

Területfejlesztés és Innováció

TARTALOM

BÁNUSZ PÉTER EDVIN – TÉSITS RÓBERT

Az energiakorszerűsítés területi jellegzetességei Pécs panelházainak példáján

BARSI BOGLÁRKA

Az okos városok és a fenntarthatóság kapcsolatának elméleti bemutatása, valamint konvergenciája

HARDI TAMÁS

A magyar középvárosok városhálózati/térszerkezeti pozíciójának alakulása az ingázó adatok fényében (2001-2022)

NAGY DÁVID – LADOS GÁBOR

A közlekedéspolitika értékelése a Nyugat-Balkánon, különös tekintettel az EU szerepére

SZEIDL KLAUDIA – AUBERT ANTAL

A német nemzetiségi kulturális örökség, mint a vidéki térségek fenntarthatóságának eszköze

VARGA TAMÁS – CSÓKA LÁSZLÓ – HINEK MÁTYÁS – KISS RÓBERT – KUNDI VIKTÓRIA – MARTON GERGELY

A hazai nagy és regionális kulturális fesztiválok látogatói elégedettségének összehasonlító vizsgálata az iskolai végzettség szempontjából

PENTZ MÓNICA – NEMES KATALIN

A turisztikai tematikus utak jelentősége és ismertsége Magyarországon

NAGY KATALIN

A társadalmi innováció szerepe a kistérségi turizmusfejlesztésben

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 érhetők 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

Bánusz Péter Edvin – Tésits Róbert: Az energiakorszerűsítés területi jellegzetességei Pécs panelházainak példáján	4
Barsi Boglárka: Az okos városok és a fenntarthatóság kapcsolatának elméleti bemutatása, valamint konvergenciája	29
Hardi Tamás: A magyar középvárosok városhálózati/térszerkezeti pozíciójának alakulása az ingázó adatok fényében (2001-2022)	51
Nagy Dávid - Lados Gábor: A közlekedéspolitika értékelése a Nyugat-Balkánon, különös tekintettel az EU szerepére	71
Szeidl Klaudia - Aubert Antal: A német nemzetiségi kulturális örökség, mint a vidéki térségek fenntarthatóságának eszköze.....	87
Varga Tamás – Csóka László – Hinek Mátyás – Kiss Róbert – Kundi Viktória – Marton Gergely: A hazai nagy és regionális kulturális fesztiválok látogatói elégedettségének összehasonlító vizsgálata az iskolai végzettség szempontjából.....	108
Pentz Mónika – Nemes Katalin: A turisztikai tematikus utak jelentősége és ismertsége Magyarországon.....	123
Nagy Katalin: A társadalmi innováció szerepe a kistérségi turizmusfejlesztésben.....	138

AZ ENERGIAKORSZERŰSÍTÉS TERÜLETI JELLEGZETESSÉGEI PÉCS PANELHÁZAINAK PÉLDÁJÁN

¹Bánusz Péter Edvin – ²Tésits Róbert✉

¹Geoinformatika MSc-hallgató, Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar; banuszpeter03@gmail.com;
ORCID: 0009-0001-0520-6580

²Egyetemi docens, Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar, Földrajzi és Földtudományi Intézet;
tesits.robert@gmail.com; ORCID: 0000-0002-9575-3309

DOI: 10.15170/terinno.2025.18.02-03.01

Absztrakt: A lakóépületek energiakorszerűségi állapota napjaink kiemelt településfejlesztési kérdése, mivel a megfelelő külső felújításokkal jelentős károsanyagkibocsátás-csökkenést lehet elérni. Pécsen a lakóépület-állomány jelentős hányadát paneltípusú társasházak adják, emellett tíz városrészre kiterjedő megjelenésük erőteljes területi differenciát mutat. A jelen írás célja megvizsgálni e panelházak energiakorszerűségének térbeli megoszlását. További cél a városrészek közötti eltérések differenciáló tényezőinek feltárása, valamint javaslatok megfogalmazása a korszerűsítésből részlegesen vagy teljesen kimaradt területek fejlesztésére. A vizsgálathoz elsősorban a korábbi energiakorszerűségi felmérések eredményeit tartalmazó szekunder adatokat használtunk, melyet a városháza biztosított számunkra. Az adatokat – a statisztikai feldolgozást követően – a területi különbségek feltárása és láttatása érdekében térinformatikai szoftverekkel ábrázoltuk. A tényezők értékelő elemzését a városüzemeltetési főosztály vezetőjével készített félig strukturált interjúk eredményeivel egészítettük ki. A terepi bejárás során a megfigyeléseket jegyzetekkel és fotódokumentációval láttuk el. A dolgozat eredményei igazolják azt a korábbi feltételezést, mely szerint a nyugati területek a legnagyobb arányban felújítottak, a déli területek átmenetet képeznek, a keleti területek pedig a legkevésbé korszerűsítettek. Az eredmények továbbá rávilágítanak olyan területi befolyásoló faktorokra, amelyek az egyes városrészek sajátos, az átlagtól jelentős mértékben eltérő képét eredményezik. A javaslatok kitérnek az eddigi korszerűsítésekből kimaradt panelházak bevonásának lehetőségeire és eszközeire.

Kulcsszavak: energiahatékonyság, energiakorszerűsítés, lakótelep, panelházak, Pécs, városfejlesztés

TERRITORIAL CHARACTERISTICS OF ENERGY MODERNIZATION: THE CASE OF PANEL BUILDINGS IN PÉCS

Abstract: The energy efficiency status of residential buildings is a prominent urban development issue today, as appropriate external renovations can achieve significant reductions in harmful emissions. In Pécs, a substantial proportion of the housing stock consists of panel-type apartment buildings, whose distribution across the city's ten districts exhibits marked spatial differentiation. The aim of this study is to examine the spatial distribution of energy modernization in these panel buildings. Another objective is to identify the differentiating factors behind the disparities between districts and to propose recommendations for the development of areas that have been partially or entirely excluded from modernization efforts. For the analysis, we primarily used secondary data from previous energy modernization surveys, provided by the city hall. After statistical processing, the data were visualized using GIS software to reveal and illustrate spatial differences. The evaluation of factors was complemented by semi-structured interviews with the head of the city operations department. During field visits, observations were documented with notes and photographic records. The results confirm previous assumptions: the western districts have the highest proportion of renovated buildings, the southern districts represent a transitional zone, and the eastern districts are the least modernized. Furthermore, the findings highlight spatial influencing factors that create distinctive, significantly divergent patterns in individual districts compared to the city average. The recommendations address opportunities and tools for involving panel buildings that have been excluded from past modernization efforts.

Keywords: *energy efficiency, energy modernization, housing estate, panel buildings, Pécs, urban development*

1. Bevezetés

Pécs a 20. század második felében gazdaságfejlesztési szempontból kiemelt szerepet töltött be, ezért az 1960-as évektől a rendszerváltozásig jelentős társasházépítések zajlottak a városban. A cél a lakáshiány enyhítése volt, amit főként gyorsan megvalósítható panelházakkal próbáltak elérni. Teljesen új városrészek jöttek létre panel technológiájú társasházakkal, míg a meglévő városrészekben ritkán épültek ilyenek. A legtöbb panel a város külső peremén jelent meg, ezzel növelve a beépített területet. Megyerváros, amely ma Pécs legnagyobb városrésze, az építkezések előtt beépítetlen terület volt (Sipos, 2015a), míg Uránváros helyén egy kis repülőtér működött (Pilkhoffer, 2010).

Pécs napjainkra térben kiterjedt várossá vált, városrészei elkülönülnek egymástól, mivel különböző korszakokban alakultak ki. A nyugati oldalon jellemzően az oktatási intézményekhez kapcsolódó tercier szektor a meghatározó, míg Megyervárosban a lakófunkció dominál. A város képén jól látszik, hogy a különböző városrészekben található panelházakat eltérő mértékben korszerűsítették, elhelyezkedésük pedig jelentős árkülönbségeket eredményez (Békés et al., 2016).

Pécs egyik kiemelt fejlesztési célja a panelházak energiahatékonyságának növelése (Pécs Megyei Jogú Város, 2023), amelyhez több pályázatot is meghirdettek (Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata, 2024). Ez a LIFE-pályázat keretében, a levegőminőség javítása céljából zajlik. A városban, egy kivételével az összes panelház legalább harmincéves, sok pedig már hatvan évnél is idősebb (Pilkhoffer, 2010). Számos lakóház már átesett energetikai korszerűsítésen, de ezek zömmel a tehetősebb városrészekben valósultak meg, gyakran lakói önköltségéből. A kevésbé tehető lakóközösségek számára csak külső forrásból volt lehetséges a korszerűsítés (MEHI, 2024).

Magyarország uniós csatlakozásával a klímasemlegesség kérdése előtérbe került (EB, 2011). Vizsgálatok szerint a korszerűtlen lakások miatt a károsanyag-kibocsátás az üvegházhatású gázok egyharmadát is elérheti (Horkai et al., 2018). Ezért az EU energiasztratégiája hangsúlyozza az épületek korszerűsítését. Korábban kormányzati támogatások segítették a társasházakat, ám a 2010-es évektől ezek forrása az önkormányzatokra hárult. Mivel ezek nem fedezik a teljes felújítási költséget, újra elsősorban a vagyonosabb közösségek tudtak élni velük. A korszerűsített társasházak nemcsak alacsonyabb rezsit, hanem magasabb ingatlanértéket is eredményeznek (Ertl et al., 2021; Horváth et al., 2013).

Az energetikai korszerűsítés egyre nagyobb hazai és nemzetközi figyelmet kap. A városfejlesztés környezetvédelmi aspektusai mellett a korszerűsítések az ingatlanárakra és a hitelképességre is hatással vannak (Hajnal et al., 2022; Marton et al., 2017, 2018; MEHI, 2024). Emellett társadalmi hatásuk is jelentős (Koltai et al., 2021). A megértésükhöz fontosak az energetikai modellezések (Csoknyai, 2022; Bene et al., 2023) és a lakóépület-állomány tipizálása (Mándoki, 2024). A városi folyamatok szempontjából Pécs esetében az egyetem jelenléte is meghatározó (Császár et al., 2021; Erdős et al., 2021).

A rendelkezésre álló adatok alapján jól látszik az energiakorszerűsítés térbeli eloszlása, ami lehetővé teszi a városrészek összehasonlítását. Fontos, hogy Pécs az országos

panelprogramban (2001–2006) jelentős szerepet vállalt: a költségek egyharmadát az önkormányzat fedezte, a többit az állam és a tulajdonosok biztosították. Így sok panelházban megtörténtek az első korszerűsítések. A háromoldalú finanszírozás megszűnése után azonban a felújítási ütem csökkent. Pécs célja nemcsak a levegőminőség javítása, hanem egy olyan adatbázis létrehozása is, amely segíti a lakásvásárlókat abban, hogy képet kapjanak a kiválasztott lakás korszerűségi szintjéről és várható rezsijéről. A tervek szerint ez évente frissülne, de feltétele a pontos kezdeti adatállomány megléte.

A jelen vizsgálat központi kérdése, hogy a pécsi panelházak energetikai korszerűsítése milyen térbeli mintázatokat mutat, és milyen társadalmi-gazdasági és építészeti tényezők befolyásolják ezt. Feltételezzük, hogy a korszerűsítések mértéke összefügg a városrészek gazdasági helyzetével, az épületállomány korával, valamint a tehetősebb városrészekben a felújítások nagyobb arányban valósultak meg.

2. Szakirodalmi előzmények

A meglévő épületek energetikai korszerűsítésének kérdése régóta foglalkoztatja a terület- és településfejlesztő szakembereket, döntéshozókat, valamint a témakör kutatóit. Az energetikai korszerűsítésnek számos gyakorlati haszna van, ami elsősorban a levegőminőség lokális javulásában mutatkozik meg. Minél nagyobb és sűrűbben lakott egy adott település, annál jelentősebb levegőminőség-javulást lehet elérni a korszerűtlen épületek felújításával, valamint az új épületek megfelelő tervezésével és kivitelezésével. A fentiekkel összefüggésben szakirodalmi elemzésünk során öt eltérő kutatási irányt azonosítottunk. Ezek a lakóingatlan-korszerűsítés környezetvédelmi, valamint ingatlanárakkal kapcsolatos összefüggései mellett feltárják a paneltípusú társasházak energiahatékonyságát, városfejlesztésben betöltött szerepét. Elemzésünket a pécsi ingatlanokra fókuszáló vizsgálatok logikai sorba fűzött értékelésével zárjuk, rávilágítva a jelen célkitűzések szakirodalmi beágyazottságára.

Megfigyelhető, hogy a rendszerváltozást megelőzően a témakörben elsősorban nemzetközi (nyugat-európai) kutatási eredmények születtek, mivel a szocialista blokkban a terület- és településfejlesztés eltérő gazdasági, politikai modelleken alapult, továbbá a klímaváltozás problémakörével sem foglalkoztak intenzíven. Magyarországon, így Pécsen is, az 1990-es években indultak az első olyan vizsgálatok, amelyek nem csak a klímaváltozás okainak és hatásainak, hanem az egyének életminőségének feltárására is irányultak.

Ezen vizsgálatok hátterében áll többek között az is, hogy az Európai Unió környezetvédelmi stratégiáinak irányelveit Magyarország már a társulási szerződés megkötését követően, az 1990-es évek elejétől kezdődően figyelembe vette. Ennek első lépése a PHARE-program (Heil, 1998) volt, amely többek között a környezetvédelem intézményi, jogi, pénzügyi és infrastrukturális feltételeinek kiépítését is támogatta, azonban épületenergia-korszerűsítésre még nem biztosítottak forrásokat.

A következő nagy lépést az Európai Unió csatlakozása hozta 2004-ben, amikor Magyarország számos, károsanyag-kibocsátás csökkentésére irányuló szerződést kötött. Az egyik legfontosabb ilyen dokumentum az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság elérését célozza meg 2050-ig (EB, 2011). Az Európai Unió által 2011-ben közzétett stratégiai prioritások

többek között a lakóingatlanokra is kitérnek, előírva, hogy az újonnan épülő házak „alacsony vagy nulla energiafelhasználásúak” legyenek, míg a meglévőket jelentős mértékben fel kell újítani a károsanyag-kibocsátás csökkentése érdekében (EB, 2011). Ezekre válaszul az évtized közepén nem egy tanulmány látott napvilágot, amely a 2011-ben közzétett irányelvek megvalósításához kapcsolódó eszközrendszert mutatja be (Boßmann et al., 2012; Cevik et al., 2015). A tanulmányok többek között rámutatnak, hogy a lakóépületek nem megfelelő külső szigetelésének jelentős szerepe van a károsanyag-kibocsátásban, ebből adódóan fejlesztésük kiemelt prioritás.

Az EU által meghatározott energiakorszerűsítési céloknak köszönhetően további, a lakóköz- és kereskedelmi épületek korszerűségével foglalkozó vizsgálatok indultak. Az első ilyen jellegű tanulmányok nemcsak a korszerűsítések előnyeire térnek ki, hanem azok támogatási és szabályozási hátterével is foglalkoznak (CE, 2012). Magyarországon is számos kutatás mutat rá az épületek korszerűsítése által elért eredményekre, (Egedy, 2017) utalva a magyarországi lakóépületek energetikai állapotára és azok korszerűsítési lehetőségeire.

Az utóbbi néhány év eredményei közül (Bene et al., 2023) a jelen vizsgálat szempontjából is kiemelendő a kiadott energiatanúsítvány-adatok területi különbségeinek bemutatása. A kutatások egyöntetűen arra a következtetésre jutottak, hogy a korszerűsítések jelentős hatást gyakorolnak az energia-megtakarításra, így a beruházások költséghatékonysága a lakók számára is jól érzékelhető, kézzelfogható gazdasági előnyt jelent. Rámutatnak továbbá arra, hogy a megfelelő szabályozási háttér kialakításával a lakástulajdonosok is bátrabban veszik igénybe az ilyen jellegű támogatásokat.

A vizsgálatok egy tematikusan jól elkülöníthető irányát adják azok az eredmények, amelyek rávilágítanak az ingatlanárak és az energiakorszerűség közötti összefüggések értékelésének igényére. Az e témakörbe tartozó kutatások (Horváth et al., 2013) elsősorban a külföldi lakáspiacot vizsgálták, mindemellett kitértek a hazai, kiemelten a budapesti panelépületek felújítása után megfigyelhető lakásár-növekedésekre. Ebbe a sorba tartoznak továbbá azok a vizsgálatok, amelyek a Magyarországon épült ingatlanok energiakorszerűségének lakásárakra (Ertl et al., 2021), illetve hitelkamatokra gyakorolt hatását (Hajnal et al., 2022) értékelik. A kutatások a várakozásokkal összhangban rámutatnak, hogy minél korszerűbb egy lakóépület energiafelhasználása, annál nagyobb a piaci értéke. Hasonló eredményre jutnak az egyetemi városokat vizsgáló tanulmányok, amelyek a hallgatók mobilitásán (Császár et al., 2021), a felsőoktatási intézmény térségi és gazdasági hatásán (Erdős et al., 2021), valamint a lakóingatlan-árak települési különbségein keresztül (Békés et al., 2016) világítanak rá a magasabb hierarchiaszintű települések előnyösebb helyzetére.

A paneltípusú társasházak Európa-szerte elterjedtek, azonban a korábbi szocialista blokkba tartozó országokra még inkább jellemző ez az építkezési forma. Az ilyen típusú társasházak számos előnnyel rendelkeznek, többek között a relatíve gyors és költséghatékony építés emelhető ki. Hátrányaik között említhető ugyanakkor, hogy az adott kor műszaki előírásainak és szokásainak megfelelően meglehetősen csekély külső szigeteléssel látták el ezeket az épületeket, valamint a nyílászárók hőszigetelése is elmarad a mai modern társasházakéhoz képest, amit részben a Szovjetunióból importált, olcsó energia magyaráz.

Éppen ezért „gyári” állapotukban az energiafelhasználásuk sem kedvező, így számos kérdés merült fel a lehetséges korszerűsítésükről. Ebből következően az elmúlt évtizedekben számos magyarországi és külföldi város paneltípusú társasházaival, illetve azok energiakorszerűsítésével kapcsolatos vizsgálat látott napvilágot (Egedy, 2000; Farkas et al., 1997; Szabó & Bene, 2019). A kapcsolódó vizsgálatok egy része a lakóépületek tipizálásával foglalkozott, különösen nagy hangsúlyt fektetve a panelházakra (Mándoki, 2024). Más tanulmányok a panelépítési hullám hátterét és okait tárják fel (Horkai et al., 2018), valamint a jövőbeli lehetőségek kapcsán vázolnak fel lehetséges forgatókönyveket. A szakirodalmak ugyanakkor rámutatnak, hogy a paneltípusú épületek az emberek jelentős hányadának biztosítanak hosszú távon lakhatást, így korszerűsítésük kiemelt figyelmet érdemel (KSH, 2016).

A városfejlesztés napjainkban egyre nagyobb figyelmet kap a tudományos diskurzusban. Sok kutatót foglalkoztat a meglévő városi épületek fejlesztésének a lehetősége. Ide kapcsolhatók többek között az „okosváros-vizsgálatok” is (Egedy, 2017), amelyek esetében a modern eszközök bevonásával törekednek az épületek energiahatékonyságának növelésére (pl. okos szellőztetési rendszerek). A panelépületek egy lépésben történő, teljeskörű modernizálása (Perényi, 2008) olyan kutatási kérdés, amely kevésbé tükröződik a gyakorlati megvalósításban, mivel a felújításokat általában részlegesen, lépésenként végzik el. A lakóépületek felújításának ugyanakkor számos társadalmi és gazdasági hatása van. A vizsgálatok nemcsak az életminőség alakulását befolyásoló tényezőkre terjednek ki (Koltai et al., 2021), hanem a gazdasági szempontokra is (CE, 2012), mint például az elhelyezkedésből fakadó értékváltozások.

A szakirodalmi áttekintés rávilágít arra, hogy a paneltípusú társasházak energetikai korszerűsítése nem csupán környezetvédelmi és gazdasági szempontból kiemelt jelentőségű, hanem városfejlesztési és társadalmi vetületei is meghatározók. A nemzetközi és hazai kutatások hangsúlyozzák a korszerűsítések energiamegtakarítási, életminőség-javító és ingatlanérték-növelő hatását, továbbá kiemelik a panelépületek elterjedtségét és a korszerűtlenségükből fakadó kihívásokat. A vizsgálatok alapján egyértelmű, hogy a korszerűsítési beavatkozások térbeli megoszlása és hatása településrészenként jelentősen eltérhet, különösen olyan városokban, mint Pécs, ahol a társasházi lakásállomány nagy része paneltípusú. Ebből következően vizsgálatunk célkitűzései – a pécsi panelépületek energetikai korszerűségének feltérképezése, a területi különbségek vizualizálása, a befolyásoló tényezők elemzése és fejlesztéspolitikai javaslatok megfogalmazása – szervesen épülnek a szakirodalom által feltárt összefüggésekre, és azok továbbgondolásán keresztül kívánnak gyakorlati válaszokat adni a helyi döntéshozók számára.

3. Módszerek

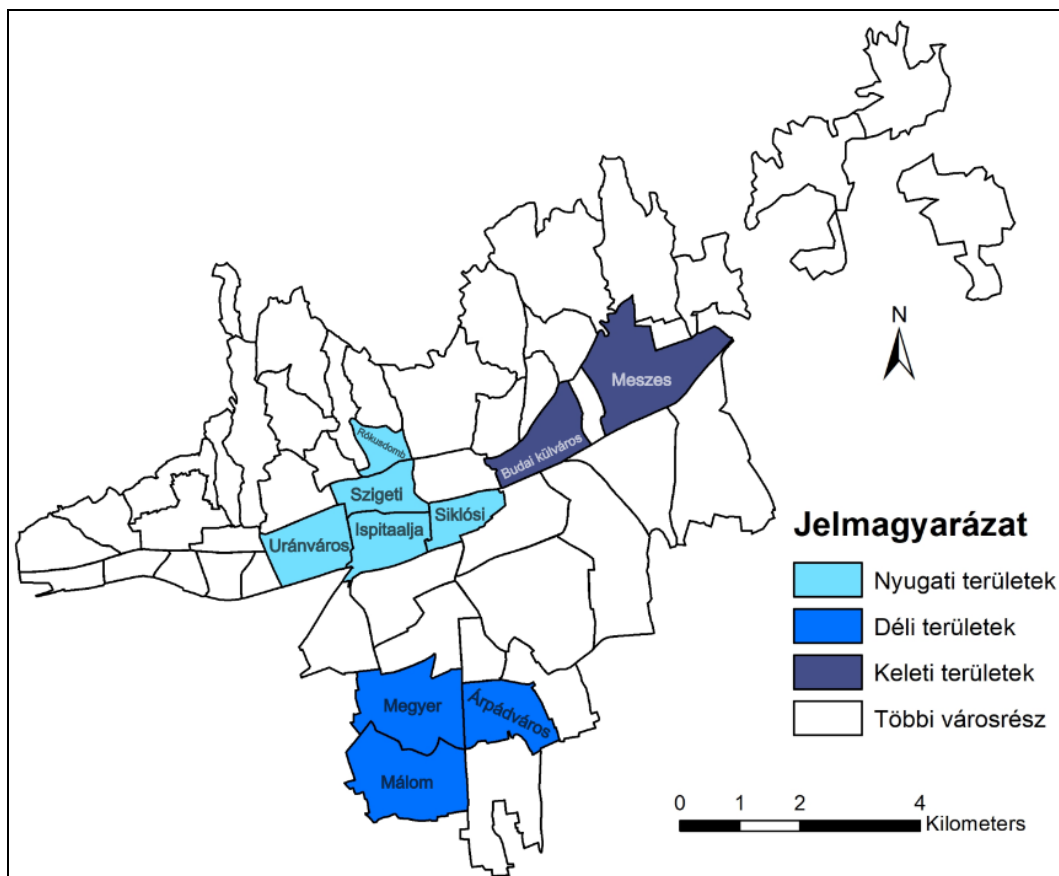
A szekunder forrásokra épülő módszerek fő iránya a statisztikai másodelemzés volt, mely adatokhoz a hozzáférést Pécs Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Városüzemeltetési Főosztálya biztosította. A LIFE-pályázat keretein belüli első felmérések során az összes, Pécs területén található paneltípusú társasház energetikai korszerűségi állapota rögzítésre került.

Az adatok gyűjtését az önkormányzat megbízásából a PTE Politechnika Kft. végezte (Gyergyák et al., 2022). A geoinformatikai ábrázoláshoz a térbeli eloszlás vizualizációját elősegítő alaptérképeket szintén a városüzemeltetési főosztály biztosította. Az adatok feldolgozása során a panelházak egyenlőtlen városrészi eloszlása miatt százalékos kiértékelést alkalmaztunk. Az adatok térképi megjelenítését három térinformatikai szoftver segítségével végeztük. Elsőként az AutoCAD 2022 verziójából a város alaptérképeit shp-formátumba exportáltuk. A következő lépésekhez az ArcMap 10.8 verziójában válogattuk ki a vizsgálandó lakóépületeket, amelyeket típusuknak és külső korszerűsítési állapotuknak megfelelően színeztünk. Ezt követően az ábrák feliratozását az Inkscape nevű program segítségével végeztük.

Az empirikus vizsgálatot terepi bejárással kezdtük, ahol fotókkal dokumentáltuk az energiakorszerűsítési vagy városképi szempontból egyedi eseteket. Jegyzeteket készítettünk annak érdekében, hogy a szekunder statisztikai adatok eredményeit értékelő elemzéssel támasszuk alá. A primer vizsgálat eredményeihez a városüzemeltetési főosztály vezetőjével készített félig strukturált interjúkat használtuk fel. Az interjúvázlat kitért a LIFE-pályázat adatainak, a területi differenciáló tényezők szerepének, valamint a városüzemeltetés jövőbeli feladatainak, stratégiai céljainak értékelésére. Az érintett, vizsgálatba vont városrészeket területi koncentrációjuk alapján három csoportba soroltuk, ezeket nyugati, déli, valamint keleti területeknek neveztük (1. ábra).

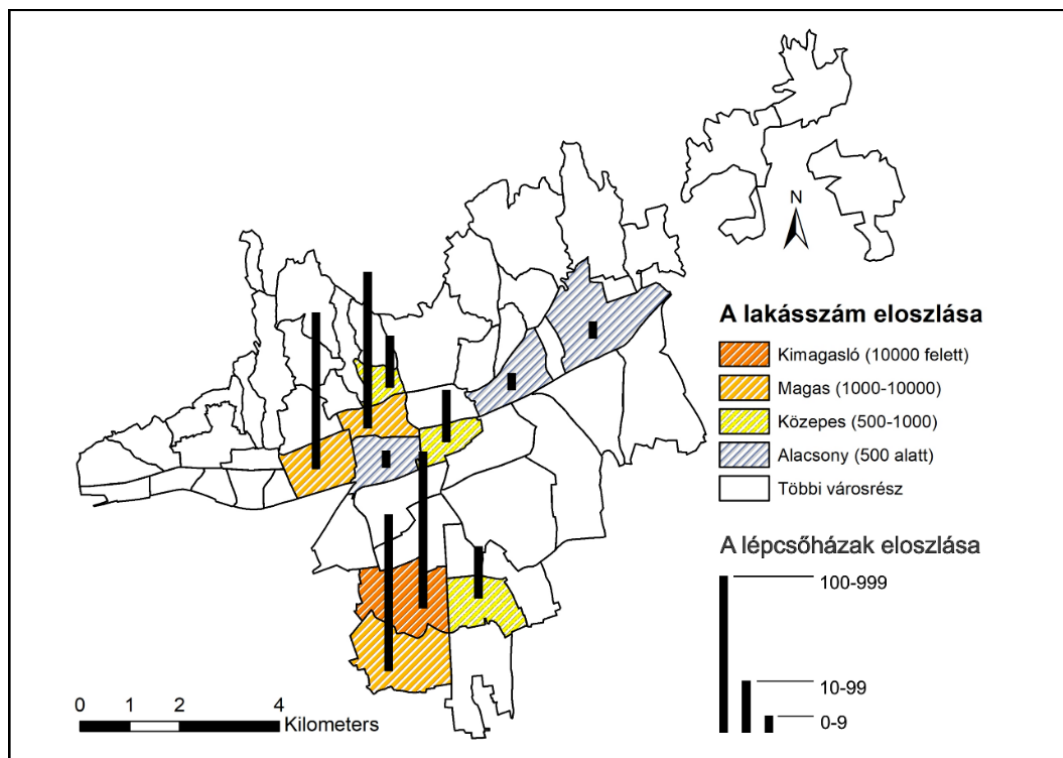
A vizsgálat során 1.311 panellépcsőház adatait dolgoztuk fel, amelyekben összesen 26.558 lakás található, ezek területi megoszlása változatos. Az egyik végletet Megyer jelenti a teljes lépcsőházállomány 55%-ával, míg a sereghajtó a Budai külváros 0,1%-os értékkel (2. ábra). Az elvégzett külső energetikai korszerűsítések következtében a tíz vizsgált városrész hasonló képet mutat. A legtöbb városrészben az épületek kivétel nélkül mindegyikén történt ilyen jellegű beavatkozás (külső hőszigetelés, illetve nyílászárócseré), és a többi vizsgált terület is megközelíti ezt az arányt. Fontos megemlíteni, hogy a külső energiakorszerűsítések 100%-os aránya nem zárja ki a későbbiekben újabb, nagyobb energiahatékonyságú szigetelés elhelyezését vagy a nyílászárók cseréjét, különösen azokon az épületeken, amelyeken már több mint 20 éve történt ilyen jellegű beavatkozás. A vizsgálat eredményei három csoportba sorolhatók, amelyek a nyugati, a déli és a keleti városrészekre vonatkozó megállapításokat tartalmazzák. A három vizsgált terület az épületek energetikai és technológiai állapotának tekintetében hasonló képet mutat, azonban mindegyik területnek megvan a gazdasági, fejlődéstörténeti és társadalmi különbségekből adódó jellegzetessége. A társadalmi és gazdasági jellegzetességekre épülő hipotézisünk értelmében az épületek energiahatékonysági korszerűsítésének aránya nyugati irányból (98%) délen át (93%) keletre érve (86%), csökkenő tendenciát mutat.

1. ábra: A paneltípusú lakóházakkal érintett városrészek területi besorolása



Forrás: saját szerkesztés.

2. ábra: A paneltípusú lakások és lépcsőházak számának területi megoszlása



Forrás: saját szerkesztés.

4. Eredmények

4.1. A nyugati területek energiakorszerűségi képét befolyásoló tényezők

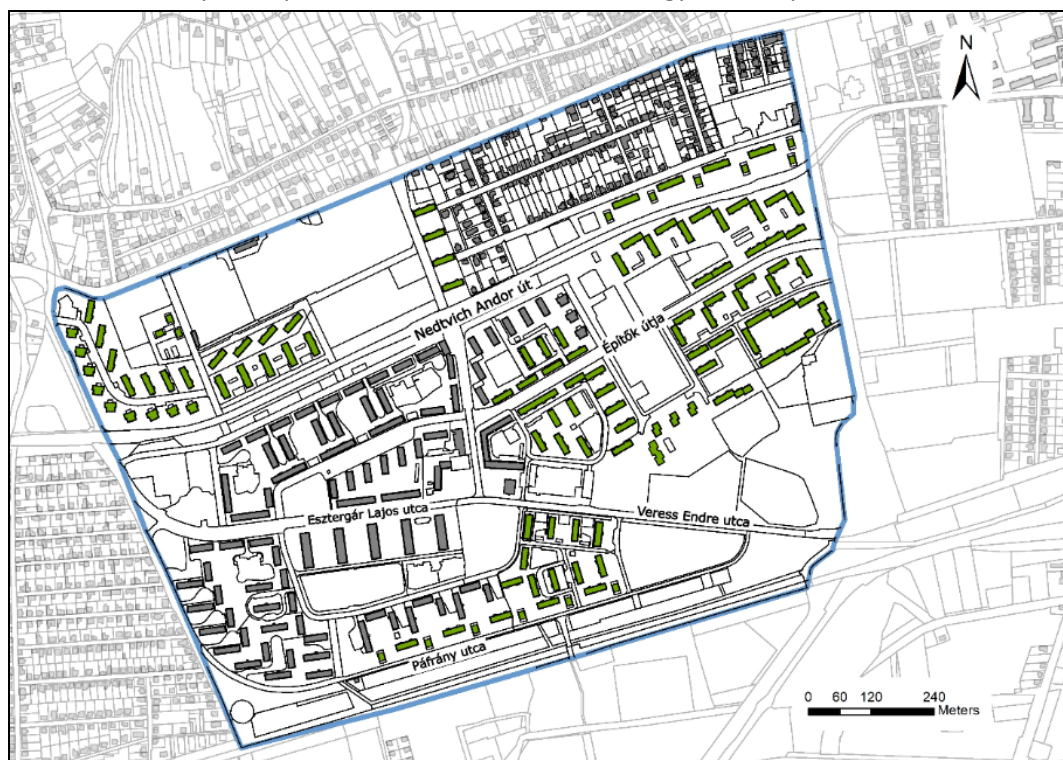
Pécs városának nyugati részén öt olyan terület található, amelyekben paneltípusú társasházak vannak. Ezek lakásszám szerinti csökkenő sorrendben Uránváros, Szigeti városrész, Rókusdomb, Siklósi városrész, valamint Ispitaalja (összesen 8.627 lakás 352 lépcsőházban). A másik két vizsgált területhez képest a nyugati területen a legmagasabb a panelek energetikai felújítottsági aránya (352 lépcsőházból összesen 6 maradt ki).

4.1.1. Uránváros panelházainak energiahatékonysági jellemzői

A legelső paneltípusú társasházak 1961-től kezdődően itt épültek (Pilkhoffer, 2010), ennek köszönhetően a legidősebb épületek már több mint 60 évesek. Mivel nem csak Pécsen, hanem az egész országban ezek voltak az első panelházak, így még számos „gyermekbetegséggel” küzdenek. Paneltípusú lakásainak számát tekintve Uránváros Megyer után a második legnagyobb (4.093 lakás 133 lépcsőházban): a városrészében összesen nyolc eltérő típustervű épület található. Uránváros jól megtervezett, az épületek elhelyezése jól átgondolt, északon zártabb, délen nyitottabb szerkezetben. A városrész jó tervezettségét az is bizonyítja, hogy a közepén található egy nagyobb tér (Szilárd Leó park), valamint a központot jelző 17 emeletes társasház. A városrész külső kerületein tízemeletesek húzódnak, kiemelve ezzel annak határait. Közlekedési adottságai kedvezőek, a Nendtvich Andor út (6-os főút) nyugat–kelet irányban átszeli, amelyen keresztül gyorsan megközelíthető a városközpont, valamint több, kisebb útvonal segít a főút tehermentesítését (3. ábra). Ezek közül kiemelendők a Veress Endre utca és az Építők útja, amelyek révén biztosított a gördülékeny közlekedés, tovább javítva Uránváros többi városrészhez viszonyított pozícióját. Buszközlekedése még tovább segíti az előnyös pozíció elérésében, szinte bármelyik városrész átszállás nélkül elérhető.

Gazdasági szolgáltatásokkal jól ellátott terület, több nagy boltja és saját piaca van, ezeken kívül pedig számos, sportolási lehetőséget biztosító komplexum található itt. Több óvoda, neves általános és középiskola, valamint egyetemi épület révén az intézményi ellátottsága is kimagasló. Az épületállomány magas korának, a városrész jó elhelyezkedésének és adottságainak, ezáltal a tehetősebb lakosság megjelenésének köszönhetően az összes paneltípusú társasházon történt már külső energetikai korszerűsítés. Ennek egyik hozadékaként több, egyedi városképi elem tűnt el, ilyenek például a négyemeletesek oldalán látható, térhatásúra festett ablakok, amelyek ma már csak egy-két épület oldalán figyelhetők meg. Így az energetikai korszerűsítések ellenére, negatívumként kell említeni az ezen elemek eltűnését követő vizuális uniformizációt.

3. ábra: Uránváros épületeinek energiakorszerűségi megoszlása. Zöld színnel jelölve a felújított paneltípusú társasházak, szürkével az egyéb lakóépületek



Forrás: PTE Politechnika Kft. adatai alapján saját szerkesztés.

4.1.2. A Szigeti városrész panelházainak energiahatékonysági jellemzői

A vizsgálatban szereplő városrészekhez képest, Rókusdombbal karöltve, ez az egyik legmagasabb presztízsű terület (Békés et al., 2016). Az új négy- és tízeleteres panelek nagyrészt barnamezős beruházások keretében épültek a régi egyemeletes házak helyére. A városrész nyugati és keleti fele között megfigyelhető különbség, hogy az előbbi részletesebb beépítési tervek alapján készült, míg az utóbbi, kihasználva az üresen maradt területeket, gyorsabb ütemben, kevésbé koordináltan (4. ábra). A területen összesen 154 lépcsőházban 3.263 lakás található, így ez Pécs harmadik legnagyobb, paneltípusú társasházát tartalmazó városrésze. Tizenkét, eltérő típustervű panelház található itt, jellemzően négy- és tízeleteres kivitelben. Ezek egyik érdekessége a Tillai Ernő által tervezett (Sipos, 2015b) D-10-es „TV-Panel”.

Legnagyobb gazdasági előnyét a körülötte és az itt elhelyezkedő egyetemi karok adják. A nyugati oldalán, a Szigeti úton az Általános Orvostudományi Kar, középen, a Rókus utcában a Gyógyszerésztudományi Kar, északnyugati határán, az Ifjúság útján pedig a Természettudományi és a Bölcsészettudományi Kar közös kampusza található. Ezen intézmények jelenléte azért is fontos, mivel nagy számban érkeznek stabil anyagi háttérű külföldi hallgatók, akik hajlandóak magasabb bérleti díjat fizetni a környékbeli ingatlantulajdonosoknak (Császár et al., 2021). Nekik köszönhetően a szolgáltató szektor dinamikus fejlődést mutatott, számos kávézó, étterem és szórakozóhely működik itt. A terület fejlettsége szempontjából a városközpont közelsége is kiemelten fontos, hiszen gyalogosan is

könnyen elérhető a belváros, ahol további gazdasági és kulturális szolgáltatások vehetők igénybe. Az egyetem közelségének és a városon belüli jó pozíciónak köszönhetően a Szigeti városrész is mutatja a nyugati területekre jellemző, az összes panelháza kiterjedő külső energetikai korszerűsítés meglétét.

4. ábra: A Szigeti városrész paneltípusú társasházainak energiakorszerűségi megoszlása. Zöld színnel a felújított panelek, szürkével az egyéb típusú lakóépületek láthatóak



Forrás: PTE Politechnika Kft. adatai alapján saját szerkesztés.

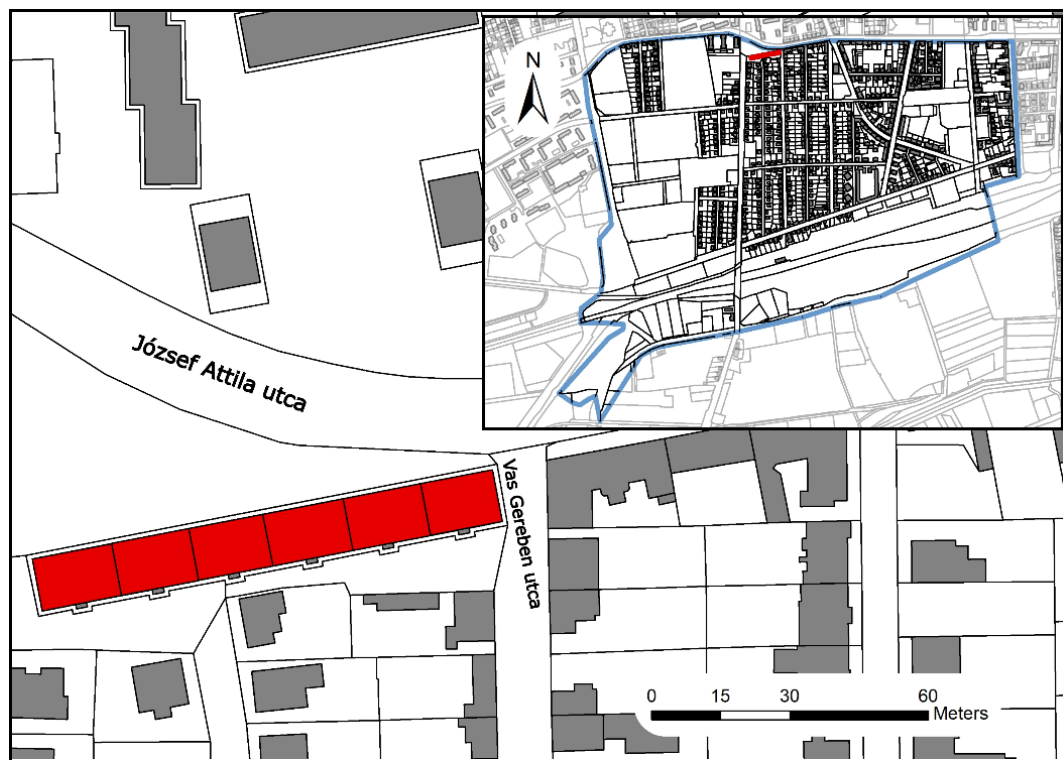
4.1.3. Ispitaalja panelházainak energiahatékonysági jellemzői

A vizsgálati terület meglehetősen sajátos, önmagában különös képet mutat. Bár a Szigeti városrész szomszédsága miatt célszerűnek tűnhet együttes elemzésük, mégis, a városrészi lehatárolások miatt jelen esetben külön szakaszban értékeljük. A városrészre nem jellemző a lakótelepi beépítés, keleten elsősorban családiházak övezet alkotja, délen Pécs vasútállomása található, nyugaton pedig kis- és középvállalkozások telephelyei sorakoznak. Kizárólag az északi, Szigeti városrész határánál húzódik egy összefüggő tömbben, összesen 90 lakást tartalmazó hat lépcsőház, amelyek két eltérő típusú alapjára készültek.

A szomszédos Szigeti városrész közelségét figyelembe véve, annak számos előnye érződik Ispitaalján, így a városon belüli pozíciója és a számos gazdasági, valamint kulturális szolgáltatás közelsége miatt a külső energetikai korszerűsítések hiánya ellenére is népszerű. Annak azonban, hogy miért nem történtek ilyen beruházások, egy fő oka van. A panelsor közvetlenül a József Attila utca (6-os főút) mellett áll (5. ábra), amely egész nap nagy zajterhelést okoz. Ennek köszönhetően ezek az épületek tipikus példái a „kiadni jó, de lakni nem” kategóriájú helyeknek. Ezeket a lakásokat elsősorban rövid távra adják ki, főleg egyetemisták számára

(Erdős et al., 2021). A fűtési többletköltségeket álló bérlők miatt a tulajdonosoknak nem áll érdekében az energetikai korszerűsítés. Ez az egyetlen olyan városrész, ahol egyáltalán nem történt a címben megjelölt fejlesztés. Az épületegyüttes hasznos funkciója a tömb mögötti családi házakban élők számára biztosított zajvédő szerep.

5. ábra: Ispitaalja paneltípusú társasházainak energiakorszerűségi megoszlása



Forrás: PTE Politechnika Kft. adatai alapján saját szerkesztés.

4.1.4. A Siklói városrész panelházainak energiahatákonysági jellemzői

A vizsgált területek közül, jelen városrész esik a legközelebb a városközponthoz. Mindez a tervezésében is megmutatkozik. A keleti részen (6. ábra) található a vásárcsarnok, amely jól mutatja a városrész központi szerepét. Szintén itt, egy közös kampuszon helyezkedik el a Pécsi Tudományegyetem további két kara, (az Állam- és Jogtudományi, valamint a Közgazdaságtudományi Kar), növelve a terület városszerkezeti, funkcionális szerepét. A Nagy Lajos király útjától (6-os főút) északra eső területen jellemzően irodaházak és bevásárlóközpontok találhatóak, itt áll Pécs legnagyobb ilyen épülete az ÁRKÁD.

Az ettől délre eső területek jellemzően lakófunkcióval rendelkeznek, a három eltérő típusterv alapján itt felépült 11 darab tízemeletes lépcsőház 501 lakást foglal magában. Ezek az épületek a Szigeti városrészhez hasonlóan, barnamezős beruházásokként épültek (Rozvány, 2003). A tervezők koncepciója egy modern szocialista belváros megalkotása volt, amely a régi belvárosi területeket váltja. Az épületek főúthoz való közelsége itt is nagy zajterhelést okoz, ezért a lakások rövid távú kiadásra alkalmasabbak.

A nyugati városrészekre jellemzően, itt is megtörtént az összes épület külső energetikai korszerűsítése, amely elsősorban a központi elhelyezkedésnek köszönhető. A felújításoknak

azonban, Uránvároshoz hasonlóan, itt is voltak városképi veszteségei, ugyanis a jellegzetes K-7 típusú, Tillai Ernő által tervezett (Sipos, 2015b) „pizsamaházak” pirogránit burkolatát a szigetelések során eltávolították. Az új szigeteléseken egy háromszínű hullámos minta felvitelére került sor, azonban ez már korántsem annyira egyedi, mint a korábbi burkolat. A vizuális uniformizálódás mellett jól látszik, az „új” burkolat erodálódása, így valószínűleg további felújítási munkálatokra lesz szükség.

6. ábra: A Siklósi városrész paneltípusú társasházainak energiakorszerűségi megoszlása. Zöld színnel a felújított panelek, szürkével az egyéb típusú lakóépületek láthatóak



Forrás: PTE Politechnika Kft. adatai alapján saját szerkesztés.

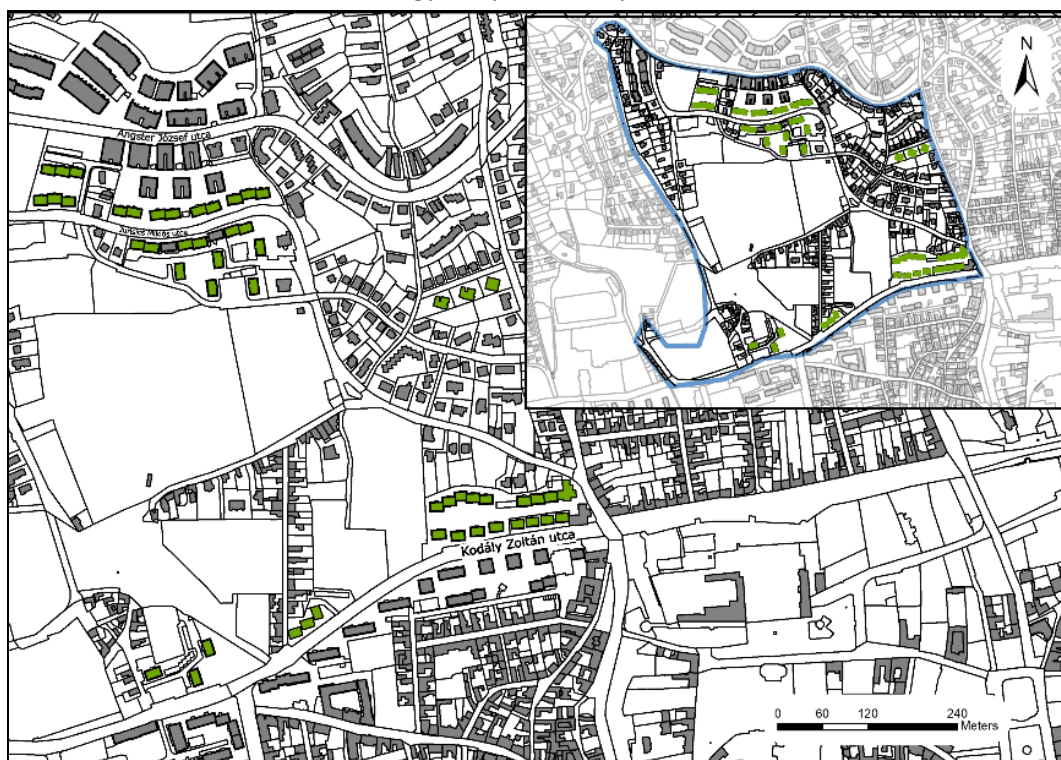
4.1.5. Rókusdomb panelházainak energiahatékonysági jellemzői

A városrész a többi nyugati területhez képest magasabb fekvése és társadalmi presztízse alapján is kiemelkedik. Rókusdomb egy olyan, relatíve fiatal épületekből álló övezet, amely számos előnnyel rendelkezik. Ilyen például a városközpont közeli elhelyezkedése, amely átmeneti jelleget mutat a belváros és a zöld övezet között. A területen 6 típusterv alapján, 48 lépcsőházban, 680 lakás épült.

Ispitaaljával és a Siklósi városrészrel ellentétben magas presztízű területnek épült, a panorámának és a természet közelségének köszönhetően kedvező lakókörnyezetet biztosít. A panelházas városrészek közül itt találhatóak a legmagasabb árfekvésű ingatlanok (Ertl et al., 2021). Kedvező adottságként említhető továbbá, hogy átmeneti jellege ellenére jól közművesített. Ugyanakkor mindez az északabbra található területekre már nem minden esetben érvényes. A városrészben óvoda és iskola is működik, valamint itt van a Pécsi Tudományegyetem Műszaki és Informatikai Karának kampusza (7. ábra).

A városrész közlekedése a magasabb térszínnek köszönhetően nehezebb, így mind személygépjárművel, mind buszjáratokkal időigényes a megközelítése. Továbbá, a gazdasági szolgáltatások elérhetősége is elmarad a többi nyugati területhez képest. A többségében jómódúak által lakott, kedvező fekvésű területnek köszönhetően a panelházak külső energetikai korszerűsítésére szinte kivétel nélkül sor került. A szigetelésből kimaradt épületrészek egyedi esetnek minősülnek (például Jurisics Miklós utca), vélhetően a tulajdonos felújításhoz szükséges anyagi szerepvállalásának elmaradása miatt.

7. ábra: Rókusdombon a panelek energiakorszerűségi megoszlása. Zöld színnel a felújított panelek, szürkével az egyéb típusú lakóépületek láthatóak



Forrás: PTE Politechnika Kft. adatai alapján saját szerkesztés.

4.1.6. A nyugati területek különbségeit befolyásoló faktorok

A jelen fejezetben három olyan tényezőt értékelünk, amely alapvetően befolyásolja a nyugati területeken megfigyelhető területi különbségeket. Az első faktor a területi presztízs szerepe. Míg Rókusdomb, a kiváló földrajzi adottságainak köszönhetően kiemelkedő státusszal bír, amely meglátszik a panelházak felújítottsági arányán, addig a városrészek között délre haladva egyre kisebb presztízsű területeket találunk. Ennek példája Ispitaalja, ahol nemcsak a nyugati városrészek viszonylatában, hanem az összes vizsgált terület közül a legkisebb a felújítottsági arány.

A második faktor a gazdasági szolgáltatások szerepe a területi különbségekben. Minél több gazdasági szolgáltatás érhető el a városrészekben, annál nagyobb vonzerővel bírnak a tehetősebb lakásvásárlók szemében. A nyugati területek közül így kiemelkedik Uránváros, a Szigeti, valamint a Siklósi városrész számos, magas színvonalú gazdasági szolgáltatással.

Rókusdomb sajátos eset, a Mecsekoldali presztízsnak köszönhetően lakossága tehetősebb, azonban a gazdasági szolgáltatások aránya kisebb, mint a nagyobb nyugati városrészeké. Ispitaalja esetében a gazdasági szolgáltatások alacsonyabb szintje hozzájárul a városrész mérsékelt presztízséhez és alacsonyabb lakóingatlan-piaci vonzerejéhez.

A harmadik területi differenciáló faktor a humán szolgáltatások színvonala. Ebből a szempontból a Szigeti városrész a legkiemelkedőbb, számos oktatási intézményével, azonban Uránváros is kedvező pozícióban van, míg a másik három nyugati városrész jócskán elmarad tőlük.

4.2. A déli területek energiahatékonysági képét befolyásoló tényezők

Pécs déli részén három olyan terület található, amelyekben paneltípusú társasházak vannak. Ezek sorrendben Megyer, Málom és Árpádváros, amelyek jelentős területi, strukturális és funkcionális eltéréseket mutatnak, befolyásolva azok energetikai állapotát. A területen 952 lépcsőházban összesen 17.742 lakás található, amelyből 64 vár még külső felújításra, így 93%-os aránnyal második a vizsgált területek közül.

4.2.1. Megyer városrész panelházainak energiahatékonysági jellemzői

Megyer a legidősebb és messze a legnagyobb nemcsak a déli területen, hanem az összes többi városrészhez képest is, mind kiterjedésében, mind lakásszáma tekintetében. Itt található ugyanis a legtöbb paneltípusú társasház, összesen 718 lépcsőházzal (8. ábra), 24 eltérő típustervű panellel, amelyekben 14.435 lakás van. 1972-től kezdődően egészen a rendszerváltozásig épültek új panelházak, mindössze egy összefüggő tömb lóg ki ebből, amely nem más, mint a Littke József utcai 171 lakásos (Sipos, 2015b), ugyanis ezek az épületek csak a 1990-es években kerültek átadásra.

A városrész képén egyértelműen látszik az alapos tervezés, valamint az, hogy a tervek teljes egészében megvalósultak. Az eredményeket tekintve a városrész méretéből kifolyólag sem meglepő módon itt található a legtöbb olyan paneltípusú társasház, amelyen még nem történt semmilyen külső energetikai korszerűsítés (64 lépcsőház a 718-ból). Arányaiban ugyanakkor, az épületek 91%-án történt már valamilyen, az energiahatékonyság növelésére irányuló fejlesztés, ami a többi városrészhez képest magas arálynak számít. Rókusdombhoz hasonlóan itt is van néhány kivételes eset: a Maléter Pál úton található egy részlegesen szigetelt társasház.

Méretét tekintve jól ellátott városrész, számos nagyobb bolt és saját piac van a területén, ezeken kívül rengeteg egyéb gazdasági szolgáltatás található itt. A teljesen elkészült terveknek köszönhetően az intézményi ellátottsága is kimagasló, különösen Árpádvároshoz képest, hiszen számos óvoda és iskola, valamint kulturális tevékenységeknek otthont adó épülete van. Ennek a jó ellátottnak és a két másik szomszédos városrész, különösen Árpádváros infrastruktúrális hiányosságainak köszönhetően nem csak az itt élőknek nyújt szolgáltatásokat. Közlekedését tekintve a három déli városrész közül Megyer található a legközelebb a városközponthoz, így az itt lakóknak kell a legkevesebbet utazással eltölteniük.

Buszközlekedését tekintve is a legjobban ellátott déli városrész, számos buszjárat indul nemcsak a városközpont, hanem a keleti és a nyugati városrészek felé is. A városrész legfőbb közlekedési tengelye a Maléter Pál út, amely nyugat–keleti irányban kettészeli azt. A városrészen belül további kisebb egységek különíthetők el. Ez a négy rész a Diána tér központú északi, az Apáczai Csere János tér központú középső, az Árpád Fejedelem Gimnázium és Általános Iskola köré épülő keleti, valamint a Testvérvárosok tere köré épülő nyugati egység.

8. ábra: Megyer panelházainak energiakorszerűségi megoszlása. Pirossal jelölve a még nem felújított, zölddel a már felújított panelek láthatóak



Forrás: PTE Politechnika Kft. adatai alapján saját szerkesztés.

4.2.2. Málom panelházainak energiahatékonysági jellemzői

A Málom névre keresztelt déli városrész, elhelyezkedését és épületállományát tekintve, egyedi vonásokkal rendelkezik. A térképére nézve két dolog jól kirajzolódik (9. ábra). Az első, hogy a városrész közepén egy hosszú főút mentén családi házas övezet helyezkedik el. A másik, hogy a panelházas övezet ezáltal két külön részre osztható. Az északnyugati, a Malomvölgyi út mentén elhelyezkedő kisebb, sík terület jellemzően négyemeletes, lépcsőházanként 15 lakással rendelkező panelépületekkel. A terület tehát meglehetősen homogén. Az Illyés Gyula utca mentén elhelyezkedő keleti panelházas övezet sokkal színesebb képet mutat, ugyanis ezen a platós területen kiemelkednek az egyedi tervezésű panelházak. Itt már nemcsak négyemeletes házak találhatók, hanem egyedi elrendezésű kc-524 típusú (Sipos, 2015b) tízemeletesek, amelyek jellemzői a szintek közti különbség, megtörve ezzel az épületek monotonitását. Itt említendő még a teljesen egyedi, panelre alig hasonlító AP-típusú (Sipos, 2015b) épületek, továbbá a sajátos, hangár tetejű (magastető) háromemeletes házak.

Málom diverz jellegét jól mutatja, hogy összesen 24 eltérő típustervű társasház található a területén (196 lépcsőházban 2.737 lakás), ami a panellakások tekintetében a negyedik legnagyobb városrészé emeli. A terület előnyei közé tartozik, hogy Árpádvárossal ellentétben csendes, nyugodt környezetben van, több bolt és iskola található itt, amely előnyös szolgáltatási pozícióba helyezi. A terület legnagyobb hátránya a városközponttól való távolsága, amelynek a megközelítése még a hétfégi kisebb forgalomban is sok időt vesz igénybe, a hétköznapi reggeli és délutáni csúcsforgalomban pedig a forgalmi dugók tovább növelik az eléréshez szükséges időt. Ezen tényezők említése a vizsgálat szempontjából nem megkerülhető, mivel az ingatlanok értékének, a tulajdonosok jövedelmi státusza szempontjából közvetett hatása lehet az energetikai korszerűsítési lehetőségeire. A városrész a fiatalabbak közé tartozik, a paneltípusú társasházak néhány kivételtől eltekintve az 1980-as években épültek, ennek ellenére a külső felújítások az összes épületen megtörténtek.

9. ábra: Málom panelházainak energiakorszerűségi megoszlása. A nyugat-kelet tagoltság jól megfigyelhető. Zöld színnel a felújított panelek, szürkével az egyéb típusú lakóépületek láthatóak



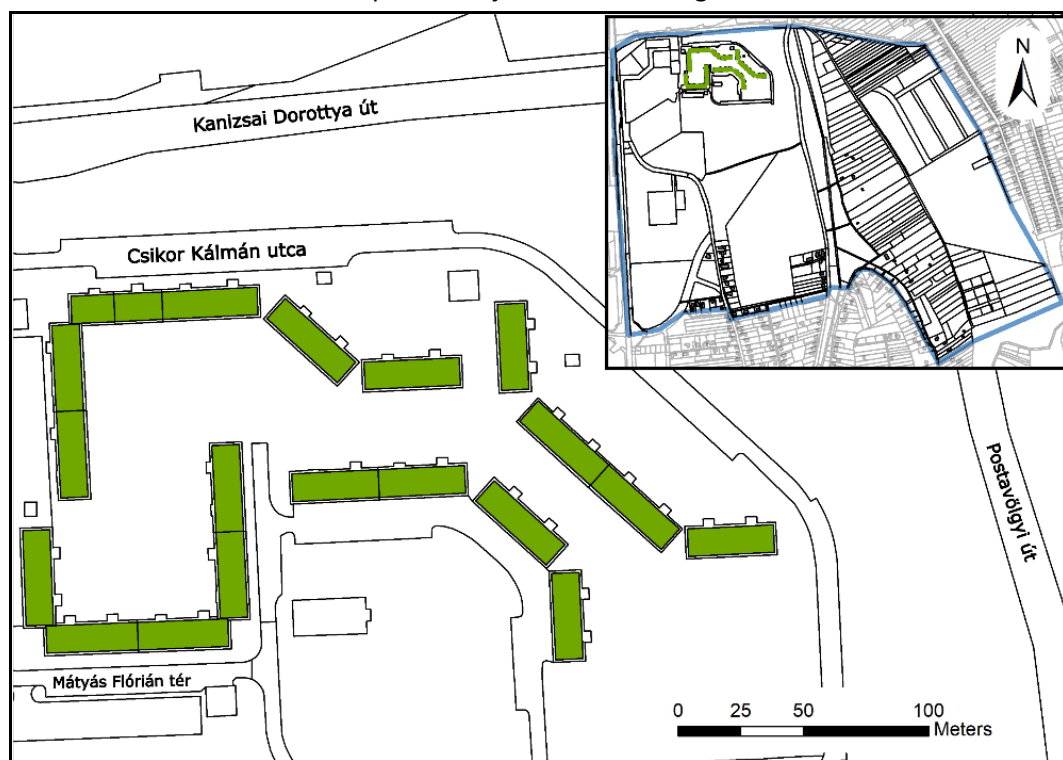
Forrás: PTE Politechnika Kft. adatai alapján saját szerkesztés.

4.2.3. Árpádváros panelházainak energiahatékonysági jellemzői

A harmadikként vizsgált déli városrész Árpádváros, amely egyben a legfiatalabb. A tervek szerint sokkal nagyobb kiterjedésű lett volna, azonban a rendszerváltozás miatt ez meghiúsult. Az összes, ma is ott álló társasház kivétel nélkül 1988-ban épült panel. Összesen 38 lépcsőház készült el, mindegyik négyemeletes kivitelben, amelyekben 15 lakás található, így 570 lakás áll a lakók rendelkezésére. Mindösszesen négy különböző típustervű társasházat húztak fel itt, és ezek között is leginkább csak a szobák elrendezésében figyelhető meg eltérés. Így a városrész

képe meglehetősen homogén, és a felújítások után is csak színükben térnek el egymástól az épületek. Azt, hogy „félbemaradt” városrészről van szó, jól mutatja, hogy a lakóépületek körül nem készültek el az egyéb infrastrukturális elemek, mint például óvoda, iskola, bolt vagy sportlétesítmények (Sipos, 2015b). Ezek hiányában az ott lakóknak a legtöbb szolgáltatásért el kell hagyniuk a városrészt, jellemzően a közeli Megyerben veszik azokat igénybe. Annak köszönhetően, hogy a város peremén helyezkedik el, Árpádváros közlekedése a megépülte óta nehézkes, a buszok ritkán járnak, így az ott lakók leginkább személygépkocsit használnak. A városrész zajterhelése is meglehetősen nagy, az északi oldalon húzódó Kanizsai Dorottya út (57-es számú főút) (10. ábra) reggeli és délutáni csúcsforgalma a lakások nagy részében hallható. Minden hátrányának és az épületek fiatal korának ellenére a városrészben az összes paneltípusú társasházon megtörtént a külső energetikai korszerűsítés, amely a lakók rezsiköltségeinek és a társasházak károsanyag-kibocsátásának csökkenéséhez vezet, valamint az ingatlanok értékének növekedését is eredményezi.

10. ábra: Árpádváros panelházainak energiakorszerűségi megoszlása. Jól látszik a közeli főút és az épületek zajnak való kitettsége



Forrás: PTE Politechnika Kft. adatai alapján saját szerkesztés.

4.2.4. A déli területek különbségeit befolyásoló faktorok

A déli területeken a vizsgálat szempontjából elsősorban a lakófunkció, illetve az azt kiszolgáló gazdasági és humán szolgáltatások a meghatározó tényezők. Két olyan faktor van a három déli területen, amely meghatározza a városrészek közötti eltéréseket. Az első faktor a városközponttól való távolság, ennek két jó példája említhető: Málom és Árpádváros. Ezekben a városrészekben alacsonyabb árfekvésű ingatlanok találhatóak, ugyanis az olcsóbb lakás árát

a magasabb ingázási idővel „fizetik meg” az ott élők. Ezzel szemben a Megyeri városrész, földrajzi helyzetéből adódóan sokkal előnyösebb helyzetben van, amely a lakásáron is meglátszik, azonban a hatalmas mérete miatt abszolút értékben itt található a legtöbb, még nem felújított panelház. A második faktor a gazdasági és humán szolgáltatások kiépítettsége és színvonala. E tekintetben Megyer emelkedik ki, míg Árpádvárosban a korábban megkezdett, de elakadt fejlesztések miatt nem valósult meg a gazdasági és humán szolgáltatások megfelelő kiépítése, így a szomszédos városrészekre hárul ezek ellátása.

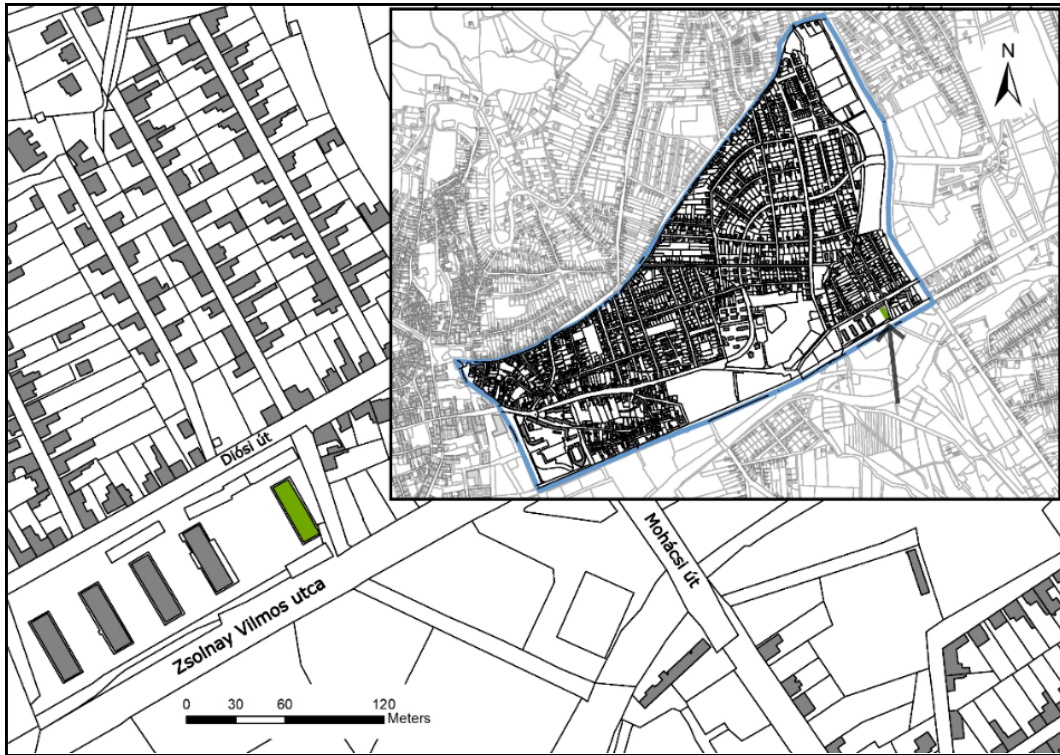
4.3. A keleti területek energiahatékonysági képét befolyásoló tényezők

A két keleti városrészben található a legkevesebb paneltípusú társasház, mindösszesen három típusú alapján hét lépcsőház, amelyekben 189 lakás található. Jelen terület mutatta a legalacsonyabb energiakorszerűsítési szintet 86%-os eredménnyel.

4.3.1. A Budai külváros panelházainak energiahatékonysági jellemzői

Ezen a területen található a legkevesebb paneltípusú társasház, a városrészt elsősorban családi házas beépítés jellemzi. A területen kevés társasház épült, ezek közül is a legtöbb téglából (Méhes, 2022), míg panelből a déli határon található két, négyemeletes lépcsőházban összesen 30 lakás. A paneltípus jelenléte inkább csak egyfajta „üde színfoltként” értelmezhető, és nem tekinthető a városrész lakásállományát meghatározó jellemzőnek. A területen épült társasházak mindegyike a közelben található hőerőműhöz kapcsolódik. Ezen lakások lokációja (11. ábra) egyaránt tekinthető kedvezőnek és kedvezőtlennek, mivel közvetlenül a Zsolnay Vilmos utca (6-os főút) mentén helyezkednek el. Pozitívum, hogy közel található több bolt, valamint egy buszközpont, a Mohácsi út elnevezésű buszmegálló, ahonnan számos városrész gyorsan, átszállás nélkül megközelíthető. Egyértelmű negatívuma a főút állandó zajterhelése. A két lépcsőházon a hátrányok ellenére, a felsorolt pozitívumoknak köszönhetően megtörtént a teljes külső energiakorszerűsítés.

11. ábra: A Budai külváros két lépcsőházán (zöld színnel jelölt) megtörténtek a külső energiakorszerűsítési munkálatok.

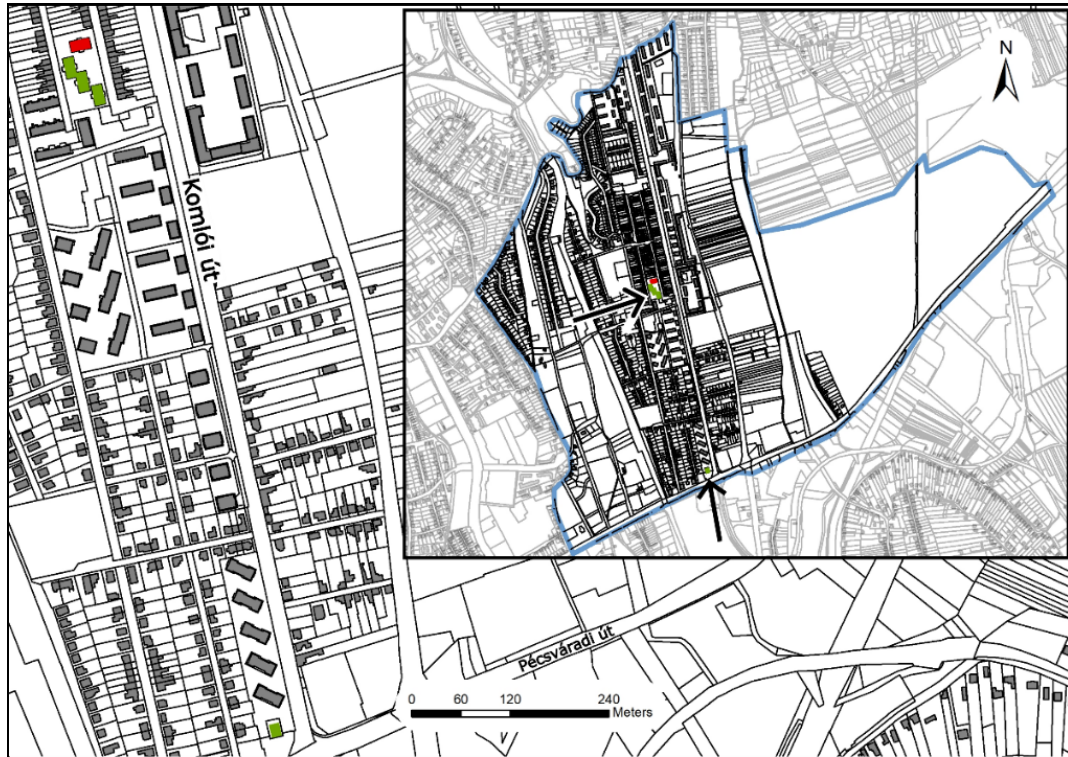


Forrás: PTE Politechnika Kft. adatai alapján saját szerkesztés.

4.3.2. Meszes városrész panelházainak energiahatékonysági jellemzői

A Budai külvároshoz hasonlóan itt sem jellemző a paneltípusú társasházak jelenléte, összesen két kis területen helyezkednek el (12. ábra). A szociálisan hátrányos helyzetű lakosság koncentrációja, valamint a városrész negatív társadalmi percepciója visszafogja az ingatlanpiaci keresletet (Egedy, 2001). A terület helyzetét tovább rontja a városközponttól való távolsága, valamint a gazdasági és humán szolgáltatások relatív hiánya. Két típusterv alapján, öt lépcsőház épült fel, amelyekben 159 lakás helyezkedik el. Az itt épült panelek egyik sajátossága a Bocskai utcában álló 8–10 emeletes házak, amelyeken megfigyelhető a szabálytalan erkélyelrendezés. A területen, minden hátráltató tényező ellenére is 80%-os a felújítottsági arány, azonban ez az érték a városrészek között így is a sereghajtók közé, Ispitaalját megelőzve a kilencedik helyre rangsorolja.

12. ábra: Meszes panelházainak energiakorszerűségi eloszlása. Zöld színnel a már felújított, pirossal a még nem felújított, szürkével az egyéb típusú lakóépületek láthatóak



Forrás: PTE Politechnika Kft. adatai alapján saját szerkesztés.

4.3.3. A keleti területek különbségeit befolyásoló faktorok

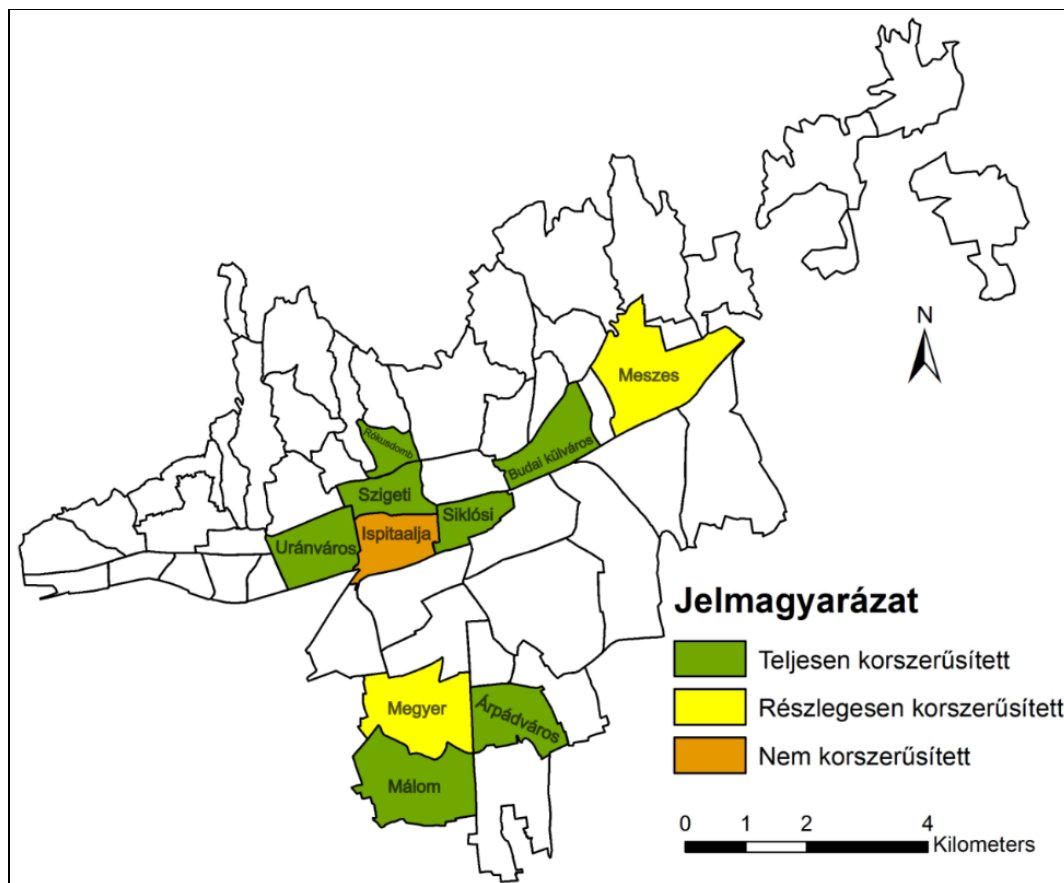
A keleti terület rendelkezik a legkisebb számú paneltípusú társasházállománnyal, ugyanis az érintett városrészek társasházai korábban, téglából épültek. Továbbá, a keleti területeken a legkisebb a külső energiakorszerűsítések aránya, amelyet két faktor befolyásol. Az első a városon belüli kisebb presztízsű, már majdnem periférikus területeken történő elhelyezkedésük, ami különösen Meszesre jellemző, míg a Budai külváros ebből a szempontból kedvezőbb fekvésű. A második tényező, hogy többféle lakhatási lehetőség áll rendelkezésre az érintett városrészekben, és sokan inkább az egyéni igényeikhez jobban illeszkedő megoldásokat keresik, így a panelházak kevésbé kerülnek előtérbe.

5. Következtetések

Az eredmények összegzéseként megállapítható, hogy a vizsgált városrészek közötti különbségeket elsősorban a társadalmi-gazdasági adottságok, a városszerkezetben betöltött szerepük, valamint a felújításokat ösztönző tényezők eltérő jelenléte alakítja. A jelen vizsgálat eredményei tehát nemcsak a pécsi paneltípusú társasházak energiakorszerűségi megoszlását tárják fel, hanem rávilágítanak a gazdasági és társadalmi befolyásoló tényezőkre is. A három vizsgált terület közötti különbségeket nem pusztán földrajzi elhelyezkedésük magyarázza, hanem összetettebb területi sajátosságok. A nyugati városrészek magas felújítottsági szintje a közintézmények, egyetemi épületek, szolgáltatások jelenlétével, a belváros közelségével és a tehetősebb tulajdonosi körrel függ össze. Ezzel szemben a déli területeken az alacsonyabb

arány mögött a központtól való távolság, a nagy lakásszám, bizonyos épületek fiatal kora és a szolgáltatások korlátozottabb elérhetősége áll. A keleti területeken a megújulás mértékét a kevés panelépület mellett kedvezőtlen társadalmi adottságok is hátráltatják (13. ábra).

13. ábra: A vizsgált városrészek rangsorolása a lakóépületek külső energiakorszerűsítései alapján



Forrás: saját szerkesztés.

Noha a vizsgálat megerősítette az előzetes várakozásokat – miszerint a nyugati területeken a legmagasabb, a déli városrészekben közepes, míg keleten a legalacsonyabb az energiakorszerűsítési arány –, három városrész adatai árnyalják az összképet. Mindháromban található olyan paneltípusú társasház, amelyen még nem végeztek külső felújítást. Nyugaton Ispitaalja az egyetlen kivétel, ahol a főút közelsége is befolyásolhatta a felújítás elmaradását. Délen a Megyeri városrészben találhatók felújítatlan panelek, ami a város legnagyobb lakásállományával és az ebből fakadó költséghatékonysági korlátokkal is összefügghet. Itt statisztikailag is nagyobb a felújítatlan épületek előfordulásának esélye, még ha az arányuk más városrészekhez hasonló is. Keleten Meszes az egyetlen érintett terület, ahol a városközponttól való távolság és a kedvezőtlen társadalmi megítélés játszhat szerepet. A fennmaradó hét városrészben minden panelház átesett külső energetikai korszerűsítésen, amit az épületek kora és a korábbi támogatási programok is elősegítettek.

Megállapítható, hogy az elmúlt két évtizedben Pécs paneltípusú társasházainak többségén megtörtént a külső energetikai korszerűsítés. Ez főként a homlokzati szigetelésre terjedt ki, de sok esetben a nyílászárók cseréje is megvalósult, nemcsak a magántulajdonú lakásokban,

hanem a közös tulajdonú lépcsőházakban is. Így a legköltséghatékonyabb, mégis jelentős megtakarítást eredményező felújítások túlnyomórészt lezajlottak. A még kimaradt épületek korszerűsítése a következő években valószínűsíthető, de ez elsősorban a lakók szándékától, pénzügyi helyzetétől, valamint a támogatási források alakulásától függ.

A további károsanyagkibocsátás-csökkentés már elsősorban a belső rendszerek korszerűsítésével érhető el, nem pedig külső felújításokkal. Ugyanakkor ezek a beavatkozások jóval költségesebbek, miközben kevesebb energiamegtakarítással járnak, ezért ritkábban valósulnak meg. Gyakran csak elkerülhetetlen meghibásodás esetén kerül rájuk sor, például a nem megfelelő, méretlen lépcsőházi villamoshálózat cseréjére. Emellett megjegyzendő, hogy a korábban felújított társasházak sokszor vékonyabb hőszigetelést kaptak, így ezek esetében utólagos rétegbővítéssel további megtakarítás érhető el.

2025-re már nem elegendőek a kizárólag passzív energetikai beavatkozások; a radiátorok vagy nyílászárók cseréje önmagában nem biztosít kellő megtakarítást. Az elmúlt évtizedekben jelentősen megnőtt a lakások áramfogyasztása, mivel, bár a háztartási eszközök energiahatékonyabbá váltak, számuk nagymértékben emelkedett. A fogyasztás csökkentése ezért leginkább a lakók szokásainak átalakításával érhető el. Ebben kulcsfontosságú például a radiátorok ésszerű használata: célszerű a hőmérséklet szabályozásával, nem pedig az ablakok kinyitásával hűteni a lakást. Ugyanígy, az elektronikai eszközök – például a televízió – felesleges működtetése is növeli a fogyasztást.

A külső energetikai korszerűsítések nemcsak környezeti, hanem városképi szempontból is aggályokat vetnek fel, különösen az épületek uniformizálódása miatt. A felújítások során eltűntek azok a karakteres részletek, amelyekkel a tervezők az utcakép egyediségét kívánták megőrizni. Ezeket többnyire elbontották, visszaépítésük pedig a költségek miatt elmaradt. Például a korábbi Szalay András utcai K-7-es „pizsama-házak” pirogránit burkolata is eltűnt (Sipos, 2015b). Ugyanakkor egyes jellegzetes elemek, mint a „tv-erkélyes” tízemeletesek egyedi erkélyei, a mai napig megőrizték karakterformáló szerepüket.

A vizsgálat eredményei több oldalról is megerősítik a korábbi szakirodalmi megállapításokat. Azok a városrészek, amelyek valamilyen tényezőnek köszönhetően előnyösebb pozícióban vannak, nagyobb arányban esnek át külső energiakorszerűsítési munkákon. Ezzel szemben, amely városrészekben elmaradtak a korszerűsítések, jellemzően többdimenziós társadalmi-gazdasági problémákkal küzdenek, nem csak a felújítások hiányával. Természetesen ez is erősíti az ingatlanok lokációja és értéke közötti összefüggést.

Az eredmények alapján a paneltípusú társasházak többsége már átesett külső energetikai korszerűsítésen, így a városi támogatásoknak elsősorban a még felújítatlan épületekre kellene irányulniuk. Ennek érdekében célszerű lenne közvetlen kapcsolatot kialakítani az érintett társasházak közös képviselőivel, valamint a lakástulajdonosokat is tájékoztatni a lehetséges megtakarításokról és pénzügyi előnyökről.

Irodalomjegyzék

- Békés, G., Horváth, Á., & Sági, Z. (2016). Lakóingatlanárak és települési különbségek. *Közgazdasági Szemle*, 63 (12): 1289–1323. DOI: 10.18414/KSZ.2016.12.1289
- Bene, M., Ertl, A., & Horváth, Á. (2023). A magyarországi lakóingatlan-állomány energiaigényének becslése. *Hitelintézeti Szemle*, 22 (3) 123–151. DOI: 10.25201/HSZ.22.3.123
- Boßmann, T., Eichhammer, W., & Elsland, R. (2012). *Concrete Paths of the European Union to the 2°C Scenario: Achieving the Climate Protection Targets of the EU by 2050 through Structural Change, Energy Savings and Energy Efficiency Technologies*. Fraunhofer ISI. <https://publica.fraunhofer.de/handle/publica/296067>
- Cevik, S., Turna, F., & Erdogdu, M. (2015). Energy Efficiency and Policy Mix in the European Countries. *European Journal of Sustainable Development Research*, 1 (1): 53–62.
- CE (2012). *Multiple benefits of investing in energy efficient renovation of buildings*. Copenhagen Economics. <https://renovate-europe.eu/wp-content/uploads/2015/10/Multiple-benefits-of-EE-renovations-in-buildings-Full-report-and-appendix.pdf>
- Császár, Zs., Teperics, K., & Köves, K. (2021). Nemzetközi hallgatói mobilitás a magyar felsőoktatásban. *Modern Geográfia*, 16 (2): 67–87. DOI: 10.15170/MG.2021.16.02.04
- Csoknyai, T. (2022). *A magyarországi lakóépület-állomány energetikai modellezése, a korszerűsítés lehetőségei*. Tézisfüzet, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem. https://real-d.mtak.hu/1472/1/dc_2011_22_tezisek.pdf
- Egedy, T. (2000). A lakótelepek helyzete Németország és Magyarország lakáspiacán. *Tér és Társadalom*, 14 (2–3) 147–157. DOI: 10.17649/TET.14.2-3.582
- Egedy, T. (2001). A társadalmi kirekesztés és a lakótelepek. *Tér és Társadalom*, 15 (1): 91–110. DOI: 10.17649/TET.15.1.789
- Egedy, T. (2017). Városfejlesztési paradigmák az új évezredben – a kreatív város és az okos város. *Földrajzi Közlemények*, 141 (3): 254–262. http://www.foldrajzitasasag.hu/downloads/foldrajzi_kozlemenyek_2017_141_evf_3_pp_254.pdf
- Erdős, K., Szabó, N., Veréb, M., & Varga, A. (2021). A Pécsi Tudományegyetem térségi gazdasági hatásainak vizsgálata a GMR-Magyarország modellel. *Területi Statisztika*, 61 (1): 48–78. DOI: 10.15196/TS610103
- Ertl, A., Horváth, Á., Mónus, G., Ságián, F., & Székely, J. (2021). Az energetikai jellemzők és az ingatlanárak kapcsolata. *Statisztikai Szemle*, 99 (10): 923–953. DOI: 10.20311/stat2021.10.hu0923
- EB (2011). *Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, versenyképes gazdaság 2050-ig történő megvalósításának ütemterve*. Európai Bizottság. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A52011DC0112>
- Farkas, J., Vajda, Á., & Vita, L. (1997). A budapesti lakáspiac, 1990–1995. *Statisztikai Szemle*, 75 (3): 220–239. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/1997/1997_03/1997_03_220.pdf
- Gyergyák, J., Lenkovics, L., & Cakó, B. (2022). *Részletes koncepcióterv a lakóépületek energiahatékonyságának vizsgálatára és megvalósíthatósági tanulmányok elkészítésére*. PTE Politechnika Kft.
- Hajnal, G., Palicz, A., & Winkler, S. (2022). Az energetikai minősítés hatása a kínálati lakás-árakra és hitelkamatokra. *Hitelintézeti Szemle*, 21 (4): 29–56. DOI: 10.25201/HSZ.21.4.29
- Heil, P. (1998). A Phare-program Magyarországon. *Marketing & Menedzsment*, 32 (6): 8–13.
- Horkai, A., Sugár, V., & Talamon, A. (2018). Nagypaneles technológiával épült lakóépületek és a közel nulla energetikai szabályozás. In: Keresztes, G. & Szabó, Cs. (szerk.) *Tavaszi Szél 2018 Konferencia*. Budapest: Doktoranduszok Országos Szövetsége, pp. 119–136.
- Horváth, Á., Kiss, H., & Mclean, A. (2013). Hat-e a lakóingatlanok árára az energiahatékonyság? *Közgazdasági Szemle*, 60 (9), 1025–1042. <https://www.kszemle.hu/tartalom/cikk.php?id=1413>
- Koltai, L., Szabó, T., Tóth, K., & Varró, A. (2021). *A legrosszabb energiahatékonyságú hazai lakóépületek felújításának gazdasági és társadalmi hatásai*. Hétfő Kutatóintézet. https://hetfa.hu/wp-content/uploads/2022/09/HE%CC%81TFA_Tanulma%CC%81ny_Habitat.pdf

- KSH (2016). *Miben élünk? A 2015. évi lakásfelmérés főbb eredményei*. Központi Statisztikai Hivatal.
https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/miben_elunk15_2.pdf
- MEHI (2024). *A Magyar Energiahatékonysági Intézet javaslata a lakossági energiahatékonysági beruházások megvalósításához kiírt Otthonfelújítási Hitelprogramhoz*. Magyar Energiahatékonysági Intézet.
<https://mehi.hu/szakmai-velemenek/a-magyar-energiahatekonysagi-intezet-javaslat/>
- Mándoki, R. (2024). Típus-lakóépületek Magyarországon. *Építés – Építészettudomány*, 52 (1– 2): 147–169.
- Marton, G., Csapó, J., Hinek, M., & Kiss, R. (2017). Pécs turizmusának vizsgálata a turisztikai szezonálitás tükrében a Gini-index segítségével. *Területfejlesztés és Innováció*, 11 (1): 3–11.
- Marton, G., Csapó, J., & Hinek, M. (2018). A Zsolnay fényfesztivál helye és szerepe Pécs turizmusában. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 3 (4): 64–73.
- Méhes, K. (2022). *A Zsolnay városrész dzsentrifikációja*. BSc-szakedolgozat. Pécs: Pécsi Tudományegyetem.
- Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata (2024). *Pályázati felhívás-útmutatója. „Lakossági energiamegtakarítás és épületfelújítási, állagmegóvási munkák támogatása.”*
- Pécs Megyei Jogú Város (2023). *Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021–2027*.
https://pecs.hu/app/uploads/2024/04/FVS_Pecs_240206.pdf
- Perényi, L. (2008). A „pécsi” panel felújításának építészeti eszközei. Doktori értekezés. Pécs: Pécsi Tudományegyetem.
<https://pea.lib.pte.hu/server/api/core/bitstreams/613acad5-8ce6-445c-a5ad-4d985af4c946/content>
- Pilkhoffer, M. (2010). Egy pécsi lakótelep. Uránváros kiépülése. In: Fischer, F., Hegedüs, K., & Rab, V. (szerk.) *A történelem szálai. Tanulmánykötet Vonyó József 65. születésnapjára*. Pécs: Publikon Kiadó, pp. 347–358
- Rozvány, Gy. (2003). A Baranya Megyei Építőipari Vállalat története. *Pécsi Szemle*, 6 (3): 80–89.
- Sipos, B. (2015a). *Pécs–Kertváros. Egy új városrész kiépülése 1972-től napjainkig*. Pécs: Pécsi Tudományegyetem. Bölcsészettudományi Kar Tudományos Diákköri Tanács.
https://btk.pte.hu/sites/btk.pte.hu/files/Kari_tud_diakkori_tanacs/specimina_operum4_ebook_9789636427474.pdf
- Sipos, B. (2015b). *Pécs, Megyeri-Kertváros építéstörténete 1972–1977*. Szeged: Szegedi Tudományegyetem, Móra Ferenc Szakkollégium.
- Szabó, B. & Bene, M. (2019). Budapesti lakótelepek a panelprogram előtt és után. *Területi Statisztika*, 59 (5): 526–554. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/terstat/2019/2019_05/ts590504.pdf

AZ OKOS VÁROSOK ÉS A FENNTARTHATÓSÁG KAPCSOLATÁNAK ELMÉLETI BEMUTATÁSA, VALAMINT KONVERGENCIÁJA

^{1,2}*Barsi Boglárka*

¹*Tudományos munkatárs, ELTE KRTK Regionális Kutatások Intézete; barsi.boglarka@krtk.elte.hu;
ORCID: 0000-0002-0959-2423*

²*Egyetemi adjunktus, Széchenyi István Egyetem, Győr; barsi.boglarka@sze.hu; ORCID: 0000-0002-0959-2423*

DOI: 10.15170/terinno.2025.18.02-03.02

Absztrakt: A tanulmány bemutatja hogyan alakul ki az okos város, majd a fenntartható városfejlődés koncepciója. A két fogalom az elmúlt évtizedekben erőteljes konvergencia folyamaton ment keresztül. Az elemzés rávilágít, hogy a két paradigma közös célja az életminőség, a gazdasági versenyképesség és a környezeti hatékonyság javítása, valamint a városi rendszerek rezilienciájának növelése. A szerző áttekinti azokat a területeket – mint az energiagazdálkodás, mobilitás, hulladék- és vízgazdálkodás, várostervezés –, ahol a digitalizáció és az innováció közvetlenül szolgálja a fenntarthatóságot. A tanulmány kiemeli a technológiai megoldások emberközpontú alkalmazásának szükségességét, a stratégiai- és a helyi igényekre alapozott fejlesztési szemlélet fontosságát, valamint a helyi közösségek bevonásának kulcsszerepét. Összegzésként hangsúlyozza, hogy a valóban fenntartható okos város csak akkor valósulhat meg, ha az „okosság” nem öncél, hanem a társadalmi jóllét és a fenntarthatóság elérésének eszköze. Alapvető fontosságú az urbanizáció és a környezet kapcsolatának további vizsgálata mind az emberi hatások csökkentése, mind a fenntarthatóság kihívásaihoz való alkalmazkodás szempontjából.

Kulcsszavak: *fenntarthatóság, okos város, városfejlesztés*

THEORETICAL PRESENTATION OF THE RELATIONSHIP BETWEEN SMART CITIES AND SUSTAINABILITY AND THEIR CONVERGENCE

Abstract: The study presents the notion of smart cities and sustainable urban development. The two concepts have undergone a strong convergence process in recent decades. The analysis highlights that the common goal of the two paradigms is to improve the quality of life, economic competitiveness and environmental efficiency, as well as to increase the resilience of urban systems. The author reviews those areas – such as energy management, mobility, waste and water management, urban planning – where digitalization and innovation directly serve sustainability. The study highlights the need for a people-centered application of technological solutions, the importance of a development approach based on strategic thinking and on local needs, and the key role of involving local communities. In conclusion, it emphasizes that a truly sustainable smart city can only be realized if “smartness” is not final goal, but a means to achieve social well-being and sustainability. Further investigation of the relationship between urbanization and the environment is essential both in terms of reducing human impacts and adapting to sustainability challenges.

Keywords: *sustainability, smart city, urban development*

1. Bevezetés

A városfejlődési folyamatok fenntarthatósági szempontból való tanulmányozása napjainkban egyre nagyobb jelentőséggel bír. A világ népességének többsége ma városokban vagy városias területeken él. A városok, a városi területek az emberi fogyasztás központjai, és nagymértékben felelősek a környezetszennyezésért és a környezetterhelésért. A városi népesség növekedése mellett a városok térbeli terjeszkedése, szétterülése, egyre kiterjedtebb földhasználatuk, valamint a városi életmód terjedése a nem városi településeken is jelentős szerepet játszik az urbanizációhoz kapcsolódó környezeti problémákban.

A városok és a városi területek az emberi tevékenység eredményeként átalakítják a természetes ökoszisztémákat, valamint azok egyes elemeit: a városi klímát, a víz körforgását, a talajt, a biodiverzitást, de mindenekelőtt a földhasználatot. A körülöttünk lévő tér is természeti erőforrás, a városi teret egyre inkább elfoglalja és használja az ember tevékenységeivel; horizontálisan (városok terjeszkedése) és vertikálisan (magas épületek, légi közlekedés), ezért létezésünk és működésünk egyik természeti erőforrása. Így a város terjeszkedése, földhasználata, valamint a városi területek peremén található külvárosi övezetek szerepének változása, a falvak elnéptelenedése ennek az erőforrásnak a használatát és átalakulását jelenti. És mint bármely más erőforrást, a teret is lehet kellő körültekintéssel használni, de veszélyeztetni és kimeríteni is.

Ahhoz, hogy fenntartható és okos városaink legyenek, megfelelő jövőképpel kell rendelkezünk arról, hogyan kellene kinéznie egy fenntartható városnak. A jövőről alkotott elképzelések, valamint az ezek eléréséhez szükséges cselekvési tervek segítenek megmutatni, felvázolni a követendő irányt, és azt, hogy hogyan juthatunk el a fenntartható okos városokhoz. A víziók létfontosságúak az egyének és szervezetek mozgósításához is.

Tanulmányomban bemutatom a fenntartható városok fogalmát, az okos városok koncepcióját, valamint azt, hogyan kezdődött e két koncepció konvergenciája, és milyen irányban fejlődött tovább a fenntartható okos városok fogalma. Röviden bemutatom azokat a területeket is, ahol az okosság és a fenntarthatóság szorosan összekapcsolódik. Mivel már számos elméleti és empirikus tapasztalattal rendelkezünk az okos és fenntartható városokkal kapcsolatban, megfogalmazhatjuk az elkerülendő buktatókat és a levonható tanulságokat, valamint olyan megoldásokat találhatunk, amelyek valódi hatással bírnak, hogy valóban élhető és fenntartható városokat hozzunk létre.

2. Fenntarthatóság, „okosság”: definíciók és koncepciók

2.1. Fenntarthatóság és fenntartható városok

A fenntarthatóság mai fogalma az ENSZ Környezet és Fejlődés Bizottságának (UN Commission on Environment and Development, Brundtland Bizottság) munkájához kapcsolódik, amelyet 1983-ban hoztak létre az Egyesült Nemzetek Szervezetének égisze alatt. A Bizottság 1987-es jelentése fogalmazta meg először a fenntartható fejlődés kritériumait. A Közös Jövőnk című jelentés szerint a fenntartható fejlődés olyan fejlődés, amely „kielégíti a jelen szükségleteit anélkül, hogy veszélyeztetné a jövő generációinak azon képességét, hogy ők is kielégítsék saját

szükségeiket” (Brundtland, 1987). A környezeti mellett a fenntarthatóságnak gazdasági és társadalmi jelentése is van. A fenntarthatóság úgynevezett „erős” értelmezése szerint a természeti/környezeti tőke vagy erőforrások nem helyettesíthetők más (emberi vagy anyagi) tőkével, ezért nem pótolhatók, ha kimerültek (Godin et al., 2022).

Ez a városi rendszerekben sincsen másképpen. A természeti tőke nem pótolható, és kimerülése hatással van a város társadalmára és gazdaságára. Gondoljunk csak a sivatagokban felfedezett híres városromokra, ahol a várost fenntartó természeti tőke kimerült (bár általában természetes úton). Elfogyott a víz, megváltozott az éghajlat, természeti katasztrófa történt, de az is lehetséges, hogy mindez a korabeli lakosok tevékenységeire vezethető vissza (pl. erdőirtás). A városi élet minőségét alapvetően nemcsak a szolgáltatások minősége, hanem a környezeti tényezők is befolyásolják. A légszennyezés, a hőhullámok, a zöldterületek hiánya közvetlenül befolyásolja egészségünket, mentális állapotunkat és közösségi kapcsolatainkat. A biológiai sokféleség megőrzése, az élhető közterek kialakítása és az ökoszisztémák integrálása a várostervezésbe nemcsak természetvédelmi, hanem közegészségügyi kérdések is (Hardi, 2023).

A fenntarthatóságnak három pillére van. A környezeti pillér alapvetően a környezeti szempontokat fedi le (természeti környezet: biodiverzitás, erőforrás- és hulladékgazdálkodás). A gazdasági pillér a városi területek gazdasági versenyképességét és sokszínűségét jelenti, a társadalmi pillér pedig az egyenlőséget, a polgárok jólétét és az alapvető emberi szükségletek kielégítését takarja (Toli & Murtagh, 2020). A gazdasági fenntarthatóság koncepcióját főként az okos gazdasággal és az okos kormányzással kapcsolatos megoldások jellemzik, míg a társadalmilag fenntartható megoldások inkább az emberekkel és az életkörülményekkel kapcsolatos komponensekben jelennek meg. A klasszikus környezeti fenntarthatóság a környezeti pillérbe tartozik.

Az első dokumentum, amely kifejezetten említi a „fenntartható” város fogalmát, a Local Agenda 21 (LA, 1992) volt. A cselekvési programot az 1992-ben Rio de Janeiróban megrendezett ENSZ Környezetvédelmi és Fejlesztési Konferenciáján hozták létre, ahol a fenntarthatóság helyi programja a fő dokumentum, az Agenda 21 részeként a 28. fejezetben jelenik meg. E dokumentum szerint a városok kötelesek olyan fejlesztési programot kidolgozni, amely figyelembe veszi a jelenlegi és a jövő generációinak gazdasági, társadalmi és környezeti problémáit, és mindhárom dimenzióban hosszú távú és hatékony megoldásokat javasol ezekre.

2.2. Az okos város koncepciója

Az okos város fogalma jelenleg az egyik leggyakrabban használt és legdivatosabb kifejezés a városfejlesztésben, de az okos falvak és az okos közösségek fogalma is gyakori a területfejlesztési kutatásokban. A kifejezés széles körű használata ellenére nincs egységes definíciója annak, hogy mit is jelent valójában az okos város (Barsi, 2019). A kifejezés tartalma elsősorban attól a kontextustól függ, amelyben a kifejezést használják, valamint a kifejezést használó személy vagy érdekelt fél háttérétől. Az okos város koncepció nyilvánvalóan szorosan kapcsolódik az információs és kommunikációs technológia használatához, a digitalizáció és az internet terjedéséhez. Ebben az értelemben számtalan elődje van a fogalomnak, amelyek az

1990-es években terjedtek el, párhuzamosan a digitális és az intelligens város kifejezésekkel, vagy akár szinonimáikkal. Harrison & Donnelly (2011) szerint az okos városok fogalma az 1990-es évek végén terjedt el az intelligens növekedéssel kapcsolatos kutatásoknak köszönhetően. Giffinger et al. szerint (2007) az okos városok hat kulcsfontosságú területen haladó és kiemelkedő városok: gazdaság, mobilitás, kormányzás, környezet, emberek és életminőség.

Véleményem szerint az okos városok legátfogóbb és legteljesebb definícióját Caragliu et al. (2011) adja meg. E megközelítés szerint egy település akkor működik okos városként, ha az emberi és társadalmi tőkébe, valamint a hagyományos (közlekedés) és modern (IKT) kommunikációs infrastruktúrákba történő befektetések fenntartható gazdasági növekedést és magas életminőséget eredményeznek, és az erőforrások a kormányzásban való részvételen alapulnak.

Összefoglalva tehát, az okosváros képes reagálni a 21. században a városok előtt álló kihívásokra, mint például az éghajlatváltozás, a politikai és gazdasági instabilitás, javítja a társadalommal való kapcsolatokat, részvételen alapuló irányítási módszereket alkalmaz, bevezeti az információs és kommunikációs technológiát, az adatgyűjtést és -feldolgozást, jobb szolgáltatásokat és jobb életszínvonalat kínál, és nem pusztítja el a jövő generációi igényeinek kielégítéséhez szükséges erőforrásokat

A 2010-es években a big data és a dolgok internete (IoT – Internet of Things) megjelenése lehetővé tette a városi rendszerek valós idejű monitorozását, vezérlését és optimalizálását, ami jelentős hatással volt az okos városok fogalmára és definíciójára. Azáltal, hogy különféle szenzorokat és eszközöket csatlakoztatnak az adatok gyűjtéséhez és cseréjéhez, az IoT a nagyméretű adatelemzési képességekkel kombinálva lehetővé tette a városok számára, hogy dinamikusan és gyorsan reagáljanak a legnagyobb infrastrukturális elemekkel, például a közlekedéssel, az energiafelhasználással és a hulladékgazdálkodással kapcsolatos kihívásokra. Ez a változás az okos városokat elsősorban adatvezérelt környezetként definiálta újra, prediktív képességekkel a proaktív irányításhoz (Kitchin, 2013). Ugyanakkor aggódalmak merültek fel az adatvédelemmel, az adatmegfigyeléssel és az algoritmikus irányítással kapcsolatban is, ami a városi önkormányzatok részéről nagyobb átláthatóság, magasabb szintű elszámoltathatóság és a polgárok bevonásának igényéhez vezetett.

3. A fenntarthatóság és az okosság fogalmának konvergenciája

Bár az okos város eredetileg alapvetően a technológiára koncentrált, a fogalma abban gyökerezett (Albino et al., 2015; Cohen, 2012), a fenntartható város pedig ökológiai megközelítésben (Heymans et al., 2019). Az idők során a két koncepció között egyre nagyobb konvergencia figyelhető meg (Ahvenniemi et al., 2017). Ez a folyamat vezetett el az „okosabb város” koncepciójához, amely a fejlett információs és kommunikációs (IKT) eszközöket a hatékonyság, a fenntarthatóság, az egyenlőség és az életminőség javításának kontextusában értelmezi, végül pedig az okos fenntartható városhoz (Bibri & Krogstie, 2017).

Az okos város modern technológiákon keresztül nyújt szolgáltatásokat, amelyek növelik a város általános fenntarthatóságát. Az erőforrás-gazdálkodás optimalizálása és a szinte minden ágazatban megjelenő innovatív megoldások mind hozzájárulnak a városok fenntarthatóbbá

tételéhez, a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése, a hulladék mennyiségének csökkenése vagy akár a hatékonyság növelése révén.

Azonban az okos város és a fenntartható város fogalmai közötti tagadhatatlan konvergencia mellett a koncepció lényege a konkrét városfejlesztési célok sokfélesége miatt nem könnyen ragadható meg. A legfontosabb definíciós kísérlet a Nemzetközi Távközlési Unió (ITU) 2014-es tanulmánya, amely saját javaslatát az okos fenntartható város fogalmához kapcsolódó 116 korábbi definícióra alapozta. Eszerint „az okos fenntartható város egy innovatív város, amely az IKT-k és más eszközök használatával javítja az életminőséget, a városi működés és szolgáltatások hatékonyságát, valamint a versenyképességet, miközben biztosítja, hogy gazdasági, társadalmi és környezeti szempontból kielégítse a jelenlegi és jövőbeli generációk igényeit” (ITU, 2014: 1).

Az okosság és a fenntarthatóság konvergencia folyamatának jelenlegi irányai a következők:

- A „fenntarthatóság” dimenziójához kapcsolódóan: a projektek pénzügyi megalapozottságára való összpontosítás helyett (Popova, 2020) egy ökológiai megközelítés kerül előtérbe, amely a természeti és emberi szféra kölcsönhatását hangsúlyozza, és ezzel egyidejűleg egy még összetettebb megközelítés kerül előtérbe, amely figyelembe veszi a fenntarthatóság gazdasági, társadalmi és környezeti pilléreit (Lehtonen, 2004; Toli & Murtagh, 2020). Ennek megfelelően az IKT-megoldások bevezetése egyre inkább elavult, és öncélként értelmezik; fokozatosan átalakulnak a fenntartható városfejlesztés eszközeivé komplex értelemben.

- Az „okos” dimenzióhoz kapcsolódóan: az okosváros fogalomtörténetében a kezdeti, technológiavezérelt fázist követően, a 2010-es évek második felétől kezdődően az innováció fogalma, mely nem feltétlenül, nem kizárólagosan jelent technológiai innovációt, egyre hangsúlyosabbá vált (Nilssen, 2018). Ezek térnyerésével összefüggésben az egyes szolgáltatások – és a hozzájuk kapcsolódó digitális technológiai megoldások – helyett a szolgáltatásszervezés általános hatékonyságának kérdései kerültek domináns helyzetbe, előtérbe helyezve a menedzsment-fókuszú megközelítések széles skáláját (Mora et al., 2023).

A fenntartható városok képesek zöldterületek kialakítására a városi terekben a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése és a levegőminőség javítása érdekében, előmozdíthatják a megújuló energiák használatát a természeti erőforrások megőrzése és védelme érdekében, és elkötelezettek lehetnek a körforgásos gazdaság iránt (Iberdrola, 2021), ami azt jelenti, hogy ezekben a városokban az erőforrások beáramlása és a hulladék elhelyezése nem haladja meg a várost körülvevő környezet kapacitását (Liang et al., 2021).

A fenntartható városokkal kapcsolatos kifejezések talán legmagasabb szintjét az úgynevezett reziliens városok képviselik, amelyekre jellemző a különféle gazdasági-társadalmi-környezeti sokkhatásokhoz való gyors alkalmazkodás képessége. Az egyes fogalmak földrajzi elterjedtsége is változhat, míg az ököváros leginkább Ázsiában, a fenntartható város az angol nyelvű országokban, a zöld város pedig Észak-Amerikában terjedt el (Moir et al., 2014). A fenntarthatóság és az okosvárosok közötti kapcsolat tehát leginkább a fenntarthatóság három pillérének egyikeként jellemezhető (közvetlenül vagy közvetve, akár több pillér eredményeként is), amely befolyásolja az okos város összetevőinek teljesítményét. Az Európai Parlament

(2014) tanulmányai szerint (összesen 599 város mintája) az európai okosvárosok esetében a környezeti pillér a legfontosabb, amely a városok 33%-ában áll a középpontban, míg a gazdasági pillér csak a városok 11%-ában. Frost & Sullivan (2018) kutatása szerint az okos városok legdinamikusabban fejlődő összetevői 2025-re az intelligens kormányzás és az intelligens energia lesznek, ami azt jelenti, hogy a fenntarthatóság iránti igény várhatóan tovább fog növekedni.

1. táblázat: Az okos városok és fenntartható városok fogalmának fejlődése és konvergenciája

Időszak	Fenntartható városok	Okos városok	Kapcsolódás és konvergencia
1990-es, 2000-es évek	A fókusz az öködzájn és a zöld területek	Korai digitális infrastruktúra (Wi-Fi, szenzorok)	Minimális kapcsolódás, párhuzamos fejlődés
	Kyoto Egyezmény (1997) emisszió csökkentésének „nyomása”	Az első okos város projektek (pl. Szingapúr)	
2010-es évek	SDG (sustainable development goals) (2015) a fenntartható városi fejlődés hangsúlyozása	IoT/AI fellendülése, lehetővé teszi a valós idejű adathasználatot, elemzést	Kezdeti szinergia: Okos hálózatok (villamosenergia) a fenntartható erőforrások használata során, kerékpár-megosztó applikációk
	Párizsi Egyezmény (2016) felgyorsította a zöld technológiák fejlesztését	Az okos mobilitási megoldások elterjedése (Uber, elektromos mikromobilitás)	
2020-as évek	Zéró kibocsátású városokra vonatkozó vállalások (pl. C40 városok)	Mesterséges intelligencia által vezérelt város-menedzsment (közlekedés, hulladék kezelés)	Erős konvergencia: „Okos fenntartható városok” koncepciójának formalizálása
	Körkörös gazdaság	Digitális ikrek a várostervezés során	Technológia a fenntarthatóságért: mesterséges intelligencia által optimalizált klíma-reziliens infrastruktúra
Jövő	Karbonsemleges városok	Autonóm, összekapcsolt városi rendszerek	

Forrás: Saját szerkesztés.

A fenntartható városfejlesztés ezen innovatív megközelítése ötvözi az okos városok adatvezérelt eszközeit a fenntartható városok környezetbarát stratégiáival. A fejlett technológiák, mint például a mesterséges intelligencia, az IoT és a Big Data használatával célja a sürgető környezeti és éghajlati kihívások kezelése. Az okos városi megoldások nemcsak az ökológiai problémák nyomon követésének, megelőzésének és kezelésének képességét javítják, hanem az adatalapú döntéshozatal révén optimalizálják a szakpolitikai döntéseket és a tervezést is (Bibri et al., 2023; Gu et al., 2025).

4. A fenntarthatósághoz kapcsolódó okosváros-területek

A következőkben röviden bemutatjuk azokat a legfontosabb területeket, ahol az információs és kommunikációs technológiák, a digitalizáció, a gyors adatfeldolgozás és az egyéb, okosvároshoz kapcsolódó megoldások hozzájárulhatnak a fenntarthatóság növeléséhez.

4.1. Energiagazdálkodás

Az okoshálózat (smart grid) egy összetett rendszer, amelynek különböző összetevői (okosmérők, okoskészülékek, megújuló energiaforrások és kétirányú áramellátás) mind a rendszer hatékonyságának és hosszú távú fenntarthatóságának növelését célozzák. Az okoshálózatok első hivatalos definícióját az Egyesült Államok Kongresszusa fogadta el 2007-ben a 2007. évi Energiafüggetlenségi és Biztonsági Törvény (EISA, 2007) részeként. Ez a törvény tíz pontban határozta meg az okos hálózattal szembeni követelményeket és elvárásokat. Ezek közül a legfontosabbak a következők:

- digitális információs és irányítási technológiák széles körű használata az elektromos hálózat megbízhatóságának, biztonságának és hatékonyságának növelése érdekében;
- a hálózat működésének és erőforrásainak dinamikus optimalizálása, az átfogó kiberbiztonság biztosítása mellett;
- elosztott energiaforrások, beleértve a megújuló energiaforrásokat is, integrálása a rendszerbe;
- a felhasználói oldali igények hozzáigazítása a rendelkezésre álló erőforrásokhoz (keresleti válasz) és a felhasználói oldali erőforrások hatékony integrálása;
- okos felhasználói végberendezések integrálása;
- hatékony energiatárolási megoldások integrálása;
- az elektromos hálózathoz csatlakoztatott eszközök kommunikációjának és interoperabilitásának biztosítására kidolgozott szabványok végrehajtása.

4.2. Fenntartható közlekedés és mobilitás

A városokban élő embereknek sokszor naponta jelentős távolságokat kell megtenniük. Ezért fontos, hogy olyan közlekedési infrastruktúra (utak, hidak, parkolóhelyek, metró- és villamosvonalak, tömegközlekedési járművek stb.) álljon rendelkezésre, amely hatékonyan képes kielégíteni az ilyen tömegek mobilitási igényeit. Az infrastruktúrát azonban gyakran nehéz bővíteni a városi népesség hirtelen növekedéséhez képest. Gyakoriak a közlekedési

dugók, ami magas légszennyezést és szükségtelen üzemanyag-fogyasztást eredményez. Fokozódik a stressz, sok a kieső munkaóra, és az áruszállítás lassú. Ezeket a problémákat lehetőség szerint megfelelő infrastrukturális fejlesztésekkel, valamint a meglévő infrastruktúra hatékonyságát javító infokommunikációs megoldások bevezetésével lehet orvosolni.

Az okos városok közlekedési problémáit leghatékonyabban a széles körben elérhető és a lehető leghatékonyabb tömegközlekedési infrastruktúra kiépítésével lehet általában kezelni. A tömegközlekedési járművek kiszámíthatóságát erősítik az egyre több városban bevezetésre kerülő GPS-alapú követési megoldások: ha minden buszra és villamosra GPS-vevőt helyezünk el, amely valós időben pozicionálja az adott járművet, és a jármű mobilhálózati kapcsolaton keresztül elküldheti helyzetét a központi irányítórendszernek, akkor nagyon pontos és valós idejű képet kaphatunk a tömegközlekedési járművek pontos helyzetéről és sebességéről. Erre épülhetnek hatékony útvonaltervezési megoldások, amelyek lehetővé teszik az utasok számára, hogy akár több jármű használatával is optimális útvonalat tervezzenek úticéljukhoz.

A több millió lakosú megapoliszok esetében a megfelelő közlekedési infrastruktúra (utak, villamosok, metróalagutak, tömegközlekedési járművek) kiépítése és karbantartása mellett elengedhetetlen a közlekedés lehető leghatékonyabb megszervezése, irányítása és lebonyolítása is, beleértve a már említett telepített vagy tömegérzékelésen alapuló érzékelő infrastruktúra által gyűjtött adatok figyelembevételét. Az okos közlekedésirányítás számos különböző mechanizmust foglalhat magában, amelyek közül néhány központosított logikát és irányítást feltételez, míg mások a közlekedésben részt vevő szereplők (gépkocsivezetők, kerékpárosok, gyalogosok, tömegközlekedési járművek utasai) elosztott, de együttműködő viselkedési mintáin alapulnak.

Városaink egyik alapvető problémája, hogy a motorizáció terjedésének következtében a hagyományos gyalogos és kerékpáros közlekedési formák terei is elvesztek, ami több szempontból és komplex módon befolyásolja városaink élhetőségét:

- A gyalogos és kerékpáros közlekedés egészséges mozgásforma. A gyaloglás és a kerékpározás jelentősen hozzájárul mindennapi egészségünk megőrzéséhez.
- Társas kapcsolatok csak akkor alakulhatnak ki, ha a gyalogosok használják a teret. A közterek fejlesztése és a közszolgáltatások nyújtása elősegíti a polgárok társas kapcsolatainak fejlődését. Ezek a közterület-fejlesztések lehetővé teszik a funkcionális kapcsolatok és kapcsolatrendszerek kialakulását, és hozzájárulhatnak az emberek boldogságához. A társas kapcsolatok az emberek boldogságának egyik legfontosabb tényezői (Barsi, 2024).
- A gyalogos közlekedés lehetőségének biztosítása elengedhetetlen a helyi kereskedelem, a helyi közintézmények és a közösségi létesítmények fennmaradásához, amelyek nagymértékben hozzájárulnak a helyi közösségek fejlődéséhez. A gyaloglás és a kerékpározás társadalmilag igazságos közlekedési formák.
- Nem szennyezik a környezetet.

Fontos tehát, hogy a közlekedés fejlesztése során a gyalogos- és kerékpáros közlekedés terei, lehetőségei újból megteremtődjenek, hangsúlyt kapjanak.

4.3. Hulladékgazdálkodás és körkörös gazdaság

A hagyományos hulladékgazdálkodás elsősorban a keletkezett hulladék kezelésére koncentrált, míg a körkörös gazdaság szemlélete ennél jóval továbbmegy: célja, hogy a hulladék ne a folyamat vége, hanem egy új körforgás kezdete legyen. Ez az elv a „reduce, reuse, recycle” hármasára épül, amely az anyagok és termékek életciklusának meghosszabbításával csökkenti az erőforrás-felhasználást és a környezeti terhelést.

Az okosvárosok a technológia és az adatelemzés segítségével támogatják e folyamatokat. Az intelligens hulladékgazdálkodási rendszerek például szenzorokkal mérik a gyűjtőedények telítettségét, optimalizálják a szállítási útvonalakat, és valós idejű adatokat szolgáltatnak a városi döntéshozóknak. Emellett digitális platformok ösztönzik a lakosságot a szelektív gyűjtésre és az újrahasznosításra.

E három terület együttese – a hatékony hulladékgazdálkodás, a körkörös gazdasági modell és az okosvárosi infrastruktúra – képezi a fenntarthatóság gyakorlati alapját. Az erőforrások körforgásban tartása, a kibocsátások csökkentése és az adatalapú döntéshozatal révén az okosvárosok nemcsak élhetőbbé, hanem környezetileg felelősebbé is válnak.

Ezen a területen tehát a célok a következők:

- A hulladékgazdálkodás hatékonyságának javítása a hulladék teljes „életciklusából” (keletkezés, gyűjtés, szállítás, részleges újrahasznosítás, megsemmisítés stb.) származó adatok feldolgozásával.
- Intelligens hulladékgyűjtési megoldások alkalmazása, a hulladékgyűjtési útvonalak optimalizálása a begyűjtendő hulladék mennyiségének érzékelésével.
- A hulladék újrahasznosításának elősegítése a hulladék útjának követésével.
- Okos hulladékhasznosítás a zöldterületek növelése érdekében.
- Körforgásos gazdasági modell: az erőforrások újrafelhasználásának elősegítése

4.4. Vízmegtartás és okos vízgazdálkodás

A gyors urbanizáció, a klímaváltozás és a növekvő vízigények miatt a városok egyre nagyobb kihívásokkal szembesülnek a vízellátás és vízhasználat terén. Az okos vízgazdálkodás technológiai és adatalapú megoldásokat alkalmaz a vízkészletek hatékonyabb kezelésére. Intelligens mérőrendszerek, szenzorok és hálózatba kapcsolt eszközök segítségével valós időben követhető a vízfogyasztás, a vízminőség és a hálózati veszteségek. Az adatok elemzése lehetővé teszi a gyors beavatkozást például csőtörés vagy szivárgás esetén, ezáltal csökkentve a pazarlást és a költségeket.

A vízmegtartás ugyanakkor a természetes és mesterséges rendszerekben történő vízviisszatartást jelenti. Az okosvárosokban ez megvalósulhat zöld infrastruktúrák – például zöldtetők, esőkertek, áteresztő burkolatok – révén, amelyek lassítják a csapadék lefolyását, elősegítik a talajvíz utánpótlását és mérséklik a városi hőszigetelést.

A vízgazdálkodás területén a technológia a következőképpen szolgálhatja a fenntarthatóságot:

- Városi vízhasználati reform – A jelenlegi városi vízinfrastruktúra rendkívül pazarló, mivel a háztartások az egészséges ivóvizet az iváson és a főzésen kívül minden másra is használják, például mosásra, felmosásra, sőt még a WC öblítésére is. Ezért szükséges lenne ezeket praktikus módon elkülöníteni, különben ebben a rendszerben a folyamatosan növekvő városi népesség kimeríti az ivóvízkészleteket, a víz ivóvíz minőségűre történő tisztítása, valamint az előregedő hálózat folyamatos tisztítása és a cseréjére irányuló igény pedig rendkívül drágává teszi a víz árát. Rövidtávon a vízfogyasztás külön mérése és a fogyasztás folyamatos nyomon követése jelentős vízmegtakarítást eredményezhet.

- Okos mérőhálózat. A víziközmű többszintű rendszerében (háztartás, társasház, kerület, város, vízgyűjtő) a gazdaságos vízhasználatuk hatása egyetlen szinten sem érezhető. Ezért szükséges lenne egy okos mérőhálózat telepítésére, amely lehetővé tenné a megtakarítások mérését minden „lépésben”, és annak nyomon követését a rendszer egészében. Ez lehetővé tenné a kevésbé hatékony területek azonosítását.

- A városi szennyvízkezelés reformja. A különböző szennyezettségi szintű háztartási szennyvíz (szürke – mosás, fekete – például WC-öblítés) kombinált kezelése nagyon pazarló, hasonlóan az ivóvíz-gazdálkodáshoz.

- A szennyező anyagok „életciklusának” monitorozása – A szürke és fekete szennyvíz szétválasztása, valamint a szennyvíz monitorozása a keletkezési ponttól a hálózati pontokon keresztül a tisztítótelepig, onnan pedig a tisztított szennyvíz újrafelhasználásáig stb., valamint a folyamatos mennyiségi és szennyezettségi mérés a kiindulópontja az intelligens szennyvízgazdálkodás fejlesztésének.

- A szennyvízhálózat (és tisztítás) decentralizációja – A hierarchikus vízhálózat decentralizációjával párhuzamosan érdemes lakótömbök, utcák vagy települések szintjén is megvalósítani a decentralizációt, a fentiek szerint mért adatsorok alapján.

- A decentralizált rendszereket ezért a körülményektől függően (szürke és fekete szennyvíz, anaerob tisztítás) kell tervezni. Megfelelő műszerezettséggel bizonyos szintű szennyvíztisztítás helyben, sőt akár a csatornában is elvégezhető. Hosszabb távon célszerű nagyobb arányban áttérni a decentralizált tisztításra.

- Okos vízfelhasználás, esővíz- és szennyvízhasznosítás. Az újrahasznosítható szennyvíz újrahasznosítását támogató mérő- és szabályozó érzékelőrendszer fejlesztése környezetileg fontos, de hosszútávon jelentős költségmegtakarítási lehetőséget is jelent.

- Kórházi és ipari szennyvíz. A modern IKT-rendszerek segítségével lehetőség nyílik a kórházi és ipari szennyvíz célzott, adatokon alapuló kezelésére, és különösen az emberekre és a környezetre közvetlen kockázatot jelentő szennyező anyagok eltávolítására.

4.5. Fenntartható várostervezés, városi zöld területek

A fenntartható várostervezés, a zöld infrastruktúra és az okos technológiák együtt teremtik meg a jövő városát: olyat, amely energiatakarékos, környezetbarát és emberközpontú. Az okosváros nem pusztán digitális, hanem természettel együttműködő városi ökoszisztéma, ahol a zöldterületek és az innováció közösen biztosítják a fenntartható jövőt.

A fenntarthatóság és az „okosság” figyelembevétele a várostervezésben a következőket jelenti:

- Alacsony energiaigényű környezet megteremtése területi tervezési eszközökkel.
- Társadalmi igazságosság: a közszolgáltatásokhoz való minél szélesebb körű hozzáférés biztosítása.
- A zöldfelületek és az épített környezet egyensúlyának megteremtése.
- A környezetvédelem biztosítása a lehető legtöbb eszköz felhasználásával: csapadékvíz-gazdálkodás, hulladékhasznosítás, zöldfelületek folytonossága, növény- és állatvédelem, zöld energia felhasználása.
- Minőségi, hozzáférhető és társadalmilag komplex lakókörnyezet mindenki számára.
- Minőségi közterek és tömegközlekedés biztosítása.
- A meglévő műszaki és infrastrukturális létesítmények hatékonyságának növelése.

A fenti célok elérésének módja és módszertana azonban nem magától értetődő és egyértelmű. Számos alapelvet ismerünk, de nem ismerjük a fenntartható környezettervezés és városrendezés pontos módszertanát, sőt, talán a fogalom pontos jelentését sem. Az építészeti tervezési módszertanban arra szocializálódunk, hogy egy projekten addig dolgozzunk, amíg az be nem fejeződik. A fenntartható tervezésre azonban inkább folyamatként kell gondolnunk. A fenntarthatóság nem statikus állapot, hanem inkább egy iteratív megközelítés a folyamatos kontrollon – azaz a folyamatos aktív részvételen – keresztül.

Környezettudatosak nem lehetünk környezetünk lehető legpontosabb felmérése és megértése nélkül. A meglévő helyi erőforrások hasznosításához a környezeti jellemzők (épített környezet, természeti környezet, éghajlat stb.) pontos feltárása szükséges, nem pusztán jellemzőként, hanem egy komplex rendszerként kezelve azokat, amelynek minden beavatkozás része lesz. A környezettudatos beavatkozás ezért megköveteli a jellemzők részletes ismeretét és figyelembevételét; a kapcsolatrendszerek meghatározását. Fontos a projekt és a helyszín, a közösség és az ökológiai jellemzők közötti kapcsolatrendszer erősítése. A természeti rendszerek működtetése során a lehető legkisebb változtatásokat kell végrehajtani, és a helyre jellemző tényezőket kell erősíteni. Ehhez elengedhetetlen a környezeti jellemzők átfogó stratégiai (a tágabb városi környezet és a település kontextusa), lokális (városrész, települési szintű kapcsolataival) és építészeti léptékű (városi helyzet vagy néhány telek) megértése. Az erőforrás-megtakarítás, valamint az az elv, hogy a meglévő természeti környezetet vagy mezőgazdasági területet csak akkor szabad eltávolítani és beépíteni, ha az adott funkcióhoz megfelelő terület a településen máshol nem biztosítható, azt a logikát sugallja, hogy a lehető legtöbb épített környezeti elemet hasznosítsuk és hasznosítsuk újra.

5. Lehetséges buktatók és tanulságok

5.1. Fenntarthatóság és okosság a gyakorlatban

Amikor fenntarthatóságról beszélünk, az ember alkotta rendszerek (létesítmények, ágazatok, városok, szervezetek) fenntartását, vagy a természetes rendszerek ember általi elpusztításának megakadályozását akarjuk elérni. Tehát nem pusztán a természet és a környezet védelméről

van szó, hanem a társadalom és az emberi tevékenységek különböző rendszerei működési feltételeinek biztosításáról.

Rendszereink fenntarthatóságának külső feltétele az a követelmény, hogy ne tegyék lehetetlenné a körülöttük lévő környezeti rendszer fennmaradását. A vonatkozó feltételeket Daly (2005) két követelmény formájában foglalja össze világosan: (1) a környezetből felvett bemenet nem haladhatja meg a környezeti erőforrások regenerációs ütemét (azaz megújuló erőforrásokat kell használnunk), (2) A kibocsátás nem haladhatja meg a természet elnyelőképességét (azaz a kibocsátásnak is egy bizonyos szinten belül kell maradnia).

A feltételek teljesülése csak a környezetben mérhető, mivel a környezet regenerációs sebességéről és abszorpciók képességéről van szó. Értékelésükhöz környezetvédelmi szakértőkre, környezeti ismeretekre, mérésekre és modellekre van szükség. Maga a környezet természetes módon ad visszajelzést, de ez túl későn érkezik, és általában valamilyen katasztrófát jelent. Szükség van olyan visszajelzésre, amely a működtetett rendszerből ismert, de nem érzékelhető problémákat, például a kibocsátások vagy az anyagfelhasználás többletét, időben jelezne a rendszernek, hogy az időben reagálhasson. Ez pontosan a működtetett rendszer fenntarthatóságának belső (rendszerműködési) feltétele. Vagyis annak biztosítása, hogy az általunk irányított tevékenységi rendszer érzékelje a rá vonatkozó peremfeltételeket, és ennek megfelelően működjön; e működés önszabályozó belső alrendszerei fejlődjenek ki (alkalmazkodás, kockázatkezelés stb.). Nagyon fontos, hogy a belső feltételek és szabályozások kidolgozása a működtetett rendszer részét képezze, és ennek megfelelően fejlesztése nem környezetvédelmi szakembereket igényel, hanem olyanokat, akik ismerik az adott rendszer működését, jártasak az adott területen (és akik értik a környezeti összefüggéseket). Nem okos, hanem technokrata fejlődésről van szó, amikor maga a technológia jelenik meg a városfejlesztés céljaként, az életmód, az élıhetőség és a városi társadalmi célok elérése nélkül. A modern technológia előfeltétele a modern, fenntartható, erre épülő okos városműködésnek, de az utóbbi célok figyelembevétele nélkül kifejlesztett technológia akár regresszív is lehet (központosító, nem átlátható, nem nyitott a társadalmi együttműködésre, az üzemeltetési szempontokat helyezi előtérbe a felhasználói elégedettséggel szemben stb.).

Ezért több évtizednyi okosváros-kutatás, számtalan okosváros-kezdeményezés, projekt, értékelési rendszer, index, rangsor; az okosvárosi és okosközösségi projektekben való részvétel tapasztalatai után meg kell fogalmaznunk tanulságokat és az elkerülendő buktatókat ahhoz, hogy valóban fenntartható okosvárost tudjunk létrehozni. Az okosvárosokat úgy kell megtervezni, hogy minden projekt középpontjában az emberek boldogsága, életminősége álljon.

5.2. Az okosváros-fejlesztések és -projektek tanulságai

Bár az információs és kommunikációs technológiák a koncepció lényeges elemei, alkalmazásuk nem a végső cél, csupán eszköz az okos települések végső céljának eléréséhez, az emberek jólétének javításához. A nagy multinacionális vállalatok, mint például az IBM, a CISCO és a Siemens, kidolgozták saját okosváros-elméleteiket, valamint intelligensváros-megoldásaikat és -programjaikat. Az intelligens városok lényege az IT-vállalatok számára a komplex információs

rendszerek kidolgozására, telepítésére és használatára utal, amelyek a városi infrastruktúra és szolgáltatások integrált működését célozzák.

A szakpolitikai koncepciók és a profitmaximalizálásra összpontosító üzleti modellek közötti elmosódott határok szemantikai zavarokat és etikai problémákat okoznak. Townsend (2014) keményen kiállt az ellen, hogy az olyan vállalatok, mint az IBM és a CISCO szerint az okosváros-kezdeményezések bármely város számára méretezhetőek. Az okosvárosoknak hatékonyaknak kell lenniük, de meg kell őrizniük a spontaneitást, a társas kapcsolatok kialakulásának lehetőségét is. Ha minden véletlenszerűséget „kiprogramozunk” a városokból, akkor gazdag, élő organizmusok helyett, buta, mechanikus automatákat (robotokat) hozunk létre (Townsend, 2014). A mesterségesen kialakított és létrehozott New Songdo City bukása jó példa erre a jelenségre. Hasonló kritikát fogalmazott meg Greenfield, aki a Siemens okosváros-vízióját bírálta (Siemens, 2008), amelyben a tökéletesen autonóm és intelligens IT-rendszerek tökéletesen ismerik a felhasználói szokásokat, fogyasztási mintákat és viselkedést, így tökéletes döntéseket tudnak hozni az erőforrások optimális felhasználása, valamint a költséghatékonyság érdekében. A világ, beleértve a városokat és az embereket is, működése azonban nem érthető meg tökéletesen, nem alakítható át veszteségek és torzulások nélkül IT-rendszerre, és nincs olyan megoldás, amely minden emberre és városra egyformán alkalmazható, amely a városban élő összes polgárt egyformán kielégíti (Greenfield, 2013). Cohen & Adams (2017) szerint az okosvárosokat úgy kell megtervezni, hogy minden intézkedés és projekt az emberek boldogságát szolgálja.

Ad-hoc okosváros-kezdeményezések és -projektek megvalósítása nem segíti elő, nem javítja a város jobb működését. A cél az lenne, hogy az innovatív fejlesztések ne véletlenszerűen valósuljanak meg, hanem a településeknek legyen okosváros-stratégiájuk, vagy olyan városfejlesztési stratégiájuk melyben integráltan szerepelnek az okosvároshoz kapcsolódó fejlesztések is; egy jövőkép, a fejlesztéshez szükséges projektötletek és operatív intézkedések is, valamint ezek időbeli megvalósításának, sorrendjének a terve. A stratégia és a jövőkép kell, hogy meghatározza a szükséges technológiai fejlesztéseket.

A megvalósított fejlesztések közül sokat nagy, multinacionális technológiai vállalatok kezdeményeztek. A városok olyan projekteket valósítottak meg, amelyekkel az IKT-cégek kopogtattak az ajtajukon, anélkül, hogy figyelembe vették volna, az adott program mennyire illeszkedik a város fejlesztési stratégiájába, illetve a lakosság elvárásaihoz és igényeihez. Még egy alapvetően jó szándékú és előremutató kezdeményezés is hivatalos tervezetknél és feladatok kipipálásánál köt ki, ha a korábbi gyakorlathoz hasonlóan a stratégiát és a koncepciót eseti, kötelező papírmunkának tekintik, amelyet nem használnak fel valós célokra, és amelynek egyetlen célja, hogy a korábban kitalált, megtervezett, dédelgetett projektek benyújthatók legyenek és finanszírozási támogatást kapjanak.

Az okos- és fenntartható város megteremtése nem kizárólag a város, a helyi önkormányzat felelőssége. Egy versenyképes és innovatív, a minőségi fejlesztést hangsúlyozó település fejlesztéséhez, ahol a fenntartható fejlődés gondolata dominál, szükséges a város, a civil szervezetek, az informatikai cégek, a kormányzati, közmű- és közszolgálati intézmények, az egyetemek, kutatóintézetek, a városrendezők és a lakosság együttműködése. Természetesen

az ilyen különböző szervezetek, személyek és érdekek együttműködése nem könnyű feladat, de enélkül elképzelhetetlen egy okostelepülés létrehozása. Az okosváros kialakításának alapvető feltétele a politikai akarat, a megfelelő vezető, aki szívügyének tekinti a projekteket. Ehhez megfelelő szakmai háttér, valamint a helyi közösséggel való együttműködésre való hajlandóság is szükséges. A helyi közösségek bevonása nélkül egyetlen okosváros-projekt vagy -kezdeményezés sem működhet sikeresen. Ehhez szükség van a helyi közösségek igényeinek és elvárásainak ismeretére, a lakossággal való folyamatos kommunikációra, a kritikák és visszajelzések elfogadására, valamint a lakosság részéről is megértés és elkötelezettség kialakítására.

Kezdetben az okosváros-megoldások kizárólag a nagyvárosokra koncentráltak, olyan projektekkel és programokkal, melyek kizárólag ilyen településeken valósíthatók meg. Néhány kisebb település képes volt arra, hogy meggyőzően mutassa be, hogyan fordíthatná a helyi közösség hasznára a digitalizációt, de jobbra elakadtak a későbbiekben, ahol szélesebbkörű szakértelemre és jóval nagyobb forrásra lett volna szükségük, így nem jutottak a fejlesztés következő szakaszába. Pedig a digitalizáció és az okos megoldások és technológiák által nyújtott előnyök integrációja a várostervezésbe és városmenedzsmentbe a kisebb települések számára is nagyon hasznos lenne. Ráadásul a kisebb közösségben a konszenzus létrehozása általában jóval egyszerűbb, mint egy megalopolisban.

5.3. Elkerülendő buktatók

A bevezetett okosváros-kezdeményezéseket gyakran nem a város és az ott élő lakosok igényei, hanem a rendelkezésre álló források és pályázatok alakították. Így ezek a – gyakran kísérleti – projektek a támogatás lejárta után nem folytatódtak, kudarcot vallottak.

Az egyes települések mérete, adottságai, természeti környezete, hagyományai, történelmi múltja, gyökerei nagyon eltérőek lehetnek. Ezért nem lehet egyetlen és univerzális, minden településre alkalmazható okosvárosmodellt kidolgozni és követni. A helyhez kötöttség, a regionalizmus, valamint a szubszidiaritás elve az elmúlt évtizedekben népszerűvé vált, a környezetvédelmi kérdések pedig komoly bizonyítékot szolgáltatnak arra, hogy mindezt szakpolitikai érvekkel is alá lehet támasztani. A lokális megközelítés elengedhetetlen a különböző helyi adottságok (településszerkezettől a domborzaton át a vízbázis jellemzőiig) miatt. Ezek gyakran nem egyetlen településre, hanem egy nagyobb területre jellemzőek, ilyen esetekben a területi differenciálódásnak túl kell haladnia a települési szinteket (ugyanakkor elvileg nem kizárt, hogy az érintett települések együttműködése ezt létrehozhatja). Például léteznek több települést érintő légszennyezettségi övezetek, amelyekre külön hatósági terveket készítenek, és előírározzák a szükséges beavatkozásokat a központilag meghatározott határértékek betartása érdekében. De ugyanez a megközelítés érvényesül más területeken is. A vízvédelmi szabályozásban a felszín alatti vizek érzékenysége vagy a felszíni vizek minősége és funkciói szerint differenciált (központi) szabályozásokat alkalmaznak. A természetvédelemben a területek különleges védelme területi differenciálást is jelent (más kérdés, hogy itt a települési hatáskör tekintetében is lehet-e differenciálást végezni).

Az ország földhasználati övezeti rendszere (a területi és településrendezési tervekben feltüntetett övezeti kategóriákra vonatkozó követelményrendszer) számos környezetvédelmi kérdésben (különösen a föld- és természetvédelemben) is szerepet játszik. A környezetvédelmi hatóságok az általuk kiadott engedélyekben meghatározzák a környezethasználó számára szükséges intézkedéseket (például a védőövezet kiterjedését), technológiákat és határértékeket, figyelembe véve az adott környezet sajátosságait.

Mindezek fontosak, de nem elegendőek, mivel hiányzik belőlük a helyi közösség kezdeményezése, a jövőbeli helyi fejlesztési elképzelések, és mivel a döntések többnyire nem helyben születnek (azaz nem települési szinten, a lakosság vagy a választott testületek által), többnyire alacsony pontossággal és legitimitással rendelkeznek. Azok a döntések, amelyek helyi szinten, a helyi lakosok bevonásával születnek, nemcsak megalapozottabbak, hanem sikeresebbek is lehetnek. Ésszerű, hogy a helyi önkormányzatok a környezetpolitika területén különféle eszközöket kapjanak a központi szabályozás kiegészítésére és konkretizálására, saját környezetpolitikájuk meghatározására és érvényesítésére.

Hangsúlyoznunk kell a helyi kezdeményezések fontosságát. Helyi kezdeményezések alatt a (helyi) közakarat és közvélemény kialakítását, az eseti akciókat és mozgalmakat, a társadalmi hálózatok/közösségek létrehozását, valamint a helyben kialakult viselkedési minták és szabályok elfogadását értem, amelyek szerepét a központi/egyetemes szabályokkal összehasonlítva szintén hangsúlyoznom kell, mivel ezek egy fenntartható ökológiai-társadalmi rendszer nélkülözhetetlen építőkövei.

A környezet védelmét célzó nemzetközi kezdeményezések (köztük például az éghajlatvédelem) sorozatos kudarcai és hiányosságai különösen arra hívják fel a figyelmet, hogy a települések nem számíthatnak arra, hogy a magasabb szintű szervezettség sikeresen megoldja a globális környezeti problémákat, kihívásokat. Az államok közötti (gazdasági) verseny megnehezíti az érdemi kötelezettségvállalások megtételét. Amíg a nemzetközi közösség minden tagja nem jut megállapodásra, addig is lehet helyi szinten sikereket elérni, még akkor is, ha az ökológiai fenntarthatóság nem valósítható meg. Más szóval, a helyi közösségeknek a kezükbe kell venniük a környezetvédelem kérdését, ha úgy tetszik, „vissza kell szerezniük a hatalmat” az erőforrásaik felett, amelyek segítségével meg kell védeniük azokat, és együttal fel kell készülniük a környezeti változásokhoz való alkalmazkodásra.

Az empirikus eredményeket, miszerint az okosváros-modellek technokratikusabb értelmezése helyett az emberközpontú tervezés szükségességét kellene hangsúlyoznunk, számos elméleti koncepció is megerősíti és alátámasztja. A kritikai urbanizmus, a részvételi kormányzás és a szereplő-háló elmélete (ANT) olyan fogalmak, amelyek segítenek megérteni és alakítani a városi életet. A kritikai urbanizmus a városokon belüli hatalmi dinamikákra és társadalmi egyenlőtlenségekre összpontosít. Interdiszciplináris megközelítésként hangsúlyozza a társadalmi igazságosságot, a hatalmi struktúrákat és a városi környezetben tapasztalható rendszerszintű egyenlőtlenségeket. Kritizálja a hagyományos várostervezési és -fejlesztési gyakorlatokat, megkérdőjelezve, hogy kik profitálnak a városi politikákból, és kinek a hangja marginalizálódik (Harvey, 2019; Yiftachel, 2009). A részvételi kormányzás hangsúlyozza a polgárok bevonását a döntéshozatalba. Arnstein (1969) cikke még mindig az egyik legtöbbet

idézett és legbefolyásosabb írás a területen. A cikk a polgárok kormányzati döntéshozatal feletti befolyásának és tekintélyének növekedését mutató „létrát” ír le. A részvételi kormányzás az inkluzívabb és demokratikusabb döntéshozatal felé való elmozdulást jelenti. A polgárok véleményének a politikaalkotásba való integrálásával a kormányok fokozhatják az elszámoltathatóságot, a legitimitást és a hatékonyságot. Míg a szimbolikus költségvetés és az egyenlőtlen részvétel továbbra is fennállnak, a strukturált mechanizmusok – mint például a részvételi költségvetés és a digitális platformok – enyhíthetik ezeket a problémákat. Ahogy a társadalmak fejlődnek, az érdemi nyilvános szerepvállalás előmozdítása továbbra is elengedhetetlen lesz a reagáló és méltányos irányítási rendszer kiépítéséhez.

A legújabb városkutatások egyre inkább újraértelmezik az összekapcsolódó városi rendszerek összetettségét és dinamikáját. Latour (2005) szereplő-háló elmélete (ANT) szerint, az emberi, társadalmi és technikai elemek egyenlő jelentőségűek a rendszeren belül. Ezek a különböző elemek együttesen vesznek részt egy folyamatos, dinamikus hálózatépítési folyamatban, ahol a különböző jelenségek – beleértve a társadalmi jelenségeket is – megértése a közöttük lévő kapcsolatokról fakad. Lényegében ez a perspektíva a városfejlődés belső összetettségének és hiányosságának reprodukálását három progresszív lépésen keresztül ragadja meg:

- a városi rendszeren belüli összes aktív komponens azonosítása,
- az egyes elemek funkcióinak meghatározása, és
- a közöttük lévő összefüggések hangsúlyozása.

5.4. Az okosság és a fenntarthatóság konfliktusai, élhető városok létrehozása, tudatosság

Az okosváros-technológiák további fejlesztései nem feltétlenül vezetnek fenntarthatósághoz. A környezeti és társadalmi kérdéseket nem mindig veszik feltétlenül figyelembe (Blasi et al., 2022). A fenntarthatóság (beleértve annak környezeti, gazdasági és társadalmi megközelítéseit) nem luxus, hanem a települések versenyképességének egyik feltétele. Ezt (különösen a környezeti fenntarthatóságot) azonban nem minden önkormányzat ismeri fel és érvényesíti. Sem szándék, sem megfelelő tudás nincs meg hozzá.

A helyi társadalom rezilienciájának erősítése komplex megközelítést igényel, amelynek elméleti alapjai – a fenntartható fejlődés gondolata – túl elméletiek a jellemzően gyakorlatias, kézzelfogható megközelítéseket előnyben részesítő helyi önkormányzatok számára. Ez is hozzájárul ahhoz, hogy maga a koncepció is folyamatosan fejlődik, és számos gyakorlati megközelítéssel egészül ki, ami megkönnyíti az értelmezését (egyszerűsítését). Könnyen belátható, hogy ez nem ugyanaz a megközelítés, mint a fenntarthatóság (mert kevesebb annál, vagy legfeljebb annak „gyenge felfogását” tükrözi), de annak részeként könnyen érthető egy helyi önkormányzat számára, például, ha a jóllét és a termelékenység fenntartásáról, vagy – az ENSZ Fenntartható Fejlődési Céljainak szavaival élve – az „élhető” települések létrehozásáról/megőrzéséről beszélünk (Fodor, 2019).

Az „élhető település” kategória – kiterjesztve jelentését a kiváló környezeti minőségre, a lakhatási körülményekre, a közszolgáltatásokra, a közbiztonságra, a befogadó közösségekre stb. – általános, mondhatni divatos szóvá vált. Az olyan fogalmak, mint a közbiztonság és a

befogadó közösségek, egyre inkább elterjedt kifejezésekké válnak, gyakran inkább marketingcélokat szolgálnak, nem pedig érdemi kötelezettségvállalást. Nem tükröződnek fontos tényezőkként a települések közötti versenyben, a magasan képzett munkaerő iránti keresletben, valamint a turizmusban, amely alacsony zajszintet, kellemes, zöld környezetet, tiszta vizet, megfelelő hulladékgazdálkodást, a környezetvédelem iránt – fejlesztéseinek keresztül is – egyértelműen elkötelezett önkormányzatot igényel (Csapó, 2024). Ezek inkább csak szükséges, de nem feltétlenül elégséges feltételek. A nagyobb városok általában nagyobb affinitást mutatnak a fenntarthatóság iránt, több erőforrással, valamint képzettebb és hozzáértőbb apparátussal rendelkeznek, így a fenntarthatósági kérdések nagyobb szerepet játszhatnak a városfejlesztésben, és a stratégiák integrált részét képezhetik. Sok esetben azonban egy nagybefektető megjelenése felülírhatja a városokban kibontakozó fenntarthatósági elképzeléseket. Ebben az esetben a munkahelyteremtés és a gazdasági növekedésre való törekvés felülírhatja a fenntarthatósági szempontokat, vagy legalábbis ütközhetnek egymással.

Sok esetben jelent problémát az, hogy a települések nem látják át a fenntarthatóság minden aspektusát, mivel ez egy nagyon összetett fogalom, és nem rendelkeznek megfelelő tervezési kompetenciával, ezért nem tudnak olyan stratégiát alkotni, amely megfelelően figyelembe venné a fenntarthatósági szempontokat, és nem veszélyeztetné annak egyetlen elemét sem.

A fenntarthatóság feltételez egy (környezet)tudatos, proaktív és a demokratikus értékek érvényesítésére törekvő helyi közösséget. Egy olyan közösségben (társadalomban), amely a természeti erőforrások anyagi értékén és az általuk közvetlenül nyújtott ökoszisztéma-szolgáltatásokon túl felismeri és elfogadja, hogy ezeket a kincseket önmagukért (vagy ha úgy tetszik, a természeti környezet más elemeiért, vagy a jövő generációinak nyújtott szolgáltatásokért) védeni kell, és esetleg lokálpatriótaként is fontosnak tartja a helyi értékek megőrzését (sőt, éppen ezen természeti és épített objektumok kiemelt értékére tekintettel), az önkormányzat fenntarthatósági törekvéseinek nagyobb esélyük van. Sajnos ez a helyzet csak kevés településen áll fenn. Jellemző, hogy a rövidtávon felmerülő és a közösségen belüli konfliktus forrását jelentő környezeti problémák nagyobb figyelmet kapnak, mint a súlyosabb, a hosszú távú fennmaradást veszélyeztető, de ma talán kevesebb figyelmet kapó problémák. Például egy turizmusból élő fürdőváros esetében kiemelkedő környezeti érdek lehet az éjszakai zajszint csökkentése vagy az esztétikus (rendezett) környezet megteremtése, miközben a jövedelem és a turizmus növelése érdekében egyre több termálvizet termelnek ki és hasznosítanak pazarlóan, megfelelően a vízkivétel és a vízellátás közötti egyensúlyról, valamint a hulladékhő energetikai hasznosításáról (Fodor, 2019).

Nagyon gyakori probléma a koherens, hosszú távú, országos szakpolitikai stratégiák és koncepciók hiánya (gondoljunk a vidékfejlesztésre, az agrárpolitikára, az energiapolitikára stb.), amelyekhez a városok igazíthatnák saját elképzeléseiket. További probléma, hogy ha vannak is ágazati stratégiák, azok gyakran nincsenek összhangban egymással, azaz hiányzik a horizontális koordináció, és az is jellemző, hogy ezek nem tükröződnek a konkrét (jogalkotási, költségvetési, finanszírozási és egyéb) döntésekben. Szükséges a helyi önkormányzatok

bevonása is az országos stratégiák megalkotásába. Minél nagyobb egy település, minél összetettebb (és sűrűbb) a helyi településszerkezet, gazdaság és társadalom, annál többféle környezeti konfliktus kialakulására van esély.

Egész Európában tipikus probléma, hogy a helyi önkormányzatok a 20. században elvesztették társadalmi és gazdasági bázisukat, és valójában a kormányzat és a lakosság közötti „ütközőzónává” váltak. Környezetvédelmi szempontból talán itt kell kiemelni, hogy a helyi önkormányzatoknak kevés befolyásuk van a helyi életkörülményekre és a települések közötti kapcsolatok jelentős részére (pl. termelési tevékenységek, fogyasztási kultúra, kereskedelem, népmozgalom). Ami megmaradt (különböző mértékben), az a közszolgáltatások megszervezése, a közterületek kezelése, az infrastruktúra és a saját ingatlanok kialakítása és hasznosítása, beruházások és beszerzések végrehajtása, valamint a közfeladatok egy részének (vagy infrastruktúra-üzemeltetésnek, beruházásoknak) ellátására társaságok létrehozása, amelyek működési (ellátási) és hatásterületei gyakran átlépi a közigazgatási határokat.

6. Konklúzió

Ahogy egyre több ember él városokban, a fenntarthatóság problémái egyre több városlakót érintenek. A városok rendkívül ki vannak téve a klímaváltozás következményeinek, és az emberi tevékenység egyik központjának is tekinthetők, amelyek hozzájárulnak a klímaváltozáshoz és más környezeti problémákhoz.

A gyors urbanizáció a fenntarthatóság minden aspektusát, a környezeti, gazdasági és társadalmi vonatkozásokat is érinti, mint például a rossz lakhatási körülmények között élők számának növekedése, a növekvő légszennyezés, a zajszennyezés, a városi hőszigetek, a vízgazdálkodással és -ellátással kapcsolatos problémák, a nem megfelelő szolgáltatások és infrastruktúra, valamint a nem tervezett városi szétterülés, amelyek a városokat még sebezhetőbbé teszik a katasztrófákkal szemben. Jó várostervezéssel és -gazdálkodással azonban a világ városi terei befogadóvá, biztonságossá és fenntarthatóvá, valamint az innováció és a vállalkozás dinamikus központjaivá válhatnak.

A város környezeti terhelésének csökkentése számos módon elérhető, de az egyik legfontosabb a térhasználat és a térbővítés tudatos alakítása. Másrészt alkalmazkodni is képesnek kell lennünk, aminek különösen fontos eszköze lehet a zöldterületek és zöldfelületek fejlesztése, melyek tervezése legalább annyira fontos, mint az épületek, utak stb. műszaki tervezése.

Elsősorban a városrendezés, várostervezés, a regionális tervezés, valamint a megfelelő építési szabályozások hozhatják el a térfogyasztás radikális csökkenését a pazarló fejlesztések csökkentésével, valamint a jól megtervezett, a nagyobb népsűrűség ellenére is magas életminőséget kínáló települések kialakítását. (Új lakóövezetek kijelölésekor és tervezésekor ritkán veszik figyelembe a teljes városi terület fenntarthatóságát, a közlekedési feltételek racionalizálását, valamint az infrastruktúra hatékony és fenntartható használatát.)

Ezért alapvető fontosságú az urbanizáció és a környezet kapcsolatának további vizsgálata mind az emberi hatások csökkentése, mind a fenntarthatóság kihívásaihoz való alkalmazkodás szempontjából. Az okosváros-projektek és -technológiák felelős fejlesztése és megvalósítása

hozzájárulhat a fenntartható fejlődési igények felé való előremozduláshoz. A technológiák nagyszerű lehetőségeket jelenthetnek a fenntarthatóság elérésében, de ugyanakkor fenyegetést is jelenthetnek (pl. a magas energiaigény révén). Az a tény, hogy a városok a megfelelő pénzügyi és innovációs erők, források gyűjtőhelyei, elősegíti az új technológiák létrehozását, terjesztését és a lakosság általi elfogadását, lehetőséget kínál elterjedésükre. Ma nehéz elképzelni, hogy a jövőben a földlakók tömegesen visszatérnek a vidéki élethez. Még ha vidéki területeken élnek is, életmódjuk jellemzően városi marad. Tehát együtt kell élnünk a várossal, és azzal is, hogy a városlakók száma folyamatosan növekedni fog. Így a fenntarthatóság egyik kulcskérdése az lesz, hogyan tudjuk megszervezni és adaptálni a városi életet a környezeti rendszerekhez és a fenntarthatóság egyéb kihívásaihoz.

Irodalomjegyzék

- Ahvenniemi, H., Huovila, A., Pinto-Seppä, I., & Airaksinen, M. (2017). What are the differences between sustainable and smart cities? *Cities*, 60: 234–245. DOI: 10.1016/j.cities.2016.09.009
- Albino, V., Berardi, U., & Dangelico, R. M. (2015). Smart Cities: Definitions, Dimensions, Performance, and Initiatives. *Journal of Urban Technology*, 22 (1): 3–21. DOI: 10.1080/10630732.2014.942092
- Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Institute of Planners*, 35 (4): 216–224.
- Barsi, B. (2019). A boldogság, mint az okos városok mérésének új, lehetséges módszere. *Területi Statisztika*, 59 (5): 555–574. DOI: 10.15196/TS590505
- Barsi, B. (2024). A „boldogság” területi aspektusai és megjelenése a településfejlesztésben. *Területfejlesztés és Innováció*, 7 (3): 35–57. DOI: 10.15170/terinno.2024.17.03.03
- Bibri, S. E., Alexandre, A., & Sharifi, A. (2023). Environmentally sustainable smart cities and their converging AI, IoT, and big data technologies and solutions: to an integrated approach to an extensive literature review. *Energy Inform* 6, (9). DOI: 10.1186/s42162-023-00259-2
- Bibri, S. & Krogstie, J. (2017). Smart Sustainable Cities of the Future: An Extensive Interdisciplinary Literature Review. *Sustainable Cities and Society*, 31: 183–212. DOI: 10.1016/j.scs.2017.02.016
- Blasi, S., Ganzaroli, A., & De Noni, I. (2022). Smartening sustainable development in cities: Strengthening the theoretical linkage between smart cities and SDGs. *Sustainable Cities and Society*, 80: 103793. DOI: 10.1016/j.scs.2022.103793
- Brundtland, G. (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. United Nations General Assembly document A/42/427.
- Caragliu, A., Del Bo, C., & Nijkamp, P. (2011). Smart Cities in Europe. *Journal of Urban Technology*, 18 (2) 65–82. DOI: 10.1080/10630732.2011.601117
- Cohen, B., (2012). *What Exactly is a Smart City?* Co.Exist. <http://www.fastcoexist.com/>
- Cohen, B. & Adams, R. (2017). *Happy Cities Hexagon*. <http://www.happycitizensdesign.com/>
- Csapó, J. (2024). The Strategic Relationship Between Smart Tourism and Sustainability: A Theoretical Approach. In: Zajadacz, A. (ed.) *Rethinking Sustainable Tourism in Geographical Environments. Advances in Geographical and Environmental Sciences*. Cham: Springer. DOI: 10.1007/978-3-031-72130-4_9
- Daly, H. E. (2005). Economics in a full world. *Scientific American*, 293 (3): 100–107.
- EISA (2007). Energy Independence and Security Act of 2007. Public Law 110-140. *United States Statutes at Large*, 121 (19): 1492–1801.
- Európai Parlament (2014). *Mapping smart cities in the EU*. European Parliament. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/507480/IPOL-ITRE_ET\(2014\)507480_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/507480/IPOL-ITRE_ET(2014)507480_EN.pdf)
- Fodor, L. (2019). „A falu füstje”. A települési önkormányzatok és a környezet védelme a 21. század eleji Magyarországon. Budapest: Gondolat Kiadó.
- Frost & Sullivan (2018). *Experts Announce Global Smart Cities to Raise a Market of Over \$2 Trillion by 2025*. Frost & Sullivan. <https://ww2.frost.com/news/press-releases/frost-sullivan-experts-announce-global-smart-cities-raise-market-over-2-trillion-2025/>
- Giffinger, R., Fertner, C., Kramar, H., Mejjers, E., & Pichler-Milanovic, N. (2007). *Smart Cities: Ranking of European medium-sized cities*. Vienna: Centre of Regional Science http://www.smart-cities.eu/download/smart_cities_final_report.pdf
- Godin, A., David, A., Lecuyer, O., & Leyronas, S. (2022). A strong sustainability approach to development trajectories. *European Journal of Economics and Economic Policies: Intervention*, 19 (3): 381–396. DOI: 10.4337/ejeep.2022.0094
- Greenfield, A. (2013). *Against the Smart City. (The city is here for you to use)*. New York: Do Projects, Kindle Edition.
- Gu, Q., Sing, M. C. P., Jefferies, M., & Kanjanabootra, S. (2025). Bridging the gap between smart cities and sustainability: Current practices and future trends. *Cities*, 159: 105799. DOI: 10.1016/j.cities.2025.105799.

- Hardi, T. (2023). *Urbanizáció és környezet - A városfejlődés okai és következményei*. Budapest: Libri.
- Harrison, C. & Donnelly, I. A. (2011). A Theory of Smart Cities. In: *Proceedings of the 55th Annual Meeting of the ISSS International Society for the Systems Sciences*. Full Paper, 1–15.
- Harvey, D. (2019). *Rebel Cities. From the Right to the City to the Urban Revolution*. Verso
- Heymans, A., Breadsell, J., Morrison, G. M., Byrne, J. J., & Eon, C. (2019). Ecological Urban Planning and Design: A Systematic Literature Review. *Sustainability*, 11 (13): 3723. DOI: 10.3390/su11133723
- Iberdrola (2021). *Corporate Environmental Footprint Report*. Iberdrola.
https://www.iberdrola.com/documents/20125/40501/IB_Environmental_Footprint_Report_2021.pdf
- ITU (2014). *Agreed definition of a smart sustainable city*. Focus Group on Smart Sustainable Cities, SSC-0146 version Geneva, 5–6 March. International Telecommunications Union.
- Kitchin, R. (2013). Big data and human geography: Opportunities, challenges and risks. *Dialogues in Human Geography*, 3 (3): 262–267. DOI: 10.1177/2043820613513388
- Latour, B. (2005). *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford, New York: Oxford University Press.
- Liang, Y., Tan, Q., Song, Q., & Li, J. (2021). An analysis of the plastic waste trade and management in Asia. *Waste Management*, 119 (1): 242–253. DOI: 10.1016/j.wasman.2020.09.049
- LA (1992). *Agenda 21*. Local Agenda. United Nations.
<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf>
- Lehtonen, M. (2004). The environmental-social interface of sustainable development: capabilities, social capital, institutions. *Ecological Economics*, 49 (2): 199–214. DOI: 10.1016/j.ecolecon.2004.03.019
- Moir, E., Moonen, T., & Clark, G. (2014). *What are future cities? Origins, meanings and uses*. London: Department of Business, Innovation and Science: Foresight Future of Cities Project.
- Mora, L., Gerli, P., Ardito, L., & Petruzzelli, A. M. (2023). Smart city governance from an innovation management perspective: Theoretical framing, review of current practices, and future research agenda. *Technovation*, 123 (May): 1–24. DOI: 10.1016/j.technovation.2023.102717
- Nilssen, M. (2018). To the smart city and beyond? Developing a typology of smart urban innovation. *Technological Forecasting and Social Change*, 142 (May): 98–105. DOI: 10.1016/j.techfore.2018.07.060
- Popova, Y. (2020). Economic or financial substantiation for smart city solutions: a literature study. *Economic Annals XXI*, 183 (5–6): 125–133. DOI: 10.21003/ea.V183-12
- Siemens (2008). “Sustainable Buildings — Networked Technologies: Smart Homes and Cities”. *Pictures of the Future, Fall*.
http://www.siemens.com/innovation/en/publikationen/publications_pof/pof_fall_2008/gebaeude/vernetzung.htm
- Toli, A. M. & Murtagh, N. (2020). The Concept of Sustainability in Smart City Definitions. *Frontiers in Built Environment*, 6 (77): 1–10. DOI: 10.3389/fbuil.2020.00077
- Townsend, A. M. (2014). *Smart Cities: Big Data, Civic Hackers, and the Quest for a New Utopia*. New York: W. W. Norton & Company.
- Yiftachel, O. (2009). Critical theory and ‘gray space’ Mobilization of the colonized. *City*, 13 (2): 246–263. DOI: 10.1080/13604810902982227

A MAGYAR KÖZÉPVÁROSOK VÁROSHÁLÓZATI/TÉRSZERKEZETI POZÍCIÓJÁNAK ALAKULÁSA AZ INGÁZÓ ADATOK FÉNYÉBEN (2001-2022)

Hardi Tamás

Tudományos főmunkatárs, osztályvezető, HUN-REN KRTK RKI NYUTO, Széchenyi István Egyetem, Albert Kázmér Mosonmagyaróvári Kar, Győr, Mosonmagyaróvár; hardi.tamas@krtk.hun-ren.hu; ORCID: 0000-0002-9778-2840

DOI: 10.15170/terinno.2025.18.02-03.03

Absztrakt: Tanulmányunk a magyar középvárosok városhálózati, térszerkezeti pozícióinak átalakulását vizsgálja a 2001, 2011 és 2022. évi népszámlálási adatok felhasználásával. Az adatok elemzésének segítségével megvizsgáltuk a városok részesedését a lakosságból, az ingázókból, a munkahelyekből, ezeknek az adatoknak a változását. Kimutattuk a várostérségek körül kialakuló beingázási zónákat. A várostérségek belső fejlettségére utalva megvizsgáltuk, hogy az egyes térségek mennyire indultak el a decentralizáció irányába, kialakulnak-e fejlett policentrikus várostérségek Magyarországon. Jól látható, hogy Budapest és agglomerációja dominálja az országot, s ez a dominancia gyorsan erősödik. Fejlett, többpólusú agglomeráció csak ott alakult ki, míg a középfokú várostérségeink bár fejlődtek, de relatív súlyuk nem növekedett, s véleményünk szerint nem indultak el abba az irányba, hogy kialakulhasson egy vagy több fejlett, másodlagos pólus az országban.

Kulcsszavak: *ingázás, középvárosok, térszerkezet, városhálózat*

THE EVOLUTION OF THE NETWORK/SPATIAL STRUCTURE POSITION OF HUNGARIAN MEDIUM-SIZED TOWNS IN LIGHT OF COMMUTING DATA (2001–2022)

Abstract: Our study examines the transformation of the urban network and spatial structure positions of Hungarian medium-sized towns using data from the 2001, 2011, and 2022 national censuses. Through data analysis, we investigated the towns' shares in population, commuting flows, and employment, as well as the changes in these indicators over time. We identified the in-commuting zones formed around urban areas. Referring to the internal development of urban regions, we analyzed to what extent these regions are moving towards decentralization and whether advanced polycentric urban areas are emerging in Hungary. It is clearly visible that Budapest and its agglomeration dominate the country, and this dominance is rapidly increasing. A developed, multi-polar agglomeration has only emerged around Budapest, whereas our medium-level urban regions—although they have undergone development—have not increased their relative weight. In our opinion, they have not taken a direction that would allow for the formation of one or more developed secondary poles within the country.

Keywords: *commuting, medium-sized towns, spatial structure, urban network*

1. Bevezetés

A középvárosok a városhálózat és a regionális fejlődés fontos elemei, olyan központok, amelyek munkahelyeket és szolgáltatásokat nyújtanak egy szélesebb térség lakosságának. Míg sok kisvárost a munkahelyek, szolgáltatások és egyéb központi funkciók elvesztése fenyeget, addig a középvárosokkal fenntartott kapcsolatokból hasznot húzhatnak. Ezért különösen fontos tudni, hogy a középvárosok mennyire integráltak a városhálózatba, képesek-e arra, hogy a metropolisz jellegű nagyközpontok mellett térségi decentrumokká váljanak. Annak ellenére, hogy a közelmúltban végzett kutatások a nagyvárosokról és a jelentős városi agglomerációkról a másodrendű városokra helyezik át a hangsúlyt (Agnoletti et al., 2015; Camagni & Capello, 2015; Cardoso & Meijers, 2016; Sýkora & Mulíček, 2017), hiányoznak a középvárosok rendszereken belüli helyzetére vonatkozó elemzések (Servillo et al., 2017). A településrendszerek egészére vonatkoztatva Burger és szerzőtársai teszik fel a kérdést (Burger et al., 2014a), miszerint továbbra sem világos, hogy (1) milyen mértékben válnak a városi rendszerek policentrikusabbá és térbelileg integráltabbá, és (2) hogy a policentrikus, térbelileg integrált városi rendszerek gazdaságilag hatékonyabbak-e monocentrikus és/vagy nem integrált társaiknál.

Jelen tanulmányban arra keressük a választ, hogy vajon a magyar középvárosok településhálózati, térszerkezeti szerepe hogyan változott meg az ezredforduló óta? Magyarország egyik fontos problémája, hogy városhálózatában Budapest és agglomerációja olyan domináns helyet foglal el, amelyet amúgy népesedési és területi súlya az országon belül nem indokolna. Feltesszük a kérdést, hogy második vonalbeli városaink (megyeszékhelyek, megyei jogú városok) elindultak-e egy európai léptékű középvárosi fejlődés irányába, kialakítanak-e középvárosi jellegű agglomerációkat, városrégiókat, s ezzel szolgálják-e egy szélesebb régió társadalmát és gazdaságát? Ezek a kérdések nagyon sok irányból vizsgálhatók, jelen esetben az ingázási adatok segítségével tekintjük át középvárosaink helyzetét. Az elmúlt évtizedek a munkahelyi ingázás jelentős bővülését hozták, melynek segítségével jól kimutathatók a térkapcsolatok és azok évtizedes változása (Hardi & Nárai, 2005; Herdi et al., 2021). Ezek értékelésén keresztül láthatjuk, hogy milyen szerepet töltenek be a főváros és középszintű központjaink az ország térszerkezetének alakulásában.

2. A középvárosok szerepe a térszerkezetben

A középvárosok méretkategóriáról többféle elképzelés létezik. A kizárásos elv alapján azt mondhatjuk, hogy a középváros az, amelyik sem nem kicsi, sem nem nagy. A nemzetközi küszöbértékek szerint a közepes méretű városok vagy „köztes városok” azok a városok, amelyek lakossága nem éri el az 500.000 főt (Bolay & Kern, 2019). A különböző tanulmányokban fellelhető értékek nagyon sokfélék. Globális léptékben az ENSZ 1996-ban 100.000 és 2–3 millió lakos közötti értékkel határolta le; a Világbank szerint ez a kategória legfeljebb egymillió lakos; az Európai Unió 100.000 és 250.000 (Hassen-Dakhli, 2023), illetve 20.000 és 500.000 közötti határértékeket állapított meg. Globális szinten Henderson (1997) 100.000 és 500.000 között határolja le őket. Kunzmann (2010) az európai középvárosok

demográfiai méretét 20.000 és 200.000 között állapítja meg. Valójában a közepes méretű városok mérete az adott vizsgálat, kutatás léptékétől függően változik.

Valójában azt láthatjuk, hogy a hazai közepes méretű városaink a lakosságszámuk alapján egyáltalán nem lógnak ki a nemzetközi kategóriákból, bár tény, hogy hiányzik a magyar városhálózathoz egy vagy két 200 és 500 ezer lakos közötti nagyváros, mely Budapest ellenpontjaként javíthatná Magyarország térszerkezetét (Hardi et al., 2014). A középváros fogalmának meghatározására persze nem elégséges kizárólag a lakosságszám, mint kritérium használata. Azon túl fontosabb kérdés a gazdasági, igazgatási, modernizációs, funkcionális potenciál (Wagner & Growe, 2023). A jellegzetes középváros nem csupán regionális funkciókkal, hanem (kisebb országok esetében) nemzeti jelentőségű funkciókkal is rendelkezik (Escudero Gómez et al., 2019). Például jelentős cégek központja (Brno), országos terjesztésű napilap központja (Graz), az ország imázsát befolyásoló kulturális-történelmi jellegzetességek találhatók benne (Salzburg, Krakkó). Ebben a tekintetben látható, hogy pl. a környező, európai országokkal való összevetésben a hazai középvárosok alapvetően gyengének mondhatók (Rechnitzer & Páthy, 2022). Más országokban kialakult középvárosi hálózat vagy egy föderatív államszerkezet központhálózatán alapult, vagy egy-egy nagyobb természetes vagy történelmi régió központjaként jött létre.

A közép- és nagyvárosok között többféle térszerkezeti, városhálózati kapcsolódás létezhet. Először is, vannak kisebb városok a nagyvárosok közelében, amelyek élvezik az agglomerációs előnyöket (közlekedés, széles munkaerőbázis, nagyvárosi szolgáltatások elérhetősége), miközben elkerülik azok költségeit. Ezt a jelenséget hívhatjuk „méretkölcsönzésnek” (borrowed size) (Meijers & Burger, 2017). Az éles verseny azonban azt is jelentheti, hogy a nagyváros közeli középvárosok „agglomerációs árnyékban” találhatják magukat (Burger et al. 2014b), ami a központi (adminisztratív, közszolgáltatási) funkciók csökkenéséhez és ennek következtében a nagyvárostól függő, túlnyomórészt lakóterületekké való átalakuláshoz vezethet. Burger et al. (2014b), valamint Meijers és Burger (2017) szerint a nagyvárosi funkciók és a magas színvonalú kulturális szolgáltatások tekintetében a nagyobb városok jobban képesek a méretkölcsönzésre, mint a kisebbek. Baráth (2009) ezeket a városokat „csapágyvárosokként” definiálta.

A metropoliszoktól távolabbi területek lehetősége a kis- és középvárosok integrálódó hálózata. Itt a kulcskérdés az, hogy a kis- és középvárosok ilyen hálózata helyettesítheti-e a nagyvárosok agglomerációs gazdaságát (Johansson & Quigley, 2004; Phelps et al., 2001). Ezt a hipotézist Meijers & Burger (2010) tesztelte az amerikai statisztikai nagyvárosi területekre (MSA). Megállapították, hogy a földrajzilag közel fekvő kisebb városok hálózata nem tudja helyettesíteni egy nagyváros urbanizációs externáliáit. A periférikus, kevésbé urbanizált, a nagy metropoliszoktól távoli régiókra gyakran jellemző az autonóm városok jelenléte. Bár e régiókban a városok általában kisebbek a lakosság és a munkahelyek számát tekintve, gyakran jelentős szerepet játszanak a kiterjedt vidéki és periférikus területeken belüli kulcsfontosságú csomópontokként. Ezek a városok nem tudnak közvetlenül a közeli városoktól vagy településektől előnyöket kölcsönözni; ugyanakkor a verseny sem fenyegeti őket, és helyi városi központként megtartják a kissé provinciális, de stabil szerepüket.

Ezért a középvárosok térszerkezeti pozíciójának három alapvető típusát írhatjuk körül: (1) autonóm (elszigetelt, önmagában álló), általában periférikus vidéki régiókban találhatók; (2) nagyvárosi agglomerációhoz kapcsolódó középvárosok, amelyek a nagyvárosok és nagy metropoliszok által uralt, többmagvú nagyvárosi területek és agglomerációk szerves részét képezik; és (3) több kis- és középváros policentrikus hálózata (általában a nagyvárosi agglomerációkon kívüli, szerényebben urbanizált régiókban találhatók) (Baráth, 2009; Sýkora & Mulíček, 2017).

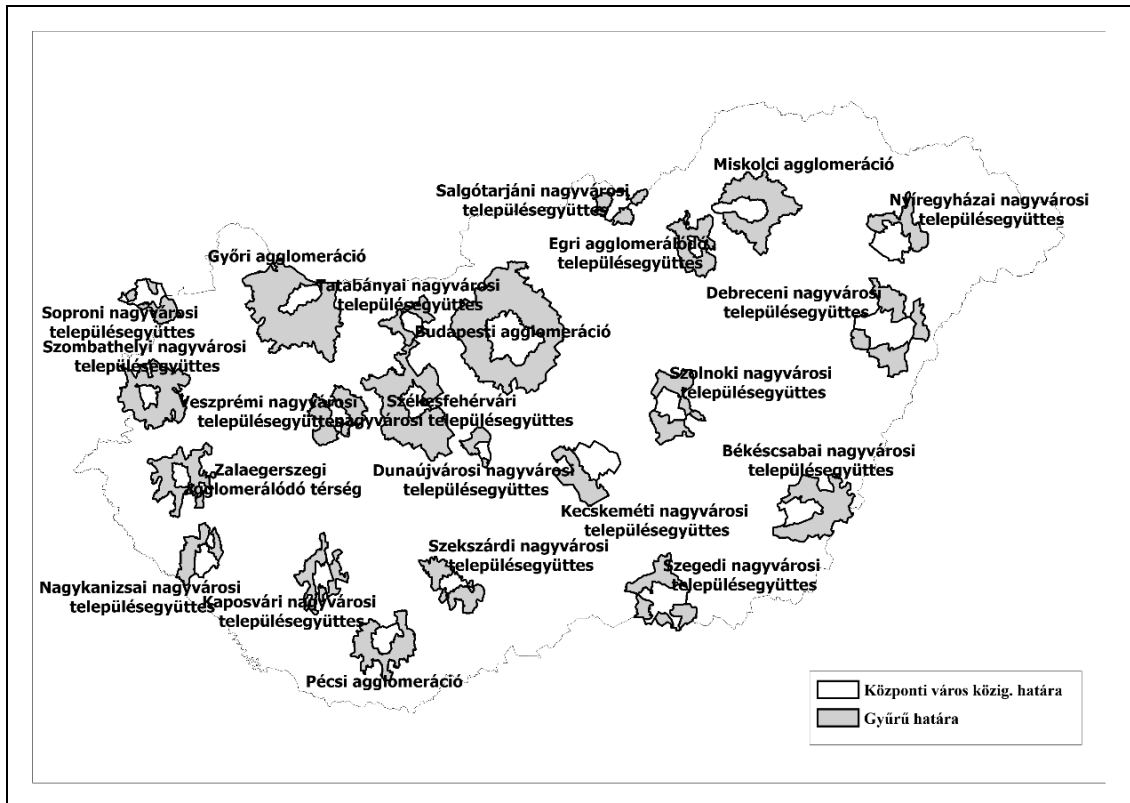
3. Anyag és módszer

A vizsgálathoz a Központi Statisztikai Hivatal által 2001-ben, 2011-ben és 2022-ben végzett népszámlálások munkaügyi ingázási adatait használtuk fel, vagyis a foglalkoztatottak¹ munkahelytelepüléseinek és lakóhelytelepüléseinek országos mátrixát. Az „ingázás” fogalma alatt jelen tanulmányban azt a napi, esetleg heti többszöri munkába járást értjük, amely során egy település lakosa jövedelemszerzés céljából egy másik településen elhelyezkedő munkahelyre jár, tehát települési közigazgatási határt lép át. A három időpont összehasonlító vizsgálatát megnehezíti, hogy a 2001-es és 2011-es adatbázisban nem csak konkrét céltelepülés nevek szerepelnek, hanem létezik a „változó településre eljáró” kategória is, melyek esetében nem ismerjük a munkavégzés helyét. A 2022-es adatbázisban ez a kategória már nem szerepel. A 2001-es adatbázisban 182.574 eset, míg 2011-ben 153.410 ilyen eset fordult elő. A probléma kiküszöbölésére az első két évben csak az ismert desztinációval rendelkező eseteket vettük figyelembe. Így a három adatbázis pontos, számszerű összehasonlításra nem ad alkalmat, de a tendenciák elemzésére megfelelő. Az ingázási adatokat kiegészítettük a települések belterületére vonatkozó súlyponti földrajzi koordinátákkal, melyeket QGIS-programban állítottunk elő, továbbá hozzárendeltük a települések egyéb statisztikai adatait (állandó és lakónépesség december 31-én).

A vizsgálat területi fókuszául a Budapesti agglomerációt és azokat a megyei jogú városokat tettük, melyek esetében a KSH agglomerációkat, agglomerálódó térségeket, illetve nagyvárosi településegységeket határolt le, s amelyek a vizsgálat időpontjában érvényben voltak. Így 22 város és településegységek adatait elemeztük. Ezeket tekintettük Magyarország felső- és középfokú városrégióinak (1. ábra). Az egyszerűség kedvéért, a továbbiakban, a szövegben ezekre a településegységekre a „várostérség” fogalommal fogunk utalni. Minden várostérség egy központi városból és a hozzá tartozó településekből (gyűrű) áll össze.

¹ A tanulmányban a „foglalkoztatott” definíciójaként a népszámlálásban megadott definíciót használjuk (KSH, 2014): Foglalkoztatottnak minősül minden 15 éves és idősebb személy, aki az eszmei időpontot megelőző héten legalább egy órányi, jövedelmet biztosító munkát végzett, vagy rendszeres foglalkozásától (pl. betegség miatti távollét vagy fizetett, illetve fizetés nélküli szabadság miatt) csak átmenetileg volt távol.

1. ábra: Magyarország várostérségei

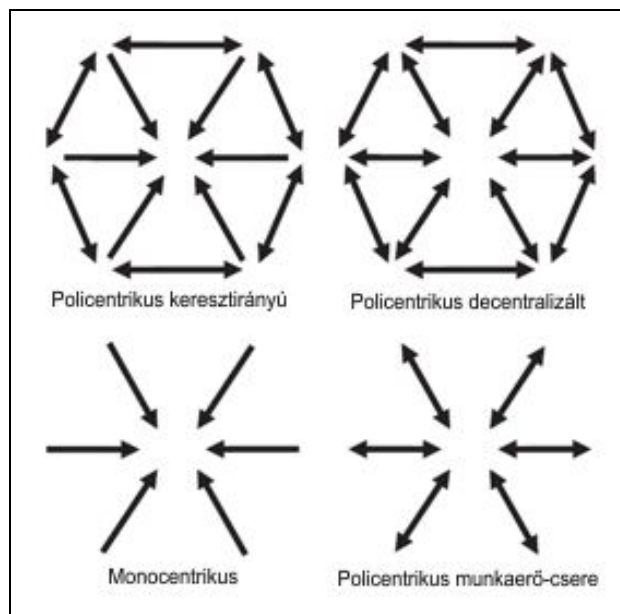


Forrás: saját szerkesztés.

Vizsgálatainkban nemcsak a várostérség egészére vonatkozó, hanem a központi város és a gyűrű adatainak elemzését is elvégeztük. A gyűrűben vizsgáltuk a megjelenő alközpontokat is, ezzel az egyes térségek belső térstruktúráját elemeztük: hogyan oszlanak meg százalékos arányban az ingázási irányok a központ, a gyűrű, illetve a várostérségen kívüli lakóhelyek és desztinációk között. A szakirodalom a várostérségek belső ingaforgalmának tipizálására három tipikus irányt, s négy térbeli típust vezetett be: a hagyományos ingázást, amely a városkörnyékből a központi városba irányul; a munkaerőcsere-ingázást, amikor a városból is jelentős a munkaerő-áramlás a városkörnyék központjaiba, s a keresztirányú áramlást, amely a városkörnyék települései között valósul meg (Burger et al., 2011; Hardi, 2015).

Ezek alapján a monocentrikus és policentrikus térbeli mintázatokban négy alaptípust különíthetünk el (2. ábra). A munka során megvizsgáltuk, hogy hogyan alakul a várostérségek munkaügyi attraktivitása a térben. Mivel a munka célja nem vonzáskörzet lehatárolás volt (Tóth & Nagy, 2024), ezért ehhez két egyszerű, s könnyen összehasonlítható módszert választottunk. Egyrészt kiszámítottuk az ingázók lakóhely-települése és a munkahely-települések közötti földrajzi távolságot a földrajzi koordináták alapján, s ennek az ingázók számával súlyozott átlagát rendeltük hozzá a várostérségek központi városához, illetve a térség egészéhez.

2. ábra: A várostérségek térstruktúrájának típusai a munkaerő-áramlás alapján



Forrás: Burger et al. (2011: 163).

A másik vizsgálati irány volt, hogy a várostérségekhez hozzárendeltük azokat a lakóhely-településeket, melyek esetében a legnagyobb az adott várostérségbe járók száma, függetlenül annak arányától a település összes elingázójából. Az így kialakult településcsoportot domináns beingázási övezetnek neveztük el. Ez nem feleltethető meg a hagyományos vonzáskörzet-lehatárolásnak (Erdősi, 1985), hiszen elképzelhető, hogy egy településről az ingázók fő célpontja egy alacsonyabb hierarchiaszintű település. Itt a dominanciát úgy kell értelmezni, hogy a közép- és felsőfokú központok közül vesszük azt a központot, ahova a legtöbb elingázó jár az adott településről. A módszer egyszerűsége mellett előnye, hogy csak kisszámú, kifejezetten kisméretű települések esetében tapasztaltuk, hogy vagy nem volt olyan ingázó, aki valamely vizsgált várostérségbe járt volna, avagy a településről több (kettő-négy) várostérségbe azonos számú munkavállaló ingázott volna. A települések 95-98%-a besorolható volt. Ennek eredményeit kartogramokon ábrázoltuk és hasonlítottuk össze. A kartogramokon a lakótelepülések esetében a valamely várostérséghez tartozás tényét, valamint az oda ingázók arányát tüntettük fel. Mindezek alapján számításokat végezhattünk a beingázási övezetből érkezők számáról és annak változásáról, az övezetek kiterjedéséről.

4. Eredmények

4.1. Alapadatok

Az adatok elemzése egy alapvető országos koncentrációs folyamatot mutat a főváros és a Budapesti agglomeráció irányába. Ez igaz a lakosságszámra és az ingázók számára, valamint a munkahelyek számára egyaránt (1. táblázat). Az országos szinten jellemző népességszökkenés regionális és településhálózati eltéréseket mutat. A központi agglomeráció növeli a népességét, míg a középvárosi várostérségek az országos átlaghoz hasonló csökkenést mutatnak (tehát a részesedésük stagnál), míg a várostérségeken kívüli területek lakossága

erősebben fogy. A várostérségek népessége a központi agglomeráción kívül csak a Soproni NTE területén növekedett, sőt, ott nagyobb mértékben, mint a Budapesti agglomerációban (114,7%). Még Kecskemét és Győr térségében tapasztalhatunk enyhe növekedést (104,1 és 107,6%). A többi várostérségben lakosságszám csökkenése mutatható ki.

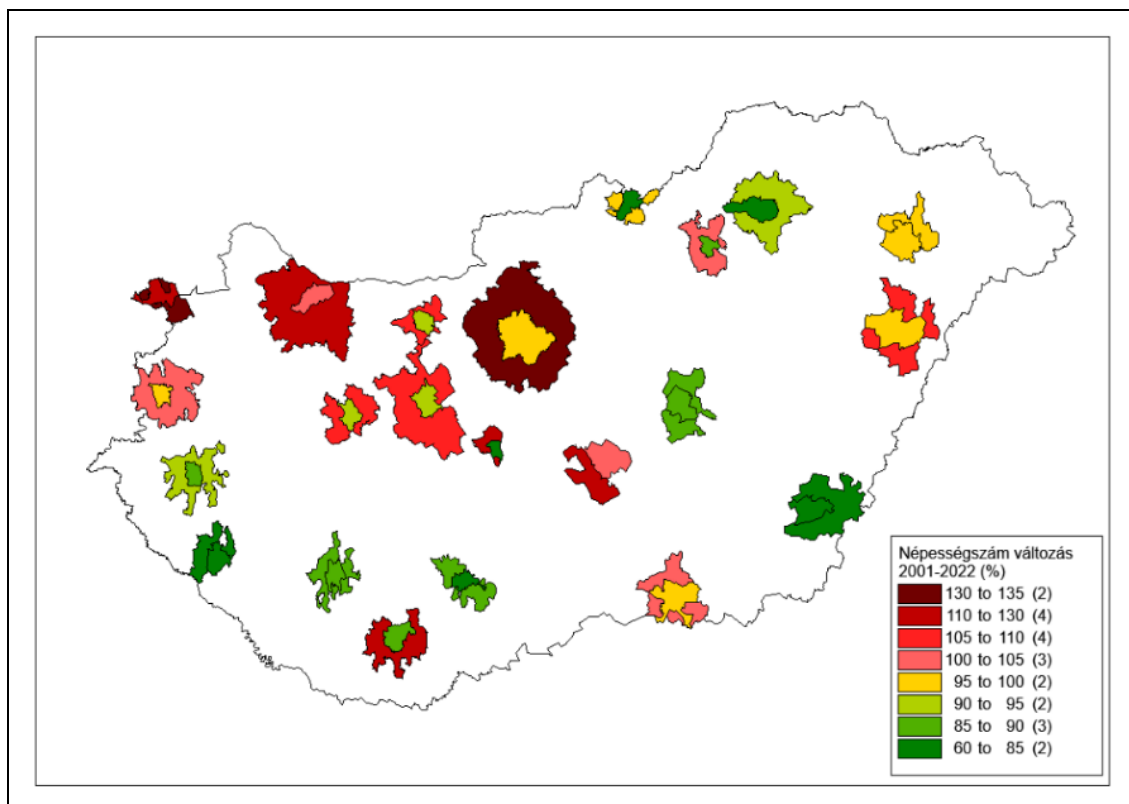
1. táblázat: A vizsgált térségtípusok (Fővárosi agglomeráció, vidéki várostérségek, a várostérségeken kívüli vidéki területek) jellemző alapadatai, azok megoszlása és változása (2001; 2011; 2022)

Térségek	Lakónépesség			Beigázók			Helyben dolgozó lakosok			Az összes foglalkoztatott		
	Száma (fő)	Részesed és az országos összesből (%)	Változás 2001-hez képest (%)	Száma (fő)	Részesed és az országos összesből (%)	Változás 2001-hez képest (%)	Száma (fő)	Részesed és az országos összesből (%)	Változás 2001-hez képest (%)	Száma (fő)	Részesed és az országos összesből (%)	Változás 2001-hez képest (%)
2022												
Budapesti aggl.	2576965	26,8	106,6	618882	34,2	241,3	980350	35,2	123,9	1599232	34,8	152,7
Várostérségek	2582721	26,9	94,4	555445	30,7	189,0	835535	30,0	103,6	1390980	30,3	126,4
Vidék	4440058	46,3	88,4	637805	35,2	174,5	968062	34,8	98,4	1605867	34,9	119,0
Magyarország	9599744	100,0	94,3	1812132	100,0	165,0	2783947	100,0	107,8	4596079	100,0	124,9
2011												
Budapesti aggl.	2526895	25,4	104,5	355695	30,7	138,7	813095	31,9	102,8	1168790	31,5	111,6
Várostérségek	2670821	26,9	97,6	363523	31,3	123,7	779619	30,6	96,7	1143142	30,8	103,9
Vidék	4734209	47,7	94,3	441075	38,0	120,7	952484	37,4	96,8	1393559	37,6	103,3
Magyarország	9931925	100,0	97,6	1160293	100,0	105,6	2545198	100,0	98,6	3705491	100,0	100,7
2001												
Budapesti aggl.	2417537	23,8	100,0	256482	23,3	100,0	791138	30,6	100,0	1047620	28,5	100,0
Várostérségek	2737126	26,9	100,0	293885	26,8	100,0	806496	31,2	100,0	1100381	29,9	100,0
Vidék	5020177	49,3	100,0	365485	33,3	100,0	983722	38,1	100,0	1349207	36,7	100,0
Magyarország	10174840	100,0	100,0	1098426	100,0	100,0	2581356	100,0	100,0	3679782	100,0	100,0

Forrás: KSH Népszámlálások ingázó adatai alapján saját számítások.

Ha külön-külön megvizsgáljuk a várostérségek központi városainak és a gyűri településeinek adatait, akkor látható, hogy a városok lakosságszáma csak Győrben (100,6%), Kecskeméten (102,3%) és Sopronban (110,8%) növekedett. A gyűri lakosságszáma 13 esetben növekedett, míg 9 (kisebb és/vagy hátrányosabb helyzetű középvárosok) esetében a gyűri lakosságszáma is csökkent (3. ábra).

3. ábra: A központi város és a gyűrű lakosság-szám-változása a várostérségeken



Forrás: TEIR adatok alapján saját szerkesztés.

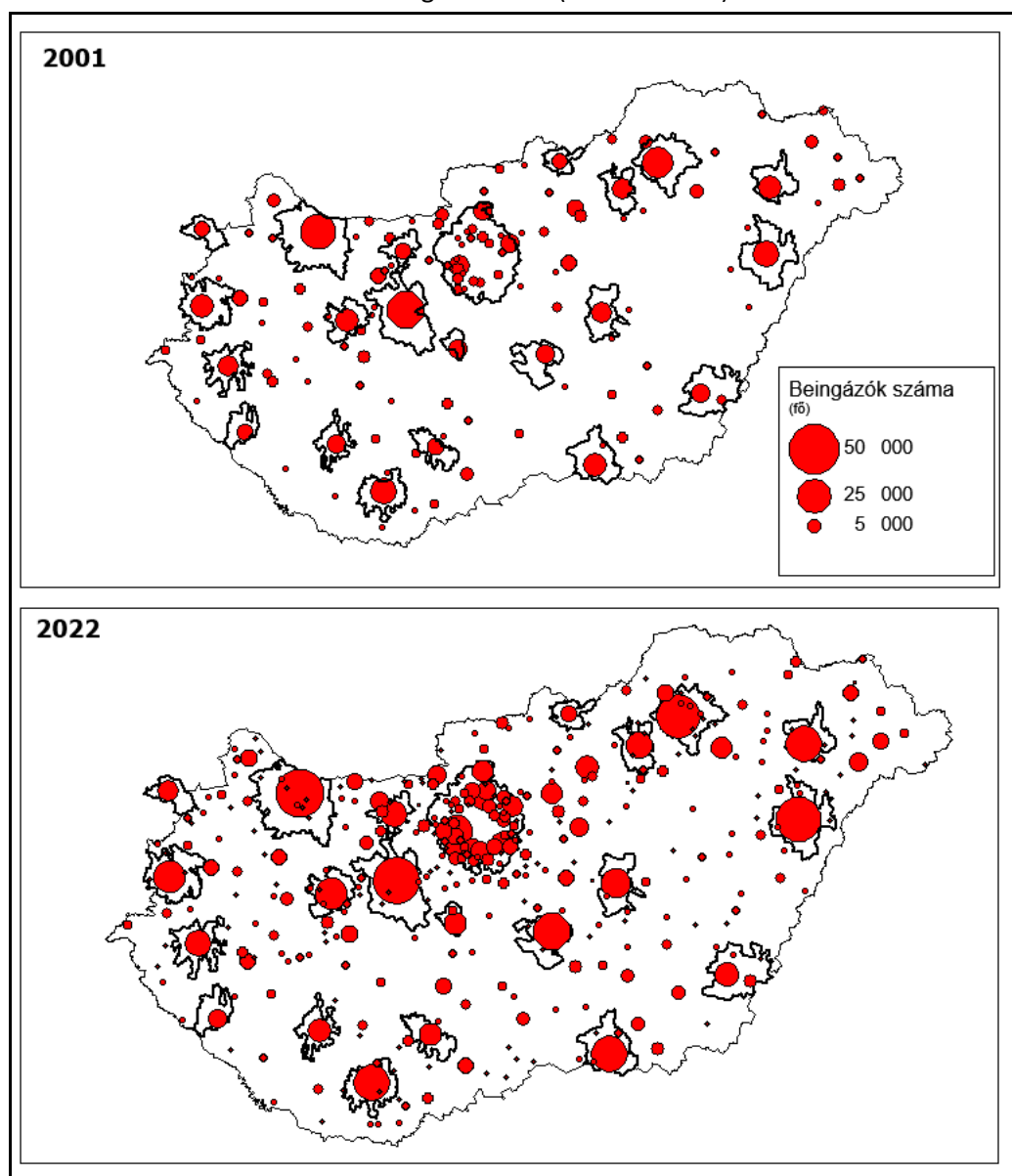
Az ingázók és a foglalkoztatottak száma erősen bővült a vizsgált időszakban, valamennyi általunk vizsgált területi kategóriában, de a belső arányok eltolódtak. Országos átlagban az ingázók számának bővülése 2001-hez képest 165%, ami jóval meghaladja a foglalkoztatottak számának bővülését (124,9%), s méginkább a helyben, saját településen dolgozók számának változását (107,8%), amit több térség esetében csökkenés jellemez. Jelentős különbség tapasztalható Budapest és agglomerációja, a vidéki várostérségek, s a várostérségeken kívüli (vidéki) települések között. Míg a vidéki települések adnak otthont a lakosság közel felének (csökkenő arányban), addig a központi agglomeráció és a vidéki várostérségek tömörítik a magyar lakosság negyedét-negyedét. A beingázók és a településen foglalkoztatottak megoszlása durván harmadolódik a három kategória között. Mint látni fogjuk, ezek az arányok átalakulóban vannak, s érezhető a központi térség növekedése számszerűleg és arányaiban, a vidéki várostérségek részesedésének stagnálása, s a vidék csökkenése. A központi agglomeráció lakosságszámánál lényegesen nagyobb arányban részesedik a beingázókból és a munkahelyekből, s a vidékhez viszonyított különbség folyamatosan növekszik.

4.2. A várostérségek térbeli jelentősége: a mennyiségi és térbeli terjeszkedés

Várostérségeink a Budapesti agglomeráció kivételével alapvetően monocentrikusnak tekinthetők. Megvizsgáltuk a településeket a beingázók száma szerint, s összevetettük a 2001. és 2022. évi adatokat, s térképre vittük a legalább 1000 fő beingázót vonzó településeket (4. ábra). 2001-ben 130, míg 2022-ben 355 ilyen település volt. Az érintett települések száma

tehát növekedett, s általában a beingázók száma is. A Budapesti agglomeráció már 2001-ben is decentralizált volt, hiszen a gyűrűben 23 település fogadott 1000 főnél több ingázót, de a növekedés következtében számuk 2022-re 55-re bővült. Valamennyire a vidéki várostérségekben is oldódott a monocentrikus jelleg. Míg 2001-ben csak három olyan várostérség volt a központi agglomeráción kívül, ahol a központ mellett egy-egy ilyen másodlagos központot találtunk (Békéscsaba, Szeged, Veszprém), addig 2022-ben 15 vidéki várostérségben találtunk egy vagy több ilyen települést, a legtöbbet Miskolc (8 db) és Győr (7 db) közelében. Ugyanakkor látható az is, hogy a két időpont között még több hasonló kisközpont jött létre a várostérségeken kívüli, vidéki térben. Sőt, ez utóbbiak között találunk olyanokat is, melyek több beingázóval rendelkeznek, mint a kisebb várostérségek (pl. Gyöngyös, Hatvan, Tiszaújváros).

4. ábra: A legalább 1000 beingázót fogadó települések Magyarországon a várostérségekben és a várostérségeken kívül (2001 és 2022)



Forrás: KSH népszámlálások ingázó adatai alapján saját szerkesztés.

A várostérségek attraktivitása az ingázás szempontjából egyre nagyobb területre terjed ki. Az adatokból az látható, hogy mind mennyiségileg, mind kiterjedésében egyre nagyobb lesz az a körzet, ahonnan a várostérségekbe az ingázók bejárnak. Mennyiségi szempontból látható, hogy a három időpontban általában növekvő a várostérségen kívülről beingázók aránya a belül ingázók számához képest, sok esetben jelentősen meghaladja azt (2. táblázat). A várostérségek jellemzően két csoportot alkotnak: Budapest, Győr, Miskolc, Szombathely, Zalaegerszeg és Békéscsaba térségére jellemző, hogy az ingázók nagyobb arányban a térségen belülről érkeznek, s növekvő mértékben ugyan, de a belső ingázók számát nem meghaladó mértékben a várostérségen kívülről. A többi esetben a kívülről érkezők vannak többségben, számuk és arányuk is gyorsan növekedik. Van, ahol a 2022-ben a kívülről érkezők már a belső ingázók háromszorosát is kiteszik (Kecskemét térségében 371,6%).

2. táblázat: A várostérségekben a beingázók megoszlása a lakóhely elhelyezkedése szerint (2001; 2011; 2022)

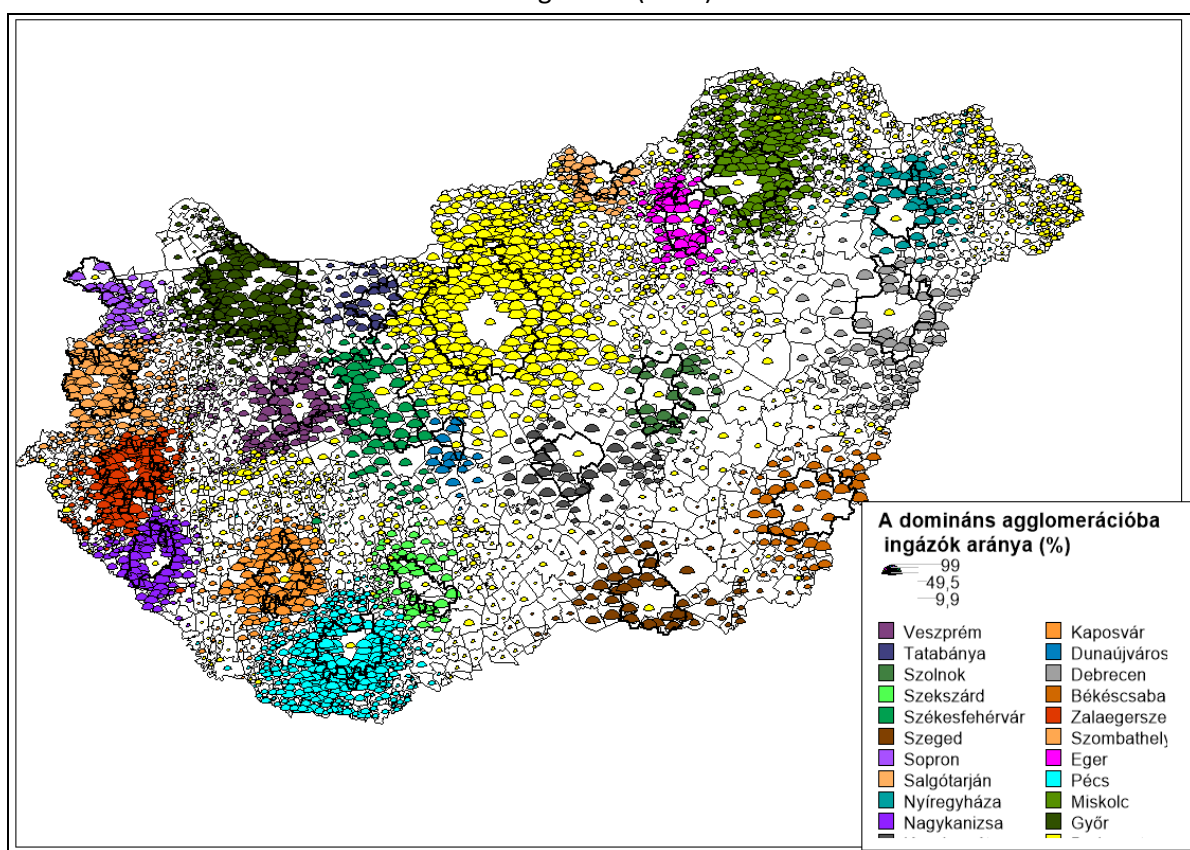
Várostérség	Beingázók száma (fő)		Beingázók száma (fő)		Beingázók száma (fő)		A térségen kívülről érkezők aránya a belül ingázókhoz képest		
	2001		2011		2022				
	Térségen belülről	Térségen kívülről	Térségen belülről	Térségen kívülről	Térségen belülről	Térségen kívülről	2001	2011	2022
	fő						%		
Budapesti aggl.	165399	91083	232515	123180	347133	271749	55,1	53,0	78,3
Győri aggl.	23130	8131	27108	10671	38732	20438	35,2	39,4	52,8
Miskolci aggl.	16631	9369	19450	12903	24804	24088	56,3	66,3	97,1
Pécsi aggl.	7209	9577	9424	11165	12633	19035	132,8	118,5	150,7
Egri A.T.	5626	5132	5881	6350	8225	12443	91,2	108,0	151,3
Szombathelyi A.T.	11144	5125	12241	7233	14172	12749	46,0	59,1	90,0
Zalaegerszegi A.T.	7625	5597	8469	8637	9040	9134	73,4	102,0	101,0
Békéscsabai N.TE.	6275	5672	7171	6406	9670	10361	90,4	89,3	107,1
Debreceni N.TE.	8765	8630	11564	13558	17578	29354	98,5	117,2	167,0
Dunaújvárosi N.TE.	3254	5019	4517	7291	4551	9879	154,2	161,4	217,1
Kaposvári N.TE.	5040	4797	4979	5481	5963	9109	95,2	110,1	152,8
Kecskeméti N.TE.	3394	6328	4301	11119	6552	24344	186,4	258,5	371,6
Nagykanizsai N.TE.	3234	3890	3499	4502	3445	6215	120,3	128,7	180,4
Nyíregyházi N.TE.	4878	8770	6112	13180	8035	21697	179,8	215,6	270,0
Salgótarjáni N.TE.	2147	3808	2393	3660	2672	4801	177,4	152,9	179,7
Soproni N.TE.	3554	3247	3449	4104	4212	6749	91,4	119,0	160,2
Szegedi N.TE.	9276	5837	10818	9265	14479	18428	62,9	85,6	127,3
Székesfehérvári N.TE.	15006	16076	16968	17579	22238	27205	107,1	103,6	122,3
Szekszárdi N.TE.	2878	5265	3025	6189	3417	8919	182,9	204,6	261,0
Szolnoki N.TE.	5235	6066	5857	8393	7445	14730	115,9	143,3	197,9
Tatabányai N.TE.	3240	4904	4337	7584	6172	14173	151,4	174,9	229,6
Veszprémi N.TE.	5338	9766	5944	10746	7690	19869	183,0	180,8	258,4

Forrás: KSH népszámlálások ingázási adatai alapján saját számítások.

A térbeli terjeszkedés vizsgálatához domináns ingázási övezeteket vázoltunk fel. Minden várostérséghez hozzárendeltük azokat a településeket, ahonnan a legtöbb ingázó az adott térségbe jár. Látható, hogy Budapest esetében a domináns övezet térben rendkívül kiterjedt. A vidéki várostérségek esetében a domináns övezetek inkább stagnálnak, néhol csökkennek, néhol enyhén növekednek. A domináns övezetből érkezők aránya az ingázókból mindenhol csökken, tehát, ha a kívülről beingázók száma növekszik, a földrajzi koncentrációjuk csökken.

Az 5. ábra és a 3. táblázat megmutatja, hogy a lakóhely-településekről az elingázók mekkora aránya jár a domináns várostérségbe. Ebből látható, hogy a várostérségek vonzereje szinte minden esetben túlterjed a várostérség határain, ugyanakkor az is látszik, hogy az ország jelentős területein nem tapasztalható valamely közép fokú várostérség erős hatása (különösen az Alföldön). Itt valamely kisebb város vagy települések sora vonzza az ingázókat, illetve a Budapesti agglomeráció hatása „hatol be” a közép városok erőterei közé. Nagyon ritkán alakul ki az a helyzet, hogy két vagy több várostérség hasonló mértékben gyakorol vonzást egy településre. Ez jellemző az Észak-Dunántúlon, ahol a városaink „felosztották” a köztes teret, az ún. „belső periferiát”, s itt nem is jelenik meg Budapest, mint domináns desztináció.

5. ábra: Az egyes településekről a legfontosabb közép városi várostérségbe ingázók aránya az összes elingázóból (2022)



Forrás: KSH népszámlálás adatai alapján saját számítás és szerkesztés.

3. táblázat: A várostérségekbe a domináns övezetből beingázók számának és arányának alakulása az egyes népszámlálási években

Várostérség	Települések száma (db)			A domináns övezetből beingázók száma (fő)			A domináns övezetből ingázók aránya az összes beingázóból (%)			A domináns övezet összes elingázójából az ide ingázók aránya (%)		
	2001	2011	2022	2001	2011	2022	2001	2011	2022	2001	2011	2022
Budapesti aggl.	559	564	903	244006	328971	549142	95,14	92,49	88,73	67,78	68,79	58,33
Győri aggl.	188	192	188	29467	34084	48959	94,26	90,22	82,74	52,56	51,11	51,5
Miskolci aggl.	233	268	256	25023	30786	40409	96,24	95,16	82,65	50,53	46,67	48,73
Pécsi aggl.	286	282	294	16113	19262	26114	95,99	93,55	82,46	47,46	49,57	48,58
Egri A.T.	81	87	69	9844	10634	14444	91,5	86,94	69,89	50,2	43,89	48,87
Szombathelyi A.T.	172	187	196	15564	18477	23837	95,67	94,88	88,54	47,51	47,29	45,57
Zalaegerszegi A.T.	183	216	171	12015	14811	14543	90,87	86,58	80,02	49,78	41,34	47,76
Békéscsabai N.T.E.	67	66	57	11723	13112	17957	98,13	96,58	89,65	53,92	48,91	47,2
Debreceni N.T.E.	83	90	83	15932	22648	36043	91,59	90,15	76,8	55,53	48,1	54,53
Dunaújvárosi N.T.E.	18	20	17	7166	9477	9386	86,62	80,26	65,05	71,25	61,42	53,41
Kaposvári N.T.E.	138	142	130	9408	9452	11254	95,64	90,36	74,67	49,38	44,69	51,61
Kecskeméti N.T.E.	44	57	51	8350	12204	21168	85,89	79,14	68,51	57,95	51,79	53,95
Nagykanizsai N.T.E.	103	89	91	6622	6650	7326	92,95	83,11	75,84	50,77	58,35	48,25
Nyíregyházi N.T.E.	134	163	87	12833	17036	22823	94,03	88,31	76,76	35,48	35,95	45,04
Salgótarjáni N.T.E.	48	45	36	5440	5157	5571	91,35	85,2	74,55	56,49	55,24	47,36
Soproni N.T.E.	50	57	47	6106	6347	7085	89,78	84,03	64,64	49,6	44,59	49,17
Szegedi N.T.E.	70	77	71	14410	18231	23925	95,35	90,78	72,7	51,54	46,36	48,35
Székesfehérvári N.T.E.	110	94	79	25946	28377	35261	83,48	82,14	71,32	59,84	61,21	59,09
Szekszárdi N.T.E.	64	64	57	7838	8317	9859	96,25	90,26	79,92	46,84	48,71	44,58
Szolnoki N.T.E.	43	41	35	9771	11553	15752	86,46	81,07	71,03	52,91	48,87	48,84
Tatabányai N.T.E.	27	31	34	6267	8831	13377	76,95	74,08	65,75	39,2	40,76	40,3
Veszprémi N.T.E.	122	98	118	13014	14070	19647	86,16	84,3	71,29	40,51	41,37	41,88

Forrás: KSH népszámlálások adatai alapján saját számítások.

A fővárosi agglomeráció domináns beingázási övezete nemcsak az ingázók számát tekintve növekedik, de jelentős a térbeli bővülése is. Ma már az egész országra kiterjed, elsősorban a keleti, délkeleti és déli országrészekben. Jelentős területeken vált a legfontosabb ingázási céllá az északkeleti peremvidéken, ahol a miskolci és a nyíregyházi várostérségektől hódított el jelentős területeket. Hasonló a helyzet az Alföld középső és Duna menti területein. Jelentős mértékben növekedett a Budapesti agglomeráció jelentősége a Balaton északi és déli partján, Somogyban, valamint a Zala és Veszprém vármegyék határán található belső periféria déli részén. Mindemellett fontos jelenség, hogy a vizsgált megyei jogú városaink többségében is Budapest (illetve az agglomerációja) vált a legfontosabb ingázási céllá, néhány kivétellel. A kivételek a nyugati megyeszékhelyek: Győr, Szombathely, Zalaegerszeg, ahol a saját várostérség (valamint Ausztria) a legfontosabb ingázási cél. Győrből 3170 fő ingázik a Győri agglomerációba, míg külföldre 2539; a Budapesti agglomerációba 2347 fő. Szombathelyről a külföldre ingázók száma a legnagyobb, 3175 fő, a saját várostérségbe 1652 fő, míg a Budapesti agglomerációba 1017 fő jár el. Zalaegerszegről 1090 fő a saját várostérségbe, 1046 fő külföldre,

míg 914 fő a Budapesti agglomerációba ingázik. Békéscsaba esetében sem Budapest az első, de itt ez a Békéscsabai településeggyüttes sajátos viszonyaira vezethető vissza: Gyula jelentős foglalkoztató a várostérségen belül. Így a saját településeggyüttesen belüli településre 1447 fő ingázik Békéscsabáról (közülük 805-en Gyulára), míg a Budapesti agglomerációba 1276 fő.

A munkahely-településekhez az ingázók lakóhelyeinek súlyozott átlaggal számított földrajzi távolságát hozzárendelve, látható, hogy minden vizsgált térségtípus esetében növekedett a vonzáskörzet rádiusza 2001 és 2022 között (4. táblázat).

4. táblázat: Átlagos ingázási távolságok (Az ingázók munkahely- és lakóhely-települései közötti légvonalbeli távolság ingázók számával súlyozott átlag; km)

A munkahely elhelyezkedése	2001	2011	2022
	km		
Budapesti agglomeráció	28,3	30,7	46,2
Középvárosi várostérségek	16,1	19	26,7
Várostérségeken kívüli települések	13,5	16,7	24,2
Magyarország összesen	19,5	22,6	33,3

Forrás: KSH adatok alapján saját számítás.

Látható, hogy összességében a Budapesti agglomeráció emelkedik ki, mind a távolság mértékét, mind annak gyors növekedését illetően. Elsősorban a főváros, maga vonz számos ingázót nagyobb távolságokról, akár a határ menti településekről. A gyűrű vonzereje kisebb távolságon belül érvényesül. A középvárosaink és várostérségeik attraktív ereje alig különbözik az ország többi részétől, hiszen az átlagos távolságok alig haladják meg a vidéki térség átlagos ingázói távolságát. Ha a várostérségeket részleteiben vizsgáljuk, látható, hogy a központokba ingázók lakhelyeinek átlagos távolsága jellemzően magasabb, mint a gyűrűbe ingázóké, s néhol ez a különbség jelentős (pl. Sopron, ahol a legmagasabb érték jött ki a központi városra, 2022-ben Budapestet is megelőzve). Központjaink többségében átlagos, a vidékre jellemző 20–30 kilométeres távolságokat számoltunk. A várostérségek sorából Győr, Debrecen és Kecskemét emelkednek némileg ki a 35–37 kilométeres átlagukkal, valamint kiugró értéket ér el Sopron.

4.3. A várostérségek belső térszerkezetének vizsgálata

A várostérségeken belüli ingázó mozgások vizsgálatánál kiszámítottuk a gyűrűből a központba, a központból a gyűrűbe és a gyűrűben horizontálisan mozgó foglalkoztatottak arányát (5. táblázat). A foglalkoztatottak, ingázók száma mindenhol növekedett a vizsgált időszakban. Látható, hogy várostérségeink alapvetően monocentrikusak maradtak, a gyűrűkben zajló horizontális mozgások aránya a legtöbb esetben kicsi, de a gyűrűk részesedése az ingázó foglalkoztatottakból erősödik. Ennek eredményképpen a központok részesedése mindenhol csökken kisebb-nagyobb mértékben. A gazdasági értelemben erősebb, nagyobb kapacitású térségek esetében jellemző a decentralizáció (Budapest, Győr, Miskolc). Településföldrajzi adottságoknál fogva Békéscsaba településeggyüttese esetében jellegzetes mintázat alakult ki,

ahol a megyeszékhely, illetve Gyula között létezik egy munkamegosztás, de a horizontális irányok gyengülnek.

5. táblázat: A várostérségeken belül ingázók megoszlása a fő irányok szerint (2001; 2011; 2022)

Várostérségek	A várostérségen belül ingázók száma (fő)			Változás 2001-2022 (2001=100%)	Gyűrűből központba ingázók aránya (%)			Horizontális ingázás a gyűrűben (%)			A központból a gyűrűbe ingázók aránya (%)		
	2001	2011	2022		2001	2011	2022	2001	2011	2022	2001	2011	2022
Budapesti	165399	232515	347133	209,9	66,7	61,4	59,1	19,5	21,7	24,0	13,8	16,8	16,9
Győri	23130	27108	38732	167,5	82,9	78,7	77,2	11,3	13,8	14,7	5,7	7,5	8,2
Miskolci	16631	19450	24804	149,1	79,9	77,5	73,8	10,7	12,5	14,3	9,4	10,1	11,9
Pécsi	7209	9424	12633	175,2	81,9	85,4	82,9	6,4	5,4	6,1	11,8	9,2	11,1
Egri	5626	5881	8225	146,2	90,2	85,5	74,8	3,4	4,7	8,3	6,4	9,9	16,9
Szombathelyi	11144	12241	14172	127,2	79,8	80,0	78,3	11,1	10,3	10,0	9,1	9,7	11,7
Zalaegerszegi	7625	8469	9040	118,6	76,8	82,1	77,7	11,6	8,8	11,3	11,6	9,1	11,0
Békéscsabai	6275	7171	9670	154,1	65,8	65,4	65,8	23,2	20,4	19,2	11,0	14,2	15,0
Debreceni	8765	11564	17578	200,5	81,2	80,8	81,9	8,6	8,8	8,8	10,2	10,4	9,4
Dunaújvárosi	3254	4517	4551	139,9	89,5	69,0	70,8	2,4	8,3	5,7	8,1	22,6	23,5
Kaposvári	5040	4979	5963	118,3	75,7	83,2	79,5	7,4	6,3	6,7	16,9	10,5	13,8
Kecskeméti	3394	4301	6552	193	88,6	86,7	84,7	3,1	3,8	4,5	8,3	9,5	10,8
Nagykanizsai	3234	3499	3445	106,5	80,9	82,5	77,7	7,9	6,6	8,3	11,2	10,9	14,0
Nyíregyházi	4878	6112	8035	164,7	84,0	85,8	84,3	3,8	4,1	4,3	12,2	10,2	11,4
Salgótarjáni	2147	2393	2672	124,5	91,1	90,2	86,6	3,8	3,5	4,9	5,2	6,3	8,5
Soproni	3554	3449	4212	118,5	83,9	82,7	81,0	5,5	5,6	6,1	10,6	11,6	12,9
Szegedi	9276	10818	14479	156,1	76,2	78,3	76,8	4,4	5,3	6,4	19,4	16,4	16,8
Sz. fehérvári	15006	16968	22238	148,2	87,7	86,4	84,8	6,6	7,7	9,0	5,7	6,0	6,2
Szekszárdi	2878	3025	3417	118,7	91,5	91,1	88,1	4,0	3,7	5,4	4,5	5,2	6,5
Szolnoki	5235	5857	7445	142,2	89,2	87,3	84,9	4,1	5,0	6,0	6,7	7,7	9,2
Tatabányai	3240	4337	6172	190,5	70,2	71,5	63,0	9,7	7,9	9,1	20,1	20,5	27,9
Veszprémi	5338	5944	7690	144,1	72,9	77,0	75,5	8,2	7,3	9,3	18,9	15,7	15,3

Forrás: KSH népszámlálások ingázó adatai alapján saját számítások.

5. Megállapítások

Kutatásunk elsősorban arra irányult, hogy a hazai középszintű várostérségek relatív helyzetére rávilágítsunk a magyar településhálózaton belül, ezzel megvizsgálva a magyar városhálózat térszerkezeti átalakulását. Az ingázási adatok erre jó alapot biztosítottak, hiszen a munkaerő áramlási iránya, mint térbeli jelenség kirajzolja az ingázási központok helyét, szerepét. Láthatóvá vált, hogy az elmúlt évtizedekben a vizsgált 21 város és térségük súlya mennyiségi értelemben együttesen Budapest és agglomerációja súlyának felel meg a magyar településhálózatban mind a lakosság számát, mind az ingázók számát, illetve a foglalkoztatottak számát tekintve. Nagy általánosságban azt mondhatjuk, hogy a magyar lakosság mintegy negyede él a fővárosban és agglomerációjában, másik negyede a középszintű várostérségekben, s fele vidéken. Mindeközben a foglalkoztatás mintegy harmada valósul meg a központi térségben, harmada középszinten, s harmada vidéken. A három népszámlálási időpontot összevetve figyelemre méltó az arányok átalakulása, hiszen a Budapesti

agglomeráció súlya növekedett, míg a középszintű várostérségek relatív súlya stagnált, valamint a vidék esetében csökkent.

Alapvető megállapításként azt mondhatjuk, hogy a középvárosi térségek számszerűleg növekvő foglalkoztatás mellett nem javítottak országos helyzetükön, szerepükön az elmúlt évtizedekben. Középvárosaink többsége nem emelkedik ki jelentősen a vidéki városok hálózatából, sőt, a kisebb központok erősödésével relatív súlyuk csökken. Bár néhány esetben tapasztalható fejlődés, de egyik középvároson sem látszik, hogy a vidék másodlagos urbánus központjává válna, mint pl. Brno Csehországban vagy Graz Ausztriában. Nagyon nagy a szakadék a központi agglomeráció és az egyes vidéki agglomerációk adatai között, s ez a különbség növekszik.

A vizsgált adatok elemzése alapján láthatjuk, hogy Budapest és agglomerációjának elszívó ereje erősödik, s meglepő módon az ország távoli vidékein is egyre inkább érvényesül. 2022-re az ország északkeleti határtérségében is a legfontosabb ingázási célponttá vált, visszaszorítva Miskolc és Nyíregyháza vonzerejét. Hasonló a helyzet az Alföld több térségében, s a délnyugati periferián is, ahol a dél-dunántúli központok rovására terjeszkedik a fővárosi térség.

A középfokú várostérségeink között különbséget tehetünk a jellemzőik, valamint regionális elhelyezkedésük szerint is. A tanulmány bevezetőjében említett három térszerkezeti kategóriába berendezhető városaink többsége: (1) nagyvárosi agglomerációhoz kapcsolódó középvárosok; (2) önálló központ középvárosok; (3) térségi hálózatba rendeződő középvárosok. Ezeket kiegészítve azonban meg kell jegyeznünk, hogy több várostérségünk nem sorolható egyik kategóriába sem, elsősorban gyengeségük miatt. A fővárost körülvevő és terjeszkedő agglomerációhoz kapcsolódva több „csapágyváros”-t is azonosíthatunk, melyek láthatóan a nagy, központi agglomeráció funkcionális részeivé váltak (Tatabánya, Székesfehérvár, Dunaújváros, Szolnok, Eger, Salgótarján, részben Kecskemét). A vidék jelentős területén azonosíthatunk autonóm központokat, bár láthatóan ezek nem tudják jelentősen növelni hatókörüket (Pécs, Szeged, Debrecen, Miskolc, Kecskemét). Hazai viszonylatban sajátos együtttest alkotnak az Észak-Dunántúl városai, melyek az önálló regionális hálózattá fejlődés jeleit mutatják. A többi önállónak (nem a Budapesti agglomerációhoz kapcsolódónak) minősíthető középváros ugyanakkor alig emelkedik ki a kisebb városok közül (pl. Szekszárd, Békéscsaba). Adminisztratív szerepüket leszámítva a hazai térszerkezetben nem töltenek be valódi középszintű (második vonalbeli) szerepet.

A magyar városhálózatra jellemző, hogy hiányzik a Budapest ellensúlyaként működő egy vagy több középváros, illetve középvárosi agglomeráció. Az ország mérete és lakosságszáma, a lakosság földrajzi eloszlása az ország területén – a közvélekedéssel szemben – lehetővé tenné, hogy kialakuljanak ilyen léptékű várostérségek, hiszen a főváros és agglomerációja által tömörített lakosságszám és munkahelyszám nem képvisel olyan nagy arányt, ami mellett egy-három ütőképes középvárosi agglomeráció ne fejlődhetne fel. Hazánknál kisebb és kevésbé népes országokban is kiegyensúlyozottabb a városhálózat (pl. Csehországban, Ausztriában). Ennek hátterében több okot is feltételezhetünk. Egyrészt történelmi örökség, hogy a vesztes első világháború után a szomszéd országokhoz kerültek azok a vidéki központok, melyek hagyományosan vidéki decentrumként működtek (pl. Pozsony, Kassa, Nagyvárad, Temesvár,

Szabadka). Azonban ne felejtjük el, hogy a 20. század elején ezek a városok a mai lakosságszámuk töredékével rendelkeztek (50-100 ezer lakos), s funkcionálisan sem töltötték be azt az urbanizációs szerepet a dualizmus korában sem, amivel a modern kor regionális központjaivá váltak volna. A korai urbanizációs folyamatok elsősorban Budapestet érintették akkor (Beluszky & Győri, 2005; Enyedi, 2012; Hardi et al., 2009). Valójában a 20. század során lezajlott urbanizáció az új államkeretek között tette ezeket a városokat mai értelemben vett regionális központokká 200-400 ezer lakossal. A megmaradt országterületen lévő középvárosaink nem tudtak ilyen fejlődési pályát befutni, ehhez hiányzott a fejlesztéspolitikai akarat, a konzekvensen végigvitt városhálózat-tervezés.

Másik fontos térszerkezeti okként kell említenünk a közlekedési hálózat alakítását. Köztudomású, hogy közlekedési hálózatunk abszolút centrális szerkezetű, a horizontális összeköttetések minősége és száma messze alatta marad a Budapest irányába mutató pályáknak, akár vasúti, akár közúti közlekedésről beszélünk. Az utóbbi évtizedek fejlesztései tovább erősítették ezt a centralizációt, a fővárosra vezetve a forgalmat, s kialakítva azt az ördögi kört, hogy az újabb fejlesztéseknek is ezekre a területekre kell koncentrálniuk a bővülő forgalom miatt. A középfokú központok körül végrehajtott közútfejlesztések is elsősorban a centrális irányok erősítését szolgálták. Bár a közlekedés-fejlesztési tervek már az 1930-as évek óta egyenrangúan tartalmazzák a horizontális irányokat (Fleischer, 1994, 2009), azok fejlesztése messze elmarad a centrális szerkezet fejlesztésétől, nem beszélve a várostérségek elmaradott belső hálózatairól és a vidék közlekedési rendszereiről. Krugman (1999, 2000) a térbeli fejlődést modellező közlekedéspálya-ábrái szerint ez a centrális mintázat megalapozza a centrum fejlődését, az erőforrás kiszívását a centrális hálózat zsákutcás végpontjaiból. Északnyugat-Dunántúl kivételt képez. A Budapest–Bécs tengely Krugman „agglomerációs” ábrájához hasonló, ahol két központ között alakul ki egy agglomerációs tengely. Ezt jól kiegészíti a nyugati határszélen a GYSEV horizontális irányú pályafejlesztési politikája, amely a Budapest iránytól függetlenül hozott létre a középfokú és kisebb központok között (Győr, Sopron, Szombathely, továbbá Mosonmagyaróvár, Kőrmend, Kőszeg) fejlett vasúti kapcsolatot Magyarországon, illetve az osztrák alközpontok (Eisenstadt, Wiener Neustadt), valamint Bécs között. Ezzel erősítette ezeket az ingázó pályákat nemcsak Ausztria irányába, de Magyarországon belül is.

6. Összefoglalás

A vizsgálat során a középfokú központok térszerkezeti helyét, kapcsolatrendszerét vizsgáltuk az ingázási adatok 2001., 2011. és 2022. évi mátrixa segítségével. A mintegy két évtizedet felölelő vizsgálati időszak alatt láthatóan növekedett a foglalkoztatás minden településkategóriában, de különösen a központi agglomerációban. Ugyanakkor az országon belüli arányok az egyes vizsgált települési kategóriák és az egyes térségek között átalakultak, s ez az átalakulás ma is folyamatosan zajlik. Magyarország történelmi öröksége, Budapest és agglomerációjának túlsúlya nem látszik enyhülni, sőt erősödik. Mindeközben a középszintű városok részesedése stagnál, nem látszik, hogy erősebb középszint jelenne meg, sőt a kisebb központok belesimulnak a kisebb városok hálózatába. Tehát az ország és városhálózata nem mozdult el a

policentrizmus irányába, habár az általános európai irányelvként is megjelent a városhálózat fejlesztése terén. Mindez azt mutatja, hogy Magyarországnak szüksége lenne egy policentrikus fejlesztési stratégiára, mely nemcsak a városok funkcióival, hanem a közöttük létező kapcsolatok erősítésével is foglalkozik. Enélkül jelentős társadalmi-gazdasági veszteségek érhetik az országot, mivel nem használja ki azokat a lehetőségeket, melyeket a meglévő városhálózat nyújtani tudna.

Irodalomjegyzék

- Agnoletti, C., Bocci, C., Iommi, S., Lattarulo, P., & Marinari, D. (2015). First- and Second-Tier Cities in Regional Agglomeration Models. *European Planning Studies*, 23 (6): 1146–1168. DOI: 10.1080/09654313.2014.905006
- Baráth, G. (2009). The Relation Systems of Metropolitan Areas: Comparative Analyses of Capital City Regions by the Example of Budapest, Székesfehérvár, Tatabánya in Hungary and of Paris and Sens in France. *Discussion Papers*, 75: 5–48. <https://tet.rkk.hu/index.php/DP/article/view/2334>
- Beluszky, P. & Győri, R. (2005). *Magyar városhálózat a 20. század elején*. Budapest – Pécs: Dialóg Campus Kiadó.
- Bolay, J. & Kern, A. (2019). Intermediate Cities. In: Orum, A. D. (ed.) *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies* Chichester: Wiley-Blackwell, pp. 1–5. DOI: 10.1002/9781118568446.eurs0163
- Burger, M. J., de Goei, B., van der Laan, L., & Huisman, F. J. M. (2011). Heterogeneous development of metropolitan spatial structure: Evidence from commuting patterns in English and Welsh city-regions, 1981–2001. *Cities*, 28 (2): 160–170. DOI: 10.1016/j.cities.2010.11.006
- Burger, M. J., Meijers, E. J., & van Oort, F. G. (2014a). Editorial: The Development and Functioning of Regional Urban Systems. *Regional Studies*, 48 (12): 1921–1925. DOI: 10.1080/00343404.2014.979782
- Burger, M. J., Meijers, E. J., Hoogerbrugge, M. M., & Tresserra, J. M. (2014b). Borrowed Size, Agglomeration Shadows and Cultural Amenities in North-West Europe. *European Planning Studies*, 23 (6): 1090–1109. DOI: 10.1080/09654313.2014.905002
- Camagni, R. & Capello, R. (2015). Second-Rank City Dynamics: Theoretical Interpretations Behind Their Growth Potentials. *European Planning Studies*, 23 (6): 1041–1053. DOI: 10.1080/09654313.2014.904994
- Cardoso, R. V., & Meijers, E. J. (2016). Contrasts between first-tier and second-tier cities in Europe: a functional perspective. *European Planning Studies*, 24 (5): 996–1015. DOI: 10.1080/09654313.2015.1120708
- Enyedi, G. (2012). *Városi világ (Urbanised world)*. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- Erdősi, F. (1985). Az ingázás területi-vonzáskörzeti szerkezete Magyarországon. *Demográfia*, 28 (4): 489–498.
- Escudero Gómez, L. A., García González, J. A., & Martínez Navarro, J. M. (2019). Medium-sized Cities in Spain and Their Urban Areas within National Network. *Urban Science*, 3 (1): 5. DOI: 10.3390/urbansci3010005
- Fleischer, T. (1994). A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. *Közlekedéstudományi Szemle*, 44 (1): 7–24.
- Fleischer, T. (2009). A közlekedés szerepe a policentrikus városhálózat fejlesztésében. *Tér és Társadalom*, 23 (1): 19–42. DOI: 10.17649/TET.23.1.1214
- Hardi, T. (2015). A munkaügyi ingázás területi mintái Észak-Dunántúlon. *Területi Statisztika*, 55 (2): 122–141.
- Hardi, T., Baráth, G., Csizmadia, Z., & Uszkai, A. (2014). A városnövekedés területi eltérései Európában, különös tekintettel a járműipari városokra. *Tér és Társadalom*, 28 (2): 45–66. DOI: 10.17649/TET.28.2.2619
- Hardi, T., Hajdú, Z., & Mezei, I. (2009). *Határok és városok a Kárpát-medencében*. Győr – Pécs: MTA Regionális Kutatások Központja.
- Hardi, T. & Nárai, M. (2005). Szuburbanizáció és közlekedés a győri agglomerációban. *Tér és Társadalom*, 19 (1): 81–101. DOI: 10.17649/TET.19.1.985
- Hassen-Dakhli, I. (2023). *Medium-Sized Cities in the Age of Globalisation*. New York: Routledge. DOI: 10.4324/9781003256649
- Henderson, V. (1997). Medium size cities. *Regional Science and Urban Economics*, 27 (6): 583–612. DOI: 10.1016/S0166-0462(96)02169-2
- Herdi, T., Farkas, O., & Hegyiné Bolla, K. (2021). A személygépjármű-forgalom növekedésének környezeti hatása egy Győr környéki szuburbán útszakaszon. *Területi Statisztika*, 61 (4): 503–526. DOI: 10.15196/TS610404
- Johansson, B. & Quigley, J. M. (2004). Agglomeration and networks in spatial economics. *Papers in Regional Science*, 83 (1): 165–176. DOI: 10.1007/S10110-003-0181-Z
- Krugman, P. (1999). The Role of Geography in Development. *International Regional Science Review*, 22 (2): 142–161. DOI: 10.1177/016001799761012307
- Krugman, P. (2000). A földrajz szerepe a fejlődésben. *Tér és Társadalom*, 14 (4): 1–21.

- KSH (2014). *2011. évi népszámlálás. 8. Foglalkoztatás, munkanélküliség, ingázás*. Budapest: Központi Statisztikai Hivatal.
- Kunzmann, K. R. (2010). Medium-Sized Towns, Strategic Planning and Creative Governance. In: Cerreta, M., Concilio, G., & Monno, V. (eds.) *Making Strategies in Spatial Planning*. Dordrecht etc.: Springer, pp. 27–45. DOI: 10.1007/978-90-481-3106-8_2
- Meijers, E. J. & Burger, M. J. (2010). Spatial Structure and Productivity in US Metropolitan Areas. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 42 (6): 1383–1402. DOI: 10.1068/a42151
- Meijers, E. J. & Burger, M. J. (2017). Stretching the concept of ‘borrowed size.’ *Urban Studies*, 54 (1): 269–291. DOI: 10.1177/0042098015597642
- Phelps, N. A., Fallon, R. J., & Williams, C. L. (2001). Small Firms, Borrowed Size and the Urban-Rural Shift. *Regional Studies*, 35 (7): 613–624. DOI: 10.1080/00343400120075885
- Rechnitzer, J. & Páthy, Á. (2022). *Nagyvárosok Kelet- és Közép-Európában*. Győr: Publikon – KRTK.
- Servillo, L., Atkinson, R., & Hamdouch, A. (2017). Small and Medium-Sized Towns in Europe: Conceptual, Methodological and Policy Issues. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 108 (4): 365–379. DOI: 10.1111/tesg.12252
- Sýkora, L. & Mulíček, O. (2017). Territorial Arrangements of Small and Medium-Sized Towns from a Functional-Spatial Perspective. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 108 (4): 438–455. DOI: 10.1111/tesg.12249
- Tóth, G. & Nagy, Z. (2024). Elterő vagy azonos fejlődési pályák? A hazai nagyvárosok és vonzáskörzeteik 2001 és 2021 közötti változása. *Területi Statisztika*, 64 (2): 150-176. DOI: 10.15196/TS640202
- Wagner, M. & Growe, A. (2023). Medium-Sized Towns in the Knowledge Economy—Towards a Systematic Classification. *Sustainability*, 15 (2): 1532. DOI: 10.3390/su15021532

A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ÉRTÉKELÉSE A NYUGAT-BALKÁNON, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL AZ EU SZEREPÉRE

¹Nagy Dávid – ²Lados Gábor✉

¹Tudományos munkatárs, ELTE KRTK Regionális Kutatások Intézete; nagy.david@krtk.elte.hu; ORCID: 0000-0002-4702-5614

²Tudományos munkatárs, ELTE KRTK Regionális Kutatások Intézete; lados.gabor@krtk.elte.hu; ORCID: 0000-0002-7530-6667

DOI: 10.15170/terinno.2025.18.02-03.04

Absztrakt: A Nyugat-Balkán közlekedési infrastruktúrája általánosságban rossz állapotban van, amelyet évtizedek óta tartó alacsony beruházási hajlandóság, elégtelen karbantartás és elavult irányítási gyakorlatok jellemeznek. Az alacsony út- és vasútsűrűség, a rossz pályaállapot és az elöregedő gördülőállomány akadályozza a gazdasági fejlődést és a regionális együttműködést. Az Európai Unió kulcsszerepet játszik, mivel a régiót Európa szerves részének és geostratégiai prioritásának tekinti. Az EU részvételének célja a gazdasági fejlődés felgyorsítása, a regionális gazdasági integráció előmozdítása és az infrastruktúra európai normákkal való összehangolása. Az olyan kulcsfontosságú kezdeményezések, mint a Berlini folyamat, az Összeköttetési menetrend (Connectivity Agenda - CA) és a Gazdasági és Beruházási Terv (Economic and Investment Plan - EIP) prioritásként kezelik a közlekedési infrastruktúra fejlesztését. A finanszírozás olyan mechanizmusokon keresztül történik, mint az Előcsatlakozási Támogatási Eszköz (Instrument for Pre-Accession Assistance - IPA) és a Nyugat-balkáni Beruházási Keret (Western Balkans Investment Framework - WBIF), ahol a közlekedési projektek dominálnak a WBIF-támogatások között. Ezek az erőfeszítések a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) törzshálózatának bővítésére és az uniós jogszabályokon alapuló, teljes mértékben integrált regionális közlekedési piac létrehozására összpontosítanak (European Commission, 2017). Bár az EU bővítése (a határok elválasztó szerepének csökkentése) (Nagy et al., 2023) mélyebb hatást gyakorol az elérhetőségre és az integrációra, ezek a beruházások elengedhetetlenek az egyenlőtlenségek csökkentéséhez és az uniós csatlakozás megkönnyítéséhez.

Kulcsszavak: Európai Unió, közlekedésfejlesztés, közlekedéspolitika, közlekedési infrastruktúra, Nyugat-Balkán

ASSESSMENT OF TRANSPORT POLICY IN THE WESTERN BALKANS, WITH PARTICULAR REGARD TO THE ROLE OF THE EU

Abstract: Transport infrastructure in the Western Balkans is generally in poor overall condition, marked by decades of underinvestment, insufficient maintenance, and outdated management practices. Low road and railway densities, poor track conditions, and aging rolling stock hinder economic development and regional integration. The European Union plays a pivotal and multi-faceted role, viewing the region as an integral part of Europe and a geostrategic priority. The EU's involvement aims to accelerate economic development, foster regional economic integration, and align infrastructure with European standards. Key initiatives like The Berlin Process, Connectivity Agenda (CA), and the Economic and Investment Plan (EIP) prioritize transport infrastructure development. Funding is channelled via mechanisms such as the Instrument for the Pre-accession Assistance (IPA) and the Western Balkans Investment Framework (WBIF), with transport projects dominating WBIF grants. These efforts focus on extending the Trans-European Transport Network (TEN-T) core network and creating a fully integrated regional transport market based on EU legislation (European Commission, 2017). While EU enlargement reducing border barriers (Nagy et al., 2023) has a more profound impact on accessibility and integration, these investments are crucial for reducing disparities and facilitating EU accession.

Keywords: *European Union, transport development, transport policy, transport infrastructure, Western Balkans*

1. Bevezetés

A Nyugat-Balkán régió, amely Albániát, Bosznia-Hercegovinát, Koszovót, Észak-Macedóniát, Montenegrót és Szerbiát foglalja magában, kulcsfontosságú geostratégiai tényező Délkelet-Európában, de továbbra is az európai gazdasági mag gazdaságilag leggyengébb láncszeme. A történelmi sebezhetőség, a politikai összetettség és a strukturális elmaradottság jellemzi a régiót, amely jelentős gazdasági felzárkózási potenciállal rendelkezik (Kadriu, 2017). A gazdasági és társadalmi felzárkózást azonban alapvetően akadályozza az infrastrukturális feltételrendszer.

A közlekedési infrastruktúra általános állapota ebben a régióban kedvezőtlen, ami a következtelen közlekedésfejlesztési politika, a több évtizedes alacsony beruházási hajlandóság és az elégtelen karbantartási tevékenység eredménye. A fizikai hálózatsűrűség tekintetében a Nyugat-Balkán messze elmarad uniós nagytérségektől, különösen az autópályák és a vasutak tekintetében. Bosznia-Hercegovinában, Albániában és Montenegróban a vasúthálózat sűrűsége jelentősen elmarad az uniós átlagtól (49 m/km^2) (1. ábra). Lučić jelentései (2021a, 2021b) azt mutatják, hogy Montenegró közlekedési infrastruktúrája a nem elég hatékony beruházások miatt továbbra is kedvezőtlen, szükséges az áru- és személyszállítási ágazatok uniós harmonizációjának előmozdítása.

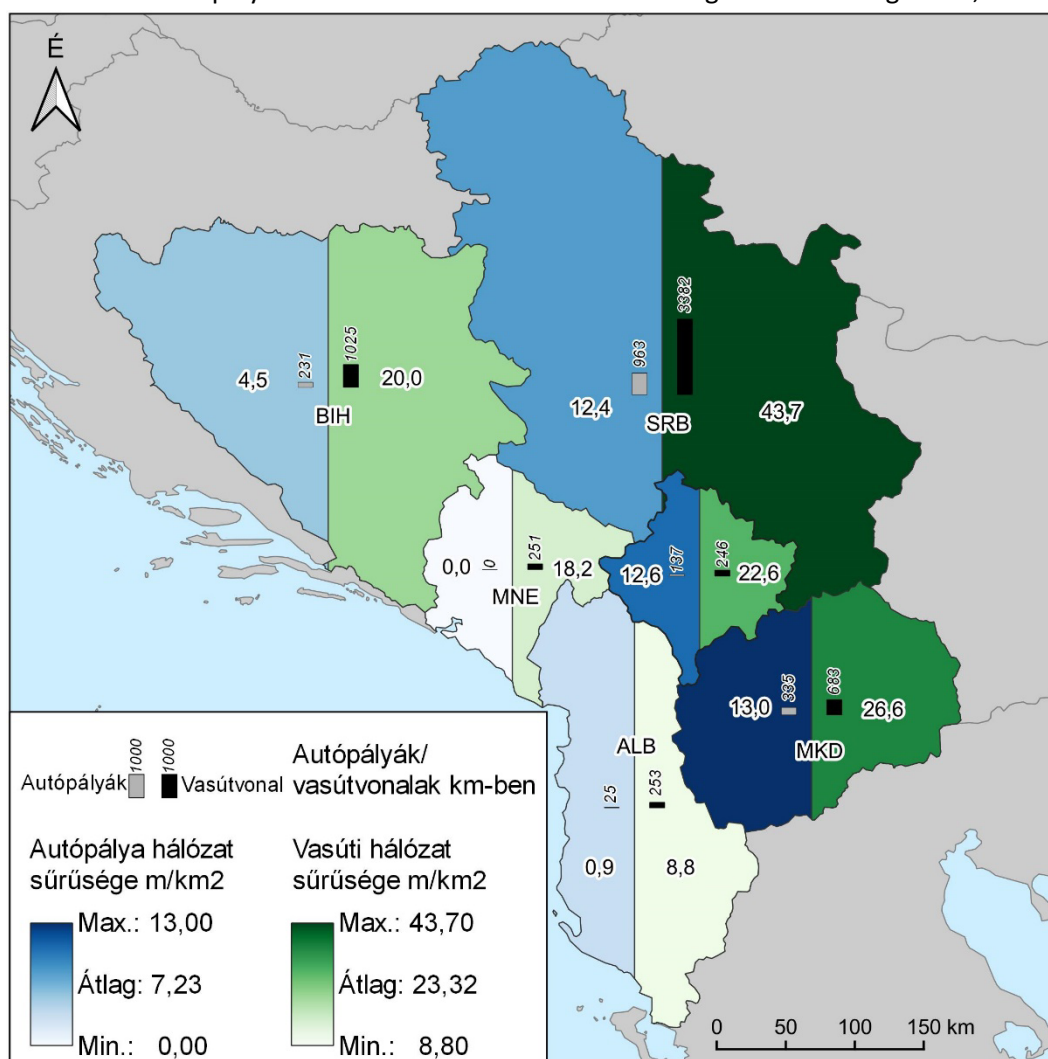
A térségben a meglévő vasúti infrastruktúra gyakran egyvágányú, és a vasúti személyszállítás lassú, átlagosan 50 km/h körüli sebesség a jellemző, ami hátrányos helyzetbe hozza a közúti közlekedéshez képest. A karbantartási hiányosságok és alulfinanszírozottság kedvezőtlenül befolyásolták a vasút versenyképességét és a szolgáltatás minőségét. Az egykori egységes jugoszláv vasút szétválása kisméretű és nem hatékony rendszereket eredményezett, pont a versenyképes hosszú távú vasúti szállításokat nehezítette meg.

Az infrastrukturális hiányosságok ellenére a közúti közlekedés uralja a régiót, amely a közlekedési tevékenység túlnyomó részét lefedi. Ez az egyoldalúság az előregedő gépjárműállomány hatásaival párosulva súlyosbítja a környezeti és egészségügyi problémákat. A forgalomban lévő járművek túlnyomó többsége 10-20 éves, az elmaradt úthálózati fejlesztések hiánya miatt a városokban tapasztalható forgalmi nehézségeknek komoly egészségügyi kockázata is van (Transport Community 2024b).

Ennek fényében az Európai Unió (EU) központi irányító szerepet játszik a Nyugat-Balkán közlekedéspolitikájának alakításában. Az EU úgy véli, hogy a Nyugat-Balkán integrációja szükséges és elkerülhetetlen Európa jövője szempontjából (Bucsky, 2020). Ezt a kötelezettségvállalást a Közlekedési Közösségről szóló szerződés (Transport Community Treaty - TCT) és a Fenntartható és Intelligens Mobilitási Stratégia (Sustainable and Smart Mobility Strategy - SSMS) (European Commission, 2020) teszi hivatalosan. Az SSMS igazodik az EU zöld megállapodásához, amelynek célja a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 90%-os csökkentése 2050-ig (Transport Community, 2024b). Döntő fontosságú, hogy a transzeurópai közlekedési hálózatról (TEN-T) szóló rendelet legutóbbi felülvizsgálata hivatalosan is beépíti a hat nyugat-balkáni partnert az európai folyosók keretébe, különösen a Nyugat-Balkán–Kelet-Földközi-tenger törzsfolyosó létrehozása révén (Molnár & Lévai, 2022). Ez a stratégiai fókusz nemcsak a fizikai kapcsolatok korszerűsítését célozza, hanem a

jogszabályok harmonizálását és a regionális kohézió előmozdítását is, jelentős beruházásokat mozgósítva a teljes mértékben integrált, fenntartható és digitalizált közlekedési piac elérése érdekében (Transport Community, 2024a). A regionális szintű közlekedéspolitika és beruházások koordinációját a Délkelet-európai Közlekedési Megfigyelőközpont (South-East Europe Transport Observatory - SEETO) végzi, ami egységes megoldásokat kínálhat néhány közös problémára (Gjorgjievski, 2019) a közlekedés területén.

1. ábra: Az autópálya- és vasúthálózatok hossza és sűrűsége a WB6 országokban, 2023



Forrás: Saját szerkesztés, adatok: Eurostat.

A nyugat-balkáni közlekedésről szóló szakirodalom nagy hangsúlyt fektet a gazdasági integráció, az infrastrukturális hiányosságok és a szakpolitikák összehangolásának kérdéseire az uniós csatlakozással összefüggésben.

Számos tanulmány hangsúlyozza az infrastrukturális hiányosságok közvetlen gazdasági következményeit. Fejzić & Čovrk (2016) gravitációs modell megközelítést alkalmazva bebizonyította, hogy a közlekedési infrastruktúra és a logisztika minősége fontos meghatározó tényező a kereskedelem teljesítményében. Ehhez kapcsolódóan kiemeli a földrajzi helyzet stratégiai jelentőségét, különösen a tengerparttal nem rendelkező területek esetében,

megjegyezve, hogy az infrastrukturális projektek (mint például a koszovói főutak) elengedhetetlenek ahhoz, hogy kihasználják a régió adottságát, mint az Adriai-tenger és a Fekete-tenger közötti legrövidebb kereskedelem útvonal (Mazrekaj, 2016).

Az integrációs kihívás központi szerepet játszik a szakpolitikai elemzésben. Sotiroski & Tushevskaja (2013) hangsúlyozzák, hogy a balkáni országoknak közlekedéspolitikájukat az európai dimenzióhoz kell igazítaniuk, a régió TEN-T hálózatba való teljes integrációjára összpontosítva. A szükséges integráció nélkül egyes területek (pl. Montenegró, Észak-Albánia, Koszovó) a gazdasági hátrányok mellett társadalmi hátrányokkal is szembe kell, hogy nézzenek. Az elérhetőség hiánya, a mobilitási nehézségek vagy a közlekedési szegénység mind a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztésre vezethetők vissza (Nagy, 2024).

A tudományos szféra szereplőinek többsége óva int attól, hogy az infrastruktúrát önmagában a régió mélyen gyökerező problémái megoldásának tekintsék. A közlekedési infrastruktúra nem "csodaszer" a fejlesztési problémák megoldására; ehelyett koherens nemzeti fejlesztési programokkal, beruházási stratégiákkal, valamint átgondolt adminisztratív és jogi reformokkal kell, hogy együttjárjon a fejlesztése. Ez rávilágít arra, hogy a siker nagymértékben függ a strukturális változások végrehajtásától és a gazdasági, politikai és technikai elemek összehangolásától (Temjanovski & Arsova, 2019). A korábbi évek nyugat-balkáni tapasztalatai azt is mutatják, hogy az infrastruktúra finanszírozása és a támogatás egyéb formái nem feltétlenül vezetnek közös gondolkodáshoz és politikai együttműködéshez (Holzner & Schwarzhappel, 2018).

2. Módszerek

A Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD) dokumentumaiban, különösen a nyugat-balkáni országokra vonatkozó versenyképességi kilátások (Competitiveness Outlook, CO) értékeléseiben használt pontozási rendszert a nemzeti közlekedéspolitikák és azok végrehajtásának három meghatározott aldimenzióban történő értékelése határozza meg (OECD 2024a-f). A WBHUB értékeli és összehasonlítja a versenyképesség szempontjából kulcsfontosságú gazdasági reformok és szakpolitikák helyzetét.

A módszertan azt méri, hogy az egyes gazdaságok milyen mértékben rendelkeznek szilárd közlekedéspolitikával, amely elősegíti a regionális együttműködést, a versenyképességet és az integrációt.

A pontozáshoz használt három aldimenzió a következő:

- Tervezés és irányítás (11.1. aldimenzió): Ez az intézkedés a közlekedéspolitika kidolgozására és az infrastrukturális projektek végrehajtására vonatkozó rendezett, koherens, következetes és átlátható folyamat meglétét értékeli. Az e dimenzió keretében vizsgált legfontosabb szempontok közé tartozik a stratégiai dokumentumok egyértelműsége és aktualizálása, a projekt kiválasztási eljárások hatékonysága és a közbeszerzési előírásoknak való megfelelés.

- Szabályozás és konnektivitás (11.2. aldimenzió): Ez határozza meg, hogy a közlekedési módokat és hálózatokat mennyire szabályozzák, működtetik és használják ki a regionális összeköttetések előmozdítása érdekében. Az értékelés megvizsgálja a nemzeti jogszabályok

uniós előírásokkal (közlekedésjog) való összehangolása és a regionális intézkedések végrehajtása terén elért eredményeket.

- Fenntarthatóság (11.3. aldimenzió): Az erőforrás-hatékonyság, a környezetvédelem, az egészségügyi hatások csökkentése, valamint a biztonság és a társadalmi befogadás növelése terén elért előrehaladást méri. Az e területen végzett pontozás a közúti biztonságot, a fenntartható közlekedési intézkedések végrehajtását, valamint a méltányos közlekedési rendszer biztosítását értékeli.

Az értékelés eredményeit numerikus pontszámok formájában mutatják be. Az értékelés összesen 15 olyan szakpolitikai dimenzióra terjed ki, amelyek kulcsfontosságúak a gazdasági versenyképesség szempontjából. A közlekedéspolitika három aldimenzióból és tíz minőségi mutatóból áll (1. táblázat). Minden mutatóhoz tíz pontozási kritérium tartozik, amelyek mindegyike 0,5 pontot ér. A maximális pontszám 5 pont. Az egyes mutatók pontozási kritériumai és pontszámai a Nyugat-Balkáni Versenyképességi Adatközpont (Western Balkans Competitiveness Data Hub - WBHUB) honlapján érhetők el. Bosznia-Hercegovina esetében a decentralizáció miatt a közlekedéspolitikát mind állami, mind entitási szinten pontozzák, részleteket az OECD dokumentum tartalmaz (OECD 2024-b).

1. táblázat: A közlekedéspolitika mutatói a CO-dokumentumokban

Közlekedéspolitika	
Aldimenziók	Mutatók
Tervezés és irányítás	Közlekedési jövőkép
	Közlekedési projektek kiválasztása
	Végrehajtás és beszerzés
	Vagyonkezelés
	A közlekedési módok szabályozása
Szabályozás és konnektivitás	Regionális közlekedési összeköttetések
	Kombinált szállítás
	Intelligens közlekedés
Fenntarthatóság	Környezeti fenntarthatóság
	Tisztességes és biztonságos közlekedési rendszer

Forrás: OECD (2024a-f).

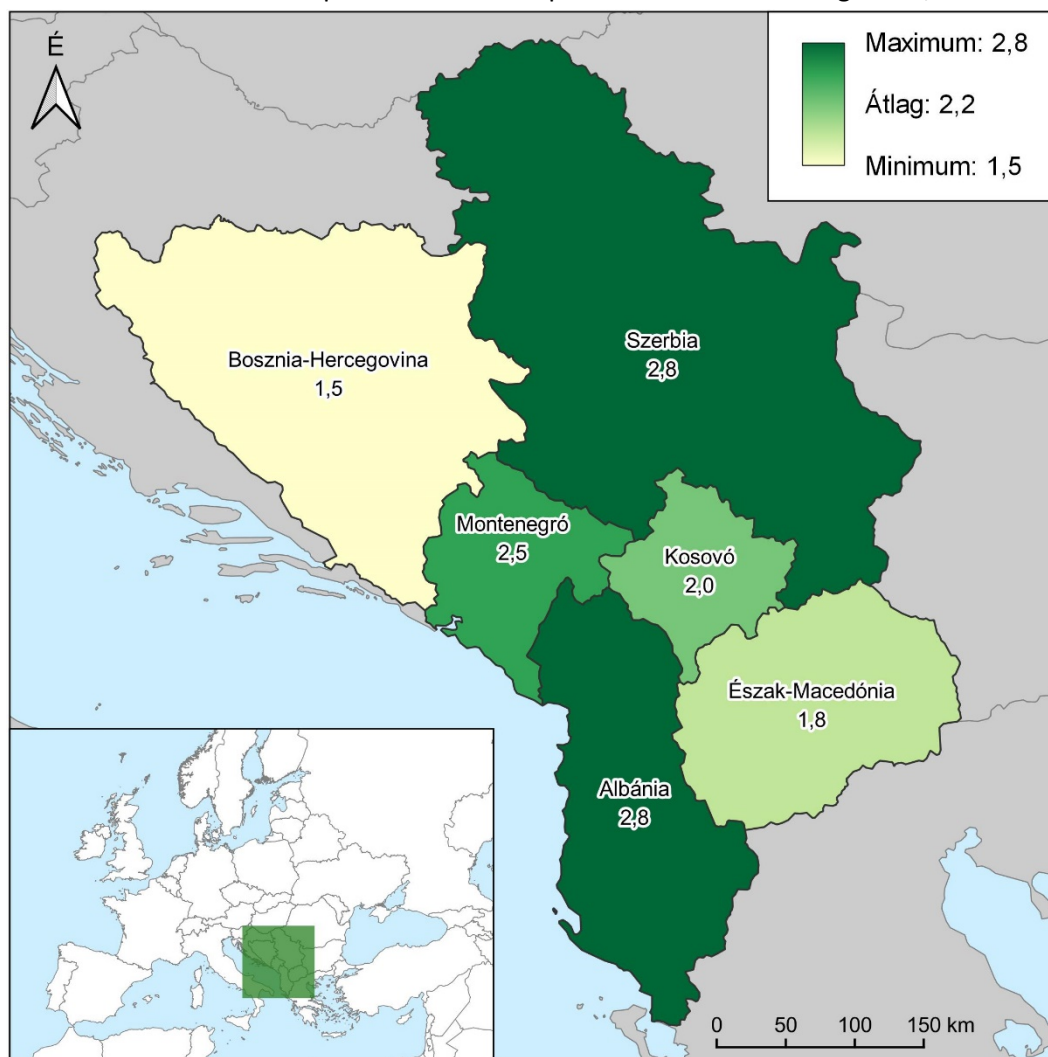
3. Eredmények

A hat nyugat-balkáni ország (WB6) közlekedéspolitikáinak összehasonlítása a reformok érettségének és intézményi kapacitásának eltérő szintjét tárja fel, amelyet nagyrészt az OECD versenyképességi kilátások (CO) keretrendszere által mért európai uniós normákhoz való igazodásra irányuló törekvés vezérel. Az elemzés az OECD három alapvető aldimenziója köré épül: Tervezés és irányítás (11.1), Szabályozás és konnektivitás (11.2) és Fenntarthatóság (11.3).

3.1. Általános szakpolitikai teljesítmény és stratégiai pozicionálás

Az OECD értékelése jelentős távolságot mutat a WB6 tagjai között, hangsúlyozva, hogy a teljesítmény nagymértékben függ az intézményi felkészültségtől és a következetes politikák végrehajtásától.

1. ábra: A közlekedéspolitika összesített pontszámai a WB6 országokban, 2024



Forrás: saját szerkesztés, adatok: OECD (2024a-f).

Az indikátorok alapján Albánia és Szerbia általában a legjobban teljesítő WB6-gazdaságok között található (2. ábra), magas pontszámot (2,8) értek el a tervezéssel és a környezeti fenntarthatósággal kapcsolatos politikák végrehajtásában. Szerbia minden értékelt területen a regionális átlag felett teljesített.

Azok az országok, ahol reformok szükségesek, Bosznia-Hercegovina, Észak-Macedónia és Koszovó. Bosznia-Hercegovinában a regionális átlaghoz képest következetesen alulteljesít a közlekedéspolitika, annak ellenére, hogy egyes alterületeken kisebb előrelépések történtek. A fejlesztéseket tovább nehezíti az országon belüli megosztottság; a Boszniai Szerb Köztársaság és a Bosznia-hercegovinai Föderáció közti feszültségek a közlekedéspolitikában is

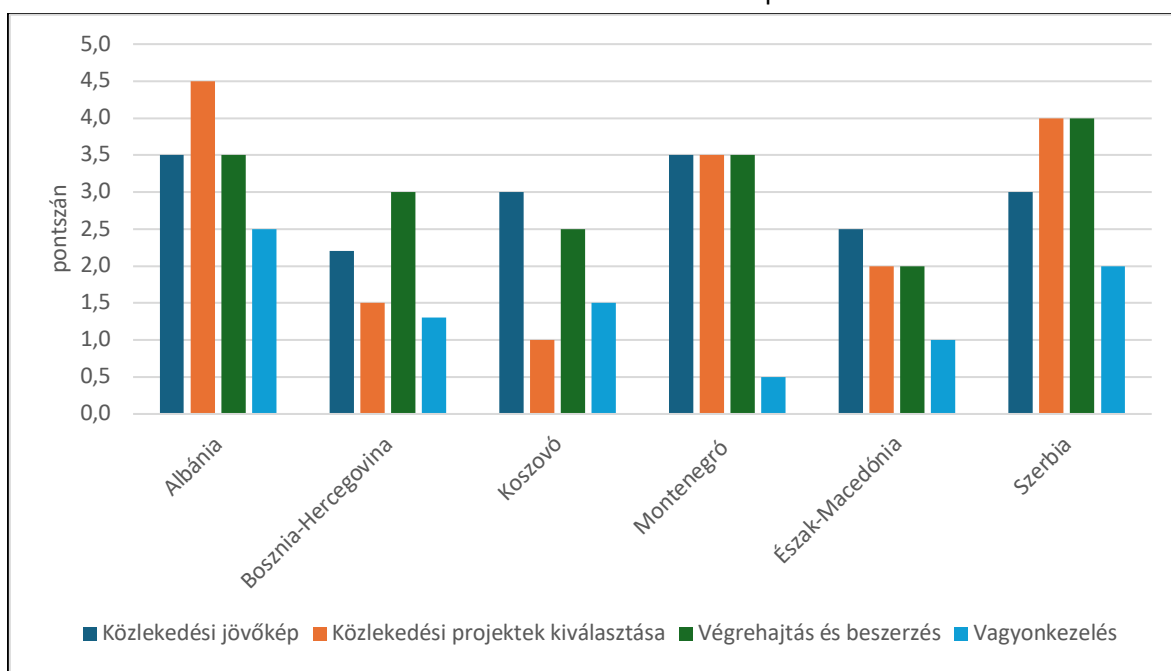
megnyilvánulnak (pl. vasúti és autópálya-fejlesztések). Észak-Macedónia (1,8) és Koszovó (2,0) összpontszámai is elmaradnak a WB6 átlagától (2,2). A következőkben a három különböző aldimenziót értékeljük ki.

3.2. A 11.1. aldimenzió: Tervezés és irányítás

Ez a dimenzió értékeli a szakpolitikai és beruházási döntések alapjául szolgáló koherenciát, átláthatóságot, különösen stratégiai dokumentumok, költség-haszon elemzés (CBA) és projektportfóliók (SPP) révén.

Az összevetésben olyan szempontokat vettek figyelembe, mint a közlekedési projektek kiválasztása, végrehajtás és beszerzés, közlekedési jövőkép, és vagyonkezelés. Mindegyik mutatóban Albánia és Szerbia végzett az első helyeken, őket követte Montenegró, majd a térségi átlagtól jócskán lemaradva Bosznia-Hercegovina, Koszovó és Észak-Macedónia következett (3. ábra). Vannak mutatók, amelyekben nagy a különbség a vizsgált országok között (pl. fejlesztési projektek), de egyes mutatókban általánosan alacsony pontszámokat kaptak az országok (pl. vagyonkezelés). Ezek az okok részben a projektek finanszírozási hiányára (pl. kevés külföldi befektető, kevés állami megrendelés), részben a magas korrupcióra vezethető vissza (lásd vagyonkezelési mutatószámok).

3. ábra: A tervezés és menedzsment részdimenziók pontszámai a WB6-ban



Forrás: WBHUB

A nyugat-balkáni országok számára elsősorban az a legfontosabb cél, hogy az országok közlekedéspolitikai dokumentumai ki legyenek dolgozva, illetve azokat bizonyos mértékben összehangolják egymással. További kihívás, hogy e dokumentumok nyomon követése és értékelése megtörténjen, valamint hatékony végrehajtásuk biztosítva legyen. A tervezés és

irányítás területén szintén látható egy sorrend, amely ezen folyamatok előrehaladására utal (2. táblázat).

2. táblázat: Közlekedéstervezési dokumentumok értékelése az OECD CO alapján

Ország	Stratégiai keret (stratégia/aktualizálások)	Projektek kiválasztása, finanszírozása (SPP/CBA)	Szakpolitikai hiányosságok, kihívások
Albánia	Kidolgozta a közlekedési ágazati stratégiát (SST) és a 2021–2025-ös cselekvési tervet (2030-ig meghosszabbítva), de ezeket hivatalosan még nem fogadták el.	Megerősítették a projektek kiválasztását, megerősítve az egységes projektportfólió és a stratégiai dokumentumok közötti kapcsolatot. A költség-haszon elemzésre vonatkozó iránymutatások az egyedi projektértékelési folyamat (Single Project Pipeline - SPP) keretein belül léteznek, uniós iránymutatások alapján.	Az előző stratégiára támaszkodik; a költség-haszon elemzésre vonatkozó iránymutatásokat kifejezetten Albánia kontextusához kell igazítani.
Bosznia-Hercegovina	A 2016–2030-as időszakra szóló közlekedési keretstratégiát 2022-ben frissítették, hogy fenntarthatósági intézkedéseket tartalmazzon, de elfogadása még folyamatban van.	A projektkiválasztási eljárások nem fejlődtek. Az állami szintű SPP-t 2019 óta nem frissítették. Nincsenek hazai CBA-iránymutatások; Bosznia-Hercegovina nemzetközi iránymutatásokra támaszkodik.	Alulteljesít a regionális átlaghoz képest. Hiányzik az egyértelműség a pénzügyi átláthatósági rendszer (Financial Transparency System - FTS) nyomkövetési és értékelési mechanizmusairól.
Koszovó	2023-ban elfogadta a 2023–2030-as multimodális közlekedési stratégiát (MMTS).	Koszovó jelentős lemaradásban van a projektkiválasztási eljárások javítása terén. Egységes nemzeti SPP nélkül működik, ehelyett három ágazati projektértékelési rendszerre támaszkodik, amelyeket nemzetközi	Következetes és egységes eszközt kell kifejlesztenie a projektek azonosítására (SPP), kiválasztására és rangsorolására. Szükséges a költség-haszon elemzésre vonatkozó hazai

		pénzügyi intézmények finanszíroznak. Nem történt előrelépés a költség-haszon elemzésre vonatkozó hazai iránymutatások kidolgozásában.	iránymutatások kidolgozása.
Észak-Macedónia	A 2018–2030-as nemzeti közlekedési stratégia elkészült, de nyomon követési jelentéseket nem tettek közzé, és a stratégiát a kezdetek óta nem frissítették.	Az SPP-t 2018 óta nem frissítették. Nemzeti költség-haszon elemzési iránymutatásokat nem dolgoztak ki.	Javítani kell a szakpolitikák nyomon követését és értékelését. A vagyonkezelési rendszerek, a közúti közlekedésen kívül, fejletlenek.
Montenegró	A 2019–2035-ös Közlekedésfejlesztési Stratégia (TDS) továbbra is a legfontosabb irányadó dokumentum, amely integrálja az SPP-t. A TDS 2024-ben frissítésen esik át, hogy beépítse a fenntarthatósági elemeket.	Az SPP 2015 óta létezik. A költség-haszon elemzés 5 millió EUR > tőkeprojektek esetében kötelező, de nem következetesen alkalmazzák (főleg nemzetközileg finanszírozott projektek esetében).	Kifejezetten Montenegróra szabott hazai költség-haszon elemzési iránymutatásokat kell kidolgoznia.
Szerbia	Jelenleg a 2023–2030-as Nemzeti Közlekedési Stratégia és az Intelligens Közlekedési Rendszer (ITS) stratégia kidolgozása, de még egyiket sem fogadták el.	Elfogadta a tőkeprojektekéről szóló rendeletet (2023), amely részletesebb iránymutatást nyújt a projektek értékeléséhez és kiválasztásához. A belföldi költség-haszon elemzésre vonatkozó iránymutatások csak a közúti szállításra vonatkoznak, és 2010 óta nem aktualizálták őket.	A stratégiai keret elfogadása késik. Meg kell újítani a költség-haszon elemzésre vonatkozó iránymutatásokat minden közlekedési mód esetében.

Forrás: OECD (2024a-f).

A 2. ábrán kirajzolt minta köszön vissza a közlekedéstervezési dokumentumok vizsgálatánál is. A 2025-ös helyzetelemzés alapján az látszik, hogy Albánia, Szerbia és Montenegró jobban teljesít a térség többi országánál, mivel ezekben az országokban előrébb járnak a fejlesztési dokumentumok kidolgozásával, míg a többi országban számos helyen elmaradások láthatók (pl. projektértékelési rendszer kidolgozása elmaradt, nyomon követési rendszer hiánya vagy hiányzó keretstratégia).

3.3. A 11.2. aldimenzió: Szabályozás és konnektivitás

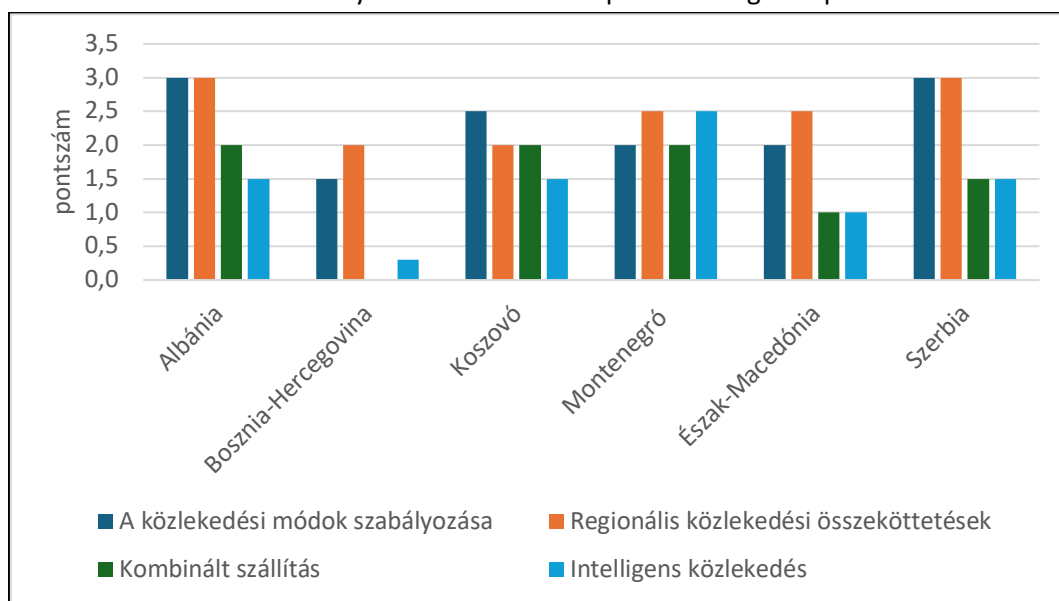
Ez a dimenzió a jogi harmonizáció (uniós vívmányok átültetése) és a regionális integráció (digitalizáció és határigazgatás) felé tett gyakorlati lépések terén elért előrehaladást értékeli. Az elemzési szempontok a közlekedési módok szabályozása, a regionális közlekedési összeköttetések, a kombinált szállítás és az intelligens közlekedés voltak (4. ábra). Figyelembe kell venni, hogy a COVID-világjárvány számos átmeneti intézkedést eredményezett, és hatással volt az államhatárok átjárhatóságára (Hajdú & Rácz, 2020).

Ebben a dimenzióban más kép rajzolódik ki a nyugat-balkáni országokról. Jelentős regionális együttműködés valósult meg 2023 júliusában, amikor Szerbia és Észak-Macedónia összehangolta az elektronikus útdíjszedési rendszerét. Ez később Montenegró felé is megvalósult, 2024 júniusa óta a szerb és a montenegrói útdíjszedési rendszer kompatibilissé vált.

A kombinált szállítás hasonlóan elmaradottnak tekinthető a térségben, de Bosznia-Hercegovinában külön nehézségekbe ütközik az egységes közlekedéspolitika kialakítása az országon belül kialakult sajátos geopolitikai helyzet miatt.

Az intelligens közlekedés azonban igen fejletlennek mondható a Nyugat-Balkánon, egyedül Montenegró emelkedik ki (2,5), míg a vizsgálat többi országa jóval alacsonyabb értékeket kapott (0,3 és 1,5 között).

4. ábra: A részdimenziók szabályozásának és összekapcsolhatóságának pontszámai a WB6-ban



Forrás: WBHUB.

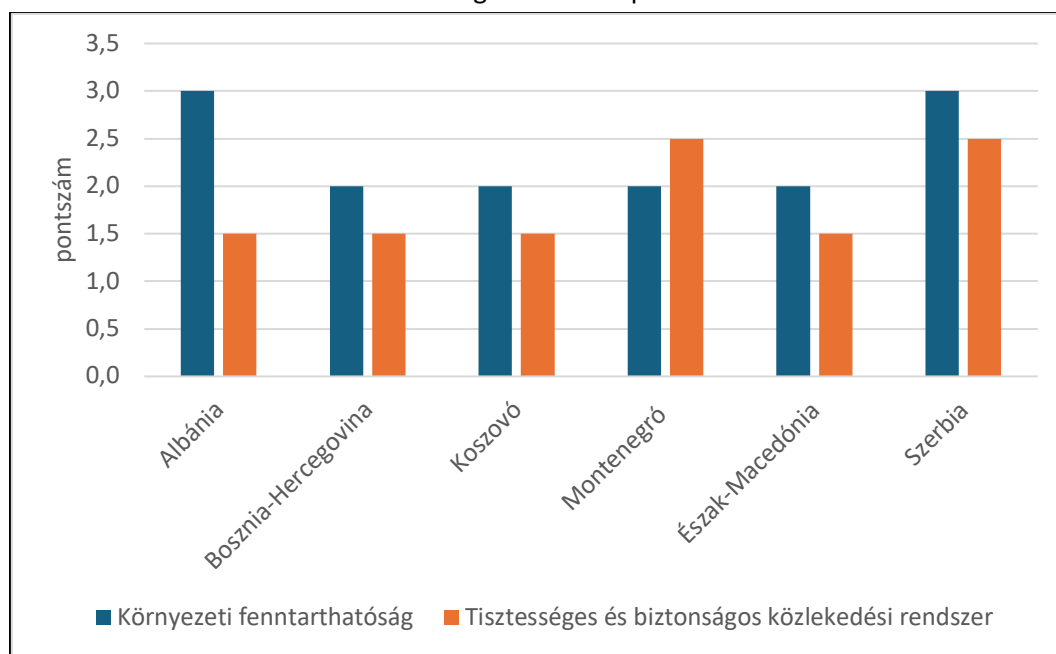
A multimodális közlekedés használatát elősegítő politikai keretek fejletlenek a WB6-országokban, bár előrelépés történt a szükséges infrastruktúra fejlesztésében (4. ábra). Ez a terület továbbra is jelentős gyengeség az egész régióban, annak ellenére, hogy Koszovóban létezik az erre vonatkozó stratégia (Multimodal Transport Strategy – MMTS), és Szerbiában egy intermodális terminált építettek ki (OECD, 2024c, 2024f).

Bosznia-Hercegovina jelentős előrelépést tett a vasúti szabályozás és a TCT vasúti cselekvési tervének összehangolásában. Albánia, Bosznia-Hercegovina és Koszovó előrelépést tett az elektronikus járműnyilvántartás létrehozása felé (Temjanovski & Arsova, 2019).

3.4. A 11.3. aldimenzió: Fenntarthatóság

Ez a dimenzió a környezeti fenntarthatóságra, és a tisztességes és biztonságos közlekedési rendszerre összpontosít (Gonda & Raffay, 2021; Csapó & Gonda, 2019), szorosan összhangban az EU zöld menetrendjének célkitűzéseivel (5. ábra). Szerbia mindkét szempontban kiemelkedik, Albánia a környezeti fenntarthatóság, Montenegró a közlekedési rendszer alapján van jobb helyzetben.

5. ábra: A fenntarthatóság aldimenzió pontszámai a WB6-ban



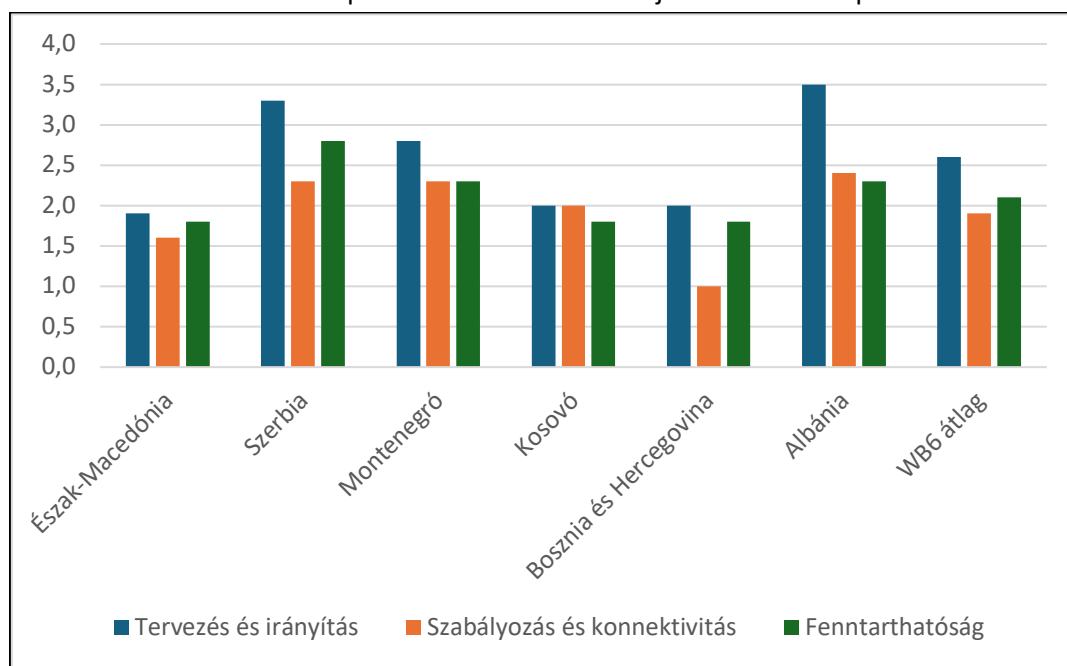
Forrás: WBHUB.

Észak-Macedónia volt az első nyugat-balkáni ország, amely CO₂-kibocsátáshoz kapcsolódó adót vezetett be a személygépkocsik üzemanyag-fogyasztásának csökkentése érdekében, amely érintette a használtautó-importot is (Muñoz-Raskin et al., 2024). Nagy kihívást jelent, hogy az elektromos és hibrid járművek elterjedése továbbra is minimális az egész régióban, és a járműállomány kevesebb, mint 1%-át teszi ki. A regionális partnerek egyike sem építette be az új járművekre vonatkozó szabályozásukba az EU kibocsátási normáit (Euro 6/VI és magasabb), és nem vezette be a szén-dioxid-kibocsátási szabványokat. A fenntartható városi mobilitási

tervek kidolgozása lassan halad. Ennek ellenére vannak már elfogadott tervek öt városban, Szerbiában, valamint Szarajevó és Bijeljina is eredményeket ért el (Transport Community, 2024b).

A halálos kimenetelű közúti balesetek száma a régióban továbbra is jelentősen meghaladja az uniós átlagot, további erőfeszítésekre van szükség. Szerbia gyorsan haladt előre, elfogadta a 2023–2030-as közúti közlekedésbiztonsági stratégiáját, és az első regionális partnerré vált, amelyet meghívtak az európai közúti balesetek közösségi adatbázisához (CARE) (OECD, 2024f).

6. ábra: A közlekedéspolitika három aldimenziójának számszerű pontszámai



Forrás: OECD (2024 a-f).

4. Összefoglalás

A nyugat-balkáni országok komoly erőfeszítéseket tettek közlekedéspolitikájuk összehangolására. Az európai közlekedési hálózathoz való csatlakozásuk nemcsak szabályozási, hanem infrastrukturális korlátokkal is szembesül. A fejlődés lassú, és számos mélyen gyökerező probléma terheli. A decentralizált Bosznia-Hercegovina esetében az egyik ilyen nehézség a kombinált szállítási és regionális közlekedési kapcsolatok kialakítása. Sürgősen szükség van néhány infrastrukturális fejlesztésre, de nehéz meggyőzni azokat az országokat, ahol nincs hagyománya az alapos előkészítésnek, a költség-haszon elemzésnek és a közbeszerzésnek, ezen intézkedések szükségességéről. Az OECD értékelése szerint Szerbia és Albánia a legjobban felkészült (6. ábra), amelyet szorosan követ Montenegró. Nem véletlen, hogy a számos társadalmi és gazdasági problémával küzdő kis országok eredményei szerényebbek, de előrehaladásuk érzékelhető. Az is érthető, hogy a szerény anyagi forrásokkal rendelkező államok és lakosság csak lassan képesek korszerűsíteni a járműállományt és megfelelni a fenntarthatósági kritériumoknak. Mivel a jelentős infrastrukturális beruházások meghaladják ezen országok finanszírozási képességeit, külső forrásoktól függenek. Az EU-források feltétele,

hogy részt vegyenek az integrációs és harmonizációs folyamatban, különös tekintettel a közlekedéspolitikai irányelvek átvételében. A jövőre nézve nagy kérdés, hogy ez a nehéz, problémákkal és konfliktusokkal teli folyamat megvalósul-e, vagy a térségben jelenlévő egyéb hatalmak is komolyan befolyásolni tudják a közlekedéspolitikát.

Köszönetnyilvánítás

A kutatás a K-146585 (Magyarország és a Nyugat-Balkán) számú projekt keretében a Nemzeti Kutatási Fejlesztési és Innovációs Alap támogatásával valósult meg.

Irodalomjegyzék

- Bucsky, P. (2020). Közúton a Selyemúton: Kína nyitottsága még várat magára. *Területfejlesztés és Innováció*, 13 (1-2): 12–30.
- Csapó, J. & Gonda, T. (2019). A hazai lakosság utazási motivációinak és szokásainak elemzése az aktív turizmus és a fizikai aktivitás tekintetében. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 4 (4): 57–70.
DOI: 10.15170/TVT.2019.04.04.06
- Fejzić, A. & Čovrk, E. (2016). Infrastructure, transport costs, and Bosnia and Herzegovina's trade: a gravity model approach. *Ekonomski Vjesnik Econviews - Review of Contemporary Business, Entrepreneurship and Economic Issues*, 29 (2): 77–90.
- Gjorgjevski, M. (2019). Transport Cooperation across Borders: Towards Common Transport Policy in the Western Balkans. *Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 7 (4): 171–180.
- Gonda, T. & Raffay, Z. (2021). A fogyatékossgal élők utazási szokásai. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 6 (1): 20–38. DOI: 10.15170/TVT.2021.06.01.02
- Hajdú, Z. & Rácz, S. (2020). Államhatár-politikák az Európai Unióban és Magyarországon a globális koronavírus-válság kezdeti időszakában. *Tér és Társadalom*, 34 (2): 202–210. DOI: 10.17649/TET.34.2.3260
- Holzner, M. & Schwarzhappel, M. (2018). *Infrastructure investment in the Western Balkans: A First Analysis*. Wien: The Vienna Institute for International Economic Studies.
- Kadriu, B. (2017). West Balkan countries and the challenges of integration progress. Case of Macedonia. *European Journal of Research in Social Sciences*, 5 (3): 1–7.
- Lučić, M. (2021a). Status and characteristics of freight traffic with special reference to road traffic in Montenegro and comparison with the EU. *Trans Motauto World*, 6 (3): 92–95.
- Lučić, M. (2021b). Status and characteristics of passenger transport in Montenegro. *Trans Motauto World*, 6 (4): 142–145.
- Mazrekaj, R. (2016). The importance of geographical position of Kosovo in increased trade, transit and international transport in the Balkans. *IFAC-PapersOnLine*, 49 (29): 315–319.
DOI: 10.1016/j.ifacol.2016.11.086
- Molnár, B. & Lévai Zs. (2022). Dolce vita – Olaszország biztonságos vasúti elérésének kérdései. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 7 (4): 74–93. DOI: 10.15170/TVT.2022.07.04.06
- Muñoz-Raskin, R., Gauthier, G., Espitia, E., & Cazzola, P. (2024). *Policies to improve the environmental performance of road vehicles in the Western Balkans: Managing road vehicle emissions and embracing e-mobility*. Washington: The World Bank.
- Nagy, Zs. (2024). Hogyan definiálhatjuk a kirekesztést a közlekedési szektorban? A közlekedéssel kapcsolatos társadalmi és nem társadalmi kirekesztés elméleti áttekintése. *Területfejlesztés és Innováció*, 17 (3): 58–71.
DOI: 10.15170/terinno.2024.17.03.04
- Nagy, D., Horeczki, R., & Lados, G. (2023). Turizmusra alapozott területfejlesztési modell kialakítása a határmenti térségekre vonatkozóan. *Területfejlesztés és Innováció*, 16 (2): 58–73. DOI:10.15170/terinno.2023.16.02.04
- Sotiroski, L. & Tushevska, B. (2013). *European dimension of Balkan transport policy*. International Scientific Conference in Blagoevgrad, Bulgaria.
- Temjanovski, R. & Arsova, M. (2019). Transport policy to create a Western Balkans market: How to mirror the EU's experience. *ATINER'S Conference Paper Series*, TRA2019-2694.

Szakpolitikai jelentések és felhasznált adatbázisok

- European Commission (2017). *Study on Mediterranean TEN-T Core Network Corridor 2nd Phase. Final Report on the related Core Network in the Western Balkan countries*. Brussels: European Commission.
<https://op.europa.eu/sv/publication-detail/-/publication/30b9b46d-a456-11e9-9d01-01aa75ed71a1/>
- European Commission (2020). *Sustainable and Smart Mobility Strategy. Putting European Transport on Track for the future*. Brussels: European Commission.
https://transport.ec.europa.eu/document/download/be22d311-4a07-4c29-8b72-d6d255846069_en/

- OECD (2024a). *Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Albania*. Paris: Competitiveness and Private Sector Development, OECD Publishing.
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-albania_a783c88e/541ec4e7-en.pdf/
- OECD (2024b). *Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Bosnia and Herzegovina*. Paris: Competitiveness and Private Sector Development, OECD Publishing.
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-bosnia-and-herzegovina_bcc1529d/82e0432e-en.pdf/
- OECD (2024c). *Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Kosovo*. Paris: Competitiveness and Private Sector Development, OECD Publishing.
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-kosovo_8d0f23ec/ff74ae0e-en.pdf/
- OECD (2024d). *Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Montenegro*. Paris: Competitiveness and Private Sector Development, OECD Publishing.
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-montenegro_b66c07e0/ead1588e-en.pdf/
- OECD (2024e). *Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: North Macedonia*. Paris: Competitiveness and Private Sector Development, OECD Publishing.
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-north-macedonia_4dc5c34c/8207326d-en.pdf/
- OECD (2024f). *Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Serbia*. Paris: Competitiveness and Private Sector Development, OECD Publishing.
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-serbia_1df89dd8/3699c0d5-en.pdf/
- Transport Community (2024a). *Development of Indicative TEN-T Extension of Comprehensive and Core Network in Western Balkans*. Belgrade: Transport Community.
<https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2025/05/TEN-T-Report-Western-Balkans-digital.pdf/>
- Transport Community (2024b). *Sustainable and Smart Mobility Strategy in the Western Balkans. Progress report*. Belgrade: Transport Community.
<https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2024/12/2024-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy-monitoring-report.pdf/>
- Western Balkans Competitiveness Data Hub (WBHUB):
https://westernbalkans-competitiveness.oecd.org/dimensions/TRANSPORT/#TRANSPORT_S1/

A NÉMET NEMZETISÉGI KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG, MINT A VIDÉKI TÉRSÉGEK FENNTARTHATÓSÁGÁNAK ESZKÖZE

¹Szeidl Klaudia✉ – ²Aubert Antal

¹Adjunktus, Budapesti Gazdaságtudományi Egyetem, Nemzetközi Gazdálkodás Kar; szeidl.klaudia@uni-bge.hu;
ORCID: 0000-0002-5581-3645

²Professor emeritus, Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar; antal@aubert.hu;
ORCID: 0000-0002-3814-8452

DOI: 10.15170/terinno.2025.18.02-03.05

Absztrakt: A tanulmány célja a baranyai sváb falvak etnikai arculatának, mint a falusi turizmus megkülönböztető és fenntartható erőforrásának vizsgálata. A kutatás középpontjában a német nemzetiségi kulturális örökség turisztikai hasznosításának lehetőségei, valamint a helyi közösségek identitásmegőrző és gazdasági stratégiái állnak. A szerzők kvalitatív és kvantitatív módszertant alkalmaztak: terepi megfigyelések, félig strukturált interjúk, esettanulmányok, statisztikai elemzések és szakirodalmi áttekintés révén tárták fel a sváb örökség turisztikai potenciálját. A vizsgálat rávilágít arra, hogy az etnikai arculatok – épített örökség, gasztronómia, rendezvények, mesterségek – nemcsak kulturális értéket képviselnek, hanem hozzájárulhatnak a demográfiai és gazdasági kihívásokkal küzdő térségek megújulásához is. A tanulmány fejlesztési javaslatokat is megfogalmaz a nemzetiségi turizmus hosszú távú fenntarthatósága érdekében.

Kulcsszavak: etnikai arculatok, falusi turizmus, német nemzetiség, vidéki térségek fenntarthatósága

THE CULTURAL HERITAGE OF THE ETHNIC GERMAN COMMUNITY AS A TOOL FOR RURAL SUSTAINABILITY

Abstract: The study explores how the ethnic identity of Swabian villages in Baranya County can serve as a distinctive and sustainable resource for rural tourism. The research focuses on the tourism potential of German minority cultural heritage and the identity-preserving and economic strategies of local communities. A mixed-methods approach was applied, including field observations, semi-structured interviews, case studies, statistical analysis, and literature review. The findings highlight that ethnic features—such as built heritage, gastronomy, festivals, and traditional crafts—represent not only cultural value but also contribute to the renewal of rural areas facing demographic and economic challenges. The study also formulates development recommendations to ensure the long-term sustainability of minority tourism.

Keywords: *ethnic identities, rural tourism, German ethnicity, sustainability in rural areas*

1. Bevezetés

A kulturális örökség és a turizmus közötti kapcsolat az elmúlt évtizedekben a társadalomföldrajzi és turizmuselméleti kutatások egyik kiemelt témájává vált. A kulturális turizmus nem csupán gazdasági tevékenységként értelmezhető, hanem a helyi identitás, a társadalmi kohézió és az örökségmegőrzés eszközeként is (Formádi et al., 2024; Rátz & Michalkó, 2023; Tevely & Behringer, 2024). Ezen belül egyre nagyobb figyelem irányul az etnikai arculatok turisztikai hasznosítására, különösen a nemzetiségi közösségek által fenntartott kulturális gyakorlatok kontextusában (Horváth & Michalkó, 2014). A magyarországi német közösségek – különösen a Dél-Dunántúl térségében – olyan sokrétű kulturális örökséggel rendelkeznek, amely a mindennapi életformától kezdve a tárgyi és szellemi értékeken át a közösségi gyakorlatokig számos dimenzióban jelenik meg.

A tanulmány célja annak vizsgálata, hogy a baranyai sváb falvak etnikai arculata miként válhat a falusi turizmus megkülönböztető és fenntartható erőforrásává. A kutatás középpontjában a nemzetiségi kulturális örökség turisztikai célú hasznosításának lehetőségei, valamint a helyi közösségek identitásmegőrző és gazdasági stratégiái állnak. A szerzők különös figyelmet fordítanak arra, hogy a nemzetiségi turizmus miként járulhat hozzá a demográfiai és gazdasági kihívásokkal küzdő aprófalvas térségek fenntarthatóságához. A vizsgálat során kvalitatív és kvantitatív módszerek kombinációját alkalmazták, beleértve a szakirodalmi elemzést, esettanulmányok készítését, terepi megfigyeléseket, félig strukturált interjúkat helyi szereplőkkel, valamint statisztikai adatok feldolgozását. A kutatás alapját a Baranya vármegyei német nemzetiségű települések kulturális és turisztikai jellemzőinek feltérképezése képezi, különös tekintettel a helyi kezdeményezésekre, rendezvényekre és intézményi struktúrákra.

A tanulmány célja nem csupán a meglévő turisztikai gyakorlatok bemutatása, hanem azok értékelése és fejlesztési lehetőségeinek feltárása is. A szerzők arra keresik a választ, hogy a sváb kulturális örökség miként válhat a vidéki térségek megújulásának motorjává, és milyen feltételek szükségesek ahhoz, hogy a nemzetiségi turizmus hosszú távon is fenntartható és versenyképes maradjon.

2. A nemzetiségi kultúra értelmezése

A 'nemzetiség', azaz a 'kisebbség', vagyis az 'etnikai csoport/etnikum' fogalomkörének máig nem született meg a nemzetközileg elfogadott és használt tudományos meghatározása, hiszen az említett kifejezések egymás szinonimájaként élnek a társadalomtudományi szakirodalomban és a köztudatban. Az ENSZ riportőre, Capotorti (1979) megfogalmazásában a kisebbség olyan csoport, amely az állam többi népességéhez viszonyítva szám szerinti kisebbségben van, és nincs domináns helyzetben, tagjai – bár ugyanazon állam polgárai – a többségtől nyelvük, etnikai hovatartozásuk vagy vallásuk révén különböznek; a csoport saját kultúrája, hagyományai, nyelve és vallása megőrzésére és ápolására irányuló szolidaritás érzéssel rendelkezik, még ha burkolt formában is. Hazánkban a nemzetiség fogalmát a nemzetiségek jogairól szóló 2011. évi CLXXIX. tv. 1§ (1) bekezdése pontosan meghatározza,

miszerint Magyarországon nemzetiségnek tekintendő „minden olyan népcsoport, amely az állam lakossága körében számszerű kisebbségben van, a lakosság többi részétől saját nyelve, kultúrája és hagyományai különböztetik meg, egyben olyan összetartozás-tudatról tesz bizonyosságot, amely mindezek megőrzésére, történelmileg kialakult közösségeik érdekeinek kifejezésére és védelmére irányul” (2011. évi CLXXIX. törvény Magyarország nemzeti jogairól). A hatályos törvény szerint Magyarországon jelenleg 13 hivatalosan elismert nemzetiség él, amelyek közül a magyarországi német közösség a második legnépesebb.

A kultúra fogalma a latin „colere” igéből ered, melynek jelentése az emberi történelem során folyamatosan változott, alkalmazkodva a társadalmi és gazdasági fejlődéshez (Jones, 2009). Az UNESCO meghatározása szerint a kultúra egy társadalom vagy közösség szellemi, anyagi, intellektuális és érzelmi jellemzőinek összessége, beleértve az életmódot, értékrendet, hagyományokat és hiedelmeket is (UNESCO, 2001). A kultúra és a turizmus szoros kapcsolatban állnak egymással, mivel a turizmus lehetőséget teremt a kulturális értékek közvetítésére és megélésére (Cros & McKercher, 2020). Michalkó & Rátz (2005) megállapítása szerint „a kulturális turizmus legátfogóbb megközelítésében olyan turisztikai termék, amelynek központi eleme a turista legszélesebben értelmezett intellektuális igényeit kielégítő vonzerő. Szűkebb értelemben a kulturális turizmus olyan kulturális motivációval történő utazás, mint például a műemlékek és örökséghelyszínek felkeresése, a fesztiválokra való részvétel, a kiállítás-, múzeum-, színház- vagy koncertlátogatás és a tanulmányút vagy a zarándoklat” (Michalkó & Rátz, 2005: 124–125). A kulturális turizmus hozzájárul a helyi identitás, az örökség és a társadalmi kohézió megerősítéséhez (Zheng, 2023). Emellett fontos szerepet játszik a vidéki térségek fejlődésében és a társadalmi jólét növelésében is (Thang et al., 2023). A kulturális turizmus tehát nem csupán gazdasági tevékenység, hanem a kulturális értékek fenntartható megőrzésének és átadásának eszköze is.

A nemzeti kultúra szoros kapcsolatban áll az örökségturizmussal. Az örökség fogalmának értelmezése meglehetősen szubjektív, hiszen az adott kulturális közösség megítélése, identitása és értékrendszere jelentős mértékben meghatározza, hogy az adott országban, az adott nemzet számára mi számít örökségnek (Pap, 2014). Ennek függvényében örökségi értéknek tekinthető mindaz, amit egy közösség az utókor számára megőrzésre és átadásra érdemesnek tart, legyen akár épület, tárgy, hagyomány vagy szokás (Puczkó & Rátz, 2017).

Egy turisztikai desztináció kulturális szerepvállalását jelentős mértékben meghatározzák a térségben élő nemzetiségekhez kötődő kulturális vonzerők, amelyek hozzájárulnak az identitás megőrzéséhez és a hagyományok újraértelmezéséhez. A nemzeti közösségek által fenntartott kulturális gyakorlatok nemcsak örökségvédelmi szempontból fontosak, hanem a turizmus egy speciális formáját, az etnikai turizmust is életre hívják. Az etnikai turizmus fogalmát Smith (1978) vezette be, amelyet később az egzotikus, bennszülött népek kultúrája iránti érdeklődéssel hozott összefüggésbe (Smith, 2003). Ez a turizmusforma lehetőséget teremt a látogatók számára, hogy autentikus módon ismerjék meg a társadalom kisebbségi csoportjainak életmódját, szokásait és kulturális örökségét.

A magyarországi német nemzetiség turisztikai vizsgálata során Smith (2003) etnikai turizmusra vonatkozó meghatározása nem alkalmazható teljes mértékben, mivel a hazai nemzetiségi kultúrák nem mutatnak olyan radikális eltérést a többségi társadalomtól, mint az egzotikus népcsoportok esetében. A Kárpát-medencében az etnikai alapú turizmus inkább a gyökerek felkeresésére, mintsem az ismeretlen kultúrák felfedezésére irányul (Dövényi, 2016). Ennek értelmében az etnikai turizmus helyett a nemzetiségi turizmus elnevezés a javasolt. Szeidl & Aubert (2020) megfogalmazásában „nemzetiségi turizmus alatt a turisztikai célú utazások azon része értendő, melyek során a turista motivációja az adott desztinációban élő nemzetiségek értékeinek, kultúrájának, hagyományainak a megismerése, továbbá az ezeket bemutató fesztiválokra való részvétel” (Szeidl & Aubert, 2020: 195). A nemzetiségi turizmus keretében vonzerőnek tekinthető minden olyan szellemi vagy épített örökség, amely bemutatja az adott közösség identitását. A magyarországi németekhez kapcsolódó turizmus kiemelkedő térségei közé tartozik többek között a Schwäbische Türkei (Baranya és Tolna vármegye), valamint a Budai-hegység települései (Dövényi, 2016). A nemzetiségi turizmus tehát nemcsak kulturális örökségmegőrző szerepet tölt be, hanem identitáserősítő és közösségépítő funkcióval is bír.

3. A falusi turizmus, mint komplex élménykínálat

3.1. A falusi turizmus lehatárolása

A falusi környezetben történő turizmusforma meghatározása a nemzetközi szakirodalomban sokszínűséget mutat, hiszen találkozhatunk „rural tourism”, „agrotourism” vagy akár „farmtourism” elnevezéssel is. Az eltérő jelentéstartalom az országoként is változó agrárstruktúráktól, a kulturális és történelmi hagyományoktól függ.

Az 1980-as évektől az Európa Tanács kiemelten foglalkozik a vidéki turizmus fejlesztésével, mivel ez enyhítheti a zsúfolt desztinációkban kialakult turistakoncentrációt, miközben segíti a vidéki térségek gazdasági felzárkózását. Az Európa Tanács fejlesztési programjai hangsúlyozzák a helyi szereplők – különösen a szállásadók, vendéglátók és programszervezők – meghatározó szerepét, valamint az együttműködés szükségességét a falusi turizmus sikeres működtetése érdekében. Emellett kiemelik a rurális turizmus sokszínűségét, amely a helyi adottságokhoz és kulturális sajátosságokhoz való alkalmazkodás révén nem egységes, hanem rendkívül változatos formában jelenik meg (Kovács, 2000). A nemzetközi szakirodalom alapján Kovács (2000) a falusi turizmust és szinonim fogalmainak értelmezését két fő kategóriába sorolta. Egyrészt, a bevételmegoszlás szempontjából falusi turizmusról akkor beszélhetünk, ha a turizmusból származó jövedelem döntő hányada a vidéki lakosság körében realizálódik. Másrészt, kínálati oldalról az a turizmusforma tekinthető falusi turizmusnak, amelynek központi eleme a falusi életmódhoz, hagyományokhoz és kultúrához kapcsolódó szolgáltatás- és élménykínálat.

A hazai szakirodalomban a falusi turizmus értelmezése hasonlóan sokrétű, amely a fogalom heterogén természetére utal. Számos kutató vizsgálta a falusi turizmust eltérő aspektusokból, különböző definíciókat alkotva. Csizmadia (1992) szerint a falusi turizmus

olyan jövedelemkiegészítő tevékenység, amely során a faluban élők fő foglalkozásuk mellett jövedelemkiegészítő tevékenységként saját házaikon belül kihasználatlan szálláshelyeiket az üdülés szolgálatába állítják, miközben a település környezeti és társadalmi karaktere megőrzi eredeti formáját, és a mezőgazdasági termelés, állattartás, valamint az ezekhez kapcsolódó ipari tevékenységek továbbra is meghatározó jövedelemforrások maradnak. Michalkó (2004) úgy definiálta a falusi turizmust, mint olyan alternatív turizmusformát, amely a nagyvárosi életformától eltérő, autentikus élményeket kínál, miközben elősegíti a helyi közösségek gazdasági fejlődését. További fontos aspektusa, hogy hozzájárul a helyi kultúra és természeti környezet fenntarthatóságához. A falusi turizmus szűkebb meghatározása a Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia értelmében: „a falu komplex idegenforgalmi kínálatának hasznosítása, amely együtt kínálja a falusi életkörülmények, a helyi szokások, a kultúra és – ahol van – a mezőgazdaság adta lehetőségeket. Tágabb értelemben falusi turizmus minden nem gyógy- és üdülőhelyen – ideértve bármely település falusi jellegű településrészeit is – történő vendégfogadás (szállás-, étkezés- és programszolgáltatás) akkor, ha a tevékenység helyszíne, jellege megfelel a falusi turizmus sajátos követelményrendszerének” (Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia, 2005: 48). Szabó (2012) szerint a falusi turizmus a vidéki tájak és települések hagyományait bemutató turisztikai kínálat, amely elsősorban a helyi összefogáson és infrastruktúrán alapszik. Fontos kiemelni, hogy a falusi turizmus fogalma több mint a falusi szállásadás, mivel olyan térségek turizmusát jelenti, ahol a vonzerők szétszórtak és önmagukban kevésbé vonzóak a látogatók számára, ahol a lokális közösség összefogása nélkülözhetetlen a fejlődéshez és ahol a turizmusfejlesztés és vidékfejlesztés szinergikus együttműködésre képes (Szabó, 2012; Szabó & Csapó, 2012; Gonda, 2016).

Összegzésként megállapítható, hogy a falusi turizmus olyan turisztikai tevékenység, amelynek középpontjában a vidéki életforma, a helyi kulturális örökség és a természeti környezet áll. Ez a turizmusforma lehetőséget biztosít a látogatók számára a helyi közösségek hagyományainak, gasztronómiai sajátosságainak, kézműves termékeinek megismerésére, valamint a falusi élet mindennapi tevékenységeiben való részvételre. A hazai és nemzetközi definíciók összevetése alapján egyértelműen kirajzolódik a helyi közösségek szerepének kiemelt jelentősége, különösen az identitástudat megőrzése és erősítése szempontjából (Kokranika & Morrison, 2011; Hall, 2004). Ez azért bír különös jelentőséggel, mert a közösség által fenntartott vidéki életforma, a fenntartható gazdasági gyakorlatok, valamint a kulturális sokszínűség képezik a falusi turizmus alapját, és biztosítják annak hosszú távú fenntarthatóságát.

3.2. A falusi turizmus társadalmi-gazdasági szinergiái és komplex kapcsolatrendszere

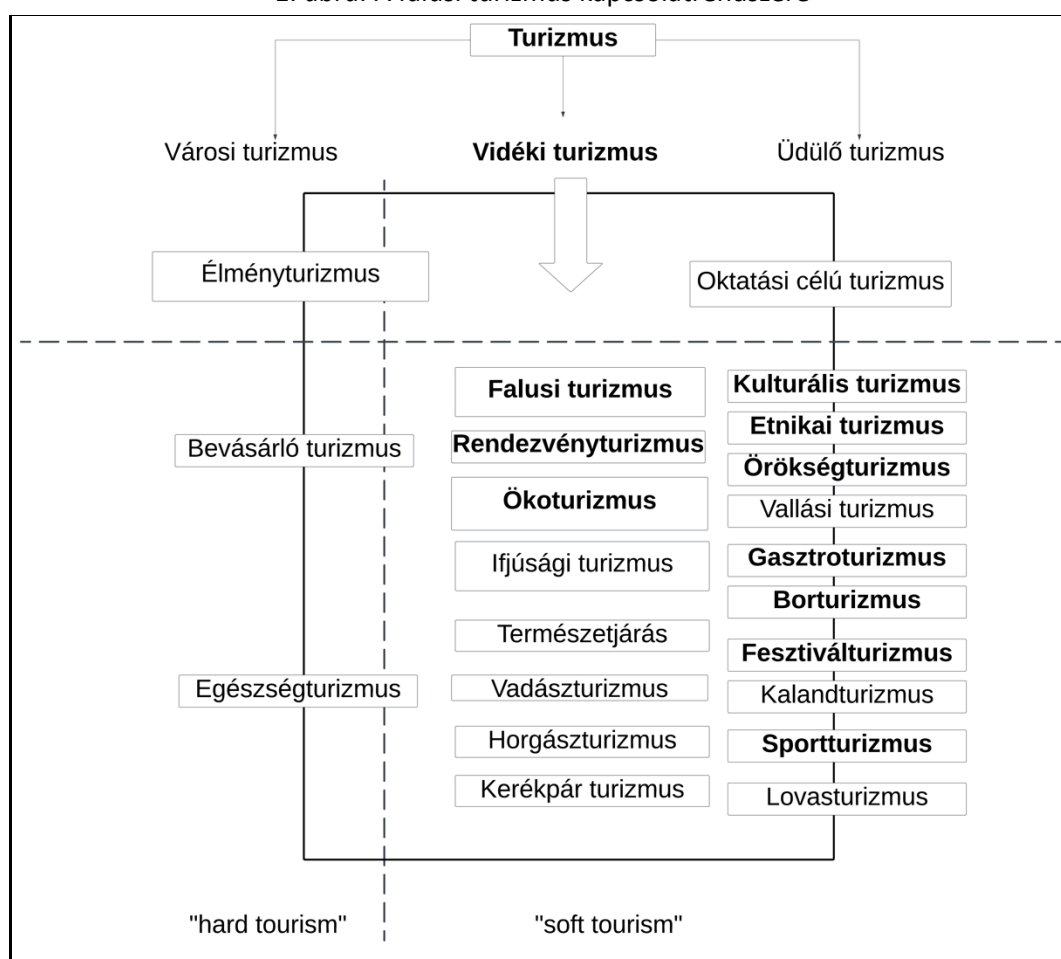
A falusi turizmus összetett jellege révén szoros kapcsolatban áll számos más turisztikai ágazattal, amelyek a vidéki térségek sajátos természeti, gazdasági és kulturális erőforrásaira épülnek (1. ábra). E komplex rendszer részeként értelmezhető az agrárturizmus és a farmturizmus, amelyek lehetőséget biztosítanak a látogatók számára, hogy közvetlen tapasztalatot szerezzenek a mezőgazdasági munkafolyamatokról és a vidéki élet

mindennapjairól. Ezzel szoros összefüggésben jelenik meg az ökoturizmus, amely a természetközeli élményekre, valamint a környezeti fenntarthatóságra helyezi a hangsúlyt.

A vidéki életforma kulturális dimenziója szintén meghatározó: a helyi hagyományok, népművészeti értékek és kulturális örökség bemutatása jelentős szerepet játszik a turisztikai vonzerő kialakításában. A gasztronómiai és borturisztikai kínálat – amely a helyi ételek és italok autentikus élvezetét nyújtja – a vidéki turizmus egyik legnépszerűbb vonzerejévé vált (Bozóky & Zagyi, 2024). E két szegmensre épülve fejlődött ki a rendezvényturizmus, amely a helyi események és ünnepek révén nemcsak a látogatók számát növeli, hanem hozzájárul a közösségi identitás erősítéséhez és a társadalmi kohézió fokozásához (Panyik et al., 2011).

Az aktív turizmus különböző formái – mint például a kerékpáros, horgász- és vadászturizmus – a természet aktív használatát és a szabadidő tartalmas eltöltését helyezik előtérbe. Az 1. ábra továbbá bemutatja a turizmus két alapvető típusát: a „hard tourism” és a „soft tourism” kategóriákat. Előbbi jellemzően nagyobb infrastrukturális és természeti erőforrásokat igényel, például a gyógyturizmus esetében, míg utóbbi a környezeti terhelés minimalizálására és a fenntarthatóság elveire épül, ahogyan azt a kerékpáros vagy ökoturisztikai formák is példázzák.

1. ábra: A falusi turizmus kapcsolatrendszere



Forrás: Kóródi & Lóránt (2019: 34) alapján saját szerkesztés.

4. Német nemzetiségi jelenlét és identitás Baranyában

4.1. A baranyai németiség történeti és társadalmi öröksége

A 18. században Baranya megye jelentős szerepet játszott a német telepesek Magyarországra irányuló betelepítésében. A török hódoltság utáni demográfiai válság következtében az elnéptelenedett területek benépesítése elsődleges célként jelent meg a Habsburg-udvar és a földbirtokos arisztokrácia számára (Szita, 1996). Az első betelepítési hullám III. Károly uralkodása alatt zajlott, főként földesúri magánkezdeményezésre. Baranyában Batthyány Ádám, Savoyai Jenő és Preuner báró szervezésében érkeztek német telepesek többek között Németbólyba, Szentlőrincbe, Borjádra, valamint a Püspökség birtokaira (Szentlászló, Geresd, Lak, Óbánya, Püspöknádasd) (Schiling, 1928). A második hullám közvetlen kiváltója a Mária Terézia (1717–1780) által 1763. február 25-én kiadott pátens volt, amelyben felszólította a hétéves háború kiszolgált katonáit, hogy költözzenek át Magyarországra. Az intézkedés a Temesi Bánat térségére irányult, de Mária Terézia a Temesi Bánságot büntetőkolóniává tette, ezért az ide érkező telepesek inkább elkerülték a bánáti földeket. Így vált a második telepítési hullám célpontjává Dél-Magyarország, ahová 1763 és 1773 között 40.000 német érkezett (Bellér, 1981; Manherz, 1998). A telepesek között nagy számban voltak bányászok, kőfaragók, vas- és rézművesek, akik Stájerországból és a Szepességből jöttek. A bevándorlás 1768–1771 között élte a csúcspontját, amikor közel 17.000 német vándorolt el Lotaringiából, Elzászból, Baden-Badenből, Svábföldről és Tirolból. A harmadik hullám II. József 1782-es rendelete alapján indult, amely során a kamara költségén mintegy 7600 család érkezett. A betelepítések eredményeként Baranya német lakossága jelentősen megerősödött, és a „Schwäbische Türkei” központi térségévé vált, ahol a települések lakosságának 67%-a német ajkú volt (Manherz, 1998).

A „Schwäbische Türkei” német falvainak kialakulása többféle településtörténeti mintát követett. Egyes települések teljesen új alapításúak voltak, melyeket az irodalom „anyatelepülésként” említ. Ezek közül kiemelkednek például Kakasd, Tevel és Hács, amelyek gyakran a korábbi határnevek alapján kapták meg végleges helységnevüket. Az állami szervezésű betelepítésekkel párhuzamosan egy belső migrációs folyamat is megfigyelhető volt, amely során a német telepesek fokozatosan beolvadtak a már meglévő, magyar és délszláv lakosságú településekbe. Ez a folyamat jelentős mértékben átalakította az érintett falvak etnikai szerkezetét (Hartmann, 1935). Ennek hátterében egyrészt a vallási ellentétek, másrészt az állami és földesúri ígéretekben szereplő kedvezmények és anyagi támogatások elmaradása, valamint a német öröklési rendszerben meghatározó elsőszülöttségi rend állt.

A 19. század végétől kezdődően a magyar állam fokozatosan szigorította nemzetiségi politikáját, amelynek célja a spontán asszimiláció elősegítése volt. Az 1879-es nemzetiségi törvény különösen a városi lakosságot érintette, míg a falvakban élő német közösségek, mint amilyenek Baranya megyében is megtalálhatók, hosszabb ideig megőrizhették nyelvi és kulturális identitásukat (Manherz, 1998; Szenyéri, 2008). A Schwäbische Türkei területén élő németiség megmaradását nagymértékben elősegítette, hogy a lakosság több mint fele falvakban élt, így kevésbé volt kitéve az állami asszimilációs nyomásnak.

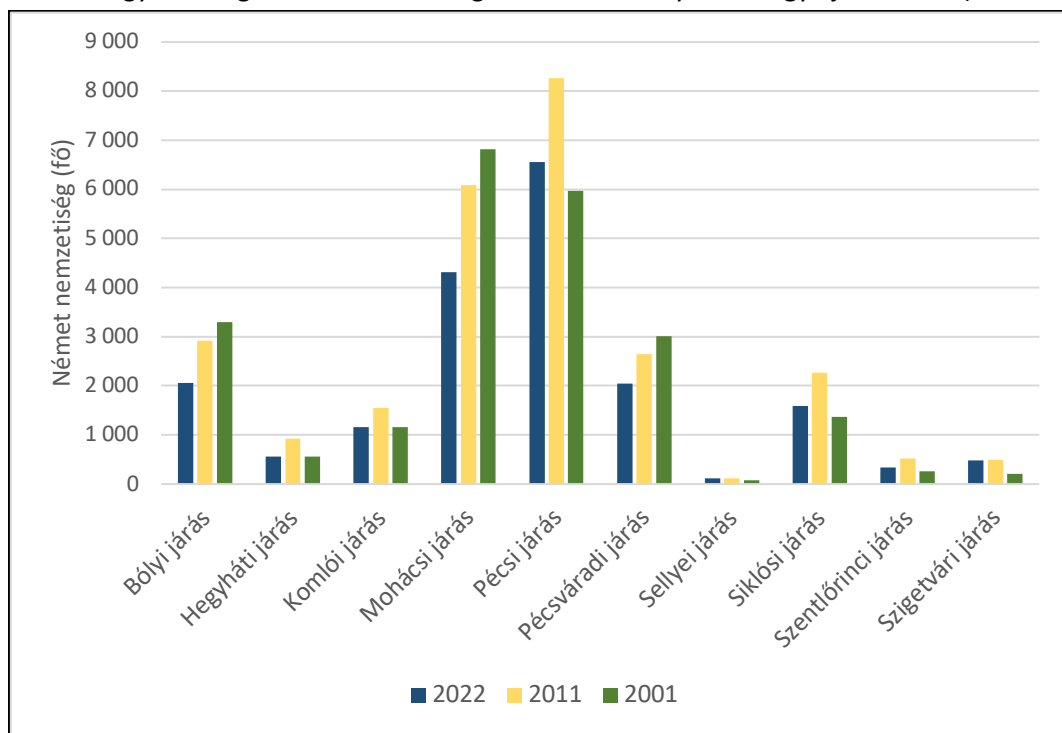
A második világháborút követően a magyarországi németeket súlyos megtorlások érték. Elsőként a Szovjetunióba történő deportálás, ami a 0060. számú parancs alapján 1944. december 22-én kezdődött. Baranya vármegyében Babarc volt az első település, ahonnan elhurcolták a németeket, majd Magyarhertelend, Feked, Pécsvárad, Szederkény és Véménd következett (Bognár, 2009; Miklósi, 2005). A baranyai deportáltak számát Zielbauer (1990) 4143 főre becsülte. Ezután 1945-ban a kollektív bűnhődés jogán elrendelték a magyarországi németek kitelepítését. A kitelepítések során a német lakosságot gyakran előzetes értesítés nélkül, néhány órán belül kényszerítették otthonaik elhagyására, és csak korlátozott mennyiségű személyes holmit vihetek magukkal. A kitelepítetteket a gyűjtőtáborokból marhavagonokban, embertelen körülmények között szállították Németországba. Az első szerelvény 1946. május 26-án Beremendről, a második másnap Magyarbólyból indult. Az 1947-ig tartó több hullámban történő kitelepítés során több mint 23.000 német lakos kényszerül elhagyni szülőföldjét és otthonát. A kitelepítések nemcsak demográfiai, hanem kulturális és gazdasági szempontból is súlyos veszteséget jelentettek Baranya megye számára, hiszen a sváb közösségek évszázadok alatt kialakított társadalmi és gazdasági struktúrái szinte teljesen megsemmisültek.,

A második világháborút követő kitelepítések és vagyonelkobzások súlyos demográfiai és társadalmi következményekkel jártak a Dél-Dunántúl német nemzetiségű lakossága számára. Az 1950-es évektől fokozatosan megindult a kulturális élet újjászerveződése, amelynek első jele a német kulturális szövetség megalakulása volt 1955-ben (Tilkovszky, 1997). A sváb közösségek azonban a homogenitásukat elveszítették, és a német lakosság többnyire kisebbségbe került. A hatvanas évek iparosítása és urbanizációja újabb kihívásokat jelentett, különösen a fiatal generációk elvándorlása révén (Aubert, 1997).

4.2. A német nemzetiség etnikai mintázatai

A német nemzetiségű lakosság területi eloszlása Baranya megye járásaiban az elmúlt két évtizedben számottevő változást mutatott (2. ábra). A 2001 és 2011 közötti időszakban szinte minden járásban növekedés figyelhető meg, különösen a Bólyi és a Pécsvárad járásban, ahol a német közösségek hagyományosan erősek. A Bólyi járásban 2011-re a német nemzetiségűek száma meghaladta a 8000 főt, amely a térség legjelentősebb német etnikai koncentrációjává vált. A 2022-es adatok azonban több járásban enyhe csökkenést jeleznek, ami a természetes fogyás, az elvándorlás és az asszimiláció együttes hatására utalhat. A Pécsvárad járásban a 2011-es csúcs után stagnálás, míg a Mohácsi járásban egyértelmű visszaesés figyelhető meg. A Pécsi, Komlói, Sellyei és Siklói járásokban a német lakosság száma alacsony maradt, és nem mutatott jelentős növekedést egyik vizsgált évben sem. A népszámlálási adatok alapján a német nemzetiségűek aránya továbbra is a kisebb településeken koncentrálódik, ahol a közösségi identitás erősebben megőrződött. Összességében a 2001–2022 közötti időszakban a német nemzetiségű lakosság száma előbb növekedett, majd stabilizálódott vagy enyhén csökkent, ami a nemzetiségi önazonosság változó társadalmi megítélését is tükrözi.

1. ábra: A magyarországi német nemzetiség eloszlása Baranya vármegye járásaiban (2001–2022)



Forrás: KSH Népszámlálás 2022 alapján saját szerkesztés.

A német nemzetiségű lakosság arányának településszintű vizsgálata Baranya megyében jól tükrözi a Schwäbische Türkei történeti és kulturális örökségének területi lenyomatát (1. táblázat). A legmagasabb arányt Ófalu mutatja (63,7%), amely nemcsak etnikai homogenitása, hanem faluképi és építészeti öröksége révén is kiemelkedik, így a német identitás megőrzésének egyik mintaterületként értelmezhető. A 40–49,9%-os kategóriába tartozó települések közül Feked, Óbánya és Pécsdevecser nemcsak jelentős német lakossággal rendelkeznek, hanem aktív turisztikai célpontként is funkcionálnak, ami a nemzetiségi kultúra gazdasági hasznosításának példája. A 30–39,9%-os sávban található Mecseknádasd és Villánykövesd esetében a német örökség és a borászati turizmus szinergiája figyelhető meg, amely a helyi gazdaság diverzifikációját is elősegíti. A 20–29,9%-os kategóriában szereplő Geresdlak és Véménd a német nemzetiségi hagyományok megőrzésében és közösségi rendezvények szervezésében betöltött szerepük révén fontos kulturális erőforrásként értelmezhetők a térségben. A legtöbb település a 10-10,9%-os kategóriába tartozik, ahol külön kiemelhető Bóly és Pécsvárad. A települések kisvárosi központként nemcsak közigazgatási és gazdasági funkciókat látnak el, hanem a környező kisebb települések kulturális és oktatási integrációjában is kulcsszerepet játszanak. E két város infrastrukturális adottságai és intézményhálózata lehetőséget biztosít a német nemzetiségi identitás intézményesített formáinak fenntartására és fejlesztésére.

1. táblázat: A magyarországi német nemzetiség lakosságának aránya Baranya vármegyében (2022)

Németség aránya (%)	Település
60% felett	Ófalu (63,7%)
40% - 49,9%	Baranyaszentgyörgy (43,1%), Feked (42,7%), Pécsdevecser (42,2%), Szűr (42,1%), Óbánya (42%), Fazekasboda (41,2%)
30% - 39,9%	Ivánbattyán (38,1%), Mecseknádasd (37,3%), Liptód (37,1%), Himesháza (36,5%), Nagynyárád (35,6%), Görcsönydoboka (35,3%), Udvar (34,6%), Hásság (34,6%), Pócsa (33,1%), Villánykövesd (33%), Maráza (31,6%), Kisnyárád (30,9%), Palotabozsok (30,7%), Babarc (30,4%), Kiskassa (30%),
20% - 29,9%	Geresdlak (29,1%), Erdősmecske (28,6%), Somberek (28%), Székelyszabar (27%), Véménd (25,8%), Szajk (24,5%), Kisjakabfalva (24,1%), Palkonya (22,1%), Szágy (22,1%), Romonya (21,4%), Szederkény (20,8%), Olasz (20,7%), Lovászhetény (20,5%), Szalatnak (20,3%), Sárok (20,1%),
10% - 19,9%	Töttös (19%), Boldogasszonyfa (18,8%), Máriakéménd (18,2%), Aranyosgadány (17,7%), Újpetre (17,2%), Kisbudmér (17%), Lippó (17%), Bóly (16,5%), Zengővárkony (16,2%), Almamellék (16%), Erdősmárok (15,8%), Borjád (15,8%), Villány (15,6%), Nagypall (15%), Bezedek (14,8%), Bár (14,8%), Márok (14,7%), Hetvehely (14,3%), Monyoród (14,2%), Ivándárda (13,6%), Pereked (13,1%), Dunaszekcső (12,9%), Szebény (12,5%), Pécsvárad (12,3%), Lánycsók (12,1%), Erzsébet (11,9%), Szilágy (11,8%), Gödre (11%), Bikal (10,8%), Vokány (10%), Teklafalu (10%), Abaliget (10%)

Forrás: KSH Népszámlálási adatok 2022 alapján saját szerkesztés.

5. A baranyai etnikai arculatok, mint turisztikai erőforrás jellemzése

Az etnikai arculatok egyre inkább a vidéki turizmus megkülönböztető és fenntartható erőforrásaivá válnak. A baranyai sváb falvak etnikai arculata komplex módon jelenik meg a településképi elemekben, a hagyományos építészetben, a gasztronómiában, valamint a rendezvénykultúrában. E sajátos kulturális jegyek nem csupán identitáshordozó szerepet töltenek be, hanem a térségi turizmusfejlesztés szempontjából is kiemelkedő jelentőséggel bírnak. A sváb közösségek által fenntartott hagyományok – legyen szó mesterségekről, borkultúráról vagy ünnepi szokásokról – olyan autentikus élménykínálatot teremtenek, amely egyre inkább megfelel a kulturális turizmus iránti növekvő keresletnek. A helyi értékek turisztikai hasznosítása ugyanakkor nem öncélú folyamat, hanem szorosan összefonódik a közösségi identitás megerősítésével és a vidéki térségek fenntarthatóságának biztosításával. A baranyai sváb falvak példája jól mutatja, hogy az etnikai örökség nem csupán múltbéli emlék, hanem a jelen gazdasági és társadalmi folyamataiban is aktív szerepet játszó erőforrás.

5.1. Kultúra

A magyarországi német nemzetiség kulturális öröksége szerves része a hazai multikulturális identitásnak. A nemzetiség által létrehozott kulturális intézmények, közösségi terek és programok hozzájárulnak a hagyományok élő megőrzéséhez. Ezek a kezdeményezések nemcsak a múlt értékeinek bemutatását szolgálják, hanem a jelenkori identitásépítés aktív eszközei is. A nemzetiségi kultúra fenntartása különösen fontos a fiatal generációk számára, akik ezeken keresztül kapcsolódhatnak gyökereikhez. A kulturális örökség ápolása így nemcsak emlékezés, hanem közösségformáló és jövőépítő tevékenység is. A hazai sváb kulturális örökség sokszínűségét jól példázza annak turisztikai célú interpretációja és hasznosítása:

- **Múzeum:** Geresdlak kiváló példája annak, hogyan valósulhat meg a helyi kezdeményezésű kiállításokon keresztül a sváb kulturális örökség hiteles és sokoldalú bemutatása. A geresdlaki kiállítások célja a helyi sváb közösség szellemi és tárgyi örökségének méltó bemutatása és megőrzése. A közel 100 népviseletet bemutató Babakiállítás nemcsak a német öltözködési kultúrát és népszokásokat mutatja be, hanem az egykori falusi élet mindennapjait is életképek formájában idézi fel. A kézimunka-kiállítás közel kétszáz egyedi darabján keresztül a 20. század első felének otthoni kultúrájába nyerhetünk betekintést, különös tekintettel a sváb hímzésekre jellemző monogramokra. A kendő- és vállkendő-kiállítás a női népviselet fontos elemeit mutatja be, amelyek az 1970-es évekig a helyi asszonyok mindennapi öltözetének részét képezték. A mézeskalács falu bemutatja a régi falvak településszerkezetét.

- **Tájház:** A mecseknádasdi Német Nemzetiségi Tájház hiteles módon mutatja be a helyi sváb közösség 19–20. századi életmódját és tárgyi kultúráját. A kiállítások között szerepel egy korabeli tisztaszoba, egy rekonstruált szatócsbolt, valamint egy tematikus bemutató a térségre jellemző gerendaépítészet (Fachwerk) hagyományairól.

- **Tanösvény:** A Pécsváradi Német Nemzetiségi Tanösvény hét állomásán keresztül mutatja be a helyi németiség nyolcszáz éves történetét, kulturális sajátosságait és társadalmi beágyazottságát, így fontos oktatási szerepet tölt be a nemzetiségi identitás megismertetésében. A tanösvény tábláit QR-kódok egészítik ki, amelyek segítségével a látogatók korabeli dallamokat és személyes történeteket hallgathatnak meg, ezzel is élményszerűbbé téve a tanulási folyamatot. A kétnyelvű szövegek, gazdag fotóanyag és interaktív feladatlapok révén a tanösvény különösen alkalmas iskolai csoportok és családok számára ismeretbővítő és közösségépítő célokra.

- **Hagyományőrző egyesületek aktív működése:** A Véméendi Hagyományőrző Egyesület több évtizedes múltra visszatekintő tevékenysége révén meghatározó szereplője a magyarországi német nemzetiségi kultúra ápolásának. A néptánc, népzene és népdal területén elért sikereik nemcsak helyi, országos, hanem nemzetközi szinten is elismertek. A közösségi rendezvények és próbák nemcsak a kulturális értékek átadását szolgálják, hanem erősítik a generációk közötti kapcsolatokat is. Az Egyesület közösségformáló erejét jól mutatja, hogy a távolabbi városokban élő fiatalok rendszeresen hazalátogatnak a próbákra, ezáltal erősítve a nemzetiségi identitást és a generációk közötti kulturális kontinuitást.

5.2. Rendezvények

A Dél-Dunántúlon megrendezett német nemzetiségi események jelentős turisztikai potenciállal bírnak, amely túlmutat a kulturális örökség megőrzésén. Ezek a rendezvények – mint például a gasztronómiai fesztiválok, hagyományőrző felvonulások és népzenei találkozók – autentikus élményt kínálnak a látogatóknak, így vonzó célponttá teszik a kisebb településeket is. A turizmus révén generált bevételek hozzájárulnak a falvak gazdasági fenntarthatóságához, különösen a szállásadás, vendéglátás és helyi szolgáltatások területén. A nemzetiségi programok gyakran kétnyelvűek, ami elősegíti a nyelvi örökség fennmaradását és a kulturális sokszínűség társadalmi elfogadását. A látogatók számára kínált élmények – például tradicionális ételek, népviselet, tánc és zene – nemcsak szórakoztatóak, hanem oktató jellegűek is, ezzel növelve az élmény komplexitását.

A nagynyárádi Kékfestő Fesztivál a dél-dunántúli régió egyik kiemelkedő hagyományőrző rendezvénye, amely a kékfestés, mint népi kézműves mesterség bemutatására és népszerűsítésére épül. A fesztivál minden évben július utolsó szombatján kerül megrendezésre, és színes programkínálatával – színpadi produkciók, népzenei és néptánc előadások, valamint kézműves vásárok – vonzza a látogatókat. Kiemelt eleme a kékfestő anyagokból készült ruhabemutató, amely a hagyományos textilkultúra kortárs újraértelmezését is lehetővé teszi. A nyitott kékfestőműhely betekintést nyújt a mesterség technikai folyamataiba, ezáltal oktatási és ismeretterjesztő funkciót is betölt. A rendezvény nemcsak a helyi identitás erősítését szolgálja, hanem jelentős turisztikai vonzerőt is képvisel, amely támogatja a feledésbe merülő mesterség vállalkozásait, miközben hozzájárul a település gazdasági fenntarthatóságához. A fesztivál példája jól mutatja, hogyan válhat egy tradicionális mesterség a kulturális turizmus eszközévé.

5.3. Településkép, településimázs

A településkép, mint a helyi identitás vizuális megnyilvánulása, kiemelt szerepet játszik a vidéki térségek vonzerejében. A hagyományos sváb falukép, amelyet a díszes homlokzatú parasztházak, gondozott porták és egységes utcakép jellemez, nem csupán esztétikai értéket képvisel, hanem komplex kulturális örökségként is értelmezhető. Az ilyen településképek autentikus élményt kínálnak a látogatók számára, akik a városi környezetből kiszakadva a nyugalmat, a hagyományokat és a természetközeli életformát keresik. A településkép hitelessége és egységessége hozzájárul ahhoz, hogy a turisták valódi időutazásként éljék meg a látogatást, miközben a helyi közösség is megerősödik identitásában és gazdasági lehetőségeiben. A turizmus így nem csupán fogyasztója, hanem fenntartója is lehet az épített örökségnek, amennyiben a fejlesztések a helyi értékek tiszteletben tartásával történnek. A sváb falukép tehát nemcsak múltidéző látványosság, hanem élő, fejlődő turisztikai erőforrás, amely a fenntartható és értékalapú turizmus egyik mintapéldája lehet.

A hagyományos sváb parasztházak építészeti sajátosságai kiválóan alkalmassá teszik őket falusi szálláshelyek kialakítására. A falusi szálláshelyek a vidéki turizmus egyik legfontosabb infrastrukturális alapelemei, mivel nemcsak a látogatók elszállásolását biztosítják, hanem a

helyi életforma és kulturális örökség közvetítésének eszközei is. A helyi családok által működtetett vendégházak hozzájárulnak a térségi turisztikai kínálat komplexitásához, miközben elősegítik a gazdasági diverzifikációt és a társadalmi kohézió erősödését. A minőségbiztosítási rendszerek garantálják, hogy a szolgáltatások megfeleljenek a nemzetközi elvárásoknak, ezáltal növelve a vidéki térségek turisztikai versenyképességét. Az egyik legjelentősebb minőségbiztosítási eszköz a falusi szálláshely-minősítési rendszer, amelyet 2011 óta Nemzeti Tanúsító Védjegyként tartanak nyilván. A rendszer célja, hogy a 40/2025. sz. kormányrendelet előírásainak megfelelően biztosítsa a falusi szálláshelyek szolgáltatási színvonalát a szakmai elvárásoknak megfelelően. A 2022-ben bevezetett új besorolási rendszer alapján a vendégházakat 1-től 5 csillagig értékelik, ahol az 5 csillagos kategória a legmagasabb komfortfokozatot és szolgáltatási színvonalat jelöli, beleértve a korszerű felszereltséget, az akadálymentességet és az online jelenlétet is (például: aktív közösségimédia-felület, saját weboldal, online foglalási rendszer).

A „sváb Hollókő” néven emlegetett Feked példamutató módon őrzi építészeti örökségét, különös tekintettel a 18–20. században épült sváb parasztházakra. E házak megőrzése nem csupán esztétikai vagy történeti kérdés, hanem a település identitásának és turisztikai vonzerejének egyik alappillére. A falu vezetése – a helyi önkormányzat, a német nemzetiségi önkormányzat, civil szervezetek és a lakosság együttműködésével – több mint 70 ingatlan homlokzatát újíttotta fel, megőrizve azok eredeti formavilágát. A felújításokhoz szükséges forrásokat külső támogatások bevonásával biztosították, míg az épületek helyi védetség alá helyezése jogi garanciát nyújt a hosszú távú megőrzésre. A 2006-ban elfogadott településrendezési terv szigorú szabályozással védi az épített környezet integritását: a közművezetékek elhelyezését, a homlokzati színezést és a kerítések kialakítását is részletesen szabályozza. E rendelkezések célja a település egységes arculatának fenntartása, amely Feked egyedülálló atmoszféráját biztosítja. A településkép egységessége és a parasztházak katonás rendben való elhelyezkedése skanzenszerű benyomást kelt, ugyanakkor a házak egyedi részletei – mint a vakolatdíszek, tornácoszlopok és színezések – sajátos karaktert kölcsönöznek minden egyes épületnek. Feked példája jól illusztrálja, miként válhat egy kis falu az építészeti örökség megőrzésének és a fenntartható turizmusnak a modelljévé.

5.4. Mesterségek, kreatív turizmus

A német nemzetiséghez kapcsolódó hagyományos mesterségek jelentős turisztikai értéket képviselnek Baranya vármegye kulturális kínálatának gazdagításában. A fafaragás (Ófalu – Wildanger fivérek), a fazekasság (Mecseknádasd - Gradwohl Zsolt, fazekas), a textílkészítés (Nagynyárad – Kékfestő műhely), a hímzés (Geresdlak), a kovácsolás, mézeskalács-készítés (Bóly – Tárnoky mézes), a bútorfestés és szíjgyártás mind-mind olyan tevékenységek, amelyek évszázadokon átívelő hagyományokat őriznek. Ezek a mesterségek nemcsak a helyi identitás részei, hanem élményalapú turisztikai attrakcióként is szolgálnak. A látogatók számára különösen vonzó, ha a mesterségeket interaktív módon, műhelylátogatások vagy kézműves foglalkozások keretében ismerhetik meg. A sváb közösségek által fenntartott tájházak és kézműves műhelyek lehetőséget adnak a turistáknak, hogy testközelből tapasztalják meg a

hagyományos technikákat. A kézzel készült termékek – például faragott dísz tárgyak, kerámiák vagy hímzett textíliák – nemcsak emléktárgyként, hanem a helyi gazdaság támogatásaként is értékesek. A mesterségek bemutatása gyakran kapcsolódik helyi rendezvényekhez, fesztiválokhoz, amelyek tovább növelik a turisztikai vonzerőt. A mesterségek megőrzése és turisztikai hasznosítása elősegíti a kulturális örökség átörökítését a fiatalabb generációk számára.

A sváb lakossághoz köthető hagyományos mesterségek a helyi közösség számára is jelentős kulturális értéket képviselnek, melyek megőrzésére és továbbadására közösségi kezdeményezésként jött létre a nagypalli Régi Mesterségeket Felelevenítő Közhasznú Egyesület. Az egyesület célja olyan kézműves tevékenységek – mint a csuhéfonás, gyékény- és sásfeldolgozás, szövés, viseletkészítés, gyöngyfűzés és bútorfestés – fenntartása, amelyek a sváb hagyományokhoz szorosan kapcsolódnak. Rendszeres kézműves táborok, kiállítások és élő bemutatók szervezésével az egyesület aktívan hozzájárul a térség kulturális turizmusának fejlődéséhez és a hagyományos tudás generációkon átívelő továbbörökítéséhez.

A nagynyárádi kékfestő műhely kiemelkedő példája a hagyományos kézműves mesterségek turisztikai hasznosításának. A kékfestés, mint textilfestő technika, a német nemzetiséghez kötődő iparos hagyományok egyik legjelentősebb ága, amely évszázadokon átívelő tudást közvetít. A műhelyt 1948-ban alapította Sárdi János, aki a mesterséget még a hagyományos sváb kézműves közösségek szellemiségében sajátította el. A családi vállalkozást ma unokája, ifj. Sárdi János vezeti, aki elkötelezetten dolgozik a technológia és a szellemi örökség fennmaradásán, miközben a műhelyt nyitottá tette a látogatók számára is. A műhely különlegessége, hogy a teljes kékfestő munkafolyamatot – a mintázástól a festésen át a szárításig – eredeti, több mint százéves eszközökkel végzik, így a látogatók autentikus környezetben ismerkedhetnek meg a mesterség részleteivel. A látogatók számára nemcsak bemutatókat tartanak, hanem lehetőséget biztosítanak a technika kipróbálására is, valamint megvásárolhatják a helyben készült termékeket. A műhely működése példaértékű a hagyományos mesterségek fenntartható megőrzése tekintetében, mivel egyszerre szolgál kulturális örökségként, oktatási helyszínként és turisztikai attrakcióként. A családi tudás átörökítése és a nyitottság a látogatók felé, hozzájárul a térség kulturális identitásának megerősítéséhez és a helyi gazdaság élénkítéséhez.

5.5. Gasztronómia

A baranyai sváb gasztronómia a magyarországi német nemzetiség egyik legélőbb kulturális öröksége, amely nemcsak a helyi közösségek identitásának része, hanem a térség turisztikai kínálatának is fontos eleme. A sváb konyha egyszerre őrzi a paraszti életmód egyszerűségét és a német nyelvterületről hozott ízek gazdagságát. A hagyományos ételek alapját gyakran a burgonya, a káposzta, a bab, a liszt és a tejtermékek adják, amelyekből tápláló, mégis ízletes fogásokat készítenek. A sváb gasztronómia fontos szerepet játszik a falusi turisztikai szolgáltatások bővítésében, mivel a hagyományos ételek kulturális értéket is közvetítenek. Az interaktív főzőprogramok lehetőséget adnak a látogatóknak, különösen a gyermekeknek, hogy aktívan részt vegyenek a helyi ételek elkészítésében.

Baranya vármegye egyik legismertebb német nemzetiségi ételkülönlegessége a stifolder. A kolbász eredete a Fulda környéki német telepésekhez köthető, akik az 1700-as években hozták magukkal a fűszeres, érlelt kolbászkészítés hagyományát. A stifolder kizárólag sertéshúsból, természetes fűszerekkel készül, füstölés után hónapokig érlelik. A jellegzetes sváb kolbászt szerte a vármegyében készítik, de az egyik legismertebb a fekediek által őrzött receptúra alapján készült stifolder. A termék elérhető helyi és környékbeli üzletekben és piacokon, továbbá a mai vásárlási szokásokhoz igazodva akár online is rendelhető a fekedei termelőktől. A stifolder nemcsak gasztronómiai érték, hanem a sváb identitás szimbóluma is, amelyet a Fekeden évente megrendezett Stifolder Fesztivál népszerűsít.

5.6. Borturizmus, borkultúra

A Dél-Dunántúl sváb falvaiban a német nemzetiség kulturális öröksége szorosan összefonódik a borkultúrával és a borturizmus fejlődésével. A térségben élő sváb közösségek évszázadokon keresztül alakították ki azt a szőlőművelési és borkészítési hagyományt, amely ma is meghatározza a helyi identitást. Villány mára nemcsak Magyarország egyik legismertebb borvidékévé vált, hanem a sváb borkultúra egyik központjává is, ahol a borászatok gyakran családi örökségként működnek. Villánykövesd híres pincésora a német nemzetiségi építészet jegyeit viseli, és autentikus élményt kínál a látogatóknak. A helyi pincészetek kínálata nemcsak a kiváló minőségű borokra épül, hanem a hagyományos sváb vendéglátásra is, amely egyedi élményt nyújt a látogatóknak. A borturizmus fejlődése lehetőséget teremt a német nemzetiségi örökség megőrzésére (építészet, eszközhasználat, sváb nyelv megőrzése) és újraértelmezésére is. A térségben egyre több tematikus túra, borkóstoló és kulturális fesztivál épül a sváb hagyományokra. Ez a kulturális és gazdasági szimbiózis hozzájárul a falvak fenntartható fejlődéséhez, miközben erősíti a helyi közösségek identitását.

A bolyi Emmausz-járás egy húsvét hétfőhöz kötődő, több évszázados múltra visszatekintő sváb népszokás, amely a vallási hagyományokat közösségi ünnepléssel és borkultúrával ötvözi. Ilyenkor a szőlőhegyi présházakhoz nemcsak a helyi és környékbeli lakosok, hanem turisták, családok és baráti társaságok is ellátogatnak, ahol hagyományos sváb ételekkel és borokkal kínálják egymást, ünnepi hangulatban. Az esemény nemcsak a közösségi identitás megerősítését szolgálja, hanem a település egyik legnagyobb turisztikai attrakciójává is vált. A rendezvény kulturális jelentőségét jól mutatja, hogy 2011-ben felkerült a Szellemi Kulturális Örökség Nemzeti Jegyzékére, amely az UNESCO által képviselt értékrendet követve hivatott megőrizni a kiemelkedő hagyományokat és élő közösségi gyakorlatokat. Az Emmausz-járás így nemcsak a szellemi örökség megőrzését segíti elő, hanem hozzájárul Bóly és környéke turisztikai fenntarthatóságához is.

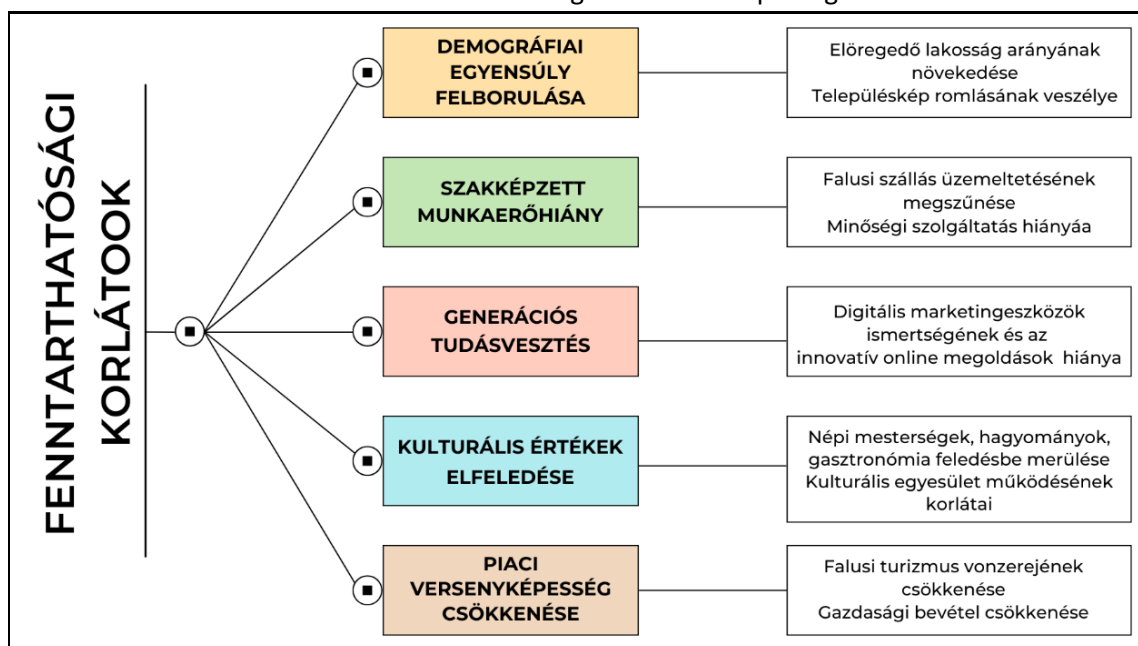
6. A falusi turizmus fenntarthatóságának kihívásai a demográfiai hanyatlás tükrében

A német nemzetiség turisztikai erőforrásainak hasznosítása számos lehetőséget kínál a vidéki térségek gazdasági és kulturális élénkítésére. Ugyanakkor meg kell említeni, hogy a

demográfiai hanyatlás, az elvándorlás és az infrastrukturális hiányosságok komoly korlátokat jelentenek a hosszú távon fenntartható falusi turizmus megvalósításában.

A Dél-Dunántúl vidéki térségeiben az elmúlt évtizedek során jelentős népességcsökkenés figyelhető meg, amelynek háttérében történelmi események, politikai döntések, a falvak funkcióvesztése és a települések szerkezetének átalakulása áll. A jellemzően aprófalvas települések lakossága számottevően megfogyatkozott, különösen a fiatalabb generációk körében, akik a kedvezőbb életfeltételeket kínáló városokba, a fővárosba, illetve külföldre költöztek. Ez a folyamat nem csupán a települések demográfiai szerkezetét alakította át, hanem számos, a helyi turizmust érintő következménnyel is járt (3. ábra).

2. ábra: A vidéki turizmus fenntarthatósági kihívásai a népességcsökkenés tükrében



Forrás: saját szerkesztés.

A fiatalok elvándorlása következtében felborult a demográfiai egyensúly, amely az előregedő lakosság dominanciájához vezetett. Ez a tendencia csökkenti a települések turisztikai vonzerejét, mivel az aktív korosztály hiánya a szolgáltatások szűkülését eredményezi. A népességcsökkenés következtében romlik a településképe is: az elhagyott lakóépületek számának növekedése vizuálisan is kedvezőtlen hatást gyakorol, ami tovább csökkenti a látogatók érdeklődését. A vendéglátóipari egységek száma szintén visszaeshet, mivel a helyi kereslet hiányában ezek gazdaságos működtetése nem biztosított a turisztikai főszezonon kívül (Csapó & Marton, 2010).

A munkaerőhiány különösen érzékenyen érinti a turizmus szektorát, hiszen a fiatal, képzett munkaerő hiánya gátolja a szolgáltatások bővítését és minőségi fejlesztését. Ezzel összefüggésben csökken a turizmusban rejlő innovációs potenciál is, mivel a digitális technológiák alkalmazása – például az online marketing, a közösségi média használata vagy az e-kereskedelmi csatornák kiépítése – jellemzően a fiatalabb generációk kompetenciáihoz kötődik. A generációváltás elmaradása továbbá a kulturális örökség átörökítését is

veszélyezteteti: a helyi mesterségek, hagyományok és népművészeti értékek fennmaradása szorosan összefügg az utánpótlás meglétével. A falusi szálláshelyek – különösen a családi tulajdonban lévő vendégházak és panziók – működtetése is veszélybe kerülhet, amennyiben a fiatalabb generáció nem vállalja át ezek üzemeltetését. A digitális marketingeszközök ismeretének hiánya tovább rontja a helyi turisztikai vállalkozások versenyképességét, különösen a nemzetközi piacon, ahol az innováció és a szolgáltatások minősége meghatározó tényező. A fiatal, kreatív vállalkozók távozása így hosszú távon a globális versenyből való kiszoruláshoz vezethet.

Mindezek ellenére számos település példája azt mutatja, hogy a turizmus célzott fejlesztése képes hozzájárulni a helyi közösségek megerősítéséhez és a települések fennmaradásához. Az olyan intézkedések, mint a szálláshelyek bővítése, rendezvényterek kialakítása, egységes marketingstratégia kidolgozása, tematikus túraútvonalak kijelölése, helyi termékpiacon létrehozása, ökoturisztikai programok fejlesztése, interaktív látogatóközpontok megnyitása vagy hagyományőrző fesztiválok szervezése, mind hozzájárulhatnak a turisztikai kínálat bővítéséhez és a közösségi identitás erősítéséhez. Ugyanakkor a fejlesztések sikerességét korlátozhatja az infrastrukturális elmaradottság és a szükséges anyagi források hiánya. Ennek ellenére több esetben megfigyelhető, hogy a helyi lakosság – gyakran az elvándorolt, de a közösséghez továbbra is kötődő személyekkel együttműködve – felismerte a falusi és kulturális turizmusban rejlő lehetőségeket, és ezek révén új funkciókat társított a hagyományos örökségi elemekhez.

7. Konklúzió

A kutatás eredményei megerősítik, hogy a baranyai sváb falvak etnikai arculata jelentős turisztikai erőforrásként értelmezhető, amely nemcsak kulturális, hanem gazdasági és társadalmi szempontból is hozzájárul a vidéki térségek fenntarthatóságához. A nemzetiségi örökség, olyan autentikus élménykínálatot biztosít, amely megfelel a kulturális turizmus iránti növekvő keresletnek. Ugyanakkor a térség turisztikai potenciáljának kiaknázása számos kihívással szembesül, különösen a demográfiai hanyatlás, az elvándorlás és az infrastrukturális hiányosságok tekintetében.

A fenntartható fejlődés érdekében elengedhetetlen az alapvető infrastruktúra fejlesztése, különösen a közlekedési kapcsolatok, a digitális elérhetőség és a turisztikai szolgáltatások terén. A népességcsökkenés megállítása érdekében célzott programokra van szükség, amelyek ösztönzik a fiatalok helyben maradását vagy visszatérését, például vállalkozásindítási támogatások, lakhatási kedvezmények és közösségi terek fejlesztése révén. A generációs tudásvesztés megelőzése érdekében kiemelt figyelmet kell fordítani a hagyományos mesterségek és kulturális gyakorlatok dokumentálására, oktatására és közösségi átörökítésére. A pályázati források elérhetőségének és volumenének növelése kulcsfontosságú a helyi kezdeményezések megvalósításához, különösen a kulturális egyesületek, civil szervezetek és önkormányzatok számára. A szereplők közötti kapcsolatépítés – például klaszterek, hálózatok és együttműködési platformok erősítése – elősegíti a tudásmegosztást, a közös marketinget és a térségi szintű stratégiai tervezést. A

kulturális egyesületek támogatása nemcsak a rendezvényszervezés és hagyományőrzés szempontjából fontos, hanem a közösségi identitás fenntartásának és megerősítésének alapfeltétele is.

Összességében a sváb kulturális örökség turisztikai hasznosítása nemcsak lehetőség, hanem felelősség is: a helyi közösségek, szakpolitikai döntéshozók és fejlesztési szereplők közös munkája szükséges ahhoz, hogy e térségek hosszú távon is élhetőek, vonzóak és gazdaságilag stabilak maradjanak. A kutatás eredményei alapján javasolt intézkedések hozzájárulhatnak ahhoz, hogy a nemzetiségi turizmus ne csupán kulturális értékmegőrző, hanem innovatív és fenntartható térségfejlesztési eszközzé váljon.

Irodalomjegyzék

- Aubert, A. (1997). Die Auswirkungen der Industrialisierung und des Systemwechsels auf die Siedlungs- und Lebensformen der Deutschen in Südosttransdanubien. In: Fata, M. (Hg.) *Die Schwäbische Türkei, Lebensformen der Ethnien in Südwestungarn*. Sigmaringen: Jan Thorbecke Verlag, pp. 159–184.
- Bellér, B. (1981). *A magyarországi németek rövid története*. Budapest: Magvető Kiadó.
- Bognár, Z. (2009). Malenkij robot, avagy a polgári lakosság tömeges elhurcolása Magyarországról szovjetunióbeli kényszermunkára 1944/45-ban, különös tekintettel a németként deportáltakra. In: „Egyetlen bűnünk a származásunk volt...” *Német és magyar polgári lakosok deportálása „Malenkij robot”-ra a sztálini lágererekbe 1944/45-1955*. Pécs: Magyarországi Németek Pécs-Baranyai Nemzetiségi Köre.
- Bozóky, A. & Zagyai, N. (2024). A Pécs–Villány turisztikai fejlesztési térség tematikus sétái: Elemzés és fejlesztési javaslatok. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 9 (4): 79–104. DOI: 10.15170/TVT.2024.09.04.04
- Capotorti, F. (1979). *Study on the rights of persons belonging to ethnic, religious and linguistic minorities*. New York: United Nations. <https://digitallibrary.un.org/record/10387?v=pdf/>
- Cros, H. & McKercher, B. (2020). *Cultural tourism*. London: Routledge.
- Csapó, J. & Marton, G. (2010). Potential and Reality: Tourism Development as a Possible Source of Regional Management in the Drava Area, Hungary. *Geographica Timisiensis*, 19 (1): 89–98.
- Csizmadia, L. (1992). *Falusi turizmus – környezetbarát turizmus oktatási összefüggései*. Budapest: Kereskedelmi és Idegenforgalmi Továbbképző.
- Dövényi, Z. (2016). *A Kárpát-medence földrajza*. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- Formádi, K., Kővári, E., & Banász, Zs. (2024). Úton a fenntarthatóság felé? Négy Európa Kulturális Főváros ifjúságának környezeti attitűdje. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 9 (1): 40–61. DOI: 10.15170/TVT.2024.09.01.03
- Gonda, T. (2016). *A turisztikai termékfejlesztés elméleti alapjai*. Pécs: Pécsi Tudományegyetem.
- Hall, D. (2004). Rural Tourism Development in Southeastern Europe: Transition and the Search for Sustainability. *International Journal of Tourism Research*, 6 (3): 165–176. DOI: 10.1002/jtr.482
- Hartmann, R. (1935). *Die Schwäbische Türkei im 18. Jahrhundert*. Budapest: Dunántúl.
- Horváth, A. & Michalkó, G. (2014). Az etnicitás turizmusföldrajzi értelmezése erdélyi példákon keresztül. *Földrajzi Közlemények*, 138 (2): 150–160.
- Jones, R. (2009). Heritage and Culture. In: Kitchen, R. & Thrift, N. (eds.) *International Encyclopedia of Human Geography* 2, pp. 98–103.
- Kokkranika, J. & Morrison, A. (2011). Community Networks and Sustainable Livelihoods in Tourism: The Role of Entrepreneurial Innovation. *Tourism Planning & Development*, 8 (2): 137–156. DOI: 10.1080/21568316.2011.573914
- Kóródi, M. & Lóránt, D. (2019). The Uniqueness of the Hungarian Rural Tourism Supply. *Journal of Tourism and Services*, 10 (19): 24–39. DOI: 10.29036/jots.v10i19.93
- Kovács, D. (2000). "Falusi és vidéki turizmus" értelmezések a nemzetközi irodalomban. *A falu*, 15 (1): 52–59.
- Manherz, K. (1998). *A magyarországi németek*. Budapest: Útmutató Kiadó.
- Michalkó, G. & Rátz, T. (2005). A kulturális turizmus élmény-gazdaságtani szempontjai. In: Glatz, F. (szerk.) *A magyar városok kulturális gazdasága, Magyarország az ezredfordulón Stratégiai Tanulmányok*. Budapest: MTA Társadalomkutató Központ, pp. 123–141.
- Michalkó, G. (2004). *A turizmuselmélet alapjai*. Székesfehérvár: Kodolányi János Főiskola.
- Miklósi, K. (2005). *Malenkij robot (1945-1947) – Holocaust orosz módra*. Budapest: Szerzői kiadás.
- Panyik, E., Costa, C., & Rátz, T. (2011). Implementing Integrated Rural Tourism: An Event-Based Approach. *Tourism Geographies*, 13 (3): 435–440. DOI: 10.1016/j.tourman.2011.01.009
- Pap, Á. (2014). *Az épített örökség és a helyi identitás kapcsolatának cselekvőközpontú földrajzi vizsgálata budapesti mintaterületeken*. Szeged: Szegedi Tudományegyetem, Természettudományi és Informatikai Kar, Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék.
- Puczkó, L. & Rátz, T. (2017). *Az attrakciótól az élményig*. Budapest: Akadémiai Kiadó.

- Rázt, T. & Michalkó, G. (2023). A turisztikai blogok szerepe az Európa Kulturális Fővárosa címmel rendelkező desztinációk „jó helyé” válásában. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 8 (1): 57–76.
DOI: 10.15170/TVT.2023.08.01.04
- Schiling, R. (1928). Ansiedlung der Deutschen in Rumpfungarn. In: Bleyer, J. (Hg). *Das Deutschtum un Rumpfungarn*. Budapest: Verlag des Sonntagsblattes, pp. 57–64, 69–75.
- Smith, V. L. (ed.). (1978). *Hosts and guests: The anthropology of tourism*. Oxford: Basil Blackwell.
- Smith, M. (2003). *Issues in Cultural Tourism Studies*. New York: Routledge.
- Szabó, G. (2012). A vidéki turizmus Magyarországon. In: Aubert, A. (szerk.) *Magyarország Idegenforgalma: Szakkönyv és atlasz*. Budapest: Cartographia Kft., pp. 38–41.
- Szabó, G. & Csapó, J. (2012). A vidéki turizmus helyzete és perspektívái a Dél-Dunántúlon. In: Nyári, D (szerk.) *Kockázat - Konfliktus - Kihívás: A VI. Magyar Földrajzi Konferencia, a MERIEXWA nyitókonferencia és a Geográfus Doktoranduszok Országos Konferenciájának Tanulmányai*. Szeged: Szegedi Tudományegyetem, TTK, Természeti Földrajzi és Geoinformatikai Tanszék, pp. 768–777.
- Szeidl, K. & Aubert, A. (2020). The opportunities for function expansion of the German traditional country houses in Hungary (traditional country houses exploitation model). In: Aubert, A., Mókusné Pálfi, A., & Nod, G. (szerk.) *Esettanulmányok a Dél-Dunántúli Turisztikai Régióból*. Pécs: PTE TTK FFI Turizmus Tanszék, pp. 192–203.
- Szenyéri, Z. (2008). *Honfoglalás – Kiűzés – Megmaradás. Fejezetek a dél-dunántúli németiség történetéből (1700–2007)*. Dombóvár: Dombóvári Német Kisebbségi Önkormányzat.
- Szita, L. (1996). A németek bevándorlása Magyarországra a 18. században és szerepük az országépítésben. In: *A magyarországi németek hozzájárulása a közös haza építéséhez. Tudományos tanácskozás az elűzés 50. évfordulóján*. Budapest: Országos Német Önkormányzat.
- Thang, C. C., Qin, S., & Dain, X. Y. (2023). A review and prospect of China's rural revitalization research from the perspective of culture and tourism. *Progress in Geography*, 42 (8): 1437–1452.
DOI: 10.18306/dlkxjz.2023.08.001
- Tevely, I. & Behringer, Zs. (2024). Látogatói élmény és fenntarthatóság a kulturális és örökségturizmusban. In: Resperger, R., Széles, Zs., & Tóth, B. (szerk.) *Fenntarthatósági átmenet – innovációs ökoszisztémák – digitális megoldások. Konferenciakötet*. Sopron: Soproni Egyetem, pp. 187–201.
DOI: 10.35511/978-963-334-550-4-s3-6
- Tilkovszky, L. (1997). *A német nemzetiség- magyar hazafiság (Tanulmányok a magyarországi németiség történetéből)*. Pécs: JPTE TK Kiadó Irodája.
- Zheng, Q. (2023). Digital cultural tourism: Progress and a proposed framework for future research. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 28 (3): 234–253. DOI: 10.1080/10941665.2023.2217958
- Zielbauer, Gy. (1990). *A magyarországi németek elhurcolása 1944/45. A kollektív büntetés első állomása*. Budapest: Magyarországi Németek Szövetsége.

Online források

- Nagynyárádi Képfestő Műhely. <http://www.nagynyaradikekfesto.hu/>
- Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2005–2013. Magyar Turisztikai Hivatal. <https://2010-2014.kormany.hu/download/4/5c/20000/NemzetiTurizmusfejlesztésiStrategia.pdf>
- Fekedi stifolder 1720–2017. Trabert Hof. <https://fekedistifolder.hu/hu/>
- KSH Népszámlálás 2022. <https://nepszamlalas2022.ksh.hu/adatbazis/>
2011. évi CLXXIX. törvény a nemzetiségek jogairól. <https://njt.hu/jogszabaly/2011-179-00-00>
- Településrendezés. Feked. A magyarországi német építészet gyöngyszeme.
<https://www.feked.hu/hu/onkormanyzat/telepulesrendezes/>
- UNESCO (2001). Universal Declaration on Cultural Diversity
<https://www.ohchr.org/en/professionalinterest/pages/culturaldiversity.aspx>

A HAZAI NAGY ÉS REGIONÁLIS ZENEI FESZTIVÁLOK LÁTOGATÓI ELÉGEDETTSÉGÉNEK ÖSSZEHASONLÍTÓ VIZSGÁLATA AZ ISKOLAI VÉGZETTSÉG SZEMPONTJÁBÓL

¹Varga Tamás – ²Csóka László – ³Hinek Mátyás – ⁴Kiss Róbert✉ – ⁵Kundi Viktória –
⁶Marton Gergely

¹PhD hallgató, Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar, Földtudományok Doktori Iskola;
90vargat@gmail.com; ORCID: 0009-0006-3871-0499

²Egyetemi adjunktus, Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Marketing és Turizmus Intézet;
csoka.laszlo@ktk.pte.hu; ORCID: 0009-0005-1255-198X

³Főiskolai tanár, Budapesti Gazdaságtudományi Egyetem, Nemzetközi Gazdálkodási Kar, Turizmus és
Vendéglátás Tanszék; hinek.matyas@uni-bge.hu; ORCID: 0000-0002-8838-2204

⁴Egyetemi adjunktus, I-Shou University, International College, Department of International Tourism and
Hospitality; robertkiss@isu.edu.tw*; ORCID: 0000-0003-0209-3004

⁵Egyetemi docens, Széchenyi István Egyetem, Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar, Turizmus és Vendéglátás
Tanszék; kundi.viktoria@ga.sze.hu; ORCID: 0009-0000-9766-6156

⁶Egyetemi docens, Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar, Sporttudományi és Testnevelési Intézet;
martongergely@gamma.ttk.pte.hu; ORCID: 0000-0002-4848-242X

DOI: 10.15170/terinno.2025.18.02-03.06

Absztrakt: A kutatás a magyarországi zenei fesztiválok látogatóinak fogyasztási szokásait vizsgálja, iskolai végzettségük alapján. A cél a preferált fesztiváltípusok, a látogatási motivációk és az elégedettség különbségeinek feltárása volt. A módszertan egy 2022-es, 698 fős online kérdőíves felmérésen alapult, melynek adatait leíró statisztikával és khi-négyzet próbával elemeztük. A legfontosabb eredmények szignifikáns eltéréseket mutatnak. A felsőfokú végzettségűek a regionális, autentikusabb eseményeket részesítik előnyben, míg az alacsonyabb iskolai végzettségűek a nagy, sztárfellépőket felvonultató fesztiválokat kedvelik. Motivációikban is különbség mutatkozik: a diplomások számára a kulturális programok és a természeti környezet, míg másoknak a látványelemek és az ismerkedési lehetőségek a fontosabbak. A felsőfokú végzettségűek következetesen elégedettebbek a fesztiválok minden elemével (szervezés, programok, gasztronómia). Az eredmények gyakorlati haszna, hogy a fesztiválszervezők jobban megérthetik a célközönségük heterogenitását. A kínálat és a marketingkommunikáció kialakításánál figyelembe kell venniük az iskolai végzettségből adódó eltérő fogyasztói igényeket a sikeres és célzott rendezvényszervezés érdekében.

Kulcsszavak: fesztivállátogatók, fogyasztói magatartás, iskolai végzettség, szegmentáció, vendéglégedettség, zenei fesztiválok

A COMPARATIVE ANALYSIS OF VISITOR SATISFACTION AT MAJOR AND REGIONAL MUSIC FESTIVALS IN HUNGARY BY LEVEL OF EDUCATION

Abstract: This research examines the consumption habits of music festival attendees in Hungary based on their educational attainment. The objective was to uncover differences in preferred festival types, attendance motivations, and satisfaction levels. The methodology was based on online survey of 698 respondents (2022), with using descriptive statistics and chi-square tests. The findings show that individuals with higher education prefer regional, more authentic events, while those with lower educational levels favor large festivals featuring star performers. Differences also appear in their motivations: for graduates, cultural programs and the natural environment are more important, whereas for others, visual elements and opportunities to socialize are key. Attendees with higher education are consistently more satisfied with all festival elements. The practical utility for the festival organizers can better understand the heterogeneity of their target audience, and to ensure successful and targeted event organization, they must consider the different consumer needs arising from educational backgrounds.

Keywords: *festival attendees, consumer behavior, educational attainment, segmentation, visitor satisfaction, music festivals*

1. Bevezetés

A fesztiválturizmus Magyarország egyik kiemelkedő turisztikai terméke, amely jelen van a fővárostól a megyeszékhelyeken, kistérségeken keresztül a legkisebb településekig. A szerves fejlődésüknek köszönhetően napjainkra hazánk számos olyan, nemzetközi szinten is kiemelkedő fesztivállal rendelkezik, amelyek éves vendégforgalma meghaladja a lélektani 100 ezer főt. Ezek a rendezvények rendkívül széles kínálati palettán helyezhetők el, mind a léptékük, mind a tematikájuk szerint. Kiemelkedő jelentőséggel bírnak a piacvezető nagy könnyűzenei rendezvények (pl. Sziget Fesztivál) és az egyetemi/ifjúsági (de zenei profilú) fesztiválok (pl. EFOTT, SZIN), továbbá több speciális tematikájú, nem zenei esemény (pl. pécsi Zsolnay Fényfesztivál, Debreceni Virágkarnevál). Hazánk turisztikai kínálata azonban nem lehet teljes a sokkal nagyobb számú regionális fesztiválok nélkül, amelyek ugyancsak jelentős turisztikai vonzerőt jelentenek. Éves vendégforgalmuk ugyan nem éri el a 100 ezer főt, de több tízezres nagyságrendű látogatottságuk jelentős turisztikai és gazdasági hatást gyakorol a számukra otthont adó településeknek (pl. Fishing on Orfű, Paloznaki Jazzpiknik). Ezeket követik a fesztiválhierarchia legalsó szintjén elhelyezkedő helyi/területi jelentőségűek, amelyek jellemzően helyi ünnepekhez, hagyományokhoz kötődően rekreációs funkciót töltenek be a helyi/térségbeli lakosság számára és rendkívül változatos tematikákban fordulnak elő, de turisztikai szerepük elenyésző.

A fesztiválturizmus hazai szinten is egy sokak által kutatott turisztikai termék, amely jelentős szakmai figyelmet, illetve hazai és nemzetközi látogatót vonz országos szinten. Ez a sokrétű fogyasztói piac eltérő fogyasztói preferenciákkal bír, ahogyan azt korábbi kutatások is bizonyítják (Hunyadi, 2004; Smith, 2009; Sulyok & Sziva, 2009; Kazár, 2014; Hinek & Kulcsár, 2019; Kovács & Boros, 2023; Jászberényi et al., 2022). Éppen ezért jelen tanulmány célja a zenei fesztivállátogatók fogyasztási jellemzőinek vizsgálata az általuk preferált fesztiválok típusai, fogyasztási motivációk, valamint keresleti elégedettség alapján, de mindezt az iskolai végzettség szemszögéből vizsgáljuk.

2. Szakirodalmi áttekintés

2.1. *A fesztiválok turisztikai szerepe és hatása*

A fesztiválturizmus a kulturális turizmus napjaink egyik leggyorsabban fejlődő turisztikai terméke. A Statista Market Insight (2025) becslése szerint az európai zenei rendezvények 9,5 milliárd USD-t bevétellel rendelkeztek 2023-ban, ami jórészt köszönhető annak, hogy a zenekarok fellépéseinek megtekintése és ezen keresztül új desztinációk megismerése sokak számára jelent utazási motivációt. A Turisztikai Világszervezet (UNWTO) széles körben elfogadott meghatározása szerint a kulturális turizmus: „olyan turisztikai tevékenység, amelyben a látogató alapvető motivációja a kézzelfogható és nem kézzelfogható kulturális látnivalók/termékek, művészetek és építészet, történelmi és kulturális örökség, kulináris örökség, hagyományok megismerése, felfedezése, megtapasztalása és fogyasztása” (UNWTO, 2017: 30). A kulturális turizmuson belül a fesztiválturizmus a helyi kulturális élet különböző jellemzőire létrehozott rendezvények, sokszor tematikus eseménysorozata, amely a helyi

értékekre, örökségekre kívánja felhívni a látogatók figyelmét. Ezek az értékek lehetnek történelmi, ipari, vallási, néprajzi, gasztronómiai vagy zenei események, esetleg ezek kombinációi.

Cudny (2013) szerint a fesztiválturizmus által érintett települések fókuszában a desztináció fejlődése és márkájának erősítése áll, amit a sokszínű programkínálattal igyekeznek biztosítani. Ezzel korrelál Atkinson (2019) kutatása, miszerint a kisebb, helyi események mögött is a turizmusfejlesztés szándéka húzódik meg, amely révén vonzóbbá próbálják tenni a desztinációkat, hogy a jövőben ezek a rendezvények is turisztikai termékekkel váljanak. Nem véletlen, hogy a fesztiválok jelentős mértékben járulnak hozzá a helyi közösségek életminőségének javításához (Tóth & Hegedűs, 2019). Ennek alapja a helyi kultúra értékeinek felismerése, és ezen keresztül az ott élők identitástudatának erősítése (Gursoy, et al., 2004). Ugyanerre a következtetésre jut Kulcsár (2016) is, aki a hagyományok őrzése mellett a természeti értékek megőrzését és a közösségi összetartozást is hangsúlyozza. A fesztiváloknak köszönhetően a helyi lakosok bevonásával és az általuk elvégzett hagyományőrző és szervező munkával a helyiek szemléletmódjában és a település megjelenésében, valamint infrastruktúrájában, és turisztikai szuprastruktúrájában is jelentősen előre lépnek. Rendezvényükkel egy jól költő vendégtípust tudnak fogadni, ami a település esztétikai megjelenésének javulása mellett a helyi bevételek növekedésére is jó hatással van (Sulyok & Sziva, 2009). Raj (2003) is arról értekezik, hogy a fesztiválokat milyen gazdasági, környezeti, politikai és társadalmi hatások jellemzik, amelyek hatással vannak egy adott térség életminőségére és versenyképességére. Ezzel a kijelentéssel korrelál Hinek & Kulcsár (2019) munkája, amely szintén a fesztiválok hatásait vizsgálja a desztinációk turizmusára fókuszálva, és megállapítja, hogy a fesztiválok kedvező hatással vannak azok fejlődésére, illetve vonzerőivé is válhatnak. Kulcsár (2016) szerint a fesztiválok fenntartható működésének alapja egy komplex és sokszínű kínálati paletta. Egy ilyen kínálat ugyanis nem csupán utazásra motiválja a fogyasztókat, hanem a fesztiválokról alkotott képüket és szemléletüket is formálja. A fenntarthatóság szerepét Lőrincz et al. (2022) vizsgálják, és véleményük szerint hazánkban már számos fesztivál szervezésében megjelentek a fenntarthatósági elemek, azokat rendszeresen hasznosítják, alkalmazzák, egyben példát mutatva a nem fenntartható rendezvények rendezőinek.

A fesztiválok ugyanakkor a turizmus legjelentősebb kihívására is választ adhatnak, hiszen a szezonálisra gyakorolt hatásuk jelentős, attól függően, hogy mikor kerülnek megrendezésre. A rangos események erősíthetik a desztináció csúcsidőszakát, de az elő- vagy utószezonban szervezettek mérsékelhetik is azt, jól időzített szervezéssel meghosszabbítva a szezon (Rivera et al., 2008; Cudny, 2016; Marton et al., 2017, 2018, 2019).

2.2. A zenei fesztiválok társadalmi jelentősége és hazai látogatási trendjei

Számos hazai kutató vizsgálta a fesztiválokat érintő látogatói trendeket, amelyek közül az egyik legelső és legnagyobb volumenű Hunyadi (2004) tanulmánya, amelyben egy komplex, átfogó kutatást végzett a tárgykörben. Felmérése szerint 4,5 millió 14 és 70 év közötti magyar fogyasztó vett már részt valamilyen típusú rendezvényen/fesztiválon. Öt évvel később Vági

(2009) kutatása szerint a fesztiválok résztvevőinek 71%-a 30 év alatti, azaz a fiatal korcsoportok a meghatározó és a domináns szegmensek a fesztiválok keresletében. Sulyok (2010) vizsgálata megerősíti ezt, szerinte a 2007 és 2010 közötti időszakban már a magyar állampolgárok 65,1%-a járt eseti vagy rendszeres jelleggel fesztiválokra. Pavluska (2016) szerint a 15 és 74 év közötti magyar lakosság fesztivállátogatási szokásai alapján a megkérdezettek 76%-a részt vett már rajtuk, és a könnyűzenei rendezvények tekinthetők a legpopulárisabb kategóriának. Kántor (2019) is azt hangsúlyozta, hogy a fesztiválok túlnyomó részt a fiatalabb korosztályokat próbálják megszólítani, mert e korcsoportok számára kiemelt utazási motivációt jelentenek. Ugyanerre jutott a zenei fesztiválok látogatóinak korosztályait vizsgálva Székely & Szabó (2017). A Magyar Turisztikai Ügynökség kimutatása (MTÜ, 2021) szerint a hazai zenei fesztiválokat a 25 évnél fiatalabb korosztályok 40%-a látogatja, azaz a fesztiválpiac fókuszában a COVID világjárványt követően is a fiatalok elérése és megnyerése élvezett prioritást. Kovács & Boros (2023) tanulmánya szerint a Z-generációba tartozók jelentik napjainkban a fesztiválok alappilléreit, így a fesztiválmenedzsment leginkább a fiatalabb korosztályok fogyasztói igényeinek és szokásainak próbál eleget tenni.

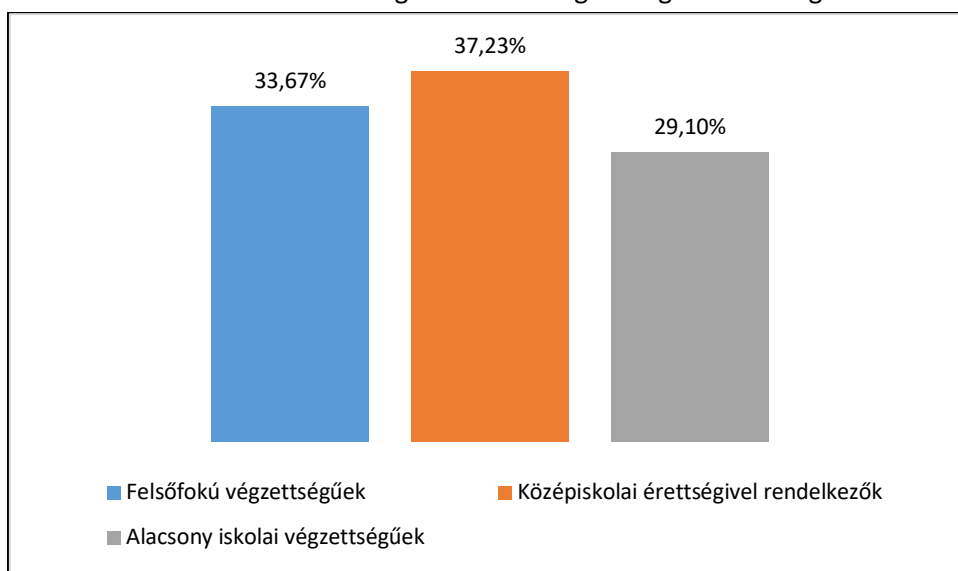
Kazár (2014) korábbi munkájában a fesztiválokra résztvevők motivációs tényezőit vizsgálta, amelyben a döntéshozatal befolyásoló tényezőket azonosította és az eredményei alapján a barátokkal való együttlétet, a fellépők minőségét és a rendezvény szolgáltatásainak árát emelte ki a legjelentősebb tényezők között. Ezzel ellentétben Kovács (2014) munkája szerint a fesztiválturisták az élményszerzést tekintik részvételi szempontból a legfőbb motivációs faktornak. Utóbbi megközelítést támasztja alá Kelemen-Erdős & Mitev (2016) munkája, amelynek megállapítása szerint: az élmények megélése miatt a fesztiválra való utazások és a távoli helyszínek vonzó tényezők lettek a turisták számára, illetve Irimiás et al. (2019) szerint a turisták élményszerzése napjaink turizmusának mozgatórugója. Az utazási döntéshozatalt többféle kontextusban is értelmezhetjük a fesztiválok tekintetében. Egyrészt a legtöbb résztvevő elsődleges motiváció révén kíván tudatosan és tervezetten részt venni a fesztiválokon, másrészt kisebb számban megjelennek azok az eseti látogatók is, akik számára nem számít elsődleges utazási motivációnak a rendezvényeken történő részvétel (Smith, 2009; Gonda, 2016; Varga et al., 2024).

Xiang & Gretzel (2010) szerint a technológia és az online platformok dinamikus változása a fogyasztóknak célzott tartalmakkal döntően befolyásolja a fesztiválokra való részvételt, tehát nagy mértékben képes utazási motivációt kiváltani ezen rendezvények esetében. A közösségimédia-platformok külön kiemelendők, hiszen ezek révén direkt kapcsolatot tudnak kiépíteni a fesztiválok szervezői a (potenciális) fogyasztókkal, és így közvetlenül tudják befolyásolni az utazási motivációt (Kang & Schuett, 2013). Dudás et al. (2017) a különböző mobilalkalmazások szerepére hívták fel a figyelmet, amelyek révén a fesztiválok szervezői még könnyebben tudnak kapcsolatba lépni a fogyasztókkal a közösségimédia-platformokon keresztül. Az online többpólusú marketingkommunikáció segíti a fesztiválokat szervező desztinációk és vonzáskörzetük keresletének növekedését, ami növeli a vendégéjszakák számát és a szálláshelyek kapacitáskihasználtságát (Dwyer et al., 2005).

3. Módszertan

Jelen munka a magyar zenei fesztiválok fogyasztóinak a magatartását vizsgálta 15-70 éves kor közötti korosztályban. A 2022-es kérdőíves online felmérés (Google Forms) segítségével került lebonyolításra, amely magában foglalta mind a nagy, mind a regionális zenei fesztiválokat. A hólabdás kényelmi mintavétel során a válaszadók száma 701 fő volt, amiből a mintatisztítást követően 698 maradt kiértékelhető. A kapott eredmények 2023 és 2025 között kerültek feldolgozásra eltérő témacsoportok szerint, különböző statisztikai eljárásokkal. Az alábbi elemzés az iskolai végzettség szerinti különbségeken alapul, hármas kategóriára bontva (1. ábra): felsőfokú végzettséggel (PhD, egyetemi vagy főiskolai oklevéllel) rendelkezők; $n=236$), érettségivel rendelkezők ($n=261$) és alacsonyabb iskolai végzettségűek (ebbe a kategóriába tartozik minden, az érettségi szint alatti végzettség; $n=204$).

1. ábra: A fesztiválokat látogatók iskolai végzettség szerinti megoszlása



Forrás: saját szerkesztés.

Az eredményeinek kiértékeléséhez leíró statisztikák kerültek alkalmazásra, valamint 5%-os szignifikancia határérték ($p < 0,05$) mellett khi-négyzet próbák az egyes kérdések esetén a különböző iskolai végzettségű csoportok válaszai közötti szignifikáns különbségek meghatározására. A statisztikai elemzésekben az IBM SPSS 28-as verziója, míg az adatok vizualizációját illetően a Microsoft 365 Excel-szel volt segítségünkre.

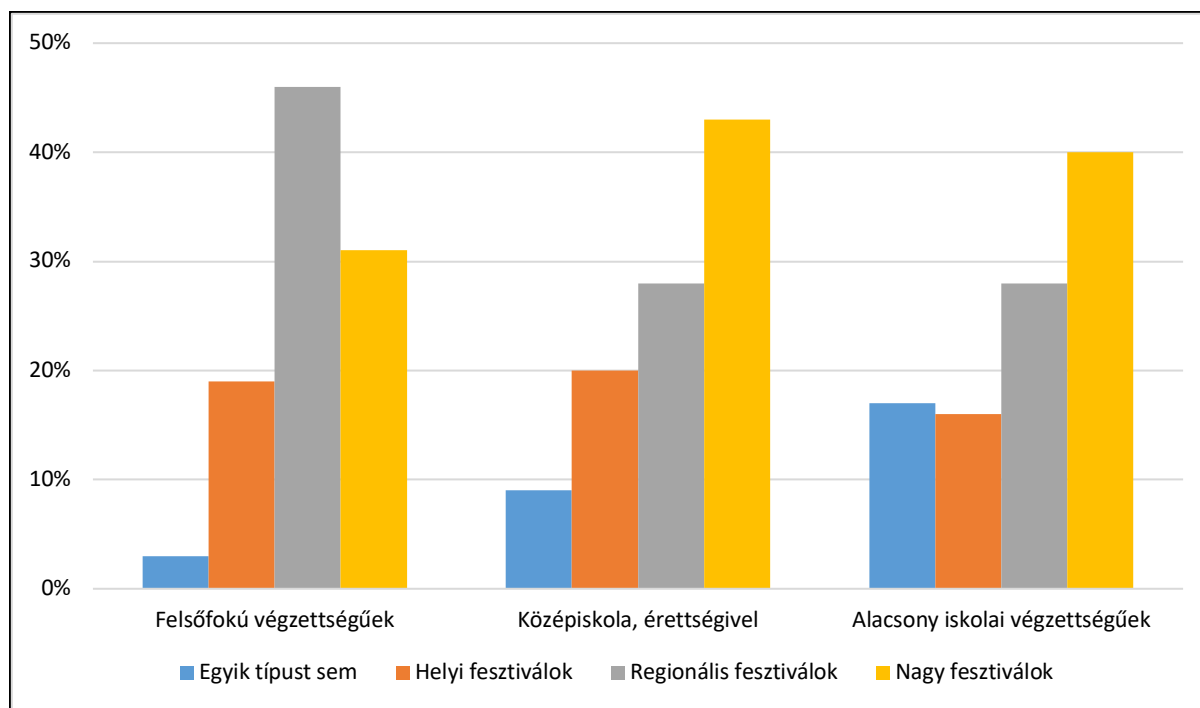
4. Eredmények

4.1. A látogatók preferált fesztiváltípusai

A vizsgált fogyasztók fesztiválválasztási jellemzői jelentős eltéréseket mutatnak az iskolai végzettség függvényében, és az eredmények ismeretében elmondható, hogy a tanulással eltöltött idő alapvetően határozza meg, hogy a fogyasztók milyen nagyságrendű, vonzerejű fesztiválokat preferálnak (2. ábra).

Az egyes fesztiváltípusok és az iskolai végzettség közötti összefüggések vizsgálatára khi-négyzet próbát alkalmaztunk, amely alapján az elemzett kategóriák között szignifikáns eltérés mutatható ki ($p = 0,000 < 0,05$).

2. ábra: A fesztiváltípusok kedveltségének megoszlása a fesztiválturisták körében, iskolai végzettség szerint



Forrás: saját szerkesztés.

A felsőfokú végzettségűek számára kiemelkednek a regionális vonzáskörzettel rendelkező zenei események (46%), míg az érettségivel és az alacsonyabb iskolai végzettséggel rendelkezők esetében a nagy fesztiválok a legnépszerűbbek (43% és 40%). Amíg az alacsonyabb edukációs szinttel rendelkezők számára a fesztiválok jelentőségét és vonzerejét a nagyobb események, pl. a sztárfellépők és több színpad együttes használata jelenti, addig a felsőfokú iskolai végzettséggel rendelkezők jobban preferálják az autentikusabb, egyedi élményeket nyújtó regionális eseményeket.

Az is nyilvánvaló, hogy az alacsony iskolai végzettséggel rendelkezők esetében fordulnak elő a legnagyobb arányban azok, akik ugyan részt vettek már fesztiválokon, de azok „egyik típusát sem kedvelték” (17%). Ez a társadalmi rétegek közötti különbségekre vezethető vissza, amelynek oka lehet anyagi, értékrendhez kötődő vagy az általános tájékozottság alacsonyabb foka.

A helyi szintű események mindegyik csoportnál 15 és 20% közötti kedveltséget mutat, amelyek kikapcsolódásnak, feltöltődésnek egy-egy alkalommal mindenki számára megfelelőek lehetnek. Ennek magyarázata, hogy a lokális rendezvényeket jellemzően rekreációs jelleggel látogatják a saját településeken, vagy annak környezetében.

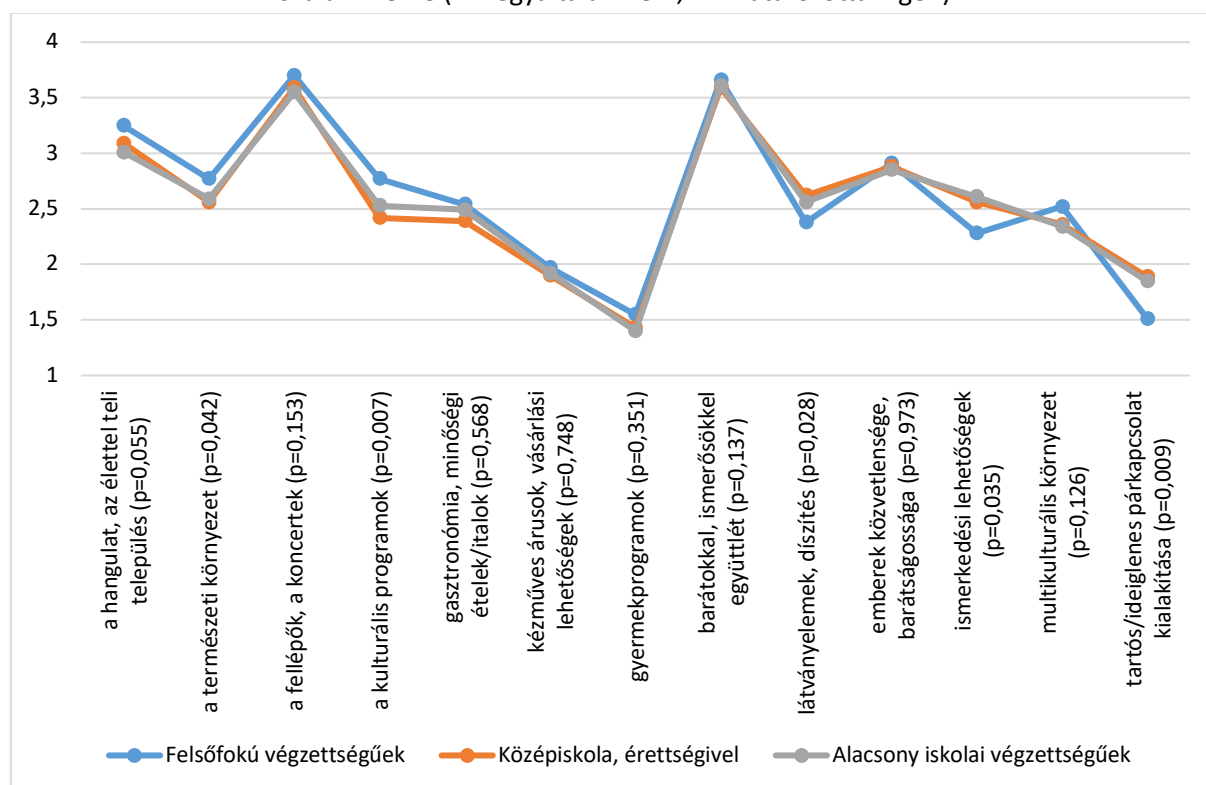
Fentiek jól alátámasztják, hogy a fesztivállátogatók az iskolai végzettségük szerint erőteljes diverzitást mutatnak a fesztiválok kiválasztásában, és nem lehet homogén egységként kezelni

őket. Mindezt az egyes fesztiválszervezőknek figyelembe kell venniük a rendezvények kínálati palettájának kialakítása során.

4.2. A fesztivállátogatási motivációk

A fogyasztók fesztivállátogatási motivációjának meghatározásához tizenhárom tényezőt vizsgáltunk az iskolai végzettségi kategóriák függvényében (3. ábra). Ezek olyan, a rendezvények programjaihoz vagy azok fizikai környezetéhez kötődő elemek, amelyek kellően differenciálják a résztvevők preferenciáit.

3. ábra: A fesztiválok motivációs tényezői a látogatók iskolai végzettsége szerint, 4-fokozatú Likert-skálán mérve (1 = egyáltalán nem, 4 = határozottan igen)



Forrás: saját szerkesztés.

Az eredmények kiértékelése során a 3. ábrán található motivációs elemek esetén khi-négyzet próbával határoztuk meg az egyes iskolázottsági csoportok közötti szignifikáns különbségeket. Ezek alapján öt paraméter esetén mutatható ki jelentősebb eltérés a válaszadók tanultságának függvényében.

Ezek közül elsőként a „kulturális programok” ($p=0,007<0,05$) meglepte egy fesztiválon, mint motiváció, a felsőfokú végzettséggel rendelkezők számára bír sokkal nagyobb jelentőséggel, mint a náluk alacsonyabb végzettségűek esetében. Ez magyarázható azzal, hogy a magasabb iskolai szint nagyobb tudást és ezzel együtt szélesebb körű érdeklődést is jelent a kultúra megismerésére fogékony közönség számára.

Hasonló eredményt mutatott a „természeti környezet” ($p=0,042<0,05$), mint motivációs tényező, amely szintén a felsőfokú végzettséggel rendelkezők számára jelent preferenciát,

tehát esetükben a fogyasztási döntésben fontos(abb) szerepet játszik az adott fesztivál földrajzi környezete és természeti értéke, mint a másik két vizsgált csoport esetében. Ez ugyanazon okra vezethető vissza, mint a kulturális elemek preferálása esetén.

Ezzel ellentétes eredmény született a „látványelemek, díszítés” ($p=0,028<0,05$) esetében, mert ennek a paraméternek a vizsgálatkor szignifikáns különbség volt kimutatható az alacsonyabb edukációs szinten lévő fogyasztók irányába. Számukra a szervezők által beépített vizuális elemek nagyobb motivációs tényezők, és fontosak az adott fesztivál felkeresése tekintetében.

Másik érdekes eredmény, hogy az alacsonyabb iskolai végzettségű csoportok esetén nagyobb hangsúlyt kaptak az „ismerkedési lehetőségek” ($p=0,035<0,05$) és a „tartós vagy ideiglenes párkapcsolat kialakítása” ($p=0,009<0,05$) tényezői egy fesztivál felkeresése során, mint a felsőfokú végzettségűek esetében. Másként fogalmazva, minél magasabb egy fogyasztó iskolázottsága, számára annál kevésbé fontos motivációs faktor a fesztiválok a történő (pár)kapcsolat kialakítása.

Az eltérések mellett hangsúlyozni kell, hogy nem volt szignifikáns különbség a „barátokkal, ismerősökkel együttlét”, a „fellépők, koncertek”, a „gasztronómia”, a „kézműves árusok”, az „emberek közvetlensége”, a „multikulturális környezet”, a „gyermekprogramok” és a fesztivál „hangulata, életteli település” faktorok esetén. Azaz, ezek a tényezők, mint motivációs faktorok iskolai végzettség függvényében nem differenciáló tényezők. Ugyanakkor azt érdemes megemlíteni, hogy közülük kiemelkedő fogyasztást indukáló szerepe van a „fellépők, koncertek”, a „barátokkal, ismerősökkel együttlét” és a helyszínre vonatkozó „hangulata, életteli település” tényezőknek, amelyek végzettségi szinttől függetlenül a legjelentősebb motivációs faktorok. Végül azt is meg kell említeni, hogy a skála ellentétes pontján pedig a „gyermekprogramok” helyezhető el, amely – szintén végzettségtől függetlenül – a legkevésbé erős motivációs tényezőként azonosítható. Ez egyrészt azért lehetséges, mert a fiatal zenei fesztivállátogatók még nem érdekeltek a gyermekvállalásban, míg az idősebb fesztivállátogatók nem hozzák magukkal a kisgyerekeiket a koncertekre, őket más jellegű családi fesztiválokra viszik.

Fentiek alapján elmondható, hogy a zenei fesztiválok fogyasztói elsődlegesen a programkínálat alapján választanak rendezvényeket és amennyiben e téren visszaesés tapasztalható, úgy egy (jelentős) részük már nem vesz részt újból az adott fesztiválon. Részben ezt támasztja alá a COVID világjárványt követően a Balaton Sound és a VOLT fesztivál fogyasztói volumenének visszaesése, majd megszűnése, amelyek nem tudtak a korábbiakhoz viszonyítva kiemelkedő világsztárokat felmutatni a vonatkozó időszakban. De nemcsak a nagy, hanem a kisebb zenei fesztiválok esetében is felmerült azok bezárása vagy átalakulása, pl. a Bánkitó Fesztivál vagy a Kolorádó Fesztivál.

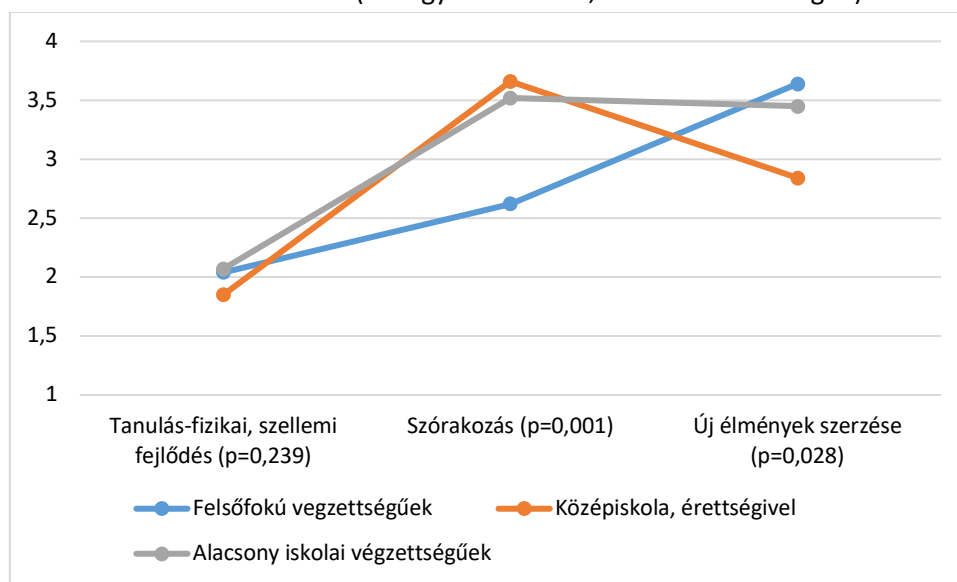
4.3. A fogyasztói élményszerzés a zenei fesztiválok

A fogyasztói élményszerzés vizsgálatok három különböző paramétert vizsgáltunk az iskolázottság függvényében: a tanulás (fizikai és szellemi fejlődés, feltöltődés), a szórakozás és az új élmények szerzése. A 4. ábrán látható, hogy az egyes csoportok mely paramétereket

tartják elsődleges élményszerzési faktornak, illetve egymáshoz viszonyítva milyen élményszerzési preferenciákkal bírnak.

Mindhárom tényező esetében khi-négyzet próbák segítségével kerültek meghatározásra az egyes iskolázottsági csoportok közötti szignifikáns különbségek, amelyek eredményeként két tényező esetében mutatkozott jelentős eltérés a végzettség szint függvényében.

4. ábra: A fesztiválok élményszerzési tényezői, a látogatók iskolai végzettsége alapján, 4 fokozatú Likert-skálán mérve (1 = egyáltalán nem, 4 = határozottan igen)



Forrás: saját szerkesztés.

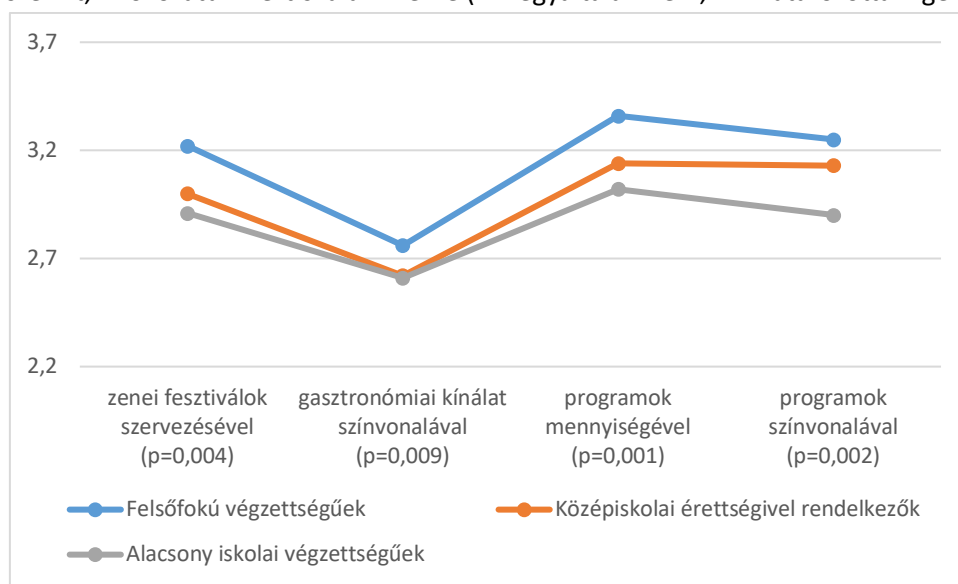
A „szórakozás” ($p=0,001<0,05$) és az „új élmények szerzése” ($p=0,028<0,05$) faktorok esetében azonosítható az iskolázottság függvényében eltérés. A magasabb végzettséggel rendelkezők számára a szórakozás ugyan fontos élményszerzési tényező, de jóval kevésbé, mint a másik két csoportnál. Esetükben ennél jóval fontosabb tényező az új élmények szerzése. Ennek pontosan az ellenkezőjét mutatják az érettségivel rendelkezők, amely csoport számára a szórakozás az elsődleges élményszerzési tényező az új élményekkel szemben. Az alacsony iskolázottsági szintű csoport esetében pedig mindkét tényező kiemelkedő fontosságú, ami esetükben azt mutatja, hogy nem kívánják/tudják rangsorolni a zenei fesztiválok által nyújtott élményszerzési faktorokat ezen faktorok szerint.

A „tanulás (fizikai és szellemi fejlődés, feltöltődés)” kategóriában nem volt szignifikáns különbség az iskolai végzettség alapján, mi több, átlagosan ez a tényező jelentette legkevésbé az élményszerzést a válaszadók számára iskolai végzettségüktől függetlenül. A fesztiválok megítélése legkevésbé tanulás jellegű. Ez még a nagy rendezvények esetére is igaz, ahol relatíve kis területen számos – jelentősen eltérő szociográfiai jegyekkel bíró – különböző nemzetből származó résztvevő kerül kapcsolatba egymással.

4.4. A fogyasztói elégedettség vizsgálata

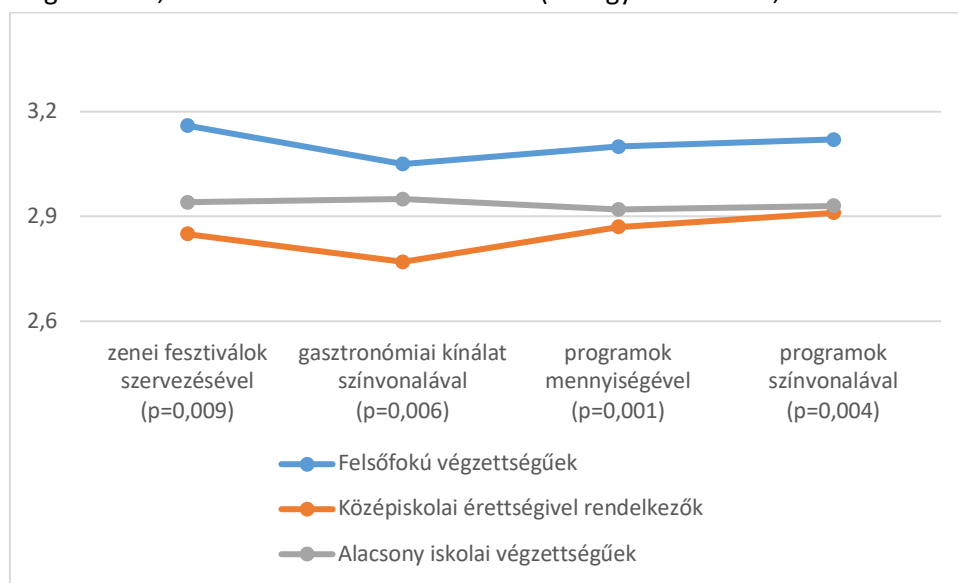
A zenei fesztiválok látogatóinak fogyasztói elégedettsége tekintetében négy paramétert vizsgáltunk, külön a nagy (5. ábra) és külön a regionális (6. ábra) fesztiválok esetében az iskolai végzettség függvényében. Az egyes jellemzők esetén a különböző végzettségű csoportok közötti eltéréseket ez esetben is khi-négyzet próbákkal azonosítottuk. Mindkét fesztiválkategória és minden tényező esetében statisztikai alapon különbséget mutattunk ki a vizsgált szegmensek között.

5. ábra: A nagy fesztiválok szolgáltatásaival kapcsolatos elégedettség a résztvevők iskolai végzettsége szerint, 4 fokozatú Likert-skálán mérve (1 = egyáltalán nem, 4 = határozottan igen)



Forrás: saját szerkesztés.

6. ábra: A regionális fesztiválok szolgáltatásaival kapcsolatos elégedettség a résztvevők iskolai végzettsége szerint, 4 fokozatú Likert-skálán mérve (1 = egyáltalán nem, 4 = határozottan igen)



Forrás: saját szerkesztés.

A felsőfokú végzettséggel rendelkezők elégedettségi foka szignifikánsan magasabb minden vizsgált paraméter esetében mind a nagy (szervezés $p=0,004<0,05$, gasztronómia $p=0,009<0,05$, programok mennyisége $p=0,001<0,05$, a programok színvonala $p=0,002<0,05$), mind a regionális fesztiválok (szervezés $p=0,009<0,05$, gasztronómia $p=0,006<0,05$, programok mennyisége $p=0,001<0,05$, a programok színvonala $p=0,004<0,05$) esetében. Ez több jelentős fogyasztói jellemvonásra mutat rá a magas iskolai végzettségű fesztivállátogatók esetében:

- pozitívabban értékelik a rendezvények kínálati elemeit, hiszen ugyanazon rendezvényen vesznek részt, ugyanazokat a szolgáltatásokat és termékeket fogyasztva mégis jelentős eltérés mutatkozik az elégedettségi szintjük esetén;
- kevésbé jellemzi őket a kritikai attitűd, miszerint nem a fesztiválok problémáira fókuszálnak, noha természetesen ezt a fogyasztói csoportot is érintik a szervezési nehézségek;
- a magasabb elégedettségi arány azt mutatja, hogy a magas iskolai végzettségű fesztivállátogatók élményfaktora is átlagosan nagyobb, tehát jobban értékelik a vizsgált zenei rendezvényeket.

Az alacsonyabb iskolázottsági szintű fogyasztók mérsékeltebb elégedettségi szintje nagyobb megfelelési kényszert ró a zenei fesztiválok szervezőire, különösen, ha figyelembe veszik a látogatók szegmentálásából adódó eltérő preferenciákat. Természetesen a fesztivállátogatók esetében sokkal több demográfiai és szociográfiai tényezőt lehet még összehasonlítani, elemezni. Ugyanakkor a most bemutatott iskolai végzettséghez kötődő eltéréseket feltétlenül célszerű szemmel tartani, mert napjainkban az online fogyasztói visszajelzések jelentik az első számú igazodási pontot a későbbi fogyasztók számára. Ez pedig hosszabb távon kihat a rendezvények jövőbeli látogatottságára.

5. Összegzés és konklúziók

A fenti kutatás igazolta, hogy a magyar könnyűzenei fesztiválok fogyasztói szignifikánsan eltérő fogyasztói magatartást mutatnak az iskolázottsági szintjük függvényében. Ez a különbség megmutatkozik a fesztiváltípusok preferáltságának eltéréseiben éppúgy, mint a motivációs faktorokban vagy éppen az elégedettségben. A fő különbségeket az iskolázottsági szintből eredeztethető világnézet, értékrendbeli eltérések jelentik, amelyek a felmérés alapján kihatnak a zenei fesztiválok minden elemének megítélésére, továbbá a feléjük támasztott elvárásokra, illetve az általuk nyújtott élmények megítélésére.

A fenti eredmények a gyakorlatban arra mutatnak rá, hogy az eltérő keresleti jellemvonások miatt a rendezvények szervezői számára rendkívül nehéz meghatározni az események optimális fejlesztési irányvonalát.

Amennyiben egy esemény kimondottan zenei profillal bír (pl. Rockmaraton, amely kizárólag rockzenét felölelő fesztivál), úgy ez a problémakör kevésbé érinti, hiszen a tematikus zenei kínálat önmagában keresleti szegmentálási funkcióval bír. Kiemelt motivációt jelent az adott zenei irányzat fogyasztói csoportjainak, azonban az azokat nem kedvelők esetén jellemzően 'nemfogyasztás' történik.

Abban az esetben viszont, ha a rendezvény több zenei stílust képvisel egyidejűleg, akárcsak több színpadon, akkor a fesztiválszervezőknek javasolt a fogyasztók többségét jelentő

iskolai végzettségi szint preferenciáit előtérbe helyezni. Ez jelentheti azt, hogy kimondottan rétegeseményt szerveznek, vagy a sokkal nehezebben teljesíthető, minden csoport igényeinek valamilyen szintű megfelelésére törekszenek több színpad megfelelő fizikai elkülönítésével.

A munka limitációjaként kell megemlíteni a reprezentativitás hiányát, amely nem csupán a mintavétel jellegéből adódik, hanem abból is, hogy nincs általános standardizált szociográfiai minta a fesztiválok keresletére vonatkozóan.

A kutatás további irányait pedig ebből adódóan a minta további demográfiai szempontú elemzései jelentik, amelyek révén további fogyasztási jellemvonások azonosíthatók, hiszen jelen munka csak az egyik szempontjából vizsgálódott.

Irodalomjegyzék

- Atkinson, R. (2019). The small towns conundrum: What do we do about them? *Regional Statistics*, 9 (2): 3–19. DOI: 10.15196/RS090201
- Cudny, W. (2013). Festival tourism: The concept, key functions and dysfunctions in the context of Tourism Geography Studies. *Geographical Journal*, 65 (2): 105–118.
- Cudny, W. (2016). *Festivalisation of Urban Spaces. Factors, Processes and Effects*. Cham: Springer. DOI: 10.1007/978-3-319-31997-1
- Dudás, G., Boros, L., & Vida, Gy. (2017). Comparing the temporal changes of airfares on online travel agency websites and metasearch engines. *Tourism*, 65 (2): 187–203.
- Dwyer, L., Forsyth, P., & Spurr, R. (2005). Estimating the impacts of special events on an economy. *Journal of Travel Research*, 43 (4): 351–359. DOI: 10.1177/0047287505274648
- Gonda, T. (2016). *A turisztikai termékfejlesztés elméleti alapjai*. Pécs: PTE KPVK.
- Gursoy, D., Kim, K., & Uysal, M. (2004). Perceived impacts of festivals and special events by organizers: An extension and validation. *Tourism Management*, 25 (2): 171–181. DOI: 10.1016/S0261-5177(03)00092-X
- Hinek, M. & Kulcsár, N. (2019). A fesztiválok szerepe a turizmusban és a helyi közösségek fejlődésében. *Turizmus Bulletin*, 19 (2): 23–33. DOI: 10.14267/TURBULL.2019v19n3.1
- Hunyadi, Zs. (2004). *A fesztiválok közönsége, helye, szerepe a kulturális fogyasztásban*. Budapest: MTA Szociológiai Kutatóintézet.
- Irimiás, A., Jászberényi, M., & Michalkó, G. (2019). A turisztikai termékek innovatív fejlesztése. Budapest: Akadémiai Kiadó. DOI: 10.1556/9789634544081
- Jászberényi, M., Boros, K., & Böhm, P. (2022). Az erdélyi és a magyarországi hagyományőrző fesztiválok gazdasági és társadalmi-kulturális hatásainak összehasonlítása. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 3 (4): pp 64–73. DOI: 10.15170/TVT.2022.07.03.03
- Kang, M. & Schuett, M. A. (2013). Determinants of Sharing Travel Experiences in Social Media. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 30 (1–2): 93–107. DOI: 10.1080/10548408.2013.751237
- Kántor, Sz. (2019). Kultúrafogyasztási szokások felsőoktatási intézményben tanulók körében. In: *II. Nemzetközi Turizmus Konferencia. Turizmus, Fogyasztás, Generációk*. Pécs: Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, pp. 35–44.
- Kazár, K. (2014). Fesztivállátogatást befolyásoló tényezők vizsgálata fókuszálva a márka szerepére. In: Hetesi, E. & Révész, B. (szerk.) *Marketing megújulás. Marketing Oktatók Klubja 20. Konferenciája előadásai*. Szeged: Szegedi Tudományegyetem, Gazdaságtudományi Kar, pp. 49–60.
- Kelemen-Erdős, A. & Mitev, A. (2016). Holisztikus szolgáltatásélmény – vendégutazás és kölcsönös értékteremtés dimenziói az art- és romkocsmák példáján. *Marketing & Menedzsment*, 50 (3–4): 88–101.
- Kovács, D. (2014). Élmény, élménygazdaság, élménytársadalom és turizmus. *Turizmus Bulletin*, 16 (3–4): 40–48.
- Kovács, D. & Boros, L. (2023). Hazai zenei fesztiválokkal kapcsolatos attitűdvizsgálat a Z generáció tagjainak körében. *Turizmus Bulletin*, 23 (4): 2–13. DOI: 10.14267/TURBULL.2023v23n4.3
- Kulcsár, N. (2016). Fesztiválok, turizmus és társadalmi fenntarthatóság. In: Michalkó, G. & Rázt, T. (szerk.) *Turizmus és fenntartható fejlődés*. Budapest: Kodolányi János Főiskola, pp. 147–158.
- Lőrincz, K., Ernst, I., & Csapó, J. (2022). Festivals and sustainability in Hungary: The study and presentation of the aspects of sustainability in selected Hungarian festivals. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 41 (2): 589–596. DOI: 10.30892/gtg.41233-867
- Marton, G., Csapó, J., Hinek, M., & Kiss, R. (2017). Pécs turizmusának vizsgálata a turisztikai szazonalitás tükrében a Gini-index segítségével. *Területfejlesztés és Innováció*, 11 (1): 3–11.
- Marton, G., Csapó, J., & Hinek, M. (2018). A Zsolnay Fényfesztivál helye és szerepe Pécs turizmusában. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 3 (4): 64–73.
- Marton, G., Hinek, M., Kiss, R., & Csapó, J. (2019). Measuring seasonality at the major spa towns of Hungary. *Hungarian Geographic Bulletin*, 68 (4): 391–403. DOI: 10.15201/hungeobull.68.4.5
- MTÜ (2021). *Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030 – Turizmus 2.0*. Magyar Turisztikai Ügynökség. https://mtu.gov.hu/documents/prod/NTS2030_Turizmus2.0-Strategia.pdf

- Pavluska, V. (2016). Milyen kultúrafogyasztók a magyarok? A hazai kultúrafogyasztás átfogó mintázatai. In: Fehér, A., Kiss, V. Á., Soós, M., & Szakály, Z. (szerk.) *Hitelesség és értékorientáció a marketingben*. Debrecen: Debreceni Egyetem, pp. 435–445.
- Raj, R. (2003). *The impact of festivals on cultural tourism*. Paper presented at the 2nd DeHann Tourism Management Conference, Nottingham, December 16, 2003.
- Rivera, A. M., Hara, T., & Kock, G. (2008). Economic impact of cultural events: The case of the Zora! Festival. *Journal of Heritage Tourism*, 3 (2): 121–137. DOI: 10.1080/17438730802138139
- Smith, M. (2009). Fesztiválok és turizmus: lehetőségek és konfliktusok. *Turizmus Bulletin*, 13 (3): 23–28.
- Statista Market Insight (2025). Music tourism in Europe – statistics & facts.
<https://www.statista.com/topics/12417/music-tourism-in-europe/#topicOverview>
- Sulyok, J. (2010). A magyar lakosság fesztivállátogatási szokásai. *Turizmus Bulletin*, 14 (3): 2–11.
- Sulyok J. & Sziva, I. (2009). A fesztiválok gazdasági hatásai és turisztikai jelentősége. *Turizmus Bulletin*, 13 (4): 2–11.
- Székely, L. & Szabó, A. (2017). *Magyar ifjúságkutatás 2016: Az ifjúságkutatás első eredményei*. Új Nemzedék Központ. https://real.mtak.hu/119224/1/magyar_ifjusag_2016_2_A4.pdf
- Tóth, B. & Hegedűs, G. (2019). A helyi érdekcsoportok szerepe a vidéki gasztrofesztiválok működtetésében délföldi példák alapján. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 3 (4): 31–46. DOI: 10.33538/TVT.190401.3
- UNWTO (2017). *Tourism and Culture Synergies*. Madrid: World Tourism Organization.
- Vági, B. (2009). A hazai kulturális közönség vizsgálata a Reneszánsz Év – 2008 keretében. *Turizmus Bulletin*, 13 (3): 48–57.
- Varga, T., Kiss, R., & Marton, G. (2024). A hazai könnyűzenei fesztiválok látogatóinak motivációja. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 9 (3): 50–66. DOI: 10.15170/TVT.2024.09.03.03
- Xiang, Z. & Gretzel, U. (2010). Role of social media in online travel information search. *Tourism Management*, 31 (2): 179–188. DOI: 10.1016/j.tourman.2009.02.016

A TURISZTIKAI TEMATIKUS UTAK JELENTŐSÉGE ÉS ISMERTSÉGE MAGYARORSZÁGON

¹Pentz Mónika✉ – ²Nemes Katalin

¹PhD-hallgató, Pécsi Tudományegyetem, Földtudományok Doktori Iskola; pentz.monika@pentz.hu;
ORCID: 0000-0001-9099-0033

²Egyetemi hallgató, Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar;
nemes.katalin48@gmail.com; ORCID: 0009-0005-7540-1022

DOI: 10.15170/terinno.2025.18.02-03.07

Absztrakt: Jelen tanulmány a tematikus utak hazai turizmusban betöltött szerepét és ismertségét vizsgálja, különös tekintettel azok vidékfejlesztési és fenntarthatósági vonatkozásaira. A kutatás a Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar Marketing és Turizmus Intézetének 2024-ben végzett, 1000 fős, a hazai lakosságra nemek és életkori csoportok szerint reprezentatívnak tekinthető kérdőíves felmérésére épül, amely a magyar lakosság tematikus utakhoz való viszonyát, attitűdjeit és ismereteit térképezte fel. A vizsgálat során két hipotézist fogalmaztunk meg: (H1) a tematikus utak ismertsége magas, irántuk pedig erős érdeklődés mutatkozik, illetve (H2) az érdeklődés mértéke az iskolai végzettséggel együtt növekszik. Az eredmények alapján elmondható, hogy a zarándok- és borutak kiemelkedő ismertséggel rendelkeznek, míg a zöldutak és az Európai Kulturális Útvonalak ismertsége alább marad. A válaszadók több, mint 90%-a támogatóan viszonyul új tematikus útvonalak létrehozásához, ami az ezen útvonalakban rejlő fejlesztési potenciált erősíti. A kutatás rávilágít arra, hogy a tematikus utak nem csupán a turisztikai kínálat diverzifikálását és a szezonális mérséklését szolgálják, hanem jelentős szerepet töltenek be a helyi gazdaság élénkítésében és a közösségi identitás erősítésében is. A tematikus utak a fenntartható vidéki turizmus és a helyi közösségek gazdasági megerősítésének kulcselemei lehetnek, ugyanakkor működésükhöz szükséges az egységes minősítési és támogatási rendszer kialakítása, valamint az innovatív, közösségalapú menedzsment és marketinggyakorlatok alkalmazása.

Kulcsszavak: borutak, fenntarthatóság, kulturális örökség, tematikus utak, vidékfejlesztés

THE IMPORTANCE AND AWARENESS OF THEMATIC TOURIST ROUTES IN HUNGARY

Abstract: This study examines the role and awareness of thematic routes in domestic tourism, with particular attention to their implications for rural development and sustainability. The research is based on a 2024 questionnaire survey conducted by the Institute of Marketing and Tourism at the Faculty of Business and Economics, University of Pécs. The survey involved a nationally representative sample of 1,000 respondents from the Hungarian population, stratified by gender and age group, and aimed to map attitudes, perceptions, and knowledge related to thematic routes in Hungary. Two hypotheses were formulated for the study: (H1) the level of awareness of thematic routes is high, accompanied by strong public interest; and (H2) the degree of interest increases with higher levels of education. The results indicate that pilgrimage routes and wine routes enjoy outstanding recognition, whereas greenways and European Cultural Routes are less well known. More than 90% of respondents expressed support for the creation of new thematic routes, underlining the developmental potential inherent in such initiatives. The findings highlight that thematic routes not only contribute to the diversification of the tourism offer and the mitigation of seasonality but also play a significant role in stimulating local economies and strengthening community identity. Thematic routes can thus serve as key elements of sustainable rural tourism and the economic empowerment of local communities. However, their effective operation requires the establishment of a unified quality assurance and support system, along with the adoption of innovative, community-based management and marketing practices.

Keywords: *wine routes, sustainability, cultural heritage, thematic routes, rural development*

1. Bevezetés

Az elmúlt évtizedekben a turizmus dinamikus növekedésen ment keresztül, miközben a globalizációval párhuzamosan az utazók igénye a mélyebb és autentikusabb élmények iránt egyre erősödött. Ez a tendencia jelentős mértékben hozzájárult a kulturális turizmus fellendüléséhez, amelynek népszerűsége és fejlődése napjainkban is töretlen. Az utazók növekvő érdeklődése a helyi kultúrák, történelmi örökségek, természeti tájak és hagyományok iránt új lehetőségeket teremtett, különösen kedvezve a tematikus utak térnyerésének. A tematikus utak a desztináció értékkinálatára, örökségére, hagyományaira épülnek, és alapvetően a helyiekkel való kapcsolattartást feltételezik. Ezek az utak nem csupán kulturális, történelmi, természeti vagy gasztronómiai érdekességeket kínálnak, hanem szinergikus hatással is bírnak, hiszen egyéb turisztikai termékekkel ötvözve még teljesebb élményt képesek nyújtani.

A tematikus utak a globális turizmusban is meghatározó szerepet töltenek be, különböző vezértematikáik mentén több kategóriában is markánsan képviseltetik magukat. A gasztronómiai tematikájú útvonalak különösen népszerűek, mivel a helyi termelés, a kulturális örökség és a turisztikai élmény szoros egységét kínálják. E körben kiemelhető a Ruta del Vino (Chile, Argentína, Uruguay) (Kunc, 2010), amely Dél-Amerika borászati kultúráját és táji sokszínűségét jeleníti meg; a kolumbiai Coffee Cultural Landscape (Murillo-López et al., 2022), amely UNESCO Világörökségi státusszal rendelkező területként a kávétermesztés hagyományait és kulturális beágyazottságát tárja fel; továbbá a Tea Routes of Asia (Kína, India, Sri Lanka, Japán) (Sigley, 2022), amely a teatermesztés és teakultúra történeti örökségét mutatja be. Ide sorolható még a Whisky Trail – amelynek több regionális változata ismert (Skócia, Kanada, Japán), utóbbi különösen figyelemre méltó nem európai példaként –, valamint a Ruta del Cacao (Ecuador, Mexikó, Dominikai Köztársaság) (Salazar Duque & Espinoza Muñoz, 2022), amely a kakaótermesztés múltját és jelenkori kulturális dimenzióit tárja az utazók elé. A vallási és zarándokutak csoportjából kiemelkedik a japán Kumano Kodo (Pavlović et al., 2021), egy ősi sintó-buddhista zarándokút-hálózat a Kii-hegységben, valamint a szintén Japánban található Shikoku 88 templom zarándokút (Ghimire, 2022), amely mintegy 1.200 kilométer hosszan kapcsolja össze a 88 buddhista szentélyt. E kategóriába illeszkedik továbbá a Kailash Mansarovar Yatra (Lama, 2024) (India–Tibet), amely a hinduizmus, a buddhizmus, a dzsainizmus és a bön vallás közös szent zarándokútja. A természeti és felfedező utak közül kiemelhető a Pacific Crest Trail (PCT) (Heinbockel & Craighead, 2021), amely Mexikótól Kanadáig húzódik az Egyesült Államok nyugati részén, a Sierra Nevada és a Kordillerák hegységvonulatai mentén, valamint az Appalachian Trail (Fasczewski et al., 2025), amely az Egyesült Államok keleti partvidékén a világ egyik leghosszabb gyalogos túraútvonalaként ismert.

Németországban több mint kétszáz tematikus út működik, melyek folyamatosan újításokat és fenntarthatósági törekvéseket végeznek a nemzetközi trendek és a fogyasztói igények szem előtt tartásával, ugyanakkor megtartva az autentikusság és a regionális hagyaték értékeit (Pentz, 2023). Magyarországon – jóllehet a turisztikai vonzerők bőségesen rendelkezésre állnak – a tematikus utak és működtetőik többsége nem éri el a kívánatos

színvonalat. Bár a kezdeti időszakban, főként különböző projektek és támogatások révén, számos kezdeményezés indult el, ezek összességében nem váltak a hazai turisztikai kínálat meghatározó elemeivé. Az elsőként létrejött tematikus út, az 1994-ben alapított Villány–Siklósi Borút, mintaként szolgált a későbbi borutak számára. Az ezredforduló környékén sorra jöttek létre hasonló kezdeményezések, ám számos alkalommal megfigyelhető volt, hogy a kezdetben európai uniós forrásból fenntartott működés rövid életű volt. Ez a jelenség különösen a gasztronómiai tematikájú utak esetében volt jellemző, amelyek létrehozását sokszor inkább a kedvező pályázati lehetőségek kihasználása, semmint a közösségi érdekek összehangolása és az együttműködés motiválta (Deák, 2016). Egy tematikus út üzemeltetése komplex tevékenység, ami a fogyasztói trendek naprakész ismerete mellett állandó menedzsmentet, tudatos célkitűzéseket, megfelelő finanszírozási háttérrel és irányított marketingtevékenységet igényel (Nagy, 2021).

Előzetes kutatási tapasztalataink alapján az alábbi hipotéziseket fogalmaztuk meg:

- H1: Annak ellenére, hogy a tematikus utak nem képezik hazánk turisztikai vonzerejének szerves részét, jelentős ismertséggel rendelkeznek és lenne érdeklődés irántuk a belföldi turisták részéről.
- H2: A tematikus utak iránti érdeklődés a magasabb iskolai végzettséggel együtt emelkedik.

Tanulmányunkban röviden bemutatjuk a különböző típusú útvonalakat, majd egy 2024-ben készített reprezentatív felmérés eredményeire építve igazoljuk hipotéziseinket és ismertetjük, hogy milyen jelentős fogyasztói kereslet van a tematikus utak különböző típusai iránt.

2. Szakirodalmi összefoglaló

2.1. A tematikus út fogalma

A tematikus út definíciója változatosan, számos oldalról megközelítve szerepel a szakirodalomban, ám alapvetően elmondható, hogy egy adott térség közös tematikán alapuló, térben megvalósuló hálózatosodása, amely szerves része lehet a térség fenntartható fejlesztésének, miközben helyi összefogásra alapozva kiszolgálja az utazói igényeket (Nagy & Aubert, 2025). A turisztikai útvonalak a különböző érintettek közötti együttműködésen alapulnak, melynek célja egy közös turisztikai termék kialakítása (Pedrosa et al., 2025). A tematikus utak olyan előre megtervezett, specifikus érdeklődésre épülő turisztikai útvonalak, amelyek lehetővé teszik az utazók számára, hogy mélyebb betekintést nyerjenek egy adott téma különböző aspektusaiba (Bozóky & Zagyi, 2024). A kulturális tematikus útvonalak a történelemre, a helyek egyediségére és a helyi tudásra épülnek. Gyakran olyan jól dokumentált, ősi útvonalakat és ösvényeket követnek, amelyek jelentős történelmi és kulturális értékkel bírnak (Sannazzaro et al., 2025).

Lourens (2007) megfogalmazásában az útvonal alapú turizmus a turisztikai desztinációk fejlesztésének piacvezérelt megközelítése. A tematikus utak integrált, környezetileg érzékeny, fenntartható és releváns interpretációi egy adott témának, melyet szolgáltatások megfelelő

fejlesztésével, illetve marketingtevékenység segítségével kínálnak a látogatói és a helyi igények, valamint a környezeti szempontok figyelembevételével, gazdasági, társadalmi, és kulturális szempontból kedvező hatások mellett (Puczkó & Rátz, 2002). Jellemző ezen turisztikai utakra továbbá, hogy attrakciókat kötnek össze és eltérő közlekedési módon, különböző közlekedési eszközökkel járható be (Gonda et al., 2016). A tematikus utak vonzerő-egyesítő volta serkentő hatással van az érintett vállalkozások további, kiegészítő szolgáltatásainak előállítására (Meyer, 2004). További előnyük, hogy csökkentik a turizmus térbeli koncentrációját és szezonálisát (Csapó & Végi, 2023).

2.2. A tematikus utak jelentősége

Napjaink turistáinak fő motivációja az élmény-, illetve személyes tapasztalatszerzés és az egyediség (Csapó & Törőcsik, 2018; Nagy & Marien, 2024). Általánosan elmondható, hogy a turisták egyre inkább érdeklődnek a meglátogatott desztináció története, annak természeti adottságai és állatvilága iránt. Az utazók napjainkban fizikailag és szellemileg is aktívabbak elődeiknél, és az élményszerzésen túl a helyi értékek, illetve interaktív szolgáltatások igénybevételét részesítik előnyben (Pentz, 2024). A helyiek jelenléte, személyes részvétele a turisztikai termék életciklusának egy részében rengeteg élményt nyújt. A „co-creation” folyamatában a fogyasztók ízlése és tapasztalati háttere is belekerül a termékbe, ezáltal az élmények második generációja jön létre, ezzel a fogyasztók és a szolgáltatók együtt hoznak létre valami újat (Marien & Papp, 2024). A turisztikai termékfejlesztés terén ezért felértékelődnek az innovatív együttműködések (Kovács et al., 2015; Oroszi et al., 2015). A posztmodernitás központi motívuma az immaterialitás, amelyben az időnek gazdasági értéke van (Nagy et al., 2022). A turisztikai élmény és az életelégedettség, boldogság fogalma között egyre szorosabb a kapcsolat az utazók értékrendjében. Az igények eltolódnak a „megfoghatatlan” kultúra és örökség irányába. A megtekintés helyett a tapasztalás igényének felerősödése mutatkozik a turisták magatartásában, mellyel a tematikus utak adottságai egyértelműen megfeleltethetők. A tematikus utak felkeresése gyermekkorban olyan készségek és kompetenciák fejlesztését teszi lehetővé, melyeket az iskolapadban nem, vagy csak sokkal időigényesebb módon lehetne elérni. Remek eszköze lehet az edutainmentnek – vagyis az élményalapú tanulásnak – az interaktivitás, a látogató aktív, ismeretterjesztő lényegű bevonása, például egy kiállítás vagy múzeum működtetésekor. Az élményalapú tanulás lehetőséget biztosít a látogatóknak, hogy aktívan kapcsolódjanak a tartalomhoz, amely a megszerzett tudás lényegesen magasabb gyakorlati alkalmazhatóságát eredményezi (Wu et al., 2024).

A vidékfejlesztés szempontjából is számottevő a tematikus utak hatása, mivel olyan kistelepüléseket is bekapcsolnak a turizmus vérkeringésébe, amelyek önmagukban nem tudnának jelentős mennyiségű látogatót vonzani. Az ilyen utak nemcsak növelik a látogatók számát, hanem hozzájárulnak a helyi gazdaság diverzifikálásához is. A gasztronómiai tematikájú útvonalak például jó lehetőséget nyújtanak a helyi termékek turisztikai kínálatba illesztéséhez (Kovács & Horeczki, 2023). A tematikus utak révén tehát a kisebb települések is részesülhetnek a turizmus nyújtotta előnyökből, ami segít megőrizni és fejleszteni a helyi

közösségek gazdasági és kulturális életét. Például egy borvidéki tematikus út nemcsak a helyi borászatokat mutatja be, hanem lehetőséget ad a helyi gasztronómia és kézműves termékek felfedezésére is. Meggyőződésünk, hogy a hazai vidék- és turizmusfejlesztésben is jelentősebb szerepet hivatottak betölteni a turisztikai célú tematikus utak (Nagy 2021; Gonda & Spiegler, 2012).

Egyre többen vannak, akik utazásukkor is fontosnak tartják a fenntarthatóságot. Éppúgy közlekedési eszközeik megválasztása során, mint a desztináció vagy a szálláshely meghatározásakor. A tematikus utak helyzete kedvező, hiszen alternatív turisztikai termékeként sokak által a fenntarthatósággal vannak azonosítva. Kínálatukban helyi termékek érhetők el, akár gyalogos, kerékpáros vagy lovas távon belül, bőséges, fenntartható érték- és örökségkínálattal, természeti környezettel. A környezetvédelem iránt érzékenyek száma is egyre nő, ami nemcsak a turizmus fenntarthatósági szempontjait, hanem a helyi közösségek bevonását és a természeti értékek megőrzését is kiemelten fontossá teszi a tematikus utak fejlesztése és a turisztikai programok tervezése során. (Pentz, 2024). A túlturizmus, illetve annak negatív hatásai ellen is nyújthat megoldást a turisztikai tematikus út. Ezek ugyanis kevésbé felkapott területek kisebb vonzerővel rendelkező értékeit tudják úgy felfűzni egy tematika mentén, hogy azok ténylegesen turisztikai attrakcióként funkcionáljanak. Ez által csökkentik a turizmus térbeli koncentrációját, illetve bővítik az alternatív turisztikai kínálatot (Gonda, 2022).

3. A zarándokutak, borutak, Európai Kulturális Útvonalak, zöldutak

A tematikus utakat több szempont alapján is érdemes megvizsgálni. A szakirodalomban több javaslat is bemutatásra kerül, mint például: a természeti attrakciókat bemutató útvonalak, a művészeti témájú útvonalak, a zarándokutak, az örökségi/történelmi utak, valamint a speciális érdeklődést megcélzó utak (Puczkó & Rátz, 1998). Jelen kutatásunk a zarándokutakra, a borutakra, az Európa Tanács Kulturális Útvonalaira és a zöldutakra irányul.

3.1. Zarándokutak

Valójában a turizmus és a zarándoklat két olyan társadalmi jelenség, amelyek igen hasonló dinamikát mutatnak, így elmondható, hogy a modern turizmus gyökerei az első zarándoklatokig vezethetők vissza (Andrade et al., 2024). A zarándokutak olyan kulturális örökséget közvetítő tematikus utak, melyek az utazók istenkapcsolatát, illetve testi-lelki egyensúlyának megőrzését hivatottak szolgálni. A posztmodern társadalmakban egyre jellemzőbb az identitáskeresés megjelenése az utazók motivációi között (Collins-Kreiner, 2010). A zarándokturizmus napjainkra a rekreáció olyan formájává vált, mely az elcsendesedést és az önismeret elmélyítésének lehetőségét kínálja a mozgalmas mindennapokból való kiszakadás és a természetközelség által. Így a zarándokutak különösen alkalmasak a lassú-, illetve fenntartható turisztikai kínálat részét képezni.

3.2. Borutak

A borutak az egyszerű borfogyasztás lehetőségénél komplexebb, kulturális élményt kínáló útvonalak, ahol a bor, mint vonzerő szorosan összefonódik a gasztronómiával, a helyi termelőkkel és a természettel. A látogatók autentikus és interaktív módon ismerkedhetnek a térség adottságaival, épített örökségeivel, illetve az ott élők hagyományaival. A borvidéki tájhasználat és a kézműves tradíciók életben tartása nemcsak a szokások és jógyakorlatok megőrzését segíti elő, hanem a táj – mint potenciális vonzerő – legfenntarthatóbb turisztikai célú hasznosítását is jelenthetik (Gonda et al., 2017).

3.3. Az Európa Tanács Kulturális Útvonalai

Az Európa Tanács 1987-ben elindított kezdeményezése célul tűzte ki, hogy az európai örökség részét képező nemzeti értékeket országhatárokon átívelően összekapcsolja. A nemzetközi együttműködés központjában a kultúra és az örökségvédelem áll, célja a fenntartható örökségmenedzsment, a helyi közösségek jólétének és gazdasági fejlődésének szem előtt tartásával. Egy szabályozott, minősítéshez kötött tematikus úthálózatról van szó, komplex bírálati szempontrendszer szerint. A projekt jellemzője továbbá, hogy a cím elnyerése után háromévente felülbírálásra kerülnek az érintett útvonalak, így a már nem működő utak elveszítik a cím viseléséhez való jogukat.

3.4. Zöldutak

A zöldutak olyan alternatív turisztikai útvonalak, melyek egyrészt a nem motorizált közlekedés (gyaloglás, kerékpározás, lovaglás) támogatásában, másrészt a táji örökségvédelemben vállalnak kulcsfontosságú szerepet. Ezenfelül, zöldutakról beszélve, elengedhetetlen említést tenni a közösség szerepéről, ami nélkül az efféle tematikus utak el sem indulhatnának. A zöldutak bevezethetőségének könnyedsége épp e közösségi együttműködésben rejlik, ugyanis a helyi szükségletekre, meglévő struktúrákra és erőforrásokra építkeznek, elhatárolódva a merev sémáktól. Így képesek alacsony költségen hosszú távú, fenntartható fejlesztési irányként jelen lenni a vidéki térségekben (Csapó et al., 2016). Az együttműködés helyi szinten gazdaságélénkítő hatással bír azáltal, hogy kevésbé központi, mégis kulturális és természeti értékekben gazdag elemeket kapcsolnak össze. A zöldutak koncepciója gazdasági és fenntarthatósági szempontjain túl társadalomszervező és értékközvetítő erővel is bír, hiszen a térség lakóiban a közösségi identitás és a tájhoz való viszony is erősödik (Szabó et al., 2017).

4. Kutatásmódszertan

A Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar Marketing és Turizmus Intézetének kérdőíves felmérése alapján került elemzésre egyrészt, hogy a magyar lakosság milyen mértékben ismeri a különböző tematikus utakat, másrészt pedig, hogy milyen attitűd jellemző ezen turisztikai termékek létesítése kapcsán. A 2024-ben lefolytatott online kérdőíves megkérdezés 1000 fős mintanagyságú adatbázist szolgáltatott, ami reprezentatívnak

tekinthető a hazai lakosságra nemek és életkori csoportok (15 éves bontású) szerint. A minta vizsgált demográfiai adatait az 1. táblázat foglalja össze.

1. táblázat: Az 1000 fős online kérdőíves megkérdezés mintájának demográfiai jellemzői

Nem			Életkor		
	Fő	% (n=1000)		Fő	% (n=1000)
Férfi	475	47,5%	18-35 év	256	25,6%
Nő	525	52,5%	36-50 év	278	27,8%
			51-65 év	232	23,2%
			65 évnél idősebb	234	23,4%

Településtípus			Legmagasabb iskolai végzettség		
	Fő	% (n=1000)		Fő	% (n=1000)
Főváros	104	10,4%	Doktori fokozat	41	4,1%
Nagyváros: legfeljebb 100 000 - 500 000 fő	344	34,4%	Egyetem, mesterfokozat	167	16,7%
Közepes méretű város: legfeljebb 25 000 - 100 000 fő	160	16,0%	Egyetem, alapidiploma	314	31,4%
Kisváros: legfeljebb 10 000 - 25 000 fő	111	11,1%	Középiskola	364	36,4%
10 000 főnél kevesebb lakosú kisváros	92	9,2%	Szakképző iskola	64	6,4%
1000 főnél több lakosú falu	126	12,6%	Legfeljebb 8 általános iskolai osztály	50	5,0%
Aprófalu: kevesebb, mint 1000 lakossal	63	6,3%			

Forrás: saját szerkesztés.

Összességében a kutatási célokhoz mérten a nemek és életkori kategóriák szerinti reprezentativitás mellett a településtípus és iskolai végzettség szerinti eltérések feltételezhetően nem torzítanak olyan mértékben, ami megakadályozná az elemzések lefolytathatóságát.

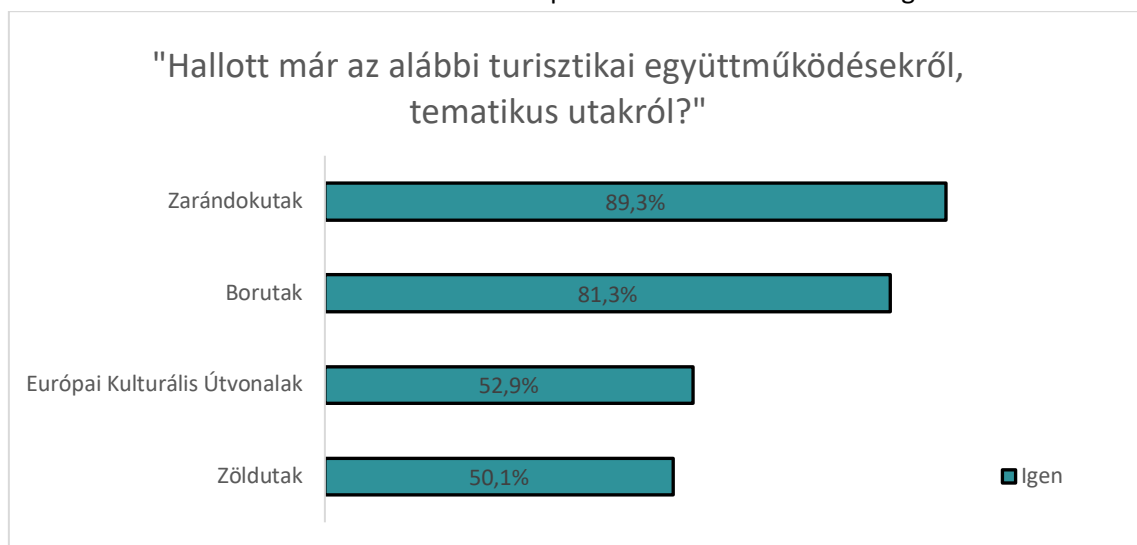
Az elemzés során először leíró statisztikai módszertan segítségével a válaszok esetén tapasztalható gyakoriságokat értékeltük. Ezt követően háttérelmézés segítségével megállapítottuk, hogy vannak-e statisztikailag igazolható különbségek az egyes demográfiai csoportok válaszai között. A háttérelmézést az 1. táblázatban látható négy demográfiai ismérv esetén végeztük el. A háttérelmézés során a statisztikailag szignifikáns eltérések igazolásához az ismérvek nem metrikus jellegének figyelembevételére alapján Khí-négyzet próbákat alkalmaztunk 5%-os szignifikancia határérték mellett (Sajtos & Mitev, 2007). Az eredmények értelmezése során csak azon eltéréseket mutatjuk be, amelyek szignifikánsnak tekinthetők az előzetesen megállapított határérték mellett ($p < 0,05$).

5. Kutatási eredmények

5.1. A különböző típusú tematikus utak ismertsége

A primer kutatás azt vizsgálta, hogy a meghatározott négy különböző tematikusút-típust milyen mértékben ismeri a hazai lakosság. Az 1. ábrán látható, hogy a zárandokutak és a borutak ismertsége igen magas. Előbbiről a lakosság 89,3%-a, míg utóbbiról a lakosság 81,3%-a hallott már. Az európai kulturális utak és a zöldutak ismertsége ettől jócskán elmarad. Európai kulturális utakról a magyarok 52,9%-a, zöldutakról pedig mindössze a hazai lakosság 50,1%-a hallott. A zárandokutak ismertsége vélhetően azok archaikus gyökereire, illetve a vallásgyakorlásra vezethető vissza, a borutaké pedig a borkedveléshez és az élményalapú – pincelátogatások által szerzett – ismeretekhez köthető. Említésre méltó továbbá, hogy van néhány kiemelkedően eredményes marketingtevékenységet végző borút is – mint például a Villány-Siklósi – melyek munkája szintén hozzájárulhat a borutak ismertségének alakulásához.

1. ábra: A különböző típusú tematikus utak ismertsége

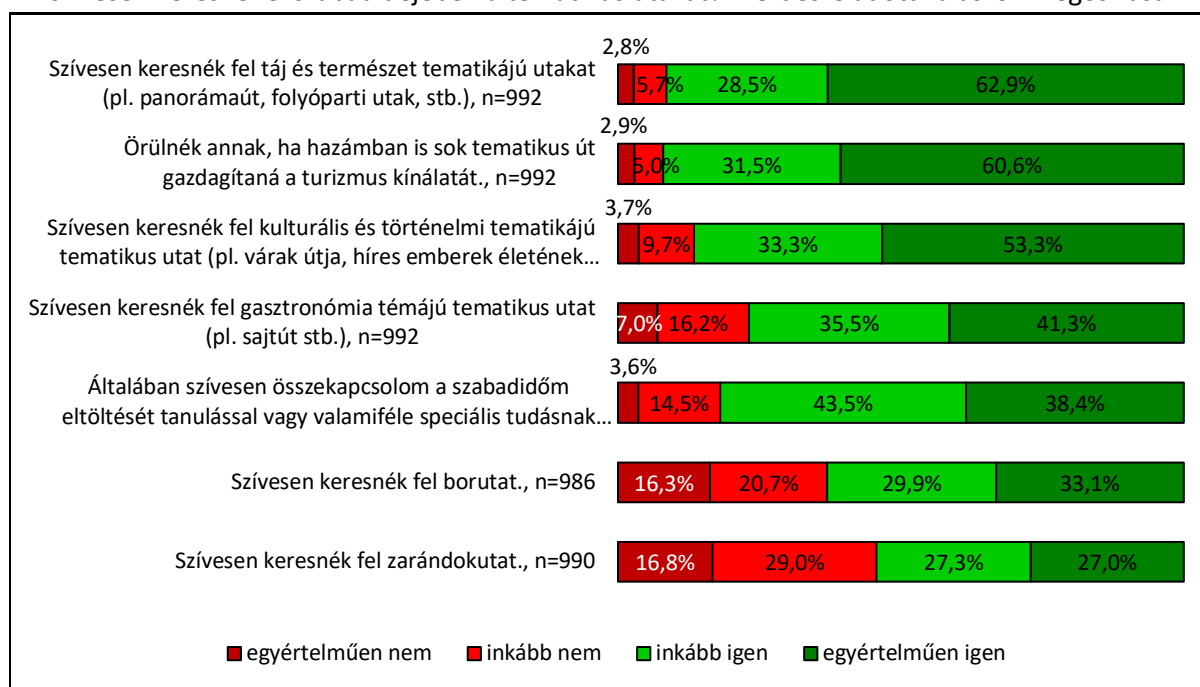


Forrás: saját szerkesztés

5.2. Tematikus utak létesítésének hazai támogatottsága

A kutatás során a tematikus utakhoz kapcsolódóan egyesével került felmérésre a lakosság egyetértésének mértéke, hét attitűdállítás esetén. Az ezzel kapcsolatos eredményeket a 2. ábra foglalja össze. A válaszadók leginkább az „Örülnek annak, ha hazámban is sok tematikus út gazdagítaná a turizmus kínálatát” és a „Szívesen keresnék fel táj és természet tematikájú utakat (pl. panorámaút, folyóparti utak stb.)” állításokkal értettek egyet. Az egyetértés mértéke ezen két állítás esetén elsőprő volt, előbbinél a válaszadók 92,1%-a jelölt legalább „inkább igen” értéket, míg a másiknál ugyanez az arány 91,4% volt. Az egyetértés mértéke ehhez képest kissé elmaradt a „Szívesen keresnék fel kulturális és történelmi tematikájú tematikus utat (pl. várak útja, híres emberek életének állomásai stb.)” (86,6%), az „Általában szívesen összekapcsolom a szabadidőm eltöltését tanulással vagy valamiféle speciális tudásnak az elsajátításával” (81,9%) és a „Szívesen keresnék fel gasztronómia témájú tematikus utat (pl. sajtút stb.)” (76,8%) állítások esetén. A vizsgált attitűdállítások közül az egyetértés mértéke a „Szívesen keresnék fel borutat” és a „Szívesen keresnék fel zarándokutat” állításokkal kapcsolatban viszonylag kisebb volt, de továbbra is számottevő. Előbbinél a válaszadók 63%-a, míg utóbbinál 54,3%-a keresné fel inkább vagy egyértelműen a tematikus utakat.

2. ábra: Tematikus utakkal kapcsolatos attitűdállításokkal való egyetértés mértéke az „Ön mennyire szívesen keresné fel szabadidejében a tematikus utakat?” kérdésre adott válaszok megoszlása.

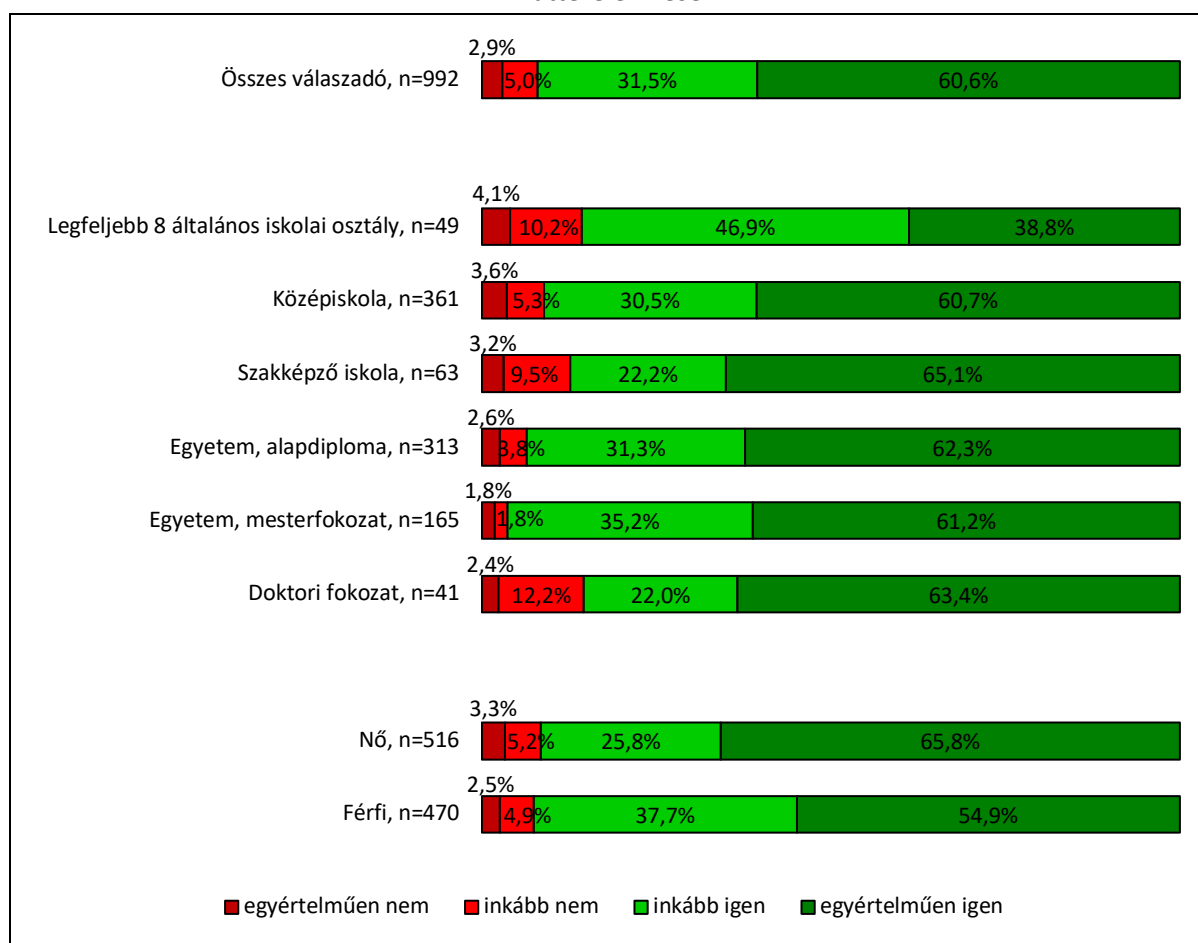


Forrás: saját szerkesztés.

A felmérés eredménye egyértelműen alátámasztja azt, hogy a hazai lakosság részéről nagyon jelentős igény és érdeklődés lenne a turisztikai tematikus utak kínálata iránt. Mint az a 3. ábrán is látható, a hazai lakosság több mint 90 %-a örülne annak, ha további tematikus utak gazdagítanák a hazai turisztikai kínálatot. Jól alátámasztja a további fejlesztések szükségességét az, hogy a kérdésre válaszolók több mint 60 %-a határozottan egyetért ezzel.

A háttérelmzéseket is figyelembe véve láthatjuk, hogy az „Örülnek annak, ha hazámban is sok tematikus út gazdagítaná a turizmus kínálatát” állítás esetén iskolai végzettség ($p=0,029<0,05$) és nemek ($p=0,001<0,05$) szerint lehetséges szignifikáns eltéréseket kimutatni. Iskolai végzettség alapján a legfeljebb 8 általános iskolai osztályt végzettek véleménye tért el számottevően a náluk magasabb iskolai végzettséggel rendelkezőkétől. Esetükben a teljes egyetértés aránya (egyértelműen igen válaszlehetőség jelölése) jóval alacsonyabb volt. Nemek szerint szintén a teljes egyetértés mértékében (egyértelműen igen válaszlehetőség jelölése) azonosítható különbség. Az eredmények alapján a nők jobban örülnének annak, ha hazánkban is sok tematikus út gazdagítaná a turizmus kínálatát, mint a férfiak.

3. ábra: Az „Örülnek annak, ha hazámban is sok tematikus út gazdagítaná a turizmus kínálatát” állítás háttérelmzése



Forrás: saját szerkesztés.

6. Következtetések

Az országban számos kezdeményezésből született már tematikus út, változó eredményességgel. 2005-2010 között, az ország európai uniós csatlakozását követően, a pályázati lehetőségek széles teret kínáltak civil szervezeteknek elképzeléseik megvalósítására. A laza finanszírozási keretektől kifolyólag számos érdekezdeményezés történt. Kutatásunkat is nehezítette, hogy az egységes értékelési keretrendszer, ami a támasza lehetne egy hosszú távon is fenntartható tematikus úthálózati rendszernek, nem alakult még ki Magyarországon, így a források szűkösségével sorra csökkent a kezdeményezések száma is. A tematikus utak sikerének elengedhetetlen eleme a tartós együttműködés a szolgáltatást kínáló egységek között. Szükséges továbbá a koherens és konzisztens marketingtevékenység, melyet egy stabil, időben változatlan menedzsmenttel együtt lehet csak igazán hatékonyan működtetni (Gonda & Pentz, 2023). Mint turisztikai termék, a tematikus út ideális választás a belföldi turizmus felpozíciójára, hiszen mind-mind egyedi, sokszínű, összességében széles érdeklődési kört kiszolgáló, és a helyi erőforrásokat hatékonyan hasznosító fejlesztési lehetőség.

- H1 hipotézisünk esetében a kérdőíves kutatás eredménye visszaigazolta azt, hogy a működési hiányosságok ellenére a hazai tematikus utak ismertsége nagyon magas (2. ábra). Az is megerősítést nyert, hogy a hazai lakosság részéről nagyon erős az igény arra, hogy sok tematikus út gazdagítsa a turizmus kínálatát. Ez alapján a hipotézist elfogadjuk.

- H2 hipotézisünket a kutatási eredmények csak részben támasztják alá. A tematikus utak iránti érdeklődés a magasabb iskolai végzettséggel együtt emelkedik állítás vizsgálata során azt tapasztaltuk, hogy az iskolai végzettség alapján a legfeljebb 8 általános iskolai osztályt végzettek véleménye tért el számottevően a náluk magasabb iskolai végzettséggel rendelkezőkétől. A magasabb iskolai végzettségek között nem tudtunk egyértelmű összefüggést kimutatni. Esetükben a teljes egyetértés aránya (egyértelműen igen válaszlehetőség jelölése) jóval magasabb volt, mint a legfeljebb 8 általános iskolát végzettek esetében.

A kutatás egyik fő limitációja a minta nem reprezentatív összetétele az iskolai végzettség tekintetében. A felsőfokú végzettségűek aránya (52,2%) jóval magasabb a hazai átlaghoz (19,1%; KSH, 2023) képest, ezért az eredményeket annak tudatában kell értelmezni, hogy a felsőfokú végzettségűek felülreprezentáltak a mintában. Az eltérések azonban nem torzítanak olyan mértékben, ami megakadályozná az elemzések lefolytathatóságát.

Megállapíthatjuk, hogy jelenleg a tematikus utak útvesztője átláthatatlan, bárki úgy határozhat, hogy létrehoz egy utat, minden további kötelezettség nélkül. Véleményünk szerint egy állami szintű keretrendszer lenne a legideálisabb integrációs és fejlesztési lehetőség a tematikus utak számára, amely során minősítési rendszer szerint, minimum követelmények betartása mellett működhetnek csak, tiszta, hivatalos formában. Szükséges ezért egy legitim, szakmailag jól megalapozott és országos hatáskörű minősítési rendszer kidolgozása és bevezetése. Ennek működtetője lehetne a Magyar Turisztikai Ügynökség vagy a meglévő tematikus utak országos szervezete. Emellett pedig a tematikus utaknak vidékfejlesztési pályázati forrásokra van szükségük a fejlesztéshez és a fennmaradáshoz, hiszen a nemzeti örökségre vagy természeti szépségekre épülő szervezetek támogatás nélkül, piaci módon igencsak ki vannak téve az anyagi ellehetetlenülésnek, ahogy azt napjaink tematikus útjainak működésén is érezhetjük. Kifejezetten minősített tematikus utaknak kiírt pályázati források is működhetnének, motivációt jelentve a még nem minősített utak számára. Közösségi összefogás, kompetens és innovatív menedzsment, fókuszált marketing és több pilléren álló finanszírozási rendszer: ezekre lenne mindenképp szükség, illetve egy ezen szempontok alapján megalkotott minősítési rendszerre, ami szavatolja a létrejövő tematikus utak tartós és hatékony működését.

A kutatás további irányai között kiemelt helyet foglalhat el a németországi tematikus utak vizsgálatából nyert tapasztalatok magyarországi adaptációjának lehetősége. A németországi példák majd 100 éves múltra tekintenek vissza, és olyan fejlesztési mintákat tárnak elénk, amelyek a turizmus termékstruktúrájának, menedzsmentjének és fenntarthatósági szempontjainak tekintetében iránymutatóak lehetnek a hazai gyakorlat számára.

Irodalomjegyzék

- Andrade Suárez, M., Caamaño Franco, I., & Sousa, A. Á. (2024). A pilgrim but a tourist too: re-examining the contemporary links. *Current Issues in Tourism*, 27 (23): 4293–4310. DOI: 10.1080/13683500.2024.2314696
- Bozóky, A. & Zagyi, N. (2024). A Pécs–Villány turisztikai fejlesztési térség tematikus sétái: Elemzés és fejlesztési javaslatok. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 9 (4): pp. 79–104. DOI: 10.15170/TVT.2024.09.04.04
- Collins-Kreiner, N. (2010). Researching pilgrimage: Continuity and Transformations. *Annals of Tourism Research*, 37 (2): 440–456. DOI: 10.1016/j.annals.2009.10.016
- Csapó, J. & Törőcsik, M. (2018). *A magyar lakosság turizmussal kapcsolatos beállítódása generációs szemléletű vizsgálattal*. EFOP Generációk Alaptanulmány. https://ktk.pte.hu/sites/ktk.pte.hu/files/images/szervezet/intezetek/mti/efop_generaciok_alaptanulmany_turizmus_2018_0.pdf
- Csapó, J., Szabó, G., Horváth, Z., & Pintér, R. (2016). A new step in greenway planning and practice - the challenges of branding a cross-border greenway in Hungary. In: Valánszki, I. et al. (szerk.) *Greenways and Landscapes in Change: Proceedings of the 5th Fábos Conference on Landscape and Greenway Planning*. Budapest: Szent István Egyetem, Tájtervezési és Területfejlesztési Tanszék, pp. 515–522.
- Csapó, J. & Végi, SZ. (2023). Seasonality Research in the Context of Smart Tourism – Evidence for an Empirical Research Gap. *Modern Geográfia*, 18 (3): 105–112. DOI: 10.15170/MG.2023.18.03.07
- Deák, A. (2016). *Hogyan lesz élő egy tematikus út? Tematikus utak kialakításának és üzemeltetésének tapasztalatai*. https://tkka.hu/assets/files/deak_attila.pdf
- Fasczewski, K., Bramblett, P., & Milbrath, M. (2025). Understanding Resilience, Mental Toughness, Self-Efficacy and Motivation in Appalachian Trail Thru-Hikers. *Journal of Outdoor Recreation, Education, and Leadership*, 17 (2). DOI: 10.18666/JOREL-2025-12225
- Gonda, T. & Pentz, M. (2023). The tourism potential and effective management of rural heritage assets through theme routes. *Economic Review: Journal of Economics and Business*, 21 (2): 49–57. DOI: 10.51558/2303-680X.2023.21.2.49
- Gonda, T. (2022). *Alternatív turizmus: Környezettudatosság és felelősségteljeség a turizmusban*. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- Gonda, T., Bencsikné Aubert, J., & Pálfi, A. (2016). Tematikus utak jellemzői és azok szerepe a turisztikai termékfejlesztésben. *Tudásmenedzsment*, 17 (1): 228–241.
- Gonda, T., Máté, A., & Raffay, Z. (2017). A borturizmus és bormarketing kapcsolata és jó gyakorlata a Pannon Borrégióban. In: Bányai, E., Lányi, B., & Törőcsik, M. (szerk.) *Tükröződés, társ tudományok, trendek, fogyasztás*. Pécs: Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, pp. 34–44. <https://emok.hu/hu/tanulmany-kereso/konferenciakotetek/d-526:a-borturizmus-es-bormarketing-kapcsolata-es-jo-gyakorlata-a-pannon-borregioban>
- Gonda, T. & Spiegler, P. (2012). A turisztikai klaszterek szerepe a regionális marketingben. *Marketing & Menedzsment*, 46 (1–2): 15–25.
- Heinbockel, T. C. & Craighead, D. H. (2021). Case studies in physiology: Impact of a long-distance hike on the Pacific Crest Trail on arterial function and body composition in a highly fit young male. *Physiol Rep.*, 9 (5): e14767. DOI: 10.14814/phy2.14767
- Ghimire, H. L. (2022). Shikoku: Japan's Authentic Buddhist Pilgrimage Circuit. *Journal of Japanese Studies Exploring Multidisciplinarity*, 1 (1): 377–402. DOI: 10.55156/jjsem.dec2120
- Kovács, B. D., Gonda, T., Angler, K., & Krizl, E. (2015). Innovatív együttműködések a borászok között a Pannon borrégióban. In: N. Horváth, B. (szerk.) *Tolna megye egyik húzóágazatának jövője: szőlészeti – borászati trendkutatás*. Pécs: Pécsi Tudományegyetem, pp. 43–70.
- Kovács, D. & Horeczki, R. (2023). Új jelenségek a baranyai gasztronómiában. Születőben a Mecsek–Völgység–Hegyhát gasztrotérség? *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 8 (3): 54–69. DOI: 10.15170/TVT.2023.08.03.04
- Kunc, M. (2010). Wine tourism: a review of the Chilean case. *International Journal of Tourism Policy*, 3 (1): 51–61. DOI: 10.1504/IJTP.2010.031602

- Lama, N. (2024). Spiritual Nexus: The Interwoven Sacred Sites of the Kailash Region. *Global Journal of Cultural Studies*, 3: 72–80. DOI: 10.6000/2817-2310.2024.03.09
- Lourens, M. (2007). Route tourism: a roadmap for successful destinations and local economic development. *Development Southern Africa*, 24 (3): 475–490. DOI: 10.1080/03768350701445574
- Marien, A. & Papp, A. (2024). A turisztikai szolgáltatásokkal való fogyasztói elégedettség és lojalitás kapcsolata a value co-creation folyamatában. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 9 (3): 7–27. DOI: 10.15170/TVT.2024.09.03.01
- Meyer, D. (2004). *Tourism routes and gateways: Key issues for the development of tourism routes and gateways and their potential for Pro-Poor Tourism*. Discussion Paper. Overseas Development Institute. https://www.researchgate.net/publication/242371864_Key_issues_for_the_development_of_tourism_routes_and_gateways_and_their_potential_for_Pro-Poor_Tourism
- Murillpo-López, B. E., Castro, A. J., & Feijoo-Martínez, A. (2022). Nature's Contributions to People Shape Sense of Place in the Coffee Cultural Landscape of Colombia. *Agriculture*, 12 (4): 457. DOI: 10.3390/agriculture12040457
- Nagy, G. & Aubert, A. (2025). A turisztikai térségek hálózatteremtő szereplőinek elemzése. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 10 (1): 7–26. DOI: 10.15170/TVT.2025.10.01.01
- Nagy, K. & Marien, A. (2024). "Hajts és kóstolj" gasztroturisztikai élményútvonal kialakításának lehetősége Abaújban. In: Gonda, T. (szerk.) *Jó helyek vidéken: Tanulmányok a vidékfejlesztés és a vidéki örökségi értékek témaköréből*. Pécs: Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Marketing és Turizmus Intézet, pp. 168–184. <https://pea.lib.pte.hu/server/api/core/bitstreams/c92ac003-6949-4748-9dc9-388d4588d147/content/>
- Nagy, K. (2021). Társadalmi innovációs lehetőségek a turizmusban. *Multidiszciplináris Tudományok*, 11 (2): 360–371. DOI: 10.35925/j.multi.2021.2.48
- Nagy, K., Piskóti, I., Marien, A., & Papp, A. (2022). Desztinációmárketing – Abaúj Stratégia Modellalkotó inspirációi. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 7 (1): 35–56. DOI: 10.15170/TVT.2022.07.01.03.
- Oroszi, V., Gonda, T., Guld, Zs., & Máté, A. (2015). A borturizmus új trendjei – Borturisztikai jó gyakorlatok a Pannon Borrégióban. In: N. Horváth, B. (szerk.) *Tolna megye egyik húzóágazatának jövője: szőlészeti – borászati trendkutatás*. Pécs: Pécsi Tudományegyetem, pp. 15–42.
- Pavlović, D., Griffin, K. A., Raj, R., Fernandes, C. (2021). "Volume 9 (iii) Table of Contents". *International Journal of Religious Tourism and Pilgrimage*, 9 (3): Article 1. <https://arrow.tudublin.ie/ijrtp/vol9/iss3/1>
- Pedrosa, A., Martins, F., & Breda, Z. (2025). The critical success factors for tourism routes development: A systematic review. *European Journal of Tourism Research*, 39: 3903. DOI: 10.54055/ejtr.v39i.3439
- Pentz, M. (2024). The Role of Theme Routes in the Development of Rural Tourism. *International Journal of Professional Business Review*, 9 (5): e04282. DOI: 10.26668/businessreview/2024.v9i5.4282
- Pentz, M. (2023). A vidéki örökségi értékek innovatív turisztikai hasznosítási lehetősége a tematikus utak segítségével. *TERINNO – Területfejlesztés és Innováció*, 16 (1): 23–33. DOI: 10.15170/terinno.2023.16.01.03
- Nagy, K. (2021). Individual and social marketing in cultural routes operation. *International Journal of Tourism and Hospitality*, 1 (1): 14–24. DOI: 10.51483/IJTH.1.1.2021.14-24
- Puczkó, L. & Rázt, T. (1998). *A turizmus hatásai*. Budapest: Aula Kiadó Kft. – Kodolányi János Főiskola.
- Puczkó, L. & Rázt, T. (2002). A tematikus park, mint turisztikai attrakció. *Turizmus Bulletin*, 6 (1): 6–15.
- Sajtos, L. & Mitev, A. (2007). *SPSS kutatási és adatelemzési kézikönyv*. Budapest: Alinea Kiadó.
- Salazar Duque, D. & Espinoza Muñoz, D. (2022). Analysis of the competitiveness of the tourist destination and the development of the ecuadorian cocoa routes. <http://ojs.revistaturismoypatrimonio.com/index.php/typ/article/view/275>
- Sannazzaro, A., Del Lungo, S., Potenza, M. R., & Gizzi, F. T. (2025). Revitalizing Inner Areas Through Thematic Cultural Routes and Multifaceted Tourism Experiences. *Sustainability*, 17 (10): 4701. DOI: 10.3390/su17104701
- Sigley, G. (2022). The Great Tea Road and the Belt and Road Initiative: cultural policy, mobility narratives and route heritage in contemporary China. *International Journal of Cultural Policy*, 29 (3): 314–327. DOI: 10.1080/10286632.2022.2059075

- Szabó, G., Csapó, J., & Marton, G. (2017). Zöldutak a turizmusban – Innováció és jó gyakorlat a szelíd turizmusban. *Földrajzi Közlemények*, 141 (2): 152–163.
- Wu, X., Chen, X., Zhao, J., & Xie, Y. (2024). Influences of design and knowledge type of interactive virtual museums on learning outcomes: An eye-tracking evidence-based study. *Education and Information Technologies*, 29 (6): 7223–7258. DOI: 10.1007/s10639-023-12061-4

A TÁRSADALMI INNOVÁCIÓ SZEREPE A KISTÉRSÉGI TURIZMUSFEJLESZTÉSBEN

Nagy Katalin

Mesteroktató, Miskolci Egyetem, Gazdaságtudományi Kar, Marketing és Turizmus Intézet; katalin.nagy@uni-miskolc.hu; ORCID: 0000-0002-0449-4111

DOI: 10.15170/terinno.2025.18.02-03.08

Absztrakt: A tömegturizmus fejlődése számos negatív gazdasági, társadalmi, kulturális és környezeti problémához vezetett a fő desztinációkban és az ott élők mindennapjaiban. A társadalmi innováció olyan új megoldások összessége (gyakorlatok, szervezeti formák, együttműködési modellek), amely társadalmi problémákat céloz és a helyi közösségek jólétét növeli. A kistérségi turizmusban a társadalmi innováció növeli az érintett közösségek részvételét és tulajdonosi szerepvállalását, javítja a helyi értékínálatot, és segít fenntartható, inkluzív gazdasági fejlődést elérni – különösen leszakadó vagy elöregedő térségekben. A magyar vidéki térségek gazdasági diverzifikációjának egyik kulcsa a turizmus, de a hagyományos fejlesztési modellek (infrastruktúra-centrikus, felülről irányított) sok esetben nem biztosítanak hosszú távú társadalmi és gazdasági hasznot. Ezzel szemben a társadalmi innováció – mint közösségi alapú, együttműködésen és társadalmi értékteremtésen alapuló fejlesztési megközelítés – új lehetőséget kínál a fenntartható és inkluzív turizmusfejlesztésre. A tanulmány a szakirodalomra támaszkodva Abaúj térségére ad turisztikai társadalmi innovációs projektjavaslatokat, módszereiben ötvözve a természetes (kutatói) és mesterséges intelligencia javaslatait.

Kulcsszavak: *innovatív turisztikai fejlesztés, térségfejlesztés, turisztikai társadalmi innováció*

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A tanulmány a Tématerületi Kiválósági Program 2021 – Nemzeti kutatások alprogram keretében, a TKP2021-NKTA-22 azonosítási számú Creative Region III. projekt részeként, az NKFIH támogatásával valósult meg.

THE ROLE OF SOCIAL INNOVATION IN SMALL-REGIONAL TOURISM DEVELOPMENT

Abstract: The development of mass tourism has led to several negative economic, social, cultural and environmental problems in major destinations and in the everyday lives of those living there. Social innovation is new solutions (practices, organizational forms, cooperation models) that target social problems and increase the well-being of local communities. In micro-regional tourism, social innovation increases the participation and ownership of the affected communities, improves the local value proposition, and helps achieve sustainable, inclusive economic development — especially in lagging or aging regions. Tourism is one of the keys to the economic diversification of Hungarian rural areas, but traditional development models (infrastructure-centric, top-down) often fail to provide long-term social and economic benefits. In contrast, social innovation – as a community-based development approach based on cooperation and social value creation – offers a new opportunity for sustainable and inclusive tourism development. Based on the literature, the study provides proposals for tourism social innovation projects for the Abaúj region, combining natural (researcher) and artificial intelligence suggestions in its methods.

Keywords: *innovative tourism development, regional development, tourism social innovation*

ACKNOWLEDGEMENT

The study was carried out within the Thematic Programme of Excellence 2021 - National Research sub-programme, as part of the Creative Region III project TKP2021-NKTA-22, with the support of the NKFIH.

1. Bevezetés

A térségi turizmusfejlesztés komplex fejlesztési tevékenység, amely egy olyan földrajzilag körülhatárolható turisztikai térség (desztináció) fejlődését tűzi ki célul, mely képes a turisták igényeinek kielégítésére, és piacképes úticélként jelenik meg. A fejlesztésnek központi elemei a fenntarthatóság megőrzése, a természeti és kulturális erőforrások védelme, a helyi identitás erősítése, valamint a turisztikai élmények biztosítása és hálózatok kialakítása, hogy hosszabb távon értékkeremtés valósuljon meg. A térségi turizmusfejlesztés széles körű és többszintű együttműködést igényel, az érintett stakeholderek lehető legszélesebb körének megszólításával, hiszen célja és feladata a turisztikai szolgáltatások kialakítása, illetve fejlesztése, az infrastruktúra biztosítása, valamint a marketing hatékonyságának növelése, a természeti és kulturális erőforrások megőrzése és fenntartható hasznosítása, a helyi közösségek értékeinek megőrzése, a térség arculatának és egyedi jellegének kialakítása, az adott térség turisztikai vonzerejének és kínálatának fejlesztése, komplex turisztikai termékcsomagok létrehozása, a vendégfogadó készség erősítése, valamint a turizmus piacra vitelének hatékony menedzselése. Mindebben nagy szerep jut az innovációnak, különösen egy ma „divatos” formájának, a társadalmi innovációnak.

2. Szakirodalmi, elméleti háttér

Schumpeter (1980) az innovációt a technikai változások egyikének tekintette, mint új ötletek, találmányok piacképes terméké vagy termelési folyamattá alakítását. Napjainkban alapvetően négy innovációs típusról beszélünk, melyek a termék, folyamat (eljárás), marketing és strukturális (szervezési vagy szervezeti) innovációk (Szakály, 2008). Drucker (2002) az innováció forrásai között fontosnak tartja az iparágak és piacok változásait, a demográfiai változásokat, a társadalmi szemléletváltozást, valamint az új, tudományos és nem tudományos ismereteket jelentő tudást.

Az innovációs modellek folyamatosan változtak, fejlődtek, gazdagodtak. Schumpeter az ún. „technology push”, az új termékek vagy eljárások, Schmookler a „demand pull”, az ezek iránt megnyilvánuló kereslet elsődlegességét hangsúlyozza (Inzelt, 1998). Kline & Rosenberg (1986) láncszemközi kapcsolatok modelljét Aschrol & Kotler (1999) hálózati szervezeteket hangsúlyozó modellje követte, majd a tudásalapú gazdaságban már a kapcsolatok és együttműködések váltak meghatározóvá. Az innováció ma új értékek létrehozása különféle tudástípusok kombinációja, fúziója révén. Új fogalomként jelent meg a nyitott innováció (Open Innovation) fogalma is.

A turizmusban megvalósuló innovációk nem szűkíthetők le egyéni innovációs teljesítményekre, hanem valamilyen együttműködés eredményei, melyben megtalálható az egyéni vállalkozói szint (szolgáltatók, érdekeltek, érintettek, vállalkozások, alkalmazottak, fogyasztók, cégek, vagy akár nagyobb vállalatok is) és a közösségi szint (turisztikai hivatalok, marketing szervezetek, helyi és regionális önkormányzatok) is. Utóbbiak határozzák meg azokat a gazdasági, társadalmi, környezeti, szabályozási, szervezeti és egyéb tényezőket, melyek hatással vannak a turizmus fejlődésére, másrészt pedig annak környezeti elemeit

biztosítják. Mindezek menedzselése bír a legnagyobb hatással az innovációs folyamatra. Fischer (2001) ezt az „innováció rendszerének” nevezi. A nyitott innováció meghatározó a turizmusban, s igen elterjedt módszer a legjobb példák, gyakorlatok, ún. „best practices” összegyűjtése, elemzése, a konzekvenciák levonása és az eredmények felhasználása. Gyakran a turizmus innovációi egészen más ágazatok szereplőitől származnak. Meghatározó a co-creation elvének alkalmazásával az értékteremtésben. Hall & Williams (2008) szerint az innováció hajtóerői a verseny, a gazdasági teljesítmény, a kereslet, technológia és az egyéni vállalkozói szellem, a vállalati szintű stratégia és az állam támogató szerepe.

A turisztikai innovációs modellek fejlődése tekintetében meghatározó Hjalager (1997) schumpeteri megközelítést továbbgondoló modellje volt, amelyben a termékinnovációkat az értékteremtés, a menedzsmentinnovációkat pedig az együttműködés határozta meg. Abernathy és Clark 1985-ös, autóipari modelljéből kiindulva alkotta meg 2002-ben a turisztikai innovációk első komplex modelljét. Weiermair (2006) a termék- és folyamatinnovációkat helyezte modellje középpontjába. A turizmus szolgáltatási jellegéből és a turisztikai termék többi, a mai trendeknek megfelelő, elsősorban az élményjellegű hangsúlyozó sajátosságából kiindulva Hoarau-Heemstra (2011) a nyitott élmény-innováció modelljét alkotta meg. A turisztikai termék, azaz az élmény előállításában számos turisztikai és más ágazatbeli szervezet vesz részt, és bár az innováció az egyéni versenyképesség meghatározó eleme, az együttműködés nélkül nem jöhet létre (Nagy, 2014).

Wirth et al. (2023) szakirodalmi elemzésükben megállapítják, hogy a technológiai orientáció uralja a turisztikai innovációkkal foglalkozó szakirodalmat (Gomezeli, 2016), és hiányzik az innovációs folyamatok átfogó megértése (Sørensen, 2007). Földrajzi szempontból elsősorban a turisztikai tudáshálózatokra és innovációs rendszerekre összpontosítanak (Booyens & Rogerson, 2017; Brouder & Eriksson, 2013; Carson et al., 2014; Hjalager, 2010a, 2010b), azonban gyakran elhanyagolják az innovációk fejlesztésében és megvalósításában részt vevő szereplők komplex hálózatait, valamint az innovációk sokféleségét (Trunfio & Campana, 2019). Négy különböző típusú turisztikai innovációt emelnek ki: társadalmi innovációkat, közös élményteremtést, smart desztinációt és e-részvételen alapuló kormányzást.

A társadalmi innováció olyan komplex, sokrétű tevékenység, amely egy társadalmi probléma innovatív megoldására irányul. Cutsem (2015) szerint a társadalmi innovációs szemlélet igényvezérelt, multidiszciplináris és multi-stakeholder szemléletű, participatív, a lakosság és a felhasználók bevonásával valósul meg, személyre szabott, a megoldások a helyi körülményekhez igazodnak, és nyitott, ami a tudásmegosztást és a tudásbirtoklást illeti (Nagy, 2021). Neumeier (2012) a társadalmi innovációk meghatározásában két fő megközelítést alkalmazott, a szervezetközpontú és szociológiai irányt. A társadalmi innovációk fő tényezői: (1) kollektív cselekvés, együttműködés, összehangolt érdekek hálózata; (2) belső vagy külső körülmény által kiváltott „kezdő lökés”; (3) együttműködő cselekvés formájában valósul meg; (4) az érintett egyének szubjektív észlelésében rejlő újdonságra épít; (5) a hozzáállás, a viselkedés vagy az észlelés változására koncentrálnak; (6) gyakorlati megvalósításuk a meglévő módszerekre túlmutat; valamint (7) nem anyagi, tárgyasult természetűek (Neumeier, 2012).

A társadalmi innovációkra a turizmusban nem alakult ki egységes definíció. Wirth et al. (2023) szerint a turizmusban zajló társadalmi innovációkat eddig főként a társadalmi változások fényében vizsgálták. Egyrészt a turisztikai cégek szervezeti változásaként (Alkier et al., 2017) vagy új üzleti modellekként, amelyek inkább társadalmi, mint gazdasági értéket teremtenek. Másrészt társadalmi vállalkozásként emlegetik (Sheldon & Daniele, 2017). Általánosságban elmondható, hogy a turizmusban zajló társadalmi innovációkat új értékajánlatokként, új informális szabályokként és kultúrákként, eltérő gondolkodásmódokként és az intézményi változásokhoz vezető módokként értelmezik (Alegre & Berbegal-Mirabent, 2016; Polese et al., 2018). Az ilyen típusú innováció olyan társadalmi igényeket is kielégíthet, amelyeket a magánpiac vagy az állam még nem tudott kielégíteni (Batle et al., 2018). Továbbá a turizmusban a társadalmi innovációk úgy is értelmezhetők, mint a helyi közösségek bevonására irányuló stratégia a desztinációs döntéshozatalba és tervezésbe (Malek & Costa, 2015). Meglehetősen kevés tanulmány foglalkozik azzal, hogy hogyan alakultak ki a társadalmi innovációk a turizmusban, és mely szereplők vesznek részt bennük. Bár helyes, hogy a turisztikai szereplők széles körét be kell vonni, kulcsfontosságú a nem turisztikai szereplők figyelembevétele is, és a turizmust a desztinációk fejlesztésének egyik eszközeként tekinteni (Ioannides & Brouder, 2016).

Trunfio & Campana (2019) a következő szereplőket azonosította egy desztináció innovációinak mozgatórugóiként: desztinációmenedzsment-szervezet, helyi cégek, helyi közösség és politikai/intézményi szereplők. Amikor a turizmusban zajló társadalmi innovációkra összpontosítunk, a szakirodalom meglehetősen korlátozott képet ad a szereplőkről: az egyetlen szereplő a közösség (Alkier et al., 2017; Malek & Costa, 2015) és/vagy a társadalmi vállalkozások (Sheldon & Daniele, 2017). A társadalmi innovációkkal általában foglalkozó szakirodalmak közül kiemelhetjük a Terstriep et al. (2015) által kidolgozott szereptípusokat: (1) fejlesztők; (2) támogatók; valamint (3) előmozdítók. Különböző szereplők különböző szerepekben jelennek meg az egyes fázisokban. A helyi közösségek érdekeltjei számára az új üzleti modellek helyben valósulnak meg, alapköveik a társadalmi vállalkozások, internetes technológiák, környezetvédelem, fenntartható adópolitika, szellemi tőke, jótékonyosság, képzés stb. Ezekre alapul a kínálat hozzáadott értéke (Nagy, 2021).

A társadalmi innovációs megoldások a turizmusban fontos fejlődési faktort jelentenek, a fogyasztóorientált nézőpont helyett a közösségorientált aspektust képviseli, mely a közösség társadalmi tőkéjét hasznosítja (Petrou & Daskalopoulou 2013; Alkier et al 2017). Egyúttal versenyelőnyt is jelenthet a desztinációk számára. Ugyanakkor több tudományterületet is érintenek, mely kapcsolat a társadalmi innovációk három fő dimenzióját jelenti: az innovációk az ismert faktorok új kombinációja, a gyakorlati megoldás túlmutat a szervezeti vagy diszciplináris határokon, maga mögött hagyja az új kapcsolatok kényszerét korábban elkülönült személyek és csoportok között (Mosedale & Voll, 2017). A turizmus gyakorlatában a legfontosabb társadalmi innovációs prioritások a következők: szegénység csökkentése, munkahelyteremtés, urbanizáció, életminőségbeli különbségek megszüntetése régiók között, környezeti problémák kezelése, nők és fogyasztók jogai, egészség és táplálkozás, a természet megóvása, képzés, hátrányos helyzetű csoportok támogatása, etikus termelés (Zengin &

Türker, 2021; Gonda et al., 2019). Ergul és Johnson (2011) szerint ma a turisztikai innovációk a termékfejlesztésre, fenntarthatósági kérdésekre és ökoturizmusra koncentrálnak, melyek sokkal inkább társadalmi vállalkozásoknak tekinthetők, mint társadalmi innovációnak, s új és kiegészítő termékekben s termékdifferenciálásban valósulnak meg (Zengin & Türker, 2021). Kiváló példa erre a vidéki térségek turizmusának fejlesztését célzó zöldút koncepció (Szabó et al., 2017), mely szerint a helyi közösség a természeti és kulturális értékekre épített útvonallal annak megismerésén túl a védelmét is fontosnak tartó, alternatív közlekedési módokat igénybe vevő innovatív terméket eredményez, vagy új gasztronómiai irányokat fogalmaz meg (Csapó & Wetzl, 2015).

Magyarországon a kistérségi turizmusfejlesztésben a társadalmi innováció fontos elemeként jelenik meg a helyi közösségek bevonása, a kulturális és természetes örökség megóvása, valamint tematikus útvonalak kialakítása révén (Pentz, 2023). Jó példa volt erre a Csereháti Településszövetség által koordinált História-völgy-projekt, amelyben 29 település közösen fejlesztett egy komplex turisztikai attrakciót, helyi termékeket és interaktív programokat kínálva a látogatóknak (Nagy, 2021). Megfelelő menedzsmentszervezet hiányában azonban a kezdeményezés sajnos elhalt, évek múltával gyakorlatilag megszűnt. Egyes termékei, szolgáltatásai azonban még ma is megvannak. Lőrincz et al. (2023) a Veszprém Európa Kulturális Fővárosa-projekt keretében a Bakony néhány kis településén valósított meg olyan társadalmi innovációs projektet, mely a hálózatos gondolkodás, interdiszciplináris együttműködés és kultúra alapú vidékfejlesztés szép példája.

A társadalmi innováció előnyei a kistérségi turizmusban: erősíti a helyi közösségek társadalmi tőkéjét, erősíti a közösségi részvételt és a helyi identitást, segíti a helyi gazdaság diverzifikációját, új munkahelyek teremtését, támogatja a fenntartható turizmusfejlesztést, amely védi a természeti és kulturális értékeket. Növeli a turisztikai vonzerőt innovatív szolgáltatásokkal és élményekkel, növeli a turizmus versenyképességét innovatív, helyi igényekre szabott megoldásokkal, hozzájárul a társadalmi kohézióhoz és a hátrányos helyzetű csoportok bevonásához, a helyi közösségek életminőségének javításához. Interakciót teremt a helyi közösségek és turisták között, közelebb hozva egymáshoz eltérő kultúrákat, a megértés, tolerancia, barátság és békés együttélés érdekében (Michalkó et al., 2018; Zengin & Türker, 2021 alapján saját összegzés).

2. Kutatásmódszertan

A kutatás alapozása a releváns szakirodalmak tanulmányozásával kezdődik, melybe bevontam a mesterséges intelligenciát (AI) is: forráskeresést a perplexity.ai segítségével végeztem. Ábrák, ikonok, útvonaljavaslatok generálásához a ChatGPT-t (chatgpt.com) használtam, mely új tapasztalatokkal bővítette eddig kutatási gyakorlatomat. Az AI-használat számos veszélye és buktatója felbukkant a „közös” munka közben, melyre a megfelelő résznél utalok majd.

Az abaúji térségre vonatkozó adatgyűjtésben a térségi turisztikai marketingstratégia (Nagy et al., 2021), a térség vonzerőleltára és a jelenlegi kínálat elemzése volt a kiindulópont. A társadalmi innovációt az adottságok újszerű kombinációja, a bevont szereplők köre és az így létrejött új típusú együttműködés, s az ezáltal keletkezett társadalmi érték jelentik. Az

értékteremtésben a szektor szolgáltatóin kívül a turistának is jelentős szerepe van (Marien & Papp, 2024), és illeszkedik a zöldút koncepcióba is (Szabó et al., 2017).

3. Eredmények

A történelmi Abaúj a Hernád folyó alsó szakasza mentén a Kassától Szikszóig terjedő területet foglalta magába. Keletről a Zempléni-hegység, északról az országhatár (Szlovákia), nyugatról a Cserehádi-dombság határolja. A térség települései gazdag történelmi múlttal és kulturális, történelmi emlékekkel rendelkeznek. Kiemelt vonzerők a várak, kultúrtörténeti emlékhelyek, mint Vizsoly és Gönc, a Vizsolyi Biblia 2015 óta hungarikum is. Gönc a hegyaljai borkereskedelemben is fontos szerepet töltött be. Ma már egy másik hungaricum, a gönci barack kötődik a nevéhez. Abaújszántó a térség egyetlen olyan települése, mely a világörökségi Tokaji borvidékhez tartozik. Természeti értékekben is bővelkedik a térség. A Zempléni Tájvédelmi Körzet, valamint a vízi turizmus szempontjából jelentős potenciállal bíró Hernád folyó a két legjelentősebb erőforrás. Csodálatos hegyeken vezet keresztül az Országos Kék Túra útvonala. Az Abaúji Értéktárban 42 elemet találunk, elsősorban kulturális és gasztronómiai értékeket. A térség vonzerőleltárában összesen 152 vonzerőt tudtunk beazonosítani. A térségben a fő irány a történelem és a kultúra, valamint a természet (különös tekintettel a Zempléni-hegységre, a Zempléni Tájvédelmi Körzetre), illetve kiemelkedő lehet a gasztronómia – helyi termékvonal, aminek zászlóshajója a hungaricum gönci barack, valamint a szaporodó kis családi gazdaságok, termelők, egyedi kézművestermékekkel. A vizsgált térség vonzerőinek legnagyobb része, 32 %-a helyi jelentőségű (Piskóti et al., 2022).

3.1. Abaúji innovatív fejlesztési javaslatok

3.1.1. Aktív turisztikai rendezvények

- „Tour de Abaúj” kerékpáros verseny

Célja a helyi termékek és a kiemelt térségi látnivalók megismerése aktív időtöltés keretében. A tervezett útvonal: Szikszó – Ináncs – Hernádszentandrás – Encs – Abaújszántó – Abaújkér – Boldogkőváralja – Vizsoly – Göncruszka – Gönc – Abaújvár – Pányok – Telkibánya.

A megteendő táv megközelítően 80 km. A versenyre javasolt időszak május és augusztus között. A verseny megrendezése új típusú együttműködést kíván a köz- és magánszféra, önkormányzatok, szakmai szervezetek és vállalkozások között. Az első körben, már a szervezőbizottságba is meghívandó partnerek: ABA TDM Egyesület (a szervezőbizottság koordinátora is); B-A-Z Vármegyei Kerékpáros Szövetség; MIDMAR Tourinform Iroda, Miskolc; diákok, egyetemisták, önkéntesek; szükséges hatóságok (pl. útvonalbiztosítás, egészségügyi ellátás).

- „Abaúj Rallye” helyitermék-túra

Célja a helyi termékek és a kiemelt térségi látnivalók megismerése aktív időtöltés keretében. Sikeres rendezvény esetén az esemény felvehető a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség eseménynaptárába is. A tervezett útvonal: Szikszó – Edelény – Damak – Szendrő –

Hernádszentandrás – Encs – Abaújszántó – Abaújkér – Boldogkőváralja – Vizsoly – Göncruszka – Gönc – Abaújvár – Pányok – Telkibánya.

A megteendő táv körülbelül 140 km. A túrára javasolt időszak május és október között. A túra megrendezése – hasonlóan a kerékpárversenyhez – több, eltérő típusú szereplő bevonását és koordinálását igényli, ebben az esetben a szervező bizottság felállítását és annak koordinálását az ABA TDM Egyesület és a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség együttműködésében képzeljük el. A bevonandó további partnerek: Borsod-Abaúj-Zemplén Vármegyei Önkormányzat; MIDMAR Tourinform Iroda, Miskolc; diákok, egyetemisták, önkéntesek; szükséges hatóságok (pl. útvonalbiztosítás, egészségügyi ellátás) (Nagy & Marien, 2024).

3.1.2. Új élményútvonalak kialakítása Abaújban

Az útvonal alapú utazás nem újkeletű forma, hiszen már a *Grand Tourok* is így szerveződtek, akár Thomas Cook, akár más utazók nagy utazásairól beszélünk. Népszerűségük a mai napig tart, gondoljunk például a körutazásokra.

Esetünkben a tematikus alapon szervezett útvonalakról beszélhetünk, melyek igen széles körével találkozhatunk, a tematikus utaktól a legmagasabb szintet képviselő Európa Tanács Kulturális Útvonalaiig. Az útvonalak számos attrakciót és tevékenységet egyesítenek, kevésbé fejlett térségekben együttműködést és partnerséget generálnak a közösségek és a szomszédos térségek között, így járulva hozzá a turizmuson keresztül a gazdasági fejlődéshez. A kulturális útvonalak magasabb szintet képviselnek, mivel történelmi jelentőséggel bíró, fizikai valójukban létező utakat jelentenek. A kulturális útvonalak koncepciója sajátos módszertant igényel a kialakítás és működtetés tekintetében, mely koordinált és integráltan menedzselt tevékenységek rendszerét jelenti (Nagy & Piskóti, 2015). Amennyiben az útvonalak kialakítását egyfajta termékinnovációnak, s élményláncnak tekintjük, úgy az nem szűkíthető le egyéni innovációs teljesítményre, hanem valamilyen együttműködés eredménye, amelyet több ismert modell is taglal (Hjalager, 1997; Weiermair, 2006; Nagy, 2020). Kulturális javakat (kulturális attrakciókat, helyi termékeket, a helyi gasztronómiát) használunk, melyek kulturális értéket képviselnek, s mint ilyen, az emberek, közösségek identitásának meghatározói. A fogyasztók, a turisták szempontjából ezek élményjavak is egyben, hiszen a kultúrafogyasztás alapvetően szabadidős tevékenység. Az érték fogalmának van egy erőteljes társadalmi dimenziója is, így a közös értékteremtés révén ezek a későbbiekben társadalmi értéket is képviselnek. Ebben az értelemben – az új típusú együttműködések és a közös értékteremtést tekintve – mint társadalmi innovációs eredményre tekinthetünk (Nagy, 2022; Gonda et al., 2016).

Az „Abaúj Zöld Út” és a „Mesélő Falvak” élményútvonal koncepciók tökéletesen illeszkedhetnek Boldogkőváralja és az abaúji térség társadalmi innovációs turizmusfejlesztési céljaihoz (az útvonaljavaslatok alapja, az ikonok, rajzok ChatGPT-vel készültek²).

² Az áttekintő, 3. ábrán jól látható a mesterséges intelligencia használatában rejlő buktató: a pontatlanság. Bár a ChatGPT a Google fejlesztése, mégsem tud a Google térképre önállóan hagyatkozni, a települési sorrend nem helyes, többször az internetről szerzett információk sem helyénvalóak, pl. Hejce vagy Abaújkér tekintetében.

✿ Abaúj Zöld Út – ökoturisztikai és helyi termék-útvonal

Fenntartható, természetközpontú túraútvonal, amely a Zemplén és a Hernád-völgy természeti értékeit, valamint a gasztronómiai kínálatot kapcsolja össze. Célja a természetvédelem, helyi termelők és közösségi vállalkozások integrálása a turizmusba. Az élményelemek egy része létező attrakció, egy része pedig fejlesztési javaslatként értelmezhető. A főbb állomásokat és élményelemeket foglalja össze az 1. táblázat, az útvonalat az 1. ábra.

1. táblázat: Az Abaúj Zöld Út lehetséges tartalmi elemei

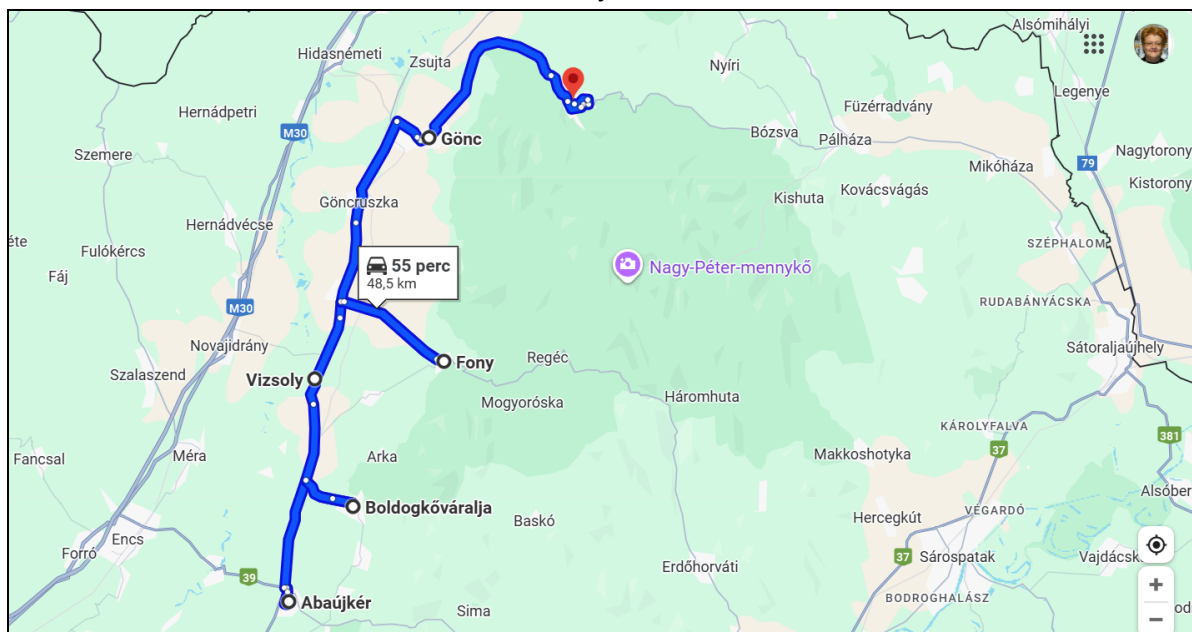
Állomás	Helyszín / téma	Élmény- és programelemek	Innovációs és fenntarthatósági komponens
Abaújkér Bor és természet	dombvidéki borturizmus	Öko-borkóstoló, Szőlőlugas-tanösvény, Napelemmel működő borterasz	Zöldenergia-használat, karbonsemleges turizmus
Boldogkőváralja Zöld kapu	Indulópont, látogatóközpont	Ökoturisztikai információs pont, Helyi termék-bolt (méz, sajt, lekvár), Boldogkőváraljai várpanoráma és AR-séta	Digitális tanösvény, közösségi vállalkozás üzemelteti
Vizsoly A Biblia és méz útja	Történelmi falu, apiturizmus ³	Méhészet látogatása és mézkóstoló, Vizsolyi Biblia-kiállítás interaktív formában, Kézműves vásár	Kézműves-méz tematikus nap, közösségi kézművesház
Fony Hernád parti élménypark	Aktív ökoturizmus	E-bike túrák, vízitúrák, Helyi termék-piknik, Természetismereti gyerekprogramok	Közösségi vállalkozásként működő ökopark
Gönc Barack és pálinka hagyományok	Gasztroközpont	Pálinkafőzde-bemutató, „Barackvirág Fesztivál” interaktív workshopokkal, Helyi termelők piaca	Fenntartható gasztroturizmus, helyi márkaépítés
Telkibánya Aranymosás és erdei élmény	Egykori bányászfalu	Aranymosó workshop, Erdei tanösvény, madármegfigyelő pont, Kézműves aranyműves műhely	Ökoturizmus + kézművesség integrálása, fiatal vállalkozók bevonása

Forrás: saját szerkesztés.

³ Az apiturizmus a méhekkel kapcsolatos turizmus, amely a méhészet, a méhészeti termékek és a méhekhez fűződő élmények megismertetését jelenti. Ezek lehetnek méhészeti bemutatók, workshopok, méz- és egyéb termék-kóstolók, vagy a méhek viselkedésének megfigyelése, és magában foglalja az egészségügyi és gyógyhatású méhészeti termékek, valamint ajándéktárgyak bemutatását is.

Társadalmi innovációt jelentene, amennyiben közösségi működtetésben (pl. a helyi LEADER-csoport vagy az ABA Turisztikai Egyesület koordinálásában) kerülne kialakításra, a csatlakozó helyi szolgáltatók zöld tanúsítvánnyal, fenntarthatósági minősítéssel rendelkeznének, kapcsolódna a környezeti neveléshez iskolai programokon keresztül, s közös marketing tevékenység révén márkaépítés kezdődne.

1. ábra: Az Abaúj zöld út útvonala



Forrás: saját szerkesztés Google Maps segítségével.

A térségben Abaújszántó az egyetlen település, amely a Tokaji borvidékhez tartozik, így az abaújkéri ajánlat megkérdőjelezhető. A vonzerőeltár alapján pálinkakóstolásra van lehetőség, így az AI boros javaslatát pálinkára lenne érdemes cserélni. Boldogkőváralja, Vizsoly, Gönc és Telkibánya esetében teljesen helytállóak a javaslatok, illeszkednek az adottságokhoz, a meglévő vonzerőkhöz. Fony esetében érdekes javaslat a Hernád folyó közelségének kihasználása, a település azonban távolabb esik a folyótól, így a javaslat Vilmány, vagy Vizsoly esetében lenne teljesen helytálló. Az aktív, vízi- és ökoturizmus fejlesztése a térségben abszolút releváns.

🏠 Mesélő Falvak – Kulturális és közösségi élményútvonal

A „Mesélő Falvak” útvonal Abaúj településeinek történeteit, legendáit, hagyományait és élő közösségeit mutatja be – storytelling alapú, interaktív kulturális turisztikai kínálatként. Célja a helyi identitás és kulturális örökség bemutatása a látogatók és a helyi közösségek együttműködésével. A főbb állomásokat és élményelemeket foglalja össze a 2. táblázat.

2. táblázat: A Mesélő falvak útvonal lehetséges tartalmi elemei

Állomás	Téma / helyszín	Élmény- és programelemek	Társadalmi innovációs elemek
Abaújszántó Kazinczy öröksége	Irodalmi Abaúj	Kazinczy-útvonal, interaktív séta, Íróiskola workshop, Szabadtéri slam poetry est	Irodalmi turizmus + fiatal alkotók támogatása
Boldogkővárálja A Vár és a Várúr meséi	Legendák világa	„Élő történelem” séta kosztümös vezetővel, AR-várkalauz mobilapplikáció, Mesélő esték a várban	Digitális örökségátadás, helyi fiatal idegenvezetők
Vizsoly Biblia és identitás	Nemzeti örökség	Interaktív Biblia-nyomda, „Élő könyv” program helyi lakosokkal, Virtuális kiállítás	Digitalizált örökségátadás, közösségi önreprezentáció
Hejce Királyi tragédiák és bor	2006-os tragédia, emlékezés	Emléktúra a hegyoldalban, Borkóstoló a „Királyi Borok” pincében. Közösségi kert a béke emlékére	Történeti emlékezet + közösségi gyógyulás
Göncruszka Kézműves történetek	Élő hagyományok	Fazekas és fafaragó workshop, Helyi termékpiac, Gyerekeknek „Építsd meg a mesefalut” kreatív program	Kézműves vállalkozások ösztönzése, ifjúsági részvétel
Pányok Határmenti mesék	Kulturális sokszínűség	Magyar-szlovák közös mesefesztivál, Kétnyelvű mesemondó estek, Helyi roma közösség bevonása	Interkulturális együttműködés, társadalmi befogadás

Forrás: saját szerkesztés.

Javasolt élményformák:

-  Storytelling-séta és színházi improvizáció
-  „Mesék éjszakája” minden faluban évente egyszer
-  Mesélő applikáció – kiterjesztett valóságos mesemondás
-  „Közös Abaúj” alkotótábor gyerekeknek és felnőtteknek
-  „Falusi ízek meséje” – helyi ételekhez kapcsolódó történetmesélés

Pányokban török kori pincék is találhatóak, melyek országos jelentőségű kultúrtörténeti értékek, így ez a szál is bevonható a történetbe.

Az abaúji vonzerőltár nem tár fel különösebb kapcsolatot Abaújszántó és Kazinczy között. Életrajzából (arcanum.com) azt tudhatjuk meg, hogy szüleinek birtokai voltak Abaújban és Zemplénben, édesapja Abaúj megyei táblabíró volt. Egy késmárki tót diák segítségével apja először otthon taníttatta Regmecen.⁴ A sárospataki református kollégiumban tanult. 1784-ben abaúji táblabíró lett. 1786-tól 10 vármegyére kiterjedően lett iskolafelügyelő, köztük Abaújban is. Egyik jelentésében említi is a szántói zsidó iskola tanítóját (nyelvmuzeum.hu). Regmecen és Bányácskán (melyet ő keresztelt át Széphalomra) élt és dolgozott, irányította a magyar irodalom fejlődését. Abaújszántón található Kazinczy sor (utca), melyet a családról neveztek el, kötődése, kapcsolata tehát lehet. Érdekes erre további kutatást fordítani, mert így a Kazinczyval kapcsolatos helyszínek is képezhetnék egy irodalmi útvonal részét, így konkrét kapcsolatot létesítve a sokszor amúgy is némi identitászavarral küzdő Abaúj és Zemplén (Sátoraljaújhely, Széphalom) között (Piskóti et al., 2022).

Az AI ezt írja Kazinczy és Abaújszántó kapcsolatáról: *„Abaújszántó és Kazinczy Ferenc kapcsolata nemcsak irodalomtörténeti, hanem identitás- és helytörténeti szempontból is meghatározó az Abaúj-térség kulturális örökségében. Tanulmányi és kulturális kapcsolódás: Kazinczy fiatalkorában több alkalommal járt Abaújszántón, ahol nemesi családoknál (pl. Szemere, Bónis) fordult meg, és irodalmi-társasági életben vett részt. Irodalmi baráti kör és levelezés: az abaújszántói és környékbeli nemesekkel, lelkészekkel és értelmiségiekkel élénk levelezést folytatott. Ezekben az írásokban gyakran dicséri a térség természeti szépségét és szellemi életét. Például: az 1810-es években Abaújszántót „a zempléni dombok gyöngyszemének” nevezi. A nyelvújítás eszméjének terjesztése: Abaújszántó református iskolája és egyházi értelmisége elsőként fogadta el Kazinczy nyelvújító elveit, és terjesztette azokat az északi vármegyékben. Kazinczy több levele szerint az itteni tanítók és papok „az új magyar szó szolgálatában” álltak. Személyes emlékek és kapcsolatok: a település környékén tett gyakori látogatásai során baráti kapcsolatot ápolt az Abaújszántói lelkésszel, Szemere Pállal, Fáy Andrással és Barczafalvi Szabó Dáviddal, akik mind a magyar irodalmi élet fontos figurái voltak. – A „Kazinczy Ösvény” kulturális élményútvonal javaslata szerint Abaújszántó központtal újraéleszthető egy irodalmi-kulturális tematikus útvonal, amely a nyelvújítás, a bor és az identitás kapcsolatát mutatja be. Javasolt állomások: 1. Kazinczy-emplékház (Abaújszántó) – interaktív kiállítás és digitális nyelvújító műhely. 2. Református Kollégium – „nyelvújító iskola” élménypedagógiai programokkal. 3. Kazinczy-borút – borkóstoló, amelyen minden borhoz egy Kazinczy-idézet kapcsolódik. 4. Kazinczy Esték – irodalmi szalon és slam poetry fiatalokkal. 5. „Élő Szavak Kertje” – közösségi tér, ahol helyi diákok és művészek alkotnak nyelvi installációkat. Innovációs elem: Digitális Kazinczy-útlevél (mobilalkalmazás): AR-túra, ahol Kazinczy „megszólal” és végigvezeti a látogatót Abaújszántón. Közösségi műhelyek: fiatalok és idősek együtt alkotnak modern nyelvi játékokat, „kortárs nyelvújítást”. Turizmus + oktatás összekapcsolása: helyi iskolák bevonása, nyári „Nyelvújító táborok”. Illusztrációnak egy grafikát is készített.*

Kavarodás látható Hejce kapcsán is. A boros szál itt sem meghatározó, bár vannak jó szőlőterületek a település körüli hegyoldalakon. Sokkal inkább a népművészet és a

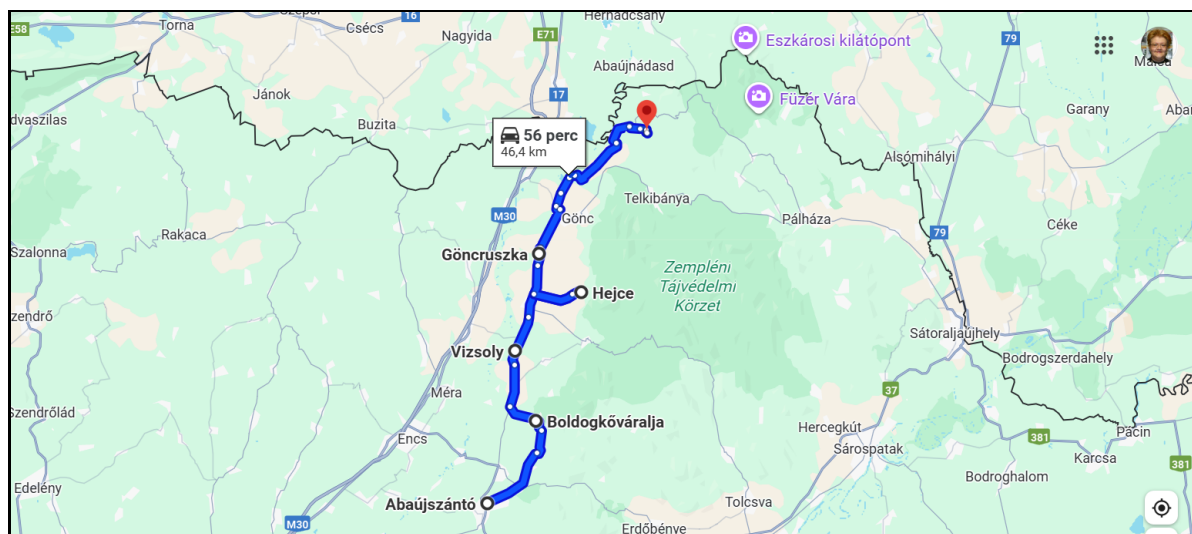
⁴ Alsóregmec kis település a szlovák határ mellett, a Sátoraljaújhelyi járásban.

kézművesség a jellemző. Igaz, hogy a település nemzetközi „hírnévre” tett szert, amikor 2006. január 19-én a szlovák légierő katonai szállítógépe, amely a koszovói békefenntartó misszióból hazatérő katonákat vitte haza, a Hejce melletti Borsó-hegyen lezuhant, alig 20 km-re úticéljától, a kassai repülőtértől. A baleset helyszínén kopjafákat állítottak, és minden évben megemlékeznek a tragédiáról. Az AI szerint: *„Ez a kettősség – tragédia és felemelkedés, emlékezés és megújulás – adja az élményútvonal társadalmi innovációs üzenetét. Lehetséges programelemek:*

- *„Emlékezés és újjászületés túra” – gyalogtúra a Borsó-hegyi emlékhelyhez, helyi idegenvezetővel.*
- *„Béke borai” kóstoló – helyi borászatok (pl. tokaji és hejcei termelők) közös kóstolója.*
- *„Gyógyító közösségek” workshop – trauma és emlékezet feldolgozása közösségi művészet segítségével.*
- *„Ég és Föld között” fotó- és hanginstalláció – a repülőszerencsétlenség és az emberi összetartozás tematikájában. Javaslatok: Emlékhely és Storytelling-útvonal - Borsó-hegyi tanösvény: új információs táblákkal, QR-kódos digitális idegenvezetéssel; Interaktív Emlékpavilon a falu központjában: digitális térkép a katasztrófa útvonaláról, fotó- és hangarchívum túlélők és családtagok történeteivel; „Béke fal” üzenetekkel a látogatóktól; Községi emléknapi évente (január 19.) – a trauma feldolgozását célzó közös gyertyagyújtás és koncert. Társadalmi innováció: traumaemlékezet feldolgozása közösségi művészeti eszközökkel (empathy art, storytelling therapy).*

Fontosnak tartottam beilleszteni a mesterséges intelligencia által kapott javaslatokat, mert – bár láthatóan sok a pontatlanság és keveredés – hasznos javaslatokat adhat, melyet felelős használat, utánaolvasás és kutatás után sikeresen lehet akár fejlesztési projektekre is hasznosítani. E pontatlanságok mellett azonban egy innovatív, új tematikus útvonal hozható létre (2. ábra).

2. ábra: A Mesélő falvak útvonala



Forrás: saját szerkesztés Google Maps segítségével.

A két útvonal között keresztkapcsolatokat is találhatunk. Közös elem lehet a digitális applikáció, melynek közös marketing és navigációs funkciója lehet, például „Abaúj GO” – Zöld és Mesélő útvonal egy térképen. Helytermék-boltok közös értékesítési csatornát jelentenének, Göncön, Boldogkőváralján, Vizsolyban. Közösségi, társadalmi vállalkozások az üzemeltetésbe kapcsolódhatnak be, falusi vendéglátókkal, kézműves műhelyekkel, közösségi kávézóval. Iskolai programok épülhetnek a fenntarthatósági oktatás témájára, „Zöld és Mesélő Abaúj” tanösvény kialakításával. Az identitásépítést szolgálná az „Abaúji Évszakok” Fesztivál, melyet az útvonalakban érintettek (települések, szolgáltatók) közösen szerveznek és rendeznek meg.

Összességében úgy gondolom, hogy a fenti két új tematikusútvonal-javaslat jól illeszkedik Abaúj turisztikai marketingstratégiájába, a térség meglévő adottságaira épülnek, és alkalmasak arra, hogy konkrét társadalmi innovációs projektet fejlesszenek belőle. Ehhez a térség turisztikai, (ön)kormányzati szereplői, civil szervezetei, szolgáltatók, vállalkozók, és akár a református egyház újszerű együttműködése szükséges.

3. ábra: Útvonalak infografikus térképei



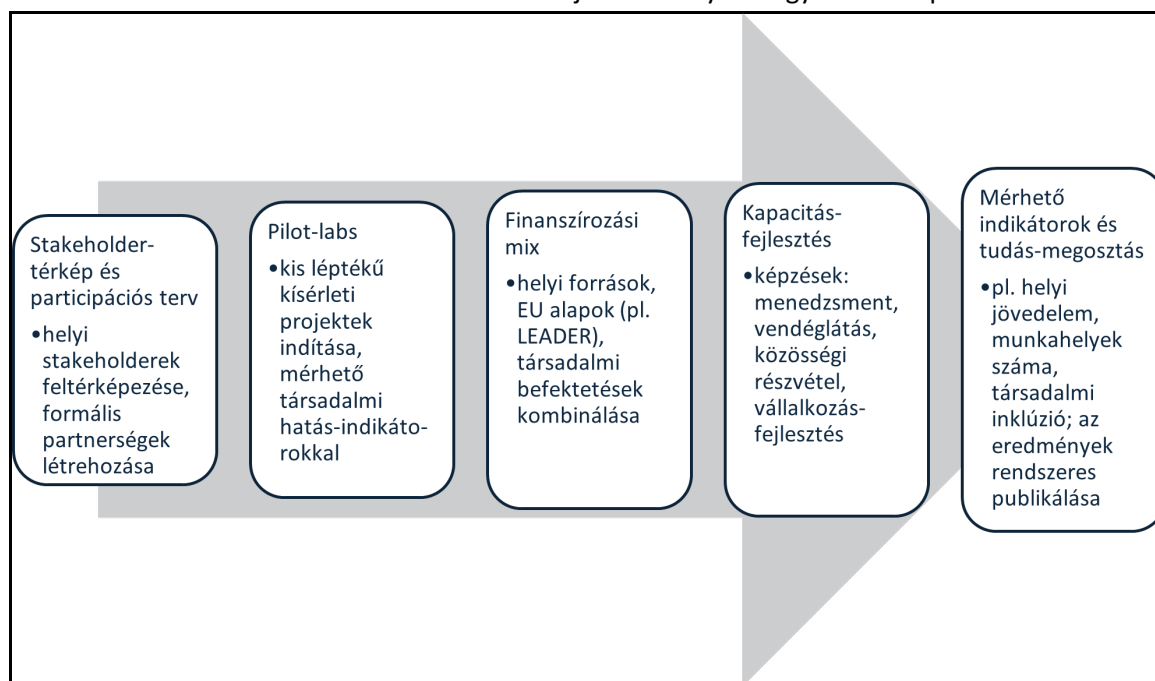
Forrás: saját leírás alapján mesterséges intelligenciával (ChatGPT) készült szerkesztés.

4. Összegzés

Az elemzés alapján a társadalmi innováció kulcsfontosságú eszköz lehet a kistérségi turizmusfejlesztésben, különösen a fenntarthatóság és helyi közösségek megerősítése szempontjából. A magyarországi és nemzetközi példák azt mutatják, hogy a társadalmi vállalkozások, a tematikus útvonalak és a közösségi részvétel eredményesen támogatják ezen törekvéseket. A kistérségi szintű gyakorlati ajánlásokat, lépéseket foglalja össze a 4. ábra.

Az ilyen és hasonló innovációknak azonban vannak korlátai is, többek között az, hogy erősen helyhez kötöttek, az eredmények hasznosulása más kistérségekben nem feltétlenül automatikus. Sok esetben a kezdeti pályázati támogatás megszűnése után a projektek nem válnak önfenntartóvá, nehezen tudnak más forrásokat bevonni, így egy idő után megszűnnek. Amennyiben nem vesszünk figyelembe minden érintetti csoportot, akkor a haszon egyenlőtlen lehet, vagy koncentrálódhat (pl. roma közösségek kihagyása turisztikai kezdeményezésekből).

4. ábra: Társadalmi innovációs fejlesztési folyamat gyakorlati lépései



Forrás: Navarro-Valverde et al. (2022); Busacca (2025); Wirth et al. (2023) alapján saját szerkesztés.

Az Abaúj kistérség (Borsod-Abaúj-Zemplén vármegye északi részén) különösen alkalmas a társadalmi innováción alapuló turizmusfejlesztésre, hiszen gazdag kulturális örökséggel, természeti értékekkel és hagyományos gasztronómiával rendelkezik, ugyanakkor demográfiai és gazdasági szempontból hátrányos helyzetű, és több település esetében elnéptelenedő is.

Az „Abaúj Zöld Út” és a „Mesélő Falvak” élményútvonalak komplementer módon szolgálják a térség gazdasági megújulását (helyi vállalkozások bevonása), társadalmi kohézióját (közösségi részvétel), kulturális és természeti örökségének újraértelmezését. A javaslatok központi települése Boldogkőváralja lehet, mely így nemcsak földrajzi, hanem tartalmi központtá is válik: itt találkozik a kultúra, a természet és az innováció.

Irodalomjegyzék

- Alegre, I. & Berbegal-Mirabent, J. (2016). Social innovation success factors: hospitality and tourism social enterprises. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 28 (6): 1155–1176. DOI: 10.1108/IJCHM-05-2014-0231
- Alkier, R., Milojica, V., & Roblek, V. (2017). Challenges of the social innovation in tourism. *ToSEE – Tourism in Southern and Eastern Europe*, 4: 1–13.
- Aschrol, R. S. & Kotler, P. (1999). Marketing in the Networking Economy. *Journal of Marketing*, 63 (Special Issue): 146–163.
- Batle, J., Orfila-Sintes, F., & Moon, C. J. (2018). Environmental management best practices: Towards social innovation. *International Journal of Hospitality Management*, 69: 14–20. DOI: 10.1016/j.ijhm.2017.10.013
- Benedek, J., Kocziszky, Gy., Veresné, S. M., & Balaton, K. (2015). Regionális társadalmi innováció generálása szakértői rendszer segítségével. *Észak-Magyarországi Stratégiai Füzetek*, 12 (2): 4–22.
- Booyens, I. & Rogerson, C. M. (2017). Networking and learning for tourism innovation: evidence from the Western Cape. *Tourism Geographies*, 19 (3): 340–361. DOI: 10.1080/14616688.2016.1183142
- Brouder, P. & Eriksson, R. H. (2013). Staying power: What influences micro-firm survival in tourism? *Tourism Geographies*, 15 (1): 125–144. DOI: 10.1080/14616688.2011.647326
- Busacca, M. & Tzatzadaki, O. (2025). Social innovation in tourism: a systematic literature review and the proposal of an analytical framework. *Journal of Enterprising Communities: People and Places in the Global Economy*. Ahead-of-print. DOI: 10.1108/JEC-02-2025-0041
- Carson, D. A., Carson, D. B., & Hodge, H. (2014). Understanding local innovation systems in peripheral tourism destinations. *Tourism Geographies*, 16 (3): 457–473. DOI: 10.1080/14616688.2013.868030
- Csapó, J. & Wetzl, V. (2015). A sör és a sörút, mint turisztikai attrakció megjelenési lehetősége az idegenforgalomban Magyarországon - esélyek és lehetőségek. *Modern Geográfia*, 10 (4): 1–14.
- Cutsem, L. V. (2015). *Social Innovation*. European Tourism for All Forum. <http://www.oits-isto.org/oits/files/resources/514.pdf/>
- Drucker, P. F. (2002). The Discipline of Innovation. *Harvard Business Review*. Harvard Business School Press. https://www.stevenkowalski.com/wp-content/uploads/2024/05/Drucker_Discipline-of-Innovation.pdf/
- Ergul, M. & Johnson, C. (2011). Social Entrepreneurship in the Hospitality and Tourism Industry: An Exploratory Approach. *Consortium Journal of Hospitality and Tourism*, 16 (2): 40–46.
- European Commission (2013). *Guide to Social Innovation*. http://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/policy/social_en/
- European Communities (2004). *Innovation and the Knowledge-driven Economy*. Brussels: European Commission. <https://op.europa.eu/hu/publication-detail/-/publication/dd46213f-89e1-4c20-ad21-f3adca0b0f7f/>
- Fischer, M. M. (2001). Innovation, knowledge creation and systems of innovation. *Annals of Regional Science*, 35: 199–216.
- Gomezelj, D. G. (2016). A systematic review of research on innovation in hospitality and tourism. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 28 (3): 516–558. DOI: 10.1108/IJCHM-10-2014-0510
- Gonda, T., Bencsikné Aubert J., & Pálfi, A. (2016). Tematikus utak jellemzői és azok szerepe a turisztikai termékfejlesztésben. *Tudásmenedzsment*, 17 (1): 228–241.
- 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.
- Hall, M. C. & Williams, A. M. (2008). *Tourism and Innovation*. London & New York: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Hjalager, A. M. (2010a). Regional innovation systems: The case of angling tourism. *Tourism Geographies*, 12 (2): 192–216. DOI: 10.1080/14616681003725201
- Hjalager, A. M. (2010b). A review of innovation research in tourism. *Tourism Management*, 31 (1): 1–12. DOI: 10.1016/j.tourman
- Hjalager, A. M. (1997). Innovation patterns in sustainable tourism. An analytical typology. *Tourism Management*, 18 (1): 35–41.

- Hjalager, A. M. (2002). Repairing innovation defectiveness in tourism. *Tourism Management*, 23: 465–474.
- Hoarau-Heemstra, H. (2011). *Innovation in the experience economy: An open-innovation framework for nature based tourism experience*. Paper presented at the OLKC conference, Hull.
<https://pdfs.semanticscholar.org/35cf/1ba56cd759bd6dbb0eb33b2f5cfbdf48bbf8.pdf/>
- Inzelt, A. (1998). *Bevezetés az innováció-menedzsmentbe*. Budapest: Műszaki Könyvkiadó.
- Ioannides, D. & Brouder, P. (2016). Tourism and economic geography redux: Evolutionary economic geography's role in scholarship bridge construction. In: Brouder, P., Clavé, S. A. Gill, A., & Ioannides, D. (eds.) *Tourism destination evolution*. Routledge, pp. 183–193. DOI: 10.4324/9781315550749
- Kline, S. & Rosenberg, N. (1986). An Overview of Innovation. In: Landau, R. & Rosenberg, N. (eds.) *The Positive Sum*. Washington: National Academy Press.
- Lőrincz, K., Szabó, M., & Agárdi, I. (2023). „Semmi különös? A Bakony ékkövei” társadalmi innováció és hálózatos együttműködés a VEB2023 programban. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 8 (1): 41–56. DOI: 10.15170/TVT.2023.08.01.03
- Malek, A. & Costa, C. (2015). Integrating communities into tourism planning through social innovation. *Tourism Planning & Development*, 12 (3): 281–299. DOI: 10.1080/21568316.2014.951125
- Marien, A. & Papp, A. (2024). A turisztikai szolgáltatásokkal való fogyasztói elégedettség és lojalitás kapcsolata a value co-creation folyamatában. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 9 (3): 7–27.
 DOI: 10.15170/TVT.2024.09.03.01
- Michalkó, G., Kenesei, Z., Kiss, K., Kolos, K., Kovács, E., & Pinke-Sziva, I. (2018). Társadalmi innováció a turizmus kontextusában. *Turizmus Bulletin*, 18 (1): 45–54. DOI: 10.14267/TURBULL.2018v18n1.5
- Mosedale, J. & Voll, F. (2017). Social innovation in Tourism: Social Practices Contributing to Social Development. In: Sheldon, P. & Daniele, R. (eds.) *Social Entrepreneurship and Tourism*. Springer International Publishing, pp. 101–115.
- Nagy, K. (2014). A turisztikai innovációk sajátosságai. In: Piskóti, I. (szerk.) *Marketingkaleidoszkóp 2014 – Innováció-vezérelt marketing - Tanulmányok a Marketing Intézet kutatási eredményeiből*. Miskolc: Miskolci Egyetem Marketing Intézet, pp. 59–72.
- Nagy, K. & Marien, A. (2024). "Hajts és kóstolj" gasztroturisztikai élményútvonal kialakításának lehetősége Abaújbán. In: Gonda, T. (szerk.) *Jó helyek vidéken: Tanulmányok a vidékfejlesztés és a vidéki örökségi értékek témaköréből*. Pécs: Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Marketing és Turizmus Intézet, pp. 168–184.
- Nagy, K. & Piskóti, I. (2015). Útvonal-alapú turisztikai termékfejlesztés, mint a társadalmi innováció eszköze – História-völgy a Csereháton. In: Veresné Somosi, M. & Lipták, K. (szerk.) „Mérleg és Kihívások” IX. Nemzetközi Tudományos Konferencia („Balance and Challenges” IX. International Scientific Conference). *Konferencia Kiadvány (Proceedings)*. Miskolc: Miskolci Egyetem, Gazdaságtudományi Kar, pp. 314–329.
- Nagy, K., Piskóti, I., Marien, A., & Papp, A. (2021). *Abaúj térségi turisztikai marketing stratégia*.
<https://hellozemlen.hu/wp-content/uploads/STRATEGIAI-PROGRAM.pdf/>
- Nagy, K. (2020). Kulturális útvonalak együttműködési modellje. In: *Kreativitás, változás, reziliencia. III. Nemzetközi Turizmusmarketing Konferencia tanulmánykötete*. Pécs: Pécsi Tudományegyetem, pp. 276–289.
- Nagy, K. (2021). Társadalmi innovációs lehetőségek a turizmusban. *Multidiszciplináris Tudományok*, 11 (2): 360–370. https://real.mtak.hu/164211/1/744_doi.pdf
- Nagy, K. (2022). Értékteremtés és társadalmi innovációs kompetenciák a kulturális útvonalak együttműködési rendszerében. In: Piskóti, I. & Molnár, L. (szerk.) *Marketingkaleidoszkóp 2022*. Miskolc: Miskolci Egyetem, Marketing Intézet, pp. 91–118. https://real.mtak.hu/184123/1/mk2022_v51.pdf/
- Navarro-Valverde, F., Labianca, M., Cejudo-García, E., De Rubertis, S. (2022). Social Innovation in Rural Areas of the European Union. Learnings from Neo-Endogenous Development Projects in Italy and Spain. *Sustainability*, 14: 6439. DOI: 10.3390/su14116439
- Neumeier, S. (2012). Why do social innovations in rural development matter and should they be considered more seriously in rural development research? – proposal for a stronger focus on social innovations in rural development research. *Sociologia Ruralis*, 52 (1): 48–69.

- Neumeier, S. (2017). Social innovation in rural development: identifying the key factors of success. *The Geographical Journal*, 183 (1): 34–46. DOI: 10.1111/geoj.12180
- Pentz, M. (2023). A vidéki örökségi értékek innovatív turisztikai hasznosítási lehetőségei a tematikus utak segítségével. *Területfejlesztés és Innováció*, 15 (1): 23–33.
- Petrou, A. & Daskalopoulou, I. (2013). Social capital and innovation in the services sector. *European Journal of Innovation Management*, 16 (1): 50–69.
- Piskóti, I., Nagy, K., Marien, A., Papp, A. (2022). Desztinációmárketing – Abaúj stratégia modellalkotó inspirációi. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 7 (1): 35–56. DOI: 10.15170/TVT.2022.07.01.03
- Polese, F., Botti, A., Grimaldi, M., Monda, A., & Vesci, M. (2018). Social Innovation in Smart Tourism Ecosystems: How Technology and Institutions Shape Sustainable Value Co-Creation. *Sustainability*, 10 (1): 140. DOI: 10.3390/su10010140
- Schumpeter, J. A. (1980). *A gazdasági fejlődés elmélete*. Budapest: Közgazdasági és Jogi Kiadó.
- Sheldon, P. J. & Daniele, R. (2017). *Social entrepreneurship and tourism - Philosophy and practice*. Springer International Publishing. DOI: 10.1007/978-3-319-46518-0
- Sørensen, F. (2007). The geographies of social networks and innovation in tourism. *Tourism Geographies*, 9 (1): 22–48. DOI: 10.1080/14616680601092857
- Szabó, G., Csapó, J., & Marton, G. (2017). Zöldutak a turizmusban – Innováció és jó gyakorlat a szelíd turizmusban. *Földrajzi Közlemények*, 141 (2): 152–163.
- Szakály, D. (2008). *Innovációmenedzsment*. Miskolc: Miskolci Egyetemi Kiadó.
- Szente, V., Osiako, P. O., Nagy, M. Z., Pintér, A., & Szigeti, O. (2021). Community based ecotourism in Hungary: Citizens' perceptions towards the roma community. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 34 (1): 233–239. DOI: 10.30892/gtg.34131-642
- Terstriep, J., Kleverbeck, M., Deserti, A., Rizzo, F. (2015). *Comparative report on social innovation across Europe*. In: Deliverable D3.2 of the project "Boosting the Impact of Slin Europe through Economic Underpinnings" (SIMPACT). European Commission - 7th Framework Programme.
- Trunfio, M. & Campana, S. (2019). Drivers and emerging innovations in knowledge-based destinations: towards a research agenda. *Journal of Destination Marketing and Management*, 14: 100370.
- Weiermair, K. (2006). *Product improvement or innovation: what is the key to success in tourism?* OECD, Innovation and Growth in Tourism, pp.53–69.
- Wirth, S., Bandi Tanner, M., & Mayer, H. (2023). Social innovations in tourism: analysing processes, actors, and tipping points. *Tourism Geographies*, 25 (5): 1322–1340. DOI: 10.1080/14616688.2022.2155697
- Zengin, N. & Türker, N. (2021). Social innovation in tourism industry: A case study on Master's students. *Journal of Academic Tourism Studies*, 2 (1): 12–31.