

4. Az Európai Unió regionális és városfejlesztési politikájának újabb jellemzői

Az Európai Területi Fejlődés Perspektívái¹ (ESDP 1999) azzal a céllal született, hogy az új évezred első tíz-húsz évének európai területfejlesztési politikai célkitűzéseit megfogalmazza, annak alapelveit értelmezze, s egyben eligazítást adjon az – akkori – Európai Unió számára, de a csatlakozni kívánó Európa keleti felének is a fejlesztési és támogatási célok meghatározásához. A dokumentum három fő célkitűzés csoportot határozott meg:

- A kiegyensúlyozottabb és többközpontú városrendszerek kialakítása, új kapcsolatok megteremtése a város és a vidék között.
- Az infrastruktúrához és az ismeretekhez, információkhoz való hozzáférés biztosítása a térségek számára.
- A természeti és kulturális örökség fokozott védelme, kezelése és annak fejlesztése.

Napjainkban az európai területi fejlődés fókuszába ismét a város került, mivel ebben a területi egységben koncentráltan zajlanak a térbeli folyamatok, azok jellege, funkcióik sajátosságai részben meghatározzák térségeik fejlődését, részben pedig hordozzák és kifejezik a versenyképességet. A városok fejlesztése, lakótelepek építése, városi közlekedési hálózatok kiépítése stb. mind-mind a városi épített környezet fejlesztését jelenti. Azaz a város lényegében az építőipari tevékenységek térbeli koncentrálódása, nyilván eltekintve néhány térbeli hálózat létrehozásától. A fentiek miatt az építőipari szektor, az építőipari klaszter kiépülése és működése szorosan kötődik a városfejlesztéshez, az európai és hazai településhálózat fejlesztési elképzelésekhez.

4.1. A város, mint térbeli hálózati egység

Városrendszer fejlesztésénél az első fejlesztéspolitikai célként a *városok közötti kooperációk* erősítését jelöli meg a dokumentum. Leszögezi, hogy a térségi fejlődés is csak akkor lehet harmonikus, ha a városok együttműködése megvalósul, azok

¹ Az Európai Unió területfejlesztési miniszterei készítették elő a 2000-2006 közötti időszak regionális politikájának új irányait, ennek az elkészítő munkának az eredménye az 1999-ben kiadott Európai Területi Fejlődés Perspektívái (European Spatial Development Perspectives ESDP), amely az új tervidőszak fejlesztési célkitűzéseit határozza meg. Azóta újabb dokumentum nem áll rendelkezésre, azaz nem ismertek a 2007-2013 közötti időszak európai térfejlődési irányai. A harmadik kohéziós jelentés (Új partnerség ... 2004) csak összegzi az európai térfolyamatokat és ajánlásokat fogalmaz meg a strukturális politikára. Így jelenleg is érvényesnek és iránymutatónak kell tekinteni az ESDP-ben foglaltakat.

bármilyen területi egységben hálózatot alkotnak, közöttük a kooperáció létrejön. A *hálózati szemlélet* a különböző területi szinteken, így az európai, a transznacionális és a multiregionális viszonylatban is érvényes. Sőt, a hálózatok között szintén szükséges a jövőben a kapcsolatokat még teljesebbé tenni, nem szigetelődhetnek el a más és más dimenzióban mozgó egymástól. A hálózati kapcsolatok erősítését külön hangsúlyozza a dokumentum Kelet és Közép-Európával, azaz minél sokoldalúbbá kell tenni ezen régió városainak együttműködését részben intra-regionális, részben pedig interregionális szinten.

A fejlesztéspolitika második célkitűzése a *dinamikus és versenyképes városok* megteremtésére irányul. A régiók versenyképességét a városok, mint a gazdasági növekedés motorjai testesítik meg. A jövőben a kapu (gateway) városok szerepe megnő. Ezen központok az európai gazdaság tér új kommunikációs pontjait jelentik, hiszen rajtuk keresztül történik az érintkezés más földrészekkel, de más gazdasági, politikai és kulturát megtestesítő rendszerekkel (légi és tengeri kikötők, nagy politikai, gazdasági és kulturális központok, az Európai Unió határvárosai). Emellett a (kis)városok lesznek egy-egy periférikus, vagy hanyatló régió megújításának terei, mozgatórugói. A városok csak akkor képesek ezeket a funkciókat betölteni, ha a tőke számára vonzóvá válnak, ha gazdasági szerkezetük nem egy-egy ágazattól függenek, s kellő színvonalú szolgáltatásokat képesek felsorakoztatni.

A harmadik fejlesztési célkitűzés, hogy maga a *városi szerkezet*, s annak elemei megújításra kerüljenek. A városi élettér és életminőség javítása elengedhetetlen, így új irányokat kell szabni a területhasználatnak, az infrastruktúra fejlesztésnek, a szociális problémák kezelésének, a városi ökörendszerek megújításának, az egyre erőteljesebben növekedő agglomerációs térségek és azok települései elérhetősége javításának.

A *város és vidék közötti új partnerség* kialakítása szükséges, s ez a negyedik fejlesztéspolitikai cél. Ebben a kapcsolatrendszerben meghatározó válik a környezetorientált (ki)telepítési politika, szolgáltatások színvonalának növelése a kisvárosokban, az endogén fejlesztés ösztönzése, az intézményrendszer térségi működésének erősítése.

Végezetül – ötödik célkitűzésként – a városfejlesztés nem feledkezhet meg a vidéki térségekről sem, hiszen a *város csak térségével együtt létezhet*, annak együttes megújítása válik szükségessé. A fejlesztési irányok a vidéki térségek gazdasági diverzifikációját szorgalmazzák, különösen az agrártérségekben, ennek iránya éppen a fokozott verseny hatására a helyi termék kifejlesztése, azok értékesítési rendszerének kialakítása. Emellett a kiegészítő, vagy kapcsolódó tevékenységek (erdőgazdálkodás, turizmus stb.) fejlesztése, s maguk a városok kínálhatnak ehhez háttérrel, így szolgáltatásokat, vagy éppen a színesebb kínálatot (pl. a kulturális elemek).

Az európai területi fejlődés és területfejlesztés új irányai és alapelveinek érvényesítése a hazai területi politikában és gyakorlatban is szükséges. Az új évezred regionális és település-politikájában a városok szerepe felértékelődik, a különböző szinteken és funkciókkal rendelkező központok együttese, azok hálózata, de maguk az egységek is egy szélesebb feladatrendszert vállalhatnak át a területrendszer alakításában.

4.2. Az városhálózat fejlődési irányai

Az európai területi fejlődésben a *városhálózatnak* meghatározó szerepe volt és lesz a következő évezredben, így nem tekinthetünk el azoknak a folyamatoknak a bemutatásától és értelmezésétől, amelyek jellemzik a kontinens városszerkezetét (Enyedi 1997, Izsák 2003, Rechnitzer 2002, Szirmai et al 2002). Tapasztalni lehet, hogy a korábbi hierarchikus kapcsolatok szerkezete megbomlik, s egyrészt egy-egy nagy központ körül erőteljes koncentráció figyelhető meg, másrészt a városok közötti munkamegosztás is megváltozik. A századvég gazdasági és társadalmi folyamatai a városrendszerben is érvényesültek. Így a globalizáció hatására a nemzeti terek felbomlanak, azokat felváltják a kontinenst átfogó szerepkörök kialakulása, s ennek következtében a rendszer minden szintjén, különösen az egyre szélesebb funkciókat tömörítőknél a verseny kieleződése.

Számos korábban nemzeti vonatkozású nagyváros *transznacionális szerepkört* jelenít meg. Érvényes ez a fejlődő régiókban (Barcelona), a jelentős közlekedési folyosók mellett (Lille), több területi fejlődési típus találkozásánál (München), vagy az újonnan megnyíló térségek (Közép- és Kelet-Európa) érintkezési tereiben (Bécs).

A hierarchiában tehát az új, sokfunkciós csúcsok mellett, megjelennek az *új hálózatok és csoportok*. Ez azt jelenti, hogy a sűrűbben lakott, nagyobb gazdasági koncentrációt mutató térségekben egy-egy nagyközpont, mint *metropolisz-régió* körül szerveződő városok kooperációs kapcsolatokat alakítanak ki, ami a funkciók megosztását, azok kölcsönös jelenlétét, s egyben összekapcsolását alkotják. A hálózat azt jelenti, hogy a városi szerepkörök ismétlődnek, de a megosztottságnak a gazdasági alapjai az erősebbek, így specializáltabb és egyben összekapcsolható városrendszerek jönnek létre. A hálózat nem gyengíti a városi szerepeket, hanem éppen a kapcsolatok szerteágazó struktúrája miatt erősíti azokat, növeli a versenyképességet, az erőforrások teljesebb érvényesítését.

Hangsúlyozni kell, hogy a hálózati működésben felbomlanak a korábban merev hierarchikus szerkezetek, hiszen itt elsődlegesen nem a szerepkörök tagoltsága, leosztása a meghatározó. Helyette a *versenyképességet növelő adottságok* kerülnek előtérbe. Ilyen tényezők lehetnek a humán erőforrás koncentrációja, a város-vidék együttélés új összefüggései, a közlekedési helyzet kínálta kedvező adottság, a közigazgatási funkciók megléte, vagy éppen a gazdasági bázis sokszínűsége, annak magas innovációs potenciálja, de lehet városi életminőség, vagy a kulturális, szellemi értékek bőséges kínálta (Lengyel – Rechnitzer 2000). Ezeknek – és persze a további – elemeknek az összekapcsolódása, egymást felerősítő rendszere lehet a hálózat, aminek tagjai külön-külön értékesek, de lényegében csak együtt lesznek versenyképesek, egymás adottságait éppen a hálózati jelleg miatt együttes előnnyé képesek formálni.

A városrendszer átalakulásában tehát a hálózati jelleg egyre dominánsabb lesz a jövőben. Az *európai térbeli szerkezet egésze még tagoltabbá válik*, annak következtében, hogy a gazdasági kapcsolatok már nem egy-egy országra, ország csoportra, vagy éppen kontinensre irányulnak, hanem világrendszerek jönnek létre. A nemzetközi jelentőségű városok ebben a világrendszerben meghatározó jelentőségű-

ek. A világvárosok (London, Párizs, Berlin) már kontinens, vagy annál nagyobb szerepköröket vonzanak, s a világgazdaság vezető ágazatainak székhelyéül szolgálnak (pénzügyintézetek, tőzsde, multinacionális vállalatok stb.), egyben az újabb és újabb gazdasági szektorok alakításának helyszínei.

A *metropolisz központok* (Randstadt, Falmand-gyémánt, Rajna-Ruhr, Rajna-Majna vidék, Hamburg stb.) fokozatosan bővítik nemzetközi szerepeiket, s az egyre szélesedő agglomerációs térségeikben a korábbi gazdasági szerkezetük átalakítása megtörténik, helyet adva az új gazdasági szektoroknak.

Az *európai fővárosok* olyan adottságokkal rendelkeznek, amik részben az egy-központúságukból (Lisszabon, Helsinki, Koppenhága, Madrid) adódik, részben pedig a hagyományos városi értékek koncentrációjának következménye (Róma), vagy éppen a megváltozott európai térszerkezetben létrejött új szerepek következménye (Helsinki, Bécs).

A városok másik nagy – ugyan nem egységes – csoportját *nemzeti jelentőségű városok* alkotják. A csoport heterogén, hiszen egy-egy ország viszonylatában tartalmazhatja a peremhelyzetű városokat, gyenge, vagy átalakuló funkciókkal rendelkező centrumokat, vagy azokat a központokat, amelyek képesek voltak a gazdasági szerkezetüket, s ezzel együtt a városi szerepköreiket megújítani. Ide sorolhatók azok a nemzeti városok is, amelyek a hagyományos ipari bázissal rendelkeztek és nem, vagy nagyon lassan képesek szerepköreiket átformálni.

A harmadik csoportot a *regionális jelentőségű városok* alkotják. Az egyik típus a központi régióban található centrumok, amelyek a szolgáltatói szektorban fogják adottságaikat erősíteni. A központi régiókon kívüli városok már éppen a földrajzi helyzetük (határ mentiség, térségek érintkezési pontja, sajátos, egyedi kínálati elemek stb.) révén erősödhetnek meg, nyújthatnak új fejlesztési irányokat, teremthetnek fejlesztési folyósokat, vagy önmagukban válhatnak vonzó térségi központtá. S végül a vidéki környezetben lévő közepes városok, amelyek a környezetükből, a vidéki terekből profitálhatnak, felismerve azt, hogy a természeti környezet, a városi miliő egy más életminőséghez, de egyben gazdasági funkciókhoz is helyszínt kínálhat (felsőoktatás, kutatás-fejlesztés, környezetigényes ipar stb.).

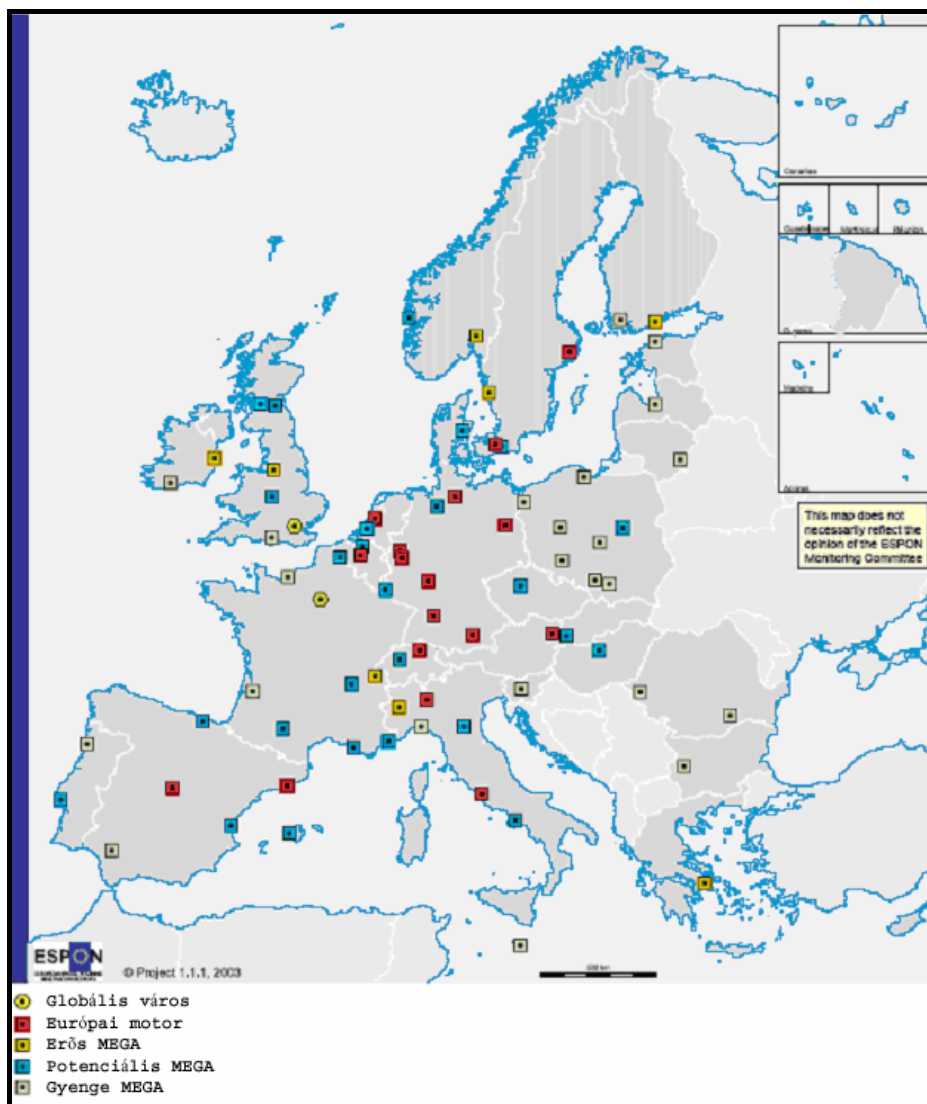
Az egyik ESPON program keretében (*Nordregio 2004*) az európai városhálózatot (azaz a funkcionális város-területek, FUA hálózatát) gazdasági, igazgatási, irányítási, közlekedési, idegenforgalmi, kulturális szempontból értékelték (*4.1. ábra*). A vizsgált, összesen 1595 város (FUA) európa és/vagy transznacionális jelentőségű (ún. Megaközpont), országos, regionális és helyi szintű központokat különböztetett meg. A nagy, nemzetközi jelentőségű *Megaközpontokat* öt kategóriába sorolta a következők szerint:

- *Globális csomópontok (Global Nodes)*: a legnagyobb, leginkább versenyképes városrendszerek magas szintű közlekedési, kommunikációs kapcsolatokkal (London, Párizs).
- *Európa motorjai (European Engines)*: igen versenyképes, jelentős humán erőforrással és jó közlekedési, kommunikációs kapcsolatokkal rendelkező nagyvárosok (a Pentagon városai: München, Frankfurt, Milánó,

Hamburg, Brüsszel, Stuttgart, Zürich, Amsterdam, Düsseldorf, Köln, a Pentagonon kívül: Madrid, Róma, Koppenhága, Berlin, Barcelona, Stockholm, Bécs).

- *Erős Megaközpontok*: versenyképes, gyakran jelentős humán erőforrással rendelkező nagyvárosok (Helsinki, Manchester, Athén, Dublin, Göteborg, Torino, Genf, Oslo).

4.1. ábra Európa nagyváros-hálózata



Forrás: Nordregio (2004)

- *Potenciális Megaközpontok:* kisebb, kevésbé versenyképes, periférikusabb helyzetű nagyvárosok, az előbbieknél gyakran kedvezőtlenebb humán erőforrással rendelkező nagyvárosok (fővárosok: Varsó, Budapest, Prága, Lisszabon, valamint Lyon, Antwerpen, Rotterdam, Malmö, Marseille, Nizza, Nápoly, Bréma, Toulouse, Lille, Bergen, Glasgow, Edinburgh, Birmingham, Luxemburg, Palma de Mallorca, Bologna, Valencia, Bilbao, Aarhus, Bern).
- *Gyenge Megaközpontok:* a potenciális Megáknál kisebb, kevésbé versenyképes, periférikusabb helyzetű, gyengébb humán erőforrással rendelkező városok (Bordeaux, Le Havre, Genova, Bukarest, Tallin, Szófia, Sevilla, Porto, Ljubljana, Katowice, Vilnius, Krakkó, Riga, Gdansk-Gdynia, Wrocław, Pozsony, Poznan, Lodz, Szczecin, Temesvár, Valetta, Turku, Cork, Southampton-Eastleigh).

A fenti kategóriák városai dinamikus változásban vannak. Jelentőségük növekedése attól függ, hogy *közlekedési és kommunikációs kapcsolataik* milyen mértékben fejlődnek, hogy sikerül-e olyan, sajátos profilú szolgáltatást kifejleszteniük vagy letelepíteniük, amelynek jelentősége nagyobb (országos, transznacionális, kontinentális) térségben érvényesül, hogy kapcsolatba tudnak-e lépni, együttműködni más, hasonló nagyságrendű városokkal, és így együttesen lehetnek képesek nagyobb és jelentősebb központot alkotni. A fejlődés alternatívája a visszafejlődés, hanyatlás, amely főleg a korábbi ipari koncentrációkat veszélyezteti, ahol a gazdasági visszaesés fizikai környezeti és társadalmi erózióval párosul. Az ezeknél kisebb városok központi funkciója térségi illetve lokális szintű a nemzetközi vizsgálatok szerint.

A *kisebb városkörzetek*, települések jelentősége részben az, hogy, ezek a *decentralizációs, dezurbanizációs* városfejlesztési folyamatok keretében a széttelepülés (népesség, gazdasági tevékenységek stb.) befogadói (*Barsi – Csizmadia* 2002). A periférikus, vidéki térségekben a lokális központok jelentősége más, teljesebb körű, mint az urbanizált térségekben, ahol a többi centrum közelsége és a közlekedési kapcsolatok révén a szolgáltatások igénybevételének alternatívái állnak rendelkezésre.

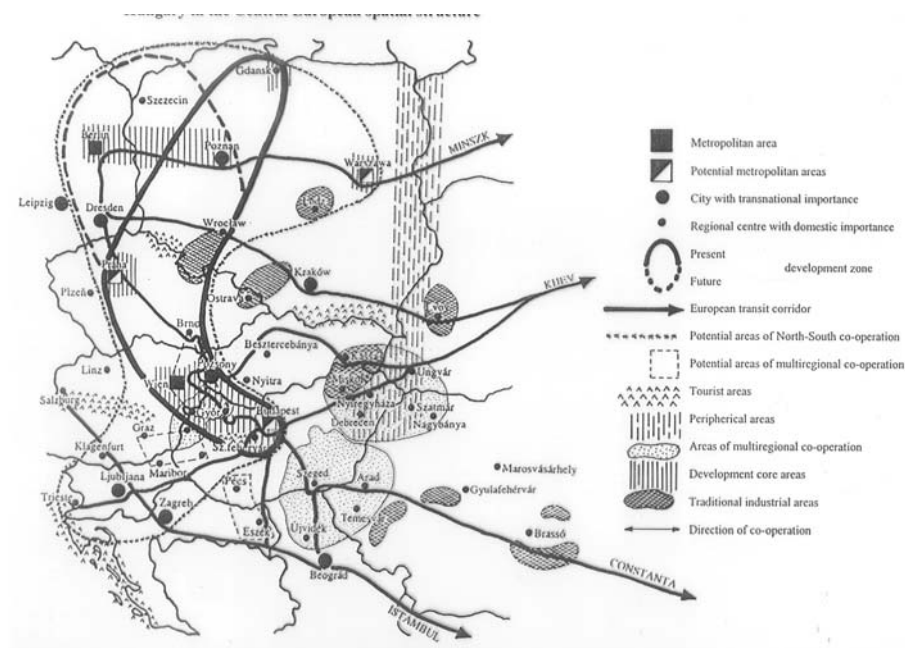
A városrendszert tehát a gazdasági funkciók tagolják, miközben egyre nagyobb területre van szükség, a *városok terjeszkednek, növekszik a terület felhasználásuk*. A területnövekedés együtt jár az infrastrukturális költségek emelkedésével, de a fokozott városi forgalom is rontja a környezet minőségét. A település agglomerációk kialakulnak, ami aztán új viszonyokat kíván meg a város és környezete között, de a városi rendszerek működtetésének is a korábbiaktól eltérő megoldásait követeli meg.

Miközben a városok terjeszkednek a *szociális feszültségek új összefüggései* jelennek meg. A belvárosok kiürülnek, azok leépülnek, egyre veszélyesebbé válnak, miközben a magasabb jövedelmű népesség a külső városrészekbe, vagy agglomerációs településekbe költözik, s azokat követi a kereskedelmi és más szolgáltatások kitelepülése is (push-hatás). Növekszik a bevándorlók száma (pl. más országokból), akik a belvárosi és lakótelepi városrészekben telepsznek le, megkezdő-

dik az etnikai és kulturális alapú elkülönülés, fokozódik a bűnözés, labilissá válik a városi szerkezet (pull-hatás), ami aztán fékezi a befektetéseket, az új beruházók megjelenését.

S végezetül szólni kell a *városi környezet minőségének* fokozatos romlásáról. A csökkenő zöldterületek, a zaj és légszennyezés, a dinamikusan növekedő hulladéktermelés és vízfogyasztás súlyos problémák elé állítja a városfejlesztést. Ezeknek a tényezőknek a mérséklése jelentős gazdasági erőforrásokat köt le, amit aztán mérsékelhetnek a csökkenő beruházások, s a gazdasági bázis leépülése következtében jelentkező városüzemeltetési problémák.

4.2. ábra Közép-Európa térszerkezete



Forrás: Rechnitzer (1998)

4.3. A kelet-közép-európai térség városfejlődési sajátosságai

A nyugat-európai településfejlődési trendektől valamelyest eltér a kelet-közép-európai térség fejlődése (4.2. ábra). Ebből adódóan a volt szocialista országok európai uniós csatlakozása új problématerületek felmerülését, illetve az egykori nyugat-európai problémák újbóli megjelenését jelenti a közösségi politikákban (Vision Planet, 2000; Illés 2002).

A kelet-európai országokban a *város-vidék dichotómia* a múltban is, és a jelenben is hagyományosan nagy kettősség, és ellentmondás (Szirmai et al 2002). Történelmi szempontból, a városi és a vidéki települések között hatalmas társadalmi, számos

esetben pedig etnikai összetételű távolság volt. A fejlettségben, a foglalkoztatásban, a jövedelmekben, az oktatásban és a kommunális szolgáltatások fejlettségében a városi és a vidéki települések között nagy különbség volt, mely mára átalakult, de részben még fennáll. A növekedés és az innováció terjedése a városból a falura nem volt olyan organikus és folyamatos, mint Európa nyugati felében.

A város-vidék sikertelen integrációjának az egyik legfontosabb oka a *kisvárosok*² *elégtelen fejlesztési és vonzási potenciálja*. A kisvárosok száma és sűrűsége, fejlettségi szintje alacsonyabb, mint a nyugati-európai országokban (Ausztria, Németország, Olaszország). A fejlesztési erőfeszítések és források a nagyvárosokban, a közigazgatási és ipari központokban koncentrálódnak. Vannak olyan térségek, melyek nem rendelkeznek megfelelő szolgáltatási ellátási központtal, és nincsenek kapcsolódási pontjaik a fejlesztési interakciókhoz.

A korábbi (a szocialista időszakban kialakult) *város- és vidékfejlesztési politika nem volt megfelelően koordinált*. Átfogó, összefüggésekre épülő területfejlesztési politika helyett egymással versenyző és ellentétes politikai prioritásoknak tekintették a különböző nagyságú és jellegű településeket (Rechnitzer 1993). A nagyvárosokban megvalósuló iparosítás és a hatalmas lakótelep-építések elszívták a vidéki térségek humán és vállalkozási erőforrásait, míg a vidékfejlesztésre egyáltalán nem, vagy csak alig maradt csak az erőforrás. Voltak rövid időszakok, amikor a városok fejlesztéséről a mezőgazdaságra helyeződött a hangsúly.

A városhálózat fejlesztése a szolgáltatás ellátási funkciók és a helyi együttműködési lehetőségek helyett az ipari és közigazgatási szempontoknak volt alárendelve. Voltak megfelelő szolgáltatási központtal nem rendelkező térségek.

Míg a II. világháborút megelőzően a legtöbb közép-kelet európai országban a fővárosokra való koncentráció jellemezte a városfejlesztési politikát, addig a '60-as, '70-es és '80-as években a fejlesztés közvetlenül a második szinten elhelyezkedő városokra irányult. A városfejlesztés e prioritásrendszere a *közép-városok*³ viszonylag erős csoportjának kiemelkedését tette lehetővé. E városok sorsának meghatározásában döntő szerepet játszottak a közigazgatási funkciók. A legtöbb új ipari beruházás e közigazgatási központokba települt, és itt valósult meg az állami lakásépítések nagy része is. Mindemellett mindenhol csökkent a fővárosok nyomasztó túlsúlya, és egy kiegyensúlyozottabb városhálózat kialakulása indult meg.

Voltak olyan városok, melyek számára hátrányokkal járt ez a fejlesztési stratégia: először is hátrányos helyzetben voltak a *központi közigazgatási funkcióval nem rendelkező városok*. Összehasonlíthatatlanul kevesebb esélyük volt a fejlesztésekre és az állami támogatásokra, mint a közigazgatási centrumoknak, ahol az állam és a párhatalom koncentrálódott. A városi migráció főleg a közigazgatási centrumok felé irányult, míg a többi város nagy részében csökkent a lakosság.

² A kisebb központok fogalma nem azonos a városok méretével. A kisebb térségek központjaira utal, melyek naponta elfogadható utazási időn belül elérhetőek. A különböző elérhetőségi és utazási lehetőségeket figyelembe véve e térségek mérete országonként eltérő lehet.

³A „középméretű városok“ különböző népességszámot takarhatnak, ami az adott ország méretétől és településhálózatától függő.

Bizonyos szempontból vesztesek voltak azok a városok is, amelyek *nem illeszkedtek az átlagos közigazgatási modellhez*. A közigazgatási területükön – és néha az országhatárokon – túlnyúló vonzáskörzettel és vonzerővel rendelkező városok nem voltak képesek a sajátos funkcióik kibontakoztatására ebben a rendszerben. Lengyelországban Krakkó, a Cseh Köztársaságban Brno, Ukrajnában Lvov és Chernivci, a volt NDK-ban pedig Lipcse és Drezda tartozik e várostípusba. Végül az európai jelentőségű fővárosok is vesztesei voltak e politikának, hiszen Európa többi centrumától elszigetelve, egy kis állam helyi életére kényszerítve, messze estek az európai gazdasági és kulturális fejlődés fő áramlataitól. E a térség valamennyi fővárosára igaz, de különösen drámai Berlin esetében.

Vitatható volt e politika nyerteseinek haszna is: a nehézipari telephelyek és a nagy, egyhangú lakótelepek – a városfejlesztés legfőbb eredményei – ma *probléma területek*, ahol igen szorongató kérdés a modernizáció, a fenntartás, illetve a környezeti és társadalmi helyzet javítása (Nemes Nagy 1996).

A közép-kelet európai országokban a jövő egyik legnagyobb kihívása a *városok belső szerkezetének átalakítása*, amelyeket a múltban az alábbiak jellemeztek. A hagyományos belvárosokat évtizedeken keresztül elhanyagolták. Ha sor került rekonstrukcióra a belvárosban, az a régi épületek lebontását és új, a hagyományos környezethez nem illő épületek emelését jelentette. A belvárosok régi lakásállományát nem újították fel, állapotuk mindinkább leromlott. A tipikus belvárosi funkciók, mint kereskedelem, szórakozás, bankok, pénzügyi szolgáltatások, idegenforgalmi lehetőségek, vagy egyáltalán nem léteztek, vagy csak alsóbbrendű szerepűek voltak.

Az új lakóházak építése többnyire a városok külső kerületeiben valósult meg, általában előre gyártott elemekből összeállított hatalmas *monofunkcionális lakótelepek* formájában. Ezáltal a hagyományos lakásoknál többnyire magasabb volt a komfortszintjük, azonban már rögtön felépítésük után jelentkezett néhány igen komoly probléma: funkciójának nem felelt meg, kis alapterület, szigetelési problémák, gyenge infrastruktúra és szolgáltatás stb.

A *lakónegyedek városi terjeszkedése* eltérő módon alakult. Míg a fejlettebb közép-európai országokban (Németország egy része, Ausztria, Olaszország keleti része), valamint Szlovéniában, Horvátországban és Magyarországon jellemző volt a városok terjeszkedése, addig más országokban azt korlátozták. Azonban a felépült nyaralók, és a kialakított „hobbikertek” a viskókkal néha nagyobb területet foglaltak el, mint a városi lakónegyedek.

A politikai változásokat követően, jelentősen megváltoztak a város szerkezetét alakító tényezők, és velük együtt a kihívások, melyekkel a várostervezés szembenéz.

A gazdasági változások következményeként megújultak a *városközpontok és a belvárosi területek*. Lengyelországban, Magyarországon, Romániában és Bulgáriában az üzletek és kiskereskedések száma négy év alatt (1990 és 1994 között) több, mint a kétszeresére emelkedett. Ezek leginkább a városközpontokban találhatóak. Az új kereskedelmi bankok a városközpontokban építették fel igazgatóságukat és nyitották meg fiókjukat, melyek ma hozzájárulnak e városok képéhez. Sok új szálloda épült. A belvárosi területek épületeit felújították, és a lakófunkciót felvál-

totta az üzleti funkció. Azonban érzékelhetők a városközpontokra negatív hatással járó folyamatok is: a külvárosokban felépült bevásárló és szórakoztató központok, multiplex mozik a városközpontok üzletei felől maguk felé csábítják a vásárlókat és fogyasztókat.

Az elmúlt évtizedekben felépült hatalmas *lakótelepek ma súlyos gondot jelentenek*. A merev technológia miatt a lakásokat nem lehet felújítani, vagy bővíteni. A fűtési költségek igen gyorsan emelkednek. A szükséges technológiai felújítás idejének közeledtével, egyre nagyobb lesz a megfelelő és hatékony felújítási technológiák hiányának nyomása. Megindult a társadalmi szegregáció, a magasabb jövedelműek elhagyják ezeket a lakótelepeket, és vagy a belvárosban keresnek lakást, vagy a családi házas zónában, az alacsonyabb jövedelmű csoportok pedig a lakótelepekre költöznek. A kelet-európai (a volt szocialista) országokban (beleértve a volt NDK-t is) körülbelül 17 millió ember, azaz a népesség közel 20%-a él ilyen nagy lakótelepeken, míg a közép-európai (Bajorország, Baden-Württemberg, Ausztria, Olaszország keleti része) országokban alig néhány százezer.

Előrelátható, hogy a legtöbb közép-kelet európai országban tovább fog folytatódni a közeli jövőben a városok terjeszkedése. A városi migráció elkerülhetetlenül erősíteni fogja ezt a folyamatot. A városfejlődési folyamatot a *szuburbanizáció és a városi agglomerációk kialakulása* fogja jellemezni.

A *várostervezés komoly kihívásokkal néz szembe* az átmenet időszakában. Különösen ott komolyak a nehézségek, ahol a városi területek és ingatlanok helyreállítása a soron következő feladat. A tulajdonosi kapcsolatok gyakran nem tisztázottak, a nyilvántartás nem képes lépést tartani a privatizációval. A városi hatóságok nem rendelkeznek olyan ingatlanok és pénzüsszegek felett, melyekkel az ingatlanpiacot befolyásolni tudnák, jogaik és kompetenciáik nem kellően tisztázottak. A szabályozások végrehajtása időigényesebb és bonyolultabb, mint a múltban volt.

4.4. Fenntartható városi fejlődés az európai regionális politikában, 2007-2013

2005 márciusában az Európai Tanács újra megerősítette, hogy az Európai Uniónak meg kell újítani *versenyképességének bázisát*, növelni kell a termelékenységét és erősíteni kell a társadalmi kohéziót. Mindezt a tudás, innováció és az emberi tőke optimális felhasználására alapozva kell megtenni. Ezen kívül az EU-nak minden lehetséges rendelkezésre álló nemzeti és közösségi forrást – köztük a Kohéziós politikát is – mobilizálni kell a célok elérése érdekében.

2005 júliusában az Európai Bizottság kiadta a *Közösségi Stratégiai Irányvonalat* a Kohéziós politika megvalósítása érdekében (CEC 2005). A dokumentum a Kohéziós Politika fő prioritásainak a növekedést és a munkahelyek teremtését tartja. Az irányvonal kitüntetett figyelmet szentel a *városi és vidéki terek kiegyensúlyozott fejlődésének*. Ezenkívül kiemeli, hogy a Kohéziós Politika egy integrált rendszer, nemcsak a növekedés és a munkahelyek létrehozása a cél, hanem figyelembe veszi a *társadalmi és környezeti tényezőket* is. Az Európai Parlament egyik jelentése a

városi dimenziók szerepéről a bővítés kontextusában megfogalmazta, hogy mind a Kohéziós Politikának, mind az EU Strukturális és Kohéziós Alapjainak integrálniuk kell a *fenntartható városi fejlődés gondolatát*.

Ebben a fejezetben összefoglaljuk, azokat a fontosabb elemeket, amik a Strukturális Alapok 2007-2013 közötti időszakára vonatkozóan a városok és térségeik esetében kiemelt jelentőségük és hatással lehetnek a beruházásokra, azon belül pedig az építőipar iránt jelentkező állami, közösségi és területfejlesztési szereplőktől induló keresletre.

4.4.1. Vonzó városok

Az európai városok csak úgy tudják vonzani a befektetőket és a foglalkoztatottakat, ha a gazdasági környezet megfelelő és jó minőségű életet tud biztosítani az ott lakók számára. A legtöbb városban az igazi kihívást a *szuburbanizáció jelensége* és a városok nem megtervezett módon történő terjeszkedése jelenti. A *városok vonzóvá tételében* négy fő szempontot kell figyelembe venni, melyek a következők:

- elérhetőség és mobilitás,
- a szükséges szolgáltatások biztosítása,
- megfelelő természeti és fizikai környezet,
- kulturális szolgáltatásokhoz való hozzájutás lehetősége.

Elérhetőség és mobilitás

A *közlekedés és szállítás* kulcsfontosságú a piacok megközelíthetősége miatt, de nem szabad figyelmen kívül hagyni a városon belüli közlekedést sem. A jó elérhetőség nemcsak a fizikai közelségen múlik, hanem a városok regionális, nemzeti szerepén is, pl. Dublin, London is kieső területeken fekszenek, mégis központi szerepet játszanak a gazdaságban, köszönhetően a jó közlekedési feltételeknek is.

A *városon belüli közlekedés* egyik fő kihívása a városok mérete, minél nagyobb területen kell megoldani a szállítást, annál több környezetszennyező tényezővel kell megküzdeni. Egy felmérés szerint, ha semmi nem történik a közlekedés menedzselésében, akkor 2010-re az EU költségvetésének már 1%-át fogják a negatív hatások kiküszöbölésére költeni.

A kevésbé szennyező megoldások között előtérbe kell helyezni a *tömegközlekedést* (az EU 25 országainak 30 városában közlekedik metró és 137 városában villamos vagy gyorsvasút) és a gyalogos, kerékpáros közlekedést.

Irányelvek a fejlesztésben:

1. A periférikus térségek bekapcsolása a légi közlekedésbe és a TEN hálózatba.
2. A tömegközlekedés menedzselése, az utak biztonságossá tétele.
3. A tömegközlekedés biztonságának növelése.

4. Kerékpáros és egyéb alternatív közlekedési eszközök elterjesztése, ezenkívül alternatív üzemanyagok használatának szorgalmazása.
5. A tervezésnél figyelembe kell venni, hogy nincs mindenkinek autója és nem is képes mindenki autót vezetni, mégis el kell érniük a különböző szolgáltatásokat.

A szükséges szolgáltatások biztosítása

Az emberek akkor érzik igazán jól magukat, ha hozzájutnak a megfelelő szolgáltatásokhoz: egészségügy, oktatás, szórakozás, kultúra, sport, közigazgatás. Ha az emberek egészségesek és jól érzik magukat, nagyobb hatékonysággal tudnak dolgozni, nő a termelékenység. Az elérhetőséget egyrészt biztosítani lehet a városokban kiépített központokkal, amelyeket mindenki könnyen meg tud közelíteni, másrészt online módon is (pl. e-közigazgatás, e-learning, e-egészségügy) (Dóry – Ponácz 2003).

Irányelvek a fejlesztésben:

1. Az alapszolgáltatások mindenki számára elérhetőek legyenek.
2. A gyermekekre és nőkre különös figyelmet kell fordítani.
3. A kevésbé fejlett területekről is el kell tudni érni a szolgáltatásokat.
4. Bizonyos társadalmi csoportok külön figyelmet igényelnek, ők a bevándorlók, szociálisan hátrányos helyzetűek.

Megfelelő természeti és fizikai környezet

A nem tervezett módon történő *városi területhasználat* oda vezet, hogy bizonyos területek kihasználtsága az optimálistól eltér és lesznek gazdátlan területek. Ez a fajta működés sokkal jobban kihasználja a környezetét. A szuburbanizációs folyamat révén egyre többen költöznek ki a városokból, ők kocsival járnak be a városba dolgozni, növelve a levegőszennyezést, elsősorban azok kárára, akik bent laknak a városban.

A város és vidékfejlesztésnek összhangban kell lennie, csak így lehet megfelelően a zöldmezős és barnamezős beruházásokat szabályozni. A városok kiemelt feladatai közé tartozik a *régi épületek felújítása*, különös tekintettel a volt szocialista országokra, ahol a lakosság kb. 40%-a lakik szocialista típusú panellakásban.

A *városi levegő- és zajszennyezés mérséklése* is kiemelt feladat, elsősorban a közlekedés és fűtés racionalizációjával. Ezen kívül sok európai országban, főleg keleten a hulladékok megfelelő tárolása és elszállítása még nem megoldott.

Irányelvek a fejlesztésben:

1. Régi városrészek rehabilitációja.
2. A városi területhasználat megfelelővé tétele érdekében koordináció szükséges a Strukturális és Kohéziós Alap között városi, vidéki, regionális és nemzeti szinten.

3. A környezetvédelem területén szükséges lenne egy egységes európai szabályozás megvalósítása.
4. A hatékony energiafelhasználásban a legtöbbet a városi önkormányzatok tehetnek a megfelelő tervezéssel.

Kultúra

A várostervezésnél figyelembe kell venni a *kulturális igényeket* is. A megfelelően kialakított kulturális intézmények és az általuk szervezett igényes programok (fesztiválok, kiállítások, bemutatók stb.) igazán vonzóvá tudnak tenni egy várost. A kultúra segíthet az interkulturális kommunikáció erősítésében.

A kultúrának nagy szerepe van *turizmus fejlesztésében* is, ami a gazdasági fejlődés egyik motorja. Emiatt is fontos Európa városainak kulturális örökségeit megőrizni.

Irányelvek a fejlesztésben:

1. A városoknak mind a „könnyű” kulturális szórakozást, mind a komolyabb kulturális programokat (pl. múzeumok, könyvtárak stb.) támogatni kell.
2. A kultúra az egyik legmegfelelőbb eszköz arra, hogy az emberek között hidakat építsen, erősítse a társadalmi kapcsolatokat.

4.4.2. Az innováció, vállalkozás és tudásgazdaság támogatása

A városok képesek arra, hogy megteremtsék a feltételeit tudásalapú gazdaság és társadalom kialakulásának. A tudásalapú gazdaságban fontos a kis- és középvállalkozások alapításának és pénzügyi finanszírozásának támogatása (*Rechnitzer – Grosz – Csizmadia* 2004).

KKV-k és mikrovállalkozások

A kis- és középvállalkozások, illetve a mikro-vállalkozások a *városok potenciális munkahelyteremtői*. Éppen ezért az elsődleges feladat, hogy megteremtsék a városok a vállalatok alapításának megfelelő környezeti és támogatási feltételeit.

Irányelvek a fejlesztésben:

1. A vállalkozások alapításához szükséges a megfelelő infrastruktúra és szállítási feltételek biztosítása.
2. Szükséges olyan szervezetek, egységek létrehozása, amelyek támogatni tudják, (pl. tanácsadással) a vállalkozásokat.
3. Tanácsadó és közvetítő szervezetek szükségesek, amelyek az együttműködést segítik elő a partnerek és a vállalkozások között.

4. A pénzügyi tanácsadást is támogatni kell, pl. oktatással, különböző pénzügyi programok, támogatási formák létrehozásával.
5. Külön figyelmet kell fordítani a fiatalok, nők és hátrányos helyzetűek vállalkozásaira, sok esetben nekik több szakmai támogatásra van szükségük.

Innováció és tudásgazdaság

Azok a városok, amelyek ki tudják használni az *innováció és a K+F előnyeit*, sokkal előnyösebb helyzetben vannak, mint azok, akik nem tudnak élni ezekkel a lehetőségekkel. A tudásgazdaság alapját a jól képzett, gyakorlati szakemberek adják, akiket oda kell vonzani a városba és – ennél nehezebb feladat – meg is kell őket tartani.

A *tudásgazdaság* igazán akkor virágozhat, ha felismerik a vállalkozások az egyetemekkel, kutatóintézetekkel való kapcsolattartás jelentőségét.

Irányelvek a fejlesztésben:

1. A városoknak vonzani kell és meg kell tudni tartani a jól képzett munkaerőt.
2. A városoknak kell előkészíteniük a régiójuk számára az innovációs stratégiát.
3. A felsőoktatási kapcsolatok meghatározóak a városfejlesztés szempontjából.
4. A városoknak ki kell fejleszteniük egy kiegyensúlyozott és integrált információs stratégiát, amely összhangban áll a nemzeti és regionális stratégiával.

4.4.3. Több és jobb minőségű munkahely

A városok nemcsak lakóiknak, hanem az ingázók számára is biztosítanak munka-lehetőséget, ennek ellenére *magas a munkanélküliségi ráta a városokban*. Az uniós városok több mint kétharmadának alacsonyabb az aktivitási rátája, mint az országos átlag. 2001-ben mindössze a városok 10%-ában volt nagyobb az aktivitási ráta 70%-nál, pedig a Lisszaboni Stratégia ezt a mértéket tűzte ki célul 2010-re, de a valóság azt mutatja, hogy ezt nehéz lesz elérni.

A városi paradoxon: sok munkahely, mégis magas munkanélküliség

A városoknak van a legtöbb lehetőségük arra, hogy a helyi igényeket megértsék és tisztán lássák az adott térségre jellemző lehetőségeket, nehézségeket, s az újabb tevékenységet megtelepedését támogatni tudják.

Irányelvek a fejlesztésben:

1. Akkor tud egy város megfelelő munkahelyeket kínálni, ha rendelkezik azokkal az eszközökkel, amelyek segítségével előre tudja látni a gazdasági és társadalmi változásokat regionális és helyi szinten is.
2. Hatékony munkahely-teremtési eszköz lehet, ha a gazdaság kulcsszereplői képesek együttműködni.
3. Külön figyelmet érdemelnek azok a rétegek, akik valamilyen oknál fogva nehezebben jutnak be a munkapiacra, pl. nők, fiatalok, bevándorlók, fogyatékosok.

A foglalkoztatás növelése az oktatás és képzés színvonalának emelésével

Az *élethosszig tartó tanulás* feltételeinek biztosítása a városok feladata. Manapság szükség van az ilyen típusú képzési formára. Ennek oka elsősorban, hogy a kevésbé képzettek nem tudnak elhelyezkedni a munkaerőpiacon, számukra valamilyen alternatív lehetőséget kell kínálni, másrészt a gazdasági ágazatok súlyának átalakulása folyamatos, ennek következtében a korábban a nehézipar, bányászat területén dolgozók nagy részének új munka után kell nézni. Ahhoz, hogy a városok versenyképesek legyenek, vonzóvá kell válniuk a jól képzett szakemberek számára, illetve sikeresen kell megtalálniuk azokat a munkavállalókat, akik éppen a be nem töltött munkahelyek egyikén szeretnének dolgozni, ezzel növelve az aktivitási rátát is.

A *bevándorlók* munkapiaci integrálása szintén fontos feladat, számos olyan képességgel rendelkezhetnek, amellyel a helyi lakosok nem, így bővíthet a szolgáltatások köre a városban. Ezzel a társadalmi kirekesztettség jelensége visszaszorítható, ami gazdasági növekedést eredményezhet helyi és regionális szinten egyaránt.

Irányelvek a fejlesztésben:

1. Élethosszig tartó tanulás és az oktatási, képzési rendszerek modernizációja, az infrastruktúra fejlesztése.
2. Kiemelten támogatni azok tanulási lehetőségeit, akik hátrányos helyzetben vannak a munkaerőpiacon (pl. akik korán abbahagyták tanulmányukat, az alacsonyan képzettek, idős emberek, bevándorlók, a kisebbségben élők).
3. Támogatni kell azokat, akik több és sokoldalú képzettséggel rendelkeznek, nagyon fontos szerepük lehet elsősorban a szolgáltató szektorban.
4. Külön figyelmet kell szentelni a tartós munkanélküliek munkapiaci reintegrációjára.

4.4.4. Egyenlőtlenségek a városokon belül

Ha megnézzük az egyes városok munkanélküliségi rátáját, azt tapasztaljuk, hogy elég nagy a mutató szórása. Egy felmérés szerint a *nagyvárosok bizonyos területein* a munkanélküliségi ráta elérheti akár a 60%-ot is, a közepes városokban ez az érték 47-48%. Jelentős számok ezek, főleg, mert ehhez a magas rátához számos területen a szegényes környezet, a bűnözés, az oktatás alacsony színvonala társul, ezen kívül a várható élettartam is alacsonyabb, mint a központi területeken. A legnagyobb gond, hogy bár ezek a területek közel vannak a fejlett régiókhoz, központokhoz, a kapcsolattartás mégis hiányos, ami tovább nehezíti a fejlődést a hátrányos helyzetű térségekben, központokban, de városi területeken is.

Társadalmi integrálódás és az egyenlőség lehetősége

A társadalmi kirekesztés orvoslása kulcsfontosságú tényezője a városi politikának. A következő csoportokra kell figyelmet fordítani:

1. A bevándorlók integrálása: a bevándorlók a városi lakosság egyre nagyobb hányadát teszi ki. Az egyes országokban a problémájuk kezelésére hozott döntések nemzeti szinten születnek, azonban a konkrét megvalósítás a városokra hárul, de sokszor az ehhez szükséges, elsősorban anyagi feltételeket nem biztosítják. Fontos feladat a nyelvi oktatás támogatása, hogy legalább kommunikálni tudjanak a környezetükkel. Továbbá biztosítani kell, hogy a bevándorlók is képesek legyenek részt venni szociális programokban.
2. Fiatalok és gyerekek: minden fiatalnak részt kellene venni oktatásban, képzésben, mert ha képzetlenek, az ebből adódó hátrányok (pl. munkanélküliség, rossz egészségi állapot, drogozás, zendülések) leküzdésének költsége a városok költségvetését fogja érinteni. A fiatalok munkanélküliségi rátája a legtöbb országban az országos átlagnál jóval magasabb. Fontos tudni, hogy bármilyen stratégia, program akkor lesz sikeres, ha a fiatalokat motiválják is, megértetik velük, mi miért fontos (pl. iskolába járni, ahol a tanár-diák és diák-diák kapcsolat révén a fiatalok megtanulják azt is, hogyan kell alkalmazkodni a többi emberhez).
3. Női egyenjogúság: a legnagyobb gondot az jelenti, ha (pl. szülés után) némi kihagyás után jelennek meg a nők újra a munkapiacon. Hiába van meg a képzettségük, a kiesett időszak gyakorlati tapasztalatai hiányosságot jelentenek. A kisebbséghez tartozó vagy gyermeküket nevelő anyák különösen kiszolgáltatottak ebben a helyzetben.

Irányelvek a fejlesztésben:

1. A bevándorlók integrálása.
2. A fiatalok képzése, oktatása.
3. Küzdelem a gyermekszegénység ellen.

4. Növelni kell a nők esélyeit a munkapiacon.
5. A gyermekes anyák munkapiaci lehetőségeinek kiszélesítése.

A biztonság növelése a városokban

A *bűnözés* elsősorban a városokban koncentrálódik, különösen a drogokkal kapcsolatos bűncselekmények száma nőtt az elmúlt években. Ezért minél nagyobb egy városban a biztonság, annál vonzóbbá válik a gazdasági szereplők számára, kiemelt területet jelent a bűnözés kezelése.

Irányelvek a fejlesztésben:

1. A bűnözés megelőzése már a városi terek tervezésénél kezdődik, ha szép, tiszta a környezet, átláthatóak az utcák, terek és odafigyelnek az elhanyagolt területek fejlesztésére, kevesebb bűneset elkövetésére csábítja az embereket a rendezett környezet.
2. A fiatalokra már azelőtt oda kell figyelni, mielőtt „karrierjük” beindulna.
3. Meg kell szervezni a városi területek őrzésének módjait.

4.4.5. Kormányzás

Városok és régiók

A stratégiai döntéseknél nemcsak nemzeti, regionális szinten kell gondolkodni, hanem a helyi, városi szereplőknek is fontos feladataik vannak, hiszen nem lehet minden kérdésben csak nagyobb területi egységben gondolkodni. Ami nagyon fontos: az *egyes területi szintek közötti együttműködés* és különböző kérdésekben egymás segítése, annak érdekében, hogy egy fenntartható közösségi szint jöjjön létre.

Irányelvek a fejlesztésben:

1. A globális verseny kihívása együttműködést kíván meg a városok és a körülöttük lévő területek között.
2. A városi-vidéki koordináció elsősorban pénzügyi együttműködést jelent.

A fenntartható városi fejlődés integrált megközelítése

Ahhoz, hogy a városfejlesztés sikeres legyen, egy hosszú távú, előre jól átgondolt stratégiát kell kidolgozni. A tervezés folyamatába be kell vonni az érintett feleket (nemzeti, regionális, helyi szint), hiszen csak ők tudhatják, hogy egy-egy érintett kérdéskörben helyi, regionális szinten melyek a sajátosságok. A fenntartható fejlődés megvalósítása során társadalmi és környezeti tényezőket is figyelembe kell venni.

Irányelvek a fejlesztésben:

1. A kulcsszó a hosszú távú tervezésen van!
2. A tervezésben érintett terület képviselőit be kell vonni a tervezésbe.

Civil részvétel

A kormányzati szinten hozott döntések legitimitását az adja, ha a civil társadalom is részt vesz a döntési folyamatban. A helyben történő eseményeket, a helyi jellegzetességeket csak ők tudhatják. Különösen fontos szerepük van ebben a folyamatban a nőknek és a fiataloknak.

Irányelvek a fejlesztésben:

1. A városok fenntartható növekedésének feltétele, hogy a civil szektor (nonprofit szervezetek) szót kapjanak a fejlesztés során.
2. Csökkenteni kell a távolságot a civilek és a politikusok időértelmezésénél, mely eltérés elsősorban a közigazgatási rendszer túlzott bürokratizmusából ered.

4.4.6. A városok megújulásának finanszírozása

A városok megújulásának fő finanszírozója az EU Strukturális Alapja, ezenkívül az EIB (European Investment Bank), az EBRD (European Bank for Reconstruction and Development) és a CEB (Council of Europe Development Bank) finanszírozza a városi fejlesztéseket, elsősorban hitelnyújtással (pl. az EIB 2004-ben 6,1 milliárd euró hitellel finanszírozta a városi környezet fejlesztését). Az EIB és a CEB egy kiemelt támogatási területe a volt szocialista EU tagországok lakásállományának megújítása.

A finanszírozási lehetőségek fejlesztése

A gazdasági növekedés és az innováció támogatása mindig kockázatokkal jár, ezért olyan támogatási formákra van szükség, ami csökkenti a finanszírozás kockázatát. Az EU Strukturális Alapján keresztül a 2007-2013-as tervezési időszakra bevezetnek egy új támogatási formát, a JEREMIE-t, amely remélhetően megfelel a fenti követelménynek és hozzájárul a gazdasági növekedéshez, a foglalkoztatás növeléséhez és a társadalmi kirekesztés csökkentéséhez.

PPP konstrukciók

A városok fejlesztéséhez nemcsak a városvezetők döntései szükségesek, a magánszektor is sikeresen járulhat hozzá a városok vonzóvá tételében, források vagy egyéb ötletek, javaslatok átadásával. A *magánszektor tapasztalatai* sikeresen felhasználhatóak a városok fejlesztésében. Eddig csak olyan területeken, mint pl. az egészségügy, IT, turizmus volt népszerű a PPP, azonban meg kell barátkozni a gondolattal, hogy a városi tervezésnél is fontos szerepük lehet.

Irányelvek a fejlesztésben:

1. A közösségi finanszírozást ki kell egészítenie a magánfinanszírozásnak.
2. A magánszektor nemcsak pénzt, hanem tapasztalatokat is biztosíthat.
3. A sikeres PPP-hez elsősorban jól átgondolt, hosszú távú tervezés szükséges.

4.5. Tanulságok a magyar város, pontosabban településhálózat fejlesztés számára

1. Az Európai Unió regionális politikájában egyre nagyobb hangsúllyal jelenik meg a *település, s azon belül a város*, illetve a *város és környezete* tudatos fejlesztése. A 2007-2013 közötti időszakban tehát a különféle szektorális OP-ben és a regionális OP-ben kiemelten kell kezelni a városfejlesztést, illetve a város és a környezete fejlesztésére vonatkozó célokat.
2. Nélkülözhetetlen az Országos Területfejlesztési Konceptió részeként, annak kiegészítéseként *Országos Településhálózat-fejlesztési Irányelveket* kidolgozni. Ezekben az irányelvekben reagálni kell az Európai Unió regionális politikájának elvárásaira, azokat adaptálni a magyar viszonyokra és megkeresni a legfontosabb fejlesztési irányokat, amikre alapos szakmai és finanszírozási eligazítást kell nyújtani.
3. A hat-hét regionális központ szintjén megindult *fejlesztési pólus program* mellett elő kell készíteni a hazai középvárosok fejlesztésére vonatkozó elképzelés rendszert, amit részben a szektorális OP-kben, részben a regionális OP-ben kell érvényesíteni. Kiemelten kell kezelni a *középvárosok rehabilitációs programját*, ami vonatkozzon a közlekedési rendszereik megújítására, a városi belső terek (épületállomány) felújítására és a kor igényeinek megfelelő beépítésekre, valamint hasonló szellemben a telekkialakításra, a barna ipari területek rehabilitációjára, megfelelő szintű közművek kiépítésére. A középvárosi szerepkörök intézményi bázisainak megerősítése döntő jelentőségű lehet az egyes régiók fejlesztési elképzeléseinek megvalósításában.
4. Hasonlóan célszerű áttekinteni a *hazai kisvárosok fejlesztési elképzeléseit*, döntően a kistérségi szerveződések segítése érdekében, kiemelt hangsúllyal az elérhetőségre, a szolgáltatások biztosítására, a megfelelő (vonzó) infrastrukturális feltételekre. Támogatni kell a kisvárosok fejlesztési elképzeléseinek (fejlesztési stratégia, program) kidolgozását, azok összhangba hozását a kistérségre készülő fejlesztési elképzelésekkel. Célszerű szabályozni a várossá válás rendszerét, az összhangba hozni a kistérségi hálózat további lehatárolásával.

5. Nem csak Európai Uniós eszközöket kell megmozgatni a városi építészeti környezet és infrastrukturális rendszer megújítására, illetve fejlesztésére, hanem ezek finanszírozására az állami eszközök mellett új megoldásokat kell kikísérletezni (pl. városi kötvény, helyi PPP konstrukciók) és bevezetni.

Irodalom

- Barsi B. – Csizmadia (2002): Egy nagyváros helyzete az információs társadalomban. *Tér és Társadalom*, 2. 147-172. o.
- CEC (2005): Cohesion policy and cities: the urban contribution to growth and jobs in the regions. Commission Staff Working Paper. Commission of the European Communities, Brussels.
- Dóry T. – Ponáz Gy. M. (2003): Az infokommunikációs ágazatok szerepe és súlya a magyar városhálózatban. *Tér és Társadalom*, 3. 165–181. o.
- Enyedi Gy. (1997): A sikeres város. *Tér és Társadalom*, 4. 1–9. o.
- ESDP (1999): European Spatial Development Perspective. Postdam (http://europa.eu.int/comm/regional_policy/)
- Illés I. (2002): *Közép- és Délkelet-Európa az ezredfordulón. Átalakulás, integráció, régiók*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2002.
- Izsák, É. (2003): *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői: Budapest és környéke*. Napvilág Kiadó, Budapest.
- Lengyel I. – Rechnitzer J. (2000) A városok versenyképességéről. In Horváth Gy.– Rechnitzer J. (szerk.): *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. MTA RKK, Pécs, 130–152. o.
- Nemes Nagy J. (1996): Soprontól Nyíradonyig. Városok a piacgazdasági átmenetben. In Agg Zoltán (szerk.): *Átéptetés. Közigazgatás. Területfejlesztés. Városmarketing*. Comitatus, Veszprém. 193–204. o.
- NORDREGIO (2004): The role, specific situation and potentials of urban areas as nodes in a polycentric development (ESPON project 1.1.1) (<http://www.espon.lu/projects>)
- OTK (2005): *Országos Területfejlesztés Konceptió*. VÁTI Kht, Budapest.
- Rechnitzer J. (1993): *Szétszakadás vagy felzárkózás. A térszerkezetet alakító innovációk*. MTA RKK, Pécs-Győr.
- Rechnitzer J. (1998): *Területi stratégiák*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs.
- Rechnitzer J.– Grosz A. – Csizmadia Z. (2004): A magyar városhálózat tudásalapú megújító képessége az ezredfordulón. *Tér és Társadalom*, 2. 117-157. o.
- Szirmai V. et al. (2002): *Verseny és/vagy együttműködés? Város és környéke kapcsolatai*. Budapest – Székesfehérvár, MTA Szociológiai Kutatóintézet, MTA RKK NYUTI Közép-dunántúli Kutatócsoport.
- Vision Planet (1999): A közép-európai, a Duna-menti és az Adria térség integrált területfejlesztési stratégiája. Irányelvek és fejlesztéspolitikai javaslatok. *Tér és Társadalom*, 1-2. 195-251. o.

4. Az Európai Unió regionális és városfejlesztési politikájának újabb jellemzői	105
4.1. A város, mint térbeli hálózati egység	105
4.2. Az városhálózat fejlődési irányai	107
4.3. A kelet-közép-európai térség városfejlődési sajátosságai	111
4.4. Fenntartható városi fejlődés az európai regionális politikában, 2007-2013	114
4.4.1. Vonzó városok	115
4.4.2. Az innováció, vállalkozás és tudásgazdaság támogatása	117
4.4.3. Több és jobb minőségű munkahely	118
4.4.4. Egyenlőtlenségek a városokon belül	120
4.4.5. Kormányzás	121
4.4.6. A városok megújulásának finanszírozása	122
4.5. Tanulságok a magyar város, pontosabban településhálózat fejlesztés számára	123