

MÉSZÁROS REZSŐ

Szeged a 21. században

RÉGIÓKÖZPONT ÉS NEMZETKÖZI VÁROS

A cím nem valamiféle vágyalom. Inkább annak a talán egyetlen esélynek a kifejezése, amely a város fejlődését hosszabb távon életben tarthatja. Meggyőződésem, hogy csak egy magyar régióközpontnak lenni Szeged számára nem elegendő perspektíva. Sőt, azt hiszem, hogy a régióközpont szerepkör nemzetközi funkciók nélkül erőtlén. Érdemes tehát elemezni és értékelni az adottságokat, a hazai és nemzetközi körülményeket. Ez az írás ehhez kíván némi támpontot adni.

Várostörténeti érvek

Szeged város létrejöttét és létét helyi és helyzeti energiák (folyók, országhatár menti helyzet) határozták meg. Feltételezhető, hogy a jövőben is szerepe lesz a város sorsának alakulásában a földrajzi, politikai-földrajzi helyzetnek, a természeti-környezeti adottságoknak, valamint a központi szerepkörnek. Ezt a feltételezést megerősíti a város története, amelyen meghatározó jellemvonásként végigvonul a nagyobb térségre ható központi (mai szóval élve regionális) szerepkör.

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, borexport 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 közlekedés-földrajzi 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-föld-



rajzi helyzetének minősége is romlott. Ezek a körülmények ugyan lassították a város fejlődését, de másrésről 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 vonzaskörzet kialakítására kényszerítette a várost. Ekkor kezdődött formálódni az új országterület dél-alföldi részére kiterjedő vonzasterület.

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 hatókörének bővülését. Ekkor a határ menti helyzet kifejezetten előnytelen volt.

A fejlődés nagyobb lendületet a 60-as években vett. A város megyeszékhely lett, fejlődött gazdasága, felerősödtek nemzetközi funkciói. Elismert oktatási, kutatási, kulturális és egészségügyi központtá vált. De a nemzetközi szerepkör gyorsabb fejlődéséhez nem volt kellően kiépített intézményrendszere, erőtlen volt a várospolitikai is e tekintetben.

Európai minták

A 20. század második felében Európa nyugati részének fejlődésében három fő vonulat vált meghatározóvá: az egységes európai identitás és európai tér megteremtésére irányuló törekvés (az Európai Unió létrehozása); a belső területi fejlődés gyakran országhatárokat átlépő, alapvetően gazdasági célokat szolgáló kategóriájának, a régióknak általános megjelenése és szerepének felértékelődése, valamint a különböző szervezetek, intézmények és települések egymás közötti kapcsolatai új formáinak, a nemzetközi hálózatoknak a kialakulása.

Az új regionális téregységekben a központok új funkciórendszert voltak képesek kialakítani. Elemzés készült a tagországok, valamint Ausztria és Svájc 200 000 főnél népesebb városairól, amely azt vizsgálta, hogy milyen mértékben felelnek meg a városok azoknak a kritériumoknak, amellyel kifejezhető a városok nemzetközi tekintélye és dinamizmusa. Természetesen a rangsor elején a nagy európai fővárosok és a fejlett gazdasági alközpontok helyezkednek el (Marseille, Barcelona, Milánó). De ezt követően már azok a városok találhatók a rangsorban, amelyek az új európai fejlődés régióközpontjaiként jelentek meg (Utrecht, Augsburg, Graz, Bologna). A városok között új hierarchia alakul ki, amelyeknek élén – a külföldön általában pénzügyi metropoliszoknak nevezett – pénzügyi központok állnak. Ezek a városok az integráció legmagasabb fokát és a város, mint rendszer, legnagyobb koncentrációját 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 válása során létrejönnek, meghatározóak a jövőt illetően. Ez a körülmény jelentősen érinti a várospolitikai *ars poetica* lényegét is. A váropolitika hagyományos értelmezésében ugyanis döntően a helyi fejlődés és újraelosztás szabályozását tartalmazza. Vagyis egy „belső” politikáról van szó; a szűkebb és tágabb környezet legfeljebb a városban megtermelt áruk és szolgáltatások szempontjából fontos.

Tehát a városon kívüli térségeket 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 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 régióon belüli és a régiók közötti kapcsolatok tartalmára, működési mechanizmusára is hatással van. Vagyis az európai középvárosok sorsát is alapvetően az alakítja, hogy képesek-e bekapcsolódni a nemzetközi termelési és fogyasztási rendszerbe. Ez a körülmény Szeged jövője szempontjából is igen fontos lehet.

Ha megvizsgáljuk a nyugat-európai városhálózat különböző szintű elemeinek fejlődési folyamatait, azt állapíthatjuk meg, hogy a városrendszer különböző típusú elemeinél eltérő fejlődési tendenciák figyelhetők meg, amelyek rendkívül komplexek, ugyanakkor ellentmondások is. Továbbra is növekedést mutatnak az európai kontinens legjelentősebb megvárosainak régiói (pl.: Anglia, Ile-de-France és a hollandiai Randstad esetében), de Európa más régiói is, ahol a nagyvárosok a legnagyobb politikai és kereskedelmi funkciók hordozói (pl.: Koppenhága, Milánó, Madrid). Másfelől a nagyvárosi hierarchia alacsonyabb szintjein álló városok régiói az előbbieknél sokkal erőteljesebb fejlődési-növekedési dinamikát mutatnak. Ugyanakkor a legnagyobb és legsűrűbben lakott városhálózatokban határozottan érvényesülnek dekoncentrációs tendenciák is, nevezetesen egy, a nagyvárosokból viszonylag távol eső gyűrűk közepes méretű városainak irányába, amelyek nagyrészt falusi térségek centrumtelepülései.

Ezek a jelenségek gazdasági realitásokra épülnek. A globalizáció és az informatikai gazdaság a közvetlen információcsere lehetőségét biztosítják a legnagyobb városokban. Ezekben vannak a legnagyobb kapacitású repülőterek, a gyorsvasutak, és az ingázás központjai is. Ugyanakkor számos gazdasági hátrányt is mutatnak, mint például magas bérleti díjak, a zsúfoltság, a szennyezettség. Ez idézi elő, hogy bizonyos városi tevékenységek (például a kutatás-fejlesztés) kivonulnak a nagyvárosi centrumokból, és inkább vidéki városokban, a környező településgyűrűkben választanak telephelyet.

Tendenciaként értékelhető, hogy manapság a közepes nagyságú városok, a nagyvárosi agglomerációktól távolabb eső, inkább falusi térségekben elhelyezkedő helyi centrumok fejlődése felgyorsul, de a jelenség meglehetősen heterogén. Kibontakozása nagymértékben függ az adott városok földrajzi elhelyezkedésétől, infrastrukturális bekapcsoltságától és még számos egyéb tényezőtől. Világosan kirajzolódik azonban az a tendencia, hogy a vidékinek nevezett térségek szolgáltatási centrumai egyre gyorsabban fejlődnek. Minthogy általában a városhálózat nagyobb elemeinél kedvezőbb környezeti adottságokkal rendelkeznek, jelentős vonzó hatást fejtenek ki a térségekbe kívülről jövő beruházók felé. Többségük a népesség bevándorlása folytán növekedést mutat.

Ugy tűnik, hogy a kisebb városok azáltal tudnak fejlődési potenciálhoz jutni, ha egymás között megosztják a munkaerőpiacot, vagy ha valamilyen igen jelentős nagyvárosi régió gyűrűjében helyezkednek el. Hasonlóan fejlődési potenciált kölcsönöz a városoknak, ha jelentős európai közlekedési folyosók közelében vannak. Néhány esetben sikeres várospolitikai törekvések is elősegítették a kisvárosok fejlődését, de nagyobb részük inkább spontán módon és nem tudatos beavatkozások eredményeként fejlődött. Az mindenesetre megfigyelhető, hogy a jelentős tömegközlekedési vonalak mentén elhelyezkedő városok mutatják a legstabilabb fejlődési dinamikát. Egyes országokban ennek tudatos elősegítését az országos városfejlesztési politika egyik fontos elemének tekintik.

Némiképp meglepő, hogy a főbb közlekedési vonalaktól távol eső, viszonylag elszigetelt közepes nagyságú városok is figyelemreméltó fejlődést mutatnak. Ez több okra is visszavezethető. Egyik ok, ha a város jól prosperáló régióban helyezkedik el, de felgyorsíthatja a városfejlődést az is, ha valami élenjáró vagy speciális szolgáltatási tevékenységeket tud a város felmutatni (pl.: az oktatásban, az egészségügyi ellátásban, stb.). Igen sok esetben a történelmileg kialakult társadalmi-kulturális tényezők is a fejlődés motorjai lehetnek (pl.: Olaszországban).

Az viszont nem kétséges, hogy a korábbi telepítési tényezők (pl.: nyersanyag-lelőhelyek, hajózható vizek) szinte teljesen elveszítik jelentőségüket, és új növekedési tényezők veszik át szerepüket, mint pl.: pénzügyi vagy üzleti szolgáltatások, üdülturizmus, a jó megközelíthetőség és a jó környezetminőség, a színvonalas városi atmoszféra.

A városhálózat jövőjét tekintve biztos, hogy a városok a globális piacon a versenyt nem kerülhetik el. Az Európai Unióban azonban mindenképpen jelentős szerepe lesz abban, hogy a rendelkezésre álló erőforrásaival az optimális megoldások irányába kísérelje meg a fejlődési folyamatokat befolyásolni. Európa jövője szempontjából az a döntő kérdés, hogy vajon sikerül-e a területfejlesztés stratégiáknak a strukturális alapok felhasználását hatékonyan befolyásolnia.

Figyelmet érdemel azonban az a körülmény is, hogy a szakértők egy része az európai regionális politika újrafogalmazását sürgeti azért, mert a világkereskedelem liberalizációja tovább szélesedik, a gazdasági-társadalmi szerkezetváltásban az állam szabályozó szerepe mérséklődik és ezzel párhuzamosan erősödik a nemzetközi gazdasági integrációs szervezetek befolyása. Mindez megváltoztatja a nemzeti, hagyományos munka- és életritmust, átformálja a társadalom történetileg kialakult térkapcsolatait és alig érzékeny a kialakult, vagy éppen kijelölt régióalakzatok határait. Lehetséges, hogy át kell értékelnünk megszokott térfogalmainkat?! Lehetséges, hogy más tartalmat kell adni az országnak, mint térnek, a megyének, a tájnak?!

Bizonyos, hogy megnő a térségek közötti innovációs verseny, minek következtében azok a városok kerülnek jobb helyzetbe, amelyek a nemzetközi együttműködésen alapuló termelési ciklus és folyamat lerövidítésében kedvező adottságokkal rendelkeznek. Az a tapasztalat, hogy a termelés nemzetközivé válása, a piac globalizálódása és az általános technikai és informatikai fejlődés előtérbe helyezi az idő szerepét a versenyhelyzet megítélésében. Ezért azok a városok lesznek jobb versenyhelyzetben, amelyek rugalmasak és gazdaságosak az időfelhasználásban és ehhez a szükséges infrastruktúra is rendelkezésükre áll. A multinacionális vállalatok már hosszabb idő óta ún. időzónákkal operálnak. A városokat különböző időzónába sorolják és az értékelés szempontjai között meghatározó szerepet játszik az elérhetőség időtartama.

Hogyan tovább?

A '90-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-Noví 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.

Több tény és történet utal arra, hogy a három megyére kiterjedő dél-alföldi régió megszűnik karakteres régióvá lenni. Feltételezhető, hogy az északi, észak-nyugati sáv leválik és a központi régióhoz kapcsolódik.

A mai régió déli része nemzetközi régióvá válhat, amelyben Szeged integráló szerepet tölthet be. Számos új tényező (deviza-elhelyezési, üzleti szolgáltatási, vállalkozásszervezési lehetőségek) működése is arra utal, hogy Szeged már jelenleg is e térség természetesen központjaként funkcionál. Úgy tűnik, hogy Szeged történelmi lehetősége aktívan részt venni egy európai régió kialakításában, vagyis érdemben bekapcsolódhat az új európai regionalizációs folyamatokba.

De szükséges azt is látni, hogy ebben a térszerveződési átalakulásban Szeged „hagyományos” nagytérségi kapcsolatrendszerre versenyhelyezetbe kerül. A Dél-Alföld más központjaiban is fejlőd(het)nek a szegedihez hasonló funkciók, ami térbeli versenyt teremt Szeged számára. A versenyerősödés a nemzetközi méretű funkciórendszer tekintetében is érzékelhető. A város egyes hagyományos regionális funkcióinak monopol helyzete gyengül. Fennáll a regionális szerepkör erőtlenedésének veszélye. Ez a körülmény 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.

A nemzetközi gyakorlat szerint a távlatokba ívelő tervezés akkor érezhet nagyobb biztonságot, ha egy jól megrajzolt jövőképhez vezető utakat jelöl ki. A jövőkép nézetem szerint kulcselem, mert képes a szemléletet és a cselekvést kordában tartani a döntéshozók és a lakosság körében egyaránt.

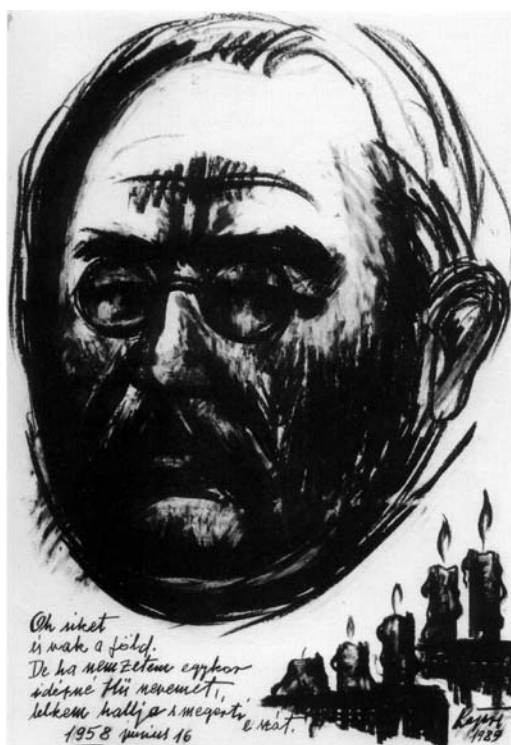
Szeged kívánatos jövőképe ma már közismert: a város legyen olyan régióközpont, amely működteti az európai középvárosi szerepkör intézmény- és kapcsolatrendszerét, miáltal – legalább társregionális szinten – meghatározó módon képes részt venni a térségben fennálló, határokon átnyúló interregionális együttműködés európai régióvá fejlesztésében, és mindehhez színvonalas életkörünyezetet és életlehetőségeket biztosít. Ez az állapot azonban csak akkor érhető el, ha

- erősödik a város jövedelemtermelő képessége. Ez azt igényli, hogy a város gazdaságpolitikájának elsődleges szempontja legyen a színvonalas, nemzetközi rangú gazdasági szervezetek megőrzése, fejlődési körülményeik biztosítása, valamint a tőke letelepedésének segítése,
- a város képes bekapcsolódni az európai áramlási, területfejlesztési folyamatokba és része lenni a funkcionális hálózatoknak. Vagyis mielőbb érintse autópálya, gyorsforgalmi út, legyen regionális repülőtere, kikötője, vasúti tranzitkapcsolata,
- működtetni tudja a határmenti helyzetből adódó funkciókat és szervezeteket: a logisztikai központot, üzleti, oktatási, tudományos központot, nemzetközi termékiállítást és vásárt, interregionális és európai információs központot,
- folyamatosan emeli az életkörünyezet minőségét. Komplex rendszerben formálja a városképet, a város hangulatát, amelyben meghatározó elem a köztisztaság, közlekedés és közbiztonság.

Kérdés azonban, hogy ez a jövőkép folytatása lehet-e a város eddigi fejlődési folyamatának, vagy pedig valami egészen új irányt jelöl? Nézzük meg tehát, hogy körvonalazott jövőkép szempontjából Szeged milyen adottságokkal rendelkezik.

- a város földrajzi helyzete kiváló, három országhatár közelében fekszik,
- a dél-alföldi régió legnagyobb városa,
- a tudomány, a felsőoktatás, a kultúra központja, amely regionális és nemzetközi kapcsolatrendszerrel működik,
- a város közelében van a magyarság legfontosabb történelmi emlékhelye, az Ópusztaszeri Nemzeti Történelmi Emlékpark, ami a világ magyarsága találkozóhelyévé fejleszthető, ami erőteljes idegenforgalmi funkciót teremthet,
- a város különleges, emberi léptékű és kellemes atmoszférájú település, amelynek európai összevetésben is kiemelkedő eleme a belváros,
- Szeged nemzetközileg ismert helye számos gazdasági tevékenységnek, speciális szolgáltatásnak, politikai eseménynek,
- a város életének szerves része a sokrétű etnikai közösség és kultúra.

Aligha vitatható, hogy a jövőképe levezethető az eddigi fejlődésből, a város jelenlegi adottságaiból. Vagyis a múlt, a jelen és a jövő nem kényszerül elválni egymástól. Ez a történelmi pálya a város talán legnagyobb tartaléka, belső erőforrása. Érdemes ezt szem előtt tartani a jelen azon döntéseinél, amelyek a jövőt formálják.



KAJÁRI GYULA: NAGY IMRE