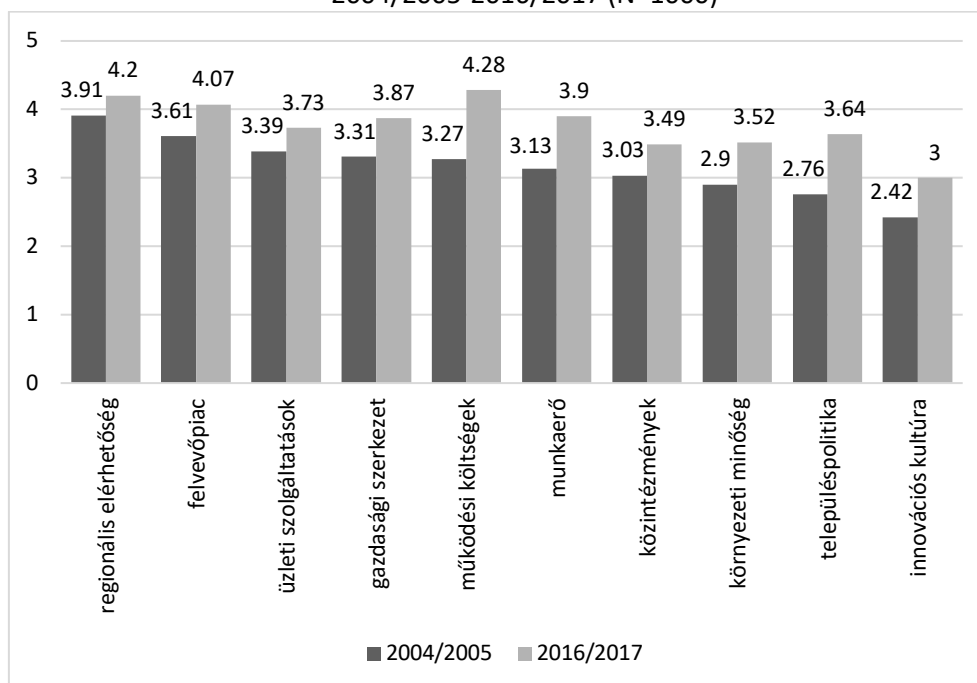
2004-2005-ös kutatásunk válaszadói első helyre a település regionális elérhetőségét, földrajzi fekvését sorolták, amit valamivel elmaradva a felvevőpiaci jelleg követett (Koltai 2014). A következő, közepesre értékelt tényezőcsoportot ekkor az üzleti szolgáltatások, a település gazdasági szerkezete, a működési költségek, a munkaerő képzettsége és a közintézményi ellátottság alkották. Sorrendben a környezeti minőség és a helyi önkormányzat településpolitikája következett, a legalacsonyabb értéket pedig a település innovációs kultúrája kapta.

Megelőző kutatásunk szempontrendszerét két új tényezővel (demográfiai és társadalmi adottságok, a település nemzetközi kapcsolatrendszere) egészítettük ki, ezzel is tovább

árnyalva a válaszadási lehetőséget. Újabb kutatásunk eredményei alapján a rangsor első helyére már a működéssel kapcsolatos költségek kerültek, amit a település regionális elérhetősége és a felvevőpiaci jelleg követ (1. ábra). A következő csoportot a munkaerő felkészültsége és hatékonysága vezeti, megelőzve a település gazdasági szerkezetét, az üzleti szolgáltatásokat, a helyi önkormányzat településpolitikáját, a környezeti minőséget és a közintézményi ellátottságot. Továbbra is az alacsonyabbra értékelt tényezők körében szerepel az innovációs kultúra, ahogy szintén a lista végén találjuk mindkét új szempontunkat, a demográfiai-társadalmi adottságokat és a település nemzetközi kapcsolatrendszerét (Koltai 2022a).

Korábbi tényezőink kivétel nélkül magasabb pontértéket kaptak. Közülük az átlagosnál nagyobb mértékben nőtt a helyi önkormányzat településpolitikájának, a működési költségeknek, a munkaerő felkészültségének, a település innovációs kultúrájának és a környezeti minőségnek a magyarázó ereje. Kijelenthető, hogy a magyar vállalkozások egyrészt költségérzékenyebbé váltak a vizsgált bő tíz évben, másrészt fontosabbá vált számukra a felkészült és hatékony munkaerő megléte vagy éppen annak hiánya. Ha figyelembe vesszük a munkaképes korú népesség (15–64 évesek) létszámának országos csökkenését, mely alól egyedül Közép-Magyarország jelentett kivételt a vizsgált másfél évtized viszonylatában, bátran kijelenthető, hogy a kvalifikált munkaerő megszerzése egyre komolyabb kihívások elé állítja a magyar vállalkozásokat (Lengyel & Varga 2018, Rechnitzer 2019).

1. ábra: A telephelyi tényezők fontossági sorrendje a magyar vállalatok megkérdezése alapján, 2004/2005-2016/2017 (N=1000)



Forrás: Koltai & Filó (2021b)

Megelőző és újabb felmérésünk eredményeit abból a szempontból is összehasonlítottuk, hogy a változók közötti kapcsolatrendszer hasonló faktorstruktúrát rajzol-e ki (Koltai & Filó 2021b).

A figyelembe vett változók közti szoros korreláció alapján azok alkalmasnak mutatkoztak az újabb faktorelemzésre, a faktoranalízis során a változók információtartalmának 76 százalékát őriztük meg. Az optimális táblázatot varimax rotációt alkalmazva, négy iterációt követően kaptuk meg (1. táblázat).

1. gazdasági fejlettség faktor (gazdasági szerkezet, innovációs kultúra, regionális elérhetőség, munkaerő felkészültsége, nemzetközi kapcsolatrendszer),
2. üzleti környezet faktor (településpolitika, környezeti minőség, közintézmények),
3. piac faktor (felvevőpiac jelleg, demográfia-társadalom),
4. költség faktor (működési költségek).

Korábbi eredményeinkhez képest azt látjuk, hogy a regionális elérhetőség tényező a piac faktorból átkerült a gazdasági fejlettség faktorba és szintén itt jelenik meg az új tényezők egyike, a település nemzetközi kapcsolatrendszere. (Az üzleti szolgáltatások tényező szintén a gazdasági fejlettség faktoralattal mutatja a legszorosabb kapcsolatot, de a kapcsolat szorossága elmarad a 0,5-ös szinttől.) A korábbi üzleti környezet faktor kibővül a településpolitika és a környezeti minőség tényezőkkel, míg másik új tényezőnk, a demográfiai és társadalmi adottságok a piaci faktorban szerepel.

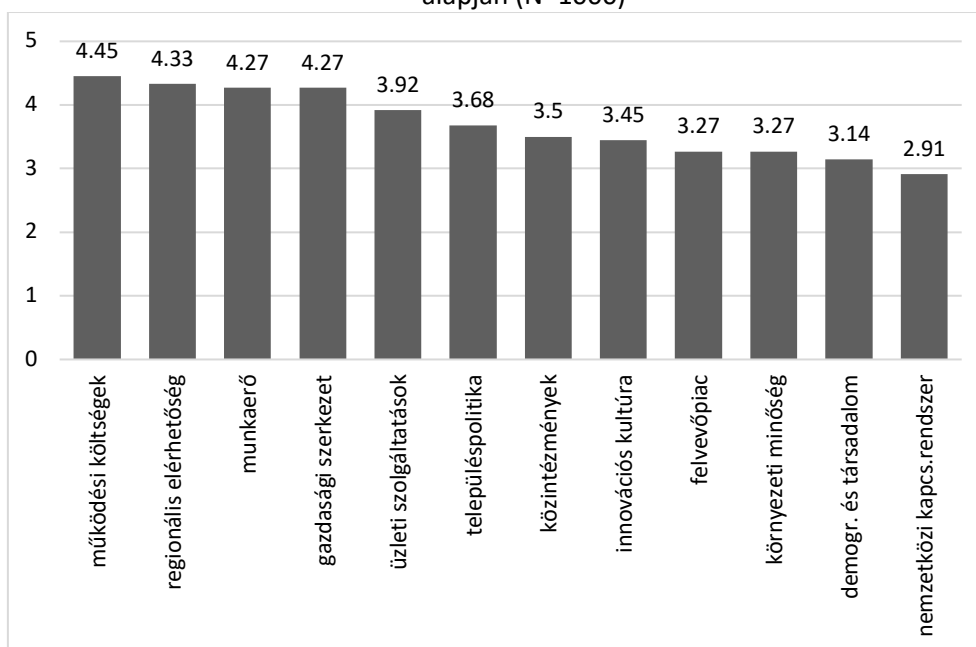
1. táblázat: A telephelyi tényezők faktorai a magyar vállalatok megkérdezése alapján (N=1000)

Tényezők	Üzleti környezet faktor	Gazdasági fejlettség faktor	Piac faktor	Költség faktor
gazdasági szerkezet		0,670		
innovációs kultúra		0,746		
regionális elérhetőség		0,551 ←		
működési költségek				0,846
településpolitika	0,733			
környezeti minőség	0,714			
közintézmények	0,681			
üzleti szolgáltatások		(0,442)		
munkaerő		0,544		
felvevőpiac			0,822	
demográfia-társadalom			0,749	
nemzetközi kapcsolatok		0,529		

Forrás: Koltai & Filó 2021b

A mikrovállalkozások válaszai, mintánkban szereplő magas arányuk miatt, teljesen egybeestek a reprezentatív minta válaszaival, ahogy a kisvállalatok (10-49 fő) esetében sem tapasztaltunk számottevő különbséget. Ezzel szemben a középvállalatok (50-249 fő) és főleg a nagyvállalatok (250 fő felett) válaszai már lényeges különbségeket mutatnak. A középvállalatoknál a munkaerő felkészültsége kapta a legmagasabb értéket, amit szintén jelentősen felértékelve a működéssel kapcsolatos költségek, a regionális elérhetőség és a település gazdasági szerkezete követ. Lényegesebb szemponttá vált középvállalati szinten az innovációs kultúra, ellenben jóval hátrébb került a település felvevőpiaci jellege. A nagyvállalati válaszok alapján a még magasabbra értékelt működési költségeket a regionális elérhetőség és a munkaerő felkészültsége követi, ahogy esetükben szintén fontosabbá vált a gazdasági szerkezet és az innovációs potenciál jelentősége (2. ábra).

2. ábra: A telephelyi tényezők fontossági sorrendje a magyar nagyvállalatok megkérdezése alapján (N=1000)



Forrás: Koltai & Filó (2021b)

Várakozásainknak megfelelően ekkor a települések felvevőpiaci jellege és környezetük minősége veszt fontosságából, ami továbbra is jól jelzi, hogy a nagyvállalatok elsősorban nem a helyi piacra termelnek és esetükben a működési helyszín sokkal kevésbé lakóhelyi, mint inkább telephelyi szempontokat kell, hogy kiszolgáljon.

Első hipotézisünk teljesülése azért mondható részlegesnek, mivel a működéssel kapcsolatos költségek nem várt módon kerültek a rangsor élére. A gazdasági szerkezet továbbra is meghatározó telephelyi tényező maradt, míg a helyi településpolitika magyarázó ereje várakozásainkat meghaladó mértékben nőtt. Mindez a közép- és nagyvállalati körre kiemelten érvényesnek számít.

2. táblázat: A telephelyi tényezők szektorális differenciái a mikro- és kisvállalkozások megkérdezése alapján (N=1000)

	mezőgazdaság	ipar	szolgáltatás, kereskedelem
gazdasági szerkezet	3,94	4,01	3,83
településpolitika	3,66	3,76	3,61

Forrás: saját kérdőíves felmérés

A telephelyi tényezők szektorális differenciáit elemezve kijelenthető, hogy a vizsgált tényezők esetében nem beszélhetünk számottevő különbségekről az eltérő szektorok kapcsán, ami megerősíti második hipotézisünket (2. táblázat).

Ellentmondva harmadik hipotézisünknek, mindössze egy-egy kiugróan magas, illetve alacsony értékről tudunk beszámolni az egyes régiók esetében és egyik tényező kapcsán sem találunk területileg összefüggő, régióhatárokon átnyúló differenciákat. Magyarozatként szolgálhat erre Lengyel és Varga (2018) tanulmánya, mely szerint az egyes régiókon belül is nagyon eltérő jegyeket mutató megyetípusok helyezkednek el egymás közelében. A szerzők által definiált öt megyetípus (centrum, feldolgozóipari FDI, újraparosodó, tudásközpont, rurális) közül legalább kettő, több esetben (Észak-Alföldön és Dél-Alföldön) akár három különböző típus képezi le az egyes régiókat.

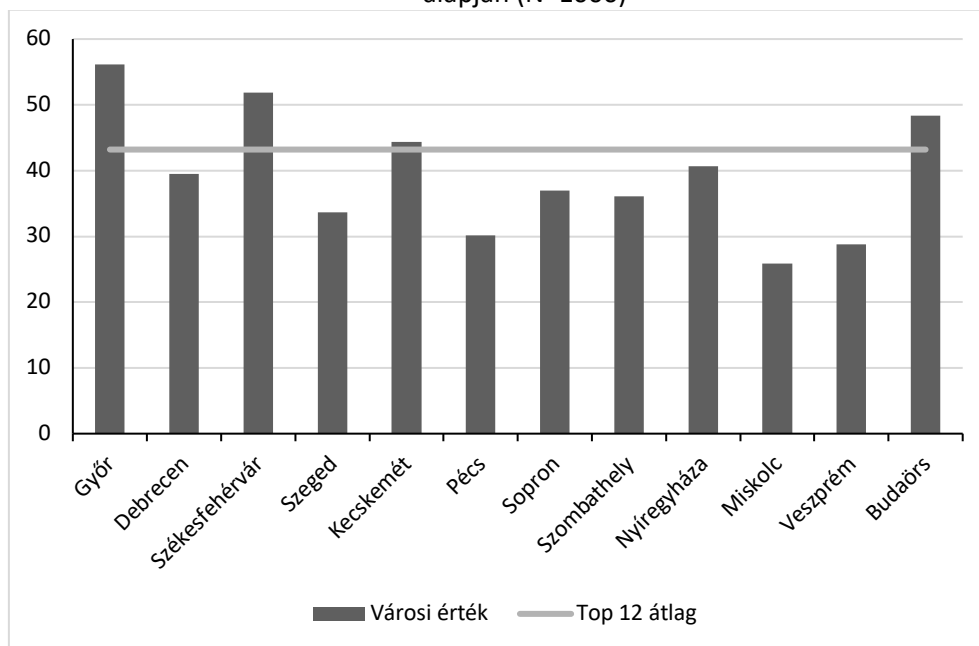
4. A magyarországi települések telephelyi vonzerőjének megítélése

A településfejlesztési elképzelések számára hasznos információval szolgálhat kutatásunk azon része, amikor arról kérdeztük a vállalatokat, milyen mögöttes okok miatt tartanak sikeres telephelynek egy adott települést. Részletes elemzésre az 5%-os említési küszöböt meghaladó 12 település esetében vállalkoztunk (Koltai 2022a, 2022b).

Amennyiben valamennyi telephelyi tényező esetében összehasonlítjuk az említett településeket, jól megmutatkoznak bizonyos pozitív (és persze negatív) irányú elmozdulások a rangsorokban, kirajzolva ezzel az egyes települések karakteres jegyeit, illetve meglévő hiányosságait. (Hangsúlyozni szeretnénk, hogy az átlag a legsikeresebbnek gondolt 12 település adataiból áll elő, így az semmiképpen sem értelmezhető valamennyi magyarországi településre.) Az átlag feletti érték ebben az értelemben arra hívja fel a figyelmet, hogy az adott telephelyi tényező a többi városhoz képest karakteresebben jelenik meg a település sikerességének magyarázatai között. Úgy véljük, minél több telephelyi tényező kapcsán tud egy adott település átlagot meghaladó értékű, markáns jellemvonást felmutatni, annál megalapozottabbnak számít versenyképessége.

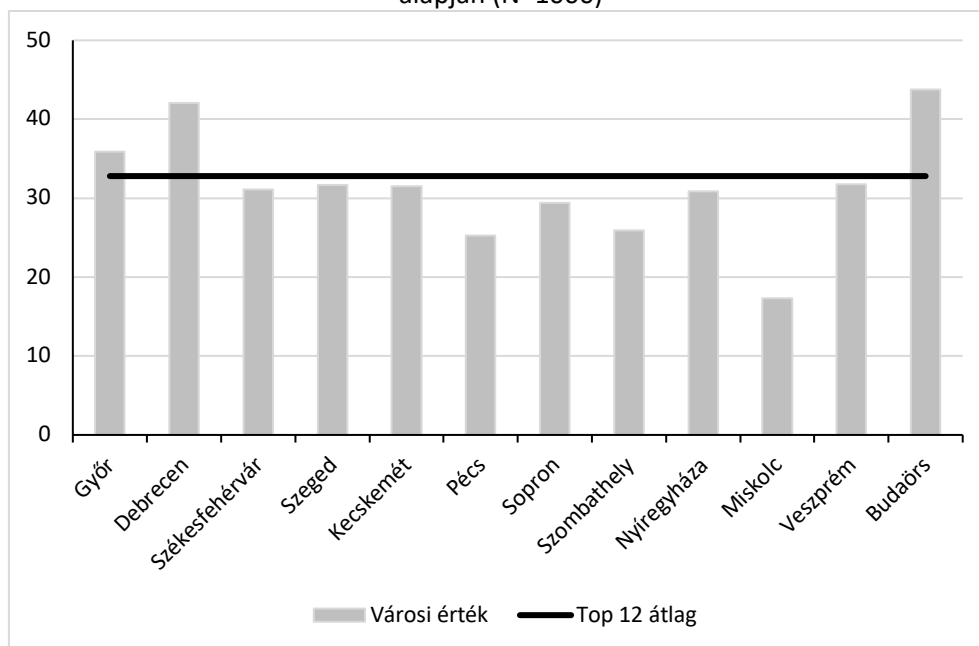
A település gazdasági szerkezete (ágazati szerkezet, kapcsolódó iparágak, beszállítói kapcsolatok, háttéripár fejlettsége) esetében Győr, Székesfehérvár, Kecskemét és Budaörs emelkednek ki az átlagból (3. ábra), míg a helyi önkormányzat aktivitása, településpolitika (befektetés ösztönzés, városmarketing, ügyintézés menete, konfliktuskezelés módja) Győr, Debrecen és Budaörs esetében mutat kiemelkedő értéket (4. ábra).

3. ábra: A települések gazdasági szerkezetének megítélése a magyar vállalatok megkérdezése alapján (N=1000)



Forrás: Koltai & Filó (2021a)

4. ábra: A helyi önkormányzat településpolitikájának megítélése a magyar vállalatok megkérdezése alapján (N=1000)



Forrás: saját kérdőíves felmérés

Győr kapcsán kiemelendő, hogy 10 tényező esetében is átlagot meghaladó értékkel jellemezhető, ami jól alátámasztja a város sokrétű versenyképességét. Mindössze a működési költség az a telephelyi tényező, amely a többi városhoz képest kevésbé domináns, a város közintézményekkel való ellátottságát pedig átlagos gyakorisággal említik a válaszadók a magyarázatok sorában. A város kiemelkedően kedvező megítélését jól példázza, hogy bár

több, mint 700 válaszadó említi a várost valamilyen okból versenyképesnek, az egy főre jutó pontérték így is itt a legmagasabb. A városra nem egyszerűen sok vállalat tekint pozitívan, de mindezt nagyszámú és főleg magasra értékelt telephelyi tényező indokálva teszik. (A telephelyválasztás okait kutatva Lux (2013) Győr kapcsán szintén kiemeli a munkaerő kvalitatív tényezőinek meglétét, valamint az egyetem nyújtotta szolgáltatásokkal való elégedettséget. Rechnitzer (2016) a győri területi tőke dimenziókat (gazdaság, kultúra, társadalom) elemezve arra a megállapításra jutott, hogy míg a gazdasági tőke tartalmak jelentősen meghaladják a többi régióközpont adatait, addig a kulturális (elsősorban humán) tőke viszonylatában csökkenő mértékű lemaradásai vannak a városnak. Molnár et al. (2018) nagyvárosok gazdasági teljesítményének összehasonlító elemzésében Győrt az erősen újraiparosodott, külföldi nagyvállalatok által dominált és vállalati mutatóiban erős nagyváros csoport tagjaként definiálták, megemlítve az alacsony helyi hozzáadott értékű és a nemzetközi termelési hálózatokba történő egyoldalú integrálódásból származó veszélyforrást is.)

Az egy válaszadóra jutó súlyozott átlagértékek alapján éppen ellentétes a tapasztalatunk Debrecen, Szeged, Pécs és Miskolc esetében, ahol a válaszadók kevesebb és egyben kevésbé fontos tényezőkkel indokolják a települések versenyképességét. (A már hivatkozott KIVI index pillérei közül (Szerb et al. 2023) gazdasági szerkezettel kapcsolatos eredményeink a „hazai piac és verseny” pillérrel, míg a helyi önkormányzat aktivitása, településpolitika tényezőnk nem meglepő módon a „döntéshozatal” pillérrel mutat hasonlóságot.)

5. Összefoglalás

Amellett, hogy a magyar vállalkozások költségérzékenyebbé váltak, egyidejűleg fontosabbá vált számukra a felkészült munkaerő megléte, ami egyértelműen visszavezethető a munkaképes korúak számbeli csökkenésére és a vizsgált időszakban tapasztalható szűkülő kvalifikált munkakínálatra. Ezekhez a változásokhoz párosul a helyi önkormányzatok településpolitikai aktivitásának megnövekedett jelentősége, ami a mikroszinttől a nagyvállalati szintig egyaránt megfigyelhető. Közép- és nagyvállalati körben valamivel meghatározóbb a települések gazdasági szerkezetének magyarázó ereje, még fontosabbak a működési költségek és a minőségi munkaerő megléte. Az egyidejűleg lokalizált versenyelőnyökre épülő és erőteljes nemzetközi beágyazottságot biztosító, városhálózatokra alapozott fejlődés megteremtése komoly kihívások elé állítja vidéki nagy- és középvárosainkat. Fejlesztéspolitikai aspektusból mindez azért különösen sürgető feladat, mivel az európai léptékben középvárosok hiánya miatt Budapest az egyetlen, amely jelentősebb, akár globális funkciók betöltésére is vállalkozhat, többi településünk egyelőre nem részese a nemzetközi városhálózatnak, gyakran tágabb környezetének dinamizálására sem alkalmas.

A régóta vágyott policentrikus, magas adaptációs képességű, ezáltal fenntartható fejlődéssel szemben a külső függőségből, alacsony hozzáadott értékű gazdasági tevékenységekből származó kedvezőtlen adottságokat a munkaerőhiány és az emelkedő működési költségek tovább fokozzák. Mivel a vidéki városok funkcionálisan gyengék és elmaradnak az elégséges méretgazdasági kritériumoktól, mindezt másokkal kooperálva, fejlesztő együttműködések keretében célszerű megtenniük. A hazai települések számára sem

automatizmus az elért eredmények megőrzése, amit a nemzetközi léptékben folyamatosan változó telephelyi tényezők (működési költségek emelkedése, urbanizációs hatások, digitalizáció térnyerése stb.) csak megerősítenek. Elkerülhetetlen kényszer a területi tőke komponenseinek folyamatos megújítása, melynek során ki kell jelölni azokat az elsősorban alulról szerveződő, térségi specializáción és endogén erőforrásokon alapuló fejlesztési stratégiákat, mellyel hosszú távon is biztosíthatóvá válhat további sikeres működésük.

Az elmúlt években tapasztalt drasztikus költségnövekedés a vállalati működés szinte minden szegmensét érintette. Az energiahordozók és nyersanyagok áremelkedése, a szállítási és bérköltségek megugrása nyomán az újbóli elemzés tárgyává tett telephelyi tényezők közül egyrészt a működési költségek, a világjárvány hatásaként pedig a korábban hátrébb sorolt környezeti minőség felértékelődését prognosztizáljuk. Bár véleményünk szerint a nagyvárosok a telephelyválasztás során továbbra is előnyt élveznek, valamelyest felzárkóznak hozzájuk az alacsonyabb lélekszámú települések. Ezekre a hipotézisekre folyamatban lévő kutatásunk fog adekvát válaszokkal szolgálni.

Felhasznált irodalom

- Bakos N., Hidas Zs. & Kezán A. (2011). Területi különbségek Magyarországon. A főbb társadalmi és gazdasági folyamatok az ezredforduló után. *Területi Statisztika* 51 (4): 335-357.
- Barta Gy. (2000). A külföldi működő tőke szerepe a magyar ipar duális struktúrájának és regionális differenciálódásának kialakulásában. In: Horváth Gy. & Rechnitzer J. (szerk.) *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. Pécs: MTA RKK, 265-281.
- Enyedi Gy. (1996). *Regionális folyamatok Magyarországon az átmenet időszakában*. Budapest: Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület
- Enyedi Gy. (1993). Társadalmi-területi egyenlőtlenségek és területi politika Magyarországon. In: Enyedi Gy. (szerk.) *Társadalmi-területi egyenlőtlenségek Magyarországon*. Budapest: KJK, 9-21.
- Hrubi L. (2000). A gazdasági térszerkezet változásai Magyarországon. In: Horváth Gy. & Rechnitzer J. (szerk.) *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. Pécs: MTA RKK, 237-264.
- Koltai Z. (2022a). Pécs telephelyi tényezőinek vállalati megítélése. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok* 7 (1): 57-71. doi:10.15170/TVT.2022.07.01.04
- Koltai Z. (2022b). Felértékelődő telephelyi tényezők Magyarországon? A környezeti minőség és a nemzetközi kapcsolatrendszer vállalati megítélése. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok* 7 (3): 17-31. doi:10.15170/TVT.2022.07.03.02
- Koltai Z. (2019). Magyarországi gazdasági központok és mobilitási hajlandóság a telephelyi tényezők tükrében. *Földrajzi Közlemények* 143 (4): 324-338. doi:10.32643/fk.143.4.3
- Koltai Z. (2014). *Siker és versenyképes városok, Piackutatás a magyar települések körében*. Pécs: PTE FEEK
- Koltai Z. & Filó Cs. (2021a). A hazai nagyvárosok sikerességének tényezői a vállalati vélemények tükrében. *Tér és Társadalom* 35 (1): 92-112. doi:10.17649/TET.35.1.3213
- Koltai Z. & Filó Cs. (2021b). A magyarországi városok telephelyi tényezőinek vállalati megítélése. *Területi Statisztika* 61 (1): 79-104. doi:10.15196/TS610104
- Lengyel I. (2010). *Regionális gazdaságfejlesztés. Versenyképesség, klaszterek és alulról szerveződő stratégiák*. Budapest: Akadémiai Kiadó
- Lengyel I. (2003). *Verseny és területi fejlődés: Térségek versenyképessége Magyarországon*. Szeged: JATEPress
- Lengyel I. & Rechnitzer J. (2000). A városok versenyképességéről. In: Horváth Gy. & Rechnitzer J. (szerk.) *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. Pécs: MTA RKK, 130-152.
- Lengyel I. & Varga A. (2018). A magyar gazdasági növekedés térbeli korlátai – helyzetkép és alapvető dilemmák. *Közgazdasági Szemle* 65 (5): 499-524. doi:10.18414/KSZ.2018.5.499

- Lukács P. (2020). Az urbanizáció és a lakosság kulturális színvonalának összefüggései az alföldi városokban. *Területi Statisztika* 60 (1): 50-75. doi.:10.15196/TS600106
- Lux G. (2013). Kritikus tömeg alatt: a fejlesztési együttműködés lehetőségei a kisebb nagyvárosokban. *Tér és Társadalom* 27 (4): 52-74.
- Molnár E., Dézsi Gy., Lengyel I. M. & Kozma G. (2018). Vidéki nagyvárosaink gazdaságának összehasonlító elemzése. *Területi Statisztika* 58 (6): 610-637. doi.:10.15196/TS580604
- Nagy G. (2010). A centrumok és erőterek változásai a világgazdaságban. In: Mészáros R. (szerk.) *A globális gazdaság földrajzi dimenziói*. Budapest: Akadémiai Kiadó, 172-198.
- Nemes Nagy J. (1999). Elágazó növekedési pályák az ezredvégi Magyarországon. In: Nemes Nagy J. (szerk.) *Helyek, terek, régiók*. Budapest: Akadémiai Kiadó, 65-86.
- Nemes Nagy J. (1998). Vesztesek - nyertesek – stagnálók. A társadalmi-gazdasági változások regionális dimenziói. *Társadalmi Szemle* 53 (8-9): 5-18.
- Nemes Nagy J. (1996). Centrumok és perifériák a piacgazdasági átmenetben. *Földrajzi közlemények* 120 (1): 31-48.
- Nemes Nagy J. & Ruttkay É. (1993). Vállalkozások területi terjedése (1982-1991). In: Enyedi Gy. (szerk.) *Társadalmi-területi egyenlőtlenségek Magyarországon*. Budapest: KJK, 127-142.
- Nemes Nagy J. & Tagai G. (2009). Területi egyenlőtlenségek, térszerkezeti determinációk. *Területi Statisztika* 49 (2): 152-169.
- Rechnitzer J. (2019). A hazai nagyvárosok gazdasági szerkezetének néhány sajátosságai. In: Sebestyén Szép T. & Nagy Z. (szerk.) *Ember - Tér - Idő: Tanulmányok Kocziszkó György tiszteletére*. Miskolc: Bíbor Kiadó, Miskolci Egyetem Gazdaságtudományi Kar, 218-228.
- Rechnitzer J. (2016). *A területi tőke a városfejlődésben. A Győr-kód*. Budapest-Pécs: Dialóg Campus
- Rechnitzer J. (1998). *A privatizáció regionális összefüggései*. Budapest: Kulturtrade
- Rechnitzer J., Berkes J. & Filep B. (2019). The most important city development initiatives of Hungary. *Regional Statistics* 9 (2): 20-44. doi.:org/10.15196/RS090204
- Szerb L., Hornyák M., Krabátiné Fehér Zs. & Rideg A. (2023). Magyarországi városrégiók versenyképességének mérése és elemzése. *Közgazdasági Szemle* 70 (2): 119-148. doi.: 10.18414/KSZ.2023.2.119
- Szerb L. & Hornyák M. (2016). A magyar kisvállalatok versenyképességének vizsgálata regionális összehasonlításban. In: Lengyel I. & Nagy B. (szerk.) *Térségek versenyképessége, intelligens szakosodása és újraiparosodása*. Szeged: JATEPress, 307-325.

A „BOLDOGSÁG” TERÜLETI ASPEKTUSAI ÉS MEGJELENÉSE A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSBEN

¹*Barsi Boglárka*

¹*tudományos munkatárs, HUN-REN KRTK RKI NYUTO, Széchenyi István Egyetem, Albert Kázmér Mosonmagyaróvári Kar, Győr, Mosonmagyaróvár; barsi.boglarka@krtk.hun-ren.hu; egyetemi adjunktus, Széchenyi István Egyetem, Győr; barsi.boglarka@sze.hu; ORCID: 0000-0002-0959-2423*

DOI: 10.15170/terinno.2024.17.03.03

Absztrakt: A boldogság gazdaságföldrajza egy relatív új kutatási terület, kutatási fókusz a területi tudományokban. Tanulmányomban a boldogság fogalmának értelmezése után szeretném bemutatni annak megjelenését és integrálódását a területi kutatásokba, illetve hatását, lehetséges szerepét a településfejlesztésben. Az eddigi kutatások során a jólét (welfare), jóllét (wellbeing), élettél való elégedettség (life-satisfaction), életminőség (quality of life) és boldogság (happiness) fogalmának meghatározásában nem alakult ki tudományos konszenzus. A szakirodalom fogalomhasználata meglehetősen kaotikus, sokan szimplán szinonimaként használják ezeket a fogalmakat. A boldogság területi szempontú vizsgálata egészen a 2010-es évekig viszonylag kevésbé kutatott terület volt a területi tudományokban, és különösen hiányzott a boldogság földrajzi, területi aspektusainak elméleti megalapozottsága. A boldogság vizsgálatába földrajzi tényezőket is beemelő kutatások alapvetően 3 témakör köré csoportosíthatóak. Egyik csoportba azok a kutatások tartoznak, melyek azt vizsgálják, hogy van-e valamilyen különbség a városi és a vidéki térségek boldogsága között. A második csoportban pedig azok a kutatások találhatók, melyek azt vizsgálják, hogy milyen hatással vannak a „szomszédok” társadalmi-gazdasági jellemzői az adott területen élők boldogságára. Végül a harmadik csoportba sorolhatók azok vizsgálatok, melyek gyökerei egészen régre nyúlnak vissza, és azt vizsgálják, hogy a település szerkezetének, fizikai jellemzőinek (mind az épített, mind a természetes) milyen hatása van az ott élők boldogságára. A „boldog város” koncepciója a városfejlesztés egy viszonylag új, az embereket, a városlakók életminőségét a középpontba helyező megközelítése, amely a lakók boldogságát és jóllétét helyezi előtérbe.

Kulcsszavak: *boldogság, város, városfejlesztés, településfejlesztés*

SPATIAL ASPECTS OF HAPPINESS AND ITS PRESENTATION IN THE DEVELOPMENT OF SETTLEMENTS

Abstract: The economic geography of happiness is a relatively new research area in spatial sciences. In my study, after interpreting the concept of happiness, I would like to present its emergence and integration into spatial research, as well as its impact and possible role in settlement development. In the course of previous research, no scientific consensus has emerged in the definition of the concepts of welfare, wellbeing, life-satisfaction, quality of life and happiness. The use of terms in the literature is very chaotic, many researchers simply use these concepts as synonyms. The study of happiness from a spatial perspective was a rarely researched area in spatial sciences until the 2010s, and the theoretical foundation of the geographical and territorial aspects of happiness was particularly lacking. Research that also includes geographical factors in the study of happiness can basically be grouped around 3 topics. One group includes research that examines whether there is a difference between the happiness of urban and rural areas. The second group includes research that examines the impact of the socio-economic characteristics of the “neighbors” on the happiness of those living in a given area. Finally, the third group includes studies that go back a long way and examine the impact of the structure and physical characteristics of the settlement (both built and natural) on the happiness of those living there. The concept of the “happy city” is a new approach to urban development that focuses on people and the quality of life of city dwellers, and prioritizes the happiness and well-being of residents.

Keywords: *happiness, city, urban development, development of settlements*

Bevezetés

A boldogság jelentése térben és időben változik. Az első ismert kísérletek a boldogság megértésére és meghatározására a Távol-Kelethez kötődnek; i.e. 600 körül, olyan, a kínai iskolához tartozó irányzatokhoz, mint a konfucianizmus, a Mo Ti, a buddhizmus és a taoizmus (Fung 1985, Tam 2010). A konfucianizmus a társadalmi életminőségre és a társas kapcsolatokra fektette a hangsúlyt, azzal érvelve, hogy a pozitív hozzáállás a tudáshoz, a tanuláshoz és a felelősségvállaláshoz központi jelentőségű a boldogság szempontjából (Tam 2010). A taoizmus ugyanakkor az egyén szerepét hangsúlyozta és azt állította, hogy a társadalmi feltételek nem befolyásolják az egyének boldogságra való képességét. Egy taoista valószínűleg a tudás és bölcsesség növelése ellen érvelt volna, és azt mondta volna, hogy a jó élet „egyszerű élet”, utalva arra, hogy a gyerekek a legboldogabb emberi lények (Zhang & Veenhoven 2007) A buddhizmus szintén az egyénre helyezte a hangsúlyt, és bevezette a „Nirvana” koncepcióját., amely egy olyan szent állapot, melyet tökéletes belső béke, a megvilágosodás és minden vágy eltörlése jellemez (Zhang & Veenhoven 2007).

Néhány évtizeddel később olyan nyugati filozófusok, mint Szókratész, Platón és Arisztotelész próbáltak válaszolni arra a kérdésre, hogy „mi a jó élet” (Ballas & Dorling 2013). A boldogságot és a jó életet meghatározó filozófiai megfontolások, amelyek különböző kultúrákból és földrajzi területekről származnak, eltérő nézőpontokat és olykor egymásnak ellentmondó következtetéseket eredményeztek az élet értelmével és a spiritualitás szerepével vagy a boldogság materialista természetével kapcsolatban.

Arisztotelész etikájában (Arisztotelész 1997) is a boldogság (görögül eudaimonia) állt a középpontban, és arra kereste a választ, hogy az ember a társadalmon belül hogyan érheti el a legnagyobb boldogságot. A város lakóinak jólléte, boldogsága már az ókorban is központi szerepet játszott a városról való gondolkodásban. A város nem pusztán egy fizikai mechanizmus vagy mesterséges konstrukció. A várost ugyanis emberek hozzák létre és működtetik, így az emberi természet terméke (Park & Burgess 1925).

A modern politikai gondolkodásban a boldogságnak továbbra is központi szerepe van, amit az elsősorban John Stuart Millhez köthető utilitarionizmus (haszonelvűség) helyezett a legfontosabb célok közé (Ludassy 1991). E szerint mind egyéni, mind közösségi szempontból az emberek legfontosabb célja a boldogság maximalizálása és a fájdalom, szenvedés minimalizálása. Csíkszentmihályi szerint (1992) az ember minden más célt abból a szempontból értékeli, hogy az mennyiben járul hozzá a boldogságához.

A boldogság sokáig nem képezte tudományos értékű empirikus kutatások tárgyát, annak ellenére, hogy a boldogság, mint cél korán bekerült a közgondolkodásba. Kutatásával eleinte szinte kizárólag a filozófia, majd utána a pszichológia, szociológia, továbbá a politikatudomány foglalkozott. (Diener et al. 1998, Lane 2000), és a közgazdaságtanban a XX. század végén jelent meg, elsősorban Easterline (1974) nyomán. A boldogság közgazdasági meghatározó elemeit vizsgáló empirikus szakirodalom jórészt különböző térbeli megfigyeléseken alapszik, ennek ellenére a boldogság területi dimenzióinak meghatározásával a vizsgálatok kevésbé foglalkoztak (Ballas & Dorling 2007, Clark et al. 2008, Brereton et al. 2008, Aslam & Corrado 2012). A boldogság gazdaságföldrajza egy relatív új tudományos fókuszot jelent a területi

tudományokban, de egyre nagyobb a jelentősége mind a kutatók, mind a szakpolitika, mind a városfejlesztéssel foglalkozó szakemberek számára, mivel egyre nyilvánvalóbb, hogy a földrajznak jelentős szerepe van a boldogságban (Ballas & Dorling 2013). Tanulmányomban a boldogság fogalmának értelmezése után szeretném bemutatni annak megjelenését és integrálódását a területi kutatásokba, az eddig elvégzett empirikus kutatások eredményeit, következményeit, illetve hatását, megjelenését a településfejlesztésben.

1. Jólét, jóllét, étellel való elégedettség és boldogság

Az eddigi kutatások során a jólét (welfare), jóllét (wellbeing), étellel való elégedettség (life-satisfaction), életminőség (quality of life) és boldogság (happiness) fogalmának meghatározásában nem alakult ki tudományos konszenzus. A szakirodalom fogalomhasználata meglehetősen kaotikus, sokan szimplán szinonimaként használják ezeket a fogalmakat (Hills & Argyle 2002, Diener 2006). Az Oxford Happiness Questionnaire (OHQ) kialakításakor is egymás szinonimájaként írták le a szerzők a jóllétet, a szubjektív jóllétet és a boldogságot (Hills & Argyle 2002). Mások az egyik fogalommal definiálják a másikat, mint például Diener (2006) szerint a boldogság nem más, mint az étellel való elégedettség globális értékelése. Hasonlóképpen Andrews és McKennel (1980) szerint a szubjektív jóllét nem más, mint az életminőség értékelése. A szubjektív jóllét fogalmat Diener (1984) vezette be a pszichológia területén. Szerinte a szubjektív jóllét alapvetően három elemből áll: pozitív érzelmek, negatív érzelmek és az étellel való elégedettség.

Veenhoven tanulmányában (1996) is keverednek az életminőség, a jóllét, a jól érezni magunkat és boldogság fogalmai. Azt állítja, hogy az életminőség két jelentése van: egyfelől azon feltételek megléte, amelyeket szükségesnek tartunk a jó élethez, másfelől a jó élet, mint gyakorlat. Michalkó életminőség-modellje szintén életminőségről beszél, életminőséget objektív és szubjektív pillérekre osztja (Michalkó 2010). Az objektív pillérhez tartozik a jólét (welfare) három meghatározó tényezője: az életszínvonal, az életmód, és az életkörülmények. A másik pillérhez pedig a jóllét (well-being) három meghatározó eleme tartozik: az elégedettség, a boldogság és a közérzet. A boldogság az adott személy addigi élete során megélt pozitív és negatív tényezők mérlegelése utáni eredmény (Michalkó 2010).

Veenhoven (2003) szerint szubjektív életminőséget az egyének boldogság faktorával lehet mérni, így arra kell rákérdezni, hogy az adott személy mennyire elégedett az életével. Tehát a boldogság nem más, mint az étellel való általános elégedettség, és szerinte ez egyben a jóllét szinonimája. Tehát a fogalmak keveredése, egymással való definiálása, és szinonimaként való használata Veenhoven munkájában is megfigyelhető.

A boldogságot alapvetően kétféle megközelítés alapján lehet definiálni. Az alulról felfelé történő magyarázási módszer szerint a boldogság a pozitív és negatív érzések aggregálásának eredménye (Diener 1984). Ugyanakkor az eddigi vizsgálatok szerint a pozitív érzelmek nem hasonlítanak a negatív érzelmekre, és a köztük lévő korreláció mérsékelt (Tellegen et al. 1988, Argyle 2001). A boldogság felülről lefelé történő értelmezése szerint a boldogság az étellel való elégedettséghez kapcsolódó tapasztalatok egyéni szubjektív értékelése (Andrews & McKennel

1980, Diener et al. 2005). Az empirikus kutatások során ez a két megközelítés általában kiegészíti egymást, együtt, párhuzamosan használják.

A boldogság fogalmának meghatározását csoportosíthatjuk a szerint is, hogy a hedonikus, vagy eudaimonista megközelítést alkalmazzák. Előbbi szerint csak az élvezetes, vagy élvezetes következményekkel járó dolgok okoznak boldogságot és az élet egyetlen célja a boldogság elérése (Delle Fave 2013). Ahogy Ryan et al. (2013:117) megjegyezte mivel a hedonikus megközelítés erősen eredmény-központú, ezért különösen alkalmas arra, hogy tudományos mérés alapjává váljon, ezért az egyre terebélyesedő „boldogság tudomány” alapját képezte ez a fajta megközelítés. Különösen a közgazdaságtan és a pszichológia terén vált jellemzővé a hedonikus megközelítés alkalmazása (Scott 2015, O’Neil 2016, Frey & Gallus 2016).

Az eudaimonista megközelítés a folyamatra helyezi a hangsúlyt, méghozzá arra a folyamatra, mely lehetővé teszi az önmegvalósítást, célt és jelentést ad az életnek (Deci & Ryan 2008). Ebben a megközelítésben a „daimon”, vagyis az igazi önmagunk megvalósítása a feladat, vagyis a cél, hogy az emberi természetben rejlő legmagasabb lehetőségeket megvalósíthassuk. Erre az állapotra jellemző az önismeret mélyülése, a képességek fejlődése, az élet értelmességének és célszerűségének érzése, jelentős erőfeszítés a tökéletesedés érdekében, a tevékenységekbe való intenzív bevonódás és a személyiséget kifejező tevékenységek élvezete (Szondy & Martos 2014). Lambek (2008) úgy véli, hogy az eudaimonikus állapot az, mely képessé teszi az embereket arra, hogy ne csak jól cselekedjenek, hanem azt is lehetővé teszi, hogy cselekedeteik közben pozitív erkölcsi jellemet alakítsanak ki. Már Arisztotelész nikomakhoszi etikájában is (Arisztotelész 1997) - mely az eudaimonikus megközelítés klasszikus korai megjelenése – úgy véli, hogy szemben a hedonista megközelítéssel a boldogság nem egyszerű és nyilvánvaló dolgokból áll, mint öröm, jólét és méltóság. „Ha tehát ezt nem fogadhatjuk el, hanem a boldogságot inkább bizonyos tevékenységgel kell kapcsolatba hoznunk, mint az előbbieken már említettük is, s ha másfelől a tevékenységek közt vannak olyanok, amelyek szükségszerűek, de amelyeket mindig valami más okból választunk, viszont vannak olyanok is, amelyek önmagukban véve is kívánatosak: mindebből nyilvánvaló, hogy a boldogságot valami olyan tevékenységnek kell tekintenünk, amelyet önmagában véve, nem pedig valami másért tartunk kívánatosnak; a boldogság ugyanis nem szorul rá semmire sem, hanem önmagában elégséges. Önmagukban véve pedig azok a tevékenységek kívánatosak, amelyektől magán a tevékenységen kívül semmi egyebet sem várunk. Ilyenek nyilván az erénynek megfelelő cselekedetek, mert az erkölcsös és derék tettek végrehajtása az önmagukért kívánatos dolgokhoz tartozik” (Arisztotelész, 1997:347-348).

Amartya Sen (1985:188) szintén az eudaimonista szemléletet vallja magáénak, méghozzá úgy, hogy a boldogságot és a jóllétet megkülönbözteti egymástól:

„Ha egy éhező, szenvedő, betegségekkel sújtott roncsot valamilyen mentális kondicionálás révén boldoggá teszünk..., akkor ez a személy mentális szempontból jól lesz...Nehéz nem arra a következtetésre jutni, hogy habár a boldogság nyilvánvaló és közvetlen jelentőségű a jóllét szempontjából, nem azonos azzal.”

Shin és Johnson (1978) úgy érveltek, hogy „boldognak érezni” magunkat, nem ugyan az, mint „boldognak lenni”. Boldognak lenni egy hosszútávú, tartós állapot, nem egy pillanatnyi

öröm, vagy boldog érzés. Éppen ezért a boldogságot úgy kell értelmezni, mint az egyén saját maga által felállított kritériumok alapján értékelt életminőségét, mely egyaránt magában foglal ismereteket és érzelmeket is. Ezen koncepció alapján „boldognak érezni” magunkat „állapot-boldogságot” jelent, míg „boldognak lenni” egyaránt magában foglalja az „állapot-boldogságot” és boldogsághoz vezető jellemet is.

Ryff (1989) és Ryff és Keyes (1995) szintén boldogság eudamonikus megközelítését javasolták, melyet pszichológiai jóllétnek, vagy pozitív működésnek is neveztek. A boldogság ebben a koncepcióban hat dimenzióból áll: életcél, személyes növekedés, környezettudatosság, autonómia, pozitív önértékelés és társadalmi kapcsolatok. Ezek a dimenziók nem tartalmazzák a szubjektív jóllét és boldogság olyan alapvető összetevőit, mint az érzelmek és az élettel való elégedettség (Helliwell et al. 2014, Diener et al. 1998, Rojas & Veenhoven 2013).

Ryff (1989) eudamonikus boldogság modelljét Diener és munkatársai is górcső alá vették, (Diener et al. 2010), ami a „pszichológiai felvirágzásként”, vagy az egyénnek önmaga által érzékelt sikereként definiált alternatív konstrukció kidolgozásához vezetett. ami az élettel való elégedettség egyik aspektusa. A javasolt konstrukció a pozitív működést hangsúlyozza, és olyan dimenziókat fed le, mint a társadalmi kapcsolatok; céltudatos élet; tevékenységekben való részvétel; önbecsülés; és optimizmus, amelyek átfedésben vannak a széles körben használt életminőség- és boldogságmérők összetevőivel (WHOQOL Group 1998, Hills & Argyle 2002). Például a társas kapcsolatok ott szerepelnek az életminőség mérőszámok esetén (WHOQOL Group, 1998), az önbecsülés és az optimizmus pedig a széles körben használt boldogságmérő összetevők között (Hills & Argyle 2002). A „célokkal teli élet” összetevő azt jelenti, hogy az ember nem lehet boldog anélkül, hogy ne lennének a jövőre vonatkozó céljai, és a boldogság egy olyan felnőtt embercsoport kizárólagos tulajdonsága, mely képes volt arra, hogy ilyen célokat találjon a maga számára. Ennek a komponensnek a pszichometriai mérőszámba való beépítése sértheti azt az alapvető mérései alapelveit, hogy a népesség bizonyos csoportjai közötti variancia elenyésző legyen (Thurstone 1931), mivel az életcél érzése kulturálisan és korcsoportonként jelentősen eltér (Oishi & Diener 2014). Annak ellenére, hogy az eudaimonikus jóllét az egyén kiteljesedésével összefügg, implicit módon beletartozik a szubjektív jóllétbe, és tükröződik az általános SL-ben (Diener et al. 1999, Eid & Larsen 2008, Kashdan et al. 2008).

Csíkszentmihályi (2001) alkotta meg a „flow” fogalmát, mely életünknek azokat a pillanatait jelöli, amikor a legjobban érezzük magunkat, amikor élvezzük azt, amit csinálunk. Ez az az állapot, amikor teljesen elmerülünk abban a tevékenységben, amit éppen végzünk, teljes figyelmünkkel a cselekvésre összpontosítunk, tulajdonképpen együtt „áramlunk” magával a folyamattal, megéljük a pillanatot. Innen származik az élmény elnevezése: flow, avagy áramlat. A boldogság és az öröm pedig ezen élmény mintegy melléktermékeként, következményeként jelentkeznek.

A magyarországi kutatásokban is egymással párhuzamosan, sokszor szinonimaként jellenek meg a boldogság, életminőség, jóllét, szubjektív jóllét fogalmai, a tanulmány terjedelmi korlátai miatt elsősorban a kifejezetten „boldogsággal” foglalkozó irodalmakra

koncentráltunk, de megemlítenénk, hogy az életminőség és az egészség közötti kapcsolat vizsgálatának jelentős hagyománya van hazánkban (Kopp 2008, Kopp & Kovács 2006).

Szintén jelentős a turizmus és életminőség kérdéskörét tárgyaló hazai irodalom is. Utasi (2006) eredményeiben jelent először meg az a megállapítás, hogy a szubjektív jóllét számos eleme kapcsolatban áll a turizmussal. A környezetváltozásnak a regenerációra, valamint a különböző emberi szükségletek kielégítésére tett pozitív hatását vizsgálták már korábban is, (Puczko & Rátz 1998, Michalkó 2007). Az ezredfordulót követő kutatásokból kiemelkedik és a Michalkó Gábor által vezetett kutatási program (Michalkó 2010), kutatás az utazás boldogságra gyakorolt hatását (vagyis az utazást, mint boldogságforrást) és az utazási tevékenységek életminőségre gyakorolt hatását vizsgálta. Innovatív kezdeményezésként kidolgozásra került a turizmus életminőségre gyakorolt hatásának a mérését szolgáló „BUDAPEST-modell” elméleti kerete is. Az utazás és a boldogság kapcsolatát érintette, vizsgálta PTE KTK Marketing és Turizmus Intézete által 2018-ban lebonyolított EFOP kutatás is (Csapó et al. 2018, Csapó et al. 2019, Gonda et al. 2019).

A boldogságot végül értelmezhetjük különböző szinteken, mint egyéni, társadalmi vagy területi boldogság. Layard (2005) munkájában összefoglalta az egyének boldogságát meghatározó tényezőket. A felnőtt népesség boldogságát 7 tényező tényezőben határozta meg:

- pénzügyi helyzet,
- családi kapcsolatok,
- munka,
- közösség és barátok,
- egészség,
- személyes szabadság,
- személyes értékek.

Giovannini és Rondinella (2018) véleménye szerint a társadalmi szinten a boldogság olyan jelenségek (társadalmi kohézió, társadalmi kirekesztettség, társadalmi identitás stb.) bonyolult szövevénye eredményeként létrejött dinamikus reflexív állapot, amelyre elsősorban az adott társadalom történeti, kulturális és regionális összetevői gyakorolnak hatást. Társadalmi szintű boldogság alatt érhetjük egy adott térség, ország egyéni boldogságainak aggregátumát is.

Végül beszélhetünk területi boldogságról is, melynek során azt vizsgáljuk, hogy a hely, a terület milyen módon járul hozzá az egyének boldogságához.

2. Boldogság, tér és hely

A boldogsággal foglalkozó empirikus kutatások többsége az egyéni és a társadalmi/nemzeti szintű boldogsággal foglalkozik. A legtöbb kutatás a boldogságot meghatározó egyéni tényezőkre koncentrál, így az egyén vagy háztartás jövedelmére, a korra, nemre, családi állapotra, foglalkoztatottsági helyzetre stb. (Clark 2003, Blanchflower & Oswald 2004, 2008, Luttmer 2005, Stutzer & Frey 2006, Clark et al. 2019, Layard & Ward 2020). Más tanulmányok

az aggregált, nemzeti szintű jellegzetességeit, aspektusait vizsgálják a boldogságnak, mint jövedelmi egyenlőtlenségek, infláció, munkanélküliség (Di Tella et al. 2003, Alesina et al. 2004). Az elmúlt években előtérbe kerültek azok a tanulmányok, melyek a nemzeti (országos) és regionális szintű jólléti egyenlőtlenségek egyéni jóllétre gyakorolt hatását vizsgálják. A jólléti egyenlőtlenség leggyakrabban használt mérőszáma a jóllét szubjektív mérőszámának szórása. A fő megállapítás az, hogy a nagyobb egyenlőtlenség alacsonyabb szintű jóléttel jár (Goff et al. 2018, Okulicz & Kozaryn 2011, Burger et al. 2020, 2022, Dickinson & Morrison 2022). Másrészt az aggregált szintű boldogságra összpontosító tanulmányok vagy éves rangsort használnak az országok között hasonló mérőszámok tekintetében (Veenhoven 1993, Veenhoven 1995, Inglehart & Klingeman 2000, OECD Better Life Index, Helliwell et al. 2022), vagy az aggregált boldogsághoz kapcsolódó tényezőket vizsgálják (Schyns 1998, Easterlin 2001, Di Tella et al. 2003, Steptoe et al. 2015).

Egyre több olyan, szubnacionális szintre koncentrázó tanulmány is született, amelyek a boldogság és a jóllét regionális összefüggéseit vizsgálják (Lucas & Lawless 2011), valamint az egyéni és országos vagy regionális szintű adatok összekapcsolására tesznek kísérletet. többszintű modellezés használatával (Rampichini & Schifini d'Andrea 1998, Pittau et al. 2010, Aslam & Corrado 2012, Ballas & Tranmer 2012, Weckroth et al. 2022).

Ezen tanulmányok azonban nem veszik figyelembe az elemzési egységek közötti térbeli kölcsönhatásokat. A többszintű modellezés például figyelembe veszi az országok és régiók kontextuális jellemzőit azáltal, hogy feltárja az adatok hierarchikus jellegét, ahol az egyének régiókon belül vannak, a régiók pedig országokon belül. Ez a megközelítés azonban figyelmen kívül hagy minden térbeli átgyűrűzést (spill-over) az elemzési egységek között, mivel a területeket elkülönült egységként kezeli, a köztük lévő kölcsönhatásokat nem veszik közvetlenül figyelembe. Hasonlóképpen, a földrajzilag súlyozott regressziók lehetővé teszik a különböző régiók közötti eltérések feltárását, amikor a változók közötti kapcsolat területről területre változik, de nem veszi figyelembe az interakciókat és a kölcsönös függőségeket területek között (Mennis 2006).

A boldogság területi szempontú vizsgálata egészen a 2010-es évekig viszonylag kevésbé kutatott terület volt a területi tudományokban, és különösen hiányzott a boldogság földrajzi, területi aspektusainak elméleti megalapozottsága, mely különösen más tudományágakkal összehasonlítva vált nyilvánvalóvá (Edwards et al. 2015). Két terület képez kivételt a társadalomföldrajz területén. Az egyik a jóllét (wellbeing) jóléti (welfare) megközelítésének vizsgálata, mely radikálisan új irányzatot, gondolkodást indított el az 1970-es és 1980-as években (Knox 1975, 1978, Helburn 1982, Smith 1974, Pacione 1982). Ezt a megközelítést jól összefoglalta Smith 1974-es tanulmányának címe: Ki mit kap, hol és hogyan? (Who gets what, where and how?). Ez a kérdésfelvetés a tudomány fókuszának megváltozását jelezte azzal, hogy az embert helyezte a gondolkodás központjába úgy, hogy a megszerzendő tudás célja az emberek „körülményeinek”, életének javítása legyen (Smith 1974:289), mely mai napig lényeges szerepet játszik a boldogság területi szempontú vizsgálatában (Aslam & Corrado 2012, Ballas 2013). A másik terület az egészség földrajzi szempontú vizsgálata volt, melyben a

betegségekről az egészségi állapot területi alapú javítására helyeződött a hangsúly (Collins et al. 2009, Atkinson 2011, Atkinson & Scott 2015).

A 2010-es évek óta egyre többen próbálkoztak azzal, hogy a boldogság vizsgálatába területi szempontokat is beépítsenek, és ezt az igényt a Covid-19 pandémia, valamint a környezet- és a klímaváltozás hatásainak vizsgálata tovább fokozták (Qasim & Grimes 2022).

Ezzel egy időben területi elemzésben megnövekedett az érdeklődés a geoszámítási módszerek komplex kérdésekben való alkalmazása iránt (Du et al. 2020), gyakran nagy, társadalmi-gazdasági változókat tartalmazó adatbázisok és a természeti környezetet jellemző mutatók összekapcsolásával (Bryan et al. 2020). E vizsgálatok célja főként a döntéshozatal optimalizálása és a jobb életminőség, a gazdasági növekedés és a társadalmi stabilitás elérése (Higgins et al. 2014, Ahlfeldt et al. 2020). Az informatika fejlődésének köszönhetően a térbeli elemzés új szakaszba érkezett, ahol a nemlineáris modellezési megközelítések sztochasztikus modellezéssel kombinálva lehetővé teszik a földrajzi környezet jobb megértését (Silva et al. 2020), és ezáltal elősegítik a pontosabb döntéshozatalt (Carver 2019). A döntéshozatal során a hangsúly fenntartható fejlődésen van, ami jobb életminőséget eredményez, melyben a természeti környezettel kapcsolatos térinformációk kulcsszerepet játszanak, különösen az ökológiában, a jelen megértésében és a fenntarthatóbb jövő megteremtésében.

A területi kutatásokban azonban a szakirodalom túlnyomórészt a gazdasági növekedés és a jóléti mutatók kölcsönhatására összpontosít (Hagerty & Veenhoven 2003, Tella et al. 2003), míg a hely-alapú, a területiség témájával közvetlenül foglalkozó boldogságkutatások szerepe sokkal kisebb volt (Burger et al. 2020).

A területi dimenziót alapvetően kétféle módon lehet beemelni a boldogságkutatásokba. Egyrészt vizsgálható, mi határozza meg azt, hogy milyen arányban élnek boldog, vagy boldogtalan emberek ugyanazon a helyen, másrészt kimutathatók az adott helyen élő emberek boldogságát vagy boldogtalanságát befolyásoló tényezők (Ballas & Tranner 2012, Barsi 2019).

A boldogság vizsgálatába földrajzi tényezőket is beemelő kutatások alapvetően 3 témakör köré csoportosíthatóak. Egyik csoportba azok a kutatások tartoznak, melyek azt vizsgálják, hogy van-e valamilyen különbség a városi és a vidéki térségek boldogsága között. Az empirikus vizsgálatok azt mutatják, hogy a városi népesség boldogsága kisebb, mint a vidéki területen élőké, létezik az ún. „városi boldogság büntetés” (Berry & Okulicz-Kozaryn 2011, Okulicz-Kozaryn 2017, Morrison & Weckroth 2018, Helliwell et al. 2019, Burger et al. 2020, Weckroth et al. 2022). A második csoportban pedig azok a kutatások találhatóak, melyek azt vizsgálják, hogy milyen hatással vannak a „szomszédok” társadalmi-gazdasági jellemzői az adott területen élők boldogságára (Clark 2003, Luttmer 2005). Végül a harmadik csoportba sorolhatóak azok a vizsgálatok, melyek gyökerei egészen régre nyúlnak vissza, és azt vizsgálják, hogy a település szerkezetének, fizikai jellemzőinek (mind az épített, mind a természetes) milyen hatása van az ott élők boldogságára (Brereton et al. 2008, Samavati & Ranjbar 2017, Ala-Mantila et al. 2017).

Az, hogy a vidéki területeken élők szubjektív jólléte egyértelműen magasabb vizsgálták egyrészt a világ egyes fejlett országai esetén (Berry & Okulicz-Kozaryn 2009, Easterlin et al. 2011, Requena 2016), az Európai Unióban (Sørensen 2014, Lenzi & Perucca 2018), az Egyesült Államokban (Campbell et al. 1976, Berry & Okulicz-Kozaryn 2011, Winters & Li 2017) és Ausztráliában is (Kubiszewski et al. 2018). Szintén vizsgálták az egyes fővárosokban élők boldogságát a többi településen élők boldogságához hasonlítva, és azt találták, hogy a fővárosi lakosok szubjektív jólléte alacsonyabb. Piper (2015) például 16 európai ország fővárosainak lakóit vizsgálva jutott erre az eredményre. De hasonló eredményre jutottak egyes országok fővárosait vizsgálva is (Gerdtham & Johannesson 2001, Brereton et al. 2008, Lu et al. 2015, Okulicz-Kozaryn 2017, Lenzi & Perucca 2018).

Az emberek sokféle okból költöznek, váltanak lakóhelyet, pl. jobb munkalehetőségek, közelebb kerülés a családtagokhoz és/vagy barátokhoz, zöldebb, biztonságosabb, csendesebb környezet, vagy éppen pont fordítva egy mozgalmas, pezsgő városi élet vonzza őket. Glaeser „The Triumph of the City” (2011) című könyvében azt írja, hogy a városok gazdagabbá, okosabbá, zöldebbé, egészségesebbé és boldogabbá tesznek minket, és ez magyarázza a világ minden területén a városi népesség óriási mértékű növekedését. A város-vidék boldogság vizsgálatok alapján viszont a városok nem teszik az embereket boldogabbá.

Az agglomerációs és a méretgazdaságossági elméletek alapján az emberek, vállalatok, ötletek, és technológia fizikai közelsége olyan szinergiákat hoz létre, melynek eredménye a jólét, az innováció, a kreativitás és a tudás (Balland et al. 2020, Bettencourt et al. 2020). Az urbanizáció szintjének 10 százalékos emelkedése Glaeser (2011) szerint a GDP 61 százalékos növekedését eredményezte.

Habár elméletileg a modern kommunikációs technológiák bárhol elérhetők, valójában működésük nagymértékben függ a fix telekommunikációs infrastruktúra jelenlététől, kiépítettségétől. Ez az infrastruktúra pedig nem állt mindenhol rendelkezésre, vagy legalábbis nem egyszerre történt meg a kiépítésük, hanem határozott és erős közgazdasági logika alapján, tehát az úttörők azok a térbeli pontok voltak, ahol a kereslet és a kínálat koncentrált. A gyors technológiai fejlődés, a fogyasztói kereslet gyors változása és a telekommunikáció liberalizációja következtében egyre inkább egyenlőtlené vált az infrastruktúra térbeli elérhetősége. Ezen az internet megjelenése sem változtatott, hiszen annak használatához szükséges végpontok, hálózatok kiépítettsége is erősen centralizált (Gillespie et al. 2000).

A nagyvárosokban koncentrálnak a fontos döntéshozók és minden korábbi várakozás ellenére a személyes kapcsolatok fontossága nem csökkent. Antonelli (1999) szerint minél „sűrűbb” az ipari aktivitás abban a térségben, ahol a vállalat elhelyezkedik, annál sűrűbbek a cég hálózati kapcsolatai, ami jelentősen növeli a beáramló információ mennyiségét, így növeli az IKT alkalmazásából elérhető hasznot is.

Mi lehet a magyarázata annak, hogy úgy növekszik a városi népesség aránya, hogy az emberek boldogsága a vidéki térségekben magasabb? Az egyik lehetséges magyarázat szerint a nettó migrációt általában a legmobilisabb népesség csoport határozza meg. Ha ők elégedettek a várossal, akkor a város növekedni fog akkor is, ha a kevésbé mobil

népességcsoportok elégedetlenek és így az átlagos boldogság abban a városban alacsony, vagy legalábbis alacsonyabb, mint a vidéki településeké (Carlsen & Leksen 2022).

Egy másik magyarázat szerint (Glaeser et al. 2016) az emberek olyan döntéssel néznek szembe, hogy olyan városba költöznek vagy ott maradnak, ahol alacsony a boldogság/élettel való elégedettség, ha amúgy az adott településsel járó egyéb előnyök például karrierlehetőségek, jobb lehetőségek a gyerekeik számára kompenzálják ezt az alacsonyabb boldogsásérzetet. A háztartások tehát úgy döntenek, hogy betelepülnek egy nagyváros, ahol boldogtalanok, ha kellő kompenzációt kapnak az élet más területein.

Már a klasszikus közgazdaságtan gondolkodói is felismerték azt a jelenséget, hogy az egyéneket legalább részben a relatív pozícióval kapcsolatos aggodalmak motiválják. Adam Smith (1759) *The Theory of moral sentiments* című művében megfogalmazta, hogy az ember saját helyzetét mások szemében nézve elemzi, és ezért törekszik gazdagságra és igyekszik elkerülni a szegénységet. John Stuart Mill pedig úgy fogalmazott, hogy az ember nem gazdag akar lenni, hanem gazdagabb, mint más emberek (idézi Graham & Pettinato 2002). Az egymással való összehasonlítás szerepe a fogyasztási és megtakarítási viselkedésben ott szerepelt Veblen (1899) és később Duesenberry (1949) munkáiban is. Easterlin – akinek munkái nyomán került be a közgazdasági gondolkodásba a boldogság vizsgálata – (1974, 1995, 2001) úgy találta, hogy habár a jövedelem és az önbevalláson alapuló boldogság között pozitív korreláció van egyéni szinten egy-egy országon belül, de egyes országok átlagos boldogság szintje nem növekszik az ország GDP-jének növekedésével (Easterlin-paradoxon). Tehát egy adott országban a gazdagabbak általában elégedettebbek az életükkel, boldogabbnak mondják magukat a szegényebeknél, de a gazdasági növekedés nem, vagy nem szükségszerűen korrelál az emberek boldogságérzetével, sem individuális, sem makró szinten. Álláspontja szerint tehát önmagában a GDP növekedése nem teszi boldogabbá az embereket. Easterlin (1974) azt állítja, hogy az anyagi javakban mért növekedés és a szubjektív jóllét között legfeljebb együtt járásról beszélhetünk, de semmiképpen sem oksági kapcsolatról. Interpretációja szerint a relatív jövedelem az, ami kapcsolatban áll a boldogsággal.

Runciman (1966) amellett érvelt, hogy az emberek leginkább „közel egyenrangúikkal” hasonlítják össze magukat, Layard (2005) pedig úgy fogalmazott, hogy az emberek hajlamosak összehasonlítani magukat kollégáikkal, barátaikkal és szomszédaikkal, aminek következményei vannak mind a boldogságra, mind az egészségre nézve. Richard Wilkinson és Kate Pickett (Wilkinson & Pickett 2010, 2018) bemutatták, hogy a jövedelemeloszlás és a jóllét közötti kapcsolatot hogyan közvetítik pszichoszociális utakon keresztül a gazdasági struktúra társadalmi kapcsolatokra gyakorolt hatásai.

Luttmer (2005) empirikus vizsgálata azt támasztotta alá, hogy az egyének önbevalláson alapuló boldogságát negatív módon befolyásolja a környezetükben, „szomszédjukban” élők jövedelme, keresete. A szomszédok keresetének növekedése és a saját bevétel hasonló mértékű csökkenése nagyjából ugyanolyan negatív hatással van a jóllétre. Ez arra utal, hogy a saját bevétel növekedése a szomszédok jóllétére gyakorolt negatív externáliájához vezet, amely ugyanolyan nagyságrendű, mint a saját jólétre gyakorolt pozitív hatás (Luttmer 2005).

Firebaugh és Schroeder (2009) ugyanakkor azt állítja, hogy a relatív jövedelmi hipotézis nem érvényes a „szomszédok” szintjén, azaz a településnél kisebb területi szinten. A saját jövedelem hatásait leszámítva az amerikaiak általában boldogabbak, ha közeli szomszédaik gazdagok, nem szegények. Ez nem azt jelenti, hogy az emberek nem hasonlítják össze jövedelmüket szomszédaik jövedelmével, hanem azt jelenti, hogy egy gazdagabb környéken élő alacsonyabb relatív státusz negatív hatását bőven ellensúlyozza a jobb lakhatási körülmény és a gazdagabb környékhez kapcsolódó presztízs.

Ezzel szemben azt állapították meg (Firebaugh & Schroeder 2009), hogy ha nagyobb területi egységek szintjén vizsgálódunk, akkor a relatív jövedelmi hipotézisnek megfelelő bizonyítékokat találunk. A relatív jövedelemhatások gyakorlati és elméleti következményei messzemenőek (Frank 1999, Firebaugh 2008). Az amerikaiak általában akkor a legboldogabbak (Firebaugh & Schroeder 2009), ha egy alacsony jövedelmű régió magas jövedelmű negyedében élnek. Más szavakkal, a lakossági jövedelemnek az egyéni boldogságra gyakorolt hatása a földrajzi lépték növekedésével pozitívról negatívra fordul – ezt a jelenséget nevezte el Firebaugh és Schroeder jövedelemhatások földrajzi skála elvének. Lee és munkatársai (2008) hasonlóan érveltek amikor úgy vélték, hogy a lakóhelyi szegregáció hatása földrajzi léptékenként változhat.

Az egyenlőtlenség jóllétre gyakorolt hatásának vizsgálata talán most aktuálisabb, mint valaha, tekintettel az elmúlt években gyorsan növekvő egyenlőtlenségi trendekre (Piketty 2014, Dorling 2018). A területi egyenlőtlenségek és a társadalmi jóllét kapcsolatával hazai kutatás is foglalkozott, Szirmai Viktória vezetésével. (Szirmai 2015), mely hazai viszonyok között is megállapította, hogy a boldogságnak, jóllétnek vannak területi aspektusai is.

Különösen érdekes az a következtetés, hogy mind méretben, mind intézményi jellemzőket tekintve homogénebb közösségekben az indirekt tovagyrúzó hatások erősebbek a teljes mintához képest, míg az étellel való elégedettség tovagyrúzó hatásai kevésbé intenzívek a teljes populációhoz képest. Ezért a közösség étellel való elégedettségének javításában érdekelt politikai döntéshozóknak figyelembe kell venniük többek között az étellel való elégedettség szintjét, a jövedelmi szintet és a szomszédos közösségek munkanélküliségi rátáját. Az eredmények különösen a társadalmi-térbeli összehasonlító hatásra, a „megkönnyebbülés” vagy más szóval „rosszabb is lehet” hatásra utalnak a szomszédok jövedelmi szintjét és munkanélküliségi rátáját figyelembe véve. Ezek az eredmények rávilágítanak a jövedelem fontos szerepére az étellel való elégedettség kialakításában, nemcsak az egyének, hanem a közösségek, sőt a szomszédos közösségek életével való elégedettség kialakításában is. Ez valószínűleg azt jelentené, hogy a jövedelmet egyenletesebben kell elosztani a közösségek között ahhoz, hogy ezek a hatások ne jelenjenek meg, bár ezen összefüggések ok-okozati igazolásához további kutatások szükségesek.

A társadalmi egyenlőtlenségek és a jóllét kapcsolatát különösen érdemes vizsgálni, hiszen ehhez a témához szorosan kapcsolódik a szélsőjobb felemelkedésének politikai földrajza (pl. Georgiadou et al. 2018), a Brexittel kapcsolatos vizsgálatok (Dorling & Tomlinson 2019), az „elégedetlenség földrajza”, valamint „a nem számító helyek bosszúja” (Rodriguez-Pose 2018). Különösen a szubjektív boldogság időbeli és térbeli változásai köthetők a szavazói

magatartáshoz, valamint a hely- és csoportidentitások, valamint az összetartozás érzésének alakításának társadalmi-térbeli és történelmi folyamataihoz. Ezenkívül a hely- és csoportidentitás kölcsönösen függ a szubjektív boldogságtól és jólléttől.

A boldogság egyéni tényezőit vizsgáló, korábban említett Layard (2005) munkájában azt hangsúlyozza, hogy a jövedelmen és az egészségen kívül az egyéni boldogságot meghatározó, szakirodalomban előforduló tényező valamilyen módon kapcsolódik az emberi kapcsolatokhoz, illetve azok minőségéhez. Akár házastárssal, barátokkal, családdal, közösséggel, helyi kormányzattal vagy vallással kapcsolatos kapcsolódásról van szó, nyilvánvaló, hogy ez az elem áthatja boldogsághoz kapcsolódó hagyományos tényezőket, és azt jelzi, hogy a kapcsolatok fontosak. Ha az egyéni boldogság esetén a kapcsolatok szerepe ilyen meghatározó, akkor feltételezhető, hogy a települések boldogságánál is kulcsfontosságú lehet a kapcsolatok kialakításának lehetősége. A városok fizikai és természeti környezet elősegítheti, vagy éppen gátolhatja kapcsolatok létrehozását (Freeman 2001, Leyden 2003, Frumkin et al. 2004, Wood et al. 2008, Richard et al. 2009).

Jacobs (1961), városgondolkodó úgy érvelt, hogy a város fizikai megjelenésének, dizájnjának nagy szerepe van abban, hogy mennyire vonzó a város. Azt állítja, hogy a vegyes használatú városi területek, és az aktív gyalogos élet nagymértékben befolyásolják egy város vonzóságát, és kiemelkedően pozitív hatással vannak a városlakók személyes jóllétére. Lehetővé teszik ugyanis a személyes kapcsolatok, a közösség, a felelősség és a bizalom kialakulását. Elméletében vegyes használatú helyeknek nevezi azokat a városi területeket, ahol nem különülnek el egymástól a lakó, a kereskedelmi-üzleti, a kulturális, az intézményi és a szórakoztatási funkciók, hanem azok fizikailag és funkcionálisan is integráltan működnek (Barsi 2019).

Oldenburg (1989) szintén megerősíti az ún. harmadik helyek fontosságát. Az első hely az otthonunk, a második hely a munkahelyünk, a harmadik hely pedig egy ezektől független közösségi tér, ahol rendszeresen összejöhetnek a hasonlóan gondolkodó, egymásra kíváncsi emberek. Ezek a terek (közparkok, kávéházak, parkok, közösségi központok, éttermek, kisboltok, fodrászatok stb.) társadalmi kapcsolatok kialakítását és ápolását teszik lehetővé, és jelentősen hozzájárulnak a személyes boldogsághoz. Az autóközpontú helyek, továbbá azok, ahol a munka és a rekreáció, a bevásárlás elválik egymástól, negatívan hatnak a boldogságra (Barsi 2019).

Montgomery (2013) szintén úgy véli, hogy a városok felépítése, dizájnja jelentős hatással van az ott élők boldogságára. A városokat úgy kell felépíteni, alakítani, hogy azok lehetővé tegyék a családhatók, barátok és akár idegenek közötti kapcsolatok erősítését, mivel ezek a kapcsolatok adnak értelmet az emberi életnek és alakítanak ki kötődést a városhoz.

Leyden és szerzőtársai (2011) 10 kiválasztott nagyváros boldogságának vizsgálatával igazolták, hogy a városlakók önbevalláson alapuló boldogsága szoros összefüggést mutat az épített környezettel, továbbá azzal, hogy milyen módon tartják karban az említett helyeket (Barsi 2019).

A zöldterületek (Ambrey & Fleming 2014), informális terek (Feng et al. 2018), utcatervezés (Cao, 2016) és a légszennyezés (Welsch 2006, Cunado & De Gracia 2013, Du et al. 2018) is

jelentős hatással vannak a boldogságra. Hasonlóképpen, a társadalmi környezet is fontos hatással van a boldogságra. Például, Helliwell és Putnam (2004) azt találta a szomszédokkal és a barátokkal való interakció pozitív hatással van az egyéni boldogságra. Ettema és Schekkerman (2016) rámutatott, hogy a szomszédok közötti kölcsönös segítségnyújtás és a biztonsága pozitívan korrelál az emberek boldogságával.

3. A „boldogság” koncepciójának hatása a településfejlesztésre

A boldogság területi aspektusainak vizsgálata, az ehhez kapcsolódó eredmények hatással vannak, hatással lehetnek a települések működtetésére is. A gyorsan növekvő urbanizáció komoly kihívásokat jelent a városi polgárok egészségére, élhetőségére és életminőségére nézve, különösen az éghajlatváltozás következményeinek felgyorsulásával. A városoknak ki kell elégíteniük a társadalom jelenlegi szükségleteit, biztosítaniuk kell, hogy az egyének és a közösségek pozitív élményeket szerezzenek, biztonságban és kényelmesen érezzék magukat, és kollektíven ellenállóak, reziliensek legyenek a jövőbeli sokkhatásokkal szemben.

A „boldog város” koncepciója a városfejlesztés egy viszonylag új, az embereket, a városlakók életminőségét a középpontba helyező megközelítése, amely a lakók boldogságát és jóllétét helyezi előtérbe. Ez a koncepció arra törekszik, hogy a városok ne csupán gazdasági növekedési központok legyenek, hanem olyan terek is, amelyek elősegítik az érzelmi, mentális és fizikai jóllétet, valamint a társadalmi kohéziót.

A boldogság háromféleképpen épülhet bele a településfejlesztésbe:

- a boldogság befolyásolhatja azt, hogy az emberek hol kívánnak élni,
- a boldogság befolyásolhatja, hogy milyenek érzékeljük a környezetünket, és
- a boldogság befolyásolhatja a városi környezettel való elégedettséget.

A boldog város koncepciójának egyik központi eleme a korábban bemutatott területi kutatások harmadik csoportjához kapcsolódóan a közterek és zöldterületek kialakítása, és az ehhez kapcsolódó infrastrukturális elemek fejlesztése. Ahogy korábban bemutattuk a zöldterületek növelése pozitívan hat a lakók mentális egészségére és közérzetére. Ezen túlmenően a gyalogosbarát utcák, parkok és rekreációs területek hozzájárulnak a társadalmi interakciókhoz, amelyek szintén növelik a boldogságot (Leyden et al. 2011).

A közösségi összetartozás szintén kulcsfontosságú eleme a boldog város koncepciójának. A kutatások szerint azok a városok, ahol erősebb a társadalmi tőke és az emberek aktívan részt vesznek a közösségi életben, magasabb boldogsági szintet mutatnak (Putnam 2000). Azt is igazolta, hogy az ingázás ideje és a közösség életében való részvétel egymással összefüggésben áll, minden plusz 10 perc ingázási idő 10 százalékkal csökkenti a közösség életében való részvételt (Putnam 2000).

A közösségi terek, mint például a városi piacok, közösségi kertek és közösségi központok lehetőséget teremtenek a lakóknak a kapcsolatteremtésre, és ezzel csökkentik az elszigeteltség érzését, ami számos nagyvárosban jelentős problémát jelent. A boldog városok tervezése során ezért egyre nagyobb figyelmet fordítanak arra, hogy olyan közösségi tereket hozzanak létre, amelyek elősegítik az interakciót és a szociális kapcsolatokat (Jacobs 1961). A

jól tervezett tömegközlekedési rendszerek, a gyalogosbarát utcák és a kerékpárút-hálózatok lehetőséget adnak a lakóknak, hogy könnyedén elérjék a városi szolgáltatásokat és csökkentsék a közlekedéssel járó stresszt (Gehl 2010). Egyes kutatások szerint a közlekedés élménye jelentősen befolyásolja az emberek napi hangulatát és hosszú távú boldogságát (Montgomery 2013).

Végül, a lakosok magasabb szintű boldogságot élnek meg olyan városi, települési terekben, melyek inkluzívak, elősegítik a felhasználók és tevékenységek diverzitását. A városi tér alkalmazkodóképessége és rugalmassága kulcsfontosságú tényező a boldogság elősegítésében. Lin et al. (2022) arról számolt be, hogy a városi tér alkalmazkodóképessége az, hogy mennyire teszi lehetővé a felhasználók számára, hogy igényeiknek és preferenciáiknak megfelelően módosítsák a teret, és kimutatták, hogy közvetlen hatással van a polgárok helyhez való kötődésének szintjére és városi boldogságára (lásd még Shedid és Hefnawy 2021). Negami et al. (2018) kutatása szerint a közösség által vezérelt beavatkozások, amelyek elősegítik a helyhez való kötődést, beleértve a viszonylag egyszerű és alacsony költségű projekteket, növelhetik az egyén és a közösség boldogságát. Meg kell azonban jegyezni, hogy Ballas és Tranmer (2012) tanulmánya azt jelzi, hogy a helyhez kötődést erősen befolyásolja az is, hogy az egyének mennyi ideig éltek jelenlegi lakcímükön.

4. Összegzés

A boldogság területi aspektusainak vizsgálata a regionális tudomány fontos feladata. Az egyértelműnek látszik a korábbi kutatások alapján, hogy az épített és természeti környezet jelentősen befolyásolja a településen élők boldogságát. A város dizájnya és az infrastruktúra kulcsszerepet játszik a lakosok boldogságának alakulásában. Szoros összefüggés van gyalogos és kerékpáros bejárhatóság, a zöld területek, a közösségi kapcsolatok létrejöttét elősegítő várostervezés, és az ott élők boldogsága között. A település épített és természeti környezete hatással van a lakosok fizikai aktivitására, egészségére, a társadalmi kapcsolatok, interakciók létrejöttére, társadalmi kohézió megteremtésére, az egymás iránti bizalom kiépítésére, az érzelmi jólétre is.

E térbeli tényezők egyenlőtlen eloszlása gyakran szorosan kapcsolódik a társadalmi egyenlőtlenségekhez is. A jómódú területek jellemzően jobb infrastruktúrával, több zöldfelülettel és magasabb színvonalú szolgáltatásokkal rendelkeznek, ami hozzájárul a boldogság térbeli egyenlőtlenségéhez. Ezen egyenlőtlenségek inkluzív várostervezés és az erőforrások igazságos elosztását célzó politikák révén történő kezelése alapvető fontosságú.

A boldogság mérésének problémáival is szükséges foglalkozni (Barsi 2019, Kulcsár 2020), mely egyrészt a korábbiakban bemutatott konceptuális problémák miatt, másrészt módszertanilag is rendkívül bonyolult feladat. A boldogságot – ahogy ez bemutatásra került – számos változó befolyásolja, beleértve a kulturális, gazdasági, társadalmi, területi és személyes tényezőket. A jövőbeli kutatásoknak hangsúlyt kell fektetniük arra, hogy elkülönítsék a területi tényezők hatását ezektől az egyéb hatásoktól. Alapvető fontosságú olyan kifinomultabb eszközök és mérőszámok kidolgozása, amelyek képesek megragadni a boldogság sokrétű természetét.

A boldogság területi vizsgálata során újabb dilemmát, nehézséget jelent a városi és vidéki környezet dinamikus természete. A városok terjeszkedésével és a vidéki területek fejlődésével a boldogságot befolyásoló térbeli tényezők folyamatosan változnak. Longitudinális vizsgálatokra van szükség, amelyek nyomon követik az idő múlásával kapcsolatos változásokat, hogy megértsük, hogyan befolyásolják az urbanizáció, az infrastruktúra-fejlesztés és a környezetvédelmi politikák változásai a boldogságot. Ezek a tanulmányok azonban erőforrás-igényesek, és tartós finanszírozást és elkötelezettséget igényelnek, aminek biztosítása kihívást jelenthet.

A technológiai fejlődés és a területi boldogság közötti kölcsönhatás szintén jelentős kutatási kérdéseket vet fel. Az okos városok, a digitális infrastruktúra és a távmunka térnyerésével a közelség és a közösség hagyományos fogalmai újradefiniálódnak. A jövőbeli kutatásoknak meg kell vizsgálniuk, hogy a digitális kapcsolat és a virtuális terekhez való hozzáférés hogyan befolyásolja a területi boldogságot. Ez magában foglalja mind a lehetséges előnyök, mint például a szolgáltatásokhoz és a közösségi hálózatokhoz való nagyobb hozzáférés, mind a hátrányok, például a digitális megosztottság és a személyes interakciók csökkenése vizsgálatát.

A környezeti fenntarthatóság és az éghajlatváltozás további kritikus dilemmát jelent. Azokon a területeken, ahol az éghajlatváltozás hatásaival küzdenek, beleértve a szélsőséges időjárási eseményeket és az emelkedő tengerszintet, a boldogság térbeli meghatározói valószínűleg megváltoznak. A kutatásnak meg kell vizsgálnia, hogy a környezeti stressz tényezők, és a fenntarthatósági erőfeszítések hogyan befolyásolják a területi boldogságot (pl. milyen kapcsolatban, feszültségben lehet egymással a boldogság jelenlegi szintjének növelése, és a hosszútávú fenntarthatóság elérése). Ez magában foglalja a magas kockázatú területeken való élés pszichológiai hatásainak megértését, valamint a zöld infrastruktúra és az éghajlatváltozással szembeni ellenállóképességi kezdeményezések hatékonyságának értékelését a jóllét elősegítésében.

Szükséges vizsgálnunk, hogy milyen mértékben tulajdonítható a jóllét és a boldogság az egyénnek (például a foglalkoztatási státusz és a korcsoport), a háztartásnak (például a háztartás jövedelme, a háztartás típusa, a ház típusa és mérete) és a kontextuális körülményeknek és jellemzőknek, valamint azt, hogy ezen jellemzőknek a régiókon és városokon belüli relatív jelentősége (pl. a jövedelemszintek és a városon belüli eloszlás jelentősége). Különösen fontos kérdés a jövedelem és vagyon közötti társadalmi és területi egyenlőtlenségek, valamint általában a társadalmi igazságosság és a társadalmi kohézió vizsgálata, amelyek óriási hatással lehetnek az egész népesség és az egyének jóllétére és boldogságára.

Különösen érdekes lehet megvizsgálni az alapjövedelem-politikák hipotetikus megvalósításának a boldogságra gyakorolt hatását – amely növelheti a társadalomban valamennyi egyén gazdasági függetlenségét (Van Parijs 1997, Van Parijs 2001). az innovatív progresszív fogyasztási adópolitikák lehetséges hatásait a boldogságra (Frank 1999, 2007), és tovább kell vizsgálni, hogy a boldogság vagy a boldogtalanság forrása milyen mértékben

személyes, vagy inkább a jövedelem-, vagyon, készségek és képesség. egyenlőtlen eloszlásához van köze.

Az interdiszciplináris megközelítések alkalmazása kulcsfontosságú e dilemmák kezelésében. A kulturális érzékenység, és a helyi értékek tisztelete kritikus fontosságú a területi boldogságkutatásban. A különböző közösségek eltérően érzékelik a boldogságot és a jóllétet, ennek hatásait figyelembe kell venni a kutatások során. Az érintett tudományterületek kutatóinak, a döntéshozóknak, várostervezőknek, város menedzsmenttel foglalkozóknak, felsőoktatásnak és a helyi közösségeknek szorosan együtt kell működniük ahhoz, hogy az egyes településeken élők jólléte, boldogsága növekedhessen.

Köszönetnyilvánítás

A tanulmány elkészítését az MTA Bolyai János Kutatási Ösztöndíja támogatta.

Felhasznált irodalom

- Ahlfeldt, G. M., Bald, F., Roth, D. & Seidel, T. (2020). Quality of life in a dynamic spatial model. Available at SSRN 3751857. DOI: 10.2139/ssrn.3751857
- Ala-Mantila, S., Heinonen, J., Junnila, S., Saarsalmi, P. (2017). Spatial nature of urban well-being. *Regional Studies* 52. 1-15. DOI: 10.1080/00343404.2017.1360485.
- Alesina, A., Di Tella, R., MacCulloch, R. (2004). Inequality and happiness: Are Europeans and Americans different? *Journal of Public Economics* 88(9–10), 2009–2042. DOI: 10.1016/j.jpubeco.2003.07.006
- Ambrey, C. & Fleming, C. (2014). Public greenspace and life satisfaction in urban Australia. *Urban Studies* 51(6): 1290–1321.
- Andrews F.M. & McKennell A.C. (1980). Measures of self-reported well-being: their affective, cognitive, and other components. *Social Indicators Research* 8(2):127–155. DOI: 10.1007/bf00286474
- Antonelli, C. (1999). *The Microdynamics of Technological Change*. Routledge, London
- Arisztotelész (1997). *Nikomakhoszi etika*. Európa Kiadó, Budapest.
- Argyle, M. (2001). *The Psychology of Happiness*. Second Edition. New York: Taylor & Francis Inc.
- Aslam, A. & Corrado, L. (2012). The geography of well-being. *Journal of Economic Geography* 12(3): 627–649 DOI: 10.1093/jeg/lbr041
- Atkinson, S. & Scott, K. (2015). Stable and destabilised states of subjective well-being: Dance and movement as catalysts of transition. *Social & Cultural Geography* 16(1): 75–94. DOI: 10.1080/14649365.2014.950689
- Atkinson, S. (2011). Moves to measure wellbeing must support a social model of health. *BMJ* 343: d7323 DOI: 10.1136/bmj.d7323
- Balland, P.A., Jara-Figueroa, C., Petralia, S.G., Steijn, M.P.A., Rigby, D.L. & Hidalgo, C.A. (2020). Complex economic activities concentrate in large cities. *Nature Human Behaviour* 2020 Mar; 4(3):248–254.
- Ballas, D. & Dorling, D. (2013). 'The Geography of Happiness', In: Ilona Boniwell, Susan A. David, and Amanda Conley Ayers (eds.), *Oxford Handbook of Happiness*, Oxford University Press, Oxford, 465–481.
- Ballas, D. & Tranmer, M., (2012). Happy people or happy places? A multilevel modeling approach to the analysis of happiness and well-being. *International Regional Science Review* 35 (1), 70–102. DOI:10.1177/0160017611403737.
- Ballas, D., Dorling, D. (2007). *Measuring the impact of major life events upon happiness*. *Int J Epidemiol.* 2007 Dec; 36(6):1244-52. DOI: 10.1093/ije/dym182. Epub 2007 Sep 28. PMID: 17905809.
- Barsi, B. (2019). A boldogság mint az okos városok mérésének új, lehetséges módszere. *Területi Statisztika* 59 (5). pp. 555-574. ISSN 0018-7828; DOI: 10.15196/TS590505
- Berry, B. & Okulicz-Kozaryn, A. (2013). An Urban-Rural Happiness Gradient. *Urban Geography* 32. 871-883. DOI: 10.2747/0272-3638.32.6.871.
- Berry, B. & Okulicz-Kozaryn, A. (2009). *Dissatisfaction with city life: a new look at some old questions* *Cities*, 26 (No. 3) (2009), pp. 117-124
- Bettencourt, L.M.A., Yang, V.C., Lobo, J., Kempes, C.P., Rybski, D. & Hamilton, M.J. (2020). The interpretation of urban scaling analysis in time. *Journal of The Royal Society Interface* 2020 Feb. ;17(163):20190846.

- Blanchflower, D. & Oswald, A. (2008). Is well-being u-shaped over the life cycle? *Social Science & Medicine* 66(8), 1733–1749. DOI: 10.1016/j.socscimed.2008.01.030
- Blanchflower, D. & Oswald, A. (2004). Well-being over time in Britain and the USA. *Journal of Public Economics* 88, issue 7-8, p. 1359-1386. [https://doi.org/10.1016/s0047-2727\(02\)00168-8](https://doi.org/10.1016/s0047-2727(02)00168-8)
- Burger, M., Hendriks, M. & Ianchovichina, E. (2022). Happy but Unequal: Differences in Subjective Well-Being across Individuals and Space in Colombia. *Applied Research Quality Life* 17, 1343–1387. DOI: 10.1007/s11482-021-09954-2
- Burger, M., Morrison, P., Hendriks, M. & Hoogerbrugge, M. (2020). Urban-rural happiness differentials across the world. In *World Happiness Report 2020*. Letöltve: <http://hdl.handle.net/1765/131009>
- Bradburn, N. M. & Caplovitz, D. (1965). *Reports on Happiness. A Pilot Study of Behavior Related to Mental Health*. Chicago, IL: Aldine Publishing Company.
- Brereton, F. Clinch, J.P. & Ferreira, S. (2008). Happiness, geography and the environment *Ecol. Econ.*, 65 pp. 386-396
- Bryan, C., Bryan, A., Cook, K., Hinkson, K. & Leifker, F. (2020). Happiness, Meaning in Life, and PTSD Symptoms Among National Guard Personnel: A Multilevel Analysis. *Journal of Happiness Studies* 21. DOI: 10.1007/s10902-019-00129-3.
- Campbell, A., Converse, P.E., Rodgers, W.L. (1976). *The Quality of American Life: Perceptions, Evaluations, and Satisfactions*. Russell Sage Foundation, New York.
- Cao, X. (2016). How does neighborhood design affect life satisfaction? Evidence from twin cities. *Travel Behaviour and Society* 5: 68–76.
- Carlisle, S. & Hanlon, P. (2007). The complex territory of well-being. Contestable evidence, contentious theories and speculative conclusions. *Journal of Public Mental Health* 6(2) 8-13.
- Carlsen, F. & Leknes, S. (2022). The paradox of the unhappy, growing city: Reconciling evidence. *Cities* 126, 103648 <https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/bitstream/handle/11250/2989777/paradox+of+the+unhappy.pdf?sequence=1> (Letöltve: 2024. 06. 05.)
- Carver, S. (2019). Developing web-based GIS/MCE: Improving access to data and spatial decision support tools. In: *Spatial multicriteria decision making and analysis* (pp. 49–76). Routledge. DOI: 10.4324/9780429436628-4
- Clark, A., Diener, E., Georgellis, Y. & Lucas, R. E. (2008). Lags and leads in life satisfaction: A test of the baseline hypothesis. *Economic Journal* 118 (529): F222–F243. DOI: 10.1111/j.1468-0297.2008.02150.x
- Clark, T. N. (2003). Urban amenities: lakes, opera and juice bars. Do they drive development? In: Clark, T. Nichols (Ed.) *The City as an Entertainment Machine* (Research in Urban Policy, Vol. 9), Emerald Group Publishing Limited, Leeds, pp. 103-140. DOI: 10.1016/S1479-3520(03)09003-2
- Clark, A. E., Flèche, S., Layard, R., Powdthavee, N. & Ward, G. (2019). *The origins of happiness: The science of well-being over the life course*. Princeton University Press.
- Collins, A.L., Gleib, D.A. & Goldman, N. (2009). The role of life satisfaction and depressive symptoms in all-cause mortality. *Psychol. Aging* 24:696–702
- Cumming, E. & Henry, W. (1961). *Growing Old: The Process of Disengagement*. Basic Books, New York.
- Cunado, J. & De Gracia, F.P. (2013). Environment and happiness: New evidence for Spain. *Social Indicators Research* 112(3): 549–567.
- Csapó J., Gerdesics V., Gonda T., Raffay Z. & Törőcsik. M. (2018). A magyar lakosság turizmussal kapcsolatos beállítódása generációs szemléletű vizsgálattal – országosan reprezentatív személyes (n=2001) és online (n=1085) megkérdezés, fókuszcsoportos viták eredményei. Pécs 2018. KTK ISBN 978-963-429-318-7
- Csapó J., Törőcsik M. & Nagy Á. (2019). Nemturizmus és életstílus összefüggések. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok* 4:2 pp. 5-18., 14 p.
- Csikszentmihályi, M. (2001). *Flow: az áramlat. A tökéletes élmény pszichológiája*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- Csikszentmihályi, M. (1992). *The Flow: The Psychology of Happiness*. Rider, London
- Della Fave, A. (2013). The exploration of happiness: Present and future perspectives. In: Della Fave, A. (szerk.) *The Exploration of Happiness*. Dordrecht, Springer 3-14.
- Di Tella, R., MacCulloch, R. J. & Oswald, A. J. (2003). The macroeconomics of happiness. *Review of Economics and Statistics* 85(4), 809–827. DOI: 003465303772815745
- Dickinson, P. R. & Morrison, P. S. (2022). Aversion to Local Wellbeing Inequality is Moderated by Social Engagement and Sense of Community, *Social Indicators Research: An International and Interdisciplinary Journal for Quality-of-Life Measurement*, Springer, vol. 159(3), pages 907-926, February.

- Diener, E. (2006). Guidelines for national indicators of subjective well-being and ill-being. *Journal of Happiness Studies* 7(4):397–404. DOI: 10.1007/s10902-006-9000-y.
- Diener, E., Lucas, R. E., & Oishi, S. (2005). Subjective Well-Being: The Science of Happiness and Life Satisfaction. In: C. R. Snyder, & S. J. Lopez (Eds.), *Handbook of Positive Psychology* (2nd ed., pp. 63-73). New York: Oxford University Press. DOI: 10.1093/oxfordhb/9780195187243.013.0017
- Diener E. (1984). Subjective well-being. *Psychological Bulletin*. 1984;95(3):542–575. doi: 10.1037//0033-2909.95.3.542.
- Diener, E., Suh, E. M., Lucas, R. E. & Smith, H. L. (1999). Subjective well-being: Three decades of progress. *Psychological Bulletin*, 125(2), 276–302. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.125.2.276>
- Diener, E., Emmons, R. A., Larsen, R. J. & Griffin, S. (1985). The Satisfaction With Life Scale. *Journal of Personality Assessment* 49(1), 71–75. DOI: 10.1207/s15327752jpa4901_13
- Diener, E., Wirtz, D. & Tov, W. (2010). New measures of well-being: Flourishing and positive and negative feelings. *Social Indicator Research* 39. 247-266.
- Diener, E., Sapyta, J.J. & Suh, E.M. (1998). Subjective well-being is essential to well-being. *Psychological Inquiry* 9(1):33–37. DOI: 10.1207/s15327965pli0901_3.
- Dorling, D. & Tomlinson, S. (2019). *Rule Britannia: Brexit and the End of Empire*. Biteback Publishing
- Dorling, D. (2018). *Peak Inequality: Britain's ticking time bomb*. Policy Press, Bristol
- Du, G., Shin, K.J. & Managi, S. (2018). Variability in impact of air pollution on subjective well-being. *Atmospheric Environment* 183(6), 175–208.
- Duesenberry, J. S. (1949). *Income, Savings and the Theory of Consumer Behavior*. Cambridge, MA: Harvard University Press
- Easterlin, R. A. (2001). Income and Happiness: Towards a Unified Theory. *The Economic Journal* 111(473), 465-484.
- Easterlin, R. A. (1995). Will raising the incomes of all increase the happiness of all? *Journal of Economic Behavior & Organization* 27(1), 35-47., DOI: 10.1016/0167-2681(95)00003-B.
- Easterlin, R. A. (1974). Does Economic Growth Improve the Human Lot? Some Empirical Evidence. In: David PA, Reder MW, editors. *Nations and Households in Economic Growth: Essays in Honour of Moses Abramovitz*. Academic Press; New York, pp. 89–125.
- Edwards G.A.S., Reid, L. & Hunter, C. (2015). Environmental justice, capabilities, and the theorization of well-being. *Progress in Human Geography* 40(6) 754-769. DOI: 10.1177/0309132515620850
- Eid, M. & Larsen, R. J. (Eds.). (2008). *The science of subjective well-being*. The Guilford Press.
- Ettema, D. & Schekkerman, M. (2016). How do spatial characteristics influence wellbeing and mental health? Comparing the effect of objective and subjective characteristics at different spatial scales. *Travel Behaviour and Society* 5: 56–67.
- Feng J., Tang S. & Chuai X. (2018). The impact of neighbourhood environments on quality of life of elderly people: Evidence from Nanjing, China. *Urban Studies* 55(9): 2020–2039.
- Firebaugh, G. (2008). *Seven Rules for Social Research*. Princeton University Press; Princeton, N.J.
- Firebaugh, G. & Schroeder, M. B. (2009). Does Your Neighbor's Income Affect Your Happiness? *American Journal of Sociology* 15(3), 805-831. DOI: 10.1086/603534
- Frank, R. H. (2007). *Falling Behind: How Rising Inequality Harms the Middle Class*. Wildavsky Forum Series, 4.
- Frank, R. H. (1999a). *Luxury Fever: Money and Happiness in an Era of Excess*. Princeton University Press, New York.
- Frank, R. H. (1999b). *Luxury Fever: Why Money Fails to Satisfy in an Era of Excess*. Free Press, New York.
- Freeman, L. (2001). The effects of sprawl on neighborhood social ties: An explanatory analysis. *Journal of the American Planning Association* 67: 69-77.
- Freud, S. (1981). *Pszichoanalízis*. Gondolat Könyvkiadó, Budapest.
- Frey B. S. & Gallus, J. (2016). Happiness: Research and policy considerations. In: Tachibanaki T (ed.) *Advances in Happiness Research*. Tokyo: Springer.
- Frey, B. S. & Gallus, J. (2014). Aggregate effects of behavioral anomalies: A new research area, Economics. *The Open-Access, Open-Assessment E-Journal* (2007-2020), Kiel Institute for the World Economy (IfW Kiel), 8: 1-15. DOI: 10.5018/economics-ejournal.ja.2014-18
- Frumkin, H., Frank, L. & Jackson, R. (2004). *Urban sprawl and public health: Designing, planning, and building for healthy communities*. Washington DC. Island Press.
- Fung, Y.L. (1985). *Short history of Chinese philosophy*. New York: The Free Press.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.

- Georgiadou, V., Rori, L. & Roumanias, C. (2018). Mapping the European far right in the 21st century: A meso-level analysis. *Electoral Studies*, 103-115.
- Gerdtham, U. & Johannesson, M. (2001). The relationship between happiness, health, and socio-economic factors: results based on Swedish microdata. *J. Soc. Econ.* 30: 553-557
- Gillespie, A., Richardson, R. & Cornford, J. (2000). *Regional Development and the New Economy*. CURDS, Newcastle.
- Giovannini, E. & Rondinella, T. (2018). Going beyond GDP: Theoretical approaches. In: D'Ambrosio, C. (ed.): *Handbook of Research on Economic and Social Well-Being*. Edward Elgar Publishing. Cheltenham. pp. 1–51. DOI: 10.4337/9781781953716.00006
- Glaeser E. L. (2011). Triumph of the City. *J Econ Geogr.* 11:1079–1082.
- Glaeser, E. L., Gottlieb, J. D. & Ziv, O. (2016). Unhappy Cities. *Journal of Labor Economics*, 34(2), 129-182.
- Goff, L., Helliwell, J. F. & Mayraz, G. (2018). Inequality of subjective well-being as a comprehensive measure of inequality. *Economic Inquiry* 56(4), 2177-2194
- Gonda, T., Nagy, D. & Raffay, Z. (2019). The impact of tourism on the quality of life and happiness. *Interdisciplinary Management Research / Interdisziplinäre Managementforschung* 15, 1790-1803., 14 p.
- Graham, C. & Pettinato, S. (2002). Frustrated Achievers: Winners, Losers and Subjective Well-Being in New Market Economies. *Journal of Development Studies* 38: 100 –140.
- Gurin, G., Veroff, J. & Feld, S. (1960). *Americans view their mental health*. New York: Basic Books.
- Hagerty, M. R. & Veenhoven, R. (2003). Wealth and Happiness Revisited - Growing National Income Does Go with Greater Happiness. *Social Indicators Research* 64(1), 1–27. DOI: 10.1023/A:1024790530822
- Helburn, N. (1982). Presidential address: Geography and the quality of life. *Annals of the Association of American Geographers* 72(4): 445–456. DOI: 10.1111/j.1467-8306.1982.tb01837.x
- Helliwell J.F. & Putnam, R.D. (2004). The social context of well-being. *Philosophical Transactions of the Royal Society B, Biological Sciences* 359(1449): 1435–1446.
- Helliwell, J.F., Huang, H., Wang, S. (2014). Social capital and well-being in times of crisis. *Journal of Happiness Studies* 15(1):145–162. DOI: 10.1007/s10902-013-9441-z.
- Helliwell, J. F., Layard, R., Sachs, J. D., De Neve, J.E., Akin, L. B. & Wang, S. (Eds.). (2022). *World Happiness Report 2022*. New York: Sustainable Development Solutions Network powered by the Gallup World Poll data. <https://worldhappiness.report/>
- Higgins, E.T., Cornwell, J.F.M. & Franks, B. (2014). “Happiness” and “The good life” as motives working together effectively. In: A. J. Elliot, *Advances in motivation science* 1: 135–179. Elsevier Academic Press.
- Hills, P. & Argyle, M. (2002). The Oxford Happiness Questionnaire: a compact scale for the measurement of psychological well-being. *Personality and Individual Differences* 33(7):1073–1082. DOI: 10.1016/s0191-8869(01)00213-6.
- Inglehart, R. & Klingemann, H. D. (2000). Genes, Culture, Democracy, and Happiness. In: *Culture and Subjective WellBeing* 165-183.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities* Random House. New York.
- Kashdan, T.B., Biswas-Diener, R. & King, L.A. (2008). Reconsidering happiness: the costs of distinguishing between hedonics and eudaimonia. *The Journal of Positive Psychology* 3(4), 219–233. DOI: 10.1080/17439760802303044
- Knox, P.L. (1978). Territorial social indicators and area profiles: Some cautionary observations. *Town Planning Review* 49(1): 75 DOI: 10.3828/tpr.49.1.w231p62x54707246
- Knox, P.L. (1975). *Social Well-Being: A Spatial Perspective*. London: Oxford University Press.
- Kopp, M. (szerk.) (2008). *Magyar lelkiállapot 2008: esélyerősítés és életminőség a mai magyar társadalomban*. Semmelweis Kiadó, Budapest
- Kopp M. & Kovács M. (szerk.) (2006). *A magyar népesség életminősége az ezredfordulón*. Semmelweis Kiadó, Budapest.
- Kubiszewski, I., Zakariyya, N. & Constanza, R (2018). Objective and subjective indicators of life satisfaction in Australia: how well do people perceive what supports a good life? *Ecol. Econ.* 154: 361-372
- Kulcsár L. (2020). Elméleti és módszertani megfontolások az életminőség, a jóllét kutatásához. *Statisztikai Szemle* 98(11), 1239–1287. DOI: 10.20311/stat2020.11.hu1239
- Kullenberg, C. & Nelhans, G. (2015). The happiness turn? Mapping the emergence of “happiness studies” using cited references. *Scientometrics* 103: 615–630. DOI: 10.1007/s11192-015-1536-3
- Lambek, M. (2008). Measuring – or practising – well-being? In: Jimnez A. C. (szerk.) *Culture and Well-Being: Anthropological Approaches to Freedom and Political Ethics*. Pluto, London. 115-133.
- Lane, R. E. (2000). *The loss of happiness in market democracies*. Yale University Press.

- Layard, R. (2005). *Happiness: Lessons from a new science*. Penguin Books/Penguin Group (USA).
- Layard, R. & Ward, G. (2020). *Can we be happier? Evidence and ethics*. Penguin UK.
- Lee, B., Reardon, S., Firebaugh, G., Farrell, C.R., Matthews, S.A. & O'Sullivan, D. (2008). Beyond the Census Tract: Patterns and Determinants of Racial Segregation at Multiple Geographic Scales. *American Sociological Review*. 72: 766–91.
- Lenzi, C. & Perucca, G. (2018). Are urbanized areas source of life satisfaction? Evidence from EU regions. *Pap. Reg. Sci.*, 97(1), 105-122
- Leyden, K.M. (2003). Social capital and the built environment: The importance of walkable neighborhoods. *American Journal of Public Health* 93 (9): 1546–1551.
- Leyden, K.M., Goldberg, A. & Michelbach, P. (2011). Understanding the Pursuit of Happiness in Urban Settings. *Urban Affairs Review* 47(6), 861-888.
- Lin, H.H. et al. (2022). A study of the impact of river improvement and greening on public reassurance and the urban well-being index during the COVID-19 pandemic. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 19(7), 3958. DOI: 10.3390/
- Lucas, R.E. & Lawless, N.M. (2013). Does life seem better on a sunny day? Examining the association between daily weather conditions and life satisfaction judgments. *Journal of Personality and Social Psychology* 104(5), 872–884. DOI: 10.1037/a0032124
- Lu, C., Schellenberg, G., Hou, F. & Helliwell, J.F. (2015). How's Life in the City? Life Satisfaction across Census Metropolitan Areas and Economic Regions in Canada Economic Insights 11- 626-X, no. 46. Letöltve: <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/11-626-x/11-626-x2015046-eng.htm> (2024. 05. 27.)
- Ludassy M. (1991). *Az angolszász liberalizmus klasszikusai I-II*. Atlantisz, Budapest
- Luttmer, E.F.P. (2005). Neighbors as Negatives: Relative Earnings and Well-Being. *The Quarterly Journal of Economics* 120(3), 963–1002. DOI: 10.1093/qje/120.3.963
- Mennis, J. (2006). Mapping the Results of Geographically Weighted Regression. *Cartographic Journal - CARTOGR J.* 43. DOI: 10.1179/000870406X114658
- Michalkó G. (2010). *Boldogító utazás (A turizmus és az életminőség kapcsolatának magyarországi vonatkozásai)*. MTA Földrajtudományi Kutató Intézet
- Michalkó G. (2007). *A turizmuselmélet alapjai*. Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár
- Montgomery, C. (2013). *Happy city: Transforming our lives through urban design* Random House, New York
- Morrison, P.S. & Weckroth, M. (2018). Human values, subjective well-being and the metropolitan region. *Reg. Stud.*, 52 (3), 325-337
- Negami, H.R. et al. (2018). Field analysis of psychological effects of urban design: a case study in vancouver. *Cities & health* 2(2), 106–115. DOI: 10.1080/23748834.2018.1548257
- Neugarten, B. L., Havighurst, R. J. & Tobin, S. S. (1961). The Measurement of Life Satisfaction. *Journal of Gerontology* 16(2), 134–143.
- Oishi, S. & Diener, E. (2014). Residents of poor nations have a greater sense of meaning in life than residents of wealthy nations. *Psychological Science* 25(2), 422–430. DOI: 10.1177/0956797613507286
- Okulicz-Kozaryn, A. (2011). Europeans Work to Live and Americans Live to Work (Who is Happy to Work More: Americans or Europeans?). *J Happiness Stud* 12, 225–243. DOI: 10.1007/s10902-010-9188-8
- Oldenburg, R. (1989). *The great good place*. Da Capo Press, Boston.
- O'Neill, J. (2016). Citizenship, well-being and sustainability: Epicurus or Aristotle? *Analyse & Kritik* 28(2): 158-172.
- Pacione, M. (1982). The use of objective and subjective measures of life quality in human geography. *Progress in Human Geography* 6(4): 495–514. DOI: 10.1177/030913258200600402
- Palmore, E.B. (1968) The effects of aging on activities and attitudes. *Gerontologist* 8:259-63
- Park, R.E. & Burgess, E.W. (1925). The City, Chicago, 1925. *Personality Assessment*, 49(1), 71–75.
- Picketty, T. (2014). *Capital in the Twenty-First Century*. Belknap Press
- Piper, A.T. (2015). Europe's capital cities and the happiness penalty: An investigation using the European Social Survey. *Soc. Indicat. Res.* 123 pp. 103-126
- Pittau, M.G., Zelli, R. & Gelman, A. (2010). Economic Disparities and Life Satisfaction in European Regions. *Social Indicators Research* 96: 339-361. DOI: 10.1007/s11205-009-9481-2
- Puczkó, L. & Rácz, T. (1998). *A turizmus hatásai*. Aula – Kodolányi János Főiskola. Budapest
- Putnam, R. (2000). *Bowling alone: The collapse and revival of American community*. New York: Simon & Schuster
- Qasim, M. & Grimes, A. (2022). *Environment and Development Economics, Cambridge* 27(1), 1-19. DOI:10.1017/S1355770X20000509
- Rampichini, C. & Schifini d'Andrea, S.A. (1998). Hierarchical Ordinal Probit Model for the Analysis of Life Satisfaction in Italy. *Social Indicators Research* 44, 41–69 (1998). DOI: 10.1023/A:1006888613727

- Requena, F. (2016). Rural-urban living and level of economic development as factors in subjective well-being. *Soc. Indicat. Res.* 128: 693-708.
- Richard, L.L., Gauvin, C. Gosselin, S. & Laforest (2009). Staying connected: Neighbourhood correlates of social participation among older adults living in an urban environment in Montréal, Quebec. *Health Promotion International* 24 (1), 46-57.
- Riener, E., Lucas R.E. & Oishi, S. (szerk.) (2005). *Subjective Well-Being: The Science of Happiness and Life Satisfaction*. New York, Oxford University Press.
- Rodriguez-Pose, A. (2018). The revenge of the places that don't matter (and what to do about it). *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 11: 189-209.
- Rogers, C.R. (1951). *Client-Centered Therapy: Its Current Practice*. Boston, MA: Houghton Mifflin.
- Rojas, M. & Veenhoven, R. (2013). Contentment and affect in the estimation of happiness. *Social Indicators Research* 110(2):415-431. DOI: 10.1007/s11205-011-9952-0.
- Rosenberg, M. (2014). Health geography I: Social justice, idealist theory, health and health care. *Progress in Human Geography* 38(3): 466-475. DOI:10.1177/0309132513498339
- Runciman, W.G. (1966). *Relative Deprivation and Social Justice* (Routledge and Kegan Paul, Henley).
- Ryan, R.M., & Deci, E.L. (2001). On happiness and human potentials: A review of research on hedonic and eudaimonic well-being. *Annual Review of Psychology* 52, 141-166. DOI: 10.1146/annurev.psych.52.1.141
- Ryan, R.M., Huta, V. & Deci, E.L. (2013). Living well: A self-determination theory perspective on eudaimonia. In: Delle Fave, A. (ed.) *The Exploration of Happiness*. Dordrecht: Springer, 117-139.
- Ryff, C.D. (1989). Happiness is everything, or is it? Explorations on the meaning of psychological well-being. *Journal of Personality and Social Psychology*. 57(6):1069-1081. DOI: 10.1037//0022-3514.57.6.1069.
- Ryff, C.D. & Keyes C.L.M. (1995). The structure of psychological well-being revisited. *Journal of Personality and Social Psychology* 69(4), 719-727. DOI: 10.1037//0022-3514.69.4.719.
- Samavati, S. & Ranjbar, E. (2017). The Effect of Physical Stimuli on Citizens' Happiness in Urban Environments: The Case of the Pedestrian Area of the Historical Part of Tehran. *Journal of Urban Design and Mental Health* 2.
- Schyns, P. (1998). Crossnational differences in happiness: Economic and cultural factors explored. *Social Indicators Research* 43(1-2), 3-26. DOI: 10.1023/A:1006814424293
- Scott, K. & Bell, D. (2013). Trying to measure local well-being: Indicator development as a site of discursive struggles. *Environment and Planning: Government and Policy* 31(3) 522-539
- Sen, A. (1985). Well-being, agency and freedom: The Dewey Lectures. *The Journal of Philosophy* 82 (4) 169-221.
- Shedid, M.Y. & Hefnawy, N.H., (2021). An approach to convivial urban spaces: a comparison between users' and experts' perception of convivial urban spaces. *Journal of Engineering and Applied Science*, 68(1), 1-13. DOI: 10.1186/s44147-021-00021-z.
- Shin, D.C. & Johnson, D.M. (1978). Avowed happiness as an overall assessment of the quality of life. *Social Indicators Research* 5(1-4):475-492. DOI: 10.1007/bf00352944.
- Silva, E.A., Liu, L., Kwon, H.R., Niu, H. & Chen, Y. (2020). Hard and soft data integration in geocomputation: Mixed methods for data collection and processing in urban planning. In: *Handbook of planning support science*. DOI: 10.4337/9781788971089.00010
- Smith, A. (1759). *The Theory of Moral Sentiments*. London: A. Millar; Edinburgh: A. Kincaid and J. Bell
- Smith, D.M. (1974). Who gets what where, and how: A welfare focus for human geography. *Geography* 59(4), 289-297
- Sørensen, J.F.L. (2014). Rural-urban differences in life satisfaction: Evidence from the European Union. *Reg. Stud.* 48(9), 1451-1466.
- Steptoe, A., Deaton, A., Stone, A.A. (2015). Subjective wellbeing, health, and ageing. *Lancet* 385(9968), 640-648. DOI: 10.1016/S0140-6736(13)61489-0.
- Stutzer, A.F. & Bruno, S. (2006). Does marriage make people happy, or do happy people get married? *The Journal of Socio-Economics* 35(2), 326-347. DOI: 10.1016/j.socec.2005.11.043
- Szirmai V. (szerk.) (2015). *A területi egyenlőtlenségektől a társadalmi jól-lét felé*. Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár
- Szondy M. & Martos, T. (2014). A boldogság három arca: a Boldogság Orientációs Skála magyar változatának validálása. *Mentálhigiéné és Pszichoszomatika* 15(3), 229-243.
- Tam, H. (2010). *Against power inequalities: Reflections on the struggle for inclusive communities*. London, UK: Birkbeck, London University.
- Tellegen, A. Lykken, D.T., Bouchard, T.J., Wilcox, K.J., Segal, N.L., Rich, S. (1988). Personality similarity in twins reared apart and together. *Journal of Personality and Social Psychology* 54(6), 1031-1039. DOI: 10.1037/0022-3514.54.6.1031

- Thurstone, L.L. (1931). The measurement of social attitudes. *The Journal of Abnormal and Social Psychology* 26(3), 249–269. DOI: 10.1037/h0070363
- Tichy, G. (2014). Happiness surveys: exclusive guides for policy? *European Journal of Economics and Economic Policies: Intervention* 11(3), 333–348. DOI: 10.4337/ejeep.2014.0008
- Utasi Á. (2006). A minőségi élet feltételei és forrásai. In: Utasi Á. (szerk.) *A szubjektív életminőség forrásai: biztonság és kapcsolatok*. MTA Politikai Tudományok Intézete, Budapest. pp. 13-49.
- Van Parijs, P. (ed.) (2001). *What's Wrong with a Free Lunch?* Beacon Press. Boston, Mass
- Van Parijs, P. (1997). *Real Freedom for All: What (If Anything) Can Justify Capitalism?* Oxford Political Theory, Clarendon Press, Oxford.
- Veblen, T. (1899). *The Theory of the Leisure Class*, New York, NY: Macmillan
- Veenhoven, R. (2003). Hedonism and Happiness. *Journal of Happiness Studies* 4(4) 437-457. DOI: 10.1023/B:JOHS.0000005719.56211.f0
- Veenhoven, R. (1996). The study of life satisfaction. In: Saris et al. (szerk.): *A comparative study of satisfaction with life in Europe* Chapter 1., Eötvös University Press, Budapest, pp. 11-48.
- Veenhoven, R. (1993). Happiness in Nations: Subjective Appreciation of Life in 56 Nations, 1946-1992. <https://personal.eur.nl/veenhoven/Pub1990s/93b-part1.pdf> (Letöltés: 2023. szeptember 30.)
- Watson, D., Clark, L.A., & Tellegen, A. (1988). Development and Validation of Brief Measures of Positive and Negative Affect. *Journal of Personality and Social Psychology* 54(1), 109–119.
- Weckroth, M., Ala-Mantila, S., Ballas, D., Ziogas, T. & Ikonen, J. (2022). Urbanity, neighbourhood characteristics and perceived quality of life (QoL): Analysis of individual and contextual determinants for perceived QoL in 3300 postal code areas in Finland. *Social Indicators Research* 164, 139–164.
- Welsch, H. (2006). Environment and happiness: Valuation of air pollution using life satisfaction data. *Ecological Economics* 58(4): 801–813.
- WHOQOL Group (1998). The World Health Organization Quality of Life Assessment (WHOQOL): Development and General Psychometric Properties. *Social Science & Medicine* 46, 1569-1585. DOI: 10.1016/S0277-9536(98)00009-4
- Wilkinson, R. & Pickett, K. (2018). *The Inner Level: How More Equal Societies Reduce Stress, Restore Sanity and Improve Everyone's Well-being*, Penguin, London
- Wilkinson, R. & Pickett, K. (2010). *The Spirit Level: Why Equality is Better for Everyone*, Penguin, London
- Winters, J.V. & Li, Y. (2017). Urbanisation, natural amenities and subjective well-being: evidence from US countries. *Urban Stud.* 54(4), 1956-1973
- Wood, L.T., Shannon, M., Bulsara, T., Pikora, G., McCormack & Giles-Corti, B. (2008). The anatomy of the safe and social suburb: An exploratory study of the built environment, social capital and residents' perceptions of safety. *Health & Place* 14 (1):15-31.
- Zevnik, L. (2014). *Critical Perspectives in Happiness Research: The Birth of Modern Happiness*. Springer International Publishing
- Zhang, G. & Veenhoven, R. (2007). Ancient Chinese philosophical advice: Can it help us find happiness today? *Journal of Happiness Studies* 9: 425–443. DOI: 10.1007/s10902-006-9037-y

Egyéb források

OECD Better Life Index: <https://www.oecdbetterlifeindex.org/>

HOGYAN DEFINIÁLHATJUK A KIREKESZTÉST A KÖZLEKEDÉSI SZEKTORBAN? A KÖZLEKEDÉSSSEL KAPCSOLATOS TÁRSADALMI ÉS NEM TÁRSADALMI KIREKESZTÉS ELMÉLETI ÁTTEKINTÉSE

¹Nagy Zsombor

¹PhD-hallgató, Budapesti Corvinus Egyetem; zsombor.nagy5@stud.uni-corvinus.hu

DOI: 10.15170/terinno.2024.17.03.04

Absztrakt: Az emberek kapcsolata a társadalmi és gazdasági szolgáltatásokkal, rekreációs tevékenységekkel döntő szerepet játszik a mindennapi ingázók mentális és fizikai egészségében egyaránt. Emellett egyre nagyobb mértékben érzékelhető, hogy generációktól függetlenül a fenntartható közlekedési mód előnyben részesítése a már jól ismert globális és egyéni pozitív hatások mellett negatív eredményekkel is jár, mint például a mobilitásban elszenvedett veszteség. A cél egy átfogó definíció, és a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztést befolyásoló fő szempontok megtalálása. Jelen szakirodalmi áttekintésben a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés egy elméleti irodalmi összefoglaló által kerül analizálásra 94 dokumentumot tartalmazó szöveges adatbázis segítségével, melyből végül 40 került a vizsgálat tárgya alá. Az elérhetőség és a mobilitás ezekben az irodalmakban kulcsfontosságú tényezőként reprezentálódott, amikor a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztést elemezték a közlekedés- és társadalomtudományban.

Kulcsszavak: hozzáférhetőség, elérhetőség, mobilitás, tömegközlekedés, társadalmi kirekesztés, közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés

HOW CAN WE DEFINE EXCLUSION IN THE TRANSPORTATION SECTION? THEORETICAL REVIEW OF THE TRANSPORT-RELATED SOCIAL AND NON-SOCIAL EXCLUSION

Abstract: People's connection to social and economic services and recreational activities plays a crucial role in both the mental and physical health of daily commuters. Moreover, there is a growing perception that, regardless of generation, the preference for sustainable transport has negative outcomes, such as loss of mobility, in addition to the well-known global and individual positive effects. The aim is to provide a comprehensive definition and to identify the main factors influencing social exclusion in transport. In the present literature review, transport-related social exclusion is analysed through a theoretical literature synthesis using a text database of 94 documents, of which 40 were finally examined. Accessibility and mobility were represented in these literatures as key factors when analysing transport-related social exclusion in transport and social science.

Keywords: *accessibility, availability, mobility, public transport, social exclusion, transport-related social exclusion*

Bevezetés

A közlekedéstudományban a hozzáférhetőség és a mobilitás fontossága manapság kulcsfontosságú kérdés, ha a kutatók az emberek társadalmi és gazdasági kirekesztettségéről diskurálnak. Továbbá egyre fontosabbá válik az egyenlőtlenség is, a társadalmi és közlekedési igazságosság és minden, ami a társadalmi kirekesztéssel kapcsolatban felmerülhet kérdésként (Banister 2018, Lucas 2012, Martens 2016). A fenntarthatóság szempontjából is hangsúlyozandó, hogy mélyebben megértsük az egyenlőtlenséget, a kirekesztést a közlekedésben; illetve a fenntartható ingázási módokhoz, a tömegközlekedéshez való hozzáférést, ugyanis a globális éghajlat változásával egyre égetőbb kérdés a személygépjárművek jövőképe. Ebből a szempontból a társadalmi méltányossággal kapcsolatos ismeretek elmélyítése, a fenntartható közlekedési attitűdök kialakításának víziójában nagy szereppel rendelkezik a hátrányos helyzetű térségekben legfőképpen a közlekedési eredetű társadalmi (és nem csak társadalmi) kirekesztettség, ahol az emberek a legnagyobb mértékben elszenvedői az alacsony mobilitás következtében kialakuló negatív hatásoknak (Gao et al. 2022). A fenntarthatósággal együtt döntő fontosságú kérdés, hogy aki a tömegközlekedést választja, az szociális és gazdasági kockázatot is vállal egyaránt, hiszen a többi „autófüggővel” szemben hátrányos helyzetbe kerül az autó jelentette mobilitási előny hiánya következtében (Kenyon et al. 2002, Štastná & Vaishar 2017). Jóllehet, autóval minden elérhető közelségbe kerül, azonban egyfelől az autó holisztikusabb szempontból a nem fenntartható jövőt képviseli, másfelől a társadalom alsóbb rétegei számára nem is teljes mértékben elérhető. A kérdés, hogy ezen problémák mellett hogyan is kellene értelmezni a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztettséget, hogy a jövőben egységes alapból kiindulva lehessen a jelenséget vizsgálni, és megoldási lehetőségeket feltárni. Erre a kérdésre törekszik jelen munka, mivel egy átfogó definícióhasználat a jövőbeni, közlekedési szegénységgel, vagy közlekedési eredetű társadalmi kirekesztettséggel foglalkozó tanulmányoknak adhat kiinduló alapot, illetve a feltárt aspektusok további választ adhatnak arra a kérdésre, hogy milyen kapcsolat rejlik a kirekesztés és a fenntarthatóság között a mindennapi közlekedésben.

A tanulmány a következő fejezetben részletezi a közlekedési eredetű társadalmi és nem társadalmi, gazdasági kirekesztettségre felépített kutatási panorámát, majd részletezi azon kulcsfontosságú aspektusokat, amelyek a definíció használat következtében felmerültek a vizsgált szakirodalomban. Az átfogó, legtöbbször használt elméletek azonosítása, felülvizsgálata, majd az áttekintés során fellelt legfőbb aspektusok kibontása következik.

1. Kutatási körkép és módszertan

A szakirodalmi áttekintés fő célja a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés átfogó definíciójának keresése és elemzése volt, mivel az indoklás alapján úgy tűnik, hogy a közlekedéssel kapcsolatos tanulmányokból hiányzik egy széleskörűen idézett definíció, és a főbb vizsgált szempontok. Ezen aspektusok segíthetik megérteni mélységében, hogy a fogalomhasználat mellett milyen aspektusokkal kell foglalkoznia annak, aki a közlekedési

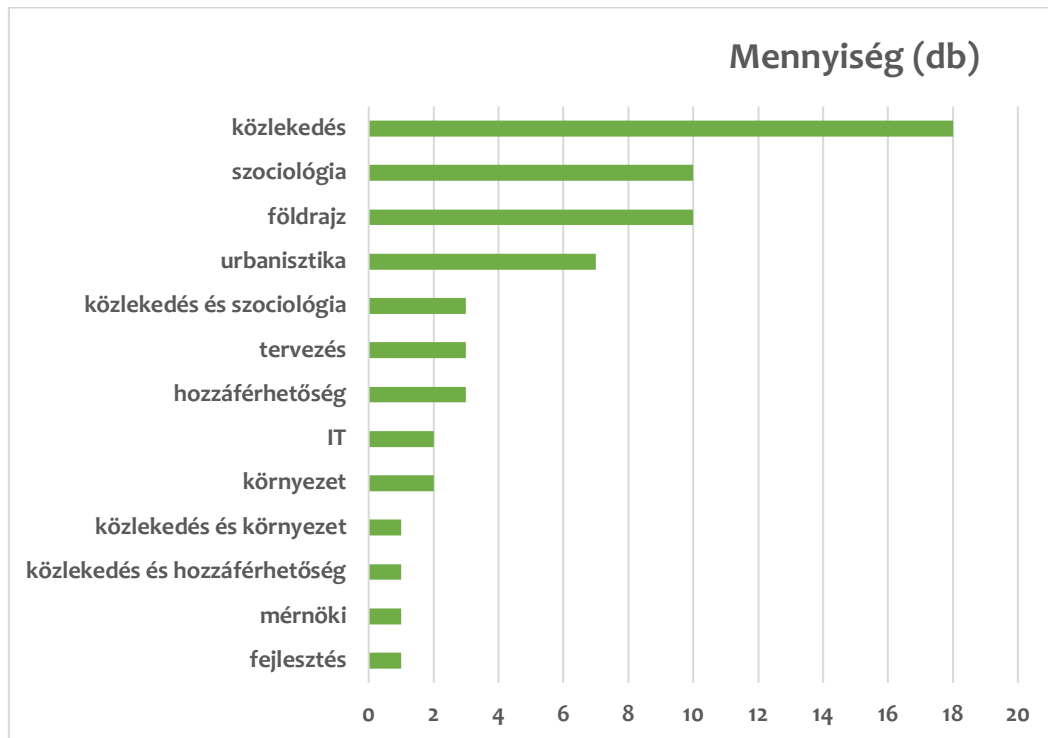
eredetű társadalmi kirekesztettséget szeretné vizsgálni. Jelen tanulmány során a közlekedési eredetű társadalmi kirekesztés és a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztést szinonimaként fogom használni.

Ebből a célból két fő kutatási kérdést fogalmazódott meg:

- *Milyen kulcsfontosságú szempontok szerepeltek az áttekintett tanulmányokban a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztéssel kapcsolatban?*
- *Van-e olyan széles körben idézett, globális definíció, amely meghatározhatná a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés relevanciáját?*

Ehhez az elméleti szakirodalmi áttekintéshez egy kutatási panoráma került kialakításra, hogy minél nagyobb mértékben valósuljon meg az objektív szemléletmód, hiszen itt a cél a már meglévő szakirodalom összefoglalása, nem a saját, szubjektív alapokon fekvő gondolatok értelmezése. Elsősorban a Scopus szöveges adatbázisra esett a választás, hasznos jellemzői és a keresett eredmények száma miatt. A keresési feltételek kialakítása kulcsszavak alapján valósult meg, angol nyelven, a holisztikus definíció használat felkutatása miatt, és három lépésben készült, egy vagy két kulcsszóval helyettesítve (a hozzáférhetőség a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés, a mobilitás a hozzáférhetőséghez stb.). A fő kifejezések a következők voltak: akadálymentesítés, mobilitás, közlekedéshez kapcsolódó társadalmi kirekesztés. Az eredmények kiegészítése érdekében a Google Scholar adatbázisban a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztésre vonatkozó szűrést is elvégeztem. A Scopus adatbázisban a rendelkezésre álló szűrők segítségével szűkítettem a megalapozott dokumentumok számát, az urbanisztikára és a közlekedésre összpontosítva a társadalmi tanulmányokra támaszkodva. Affiliációs szűrő nem került alkalmazásra, mert a kutatási cél nem az elmélet egy országra való szűkítésére készült, hanem egy átfogó elemzés gyanánt. A fellelt irodalmakat Excel adatbázisban összesítettem.

1. ábra: A kutatási panoráma eredmény dokumentumai tudományágak szerint (n=62); egy tanulmány több diszciplína alá is beletartozhat

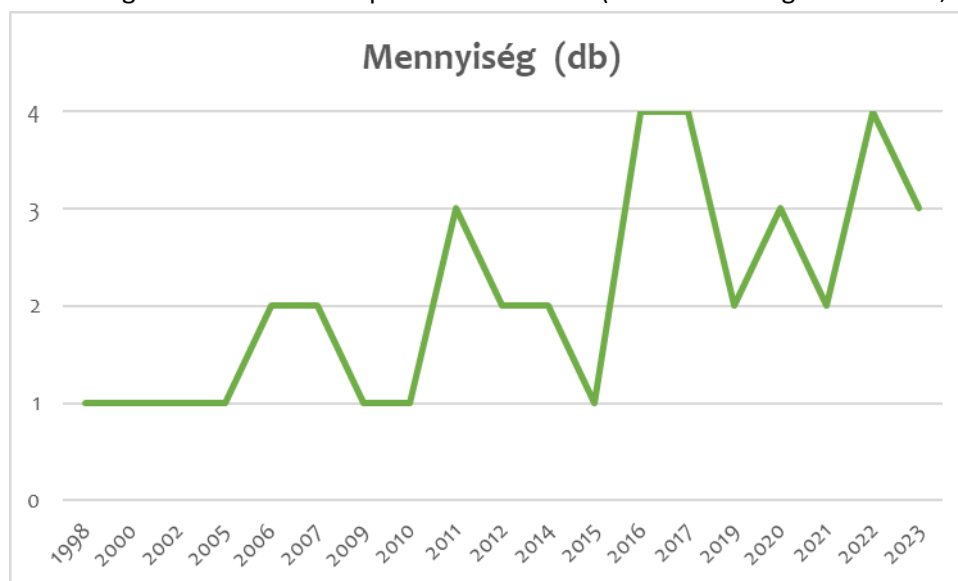


Forrás: saját szerkesztés

Miután az Excel adatbázisba szállítottam a hivatkozási bejegyzéseket, és létrehoztam az elemzéshez szükséges oszlopokat, először a cím ellenőrzésével kezdtem el a találatok kiszűrését (figyelembe veszik-e a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztést?), másodsor az absztrakt alapján (ugyanaz a kérdés), majd a teljes szövegben kerestem a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztéssel kapcsolatos gondolatokat, a definíció megfogalmazását és felhasználását. Ezzel a szűkítési módszerrel a szöveges adatbázisban 39 szakirodalom maradt, amelyek megalapozták az áttekintést.

A legtöbbet megjelenő tudományágak nem meglepő módon a kutatáselmélet kiválasztása által a következők: a három legmeghatározóbb diszciplína a közlekedés, a szociológia és a földrajz volt (eredményszám: 18, 10, 10). Ennél a mérésnél a diszciplínák a kiadó nevéből (pl. Journal of Transport Geography) származnak. Az 1. ábra (n=94) eredménye megerősíti, hogy a kutatási panorámánál a kontextus és a fókusz megfelelő mértékben került kiválasztásra.

2. ábra: A vizsgált dokumentumok publikálásának éve (szűkített szöveges adatbázis, n=40)



Forrás: saját szerkesztés

A publikáció éve alapján látható, hogy az áttekintett szakirodalom 77%-a 2010 után származik. A legtöbb kapcsolódó munka év szerint 2016-ban, 2017-ben és 2022-ben került nyilvánosságra. A végleges szöveges adatbázis összehasonlítása a Scopus-ból és a Google Scholar-ból exportált eredetivel azonban némi eltérést mutat. A nagyobb összefüggésben (n=94) a téma „nagy” ideje 2010 és 2017 között van, ebből a szempontból a 2021-2023-as adatok sokkal alacsonyabbak, mint amit a 2. ábrán ábrázol. A publikáció éve szempontjából nem került időszaki lehatárolás alkalmazásra, mivel itt nem egy adott időszak vizsgálata volt a kitűzött cél, hanem egy átfogó, értelmezhető fogalom feltárása, amely megalapozta és megalapozza a témában fellelhető munkákat.

A szakirodalmi áttekintés fő munkamenetében a szűkített szöveges adatbázis a vizsgált kérdések alapján került elemzésre: először a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztéssel és társadalmi kirekesztéssel kapcsolatos összes gondolat és elképzelés került az Excel adatbázisba exportálásra, majd ezt követően került sor a szűrésre. A következő fejezetben a leszűkített, 39 db tanulmány mélyebb, a két kutatási kérdés általi elemzésének bemutatása következik.

2. A közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés

2.1. A főbb elméletek azonosítása

A közlekedéstudományi szakirodalom 1960 óta foglalkozik azzal, hogy a közlekedési különbségek hogyan vezetnek társadalmi kirekesztéshez, hogyan lehet ezt felhasználni az egyének összehasonlítására (Pereira et al. 2017, Kain 1968, Wachs & Kumagai 1973). A társadalom közlekedésével kapcsolatos meglévő mobilitási erőforrások (amelyek az évek során a mobilitási igények növekedésével és a közlekedési eszközök fejlődésével változhattak) egyenlőtlenebbek lehetnek, továbbá több tanulmány is megjelent e szempont mentén, mint

például a gépkocsi-tulajdont (részletesebben a szegénység és mobilitás fejezetben tárgyalva), a közforgalmú közlekedés közelségét (Murray & Davis 2001, Ong 2002, Thomopoulos & Tight 2009, Pereire et al. 2017), beleértve a mikromobilitást vizsgáló tanulmányok. Church et al. (2000) 7 olyan jellemzőt sorol fel, amelyek hozzájárulnak valamilyen releváns kirekesztéshez, ezzel is erősítve a társadalmi kirekesztés többdimenziós voltát.

A társadalmi és közlekedési szempontok döntő fontosságúak a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés vizsgálatában (Jaros 2017). Az együttélő rétegek mobilitása és mobilitási igénye is nagymértékben meghatározza, hogy az emberek milyen mértékben vannak kitéve a közlekedési eredetű kirekesztés kockázatának. A megközelíthető helyek és azok közlekedési költségei hozzájárulhatnak az egyén mobilitási igényeihez és közlekedési lehetőségeihez (Preston & Rajé 2007, Varghese & Jana 2019). Az elérhetőség külső keretként jelenik meg a kutatásokban (Hornak et al. 2023, Jaros 2017). Ugyanakkor a mobilitás és az elérhetőség hiánya nem feltétlenül jelenti azt, hogy valakit ez a depriváció érint (Pyrialakou et al. 2016, Currie & Delbosc 2010). A hozzáférhetőség, ahogyan fentebb említettük, csak az egyik fő szempont, amely meghatározza a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztettséget (Kamruzzaman et al. 2016), emellett még több aspektus is detektálható.

Amint Bradshaw és társai (2004) is kifejtették, a társadalmi kirekesztés még azokon a területeken is magas lehet, ahol a közlekedési eszközök megfelelő mértékben rendelkezésre állnak és minden társadalmi csoport számára elérhetőek. Lucas (2012) is rámutat arra az ellentmondásra, amely a megfelelő közlekedési elérhetőség ellenére társadalmilag hátrányos helyzetű egyének és a társadalmilag kirekesztett (rossz elérhetőségű), de gazdaságilag egyáltalán nem kirekesztett egyének között feszül (Currie & Delbosc 2010, Lucas 2012). Ez azonban arra utal, hogy a közlekedési létesítmények elégtelen minősége hozzájárulhat ahhoz, hogy az érintett egyének közelebb kerüljenek a közlekedési eredetű társadalmi kirekesztettséghez (Benenson et al. 2010, Bradshaw et al. 2004). Ír kutatások is megerősítik a közforgalmú közlekedési szolgáltatások minőségének problémáját, és rámutatnak a közlekedés és az infrastruktúra pozitív szerepére a társadalmi és így a közlekedéssel összefüggő társadalmi kirekesztés csökkentésében a vidéki területeken (McDonagh 2006). Lieszkovszky (2023) tanulmányában erre a relációra hívja fel a figyelmet, miszerint mikroregionális szinten a vidéki térségekben Magyarországon a térségi központok elérhetősége nagymértékben befolyásolja a hátrányos helyzetben lévőkét: több olyan térség azonosítható, mely a járhatóak és a közforgalmú közlekedés egymást nem fedése miatt nem elérhető. Az elérhetőség és a minőség aspektusok mindenféleképpen megtalálhatóak az átfogó definícióban, amelyhez további aspektusok és összefüggések feltárása szükséges.

A minőség hiánya is megerősíti Preston és Rajé 2007-es megállapítását, miszerint nem a társadalmi lehetőségek hiánya erősíti a társadalmi kirekesztést, hanem e társadalmi lehetőségek elérésének hiánya (Sen 2000, Lattman et al. 2016). A tevékenységi lehetőségekhez való hozzáférés hiánya tükröződik Fransen et al. szövegében is, ahol kiemelik annak szükségességét, hogy a szolgáltatási lehetőségeket minél szélesebb társadalmi csoport számára elérhetővé kell tenni (Lucas 2012, Levitas et al. 2007).

Ezen feltárt szempontok alapján a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés meghatározása egy multidiszciplináris kérdésnek tekinthető, amely számos variációval rendelkezik abban a tekintetben, hogy a közlekedési és társadalomtudományok területein kutatók miképpen határozzák meg (Kamruzzaman et al. 2016, Lieszkovszky 2018). A szakirodalmi áttekintés alapján azonban két fő definíciót, szerzőt különböztethetünk meg, amelyek többször is megjelennek az áttekintett szakirodalmakban felhasznált fogalmak operacionalizálása során. Elsőként a legtöbbet nevesített szerző Suzan Kenyon, akinek a legtöbbet hivatkozott definíciója a mobilitási és közlekedési hátrányokkal összefüggésben vizsgált társadalmi kirekesztésből származik (Kenyon et al. 2002). Egyébként a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés fő meghatározásának kiindulópontjáig, 2023-tól 2002-ig visszafelé haladva az években, a használt fogalmak változása azonosítható.

Először is, 2023-ból Hornak et al. (2023) hivatkozott Rosier és McDonald 2011-ben használt definíciójára, hogy meghatározza az általuk használt elméletet. Ebben a meghatározásban a hozzáférhetőség, a közlekedési szegénység és a térbeli mobilitás jelenik meg, amely befolyásolja, hogy az emberek hogyan képesek elérni a társadalmi (sport és szabadidős) és gazdasági tevékenységeket, és megjelenik a lehetőségek elégtelen elérhetősége, hogy egyáltalán fellelhetőek-e ezen tevékenységek. Egy másik, 2023-as munka szintén a társadalmi és gazdasági szolgáltatások elérhetetlenségéről szól a rossz, nem megfelelő közlekedési lehetőségek miatt, továbbá, ha a közlekedési lehetőségek megfelelőek, akkor hátrányos a társadalmi és gazdasági szolgáltatások elérése (Haseb & Mitra 2023). Az utóbbi cikkben nem a Kenyon et al. 2002-es szövegéből származó gondolatokat használták fel, de a cél, a szakirodalom témája mélyen támaszkodik Kenyon et al. (2002) közlekedéshez kapcsolódó társadalmi kirekesztés definíciójára (Spoon 2013, Yigitcanlar et al. 2019). Kenyon et al. (2002) fogalom meghatározása először 2022-es tanulmányban jelenik meg, kiemelve az emberek részvételének alacsony intenzitását a közlekedés elérhetetlensége és a közlekedési lehetőségek elégtelen elérhetősége által (Gao et al. 2022). Lucas et al. (2016) és Mattioli (2021) is erre a megközelítésre támaszkodik, de a közlekedési szegénység megjelenésével (Lunke 2022). Torok (2019) munkájában a szociális tevékenységek mellett a politikai, gazdasági lehetőségek is említésre kerülnek. Kenyon et al. (2002) által is megjelenik a mobilitási szempont a társadalmi kirekesztettségben, mert az elérhetőségi megközelítés után a teljes vagy részleges mobilitás – az egyre növekvő mobilitási tendencia világában – több közlekedési lehetőség is megjelenik (Saif et al. 2019).

A másik, széles körben megjelentetett és felhasznált elmélet Preston és Rajé (2007) munkája. Ez az elmélet a társadalmi tevékenységekhez való hozzáférés lehetőségeinek hiányára támaszkodik, nem pedig a már meglévő lehetőségekre. Bár a közlekedési megközelítés is implikálható ebben az elmélet-típusban (Varghese & Jana 2019, Lättman et al. 2016), de ez leginkább a társadalmi dimenzió által befolyásolt, nem pedig a közlekedési által, ami a Kenyon et al. definíció használatában megjelenik.

De a két fő elmélet együtt is alkalmazható, és az áttekintett szakirodalom elemzései alapján e két fő megközelítésnek együtt kell lennie, nem pedig egymástól elszeparálva. Dharmowijoyo et al. (2020) munkájában a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi

kirekesztésnek ez a két fő kerete jelenik meg, a közlekedési szempont kiemelésével. Ezt az implikációt Martens et al. (2012 és 2016) is elvégezte. Ugyanakkor érdekes megállapítás, hogy mindkettő, eddig széles körben felhasznált fogalom meghatározás 2000 utánra datálódik, amely mutatja, hogy ezen kutatási irányvonal is újkeletűnek mondható.

A fenntarthatóság, a közlekedési eszközök és a társadalmi, gazdasági szolgáltatások elérhetősége, a közlekedési eszközök minősége alkotóelemek kell, hogy legyenek a közlekedéssel kapcsolatos/közlekedési eredetű társadalmi kirekesztettség fogalomban, illetve ezen témában elvégzendő vizsgálatok során. Ezáltal a három legfontosabb szempont: a térbeli kontextus, a közlekedési igazságosság és a mobilitás azonosítható. A következő fejezetben mélyebben is kifejtésre kerülnek ezen aspektusok, amelyek szerves részét képezik mind a Kenyon et al. (2002), mind a Preston és Rajé (2007) által felállított fogalomnak.

2.2. A közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés felülvizsgálatának fő szempontjai

Először is, mint fentebb láthattuk, a hozzáférhetőség jelentős szerepet játszik a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztettségben, ami a társadalmi tevékenységekhez való hozzáférést és a társadalmi és gazdasági szolgáltatások eléréséhez szükséges közlekedési lehetőségeket jelenti. Ennek a szempontnak a kérdését az a tény teszi relevánssá, hogy a közlekedéskutatók célja annak mérése, hogy a társadalom potenciálisan mit tud elérni, hogyan lehet leírni az emberek közlekedését (Lucas et al. 2022). Abban az esetben, ha a tevékenységekhez való hozzáférés vagy a társadalmi és gazdasági tevékenységek eléréséhez szükséges közlekedési módok elégtelenek, az mélyen befolyásolja a társadalmi, és ha a közlekedéshez kapcsolódik, a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés kockázatát (Currie & Richardson, Smith et al. 2010, Lucas 2006, Mejía & Villagrán 2020, Lieszkovszky 2023). Elérhető és megfelelő közlekedési módok hiányában pedig az egyének nehezebben jutnak el a minőségi oktatási és egészségügyi szolgáltatásokhoz, következtében deprivált helyzetben találhatják magukat (Kenyon et al. 2002). A hozzáférhetőség terén napjainkban a fenntartható közlekedési módok, főként a közforgalmú közlekedési eszközök elérési lehetőségei a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztést indukálhatnak elsősorban abban a társadalmi csoportban, akik számára kiemelt szempont a szén-dioxid-kibocsátás megtakarítása, a környezettudatos közlekedési mód előnyben részesítése (de Alba -Martínez et al. 2020). Az elérhetőségnek ezt a típusát három megkülönböztető jellemzője határozza meg: a célállomások mennyisége, az elérhető mikromobilitás és a szolgáltatás minősége (de Alba-Martínez et al. 2021). Az elérhetőség a közlekedési szakasz egyik fő eredménye a térbeli célpontok elérésének könnyítése révén (Saif et al. 2019, Mavoja et al. 2012). Ryan és Wretstrand és Schmidt (2015) cikkében Lucas (2004), akire többször hivatkoztak tanulmányukban, kiemelte a közlekedési kérdések és az elérhetőség átfogó szemléletének fontosságát.

A *mobilitás*, ahogyan az a meghatározásban is szerepel, óriási szerepet játszik a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztésben. A mobilitás 2017-ben jelenik meg először a szöveges adatbázisban, a társadalmi kirekesztés katalizátorával összefüggésben. A mobilitás korlátozása negatív hatásokhoz vezet az egyén pszichés egészségére és gazdasági

aktivitására (De Lima et al. 2017). E mobilitási szempontot tárgyalva fontos a holisztikus mobilitási igényre összpontosítani, nem pedig az egyénekre szabottra (Jones & Lucas 2012). Emellett különbség van a fiatalabb és az idősebb társadalmi csoportok mobilitási igényei között is (Davoudi et al. 2010, Jones & Lucas 2012): míg a fiatalabb kohorszok mélyen támaszkodnak a fenntartható közlekedési módszerekre, a városi területek központjában élők, a külvárosi idősök leginkább az autóhasználatra támaszkodnak annak nagyobb mobilitási faktora következtében (Jones & Lucas 2012).

A társadalmi lehetőségekhez és közlekedési módokhoz való elégtelen hozzáférésű és az alacsony mobilitással érintett társadalmi csoportokat közlekedési szempontból hátrányos helyzetűnek, közlekedési szegénységben élőknek lehet definiálni. Ha ezt lineáris skálára tesszük, akkor a végén a közlekedési szegénység áll, amelyet a közlekedési és társadalmi hátrányok okoznak (Lucas 2012). A közlekedési hátrány továbbá a társadalmi és gazdasági tevékenységek lehetőségeinek beszűküléséhez, alacsonyabb életminőséghez és társadalmi kirekesztéshez vezet (Delbosc & Currie 2011, Social Exclusion Unit 2003, Lucas 2004a, Currie et al. 2007, Hine 2007). A közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztettség témában született tanulmányokban a közlekedési hátrányt többnyire a mobilitásra vagy a gépkocsiasználatra szűkítik le, vagy a társadalmi vagy gazdasági tevékenységekhez, szolgáltatásokhoz való hozzáférésre összpontosítanak (Social Exclusion Unit 2003, Delbosc & Currie 2011).

Az áttekintett szakirodalomban a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés közlekedési hátrányként jelent meg (Kenyon et al. 2002, Preston & Rajé 2007, Lucas 2012, Lucas et al. 2016, Pyrialakou et al. 2016), de a közlekedési hátrány és a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés között különbség is azonosítható volt. Lucas (2012) szerint *„fontos leszögezni, hogy a közlekedési hátrány és a közlekedéssel összefüggő társadalmi kirekesztés nem feltétlenül szinonimák, azaz lehetséges, hogy valaki társadalmilag kirekesztett, de mégis jó hozzáféréssel rendelkezik a közlekedéshez, vagy lehet közlekedési szempontból hátrányos helyzetű, de társadalmilag magasan integrált (Currie & Delbosc 2010)“.*

A *közlekedési szegénység* aspektusa a szakirodalomban a közlekedési hátrányok következtében jelenik meg, a gépkocsi-tulajdonlás és a közforgalmú közlekedéssel való ingázás megfizethetlensége miatt (Titheridge et al. 2014). A közlekedési szegénységben kiemelkedő szerepet játszik a család jövedelme, az időhatékonyság és a megtett távolság (Titheridge et al. 2014). Tágabb megközelítésben a szegénységet a fent bemutatott szempontok mindegyike okozhatja: a hozzáférhetőség hiánya, a mobilitás hiánya, és természetesen a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés és/vagy a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés.

Az áttekintett szakirodalomban bemutatott további kulcsfontosságú szempont a *társadalmi kirekesztés* volt, amely a legtöbb szövegben a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés megállapítására szolgáló fejezetként jelenik meg (Luz et al. 2022, de Alba et al. 2021, Mejía et al. 2020, Saif et al. 2019, Ryan et al. 2015, van Wee & Geurs 2011, Kenyon et al. 2002). Allen és Farber (2020) úgy definiálta a társadalmi kirekesztést (Hodgson & Turner 2003, Churchill & Smyth 2019,) hogy ez egy olyan állapot, amikor az emberek nem férnek hozzá a tevékenységekhez, amelyek a megélhetésük és a gazdasági jólétük szempontjából

kulcsfontosságúak lennének. Ahogy a definícióelmélet fázisánál említésre került, Kenyon 2002-ben írt tanulmányt a társadalmi kirekesztés témában, a közlekedési hátrányokkal kapcsolatban. Ez a meghatározás megjelent Pyrialakou et al. (2016) és Titheridge et al. (2009) tanulmányában „Kenyon et al. (2002:209): Több tényező egyedi kölcsönhatása, amelynek következménye, hogy egy egyén vagy csoport nem jut hozzá a közösség társadalmi és politikai életében való részvétel lehetőségéhez, ami nemcsak az anyagi és nem anyagi életminőség csökkenését, hanem az életesélyek, választási lehetőségek és a polgárság csökkentését is eredményezi.”

A szakirodalomban megjelent egy másik szempont, a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi befogadás (Dharmowijoyo et al. 2020). A befogadás a közlekedésről való gondolkodás ellentétes megközelítése lehet, a kirekesztés fordított változata, de a jelen áttekintés módszertanában nem jelent meg, mint vizsgálandó irodalom. A társadalmi befogadás azt a szempontot szemlélteti, hogy a különböző konkrét életszakaszok milyen igényeket támasztanak a társadalmi tevékenységekben, és milyen közlekedési és nem közlekedési célú erőforrások jelennek meg (Dharmowijoyo et al. 2020, Lucas 2004, 2012, Vrooman & Hoff 2013). A szociális és mentális egészség szintén szerepel ebben a kutatásban (Dharmowijoyo et al. 2020), ahogy De Lima et al. 2017-ben megjelent munkájában is fellelhető.

3. Konklúzió

A közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztésnek széleskörű irodalma van a közlekedési kutatásokban, és a szakirodalmi áttekintés szerint két fő megközelítés dominál ebben a témában. A legtöbbet idézett szerző Susan Kenyon, aki a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztést a társadalmi kirekesztés és a mobilitás dichotómiája felől közelíti meg (Kenyon et al. 2002). Az ő diszciplínájában elsősorban a társadalmi tevékenységekhez való közlekedés általi hozzáférhetőség negatív volta került a középpontba. A közlekedési hátrányok által az emberek akadályoztatva voltak a társadalmi és gazdasági tevékenységekhez való hozzáférésben (Kenyon et al. 2002). A másik megközelítés Preston és Pajé (2007) tollából származik. Elméletükben két fő tényező van, amely a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztést megalapozza: az első a nulla szállítási költséggel, a második pedig a szállítási költséggel járó lehetőségekről szól (Preston & Pajé 2007, Vargehes & Jana 2019).

Az elérhetőség és a mobilitás mellett pedig az áttekintés alapján a társadalmi kirekesztés, a közlekedési hátrány, a közlekedési szegénység és a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi befogadás is megjelenik a releváns közlekedési szakirodalomban. Továbbá a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztés fogalmának feltárásában elsősorban 2010 utáni tanulmányok találhatóak, elsősorban a közlekedés, földrajz, szociológia és urbanisztika területeken. A szakirodalmi összefoglaló legfontosabb korlátja az alkalmazott adatbázisok területén azonosítható, lévén csak két nagy tudományos irodalmi adatbázis, keresőszoftver került alkalmazásra a kutatási panoráma során, a Scopus és a Google Scholar. További korlátként azonosítható az összefoglaló módszertana, amely szigorúan az elméleti kerettel foglalkozott, ezáltal a felhasznált irodalmak módszertana és az alkalmazott diskurzusok elvesztek. Emellett földrajzi egységekre való bontás sem történt meg annak következtében, mivel egy holisztikus, széles körben használt definíció feltárása volt a cél, nem makroregionális

szinten, az amerikai, illetve az európai közlekedési eredetű társadalmi kirekesztettség fogalomhasználata, jóllehet, az autó és tömegközlekedés használati gyakorisága, illetve az utóbbi fejlettsége nagymértékben eltér Észak-Amerikában, illetve Európában. Ennek következtében a jövőben további adatbázisok bevonása, szisztematikus szakirodalmi összefoglaló módszertan alkalmazása és akár a tanulmányok kutatási területe is a jövőben a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztettséggel foglalkozó tanulmányok kutatási irányai lehetnek. Emellett érdemes lenne kitérni a megoldási lehetőségekre is, mint például az igényvezérelt közlekedés, amely a hátrányos helyzetű térségekben, illetve az alacsony népsűrűségű területeken, a nem frekvenciált közlekedési útvonalakon tudna alternatívája lenni az autóval való mindennapi közlekedésnek.

Felhasznált irodalom

- Allen, J. & Farber, S. (2020). Planning transport for social inclusion: An accessibility-activity participation approach. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 78, 102212.
- Banister, D. (2018). *Inequality in transport*. Alexandrine Press, Marcham, Oxfordshire
- Benenson, I., Martens, K. & Rof'e, Y. (2010). Measuring the gap between car and transit accessibility: Estimating access using a high-resolution transit network geographic information system. *Transportation Research Record* 2144(1), 28–35.
- Bradshaw, J., Kemp, P., Baldwin, S. & Rowe, A. (2004). The drivers of social exclusion. London: *Social Exclusion Unit*.
- Church, A., Frost, M. & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy* 7(3), 195–205.
- Currie, G. & Delbosc, A. (2010). Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation* 37 (6), 953–966.
- Currie, G., Richardson, T., Smith, P., et al. (2010). Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne – Updated results. *Research in Transportation Economics* 29(1), 287–295.
- Currie, G., Stanley, J. & Stanley, J. (Eds.) (2007). *No Way to Go – Transport and Social Disadvantage in Australian Communities*. Monash University ePress, Melbourne, Australia
- Davoudi, S., Wishardt, M. & Strange, I. (2010). The ageing of Europe: demographic scenarios of Europe's futures. *Futures* 42 (8), 794–803.
- de Alba-Martínez, H., Grindlay, A. L. & Ochoa-Covarrubias, G. (2020). (In) Equitable Accessibility to Sustainable Transport from Universities in the Guadalajara Metropolitan Area, Mexico. *Sustainability* 13(1), 55.
- De Lima, J., Maia, M. L. & Lucas, K. (2017). Income vs. travel time: Why do the poorest and the richest travel fastest in northeastern Brazil? *Transportation Research Procedia* 25, 4285-4295.
- Delbosc, A. & Currie, G. (2011). The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being. *Journal of Transport Geography* 19(6), 1130-1137.
- Dharmowijoyo, D. B., Susilo, Y. O. & Syabri, I. (2020). Time use and spatial influence on transport-related social exclusion, and mental and social health. *Travel Behaviour and Society* 21, 24-36.
- Gao, Q. L., Yue, Y., Zhong, C., Cao, J., Tu, W. & Li, Q. Q. (2022). Revealing transport inequality from an activity space perspective: A study based on human mobility data. *Cities* 131, 104036.
- Haseeb, A. & Mitra, R. (2023). Do environmentally sustainable travel behaviours contribute to transportation-related social exclusion? *Journal of Transport Geography* 113, 103734.
- Horňák, M., Hluško, R., Rochovská, A. & Lelkesová, V. (2023). Public transport accessibility and spatial exclusion in Roma settlements: A case study of three regions in Eastern Slovakia. *Moravian Geographical Reports* 31(1), 27-38.
- Jaroš, V. (2017). Social and transport exclusion. *Geographia Polonica* 90(3), 247-263.
- Jones, P. & Lucas, K. (2012). The social consequences of transport decision-making: clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications. *Journal of Transport Geography* 21, 4–16.
- Kain, J. F. (1968). Housing segregation, Negro employment, and metropolitan decentralization. *The Quarterly Journal of Economics* 82 (2), 175–197.

- Kamruzzaman, M., Yigitcanlar, T., Yang, J. & Mohamed, M. A. (2016). Measures of transport-related social exclusion: A critical review of the literature. *Sustainability* 8(7), 696.
- Kenyon, S., Lyons, G. & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography* 10(3), 207-219.
- Lättman, K., Friman, M. & Olsson, L. E. (2016). Perceived accessibility of public transport as a potential indicator of social inclusion. *Social Inclusion* 4(3), 36-45.
- Levitas, R., Pantazis, C., Fahmy, E., Gordon, D., Lloyd, E. & Patsios, D. (2007). The multidimensional analysis of social exclusion Department of Sociology and School for Social Policy, Townsend Centre for the International Study of Poverty and Bristol Institute for Public Affairs. University of Bristol, Bristol.
- Lieszkovszky, J. P. (2023). A new approach to transport-related social exclusion in rural Hungary. *Transportation Research Procedia* 72, 4460-4467.
- Lieszkovszky, J. P. (2018). Introduction to the theoretical analysis of social exclusion of public transport in rural areas. *DEUROPE* 10(3), 214-227.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy* 20, 105-113.
- Lucas, K. (2006). Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 40(10), 801-809.
- Lucas, K., (2004a). Transport & Social Exclusion: A Survey of the Group of Seven Nations. *FIA Foundation*
- Lucas, K., (2004b). Running on Empty: Transport, Social Exclusion and Environmental Justice. *Policy Press*, Bristol.
- Lucas, K., Van Wee, B. & Maat, K. (2016). A method to evaluate equitable accessibility: combining ethical theories and accessibility-based approaches. *Transportation* 43, 473-490.
- Lunke, E. B. (2022). Modal accessibility disparities and transport poverty in the Oslo region. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 103, 103171.
- Luz, G., Barboza, M. H., Portugal, L., Giannotti, M. & Van Wee, B. (2022). Does better accessibility help to reduce social exclusion? Evidence from the city of São Paulo, Brazil. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 166, 186-217.
- Martens, K. (2016). Transport justice: Designing fair transportation systems. *Routledge, London*, United Kingdom.
- Martens, K., Golub, A., Robinson, G. (2012). A justice-theoretic approach to the distribution of transportation benefits: Implications for transport planning practice. *Transp. Res. Part A* 46, 684-695.
- Mattioli, G. (2021). Transport poverty and car dependence: A European perspective. In: *Advances in Transport Policy and Planning. Academic Press.*
- Mavoa, S., Witten, K., McCreanor, T. & O'Sullivan, D. (2012). GIS based destination accessibility via public transit and walking in Auckland, New Zealand. *Journal of Transport Geography* 20(1), pp. 15-22.
- McDonagh, J. (2006). Transport policy instruments and transport-related social exclusion in rural Republic of Ireland. *Journal of Transport Geography* 14(5), 355-366.
- Mejía-Dorantes, L. & Villagrán, P. S. (2020). A review on the influence of barriers on gender equality to access the city: A synthesis approach of Mexico City and its Metropolitan Area. *Cities* 96, 102439.
- Murray, A. T. & Davis, R. (2001). Equity in regional service provision. *Journal of Regional Science* 41 (4), 577-600.
- Ong, P. M. (2002). Car ownership and welfare-to-work. *Journal of Policy Analysis and Management* 21 (2), 239-252.
- Pereira, R. H., Schwanen, T. & Banister, D. (2017). Distributive justice and equity in transportation. *Transport Reviews* 37(2), 170-191.
- Preston, J. & Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography* 15(3), 151-160.
- Pyrialakou, V. D., Gkritza, K. & Fricker, J. D. (2016). Accessibility, mobility, and realized travel behavior: Assessing transport disadvantage from a policy perspective. *Journal of Transport Geography* 51, 252-269.
- Rosier, K. & McDonald, M. (2011). The relationship between transport and disadvantage in Australia. *Australian Institute of Family Studies.*
- Ryan, J., Wretstrand, A. & Schmidt, S. M. (2015). Exploring public transport as an element of older persons' mobility: A Capability Approach perspective. *Journal of Transport Geography* 48, 105-114.
- Saif, M. A., Zefreh, M. M. & Torok, A. (2019). Public transport accessibility: A literature review. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering* 47(1), 36-43.
- Social Exclusion Unit (2003). Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion. *Office of the Deputy Prime Minister, UK*
- Spoor, M. (2013). Multidimensional social exclusion and the 'Rural-urban Divide' in Eastern Europe and Central Asia. *Sociologia Ruralis* 53 (2), 139-157.

- Šťastná, M. & Vaishar, A. (2017). The relationship between public transport and the progressive development of rural areas. *Land Use Policy* 67, 107-114.
- Thomopoulos, N., Grant-Muller, S. & Tight, M. R. (2009). Incorporating equity considerations in transport infrastructure evaluation: Current practice and a proposed methodology. *Evaluation and Program Planning* 32 (4), 351–359.
- Titheridge, H., Achuthan, K., Mackett, R. & Solomon, J. (2009). Assessing the extent of transport social exclusion among the elderly. *Journal of Transport and Land Use* 2(2), 31-48.
- Titheridge, H., Mackett, R. L., Christie, N., Oviedo Hernández, D. & Ye, R. (2014). Transport and poverty: a review of the evidence. *University College London*
- Varghese, V. & Jana, A. (2019). Interrelationships between ICT, social disadvantage, and activity participation behaviour: A case of Mumbai, India. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 125, 248-267.
- Wachs, M. & Kumagai, K. (1973). Physical accessibility as a social indicator. *Socio-Economic Planning Sciences* 7(5), 437–456.
- Yigitcanlar, T., Mohamed, A., Kamruzzaman, M. & Piracha, A. (2019). Understanding transport-related social exclusion: a multidimensional approach. *Urban Policy and Research* 37 (1), 97–110

KONFERENCIA BESZÁMOLÓ

EMLÉKKONFERENCIA GYŐRBE PROF. DR. RECHNITZER JÁNOS INTÉZETALAPÍTÓ TISZTELETÉRE – BESZÁMOLÓ A KONFERENCIA ESEMÉNYEIRŐL

¹Uszakai Andrea

¹tudományos munkatárs, HUN-REN Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont
Regionális Kutatások Intézete, Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály; uszakai.andrea@krtk.hun-ren.hu;
ORCID: 0009-0004-6731-6664

DOI: 10.15170/terinno.2024.17.03.05

2024. november 15-én, a Magyar Tudomány Ünnepe rendezvénysorozat keretében „Éljen a regionális tudomány” címmel emlékkonferenciára került sor a HUN-REN Közgazdaság-és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály szervezésében Győrben, Prof. Dr. Rechnitzer János, intézetalapító, Győr MJV díszpolgára tiszteletére.

A rendezvényen köszöntőt mondott Pintér Bence, Győr Megyei Jogú Város polgármestere, Varjú Viktor, intézetünk igazgatója, valamint Szörényiné Kukorelli Irén, az MTA doktora, professzor emerita. Ezt követően a résztvevők rendkívül színvonalas plenáris előadások formájában emlékeztek a professzorra, amelyen Lengyel Imre, az MTA doktori, egyetemi tanár levezető elnökként működött közre. A plenáris előadások sorát Faragó László, az MTA doktora, kutatóprofesszor „A kutatásokra ható eszmeáramlatok, különféle térfelfogások” című tudományelméleti gondolatébresztő előadása nyitotta, melyet Szirmai Viktória, az MTA doktora, kutatóprofesszor „A nagyvárosok jövője: fenntarthatóak-e a mai nagyvárosok, a nagyvárosi életformák?” című előadása követett, ráirányítva a figyelmet a világ nagyvárosainak jövőbeli problémáira, legfontosabb kihívásaira. A konferencia színvonalát tovább emelte Szaló Péter, főtanácsadó (Belügyminisztérium) „A szocialista ipar térbeli szervezeti kapcsolatai és változásai”, valamint intézetünk békéscsabai kutatócsoportjának tudományos főmunkatársai, Nagy Erika és Nagy Gábor „Perifériás iparosítás és lakhatás: a társadalmi reprodukció láthatatlan (?) konfliktusai” című előadása. A plenáris előadások Hardi Tamás osztályvezető, tudományos főmunkatárs „Elfeledett dunai fejlesztési tervek” című előadásával zárultak.

A konferencia egyik fontos célja volt, hogy lehetőséget adjon a közelmúltban megjelent, Rechnitzer János személyéhez köthető kiadványok bemutatására. A Comitatus Önkormányzati Szemle „In memoriam Rechnitzer János” emlékszámot (34. évf. 250. szám) Mezei Katalin, tanszékvezető egyetemi docens, a Comitatus Önkormányzati Szemle főszerkesztő helyettese mutatta be, ismertetve az emlékszám tematikáját, írásainak fő kapcsolódási pontjait a Professzor Úr munkásságához. Ezt követően Mátay Mónika (kutató, a kőszegi iASK Intézet

munkatársa) ajánlotta a résztvevők figyelmébe a Jakobi Ákos – Mislivetz Ferenc – Rechnitzer János szerkesztésében 2024-ben megjelent *Insula Magna. Táj, víz és hang a Szigetközben* című kötetet.

A rendezvény keretében Szirmai Viktória, az MTA doktora, kutatóprofesszor megható, személyes történeteit, emlékező gondolatait követően átadásra került a „Rechnitzer János közösségi tér”, amely a Professzor egykori, kedvelt dolgozószobájaként – személyes tárgyakat őrizve, ugyanakkor ez alkalomra megújult formában – ezentúl is kitüntetett szerepet tölt be az osztály életében, méltóképpen őrzi korábbi, felejthetetlen lakója emlékét.

A konferencia másik kitüntetett célja és feladata az volt, hogy a Rechnitzer János által is nagyra becsült, világhírű MADI művészeti irányzat egy színvonalas kiállítás formájában mutasson rá a tudomány és a művészet találkozására, kapcsolódási pontjaira. Itt szeretném felidézni hitvallását, amely 1999. március 5-én, az Akadémiai Galéria (később MTA MADI Galéria) felavatása kapcsán hangzott el: *„Tudomány és Művészet, a két elválaszthatatlan formálója az Emberi Szellemnek. Hasznos lenne, ha közelebb kerülnének egymáshoz, s a kölcsönös jelenlétükkel is kifejezzék a megtermékenyítő egymásrautaltságukat. Ebből a célból hozta létre az MTA Nyugat-magyarországi Tudományos Intézete az Akadémia Galériát. A kiállítóhely teret kíván adni a képzőművészet minden ágának. Azoknak a művészeknek, akik a világot új, más módon látják, s műveikkel hozzájárulnak az új értékek feltárásához, vagy éppen segítenek azok megértésében. Az Akadémia Galéria egy kutatóintézetben található, így a művek már a jelenlétükkel is hatnak a gazdaság és a társadalom bonyolult világunk dolgaival foglalkozó kutatókra, az ide látogató vendégekre és rendszeresen megforduló hallgatókra.”*

A geometrikus művészet megújítását hirdető mozgalom kinyitja a teret, s az alkotásnál a Mozgást, az Attraktivitást, a Dimenziót és az Invenciót érvényesíti. A kiállítás 30 ország 130 alkotójának részvételével jött létre, amelyet Dárdai Zsuzsa, művészetkritikus, a Mobil MADI Múzeum alapítója, valamint Rechnitzer Zsófia művészeti tanácsadó nyitott meg. Anyaga a konferenciát követően, 2025. január 30-ig az érdeklődők számára megtekinthető.

A konferencia délutáni programja során négy szekcióban (Területi politika és területfejlesztés; Tudomány és művészet; Városfejlesztési trendek; Innováció és fenntarthatóság) összesen 24 tudományos és művészeti témájú előadás idézte fel a Professzor Úr kedvelt kutatási témáit, életének és munkásságának fontos momentumait, illetve mutatott rá azokra az aktuális kutatási kérdésekre, amelyek a jövőben helyet kaphatnak a regionális tudomány vizsgálatainak között.

Az emlékkonferencia fogadással zárult, amely szintén kiváló alkalmat biztosított szakmai diskurzusokra, a kollégákkal, barátokkal való személyes találkozás örömeinek megélésére. Azon érdeklődők, akik személyesen nem tudtak részt venni az emlékkonferencián, szívesen éltek az online csatlakozás lehetőségével, így kapcsolódva ehhez a változatos és színvonalas eseményhez, amely – reményeink szerint – a jövőben rendezvénysorozattá alakulhat.