

PhD-értekezés tézisei
Földtudományok Doktori Iskola

A lakóhelyi szuburbanizáció területi-strukturális jellemzői Pécs környékén

Szebényi Anita

Pécsi Tudományegyetem
Természettudományi Kar

Pécs, 2016

A doktori iskola címe: PTE Földtudományok Doktori Iskola
7624 Pécs, Ifjúság útja 6.

Vezetője: Dr. habil Dövényi Zoltán
egyetemi tanár, D.Sc.
PTE TTK Földrajzi Intézet
Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék

A doktori témacsoport neve: Néesség- és településföldrajz

Vezetője: Dr. habil Dövényi Zoltán
egyetemi tanár, D.Sc.

Az értekezés tudományága: Településföldrajz

Témavezetők: Dr. habil. Nagyvárad László,
tanszékvezető egyetemi docens
PTE TTK Földrajzi Intézet,
Természetföldrajz és Geoinformatika Tanszék

Dr. habil. Pap Norbert
tanszékvezető egyetemi docens
PTE TTK Földrajzi Intézet
Politikai Földrajzi, Fejlődési és
Regionális Tanulmányok Tanszéke

TÉMAVÁLASZTÁS, KUTATÁSI ELŐZMÉNYEK

Az utóbbi évtizedekben – a térség országainak többségéhez hasonlóan – Magyarországon is kibontakozott a szuburbanizáció, számos következményével (KOVÁCS Z. 2002, TIMÁR J. 1999, 2000). A legszembetűnőbb, hogy átalakult a városkörnyéki települések arculata, és a kiköltözések következtében az elővárosi lakosság gyarapodása mellett a központi település népességének száma lecsökkent (BAJMÓCY P. 1999, TIMÁR J. – VÁRADI M. M. 2000, TIMÁR J. 1999).

Magyarországon elsőként a budapesti agglomerációban indult meg a szuburbanizáció, a 2000-es évek közepére a lakóhelyi szuburbanizálódás már általános jelenség lett a legtöbb hazai nagy-, és több középváros körül (például Szeged, Győr, Debrecen, Pécs, Miskolc, Sopron, Szombathely, Kecskemét). A baranyai megyeszékhely esetében az 1990-es évtized közepén erősödött fel a központi városból a környező településekre irányuló migráció, a szuburbán települések népességének gyarapodása.

A téma kutatásának aktualitása a legjobban talán azokkal a változásokkal indokolható, amelyek az utóbbi két évtizedben a vizsgált pécsi elővárosi övezetben a szuburbanizáció hatására bekövetkeztek. A folyamat ugyanis alapvetően változtathatja meg a települések életét, fejlődését, pozitív és negatív irányban egyaránt.

A témával kapcsolatban felmerül a kérdés, hogy a szuburbanizáció mikor és milyen mértékben jellemző a baranyai megyeszékhely térségében, napjainkban milyen irányba tart a folyamat. Ezzel összefüggésben érdekes kérdést vet fel az utóbbi években kibontakozó gazdasági válság is, illetve annak szerepe a (szub)urbanizációs folyamatok alakulásában.

A szuburbanizáció szakirodalma igen szerteágazó, számos tudományterület foglalkozik a témával. Az összefoglaló, leíró jellegű hazai tanulmányok egyrészt az elővárosi fejlődés általános kérdéseit – létét, mechanizmusát, törvényszerűségeit, okait – fogalmazzák meg (BAJMÓCY P. 2001, 2006, GÁBOR P. 2001, LADÁNYI J. – SZELÉNYI I. 1997A, TIMÁR J. 2005, 2006), feltárják a folyamat országon belüli területi különbségeit (BAJMÓCY P. 2002, TIMÁR J. – VÁRADI M. M. 2000), hazai és kelet-közép-európai sajátosságait (KOVÁCS Z. 2002, TIMÁR J. 2000), illetve felhívják a figyelmet a folyamat mögött lévő érdekvizonyokra, kulcsszereplőkre is (TIMÁR J. 2001, 2006). Az elmúlt két évtized távlatából a folyamat hazai trendjére vonatkozó összegzések is készültek (BAJMÓCY P. – DUDÁS R. 2009, BAJMÓCY P. 2014). Más szempontú, de szintén átfogó munkák jelentek meg szociológiai (KOC SIS J. B. 2000, SZIRMAI V. 2011), közlekedésföldrajzi (TÓTH G. 2004) és gazdaságföldrajzi megközelítésben (KOÓS B. 2003, 2007) is.

A hazai szakirodalom jelentős része a fővárossal és környékével foglalkozik, hiszen itt jelentkeznek legteljesebben és legerősebben a szuburbanizációs folyamatok (többek között DARÓCZI E. 1999, DÖVÉNYI Z. – KOVÁCS Z. 1999, CSANÁDI G. – CSIZMADY A. 2002, IZSÁK É. 2001, KESERŰ I. 2014, 2012, KOVÁCS R. 1999, LADÁNYI J. 2008, LADÁNYI

J. – SZELÉNYI I. 1997, SÁGI Zs. – TRÓCSÁNYI A. 1998, SCHUHMANN J. 2013, SZABÓ J. 2003, SZIRMAI V. 1998, TOSICS I. 2004, VÁRADI M M. 1997, 1999).

A vidéki nagyvárosok körül jóval kisebb léptékű a folyamat, a kutatások általában egy-egy városkörnyékkel (Szeged, MÉSZÁROS R. 1993, Debrecen, SÜLI-ZAKAR I. 1996, Győr, HARDI T. 2002, Sopron, JANKÓ F. 2004, Pécs, BAJMÓCY P. 1999, 2000, SZEBÉNYI A. 2006, 2009, 2013, Szombathely, KOCSIS Zs. 2006, Nyíregyháza, KÓKAI S. 2006, 2012) vagy nagyobb térséggel foglalkoznak (például alföldi szuburbanizáció BAJMÓCY P. 2000, 2003, TIMÁR J. 1993). Összehasonlító kutatás készült Szeged és Pécs vonatkozásában a tömegközlekedés és a szuburbanizáció kapcsolatrendszerére alapján (BAJMÓCY P. – SZEBÉNYI A. 2007), valamint az agglomerációk intézményesítésének kérdéseiről szóló tanulmánykötetben Győr, Miskolc és Pécs esettanulmányán keresztül (Hardi T. 2012).

Speciális eset a határ menti térségek szuburbán folyamata (LADOS M. – TÓTH K. szerk. 2010, NAGY E. 2013.)

CÉLKITŰZÉS, ADATBÁZIS, MÓDSZEREK, FOGALMI MEGÁLLAPÍTÁSOK

A disszertáció a nagyvárosi térségekkel foglalkozó hazai kutatási eredményeket igyekszik bővíteni a pécsi szuburbanizációs folyamat vizsgálatával.

A kutatással kapcsolatban fontos megjegyezni, hogy az kizárólag a lakóhelyi szuburbanizációra, a lakosság kiköltözésére irányul, hiszen Pécs esetében ez a folyamat bontakozott ki egyértelműen (Szebényi A. 2006).

A hazai és nemzetközi szakirodalomban számos definíció létezik. A dolgozat megállapításai Timár J. és Bajmócy P. korábbi szuburbanizáció-definícióit elfogadva fogalmazódtak meg, melyek szerint: „A szuburbanizáció a városi népesség és tevékenységek decentralizációja, amely átfogó részét képezi az urbanizációs folyamatnak (TIMÁR J. 1999, p. 12.)”. A városi térségen belüli decentralizáció azonban nem származhat kizárólag külső forrásból, hanem konkrét kifelé irányuló mozgás a feltétele (BAJMÓCY P. 2003). Ha a szuburbanizáció által érintett települést kell definiálni, az „olyan városkörnyéki település, melynek a dinamikája számottevő részben onnan származik, hogy a városi népesség és/vagy a tevékenységek egy része kitelepül oda a városból” (BAJMÓCY P. 2003).

A dolgozatban a szuburbanizációt úgy tekintjük, mint:

- a nagyvárosi térséget 1990 után alapvetően meghatározó térfolyamat,
- lényeges momentuma a nagyváros népességének csökkenése, ezzel párhuzamosan a városkörnyéki települések népességének növekedése. A szuburbán települések növekedésének mértéke minden esetben meghaladja a nagyvárosét,
- a szuburbán zóna népességszámának emelkedése elsősorban a városból történő kiköltözésnek köszönhető,
- a kutatás az 1990 utáni folyamatokat vizsgálja, mert a rendszerváltást követően alakultak ki azok a feltételek, melyek hatására a szuburbanizáció kibontakozhatott,

- a szuburbiává váló településre magasabb társadalmi státuszú csoportok érkeznek, nem a várost szociális, megélhetési okokból elhagyók,
- okai összetettek, meghatározó a rendszerváltás után kialakuló új társadalmi-gazdasági környezet, a piaci viszonyok térnyerése, a lakásprivatizáció, a térfolyamatok szereplőinek átalakulása. A politikai döntések (állami és helyi) szerepe is meghatározó. A folyamat kialakulásának, felgyorsulásának fontos elősegítői a közlekedés fejlődése, a személygépkocsi és a (tömeg)kommunikáció terjedése,
- az egyén motivációját tekintve alapvető tényező az ideális lakókörnyezet iránti vágy.

A disszertáció célja a pécsi szuburbán térség átfogó vizsgálata a rendszerváltást követő két évtizedben megfigyelhető folyamat tendenciája, összefüggései, következményei, illetve a térségen belüli - feltételezett - területi sajátosságok, különbségek alapján.

A kutatás rész céljai a következők:

1. *A szuburbán térség lehatárolása Pécs környékén. A lakóhelyi szuburbanizáció nagyságrendjének, területi különbségeinek feltárása a Pécs környéki településeken. A települések népességszám-változása mellett a vándorlási folyamatok elemzése, ez utóbbi egyrészt a vándorlás nagyságrendjére, illetve annak irányára vonatkozik. A vándorlás irányainak ismeretében a nagyvárosi térség migrációjának olyan viszonylatrendszerét ismerhetjük meg, melyre eddig nem történt kísérlet.*
A korábbi szuburbanizációs kutatások (TIMÁR J. 1993, BAJMÓCY P. 1999) a migráció irányát statisztikai adatokkal nem vizsgálták, így a folyamat egy konkrét esettanulmányon keresztül pontosításra, bizonyításra kerül.
2. *A szuburbanizációban résztvevő népesség összetételének, a kiköltözés motivációjának, a költözési szándékot befolyásoló okoknak a feltárása empirikus elemzés (a lakossági és önkormányzati kérdőívek) eredményei alapján.*
3. *Az ingatlanpiac alakulásának vizsgálata, mely szorosan összefügg a szuburbanizációval, amit az ingatlankereslet- és kínálat változása határoz meg.*
4. *A közlekedés és a szuburbanizáció kapcsolatrendszerének feltárása.*
5. *A lakóhelyi szuburbanizáció érvényesülésének, következményeinek települési szinten történő elemzése. A különböző települési stratégiák, vélemények megismerése, összefoglalása empirikus módszerekkel, a településvezetőkkel folytatott interjúk alapján.*
6. *A területi különbségek okainak összefoglalása a statisztikai adatok, valamint a lakossági kérdőívek és a településvezetők véleménye alapján.*

A disszertáció jelentős része 2013-ban készült el az 1990-2012 közötti időszak adatait, információit feldolgozva. A szuburbanizációs robbanás a vidéki nagyvárosaink környékén

a 2000-es évek közepére tehető (BAJMÓCY P. 2012, 2014, SCHUHMANN J. 2013), így az eredmények jelentős része a legdinamikusabb időszakot is magában foglalja, mely alapján a folyamat következményeire, hatására vonatkozó megállapítások helytállóak.

2011 után történtek olyan változások (például önkormányzati törvény módosítása, állami lakáspolitikai változásai), amelyek a szuburbanizáció alakulására is hatással lehettek. Így a dolgozatot kiegészíti egy külön fejezet a 2012-2016-os időszakra vonatkozóan, egyrészt a folyamat statisztikai adatok alapján történő elemzésére, és a szuburbán településeken bekövetkezett változásokra fókuszálva.

A kutatás egyrészt a fellelhető *statisztikai adatbázisra* épít, mely a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) által szolgáltatott adatokat jelenti (T-STAR adatbázis, demográfiai adatbázis, Ingatlanadattár). Az adatok a népességszám-változásra és vándorlásra (iránya és nagyságrendje), valamint a közlekedési helyzet és lakásállomány alakulására (pl. személygépkocsik száma, lakásárak változása, kiadott építési engedélyek, eladott ingatlanok típusa) vonatkoznak. Ezek a források statisztikai és grafikus módszerekkel kerültek elemzésre.

Ezeket *egyéb adatbázisok, információforrások* egészítették ki: például ingatlanközvetítő iroda információi, ingatlanhirdetések adatai, Magyar Közút Nonprofit Zrt. forgalomszámlálási adatai, valamint a tömegközlekedési társaságok (Pannon Volán Zrt. és a Tüke Busz Zrt.) információi.

Ezen kívül *a lakossági kérdőívezés adatbázisa* (hat településen 394 háztartás) és az *önkormányzati kérdőíves felmérés eredményei* (43 települési önkormányzat) jelentették a kutatás alapját.

A kutatás 81 település adatainak elemzésével kezdődött, melyek a megyeszékhelytől maximum 20-25 km-re találhatóak, tehát a napi ingázás – mely a kiköltözésnek sok esetben következménye – ebből a távolságból még kényelmesen megoldható. Ez természetesen nem azt jelenti, hogy az összes település szuburbán jellegű, hanem inkább azt, hogy ezen a körön kívül már nem fejt ki jelentős hatást a folyamat (BAJMÓCY P. 1999).

A 81 települést elsőként a demográfiai és migrációs adatok segítségével elemeztük, és indokoltnak tűnt a lakásépítés és a közlekedési helyzet alakulásának vizsgálatát is ebben a körben kezdeni. Az adatelemzés eredményeinek ismeretében több tényező figyelembevételével szűkült a Pécs körüli települések köre a kutatás további céljai szempontjából releváns szuburbán területre, így az empirikus vizsgálat egy szűkebb településkörre vonatkozott a konkrét célok alapján.

A lakossági kérdőívezést 2010-2011-ben végeztük hat Pécs környéki településen (összesen 394 háztartás), az önkormányzatok (összesen 43) megkeresésére 2011-ben, valamint a megismételve azt 2016-ban került sor. A lekérdezésében a PTE geográfus hallgatói, a kiértékelésben szociológushallgatók nyújtottak segítséget. A kérdőívek alapján először SPSS, majd később Excel adatbázis készült, ezáltal lehetővé vált az eredmények összegzése és elemzése.

Készültek egyváltozós elemzések, amely lényegében egy összesítés, a kérdésre érkezett válaszok gyakorisága alapján. A többváltozós elemzések a különböző kérdések közötti kapcsolatot, összefüggést mutatják. A kérdőíveket több esetben a településvezetőkkel készített interjú is kiegészíti.

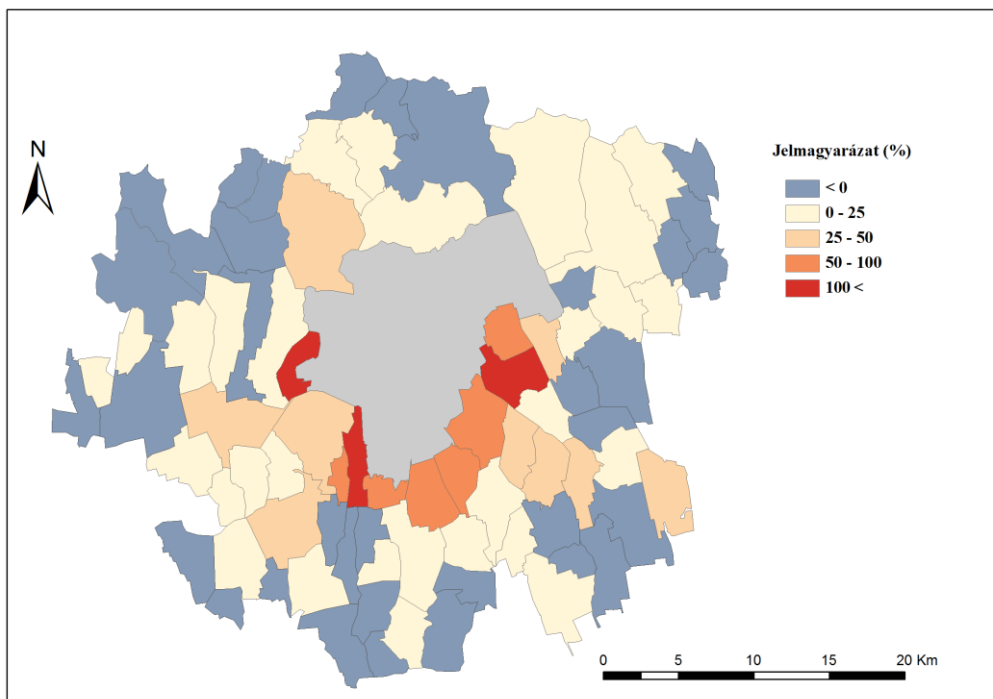
EREDMÉNYEK

1, Szuburbán térség lehatárolása, a szuburbanizáció nagyságrendje és tendenciája

A vizsgált 81 település közül 1990-2011 között 26 növekvő népességszámú település található – amelyek elvileg, mint szuburbán települések számításba jöhetnek – de önmagában ebből a szuburbanizációra nem következtethetünk, mert a növekedés nem feltétlenül a Pécsről történő migrációnak köszönhető.

A legnagyobb arányban, az 1990-es népesség közel háromszorosára Keszü népessége nőtt (177%), de jelentős arányú növekedés tapasztalható Nagykozárnál (102%), és Kozármislenynél (101%), Cserkútnál (101%) és Bogádnál (98%). Az abszolút értékeket is figyelembe véve látszik, hogy a változások pontosan mekkora értéket takarnak. Így például Cserkút, Kozármisleny és Nagykozár egyforma növekedése Cserkúton mindössze 282 főt jelent, Kozármislenyben 3014 főt, Nagykozárban 946 főt, Bogádé 545 fő. A népességnövekedés mértéke szinte minden településnél 2000-2005 között volt a legjelentősebb. Nagykozár és Kozármisleny esetében csak néhány százalékos a visszaesés, Bogádnál és Keszünél jelentős. Ugyanebben az időszakban Pécs népessége 15 000 fővel csökkent.

Az 1990-es népességszámukhoz viszonyítva összesen 49 település vándorlási különbözete volt pozitív, 18 település esetében legalább 25% a mutató értéke, a 100% fölötti kategóriába három (Nagykozár, Keszü, Cserkút) került, ami azt jelenti, hogy vándorlási nyereségük meghaladja 1990-es népességszámukat. *A legmagasabb értékkel rendelkező kilenc település Pécs közvetlen szomszédságában, attól keletre és délre (kivéve Cserkút), karéj alakban helyezkedik el.* Az abszolút értékek alapján ténylegesen a legtöbben Kozármislenybe költöztek (2746 fő). A negatív vándorlási különbözetű települések Komló és Martonfa kivételével Pécstől távolabb találhatók.



1. ábra: Vándorlási különbszet a Pécs környéki településeken (%) 1990-2011 (KSH alapján saját szerk.)

A migráció tendenciája a 2000-2005 és 2006-2011 közötti időszakokat összehasonlítva a települések jelentős részénél visszaesést mutat. A legnagyobb mértékben Keszűnél, itt 70%-ról 3%-ra (521 fő, majd 33 fő) csökkent az érték, de jelentős Bogádon (54%-ról 7%-ra) és Cserkúton (31%-ról 14%-ra) is.

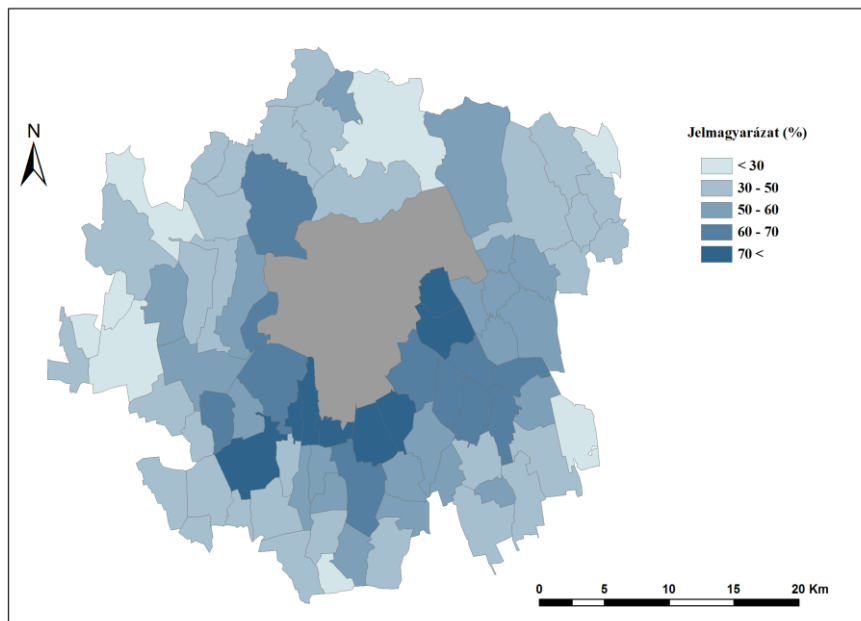
Azokon a településeken, ahol 1990-2011 között nőtt a népesség, és a növekedés tendenciája is pozitív volt (Boda, Hosszúhetény, Orfű, Romonya, Kökény), szinte minden esetben a migráció is hasonlóan alakult. Ennek mértéke azonban így is jóval kisebb, mint a visszaesést mutató, de jelentős beköltözővel rendelkező Kozármisleny és Nagykozár esetében.

A vándorlási különbszet nagyságrendje és változása a Pécshez közelebbi települések egy részén biztosan jelzi a szuburbanizációt, viszont néhány esetben nem egyértelmű a folyamat.

A szuburbán települések pontos lehatárolásához *a Pécsről érkezők számát és arányát is ismernünk kell.* Elsőként mind a 81 település esetében megnéztük, hogy egy-egy településre honnan, és összesen mennyien érkeztek a két évtized során, éves szinten. Az éves adatokat összesítettük. A beköltözőket 4 csoportba soroltuk aszerint, hogy mely településről érkeztek. Az 1. csoport – mely a kutatási cél szempontjából a legfontosabb – a Pécsről érkezők száma, a 2. csoport a vizsgálati területen belülről érkezőké (81 település valamelyike, a későbbiekben térség), a 3. csoport az ország egyéb települései (a vizsgálati

területen kívülről érkezők, kivéve a főváros, a későbbiekben egyéb település), a 4. csoport a Budapestről érkezők.

Pécsről abszolút értékben a legtöbb (5528 fő) Komlóra költöztek ki, Kozármisleny (4704 fő) a második, majd Szentlőrinc (2044 fő), Pellérd (1853) és Nagykozár (1657 fő) következik. Komló és Szentlőrinc magas értéke a többihez képest nagyobb településméretével függ össze. Említésre méltó még Pécsvárad és Kővágószőlős, melyek a korábbi mutatóik alapján egyáltalán nem tűntek szuburbianak, de a Pécsről odaköltözők száma viszonylag magas (1136 és 824 fő), de ez az összes érkezőhöz képest arányaiban nem jelentős (50% alatti).

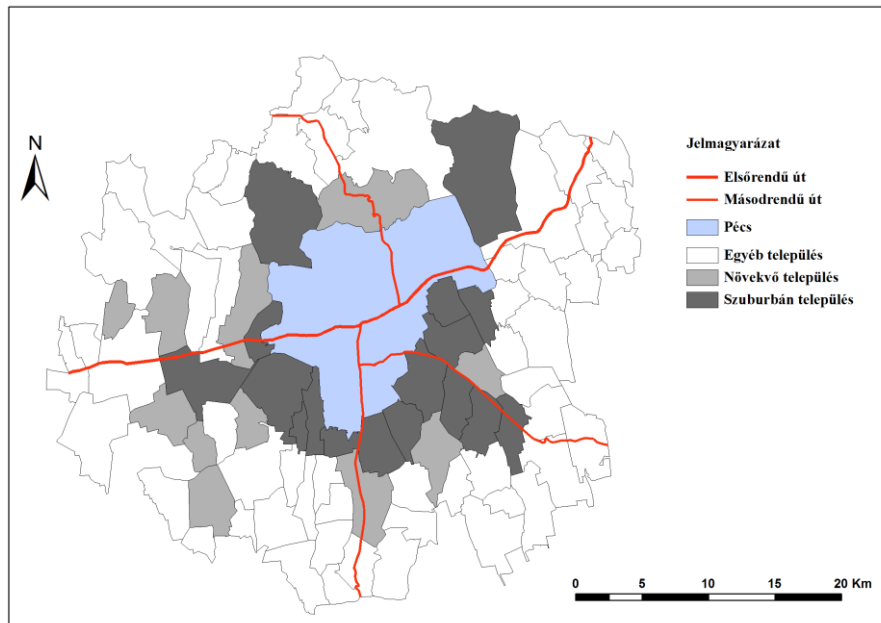


2. ábra: Pécsről érkezők aránya az összes érkezőhöz képest, % (1990-2011)
KSH alapján saját szerk.

*A Pécsről érkezők aránya az összes érkezőhöz képest a városhoz közelebbi településeken a legmagasabb ott, ahol a vándorlási különbség is jelentős volt (pl. Keszű, Nagykozár, Pécsudvard, Kozármisleny, Pellérd esetében). Így pontosítva a korábbi eredményeket, 16 olyan települést találunk Pécs környékén, melyek a szuburbanizációs folyamat által dinamizáltak¹ tekinthetők. **A demográfiai és migrációs adatok ismeretében meghatároztuk a szuburbanizáció által egyértelműen érintett települések körét, e szerint Pécs környékén 17 szuburbán település található.***

A szuburbanizáció nem egyenlő mértékben érintette a Pécs környéki településeket, a folyamat intenzitása alapján nagyon erős, erős, gyenge, és nagyon gyenge csoportokba sorolhatók (1. táblázat).

¹ Kiegészítve Hosszúheténnel, ahol a vándorlási különbség aránya csak néhány %, de minden egyéb szempontnak megfelel, és közvetlenül Pécs mellett található.



3. ábra: Szuburbán települések Pécs környékén (saját szerk. 2013)

A legintenzívebb a folyamat a Pécs közvetlen szomszédságában található településeknél, előnyösebb helyzetben vannak a keleti és nyugati irányú főútvonalak (Pécs-Mohács, Pécs-Szigetvár) mentén elhelyezkedő falvak.

Nagyon erősnek tekinthető a folyamat Kozármisleny, Nagykozár, Keszü és Bogád esetében, itt a vizsgált időszakban a szuburbanizációnak köszönhetően legalább kétszeresére nőtt a népesség száma, és ez elsősorban a Pécsről történő kiköltözésnek köszönhető. Ezen belül nagyságrendileg külön kategóriát képvisel Kozármisleny, ahova ténylegesen a legtöbb költöztek ki, és ez az érték többszörösen meghaladja a többi településnél látottakat.

1. táblázat: A települések csoportosítása a migrációs és demográfiai folyamatok alapján (1990-2011, saját szerk.)

Nagyon erős szuburbán	Erős szuburbán	Gyenge szuburbán	Nagyon gyenge
Kozármisleny	Pellérd	Hosszúhetény	Egerág
Keszü	Pogány	Birján	Kővágószőlős
Nagykozár	Pécsudvard	Kökény	Szalánta
Bogád	Cserkút	Szemely	Pécsvárad
	Gyód	Bicsérd	
		Romonya	
		Orfű	
		Lothárd	

A vizsgálat egy ***a hazai szuburbanizáció egyik sajátos körülményéből fakadó helyzetre*** világított rá, amely szerint *minimális vándorlási nyereség és stagnáló népességszám mellett is lehet jelentős a beköltözés*, ezt figyelhetjük meg Pécsváradnál is. Ennek oka,

hogy a szuburbanizáció olyan időszakban indult meg Magyarországon, amikor a *demográfiai folyamatokra már a természetes fogyás volt jellemző.*

A vizsgált térségen belüli migráció (települések egymás közötti vándorlása) az összesnek átlagosan 20%-a. A legmagasabb a mutató aránya a Komló melletti falvaknál (Liget, Mecsekpölöske, Magyarszék), ide elsősorban Komlóról költöznek.

A vizsgálati területen kívülről érkezők száma a szuburbán térségben Kozármisleny, Pellérd, Orfű esetében említésre méltó. Ebben Pécs közelsége is szerepet játszik, ugyanis az ország más térségeiből (többnyire Budapest, illetve a régió városi pl. Szekszárd, Mohács, Siklós, Kaposvár) ide költözők gyakran a nagyváros helyett valamely környékbeli kistelepülést választják lakóhelyül.

A költözések irányát, nagyságrendjét, tendenciáját vizsgálva egyértelműen látszik, hogy a szuburbán térségben egy időben – még a szuburbanizáció legdinamikusabb időszakában is – különböző irányú migrációs folyamatok érvényesülnek. Ez még a legdinamizáltabb szuburbán település, Kozármisleny esetében – ahol a Pécsről érkezők aránya és száma kiemelkedően magas – is egyértelműen látszik.

A szuburbanizáció a pécsi térségben az 1990-es évek második felében erősödött fel, 2000-2005 között volt a legjelentősebb, néhány település esetében kitolódik az időszak. 2008-tól a folyamat egyértelmű visszaesése látszik, 2011 után minimális szintű stagnálása figyelhető meg. A 2012-2015 közötti időszak statisztikai adatai és a 2016-os önkormányzati interjúk a tendencia folytatását vetítik elő.

A szuburbanizáció tömeges szakasza véget ért, és a városi térségen belül kiegyenlítettebb vándorlási folyamatok jellemzőek. A szuburbanizáció mellett a nagyvárosba történő visszaköltözés is számottevő.

Míg a vándorlási folyamatokban a 2000-es évek elején a Pécs és a szuburbia közötti migráció a meghatározó, az évtized végétől egyre nagyobb szerep jut a más irányú folyamatoknak, felerősödik az elköltözés az ország távolabbi régiói felé. A térség vándorlási folyamatainak alakulásában a régióra jellemző elhúzódó gazdasági válság szerepe meghatározó.

A szuburbán övezet 1990-2015 között duplájára növelte népességét a beköltözésnek köszönhetően, a gyarapodás 2010-ig folyamatos volt, a lakosság az utóbbi öt évben stagnál. Ezzel párhuzamosan az időszakban Pécs lakóinak száma jelentősen visszaesett, különösen az időszak második felében. Így a megyeszékhely és a szuburbán zóna népessége összességében csökkenést mutat.

2, Szuburbanizáció és ingatlanpiac összefüggései

A lakásállomány változása a térségben a népességszáméhoz hasonlóan alakult. 81 település lakásállománya átlagosan 15%-kal (4400 db) nőtt, a 17 szuburbán településen átlagosan 52%-os a gyarapodás (2900 db). Keszüben 159%, Kozármislenyben 123%, Nagykozárban 91%.

Abszolút értékben Kozármisleny jóval fölülmúlja valamennyi települést, itt közel annyi lakás épült (1150 db), mint a többi 16 településen összesen. Itt a lakásállomány változása 22%-kal nagyobb, mint a népességé. Ennek oka részben a szuburbán mellett a helyi „öslakosság” építkezése, illetve a vállalkozók által épített társas lakások gyarapodása, amelyek építési ütemét a beköltözések késve követték.

Az országos tendenciához hasonlóan a pécsi térségben is megfigyelhető a lakásépítések jelentős visszaesése, az épített lakások száma 2008-2012 között a szuburbán övezetben ötödére esett vissza, Pécssett a felére. Ebben jelentős szerepe van gazdasági válságnak, de a visszaesés már korábban, 2005-2006 környékén nyomozható (oka részben a kedvező támogatási és hitelpiaci környezet változása).

A kiemelt települések közül Kozármisleny és Nagykozár építési lendülete egészen a válság beköszöntéig tart, ugyanakkor Keszü és Bogád esetében a lakásépítési csúcs 2000 és 2005 közé tehető. 2008-2009 után egyre több az olyan település, ahol maximum 1-2 lakás, vagy annyi sem épült, pl. Bogád, Gyód, Bicsérd, Kökény esetében.

A kiadott lakásépítési engedélyek száma is jelzi a visszaesést minden településnél, a 2011-2015 közötti adatok a szuburbanizáció további stagnálását vetítik elő.

A kiköltözők 77%-a Pécs lakótelepi részein élt, amelyek értéke – különösen a jobb fekvésűeké (Megyer, Málom, Uránváros, Szigeti városrész) – a 2000-től megfigyelhető, országos trendnek megfelelő ingatlanpiaci folyamatokban jelentős emelkedést mutat.

A kiköltözők elsősorban kisebb pécsi lakásukat szerették volna nagyobbra cserélni. A kiköltözéskor a motivációknál az anyagi szempontok is megjelennek, így a térség telek- és ingatlanárainak alakulása meghatározó a döntés szempontjából.

2000-2003-ban egyértelműen Kozármisleny (és kisebb mértékben Keszü) a meghatározó, itt a legnagyobb a telek- és ingatlankínálat. A szuburbanizációs folyamat előrehaladtával a kínálatban fokozatosan tűnnek fel újabb települések (Nagykozár, Bogád, Pellérd később Romonya).

A 2000-es évek elején a hasonló felszereltségű ingatlanok között két-háromszoros különbség is nyomozható (például Pellérd-Nagykozár-Kozármisleny relációban), ***2006/2007-re az ingatlanárak viszonylagos közelségbe kerülnek egymáshoz, így a települések közötti választásnál az olcsóbb ingatlan kevésbé meghatározó.*** Az árszint közeledése mellett 2005-től az egyre nagyobb számban megjelenő nagy értékű ingatlanok térnyerése is szembetűnő.

A szuburbanizációs folyamatok alakulásában a lakáspolitikának és hitelpiaci környezetnek meghatározó a szerepe, 1990 után a következő nagyobb időszakokat különíthetjük el:

- az 1990-es évek első felében a *lakásprivatizáció* és az *állami támogatási rendszer kiépülése* (készpénzalapú lakásfinanszírozás 1999-ig)
- *államilag támogatott forinthitelek* (2000-2004)
- *devizahitelezés térnyerése* (2005-2008)
- *lakáspiac és hitelezés válsága* (2008-2011)

A 2016-ban bevezetett Családi Otthontermelési Kedvezményre a szuburbán települések vezetői nagy várakozással tekintenek, melynek hatása igazán 2017-2018-ban lesz kimutatható.

A lakóhelyi szuburbanizáció 2000-es évek elején tapasztalható fellendülését (többek között) a települési önkormányzatok beköltözést támogató politikája, valamint a kedvező lakásépítési konstrukciók, állami támogatások és hitelek bázisa adta.

3, Közlekedési helyzet és a szuburbanizáció összefüggései

A kiköltözés lehetőségét és irányát a közlekedési feltételek alapvetően befolyásolják. Az *aprófalvas településhálózat* miatt a térségben magas az alacsonyabb rendű bekötő utak aránya, sok a zsákjellegetű település. Az *előregedett, rossz minőségű úthálózat*, az összekötő utak hiánya jelentős hátrányt jelent (Áta-Szalánta, Kővágóottós-Bakonya, Kovácsszénája-Husztót, Romonya-Pécs). Ahol a közúti összeköttetés nem megfelelő, vagy a domborzat miatt nehezen megközelíthetőek a falvak, oda lassabban indul meg a kiköltözés.

A legjelentősebben növekvő települések Péctől 8-12 km távolságra találhatók, 8 település (Kozármisleny, Keszü, Nagykozár, Bogád, Pogány, Pellérd, Cserkút) adja a városkörnyéki települések össz-népességnövekményének 80%-át. A szuburbán települések népességgyarapodása, és a települések megyeszékhelyektől vett távolsága alapján ***a kiköltözés (népességnövekedés) átlagos távolsága 12,5 km, az átlagos elérési idő 17 perc***, a hét legközelebbi (max. 10 km) településnél minden esetben ennél kevesebb.

A szuburbanizáció szempontjából meghatározó a települések távolsága (időbeli elérhetősége), ezzel összefüggésben fontos az úthálózat minősége, vonalvezetése, forgalmi fekvése.

Az elérhetőséget jelentős mértékben befolyásolja *az út forgalma és a torlódások is*. A szuburbán településeket Péccsel összekötő utak forgalomnövekedése jóval meghaladja a megyei átlagot. Jelentős a növekedés például az 5711-es Pécs-Kozármisleny (78%-os),

Pécsudvard-Kozármisleny (69%-os) vagy az 5611-es Pécs-Romonya (45%-os) összekötő utak esetében. Mindhárom esetben szinte biztosak lehetünk a szuburbanizációs eredetű forgalomnövekedésben, mivel a vizsgált utak csak elenyésző mértékben bonyolítanak le átmenő távolsági forgalmat, nincs a közelben pl. nagy forgalmat vonzó kereskedelmi létesítmény.

A kiköltözés (kényszerből vagy kényelemből) magával vonja a gépkocsiállomány gyarapodását, a személygépkocsi-tulajdonosok 18%-ának Pécsen még nem volt autója. **A szuburbán lakosság felülreprezentált a személygépkocsi használatban, a Pécsről kiköltöző családok 41%-a legalább két személyautóval rendelkezik, 56%-a eggyel.** Míg a korábbi lakhelyen a munkába járáshoz a megkérdezettek alig fele használt személygépkocsit, a jelenlegi településen már 77%-uk. A kiköltöző lakosság körében jelentősen visszaesik a tömegközlekedést használók aránya, a korábban a munkahelyükre busszal járók közel 60%-a új lakhelyéről autóval közlekedik

A személygépkocsik száma a Pécs környéki településeken 83%-kal (8600 db) nőtt 1990-2011 között. Abszolút értékben Kozármisleny értéke (1197 db) jóval magasabb a többiekénél, kb. kétszer annyi, mint a jóval nagyobb népességű Komlón, és a pécsi gyarapodás (3603 db) is csak háromszor nagyobb, ami a jelentős méretbeli különbségek ellenére figyelemre méltó.

Annak ellenére, hogy a szuburbán lakosság elsősorban személygépkocsit használ napi ingázása során, a gépkocsi-forgalom mellett a tömegközlekedési igények is megnöttek, melyhez a közlekedési társaságok is igyekeztek alkalmazkodni. *A szuburbán zóna településeinek tömegközlekedése a járatszámot és az elérési időket tekintve jelentős különbséget mutat, de ez érdemben nem befolyásolja a szuburbanizációt.*

A tömegközlekedési adottságok és az adott településre költözők száma között nincs egyértelmű összefüggés, hasonlóképpen nem mutatható ki különbség a jó és a kevésbé jó tömegközlekedési kapcsolattal rendelkező települések személygépkocsival való ellátottságában sem.

A szuburbanizáció növeli a Pécs és a vonzáskörzet települései közötti utazások számát és az utazások (időbeli és térbeli) hosszát is.

A közlekedés és szuburbanizáció kapcsolatát vizsgálva összességében elmondható, hogy **a kiköltözéskor a motivációk között az elérhetőség nem jelenik meg markánsan, utána azonban a rossz megközelíthetőség az egyik leghangsúlyosabb problémaforrássá válik.** Az szuburbán településről elköltözésüket tervezők rossz tapasztalata elsősorban közlekedési eredetű (túl nagy forgalom, zsúfoltság, rossz tömegközlekedés).

4, A kiköltözők jellemzői, motivációi

A megkérdezett családok felnőtt tagjainak jelentős része, 42%-a 30-40 év közötti, a többnyire fiatalabb, mobilabb korosztályok kiköltözése a befogadó településeken előnyösebb korstruktúrát eredményezett. ***A szuburbanizáció hatására a települések demográfiai összetétele megváltozik, megnő a fiatal és aktív korú lakosság aránya, ami a belső gyűrű településeinél markánsabban jelentkezik, a távolabbi települések esetében inkább falusias demográfiai szerkezet jellemző.***

A kiköltözők 56%-a diplomás, mely a megyei átlagot jóval meghaladja (17%), az iskolai végzettségénél általánosságban elmondható hogy a magasabb végzettségűek általában mobilabbak az alacsonyabb végzettségűeknél. A válaszadó háztartások átlagos létszáma 3,3 fő, jövedelme átlagosan nettó 250-300 ezer Ft közötti, ***társadalmi státuszuk alapján az (alsó) középosztály tagjai.***

Minden negyedik válaszadó említett valamilyen negatív tapasztalatot új lakhelyén, ennek ellenére jelentős részük pozitívnak és a továbbiakban is támogathatónak tartja a szuburbanizációt.

A motivációnál a 2000-es évek elejéig az anyagi szempontok is meghatározóak, a pécsihez képest olcsóbb telekkínálat, valamint a kedvezőbb lakhatási és megélhetési lehetőségek vonzották a betelepülőket. Néhány település (Cserkút, Gyód, Szemely, Pogány) a teljes időszakot vizsgálva ekkor növelte legjelentősebben a népességét. Később a pécsit is megközelítő telekárak (pl. Kozármisleny, Nagykozár esetében) azonban már nem jelentenek ilyen jellegű csábítást.

A 2000-es évektől a költözés inkább a jobb életkörülmények iránti igénnyel függ össze, inkább a csendes, nyugodt környezet, valamint a vonzó településkép motiválja az újonnan érkezőket. A kevésbé dinamizált, távolabbi településeknél később is hangsúlyosabban jelennek meg az anyagi szempontok.

A kiköltözők elsősorban a nagyobb ingatlan, és az általuk jobbnak, vonzóbbnak tartott környezet iránti vágy miatt hagyták el a nagyvárost, de nem akartak túlságosan messze költözni, így ezen igényük megvalósítására a szuburbán övezet tűnt ideálisnak. Új lakhelyük kiválasztásánál – amit korábbi vizsgálatok (CSANÁDI G. – CSIZMADY A. 2002) is alátámasztanak – ***a lakóhely társadalmi státusza fontosabb a kiköltözés egyéb előnyei vagy hátrányaival szemben.*** A lakás, és annak környezete ugyanis funkcionálhat a magas társadalmi helyzet kifejezőjeként, másrészt kifejezheti azt, hogy milyen csoportba szeretnének tartozni.

A gazdasági válsággal összefüggésben megnőtt a nagyvárost megélhetési problémák miatt elhagyók aránya, így napjainkban ***a kiköltözések motivációi összetettebbek, mint korábban.***

5, Települési vélemények, stratégiák

A települések többsége (70%) pozitívan értékelte a szuburbanizációt, melynek legfontosabb hozadéka az, hogy általa biztosított a település jövőbeni fejlődése.

A számottevő előnyök, pozitív hozadékok összességében *a társadalmi-demográfiai mutatók kedvezőbbé válásában, valamint a helyi ellátás színvonalának emelkedésében* nyilvánulnak meg, nem pedig pusztán anyagi haszonszerzésben.

A telekértékesítések és az állami normatíva révén a települések körülbelül *egyharmada tudott jelentős anyagi bevételhez jutni, ugyanakkor a válaszadók fele említette, hogy az önkormányzati feladatok száma nőtt a beköltözések révén.*

Az önkormányzatoknak nem mindig érdeke, hogy biztosítsák a városból kiáramló népesség letelepedését, így serkentő, semleges, vagy pedig gátló hatásuk is lehet a folyamatra.

A térségben a települések magatartása a beköltözésekkel kapcsolatban általában nem nyert konkrét formát (pl. a településfejlesztési koncepcióban, vagy a polgármesteri választási programokban), hanem működési döntéseik alapján ítéltető meg. *A szuburbán folyamatok a vizsgált önkormányzatok esetében többnyire spontán alakultak, az önkormányzatok egy része próbálta befolyásolni, ösztönözni a beköltözést (Kozármisleny, Keszü, Bogád, Romonya, Bicsérd stb), néhányan óvatosan álltak a folyamathoz (Cserkút, illetve Pogány), különösen az időszak elején.*

A 2011 után bevezetett, az önkormányzatok működését érintő intézkedések (pl. önkormányzati törvény módosítása) nem változtattak a települések szuburbanizációval kapcsolatos hozzáállásán, és a folyamatot sem befolyásolták. Voltak törekvések (további telekértékesítés) a folyamat elmozdítására, de trendszerű változás nem mutatkozott az időszakban.

6, A területi különbségek okai

A közlekedés vizsgálata rámutatott arra, hogy a szuburbanizációs területi különbségeinek alakulásában a várostól való távolságnak (időbeli elérhetőség) meghatározó a szerepe.

A kiköltözéseket a települések mérete is befolyásolja, általában minél nagyobbak, annál többen költöznek oda. Ennek magyarázata egyrészt, hogy itt az infrastrukturális és szolgáltatási ellátottság jobb, mint a kisebbeknél, így ez nem jelent gátló tényezőt a kiköltözési döntés meghozatalában. Másrészt minél nagyobb egy település, annál nagyobb az esély, hogy rokon, ismerős él ott, aki véleményével a település előnyeiről információval szolgálhat. A szuburbanizációs folyamatokban az ilyen jellegű hírforrásoknak jelentős szerepük van.

Az előző tényezőkkel összefüggésben az is döntő, hogy legyen olyan terület, ahova ki tudnak költözni, és nem mindegy, hogy a nagyvárostól bizonyos távolságon belül hány ilyen potenciális település található. Emiatt **a nagyváros környéki településsűrűség, településstruktúra is befolyásolja a szuburbanizáció mértékét, az aprófalvas településhálózat ebből a szempontból kedvez a folyamatnak.**

Fontos az önkormányzatok szerepe, hiszen döntésükkel gátolhatják és erősíthetik is a folyamatot, ami alapvetően határozhatja meg a település fejlődését. Kozármisleny esetében látszik egyértelműen, hogy megelőzve a többi települést, az 1990-es évek közepén az önkormányzat megkezdte a közművesített telkek értékesítését, melyek aszfaltozott, közvilágítással ellátott új utcákban kaptak helyet. Tehát a kínálat, annak időbeli, nagyságrendi és területi alakulása is fontos tényezője folyamatnak.

A növekvő kereslet hatására megemelkedő **telek- és ingatlanárak is befolyásolták a folyamatot**, olyan értelemben, hogy a kiköltözők egy része emiatt az alacsonyabb presztízsű települést választotta pl. Kozármisleny, Keszü helyett.

A szuburbán települések közül **a folyamat intenzitása, nagyságrendje alapján egyértelműen kiemelkedik Kozármisleny**, amely fejlődésének köszönhetően 2007-ben városi címet kapott.

A KUTATÁS HASZNOSÍTÁSA ÉS TOVÁBBI IRÁNYAI

A szuburbanizáció egyes szereplői (lakosság, önkormányzatok, gazdasági szervezetek) számára fontos, hogy a térség fejlődési folyamatait minél pontosabban ismerjék, és a nagyváros, valamint a környező települések fejlesztési terveiben, koncepcióiban figyelembe vegyék azt. Az eredmények a közlekedési társaságok számára is információval szolgálhatnak a közlekedésszervezés jövőbeli tervezése szempontjából. Összességében a dolgozat Pécs és közvetlen vonzáskörzete fejlesztési-tervezési folyamataiban gyakorlati haszonnal szolgálhat.

Pécs Megyei Jogú Város 2014-ben elkészült fejlesztési koncepciójának a város vonzáskörzetéről szóló része jelen dolgozat 2013-ban publikált (SZEBÉNYI A. 2013), a szuburbanizáció és a közlekedés kapcsolatrendszerét feltáró fejezetének eredményeit felhasználva készült. A dokumentumban a szuburbán településeket lehatároló térkép, és a szuburbanizáció közlekedési hálózatokra gyakorolt hatására vonatkozó következtetések szerepelnek.

A kutatás a következő kérdések mentén folytatható:

- a városfejlődési folyamat pontosítása céljából egyrészt a Pécsset érintő migrációs folyamatok elemzése (el- és odaköltözések alakulása a nagyságrendek és irányok

szempontjából), másrészt Baranya megye távolabbi településeinek demográfiai és migrációs vizsgálata,

- kérdés, hogy a dinamikájában visszaeső szuburbanizáció ellenére milyen motivációk ösztönzik a lakosságot a szuburbán terekbe való kiköltözésre, erre a kérdőíves vizsgálata megismétlése adhat választ,
- elemezhető külön-külön a jóléti és a szegénységi szuburbanizáció, ezt a kisebb települések mellett Komlón is érdemes vizsgálni,
- a jelen vizsgálat párhuzamként kutatható, hogy a folyamatról mit gondolnak a települések régi (1990 előtt is helyben élő) lakói,
- a szuburbán települések társadalmi szerkezetének változása az 1990/2001/2011-es népszámlálási adatokkal pontosítható, mélyebben feltárható,
- a 2016-os lakáspolitikai intézkedések (CSOK) hatásának mérése 2017-2018-ban a megyeszékhelyen, valamint a szuburbán településeken.

A DISSZERTÁCIÓ ALAPJÁUL SZOLGÁLÓ PUBLIKÁCIÓK

1, Tanulmány hazai megjelenésű szakfolyóiratban

Szebényi A. 2013: A közlekedési helyzet és a szuburbanizáció összefüggései Pécs térségében. *Területfejlesztés és Innováció* 7 (3) pp. 2–12.

Nagyvárad L. – Gyenizse P. – *Szebényi A.* 2011: Monitoring the changes of a suburban settlement by remote sensing. *Acta geographica debrecina landscape and environment* 5 (2) pp. 76–83. (2011)

Szebényi A., Nagyvárad L. 2009: Új város a pécsi agglomerációban-a kozármislenyi példa.

Területi Statisztika 12 (2) pp. 148–152.

Szebényi A. 2007: A pécsi térség társadalmi-gazdasági vizsgálata, különös tekintettel a szuburbanizációra. *Területi Statisztika* 10 (5) pp. 477–493.

Szebényi A. 2006: A socio-economic comparison of urbanised areas in Hungary *Development and Finance* 4 (3) pp. 46–58.

2, Tanulmány külföldi megjelenésű szakfolyóiratban

Nagyvárad L. – *Szebényi, A.* – Rábay, A. 2011: Modeling the suburbanization of the Budapest agglomeration (Hungary) with GIS methods the aspect of the sustainable development. *International Proceedings of Chemical Biological and Environmental Engineering* 2011 (13) pp. 161–167.

László M., – *Szebényi, A.* 2010: The economic instruments of local government in Hungary
Megatrend Review 7 (1) pp. 47–68.

3, Tanulmány külföldi megjelenésű konferencia-kiadványban

Nagyvárad, L. – *Szebényi, A.* 2014: GIS approach in urban geographical studies: a focus on Hungarian examples. In: Tabyaoui, H. (ed.): Infrastructure des Données Spatiales et Application SIG. Saarbrücken: Presses Académiques Francophones, pp. 90–95.

Nagyvárad, L., – *Szebényi, A.* 2009: The search of the relationship between the traffic and suburbanization in Budapest agglomeration with GIS methods. In: Vujosevic M, Petric J (eds.): Regional Development, Spatial Planning and Strategic Governance. Belgrád, pp. 521–531.

4, Tanulmány hazai megjelenésű konferencia-kiadványban

Nagyvárad, L. – *Szebényi, A.* – Gyenizse, P. – Balassa, B. 2009: Modelling of interactions between urban development and physical environment an example the new town Kozarmisleny S-Transdanubia, Hungary. In: Csapó J. –Aubert A (szerk.): Differentiating Spatial Structures in the Central-European Region. pp. 118–129.

Balassa, B. – Nagyvárad, L. – *Szebényi, A.* 2008: A településfejlődés sajátos útja Kozarmislenyben. In: Sitányi L. (szerk.) II. Terület- és vidékfejlesztési konferencia. Kaposvár. Dél-Dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség, pp. 120–124.

Szebényi A. – Nagyvárad, L. 2008: Kozarmisleny-egy sikeres kisváros Baranya megyében. In: Csapó T. – Kocsis Zs (szerk.): Nagyközségek és kisvárosok a térben Szombathely: Savaria University Press, pp. 264–277.

Bajmócy P. – *Szebényi A.* 2007: A tömegközlekedés és a szuburbanizáció kapcsolatrendszer Szeged, Pécs és környékük példáján. In: Gulyás L.–Gál J. (szerk.): Európai Kihívások IV. Nemzetközi Tudományos Konferencia. Szeged. pp. 269–274.

Szebényi A. 2006: A szuburbanizáció sajátosságainak vizsgálata Pécs környékén, 2005-ben. In: Csapó T. – Kocsis Zs (szerk.): Agglomerációk és szuburbanizálódás Magyarországon: Szombathely, Savaria University Press, pp. 196–215.