

---

## GYORS TÉNYKÉP

---

### VÁROSFEJLESZTÉSI DILEMMÁK SZEGEDEN TÖRTÉNELMI HÁTTÉRREL

(Dilemmas of Planning Urban Development: a Historical  
Review of Spatial Change in Szeged)

MÉSZÁROS REZSŐ

Úgy tűnik, hogy az ezredvég a *regionalizmus* értelmezésével, területfejlesztésével, a területfejlesztés tartalmának, struktúrájának, koncepciójának meghatározásával, a megvalósítás programrendszerének kialakításával telik el. Ötletek, vélemények, elemzések, kívánságok tömege kapcsolódik ide. A jelen írás is ezek közé sorolandó. Nem több, mint gondolat kísérlet egy magyar nagyváros sorsának néhány tényezőjéről.

#### *A várostest*

A 13. századtól követhetők azok a folyamatok, amelyek a térkitöltés, a térbeli terjedés igen változatos konfigurációját eredményezték. Ebben a hétszáz évben kiemelkedő volt a 19. századi lendület, amely Szegedet a századfordulóra a második legnépesebb magyar várossá emelte, miközben az árvíz csaknem teljesen elpusztította a várost. Ám az akkori modern városépítési elvek szerint megformált városszerkezet a térfejlődés újabb lehetőségeit (és részben korlátait) teremtette meg. Az elképzelés a körtöltésen belül mintegy 200 ezer ember számára látott elhelyezési lehetőséget. A reálfolyamatok azonban ezt kevésbé vették figyelembe. Már a 20. század elején elkezdődött a körtöltésen kívüli területek parcellázása és beépítése szegényes falusi házakkal. Ez máig feloldatlan funkcionális morfológiai kontrasztot teremtett.

Az I. világháború utáni új földrajzi helyzetben, az új térbeli kapcsolatrendszer kialakításának időszakában ismét az érdeklődés előterébe került az 1909-ben felvetett Nagy-Szeged gondolat, ami végül is 1974-ig, a környező falvak Szegedhez csatolásig jelen volt a várospolitikai szemléletben. A II. világháború után a várostest fejlődése a '60-as években vett nagyobb lendületet.

Érdeemes megvizsgálni, hogy a város fejlődésének folyamata, hogyan jelenik meg a várostest alakulását alapvetően meghatározó városfejlesztési-rendezési tervekben. Nem az a fő kérdés, hogy a tervezés (és a megvalósítás) kényszerei adott esetben miféle torzót eredményeztek, hanem az, hogy a tervezés a maga konkrét produktumával akart-e szemléletet alakítani? Törekedett-e arra, hogy felismerje a város hosszú távú életképességét adó fő funkciók térbeli és morfológiai összefüggéseit? Vállalkozott-e arra, hogy a "napi" városrendezési feladatok ezt ne homályosítsák el?

Kissé ambivalens érzés alakul ki az emberben, ha az elmúlt 100 év fontosabb városfejlesztési-rendezési terveit áttekinti. Az árvíz utáni újjáépítést megálmodó *Lechner Lajostól* napjainkig sokféle hangsúly, szemlélet érzékelhető, de úgy tűnik, hogy a szükségesnél kevesebbszer merészkedett a gondolat a fantázia világába, illetve a távolabbi jövőbe, bár kétségtelenül végig jelen van a belvárost megőrizni szándékozó akarat. *Takács Máté* építész alapos összegzést készített a város árvíz utáni fejlesztési-rendezési terveiről. Nagyon tanulságos végigkövetni a folyamatot, a város mai térproblematikájának számos eleme ismerhető fel. Lehetséges, hogy a korábbi tervek elemzésére nagyobb hangsúlyt kellene fektetni a településfejlesztési koncepció kidolgozásakor.

Az 1879-es *Lechner-féle újjáépítési terv* után 1941-ig nem készült újabb átfogó városfejlesztési terv. 1911-ben azonban megszületett a város külterületekre is kiterjedő Építési Szabványrendelete, amely igen részletesen szabályozta a telkek, földterületek beépítését.

Az első világháború után a város intézmény-hálózata bővült, elkészült a Dóm-téri együttes, a klinikai negyed, fejlődött a tömegközlekedés. Az 1920-as, 30-as években jöttek létre a körtöltésen kívüli családiházak lakótelepek a szakemberek tiltakozása ellenére.

Az 1941. évi városfejlesztési program a fejlesztési célokat két emberöltőre (60 évre) tűzte ki. A város belterületi lakosságát 2000-re 150 ezer főre becsülték. Legfontosabb célkitűzés a lakossűrűség növelése volt: a városiaság alacsony szintjének okát a szétszóró, laza településmódban látták. A város fejlesztésére a terv által alkalmasnak tartott területek napjainkig nagyrészt beépültek. A fejlesztési program igen alaposan foglalkozik a közlekedés valamennyi ágával. Nem javasolja azonban újabb Tisza-hidak építését, csupán a vasúti híd áthelyezését irányozza elő. A második világháború miatt azonban a fejlesztési elgondolások csupán tervek maradtak.

A második világháború utáni első városfejlesztési tervet *1947-ben* hagyta jóvá a város közgyűlése. A terv célja az volt, hogy a történelmi-műszaki-gazdasági-társadalmi adottságok alapján kijelölje a fejlődés útját. Gondosan elemezte a súlyos *lakáshelyzetet*, elsődleges célja ennek és a *kommunális ellátásnak* a javítása volt. A városfejlesztési terv szerkezete, hangvétele lényegében megegyezett a háború alatt készített tervvel, néhány vonatkozásában azonban alapvető eltérést mutat: elhatározta a személypályaudvar kitelepítését és új főpályaudvar kialakítását az Öthalmi és a Kálvária út között 200 m széles sávban, ahová az összes vonat befutna. Nagyobb távlatban új közúti Tisza-hidak építését vetette fel, a Bécsi körutat meg kívánta hosszabbítani a Tisza-partig. A Boszorkány-sziget térségbe tervezett vasúti hidat közúti közlekedésre is alkalmas módon javasolta megépíteni, nagyméretű ipari területeket jelölt ki a Tisza jobb- és bal partján, a Dorozsmai út mindkét oldalán és a Francia-hegy (ma Újrókus) területén.

A fürdő negyed számára kijelölte a Torontál tér és a Temesvári körút közötti Tisza szakaszt Újszegeden. Építési tevékenység a kisebb háborús károk megszüntetésén túl azonban nem volt, így a szép elhatározások tervek maradtak.

1952-ben a megváltozott bel- és külpolitikai viszonyokhoz illeszkedő újabb fejlesztési programot hagyott jóvá a városi tanács. Szembetűnő a gigantikus méretű *ipartelepítés* javaslata: a szegedi oldalon 550 ha, Dél-Újszegeden 100 ha ipari területet jelölt ki (820 ha összes lakóterület mellett). Az ipari területek munkáslétszámát 85 ezer főre, a város lakosságát 1972-re, mindössze 105 ezer főre becsülte, Újszegedet egészen a Marostó Töltés utcáig nagy térigényű közintézmények számára tartotta fenn. Napjainkig visszatérő javaslat az E5-ös út Maty-fehértói csatorna melletti kitérítése. Az új közúti hidat a Római körút-Temesvári körút között tervezi. Építési-városfejlesztési tevékenység azonban ebben az időben alig folyt a város területén.

A város legújabb-kori nagyobb arányú fejlődése 1957-ben indul új városfejlesztési program alapján, mely 1970-ig – a város általános rendezési tervének kormány általi jóváhagyásáig – többször módosult. A terv jellemzője a *külső, központ-fejlesztő energiára való alapozás* (Budapest ellenpólusainak létrehozása, koncepció alapján). A város közelében Domaszék térségében mintegy 40 ha területet jelölt ki petrokémiai kombinát építésére és további 200 ha-t tartalékolta a kiegészítő ipari létesítmények számára. A teljes körtöltésen belüli területet és Újszeged egy részét többszintes átépítésre javasolta Dél-Újszegedre 80 ezer fős, új városrészt javasolt, új Tisza-híddal. Ebben a tervben jelent meg a Harmadik körút a Felső-Tiszaparttól a Tisza-pályaudvarig, valamint az új főgyűjtő csatorna. Figyelemre méltó a tervben, hogy a város fejlesztését együtt tervezi Kiskundorozsma, Tápé, Szőreg és Gyálarét községekkel, de megtartja önálló közigazgatási egységüket.

A város belterületén is feltárt *olajmezők* és az alacsonyabb költséggel beépíthető lakóterületek hiánya 1975-ben szükségessé tette a kormány által jóváhagyott általános rendezési terv felülvizsgálatát. A felülvizsgálat és módosítás során többségében megmaradt az eredeti terv városszerkezeti koncepciója, de a fejlesztést már elsősorban a helyi-helyzeti energiákra alapozta és részletesebben feltárta a *környezeti ártalmakat*. Megjelent a tervben az olajipar területigénye, de elmaradt a domaszéki, repülőteri, dorozsmai, újszegedi korábban tervezett iparkörzet.

Megállapította, hogy a város belső területe – visszafogott átépítés mellett is – nagyobb távlatban is kielégítik a fejlesztési igényeket, ezért elhagyta Dél-Újszeged lakóterületi célú felhasználását, ugyanakkor a repülőteret tartalék lakóterületként jelölte ki, számolva az M5-ös autópálya szívéhatására. A terv hangsúlyozta a történelmi városrészek – Belváros, Felső- és Alsóváros, valamint az ekkor már a várossal egyesült községek belső magjainak – fokozott védelmét. A közép- és felsőfokú intézményhálózatot a vonzáskörzetre, a közlekedést és a kommunális ellátást a nappali népességre méretezte.

A városszerkezetet is befolyásoló közlekedési módosítása a tervnek, a *Déli Tisza-hídnak* a harmadik körút vonalába helyezése volt. Új forgalmi kapcsolatként jelentkezett a tervben a 47-es sz. út összekötése az M5-ös autópályával a várostól északra, a Debrecen-Szeged-Pécs autótút részeként. Az általános rendezési terv alapvető céljának megfelelt: a városfejlesztés-rendezés-építés során biztosította a térbeli keretek összhangját.

Az 1980-as évek elején (1982-83) a társadalomban, majd az urbanisztika különböző szakterületein is olyan mértékű fejlődés indult, amely néhány sarkalatos ponton rövid idő alatt túlhaladottá tette a 70-es évek metodikája szerint készített tervet (építési tilalmak feloldásának kikényszerítése, lakótelep-ellenesség, egyre romló gazdasági lehetőségek, stb.).

Az átmenetinek vélt nehéz gazdasági helyzet és a hiányzó anyagi feltételek miatt azonban csak a szabályozási terv "naprakésszé" tételére került sor 1986-ban. 1989-ben elkészült a teljes körű felülvizsgálathoz szükséges előzmények feltárása és ezzel elkezdődött az új távlati fejlesztési koncepció kialakítása. Az új terv legfontosabb szemléleti újdonsága az, hogy a korábbiaknál nagyobb mértékben hangsúlyozza a funkcionális tereket, a funkciók térigényét (pl.: először jelenik meg önálló városfejlesztési-rendezési elemként a felsőoktatás), de hangsúlyosabb lehetne a város nemzetközi szerepkörének városfejlesztési megjelenítése.

A város elmúlt száz évi funkcionális és térbeli fejlődése azt eredményezte, hogy:

- *egyközpontú* maradt, így a belváros funkcionális szerepe ma is meghatározó,
- a külterület-belterület viszonya a városon belüli, illetve a város közvetlen környezetét érintő területi fejlődés nagyon fontos eleme volt. De a község alakítások, valamint az 1974-es település összevonás óta a külterület városfejlesztési értelmezése háttérbe szorult,

- a *hidak hiánya* miatt a folyó két oldalán lévő településrészek egymáshoz kapcsolódó fejlődése hosszú ideig korlátozott volt (területfejlesztési szegregáció alakult ki),
- a funkciók kialakulása, városon belüli lokalizációjuk és a város térbeli kiterjedése időben *nem volt szinkronban*, ezért kedvezőtlen funkcionális kiveredés jött létre, főként a belső gazdasági (ipari) tér és a lakosság térbeli elhelyezkedése vonatkozásában,
- egy-egy funkció fejlesztése *nem volt folyamatos*, így az adott funkció elhelyezkedésében térbeli széttagolódás alakult ki. Jól érzékelhető ez elsősorban a felsőoktatás és kutatás épületeinek elhelyezkedésében,
- nem épült ki megfelelő mértékben és időbeni megfelelésben a *regionális és nemzetközi szerepkör objektumrendszere*, és ezzel együtt, jórészt figyelmen kívül maradt e funkciórendszer belső tér-alkalmassági és térfelhasználási összefüggéseinek a feltárása, konkretizálása,
- miközben az új gazdasági szereplők városon belüli elhelyezkedése, térbeli terjedése, az új intézményi struktúra bővülése, illetve egyes funkciók területi kiterjedése következtében a *tradicionális városszerkezet funkcionális tartalma* (és az ehhez kapcsolódott társadalmi szerkezet, életvitel és értékrend) véglegesen *átalakul*. De a tudati pályákon, a napi szóhasználatban a régi szerkezet és elnevezés nem halványul. Tulajdonképpen ez konfliktushelyzet, amit előbb-utóbb kezelni kell. Érdekes és jellemző, hogy a várost bemutató írások, de még a tervek is, a tradicionális városrészek taglalásakor többnyire csak a "rég életképet" részletezik. Talán érdemes lenne a belső területfejlesztési elmozdulásokat is elhelyezni a városképben és a város értékeként minősíteni új, életképességet növelő folyamatokat.

Az *egyközpontúság* és az ebből adódó *zsúfoltság* állandósulni látszik, ezért koncepcionális kérdésként merül fel a belváros sorsa. A nemzetközi gyakorlatban alapvetően két nézet él. Az egyik szorgalmazza az ingatlan-beruházások és a magas szintű szolgáltatások belvárosba való telepítését; a másik pedig igyekszik ezeket a tevékenységeket a belvárostól kifelé, de még a belső várostestben, lehetőleg csaknem egyenletesen elhelyezni.

Az első megoldás elsősorban az ingatlanforgalmazás érdekeit fejezi ki (a belvárosi befektetések minimalizálják a kockázatot, növelik a beépítési sűrűséget és az ingatlanhasznosítás módosításával, úgymond funkcióváltásokkal növelik a bevételt). Rendkívül fontos ebben az esetben az ingatlan tulajdonos szerepe. De e megoldás sikere nemcsak gazdasági okokkal magyarázható. Mindenütt a világon a városközpontba való visszatérés annak az értékváltásnak a következménye, ami a városi tér felosztásában a funkcionális és szimbolikus fogyasztási formákban végbement. E modellnek azonban sok problémája van. Elsősorban rugalmatlan, a belváros és a többi városrész elkülönülését idézi elő, irracionálisan magassá növeli az ingatlan árakat (bérleti díjakat), közlekedési eldugulást eredményez, stb. Bár a városfejlődésnek azon szakaszában, amikor a városfejlesztéshez belső pénzforrásokat is teremteni kell, kellő kontrollal, mértéktartással előnyös is lehet.

A másik megoldás a belvárost szeretné tágítani, azért, hogy hosszabb távon a város értékes belső területei növekedjenek és egyben a fenti feszültségek is elkerülhetőek legyenek. Ám ez a megoldás a város pénzügyi beavatkozását igényli (a kívánt területeket infrastrukturálisan fel kell javítani).

Ez a dilemma Szeged fejlesztése kapcsán sem kerülhető meg, de hosszú távon a második megoldás kínál nagyobb előnyöket.

Szegeden a városon belüli területi kapcsolatrendszerek leginkább sajátos megjelenési formáit a csatolt települések adják. Ez a településeggyüttes-állapot több mint "egyszerű" igazgatási kérdés, bár létrejött az *agglomerációs fejlődés* egy pillanatára adott közigazgatási válasz volt.

A településhálózat adminisztratív alakítása eme eljárásának ez az esete 1974-ben történt, amikor *Szegedhez csatoltak öt közeli községet*. Ezek a - városhatáron belüli - települések többnyire hosszú történelmi múlttal rendelkeznek, a jelenben (még) léteznek, de települési státusuktól már megfosztottak, önálló jövőjük pedig valószínűleg nincs. Kétségkívül, jelenleg a város részeit. De vajon részei-e valójában? A városodás folyamatában léteznek, vagy falvak maradtak a városon belül? Úgy vélem, hogy a város távlati sorsának ezek alapvető kérdései. (A probléma lényegét Algyó kiválása nem érinti.)

Lehetséges, hogy a település-összevonás óta eltelt idő viszonylagos rövidege miatt, de a csatolt települések nem váltak a város szerves részeivé. Ezt leginkább a kapcsolatrendszerek mutatják igen kifejezően. Az individuális, valamint a gazdasági, társadalmi igazgatási kapcsolatrendszerek rendkívül sűrűk és tartósak, ám nagyon szegényes és esetleges a csatolt települések egymás közötti direkt kapcsolatrendszere - természetesen nemcsak közlekedési értelemben. Ha ugyanis a kapcsolatok útját végig követjük, az a meglepő felismerés adódik, hogy számos közülük a városmagon keresztül haladva tart a másik csatolt településhez. Ebben az értelemben tehát ezen térszerkezet legáltalánosabb megnyilvánulása a centrum-periféria viszony. Ugyanakkor a teret elhagyó kapcsolatrendszerekben jól érzékelhetők a csatolt falvak önálló külső kapcsolatai más településekhez, vagyis a belső integráció centralizált, míg a külső, a kifelé irányuló decentralizált.

A *csatolt falvak "különállásának"* számos funkcionális és morfológia jele is van:

- ma is tartják régi működési és formai jegyeiket. Az épülő új lakásokhoz kert kapcsolódik, általános a főmunkaidőn kívüli kertgazdálkodás,
- az "öslakók" nem tartják magukat városi polgárnak, sőt észrevehető, hogy erősödik a (volt) települési névhez való, gyakran látványosan megnyilvánuló kötődés (például monográfiákat készítettek a településről),
- Algyón néhány éve faluházat avattak,
- az aktív keresők túlnyomó többsége (közel háromnegyede) a városban dolgozik, utazik naponta 10-15 km-t, de nem ingázó. Másutt fele ilyen távolsággal hátrányos helyzetű ingázónak minősülne,
- a város tehetősebb polgárai (a legkülönbözőbb társadalmi rétegekből) szívesen költöznek különösen Szőregre, Tápéra, ebbe a szerintük szuburbán zónába, ám gyorsan átveszik az itteni falusias életmódot, életritmust,
- ám városi intézmények nem települnek ki, egyik csatolt település sem lett városi minőségű decentrum,
- a város lakói sem tekintik a város részének e településeket, inkább annak tartják az új lakótelepet, mert azt ők, a korábban is városiak lakják,

- ugyanakkor a népesség foglalkozási szerkezete közelít a városihoz,
- ennek ellenére azonban változatlanul fontos a mezőgazdaság szerepe,
- a jelentős bevándorlás miatt a csatolt településekben az új házak aránya látványosan növekedett - új területen van a régi házak helyén és döntően a 70-es évtizedben. A 80-as években azonban csökkent az ütem (ebben feltehetően szerepet játszott a telekhiány is), de a lakásállomány modernizálódása folyamatosnak minősíthető.

Az összevonás óta eltelt közel két és fél évtized azt bizonyította, hogy e településeknek a városhoz tartozása következtében kifejezettebbé váltak a városon belüli területi különbségek az életkörülményekben és a települési fejlődés jellegében. Úgy tűnik, hogy a város szinte falként körülvette magát lakótelepekkel, közvetve kijelölte a város határát is a közszemléletben. Mintha kifejezett volna egyfajta elzárkózást!

Az a véleményem tehát, hogy még mindig több a falusi vonás Tápén, Szőregen, Kiskundorozsmán és Gyálaréten, mint a városi jelleg. Azt lehet mondani, hogy a szuburbán minőségű területek nem kellő mértékben gyarapodtak ezekben a városrészekben.

Nem került sor a városi színvonalhoz felzárkóztató infrastruktúra fejlesztésére sem. Ez nemcsak a város mutatóit rontja, hanem a város kívánatos térszerkezeti fejlődését is akadályozza. De ez a megállapítás kissé félrevezető. A területi fejlettségbeli különbözőség bizony a tradicionális városon belül is jelen van. Sőt, esetenként a belső városrészek még rosszabb paraméterekkel rendelkeznek. Ezért, nézetem szerint, alapvetően innen vezethető le a város és a csatolt települések konfliktusa. Ellenérdekeltségek sorozata épült be a szakmai- és a közvéleménybe, és ez táplálja az önállóvá válási igényeket is. Településfejlődési szempontból azonban aligha vitatható, hogy itt olyan település-együttesről van szó, amely speciális megközelítést igényel mind részeit, mind egészét tekintve.

Azt gondolom, nem az lesz a meghatározó, hogy e települések elválnak-e egymástól közigazgatásilag vagy nem, hanem az, hogy milyen új működési mechanizmusok alakulnak ki, hogyan formálódik tovább ez a speciális térkombináció. Vagyis nemcsak azt kell ismerni, hogy a jelen új tényezői milyen gazdasági funkciót hordoznak, hanem azt is, hogy azok térbeli terjedése milyen sajátossággal bír, és milyen konfigurációt alakít ki. Az viszont valószínűsíthető, hogy nemzetközi jelentőségű funkciót hordozó térfelhasználás legfeljebb *Szőregen* lehetséges.

A város fejlődésének ma még talán nem eléggé érzékelhetően, térben elkülönülten megjelenő eleme a szuburbanizáció, a szuburbán fejlődés. Értelmezése, az idevágó mutatórendszer tartalma, sem a hazai, sem a nemzetközi szakkörökben nem egységes.

A szuburbanizáció első meghatározása elővárosi fejlődést létrehozó folyamatra utalt. A definíciók egy csoportja mindmáig kizárólag a földrajzi fekvést veszi alapul (a szó eredeti jelentése is tulajdonképpen geográfiai volt: a városhoz viszonyított elhelyezkedést fejezte ki). Más megközelítések a fekvésen túl az adminisztratív függetlenséget tekintik a szuburbia legfontosabb sajátosságának (azért, mert a tapasztalat azt mutatja, hogy az elővárosiasodó települések közigazgatási hovatartozása sokkal inkább politikai, esetleg gazdasági érdek következménye, mint a város tényleges fizikai terjeszkedéséé). Nem teljesen helytállóak a statisztikai

alapú definíciók sem, hiszen többnyire egy adott városi népességszám fölött tartanak lehetségesnek a környezetben szuburbán fejlődést. A műszaki megközelítés hívei a szuburbiát településtervezési, építészeti típusnak tekintik (de vajon melyik építész az igazi szuburbán, a különálló amerikai szuper-családház, vagy az 50-es évek holland sorháza, netán a francia vagy a svéd többemeletes elővárosi tömbház?).

Meglehetősen gyakran határozzák meg a szuburbiát humánökológiai alapon, amelyben az ökológiai helyzetet vetik össze a demográfiai, illetve társadalmi, gazdasági tényezőkkel. Sokan a szuburbiát kizárólag lakóhelynek tekintik, amely kizárja a termelést, a kereskedelmi tevékenységet, csak a speciálisan a lakóterület ellátására szakosodó vállalkozásokat tűri el. Ugyanakkor a fejlett világ szuburbiáiban éppen a nem-lakófunkciójú fejlődés felé való elmozdulás érzékelhető, ami egy teljesen új városfejlesztési jelenség, általában a technourb-nak nevezett típust reprezentálja. Elégge általános viszont a szuburbia társadalmi alapú leírása, amely azt a középosztálybeliek lokalizációjának tekinti. Bár ennek számos ellenpéldája lelhető meg, mégis kétségkívül érzékelhető egyfajta társadalmi szegregáció a nyugati polgári társadalmak szuburbiáiban. Továbbá egyre inkább fontossá válik egyfajta szociálpszichológiai aspektus, amely több megközelítésben is megfigyelhető. Vagyis az, hogy a szuburbia egy jellemző életmóddal, viselkedési tulajdonságokkal azonosítható. De sokan ezt is elvetik és nem tartják indokoltnak a különbségtételt a városi és a szuburbán életmód között.

Ez a sokszínűség arra enged következtetni, hogy nem szerencsés azt a gondolkodási pályát választani, amelynek az a végcélja, hogy azonosítsa a hazai szuburbán-jelleget valamelyik külföldi modellel, és nem indokolt az előváros valamiféle ideáltípusáról sem beszélni.

Az előváros térben és időben változó település- és életforma. Az előváros végső soron egy térfolyamat terméke, amelyben meghatározó irány a város, ezért ennek minden jelenségét, rezdülését érdemes figyelni. Az a véleményem, hogy Szeged esetében, éppen a csatolt települések jelenléte miatt, a településen belüli körben is szükséges értelmezni a szuburbanizációt, abban a megközelítésben, hogy a családház- és kertés beépítettség magasabb színvonalú infrastrukturális ellátottsággal a városi minőség egy magasabb szintjét jelentheti.

### *A regionális szerepkör*

A város létrejöttét és létét helyi és helyzeti energiák (folyók, országhatár-menti helyzet) határozták meg. Ezért feltételezem, hogy a jövőben is szerepe lesz a város földrajzi, politikai földrajzi helyzetének, természeti környezeti adottságainak, valamint a város központi szerepkörének. Ezt a feltételezést megerősíti a város története, amelyen végig vonul a regionális szerepkör fejlődése.

Szegedet már a 12. században a regionális szerepkört megjelenítő kereskedelmi funkció (sólerakóhely) emelte ki a többi település közül. De földrajzi helyzete révén, a déli határvidéken, védelmi szerepet is betöltött. Korán, 1246-ban városi rangot kapott, majd 1498-ban elérte a magasabb hierarchiai szintet, a szabad királyi városi rangot, miközben az európai szellemi áramlat részévé vált és országos közéleti események színhelye volt (királyi hadak gyülekező helye, nemzetközi tárgyalások, országgyűlés színhelye) és tartósan őrizte nemzetközi kereskedelmi központ szerepét (Itáliába induló marhakereskedelem, bor export *Bécsbe*,

*Regensburgba, Gdanskba*). Feltehetően földrajzi helyzetének is köszönhető, hogy a török megszállás alatt fejlődni volt képes és megerősítette kereskedelmi központ funkcióját. Ez a szerepkör bővült az 1700-as években egy újabb, regionális hatókörű az egész Délvidékre kisugárzó funkcióval, az oktatással. A regionális funkciók életképességét nagymértékben segítette a város közlekedésföldrajzi helyzetének jelentős javulása a 19. században. A 19. század eleji reformkori általános fejlődés Szegedre is hatással volt. Tovább folytatódott a betelepülés, s igen figyelemre méltó, hogy ez időben a betelepülők között jelentős számú kisiparos volt. Erre az időszakra esik a Tisza szabályozásának megindulása, majd az 1850-es évek közepétől a vasúti és közúti közlekedés tervszerű fejlesztése. Vasúti híd épült, és 1857-ben megindult a forgalom Temesvár felé is. 1864-ben megnyitották az alföld-fiumei vasútvonalat, amely Szegedet Szabadka és Nagyvárad felé kötötte össze az ország távolabbi részeivel, később pedig Fiumével (Rijeka), vagyis a tengerrel. Mindez javította a város közlekedés-földrajzi helyzetének minőségét és erősítette központi szerepkörét.

Az első világháborút követő államhatár-módosítás kedvezőtlenül tette Szeged helyzetét. A város elvesztette déli vonzásterületének nagy részét és közlekedés-földrajzi helyzetének minősége is romlott. Ezek a körülmények ugyan lassították a város fejlődését, de másrészt a regionális szerepkört számos új impulzus erősítette, amely a város belső fejlődésére is nagy hatással volt: 1921-ben Szegedre költözött a Kolozsvári Egyetem, 1923-ban ide tette át székhelyét Temesvárról a csanádi püspök, 1928-ban Budapestről költözött a városba a polgári iskolai tanárképző főiskola, 1931-ben a külföld érdeklődését is felkeltő szabadtéri játékokat rendeztek a Dóm téren.

A déli területek elvesztése új vonzáskörzet kialakítására kényszerítette a várost. Ekkor kezdett formálódni az új országterület dél-alföldi részére kiterjedő vonzásterület. A város fejlődése a második világháború után sem volt egyenletes. Továbbra is hátrányos helyzetben volt, mert a várost elkerülte az iparosítás első hulláma, a feszült politikai viszony Jugoszláviával kifejezetten fékezte a város fejlődését, térbeli hatókörében bővülését.

A fejlődés nagyobb lendületet az 1960-as években kapott. A város megyeszékhely lett, fejlődött gazdasága, felerősödtek nemzetközi funkciói (1989-ben tagja lett az Európai Nagyvárosok Szövetségének). Elismert oktatási, kutatási, kulturális és egészségügyi központtá vált. De a nemzetközi szerepkör gyorsabb fejlődéséhez nem volt kellően kiépített intézményrendszere, erőtlen volt a várospolitika is e tekintetben.

Ebben az időben a város térben is kiterjedt. A dinamikus agglomerálódási folyamatok okán 1974-ben Szegedhez csatolták az 5 környező községet, új lakótelepek épültek. A városi minőség fejlődése a városon belül azonban igen nagy különbségekkel valósult meg.

Az 1990-es évek folyamatai jól jelzik, hogy Szeged jövőbeni regionális funkciórendszerében nem a hagyományos dél-alföldi központ szerepkör lesz meghatározó, hanem egy olyan regionális kapcsolatrendszerből adódó központi szerepkör, amelyben a kapcsolatok többsége részben a Szeged-Békéscsaba-Arad-Temesvár-Szabadka-Novi Sad térségben, részben az országon belüli speciális vonzásokban és részben egy tágabb nemzetközi térben él. Ez a térfejlődési lehetőség a hazai magántőke és a nemzetközi tőke számára is érdekes lehet.



A korábban három megyére kiterjedő dél-alföldi körzet ugyanis megszűnik karakteres régióvá lenni. A régió északi, északnyugati sávja leválik, központjai a főváros paracentrumai lesznek. Ezt a folyamatot erősítik a mai közlekedési adottságok is (az autópálya Kecskemétig tart).

A régió déli része nemzetközi régióvá válhat, amelyben Szeged integráló szerepet tölthet be. Számos új tényező (szabadpiaci, devizaelhelyezési, vállalkozásszervezési lehetőségek) működése is arra utal, hogy Szeged már a jelenlegi (többnyire szervezetlen) körülmények között is e térség természetes központjaként funkcionál. Úgy tűnik, hogy Szeged történelmi lehetősége, aktívan részt venni egy európai régió kialakításában, vagyis érdemben bekapcsolódni az új európai regionalizációs folyamatokba.

De szükséges azt is látni, hogy ebben a térszerveződési átalakulásban Szeged "hagyományos" nagytérségi kapcsolatrendszerre egyfajta versenyhelyzetbe kerül. A nagytérségi vonzásterület központjaiban fejlőd(het)nek a szegedihez hasonló funkciók, ami térbeli versenyt teremt Szeged számára (pl.: a felsőoktatás egyes területein, a gazdasági specializációs intézmények "elszívása" vagy a gazdaságélénkítő beavatkozások vonatkozásában már manapság is érzékelhető ez). A konkurencia erősödés a nemzetközi méretű funkciórendszer tekintetében is jelen van. A város egyes hagyományos regionális funkcióinak monopol helyzete gyengül. Fennáll a regionális szerepkör erőtlenedésének veszélye.

A problémakör rendkívül fontos várospolitikai tartalmat, hosszú távú koncepcionális összefüggést hordoz, hiszen éppen ezek a nagytérségi funkciók adják a város magas hierarchiai szintjét. Ezért elkerülhetetlen kijelölni azon funkciók körét, amelyek a város távlati fejlődését a leginkább meghatározhatják, továbbá kijelölni ezen belül valamiféle prioritás rendszert. Kétség kívül, ez nagy bonyolultságú feladat. Aligha vitatható, hogy a város napi életfolyamatainak fenntartása, fejlesztése, gondjai és a jövő igénye között itt húzódik a legnagyobb, alapvetően pénzügyi természetű feszültség.

### *Eurorégió-központ*

Magyarország az Európai Unióhoz való csatlakozásra készül. Ez a keserves, bonyolult, de történelmileg minden bizonnyal igazolható vállalkozás nemcsak a természeti és gazdasági erőforrások felhasználásának hatékonyabbá tételét igényli, hanem számos más tényező "idomulásának" elősegítését is. Elsősorban talán azoknak a szemléleteknek, erőfeszítéseknek és történéseknek a megértését, amelyek révén az Európai Unió létrejött, fejlődött és jelenleg működik. Nem remélhető ugyanis, hogy az a sajátjától eltérő szemléleteket, működési mechanizmust és hatalmi struktúrát képes eltűntetni.

*Gorzalak, G.* lengyel kutató érdekes könyvet jelentetett meg 1995-ben (*The Regional Dimension of Transformation in Central Europe*), amelyben többek között azt fejtegeti, hogy Közép-Európa jelenlegi térszerkezete általában hosszú távú településszerkezeti folyamatok során, illetve a XIX. századi iparosítás hatása eredményeként alakult ki és ezek együttesen vezettek a Kelet és a Nyugat közötti különbségek kialakulásához. Valójában az egyre gyorsuló iparosodás ellenére ez a hagyományos különbség a keleti és a nyugati régiók között ma is jelen van Közép-Európa országaiban. Ezen országok az átalakulás folyamatát erősen polarizált, regionális struktúrával, jelentős térbeli egyenlőtlenséggel, túliparosított városokkal,

fejletlen infrastruktúrával és szennyezett környezettel él meg. A szerző azt állítja a külföldi befektetések regionális megjelenésének vizsgálata alapján, hogy az tükrözi az adott régiók már korábban kialakult előnyeit, illetve hátrányait. Vagyis csekély lehet a valószínűsége annak, hogy a külföldi befektetések helyi jellemzői megváltoztathatók lennének, így a periférikus régiók kedvezőtlen fekvése egy további polarizációt növelő tényező lehet. Az a véleménye, hogy egy régió sikeres átalakulásának három meghatározó tényezője van: a gazdasági szerkezet sokszínűsége, a társadalmi-gazdasági fejlődés általános szintje és a tőke- és innovációs források közelsége. Mindebből következően egész Közép-Európát tekintve vannak olyan régiók, amelyek vezető szerepet játszanak az átalakulási folyamatban. Ennek a közép-európai központi térségnek a fő központjai: *Gdansk, Poznan, Wroclaw, Prága, Brno, Pozsony, Bécs, Budapest*. Fontos továbbá a fejlődés szempontjából különös figyelemmel lenni a periférikus területre, amely Lengyelország észak-keleti részétől Magyarország dél-keleti részéig tart. A periférikus helyzet "okozója", az alacsony fejlettségi szint, a viszonylag ritka népsűrűség, a falusi térségek túlsúlya, a gyengén fejlett városhálózat, valamint a külföldi befektetések alacsony szintje vagy hiánya.

Ezen általános közép-európai képen belül Magyarország helyzete némileg speciális vonásokkal is rendelkezik. Fontos felidézni, hogy 1968-ban Lengyelország után hazánk is ún. "technikai megállapodást" kötött az EGK-val (ez egyfajta árkötelezettséget tartalmazott), ami azt eredményezte, hogy Magyarország az informális kapcsolatok bővülő sorozatát alakíthatta ki az EGK országaival. Ez a szemlélet formálásában tagadhatatlan szerepet játszott, ám eközben a nyugat-európai integráció a belső területi fejlődés számos olyan új elemét hozta felszínre, amelyeknek azonnali hazai "leképezésére" sem társadalmi, sem gazdasági, sem politikai lehetőség nem volt. Nagyon érdekes, hogy ebben az új belső területi fejlődésben Nyugat-Európában nem ugyanazok a régiók kerültek a fejlődés élvonalába, amelyek az európai tradicionális ipari fejlődés fő területei voltak, hanem például *Bajorország, Baden-Württemberg, Katalónia, Közép-Olaszország*. Fejlődésük fontos eleme volt a regionális fejlesztési program, amelyeket gyakran a regionális kormányzatok, a központi szervek ellenállásával szemben dolgoztak ki. Vagyis érzékelhetővé vált, hogy kibővült a regionális hatalom mozgásteré. Ily módon a nyugat-európai fejlődésben két fő vonulat vált meghatározóvá, az egységes európai identitás megteremtésére való törekvés és a regionalizmus.

A régiók együttműködési hajlamait, vagy együttműködési kényszereit elsősorban a gazdasági szerkezet azonossága, a szerkezet-átalakítási elképzelések hasonlósága és a földrajzi közelség táplálja. A földrajzi közelségnek egy sajátos, de nagyon tipikus régió-formálódási és együttműködési formája alakult ki: a határmenti régió-fejlődés. Az európai közösségi politika preferált területe lett az az erőfeszítés, amelyben a gyakran nemzetiségileg kevert lakosságú, ám történelmi-kulturális, vagy éppen gazdasági téren hasonló vonásokkal rendelkező, de határok által elkülönített tájegységek, erőforrásaik jobb felhasználása érdekében az együttműködés felé mozdultak el. Ennek eredményeképpen az elmúlt két évtizedben rendkívül széleskörű ipari, kereskedelmi kapcsolatrendszer alakult ki Nyugat-Európa határmenti térségeiben, amelyet sok ország külön jogi és politikai intézményekkel is támogatott, sőt 1980-ban az Európa Tanács madridi miniszteri értekezletén keretmegállapodás született a határokon átnyúló együttműködések decentralizálásáról. Ezekben az új regionális téregységekben bizonyos központok új

funkciórendszert voltak képesek kialakítani, minek következtében az európai nagyvárosok között egy új hierarchia látszik kibontakozni. Az elmúlt évtized végén elemzés készült a tagországok, valamint Ausztria és Svájc 200.000 főnél népesebb városairól, azt vizsgálva, hogy milyen mértékben felelnek meg az ún. 16 kritériumnak, amellyel a városok nemzetközi tekintélyét és dinamizmusát mérték (pl.: hány nemzetközi cég és képviselő működik, hány kutató dolgozik az egyetemeken, kutatóintézetekben, hány vásárt, rendezvényt, nemzetközi kongresszust rendez évente a város, milyen forgalmat bonyolít le a város repülőtere?). Természetesen a rangsor elején a nagy európai fővárosok és a fejlett gazdasági alközpontok helyezkednek el (*Marseille, Barcelona, Milánó*). De azt követően már azok a városok találhatók a rangsorban, amelyek az új európai fejlődés egyfajta központjaiként jelentek meg (*Utrecht, Augsburg, Graz, Bologna*).

Vagyis manapság egy Szeged nagyságú város sikereit, sorsát többnyire az dönti el, hogy mennyire képes kapcsolódni a nemzetközi termelési és fogyasztási rendszerekhez. A városok között új hierarchia alakul ki, amelynek élén az általában pénzügyi metropoliszoknak nevezett, pénzügyi központok állnak. Ezek a városok az integráció legmagasabb fokát valósítják meg. A többi város aszerint helyezkedik el ebben a hierarchiában, ahogyan részt vesz a termelés és fogyasztás nemzetközi rendszerében. Az a tapasztalat, hogy azok a pozíciók, amelyek az egyes városoknak a gazdasági átszervezése, funkcionális bővülése, vagy azok nemzetközivé válás során létrejönnek, meghatározóak a jövőt illetően. Ez a körülmény jelentősen érinti a várospolitika ars poetica-jának lényegét is, hiszen a várospolitika "hagyományos" értelmezésében döntően a helyi fejlődés és újraelosztás szabályozását tartalmazza. Egy "belső" politikáról van szó, a szűkebb és tágabb környezet legfeljebb a városban megtermelt áruk és szolgáltatások szempontjából fontos. Tehát a városon kívüli térségek felé irányuló politikát úgy szemléli, mint a helyi alapok egyfajta pótlólagos erőforrását (pl.: munkaerő, fogyasztás, stb.). Az új szemléletű várospolitika viszont arra az alaptényezőre épül, hogy a globális rendszerektől való függés következtében megnő a (város)politika szerepe, előtérbe kerülnek a külső kapcsolatok szempontjai, alapvetően azért, mert az új funkcionális hálózatok különféle rendszerei adják az új viszonyítási alapot. Ez a viszonyrendszer természetesen a régió belüli és a régiók közötti kapcsolatok tartalmára, működési mechanizmusára is hatással van.

Ahhoz, hogy egy határmenti régió, benne egy európai mércével is mérhető nagyváros milyen mértékben és milyen gyorsan tud alkalmazkodni az európai folyamatokhoz, alapvetően ismernie kell erősségeit, gyengeségeit, lehetőségeit és fenyegetettségét. Csak ezek mérlegelésével lehet képes olyan fejlesztési programok kidolgozására és megvalósítására, amelyek révén erőteljes offenzívát folytathat a nemzetközi szerepkör bővítésére és erősítésére, tényleges eurorégió központként az európai nagyvárosok közé való tartós integrálódásra.

Szeged város földrajzi helyzete, fejlettségi szintje, funkcionális sajátosságai, a fentiek figyelembe vételével egyrészt arra engednek következtetni, hogy a város fejlődésének legújabb szakaszában ismét kiváltságos helyzetbe kerül, annak ellenére, hogy nagy intézményei válságos helyzeteket élnek át; másrészt arra kényszerítenek, hogy a város új típusú területi kapcsolatrendszerének meghatározó elemi legyenek részei a várospolitikának.