

OTDK-dolgozat

2025

ESZTERHÁZY KÁROLY KATOLIKUS EGYETEM

TERMÉSZETTUDOMÁNY KAR



EGER VÁROSFEJLESZTÉS MÚLT, JELEN, JÖVŐ

URBAN DEVELOPMENT OF EGER PAST, PRESENT, FUTURE

Zetkó Zoé Lili

Konzulensek:

Dr. habil. Patkós Csaba

Dr. Ruszkai Csaba Gyula

Kézirat lezárásának dátuma: 2025.01.08.

Köszönetnyilvánítás

Ezúton szeretném kifejezni köszönetemet témavezetőimnek Dr. habil. Patkós Csabának és Dr. Ruszkai Csaba Gyulának, akiknek útmutatása és támogatása jelentős mértékben hozzájárult a munkám elkészítéséhez. Szeretnék köszönetet mondani az Eszterházy Károly Katolikus Egyetem Kutatási és Fejlesztési Központ munkatársainak, valamint Dr. Utsi Zoltán docensnek, akik biztosították kutatásom elindulásához szükséges az adatok rendelkezésemre való bocsátását, ezzel segítve kutatásomat.

TARTALOMJEGYZÉK

Ábrajegyzék	2
Táblajegyzék	3
1. Bevezetés.....	4
2. Szakirodalmi áttekintés	5
2.1. Város	5
2.2. Klasszikus városmodellek	6
2.3. A városmag, avagy „city”.....	8
2.3.1. Városok funkcionális szerkezetének időbeli vizsgálata	10
2.4. A városmagok tulajdonságai	11
2.5. A Core Frame modell	12
2.6. Gazdasági tevékenységek – TEÁOR	16
3. Kérdésfelvetés és kutatási módszertan	18
3.1. Kérdésfelvetések	18
3.2. Módszertan	18
4. Eredmények ismertetése.....	21
4.1. A gazdasági tevékenységek eloszlásának elemzése a városban	22
4.1.1. Belváros.....	24
4.1.2. Felnémet.....	26
4.1.3. Károlyváros	28
4.1.4. Maklári hóstya.....	30
4.1.5. Tihamér	32
4.1.6. Hatvani hóstya.....	34
4.1.7. Lajosváros és Felsőváros.....	36
4.2. Nemzetközi árukat forgalmazó üzletek eloszlása	40
4.3. Városmorfológiai vizsgálat	42
4.3.1. Belváros.....	42
4.3.2. Felnémet.....	43
4.3.3. Károlyváros	43
4.3.4. Maklári hóstya és a Tihamér	44
4.3.5. Hatvani hóstya.....	44

4.3.6. Parkolók elhelyezkedése a városrészekben.....	45
4.4. Városi közlekedés elemzése.....	48
5. Összefoglalás és következtetés.....	49
6. Szakirodalmi jegyzék	51
7. Mellékletek.....	53
8. Függelék (Saját eredmények kiegészítés)	3
8.1. Saját elvégzett munka:	3
8.2. Saját eredmény:	3

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra CBD Core-Frame modell földhasználati eloszlás (Boyce, 1960)	15
2. ábra Eger városrészei az Integrált Városfejlesztési Stratégia alapján	21
3. ábra Gazdasági ágazatok eloszlása Eger városában	22
4. ábra Gazdasági ágazatok eloszlása városrészenként	23
5. ábra Belváros nemzetgazdasági ágazati százalékos eloszlása a város egészéhez mérve	24
6. ábra Belváros vállalatainak száma telektömbökként	25
7. ábra Felnémet nemzetgazdasági ágazati százalékos eloszlása a város egészéhez mérve	26
8. ábra Felnémet vállalatainak száma telektömbökként.....	27
9. ábra Károlyváros nemzetgazdasági ágazati százalékos eloszlása a város egészéhez mérve	28
10. ábra Károlyváros vállalatainak száma telektömbökként	29
11. ábra Maklári hóstya nemzetgazdasági ágazati százalékos eloszlása a város egészéhez mérve	30
12. ábra Maklári hóstya vállalatainak száma telektömbökként.....	31
13. ábra Tihamér nemzetgazdasági ágazati százalékos eloszlása a város egészéhez mérve	32
14. ábra Tihamér vállalatainak száma telektömbökként	33
15. ábra Hatvani hóstya nemzetgazdasági ágazati százalékos eloszlása a város egészéhez mérve	34
16. ábra Hatvani hóstya vállalatainak száma telektömbökként.....	35
17. ábra Lajosváros nemzetgazdasági ágazati százalékos eloszlása a város egészéhez mérve	36
18. ábra Lajosváros vállalatainak száma telektömbökként	37
19. ábra Felsőváros nemzetgazdasági ágazati százalékos eloszlása a város egészéhez mérve	38
20. ábra Felsőváros vállalatainak száma telektömbökként	39
21. ábra Nemzetközi árukat forgalmazó üzletek száma városrészenként	41
22. ábra Parkolóterületek száma városrészenként.....	46
23. ábra Kijelölt potenciális alközpontok elhelyezkedése Eger városában.....	47

TÁBLAJEGYZÉK

1. táblázat Egerben megjelenő nemzetgazdasági ágazatok (vastagbetűsek a városmag funkciók)	17
2. táblázat Kijelölt területek és azok városrészeiben megálló buszok száma 1 hét távlatában (db)	48
3. táblázat Egerben megjelenő gazdasági ágazatok városrészenként (db)	53
4. táblázat Nemzetközi árukat forgalmazó üzletek száma városrészenként (db)	54

1. BEVEZETÉS

Az általam választott téma Eger városfejlesztése, a múlt, a jelen és a jövő tekintetében. Különösképpen a potenciálisan kialakulóban levő alközpontok vizsgálata, azok lehatárolása a településen. Kutatásomnak azon indoknál fogva adtam ezen címet, hiszen érinti, mind a múltban zajlott folyamatokat, fejlesztéseket, azok hatásait és az ezekből fakadó jelenlegi körülményeket. A jövő pedig a célom, hogy eredményeim hozzájáruljanak a jövőbeli egri Integrált Városfejlesztési Stratégiához kidolgozásához olyan úton, hogy potenciális problémákra rá tudjak mutatni, ki tudjam szűrni azokat a városrészeket, ahol várhatóan új városmag fog kialakulni ezáltal irányt tudjak adni mely területeken érdemes fejlesztéseket végezni. Ezen elgondolás, hogy hozzájáruljak városom fejlődéséhez részét képezte annak, hogy elkezdtem foglalkozni a témával. Másik oldalról pedig Magyarországon kevés ezzel kapcsolatos kutatást találtam, azon kutatások többsége is a fővárosra, Budapestre irányultak, joggal, hiszen a városmagok megfigyelése és vizsgálata nagyvárosokban a leginkább nyomon követhető. Többek között ezért is érdemesnek találtam ezzel foglalkozni, hiszen magában izgalmas a témakör, hogy egy kisebb város, mint Eger esetében egy ilyen kutatás megvalósítható-e, képes lenne számottevő eredményt hozni, amely valóban hasznosítható.

A kutatás megkezdésekor elsődleges tényező volt, hogy össze tudjam gyűjteni milyen jellegzetességei, továbbá milyen ismert módszerek vannak a városmag lehatárolására, majd felállítottam hipotéziseimet és kidolgoztam a kutatásom lépéseit. Számos, a szakirodalomban olvasható módszer közül a Boyce-Horwood féle modellt választottam kiindulópontomnak, ahol a gazdasági ágazatok szerint határozzák meg a városmagot.

Ehhez kapcsolódva az első alkalmazott módszer az Eszterházy Károly Katolikus Egyetem Kutatási és Fejlesztési Központjától kapott egri cégeket tartalmazó ArcGIS adatbázisnak a vizsgálata volt. Ezen adatok birtokában következett a második módszertanhoz tartozó desktop alapú kutatás, melynek keretében a város közösségi közlekedést vettem górcső alá. Emellett összegyűjtöttem hol helyezkednek el nemzetközi árukat forgalmazó üzletek. Ezen adatokat Excel, valamint ArcGIS program segítségével rendszereztem, megfigyeltem a koncentrálódást, hogy képet kapjak melyik az a terület, ahol leginkább összpontosulnak a városmagra mutató jellemzők. Harmadik módszertan pedig a terepi, vagyis városmorfológia feltárás volt. A kutatás elvégzését követően pedig összevetettem az eredményeket az aktuális Integrált Városfejlesztési Stratégiával.

2. SZAKIRODALMI ÁTTEKINTÉS

Kutatásom elindítása során fontosnak tartottam, hogy az alapoktól vizsgáljam a témakört, így ennek útján elsősorban a város meghatározásáról teszek említést, majd ismertetem a Chicagói Egyetem városmodelljeit, amelyek a város belső szerkezetét mutatják be. Ezt követően kutatásom középpontját a városmagot és annak fogalmi meghatározását, tulajdonságait, továbbá területi lehatárolásának módszereit és ahhoz kapcsolódó angolszász, valamint német kísérleteket ismertetése követ. Végül a Core-Frame modell és a Tevékenységek Egységes Ágazati Osztályozási Rendszerének ismertetése.

2.1. Város

A város, mint fogalom a történelem során mindig is nehezen meghatározható volt, hiszen adott tudomány szempontjai - legyen az jog, szociológia, gazdaság, morfológia stb., - valamint a táj és a kor figyelembevételével folyamatosan változott. Az ókorban és a kora középkorban azon település minősült városnak, amely otthont ad valamilyen vallási központnak vagy uralkodói székhelynek. Közép-Európában a 12-13. század táján jogi szemmel tekintve ezen kérdésre, a Római Birodalomra visszanyúlva határozták meg, hoztak döntéseket, hogy mely település is érdemes a városi jogállásra. (Granasztói, 1980)

Morfológiai szempontból, amennyiben a Magyar Királyság területét vesszük figyelembe a középkorban, a városokat két típusra különíthetjük el, váras és vár nélküli város. Előbbi a várat és annak közvetlen környezetében fekvő elővárost foglalja magába, míg a vár nélküli város, ahogy nevében is szerepel, nem rendelkezik várral, továbbá nincs meghatározó szerepe és többnyire több településből összetevődő halmazból áll (Granasztói, 1980).

Az angolszász országokban; lásd: az Egyesült Királyság területén azok a települések voltak városok, ahol korlátozott területen belül nagyszámban gyűltek össze az emberek mind élet, mind munka céljából, otthonokkal vagy lakásokkal rendelkeztek, amelyek szorosabban helyezkedtek el egymás mellett, mint más területeken (Fedorenko & Kolos, 2023).

Az ezredforduló környékére számos módszer és megközelítés kristályosodott ki, amelyeknek köszönhetően az előző korokhoz képest számottevően precízebb és pontosabbá vált a mai város lehatárolása. Közigazgatási és településföldrajzi oldalról két igen pontos koncepcionális megközelítési mód körvonalazódott. Az első a mennyiségi megközelítési mód, más néven statisztikai városfogalom. Itt azon települések definiálhatók városoknak, amelyek a településhálózat népesebb tagjai, városi jogállással rendelkeznek és a meghatározott

népességszámot (fontos szerepet játszik a városi jogállás meghatározása közben, gyakran használják más mutatókkal együtt, pl.: népsűrűség) elérik. A második megközelítés pedig a funkcionális szerepkört veti górcső alá, ezt nevezik funkcionális városfogalomnak. Városnak tekinti azon tagjait a településhálózatnak, amelyek központi funkciókkal rendelkeznek, saját lakosságuk mellett a környező települések (többségében falvak) lakóit is el tudják látni mind szolgáltatással, mind áruval. Kiemelendő, hogy ezen két megközelítés között éles határ nincs és a világ számos pontján gyakorlatilag együtt alkalmazzák a kettőt (Kovács, 2015).

Szociológiai tekintetben azt a települést tartják városnak, ahol az emberek nem ismerik egymást, a lakosság között minimális a mezőgazdaságban dolgozók aránya, többségében kereskedelemben vagy iparban dolgoznak az emberek (Fedorenko & Kolos, 2023).

Településrendszeri szemlélet szerint, hasonlóan a fentebb említettekhez azon település tartozik a városok közé, amelynek nagysága, jellege, funkciói az adott térségben kialakult területi munkamegosztás következményeként központi tevékenységet lát el (Kőszegfalvi, 2004). A lakosság érték- és magatartásformája a lakosoknak követendő példával bír a vidék számára. A népességkoncentráció magas, továbbá egyfajta szívóerővel rendelkezik, amely következtében a környező településekben élők számának csökkenését okozza. Tértfoglaló folyamat jellemzi, azaz a földrajzi környezetének egyre nagyobb részét olvasztja magába (Izsák, 2003).

2.2. Klasszikus városmodellek

A városmodellek a város fejlődését, szerkezetét és működését kívánják leírni. Általuk könnyebben megérthetjük. Az urbanizációs folyamatokat, a települések alakulását, azok kapcsolatait a hálózatban és a városrészek szerveződését, egységeik működését. Ezáltal kutatásom során létfontosságú szereppel rendelkeznek a városmag lehatárolásának, megfogalmazásának tekintetében.

Az első városmodellek az 1920-ban alapított Chicagói Egyetemre vezethetők vissza, ahol szociológiai szemmel, a népesség szociológiai és szociálökonomiai tulajdonságain keresztül (pl.: jövedelem, státuszhelyzet) vizsgálták a városokat. Összesen három módszer került kidolgozásra, ezeket nevezzük a klasszikus városszerkezeti modelleknek. Ezen modellekben a szociális és társadalmi helyzet alapján alakulnak az övezetességek és jóval kevésbé veszik figyelembe a központi funkciók területi elhelyezkedését ezáltal a területi funkcionalitás sem jelenik meg nagy mértékben (Tóth, 2010).

Az első a „Koncentrikus zónamodell - Ring modell”, amelyet Ernest Burgess kanadai szociológus dolgozott ki 1925-ben. Nevére utalva a várost, társadalom és a funkció tekintetében 5 koncentrikus zónára tagolja (jövedelem, szociális helyzet, népesség és ingatlanár alapján). Megfigyelhető, hogy minél távolabb van a lakó a városmagtól, annál magasabb társadalmi státusszal rendelkezik. Belülről kifelé haladva az első zóna a városmag, amelyet magas telekár jellemez, így csak a magasabb költségek kitermelésére képes vállalkozások telepednek meg, ezzel kiszorítva a kevesebb profitot termelő szolgáltatásokat, valamint a lakónépessége alacsony. Ezt követi az átmeneti zóna, ahova a belvárosból kiszorult vállalkozások telepednek meg; többségében kereskedelmi és ipari funkciókat lát el a terület, kevés lakás jellemzi és teljességében ki van szolgáltatva a piaci verseny konstans változásával járó következményeknek. Ennek köszönhetően egyfajta slumosodás jellemzi a térséget. Majd közvetlen utána található a munkás zóna, ahol lakóépületek és esetlegesen gyárak helyezkednek el, majd kintebb érve a középosztályú családi házas zóna és végül a szuburbán ingázó zóna. (Burgess, 1925). Ám érdemes a modellt kritikusan kezelni, hiszen számos tényező befolyásolhatja, példának véve magát a domborzatot, amely korlátozhatja az adott zóna növekedését vagy a dzsentifikáció, hiszen alacsony jövedelmű területeken kialakíthat drágább övezeteket.

Második az 1939-ben megjelent „Szektormodell”, amely Homer Hoyt amerikai közgazdász nevéhez fűződik. A Hoyt modell kidolgozása a lakó-, valamint az üzleti területek különböző bérleti díjait vizsgálta meg. Eltérően a Burgess-féle modelltől itt a városmag körül körcikk formában, sugárirányosan különülnek el a szektorok. A nagyvárosi társadalmi tagoltságot, távolság- és irányfüggő rendszerként értelmezte. Kijelenti, hogy a szektor kialakulását és terjedésének irányát a közlekedési útvonalak és a városi területek értéke befolyásolja (példának véve a magasabb jövedelmű lakónegyedek, nem települnek az ipari területek környezetébe, amelyek pedig a közlekedési csomópontok közelébe helyezkednek el) A városmag közepén található, amelynek ismertetőjegye a tercier szektor koncentrációja. Ezt követi az alsó osztályú lakónegyed, majd a nagykereskedelmi ipari terület, középosztályú- , végül felső osztályú lakóterület (Hoyt, 1939). Hasonlóan itt is fontos a kritikus gondolkodás hiszen, a modell első körben a vasúti közlekedésen alapul és nem veszi figyelembe a magánautókat, amelyek megkönnyítették az ingázást.

Végül a harmadik modell az 1945-ben publikált „Többmagvú modell”, amelyet Chauncy Harris és Edward Ullmann amerikai geográfusoknak köszönhetünk. Kutatásom tekintetében ezen modell tanulmányozása elengedhetetlen, hiszen ez az első olyan modell, amely taglalja, hogy a

városok nem csak egy, de akár több központtal, alközponttal rendelkezhetnek, amelyek eltérő funkciókra specializálódtak (pl.: ipari, kereskedelmi), maguk köré szervezve az adott gazdasági-társadalmi funkciónak megfelelő területi szerkezetet. Valamint ezen magok közlekedési csomópontnak minősülnek, de ez már nem bizonyul kizárólagos tulajdonságnak. Az alközpontok magyarázata Észak-Amerikában az 1940-es években bekövetkezett urbanizációs változásoknak köszönhető. A nagyvárosok népessége gyorsan növekedett, továbbá a motorizáció is állandósult, így ezen esetben egy városmagon kívül több önálló mag bontakozott ki és az akörül elterülő részek összeolvadtak. A Burgess-moddal szemben, nem a társadalmi csoportok térben elkülönülése, hanem a munkahelyek térbeni differenciálódása az, ami meghatározza a városok belső szerkezetét. Előzőkhez hasonlóan itt is találhatunk ellentmondást, hiszen az európai, vagy latin-amerikai városokban ahogy távolodunk a városközponttól úgy csökken a lakosság társadalmi státusza is. Valamint, mind a három modell csak a horizontális tagolódást tartja szem előtt, a vertikális tagolódást nem veszi figyelembe. (Kovács, Népesség- és településföldrajz, 2015).

2.3. A városmag, avagy „city”

A városok szerkezeti és funkcionális központjának, valamint kulturális, társadalmi és közlekedési csomópontjának, másképpen egyfajta lüktető szívnek minősül a városmag. Elemzésük szinte elengedhetetlen ahhoz, hogy megértsük egy város dinamikai és szerkezeti átalakulását. Szakirodalmaként többféle elnevezéssel kerülhetünk szembe; mind az angolszász, német és többek között a magyar szakirodalom többé-kevésbé eltérő módon értelmezi, határozza meg ezen fogalmakat. Ezzel is jól szemléltethető, milyen komplex és önmagába külön kutatást érdemlő téma is a városmaghoz kötődő fogalmak és azoknak használata. Példának véve, a városmag fogalom, amely lehet genetikusan városmag, azaz a település azon része, ahonnan kibontakozott a városfejlődés, kora középkori városok központja volt ezáltal történelmi épületekben gazdag, de nem mindig azonosul a városközponttal. Másrészt egy városmag lehet funkcionális városmag, amely szinte egyenértékű a későbbi city-vel. A városközpont, mint fogalom a magyar szakirodalom tükrében a legközpontibb területen helyezkedik el, de ezen zóna térben a genetikusan városmagtól (város történelmi központja) elkülönülhet (Baji, 2017) (Lehmann & Vuics, 1999). Valamint magas telekár és irodák, üzletek koncentrálódnak, erőteljesen kihasználva a folyamatos versenyt.

Rokon fogalom a centrum, amelyet városmorfológiai megközelítéssel élve a vidéki városokban a városszéli bevásárlóközpontok és a CBD (Central Business District) alkot (Csapó, 2005).

Maga a Central Business District, vagy magyarosan központi üzleti negyed fogalom, először a Chicagói Egyetem szociológusainál jelenik meg, ahol a koncentrikus zónák legbelső öveként definiálják. Ám napjainkra kijelenthetjük, hogy maga a Central Business District az amerikai nagyvárosok szívét jelenti elsősorban. Magyar vonatkozásban ez a fogalom a II. világháborút követően Mendöl Tibornak köszönhetően került be a szaknyelvbe. Szerinte a CBD kifejezetten csak profitorientált gazdasági tevékenységeknek ad otthont (Mendöl, 1963).

Maga a city kifejezés elsősorban az angol püspöki székhelyvárosokra és magára London nagyvárosára használták, ezáltal lett a nagyvárosok általános neve a city. Később a franciák lesznek az elsők, akik a városmaggal azonosítják, mint a középkori Párizs királyi és egyházi irányító központja. Ezt nevezzük „cité”-nek (Tiezte, 1973). Majd a német nagyvárosokban a kormányzati, kulturális és gazdasági központként funkcionáló intézmények negyedét jelentette. Magyar vonatkozásban ismételtelen Mendöl Tibort emelném ki, aki szerint a city egy olyan terület a városban, ahol kormányzati, politikai, kulturális és kiskereskedelmi tevékenységek, speciális igényeket kielégítő intézmények vannak jelen. Ezen megfogalmazás a leginkább leíró, ellentétben a városközponttal vagy Central Business District-el, amely a profitorientált ágazatok és nagy munkahelyi sűrűség jelenlétét veszi figyelembe (Baji, 2017). Későbbiekben egyes magyar szakirodalmak azonosítják city-vel vagy éppenséggel a centrummal (Mendöl, 1963) (Lehmann & Vuics, 1999). Ennek megfelelően a kutatásom során városmagként vagy city-ként fogok hivatkozni Eger központjára.

A városmag nemcsak elnevezés tekintetében sokrétű, hanem lehatárolás szempontjából is igen változékony. A városmag, mint a település szíve üzemel, ahol az irodák és kiskereskedelmi üzletek koncentrációja a legnagyobb, legmagasabb épületek itt helyezkednek el. A telekár ezen térségben a legmagasabb, valamint itt tetőzik a gyalogos- és gépjárműforgalom. Kifele haladva a közlekedési hálózat intenzitása csökken. Továbbá itt ötvöződnek a lebontásra megérett régi és újonnan épült épületek. A városmag közvetlen környezetét pedig egyfajta leromlási zóna veszi körül. (Murphy & Vance Jr., 1954) Ám egy városmagnak a markerei közé tartozhat szintén a marginális lakófunkció, a munkahelyek magas koncentrációja, illetve irányítás (üzleti cégek, központi iroda, kormányzati-politikai funkció stb.) és kis térigényű szolgáltatások, például: bank, tőzsde központjainak odatelepülése. Építészeti szempontból itt a legmagasabb az aránya a történelmi műemlékeknek, reprezentatív középületeknek, továbbá a szórakoztató és vendéglátási szektor ide összpontosul, mint szállodák, éttermek, színházak, múzeumok. Ez magával hozza annak a vetületét, hogy itt koncentrálódik a turizmus (Kovács & Vida, 2019).

2.3.1. Városok funkcionális szerkezetének időbeli vizsgálata

Az angolszász városok funkcionális szerkezeti vizsgálata alapján, amely első körben az Amerikai Egyesült Államok fiatalabb városaiban történt, az alábbi változásokat állapították meg a városmaggal vagy ahogy az angolszász szakirodalomban használatos Central Business District-tel kapcsolatban időrendileg. Az 1880-as évektől kezdődően megindult felhőkarcolók építése a magban. 1930-tól funkcionális átrendeződés zajlott le, elkezdtek a munkahelyek tömörödni a területen, a lakosság pedig kiköltözött a területről. 1980-ban pedig megpróbálták a népességszámot növelni a társadalmi réteg felső osztályának visszaköltöztetésével. Ezen városok magjai magukba foglalják a központi üzleti-, kongresszusi-, hivatali-, luxus lakónegyedet és hoteleket. Érdemes kiemelni, hogy a metropoliszokban tovább tagolódhat a városmag. A közepén helyezkedik el a „Citymag”, amely a legintenzívebben használt rész, itt sűrűsödnek legnagyobb mértékben a központi funkciók. Ezt követi a „Gazdasági city”, ahol a gazdasági élet szignifikáns intézményei itt találhatók (bank, tőzsde, cégek központja, biztosítók stb.). Ezenkívül elkülönülhet kormányzati negyed, az egyetemi negyed majd a városmag széle (Tóth, 2010).

A németországi kutatás alapján a városmagot vagy centrumközponti részt az itt elhelyezkedő, magasrangú terciér és kvaterner funkciók koncentrációja jellemzi többek között. Az 1950-es évektől az agglomerációs folyamatok miatt, valamint a közlekedési fejlődés következtében megjelentek a mellék- és szubcentrumok is. Ezen szubcentrumokat négy kategóriába sorolja a szakirodalom. Az első a régi típusú szubcentrum, amely egyfajta önálló központként funkcionál, megfelel a napi szükségleteket kielégítésére, nagy lakótelepek találhatók a területén. Következő az új periférikus bevásárlóközpontok, amelyek nevükből adódóan nagy alapterületű üzleteknek adnak otthont, városból kivezető utak mentén jelennek meg és a heti bevásárlások tekintetében megfelelőek, hiszen alacsonyak az árak. Hasonló a perifériás szakkereskedelmi központ, annyi eltéréssel, hogy itt nagy alapterületű szakáruházak (bútor, gép stb.) és parkolók találhatók. A negyedik pedig a városi szórakoztatóközpont. Ide kulturális intézmények, vendéglátóhelyek, kereskedelmi üzletek és szórakozási lehetőségek összpontosulnak (Tóth, 2010). Összegezve a főcentrum vagy városmag a ritkán jelentkező speciális igényeket elégítik ki, míg a szubcentrumok szinte napi mértékben kerülnek felkeresésre, valamint a városmaggal szemben jóval alacsonyabb árral lehet számolni.

2.4. A városmagok tulajdonságai

Funkcionális szerkezeti vizsgálatokon túlmenően, fontos foglalkozni a kutatás talán legizgalmasabb kérdésével, hogy pontosan mik is azok a konkrét attribútumok, amelyek egy városmagot városmaggá tesznek. Az Amerikai Egyesült Államokból kiemelnék négy megállapítást, amely esszenciális volt kutatásom elindításához.

Az első ilyen megállapítás John Rannels nevéhez fűződik, aki szerint, a városmag az egész régió számára létfontosságú tevékenységek intenzív koncentrációja, valamint meglehetősen heterogén gyűjteménye a tevékenységeknek. A városmag lehatárolását egyrészt a kiskereskedelmi értékesítés teszi, amely itt a legmagasabb, valamint a cikkek a piaci központban koncentrálnak, továbbá az áruk mozgása rugalmas, könnyen hozzáférhető. Másrészt a nappali népesség száma – munkavégzés, bevásárlás, üzletek kötése, szakmai tanács kérése és találkozások stb.- szerinte a déli órákban az utcákon lévő tömeg a legnyilvánvalóbb jelző. Mutatók közé tartozik még a regionális foglalkoztatottság mértéke, adómegállapítás¹, földterület árak. Továbbiakban ez a vizsgálat már az alközpontokkal is foglalkozik, amely szintén egy kiemelkedő szegmense annak, hogy jobban megértsük miért és hogyan alakulhatnak ki új központok. Megállapítása szerint a városok növekedése és a népesség növekedésének következtében egyes központi gazdasági tevékenységek az átlagnál lassabban nőnek. Ennek következtében jobbnak találják, ha elköltöznék az alközpontokba, ahol közelebb vannak a kiszolgáló lakosok és számottevően alacsonyabbak a bérleti díjak így nem kell attól tartaniuk, hogy kiszorulnak a folyamatos verseny következtében (Rannels, 1961).

A második meghatározás Raymond Edward Murphy és James Edwin Vance Jr. köszönhető. Tanulmányuk alapján a városmag legfőbb indikátorai ahogy a többi kutatás is alátámasztja a magas telekár, irodák és kiskereskedelmek vertikális elhelyezkedése, parkolók jelenléte, magas gyalogos- és autósforgalom (maximális intenzitás az útkereszteződésnél), valamint a járművek torlódása. Továbbá a szegmentálódás (funkciók alapján elkülönülnek városnegyedek, például bevásárlónegyed) és vertikális tagolódás. A kutatás arra is rávilágít, hogy egy városmag szélének a meghúzása igen nehéz, hiszen nincsenek éles peremek, inkább zonális jelleggel bír. A határ lehet egy park, vagy akár kormányzati épületcsoport, supermarket, benzinkút, bútorüzlet stb. Határolási módszereik közé tartozott az ügynökségektől kapott szabályozási térképek alapján történő lehatárolás (övezeti rendelet, közlekedési rendelet és tűzoltósági

¹ Adóhivatal vagy önkormányzat meghatározza egy vagyontárgy, például jármű vagy ingatlan adózási célú értékét, ezzel determinálva a fizetendő adót.

rendelet²). Továbbá a blokkhatározás miszerint, a blokkokat üzleti, ipari tevékenységi, népességi, földhasználati (regionális, vertikális) szempontból csoportosítják, valamint a telekárral történő határolás³, valamint gyalogösszámlálás (Murphy & Vance Jr., 1954). Megállapították, hogy ugyan nem minősül központi üzleti felhasználásnak, de jelen van a városmagokban a nagykereskedelem, vasút és lakóegységek is. Továbbá önkormányzati, kormányzati épületek, parkok, templomok, vallási intézmények és iskolák, de ezekre nem fektetnek nagy hangsúlyt, mert a for-profit szférán kívül esnek.

A harmadik, John E. Bohnert és Paul F. Mattingly cikke, amelyet saját kutatásom esetében szintén fontos, hiszen a Murphy-Vance féle központi magassági üzleti index mellett blokkonként⁴ is vizsgálták a várost. Érdekes kérdés, hogy egy kisebb városok esetében, mint amilyen Eger, lehetséges-e a blokkonként való vizsgálódás. Kifejezetten 5 olyan városból mintavételeztek - Illinois-Danville, Galesburg, Deacter, Champaign-Urbana és Bloomington-Normal - amelyek már 1800-ban meghaladták a 10.000 fős népességszámot (Galesburg 40.000 főt, Deacter pedig több, mint 90.000 főt számolt 1800-ban). A városmag attribútumai közé tartozik a kiskereskedelem, profitszerző, szolgáltatói feladatok és irodák jelenléte. (Bohnert & Mattingly, 1964)

Az utolsó meghatározás pedig George W. Hartmanhoz fűződik, aki szerint a városmag elsődleges fókuszja a távoli vidékkel való kapcsolat, ezért a fekvése nagyon fontos. (Hartman, 1950). Hasonlóan az előbbi megállapításokhoz itt is a magas bérleti díj, telekár, a specializálódott üzletek jelenléte meghatározó

2.5. A Core Frame modell

Külön említést érdemel Ronald Boyce és Edgar Horwood 1959-ben publikált modellje. Hiszen ez az a kutatás, amely később a városmag TEÁÓR'08⁵ gazdasági tevékenységek szerint történő lehatárolása szempontjából a legfontosabb. A referátum elején kiemelik, hogy európai városokra nem felétlen alkalmazható, ám mégis kulcsfontosságú jelentőséggel bír és szinte megkerülhetetlen a saját kutatásom tekintetében. Ezen modellnek célja az volt, hogy meghatározza a városmag alapvető keretét, mozgásminták kontextusába illessze azt (területhasználati szokásai nagymértékben közlekedésen alapul) valamint, hogy ennek

² Hasonlóak a magyarországi HÉSZ (Helyi Építési Szabályzathoz)

³ 2000 dollár feletti ház a belső mag része, míg a 300 dolláros ház képezi a határt (1954)

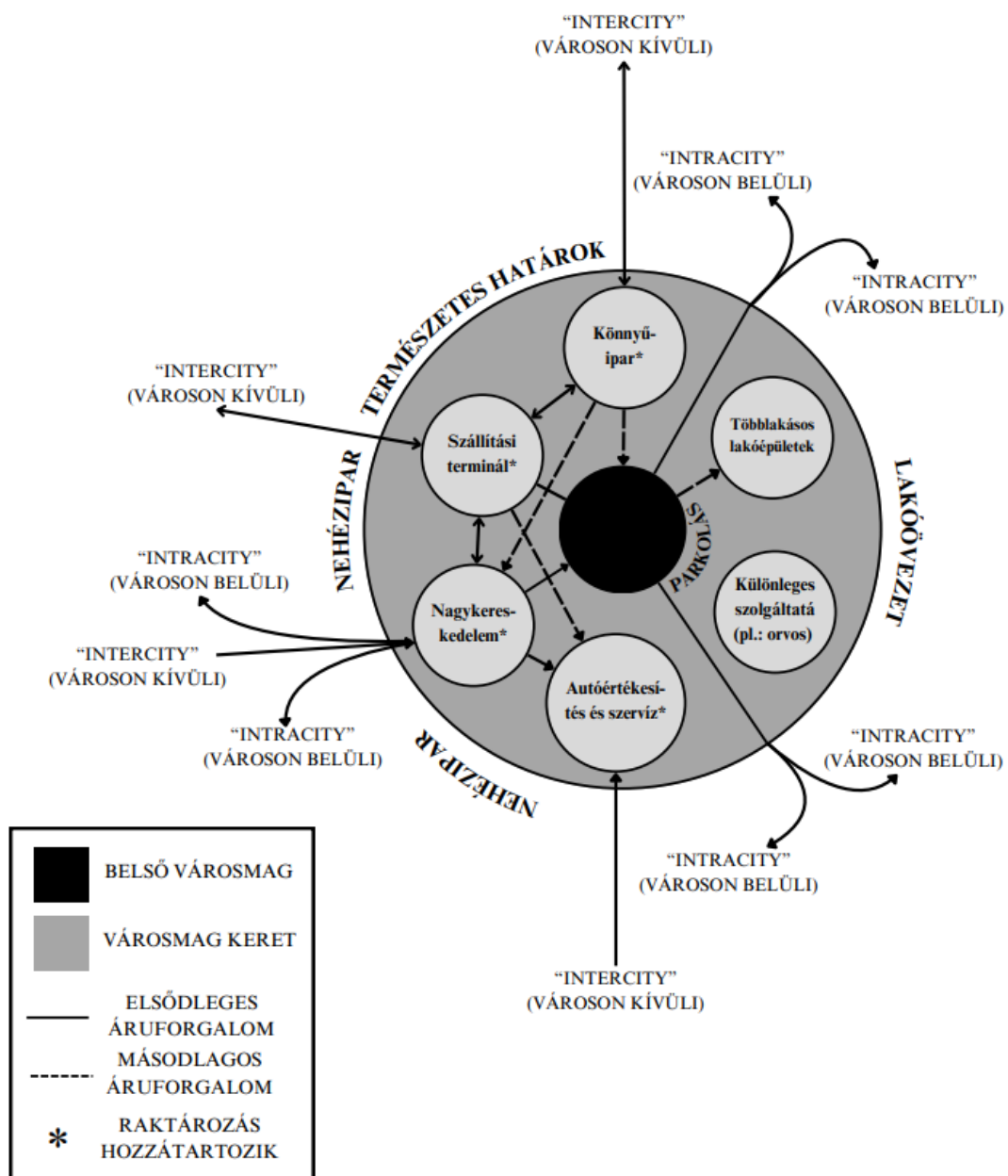
⁴ Maga a blokk két keresztirányú utca / járda által közre zárt téglalap vagy négyzet alakú terület, amely 60-100 méter hosszú oldalakkal rendelkezik.

⁵ Tevékenységek Egységes Ágazati Osztályozási Rendszere

keretében bemutassa milyen hatása van a városújítási programokra, várostervezésre és autópálya-fejlesztésre. A várost nem egy egységes területenként kezeli, hanem különálló csomópontokra bontja azt (például: különleges szolgáltatások, könnyűipar, közlekedési terminálok, autóértékesítés és szerviz stb.). A városmagot első körben két részre bontja; „CBD-Core” azaz a belső városmag és „CBD-Frame”, másképpen a városmag kerete. A belső városmag közlekedési sémája korlátozott, hiszen minden sétatávolságra van horizontális tekintetben, vertikálisan nézve pedig a liftek használata a jellemző. Nem számít, hogy geometriai szempontból, mennyire is középen helyezkedik el az urbanizált területekhez/népességhez mérve, akkor is szinte biztos, hogy a város legkönnyebben megközelíthető helye lesz, mivel minden útvonal ide összpontosul. Ezen belső városmagot egy igen összetett kapcsolatrendszer tartja össze. (1. ábra) Vegyünk példának egy tipikus nagyáruházat, amely a belső városmagban található, úgynevezett együttélésen alapuló kapcsolatban⁶ (comensally linked) áll a nagykereskedelemmel, raktárral, logisztikával. Ezen elemek pedig a városmag keretében találhatók. A nagyáruház továbbá versengő kapcsolatban áll más áruházakkal és üzletekkel, amelyek szintén a belső városmagban helyezkednek el. Kiegészítő kapcsolatot létesítenek még könyvelőcégek, reklámügynökségekkel stb., amelyek támogatják a működést, de nem ugyanazon tevékenységet végzik. Nem utolsó sorban pedig kiegészítő személyes kapcsolatot is alkot a nagyáruház. Ezen kapcsolat szintén nem az áruház tevékenységéhez kötődik, hanem a személyzethez, az ő szükségleteikhez (pl.: kávézó, fodrászat, étterem). Látható, hogy igen sokrétű és komplex kapcsolatot tarthat fent akár egyetlen áruház is. Ezek azok a kapcsolat, amelyek legjobb térbeli húzóerőnek minősülnek arra, hogy egy áruházat helyben tartsák. Valamint itt találhatók a legmagasabb profitot hozó tevékenységek. Ezzel ellentétben a városmag kerete, a fentebb említett kapcsolódási minta fizikai következményének eredményeképpen, a mozgás elsősorban gépjárművekkel történik, az itt található legtöbb létesítmény rendelkezik utcán kívüli parkolókkal és dokkolási lehetőséggel. A városmag keret területét kizárólag természetes akadályok és nagy lakóterületek korlátozzák, amelyek pedig parkokkal és iskolákkal vannak kapcsolatba. Ezen felül várostervezés és maga a mag is határt szab neki. Általában kerettevékenységek viszonylag sík területen helyezkednek el, erőteljesen függenek a sugárirányú utcarendszertől és annak hozzáférésétől (Boyce, 1960). Összeségében a városmagról megállapíthatjuk, hogy komplex, egymással mind gazdasági, társadalmi és térbeli hálózati szempontból összefüggő területet alkot. Fontosnak tartom kiemelni a vizsgált szakirodalmak mind nagyvárosok (200.000 főt

⁶ A tevékenységek egymástól függetlenül működnek, de kölcsönösen hasznosak egymásnak.

meghaladó lélekszám) városmagjaival foglalkozik, ezzel szemben az kutatás alá vont Eger városa legfrissebb 2022-es népszámlálás szerint 49. 182 fős lakossággal rendelkezik továbbá földrajzi és történelmi szempontból is igen eltérő arculattal bír így fenntartással kezelve, összevetettem minden megállapítást és azon indikátorok alapján állítottam össze a kutatást, amelyek a legfontosabbak és leggyakrabban megjelentek a szakirodalomban, valamint kivitelezhetőek egy ekkora város tekintetében.



1. ábra CBD Core-Frame modell földhasználati eloszlás (Boyce, 1960)

2.6. Gazdasági tevékenységek – TEÁOR

A Tevékenységek Egységes Ágazati Osztályozási Rendszere Magyarország Központi Statisztikai Hivatala által használt kódrendszer, amely először az 1973-as kormányrendeletben jelent meg. Legfrissebb verziója a 08' azaz 2008-as kiadás, amely 2008.01.01-től érvényes. Jogi alapját az Európai Parlament és Tanács 1893/2006/EK rendeletben kiadott NACE⁷ Rev. 2. rendszer adja, amellyel azonos a tevékenységi osztályozás teljességében. Emellett ISIC Rev.5.-el⁸ is egyezik az 1. és 2. szinten. A 08' osztályozás elődje a 03' (2003.01.01.). Mind a 03' és 08' tevékenységi osztályozás párhuzamosan létezett 2011-ig, mivel az Európai Unió előírásokat követve a statisztikai adatokat, nemzeti számlákat még a TEÁOR'03 szerint adták tovább az EUROSTAT-nak⁹. 2012-től pedig kizárólagosan a TEÁOR'08 rendszert használják az országban. 2025.01.01.-jétől pedig a TEÁOR'25 nomenklatúra lesz hatályba helyezve. (Központi Statisztikai Hivatal, dátum nélk.) Kutatásom során a TEÁOR'08-as rendszert alkalmaztam.

TEÁOR'08 struktúrája:

1. szint: 21 nemzetgazdasági ág (A-U)
2. szint: 88 ágazat (01-99)
3. szint: 272 ágazat (01.0-99.0)
4. szint 615 szakágazat (01.11.-99.00)

Eger esetében kiemelendő, hogy összesen 19 nemzetgazdasági ágazat jelenik meg (1. táblázat). Városmag tekintetében pedig a fentebb említett szakirodalmakat (Rannels, Murphy & Vance Jr, Tóth, Korby, Boyce és Horwood) figyelembevételével kijelenthető, hogy TEÁOR'08-as, valamint Nace Rev. 2. kódrendszer 21 nemzetgazdasági ágazatából 11 olyan van, amelyre biztosan kijelenthető, hogy részét képezi a városmagnak.

⁷ Statistique des activités économiques dans la Communauté européenne (NACE) az Európai Unió által alkalmazott egységes gazdasági tevékenységi kódrendszer, amelyet 1970-ben vezettek be először.

⁸ International Standard Industrial Classification of All Economic Activities (ISIC) az ENSZ által használt kódrendszer, első verziója 1958-ban jelent meg, a legújabb pedig (Rev. 5.) 2024-ben.

⁹ Az EUROSTAT az Európai Bizottság egyik főigazgatósága, amely megfelelő statisztikai információkat biztosít az Európai Unió intézményeinek, célja a statisztikai módszerek harmonizálása az Európai Unió és EFTA (Európai Szabadkereskedelmi Társulás) országok között.

1. táblázat Egerben megjelenő nemzetgazdasági ágazatok (vastagbetűsek a városmag funkciók)

Nemzetgazdasági ágazat betűjele	Nemzetgazdasági ágazat neve
A	Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat
B	Bányászat
C	Feldolgozóipar
D	Villamos energia, gáz, gőz és légkondicionáló ellátás
E	Vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmentesítés
F	Építőipar
G	Nagy- és kiskereskedelem
H	Szállítás, raktározás
I	Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás
J	Információ, kommunikáció
K	Pénzügyi, biztosítási tevékenységek
L	Ingatlanügyletek
M	Szakmai, tudományos, műszaki tevékenységek
N	Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenységek
O	Közigazgatás, védelem, kötelező társadalom-biztosítás
P	Oktatás
Q	Humán egészségügyi és szociális ellátás
R	Művészet, szórakozás, szabadidő
S	Egyéb tevékenységek

(Saját szerkesztés)

3. KÉRDÉSFELVETÉS ÉS KUTATÁSI MÓDSZERTAN

Ebben a részben részletesen ismertetésre kerülnek az előzetes kérdések, amelyek kiindulópontját képezik a kutatásomnak. Továbbá ismertetem az általam használt eszközöket, módszereket és eljárásokat.

3.1. Kérdésfelvetések

Kérdésfelvetéseim kapcsán elsősorban a Eger városmagjával, majd az potenciálisan kialakulóban lévő alközpontok kialakulása szempontjából lehatárolt területekkel foglalkozom:

1. Az egri Belváros nevezhető-e városmagnak a TEÁOR adatok alapján?
2. Mind a 11 TEÁOR nemzetgazdasági ágazat jelen van ezeken a területeken?
3. Külföldi árukat forgalmazó üzletek megjelennek ezeken a területeken?
4. Milyen városmorfológiai jellegzetességek vannak jelen a belvárosban?
5. Milyen városmorfológiai jellegzetességek vannak jelen a lehatárolt területeken?
6. Könnyen megközelíthető helyen vannak ezek a területek?

3.2. Módszertan

Az 1. és 2. kérdés megválaszolásához az Eszterházy Károly Katolikus Egyetem Kutatási és Fejlesztési Központjától kapott 2018-as egri céges geodatabase elemzésén alapul, amely „BISNODE”, „E-cégjegyzék”, valamint „Céginformáció” nyílt forráskódú weboldalak adataiból tevődik össze. Az elemzéseket mindvégig 1.10.4.-es ArcGIS szoftver és Microsoft Excel használatával végeztem. A települést először felosztottam városrészekre, majd hozzárendeltem az Eszterházy Károly Egyetem Természettudományi Karától kapott városenergetikai kutatás során készített geodatabase-állományt, amely a város épülettömbjeink szakszerű felosztását tartalmazza. Ezt követően az egri céges geodatabase-t is integráltam, amely épületenként¹⁰ feltünteti a cégeket. Kiegészítésként a 2018 utáni Nagylapos városrészen épült új épületeket OpenStreetMap segítségével illesztettem a térképhez. Az így összeállt adatbázis alapján vizsgáltam, hogy mely városrészekben van jelen a meghatározott 11 nemzetgazdasági ágazat, majd Excel táblázatba városrészenként darabszámmra kigyűjtésre került mind a 19 jelen lévő összes nemzetgazdasági ágazat. Az elemzés során kiszűrtem azokat a városrészeket, ahol ezen nemzetgazdasági ágazati kritériumok nem teljesültek, majd Excelben

¹⁰ Településrendezési terv, ingatlankataszter, légifelvétel, utólag georeferált Open Street Map, valamint pincekataszter alapján kerültek az épületek felvitelre

végzett vizsgálattal megnéztem a cégek koncentrációt telektömbökként ezzel alapot kapva, hogy hol helyezkedhetnek el ezen potenciális alközpontok.

A 3. kérdés desktop kutatást igényelt. Összegyűjtöttem a releváns üzleteket Google Térkép és különböző weboldalak segítségével mely üzletek jelennek meg a városban. Végül városrészekre és tömbökre bontva vizsgáltam a koncentrációjukat.

A 4. és 5. kérdés egyrészt a város 2017-es Településképi Arculati Kézikönyvének vizsgálatán alapszik, másrészt a terepi kutatáson. Ennek célja az volt, hogy azonosítsam azokat a városrészeket, amelyek nem csak gazdasági tevékenységek, hanem karakterjelleg alapján sem felelnek meg városmag, alközpont követelményének. A terepmunka során pedig a kijelölt területeken az épületszintek számát és a vertikális tagolódást vettem szemügyre. A parkolók tekintetében terepi megfigyelésen kívül hasonlóan fentebb desktop kutatást is végeztem egész várost lefedően. Magát a parkolók számát 5 kategória adja: az EVAT.Zrt¹¹ weboldalán feltüntetett parkolózónák, kültéri parkolók, parkolóházak, mélygarázsok. Valamint a terepi kutatás során megfigyelt lakosság által önkényesen használatba vett utak¹². Majd ezen adatokat csoportba elkülönítve polygon és polyline elemként csatoltam az ArcGIS adatbázishoz és megvizsgáltam a térbeli koncentrációt.

A 6. kérdés szintén desktop, valamint terepmunkából áll. Górcső alá vettem a közösségi közlekedés útvonalait és a buszjáratok sűrűségét a Volánbusz weboldal használatával. Megvizsgáltam az összes helyi buszjáratot, kigyűjtöttem az érintett buszmegállókat és az összes indulási időpontot, majd ezeket összeadva figyeltem meg, hogy egy buszmegállót heti szinten hány járat érint és ennek eredményeit Excel táblázatban rendszereztem. Célom az volt, hogy 7 napon keresztül megfigyeljem mely buszmegállók vannak a legaktívabban használva és ezen buszmegállók hol helyezkednek el. Terepi kutatás része a forgalom- és gyalogosszámlálás volt. 1 héten keresztül 3 időpontra volt kijelölve a mérés, amely 20 percig tartott. Reggel 7:40-kor volt az első időpont hiszen ekkor legmagasabb a forgalom, a dolgozók ekkor már úton vannak munkába, a diákok és hallgatók pedig az oktatási intézményekbe. A következő mérést 11:30-ra ütemeztem, hogy lássam mennyire csökken a forgalom az utakon. Azon indoknál fogva választottam ezt az időpontot hiszen ekkor a dolgozók munkahelyen tartózkodnak és a diákok többsége is. Harmadik mérést 16:00-ra terveztem, amely szintén egy csúcsidőszak, hiszen a dolgozók ekkor hagyják el munkahelyüket. Mindezt egy Excel táblázatba

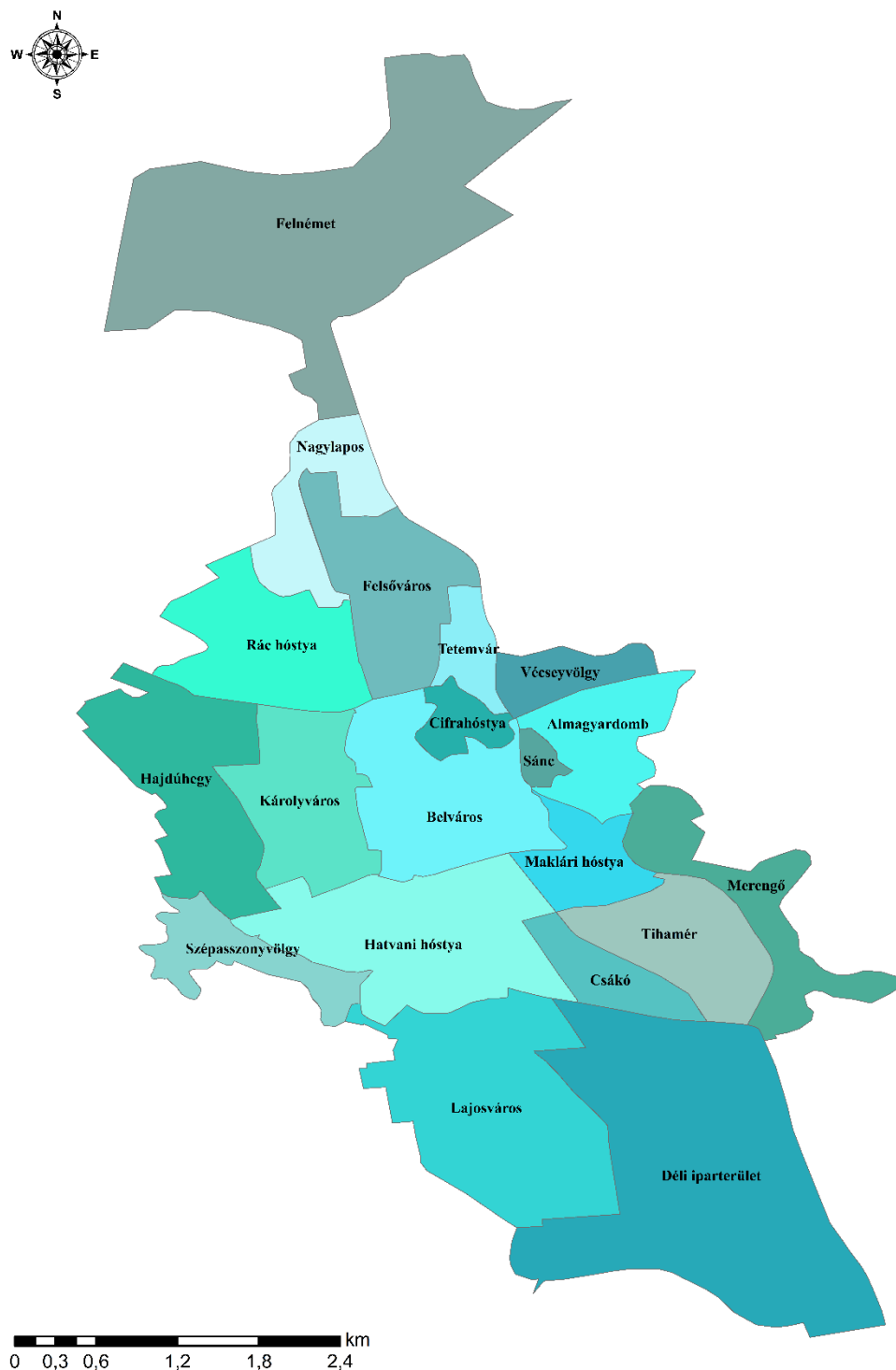
¹¹ Egri Vagyongkezelő és Távfűtő zártkörűen működő részvénytársaság

¹² Olyan utak, amelyek legszélső sávjaiba illegális parkolást folytatnak

összesítettem. A forgalomszámlálás elsődleges helyszíne a belvárosi Széchenyi István utca és Csíki Sándor utca kereszteződése, volt, amely viszonyítási alapot nyújt a forgalom intenzitásával kapcsolatban. A további helyszíneket a gazdasági tevékenységek alapján történt lehatárolt területek, buszmenetrendek és Bing térképről nyert adatok adták. Gyalogosszámlálás ugyanezen séma alapján lett megszervezve, először a viszonyításra való tekintettel a belvárosi a Széchenyi István utcát, annak Szent János utca és Foglár György utca közti szakaszát jelöltem ki. Indokul szolgál, hogy ezen útvonal mind turisták, diákok, valamint oktatási intézményben dolgozók és a lakosság szempontjából is kiemelt. Ezen szakasz része a legrövidebb útnak, amely a Buszpályaudvar és környékét a Dobó térrel összeköti, továbbá a város egyeteme is a közelben helyezkedik el, valamint a posta, számos étterem és az egyetlen belvárosi gyorsétterem a McDonald's is, amely kiemelt vonzóerővel rendelkezik a tanulókra való tekintettel. Ám ezen része a kutatásnak nem valósult meg, hiszen decemberben mind az éghajlat, de főként az ünnepi időszak közeledte erős befolyásoló tényező, amely erősen torzította volna az eredményeket.

4. EREDMÉNYEK ISMERTETÉSE

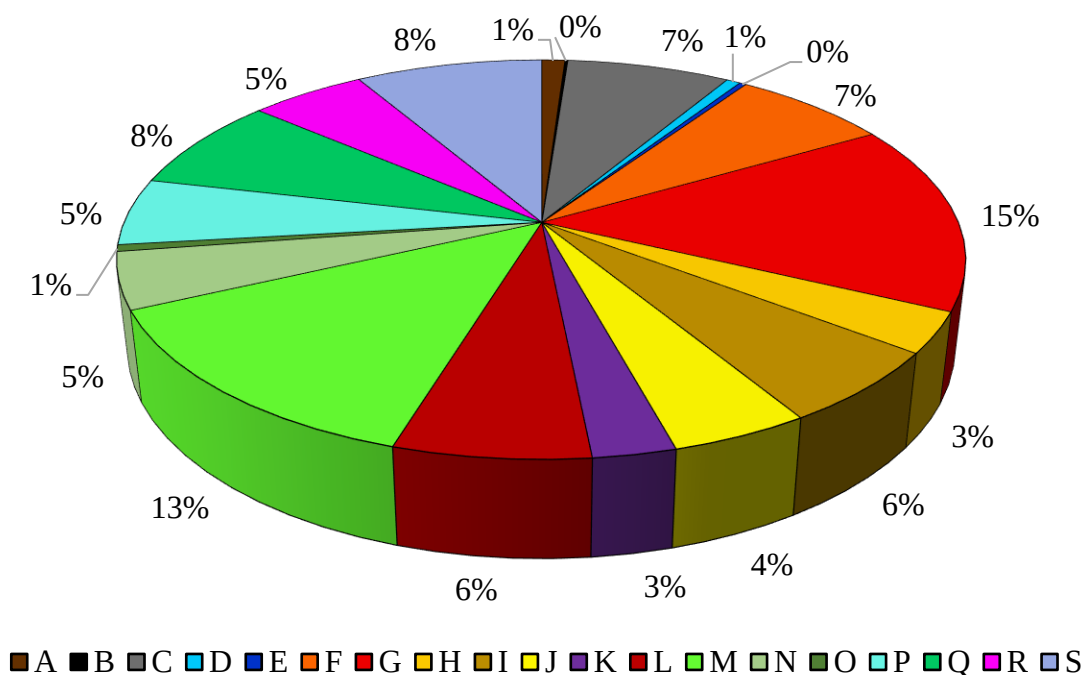
Az alábbi fejezet célja, hogy a kutatás során gyűjtött adatok feldolgozásának és elemzésének eredményeit bemutassam a kérdésfelvetésekre fókuszálva. Valamint bemutatom a legfontosabb megállapításokat és következtetéseket.



2. ábra Eger városrészei az Integrált Városfejlesztési Stratégia alapján

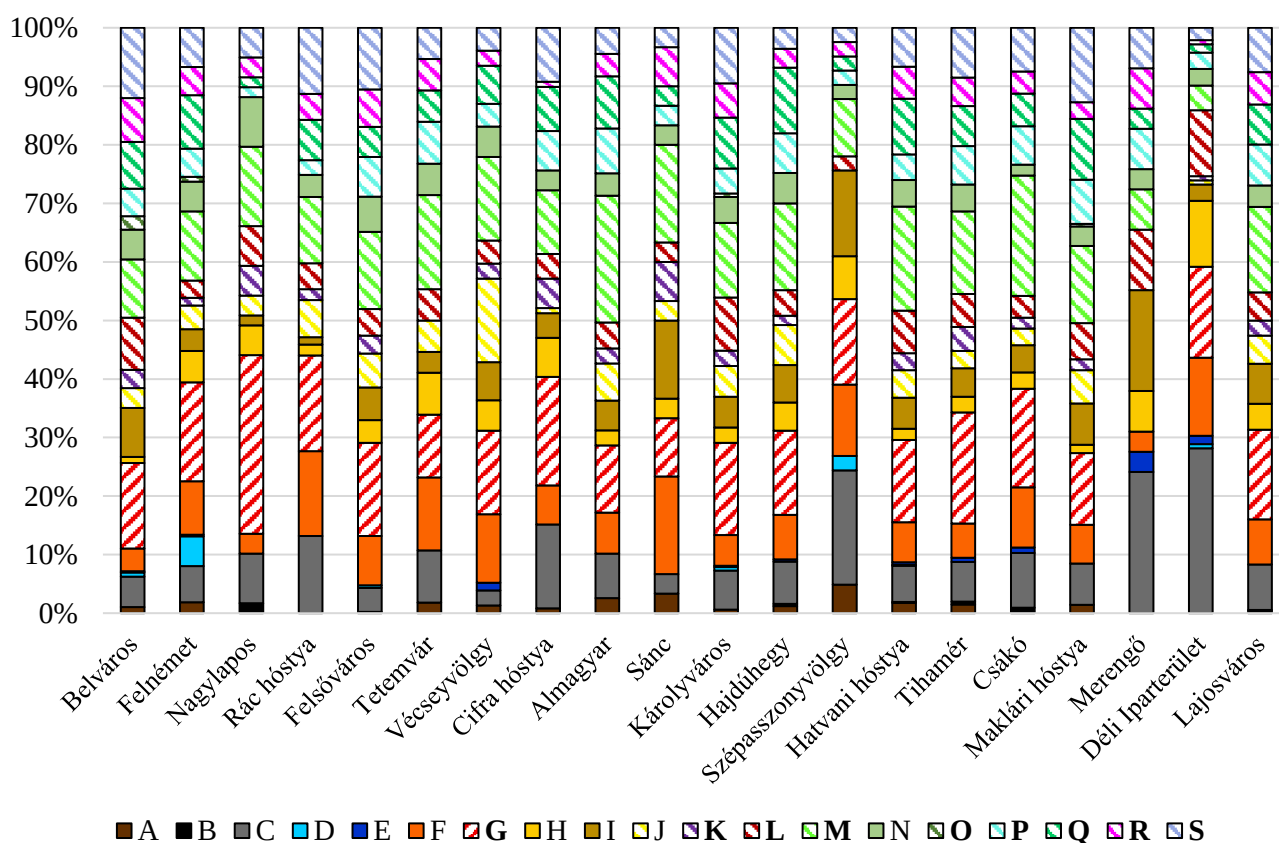
4.1. A gazdasági tevékenységek eloszlásának elemzése a városban

A városban megjelenő 19 nemzetgazdasági ágazat teljes eloszlását tekintve (3. ábra. ábra Gazdasági ágazatok eloszlása Eger városában) látható, hogy primer szektorba tartozó mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat mindössze 1%-ot, a bányászat pedig 0,1% tesz ki, amelyet teljesen helytálló hiszen Eger főként turizmusi mivolta miatt tercier szektorra épült. Mezőgazdaságának fennmaradását is bizonyos tekintetben ennek a történelmi borvidékre épült borturizmusnak köszönhetően. Szekunder szektor részét képező feldolgozóipar (C), építőipar (F) valamint vízellátás (E) 14,3%-kal jelenik meg. A tercier szektor pedig a 84%-ot meghaladja. A kvaterner szektor jelenléte igen csekély 0,6%-ot tesz ki az Oktatás (P) és információ, kommunikáció (J) ágazaton belül. Ezen kapott adatokat összevetve az Integrált Városfejlesztési Stratégiában megállapított 2010-ea gazdasági eloszlással, megfigyelhető, hogy a mezőgazdaságban 1%-os visszaesés történt, az ipar pedig 28%-ról 14,4%-ra csökkent, míg a szolgáltatás 70%-ról 84,6%-ra növekedett, amely szintén erősíti, hogy Eger egyre inkább hasonlít a nyugati típusú városokra, ahol a szolgáltatás szektor a domináns. Ezen adatokat tovább bontva városrészekre (4. ábra) jól láthatóan kirajzolódik a városrészek funkcionális szerepe. Látható, hogy a Szépasszonyvölgyben turisztikai jelentősége miatt leginkább a mezőgazdaság (A) és a szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás (I) dominál. Vagy éppenséggel a Déli Iparterület tekintetében a feldolgozóipar (C) ami kiemelkedő, hiszen a város gazdaságának jelentős része itt koncentrálódik, számos külföldi vállalkozás telepedett meg a térségben, mint



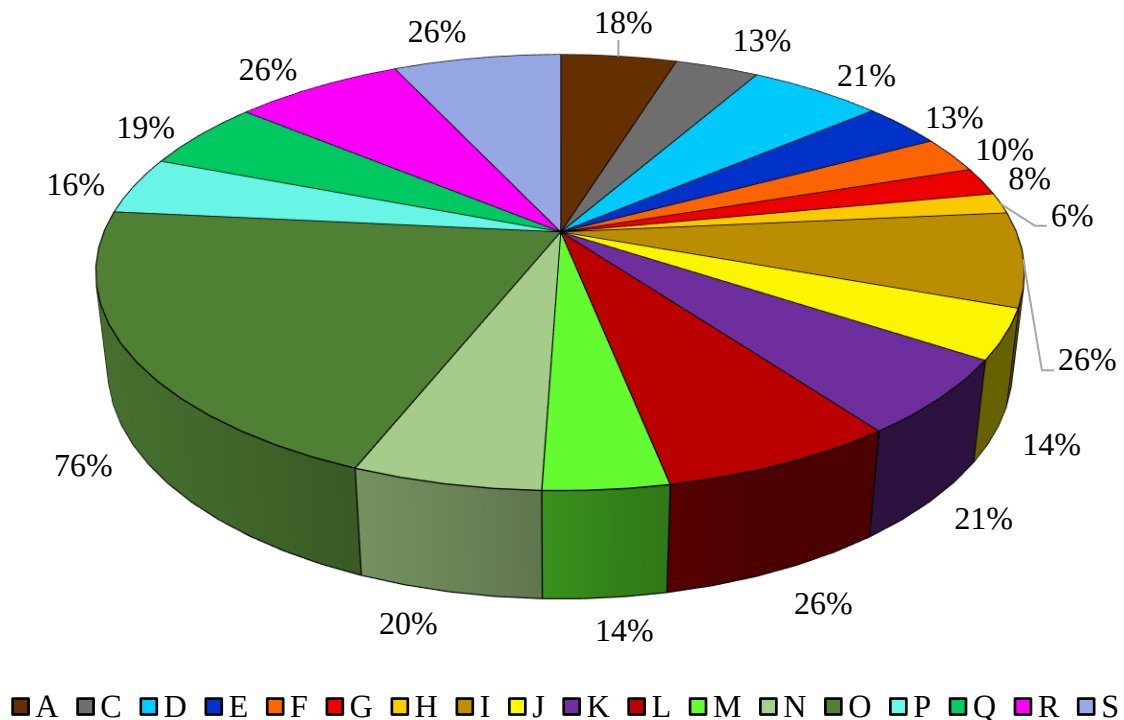
3. ábra Gazdasági ágazatok eloszlása Eger városában

a Bosch vagy ZF. Ám összegezve kijelenthető, hogy a jelenlevő 19 nemzetgazdasági ágazat közül erőteljesen dominálnak a városmag szempontjából meghatározó 11 ágazat, közel 74%-át teszik ki a városi gazdaságnak. A Vécseyvölgy, Cifra hóstya, Almagyar, Sánc, Hajdúhegy, Szépasszonyvölgy, Csákó, Merengő és Déli Iparterület városrészeket a továbbiakban kizártam a kutatás ezen részéből hiszen nem valósult meg a kritérium, az ágazatok a többi városrészhez mérve arányban jóval kisebb számban voltak jelen. A Nagylapos városrészt külön kiemelném, hogy elhelyezkedése miatt, a városrészre szabott tervek, valamint a folyamatos építkezés következtében, ha nem is a közeljövőben, de esélyét látom annak, hogy alközponti funkciót töltsön be, de jelenleg minimális a nemzetgazdasági ágazatok megjelenése és minimális a cégek jelenléte. Összesen 4 olyan városrész van, ahol a 11 nemzetgazdasági ágazat megjelenik. Maga a város központja a Belváros, Felnémet, Károlyváros és Maklári hóstya. Külön kívánok foglalkozni a Tihamér, Hatvani hóstya és Felsőváros, valamint Lajosváros városrészekkel, hiszen itt a 11-ből csak 10 nemzetgazdasági ágazat jelent meg a közigazgatás, védelem, kötelező társadalom-biztosítás (O) kivételével (3. táblázat).



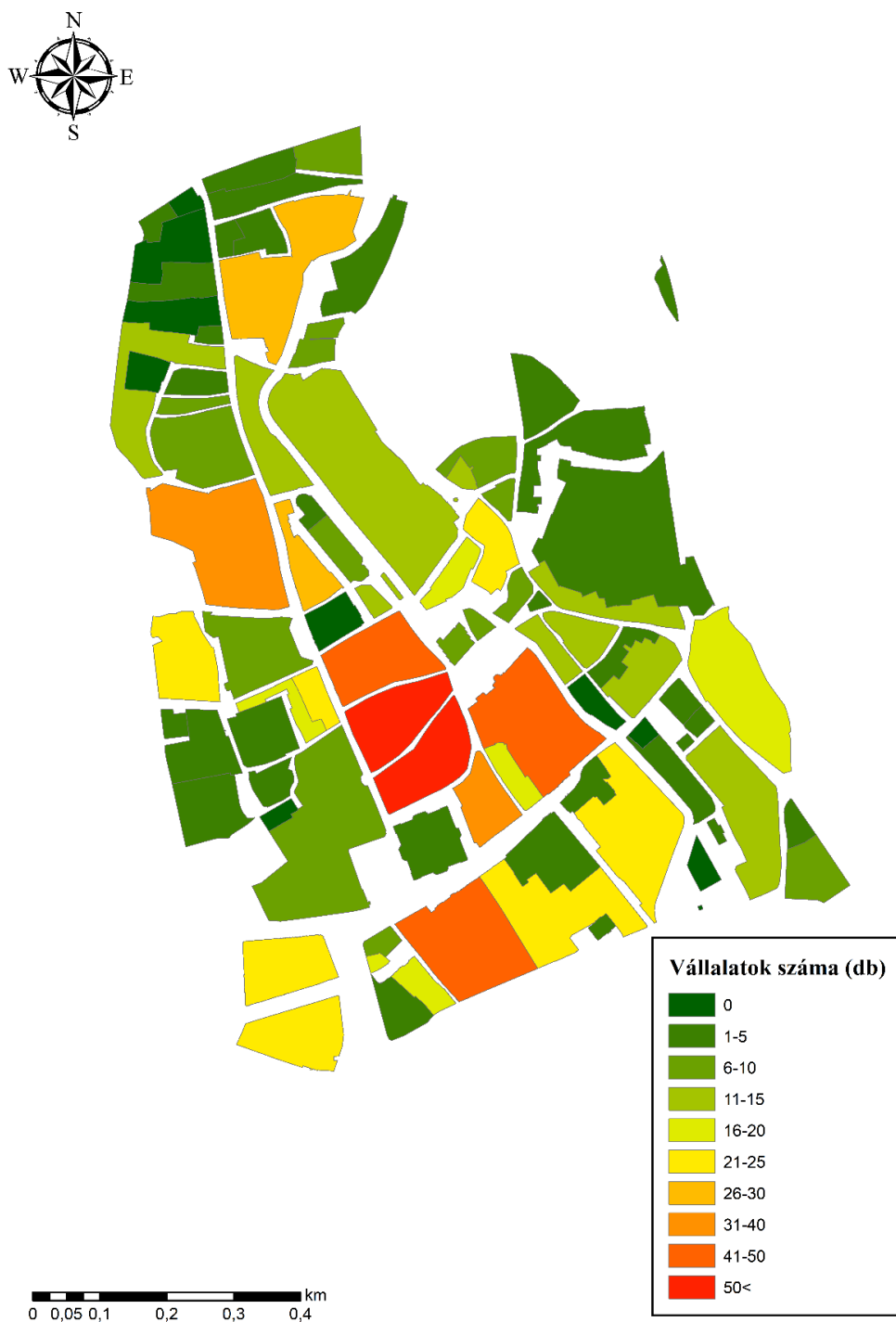
4.1.1. Belváros

A Belváros ahogyan a térképen is látható a város központjában helyezkedik el. Eger gazdasági ágazati tevékenységeinek közel negyedét alkotja (5. ábra), azon belül is a humán egészségügyi és szociális ellátás (O) ami igazán kiemelkedő, a város teljes egészségügyi ellátásnak 76%-a ide koncentrálódik a kórház és gyermekorvosi rendelők jelenléte miatt. Látható, hogy ténylegesen betölti központi funkcióját, minden kiemelt ágazat szempontjából dominál a többi városrészhez képest. Magában a városrészben a nagy- és kiskereskedelem (G) a domináló tevékenység a 142 darab bejegyzett céggel. Ezt követően az egyéb tevékenységek (S) 117 darab, humán egészségügyi és szociális ellátás (O) 78 darab, valamint művészet, szórakozás, szabadidő (M) 73 darab céggel. Összegezve a táblázatban láthatjuk, hogy mind a 11 nemzetgazdasági ágazat tekintetében számottevően kiemelkedik a többi városrésztől (**Hiba! A hivatkozási forrás nem található.**). Ám tovább bontva a városrészt 85 tömbre, megfigyelhető, hogy a cégek többé-kevésbé arányosan oszlanak el, ahogy az a táblázatban is látható (3. táblázat). Kiemelném, hogy ez nem méretre vonatkozó, kizárólagosan a darabszámra. Ezen térségek az észak-keleti szélén helyezkednek el a Belvárosnak. Ahogy haladunk északról dél felé láthatjuk, hogy erőteljesen emelkedik a cégek száma. A történelmi városmagot elérve (Dobó tér és közvetlen környéke) találunk olyan tömböket, amelyek meghaladják az 50 bejegyzett céget. Keleti és nyugati oldal ismét csökkenő tendenciát mutat, majd a déli rész lesz az, ahol ismét nagyobb számban fognak megjelenni az ágazatok (6. ábra).



5. ábra Belváros nemzetgazdasági ágazati százalékos eloszlása a város egészéhez mérve

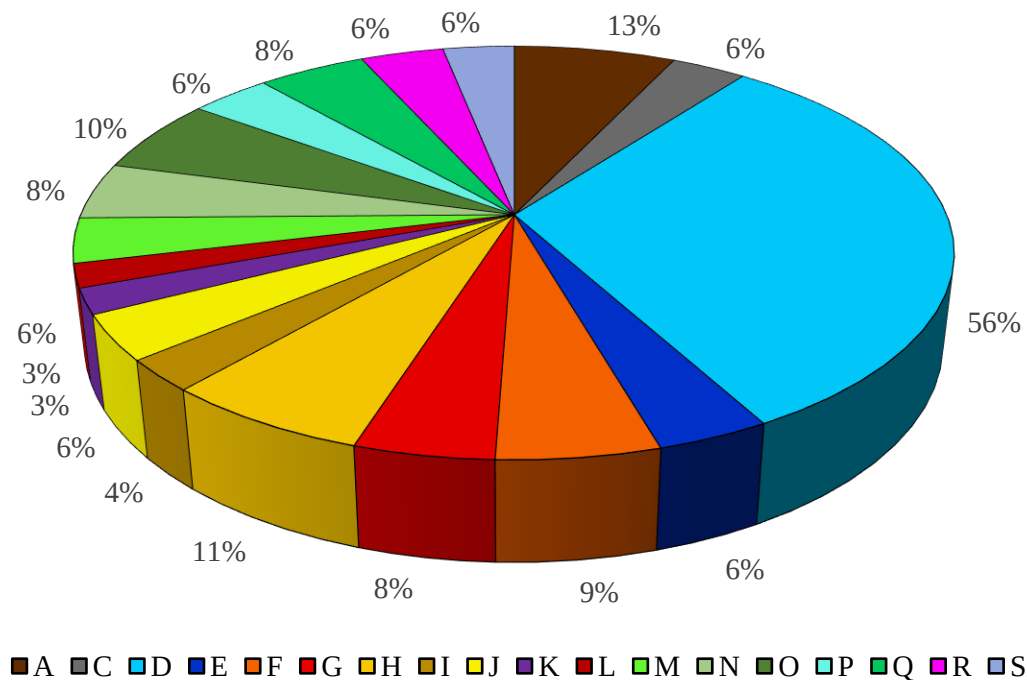
Összeségében az első kérdésfelvetésre miszerint az egri Belváros nevezhető-e városmagnak a TEÁOR adatok alapján ezen adatsorok alapján kijelenthető, hogy igen.



6. ábra Belváros vállalatainak száma telektömböként

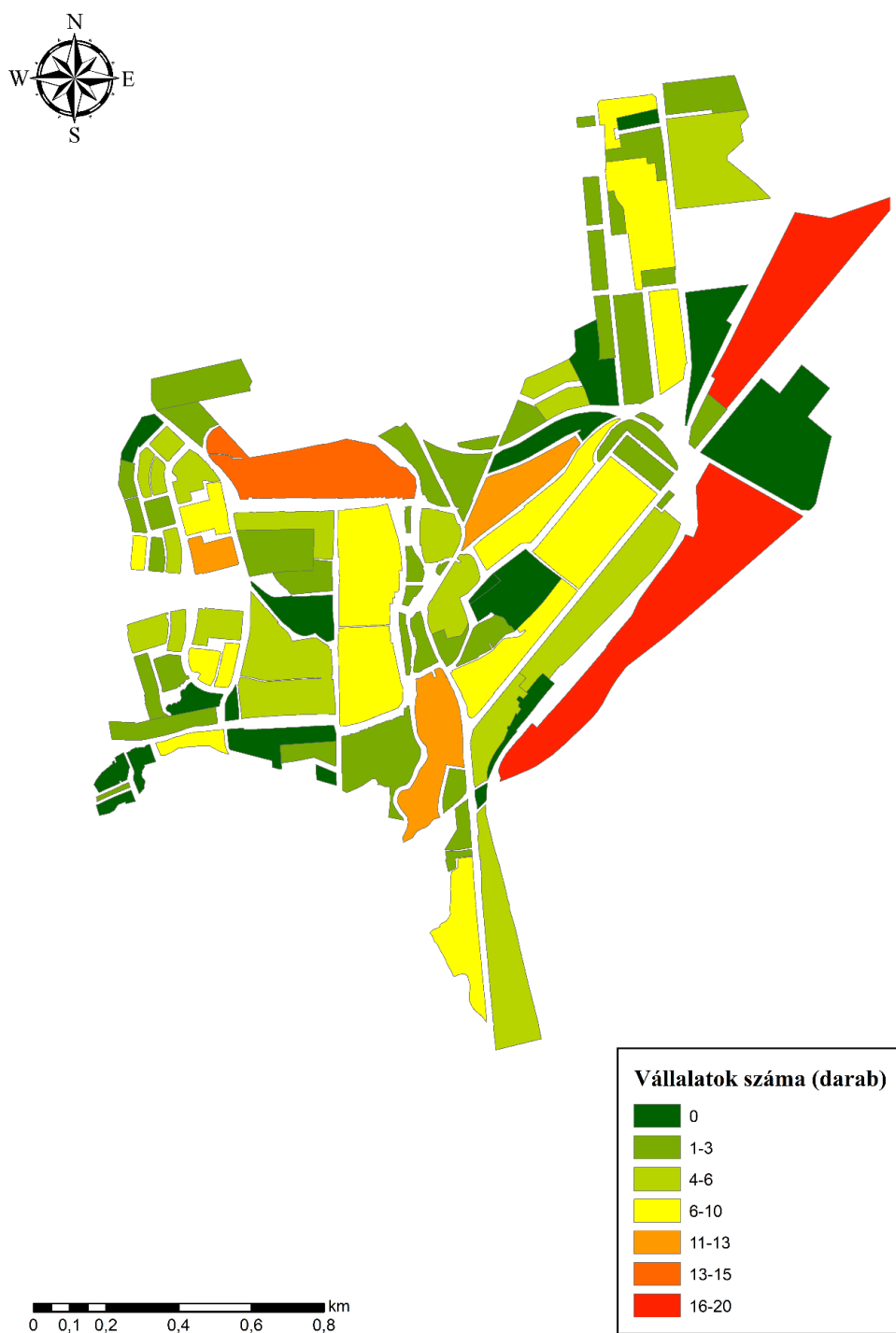
4.1.2. Felnémet

Felnémet városrész Eger északi részén található. Egykor önálló településként funkcionált egészen 1961-ig amikor közigazgatásilag Eger városához hozzácsatolták. Azonban csak a 2000-es évek elején ment végbe ténylegesen az összeépülés a várossal mikoris a Nagylapos városrészt elkezdtek beépíteni. Jogosan vetődik fel a kérdés, hogy a városrész alkalmaz terület lehet egy új alközpont kialakulására, annak fényében, hogy önálló település volt hosszú évszázadokig. A Belvárossal ellentétben látható, hogy nem rendelkezik olyan mértékű befolyással a többi városrészhez képest, kivéve a villamos energia, gáz, gőz és légkondicionáló ellátás (D) téren, ott több, mint 56%-ot tesz ki (7. ábra). Az adatok alapján mindössze két nemzetgazdasági ágazatban haladja meg a többi városrészt: a fentebb említett villamos energia, gáz, gőz és légkondicionáló ellátás (D) téren, amihez 19, valamint a szállítás, raktározás (H) amelyhez pedig 20 cég kötődik (3. táblázat). A telektömbökre fókuszáló elemzés alapján jelentős egyenlőtlenségek figyelhetők meg. A 20 céget meghaladó tömbök a keleti oldalon, a régi iparterületen helyezkednek el, ahol jellemzően azonos tevékenységi körű cégek koncentrálnak. A városrész középső része az, ahol erőteljesebb az összpontosulás. Az északkeleti tömbházak környékén számos kihasználatlan terület található még, hasonlóan a délnyugati területekhez, ahol szintén minimális tevékenység zajlik (8. ábra). Utóbbi terület gazdasági marginalizációjának egyik fő oka az utca végén elhelyezkedő Béke telepi roma



7. ábra Felnémet nemzetgazdasági ágazati százalékos eloszlása a város egészéhez mérve

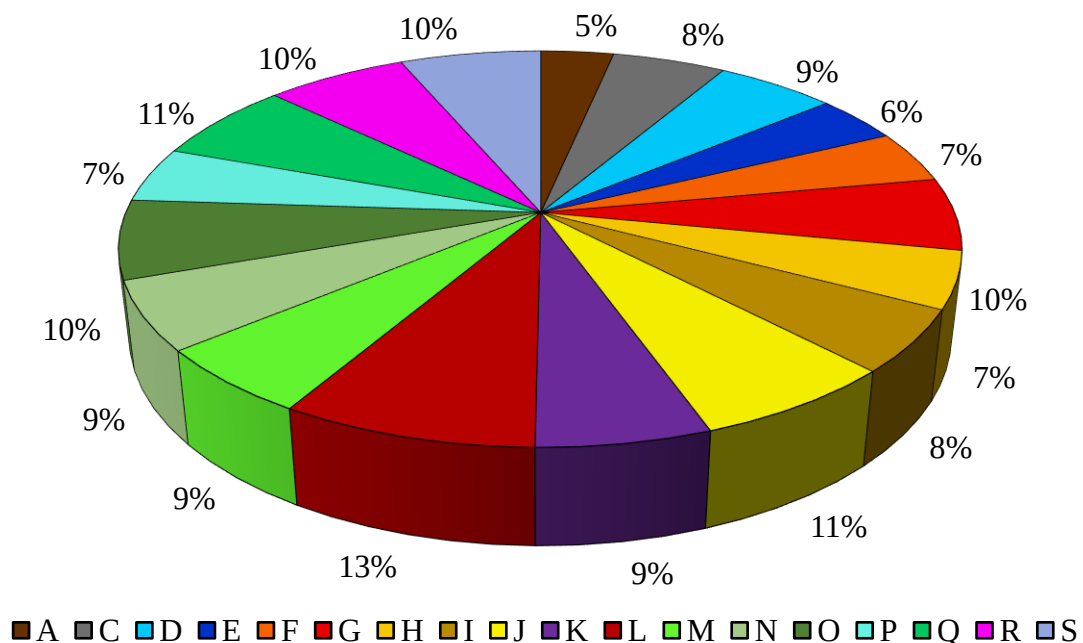
szegregátum közelsége. Ám ezen kihasználatlanság az egész városrészre jellemző, azok a tömbök, ahol kevesebb, mint 5 vállalat jelenik meg közel felét, 47%-át teszik ki az egésznek. Összegezve gyenge gazdasági szerepe következtében nem nevezhető központnak.



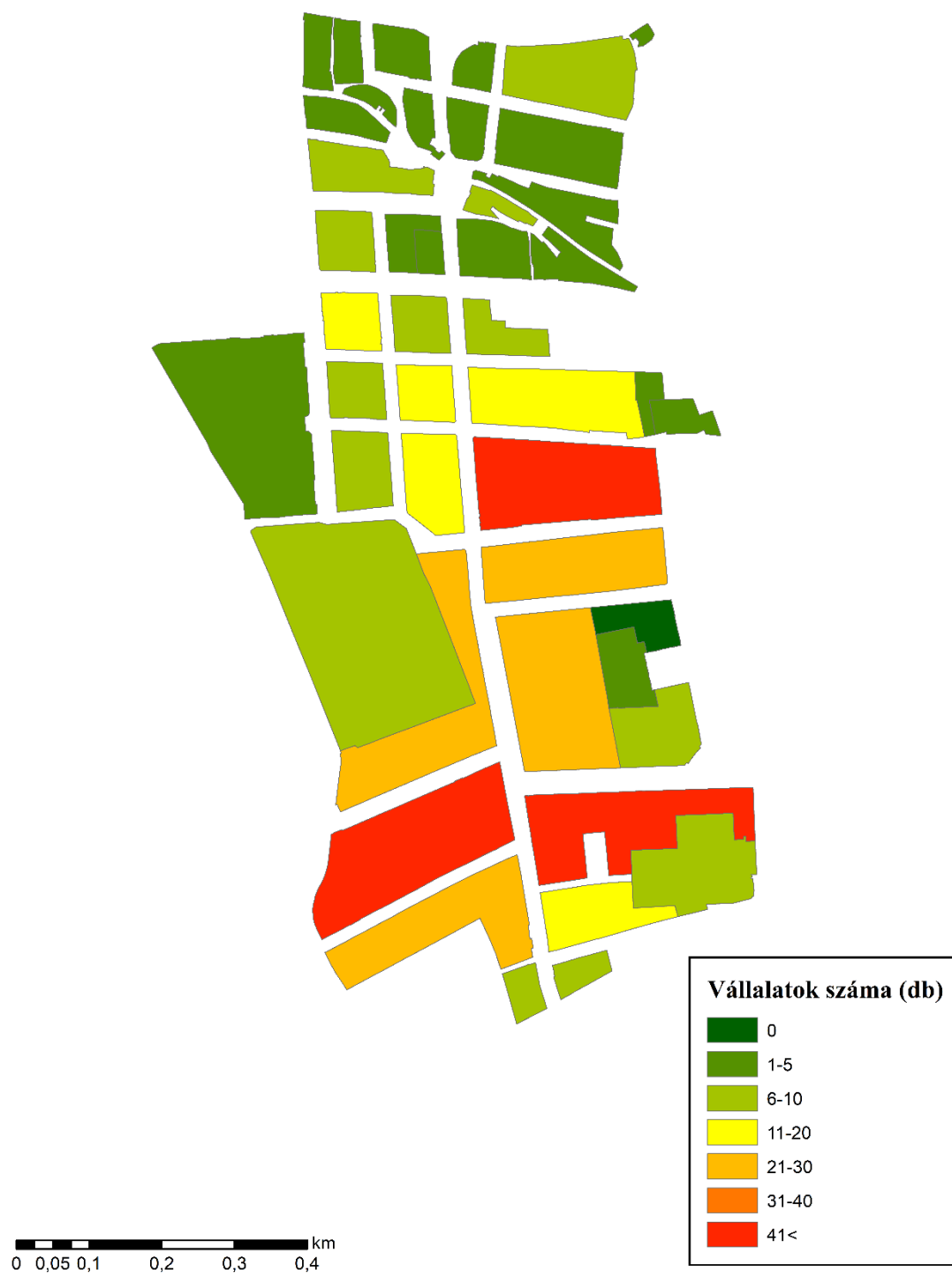
8. ábra Felnémet vállalatainak száma telektömböként

4.1.3. Károlyváros

Károlyváros gazdasági szempontból meghatározónak tekinthető. Központi elhelyezkedése kiemelkedő, mivel közvetlenül a Belváros szomszédságában található. A városrész gazdasági jelentőségét tovább növeli, hogy itt található a település egyetlen plázája, amely fontos kereskedelmi központként funkcionál. Emellett a 25-ös főút is áthalad rajta, amely tovább erősíti közlekedési és logisztikai szerepét. A gazdasági tevékenységek közül kiemelkedik a kiskereskedelem és nagykereskedelem (G) dominanciája, valamint a szakmai, tudományos, műszaki tevékenységek (M) és ingatlanügyletekkel (L) kapcsolatos tevékenységek jelenléte. Az ingatlanügyleteket végző vállalkozások 13%-a itt található (9. ábra), ami jelentős arány, különösen figyelembe véve, hogy e téren a város többi városrészét – a Belváros és Hatvani hóstya kivételével – meghaladja. Más gazdasági ágazatok tekintetében azonban nem emelkedik ki a városrész. A telektömbökre bontott elemzése alapján jelentős észak-dél irányú különbségek figyelhetők meg, amelyek azonban sokkal markánsabbak, mint a Belváros esetében. A vállalkozások túlnyomó része a déli részen koncentrálódik, különösen a 25-ös főút nyomvonala mentén (10. ábra). Ezen megfigyelés alapján déli városrész és a 25-ös főút környezete a városrészben potenciális alközpontként azonosítható, de feltételezhető, hogy a jelenlegi városmag kiterjedése bővült, és túlnyúlt a városrészek határain.



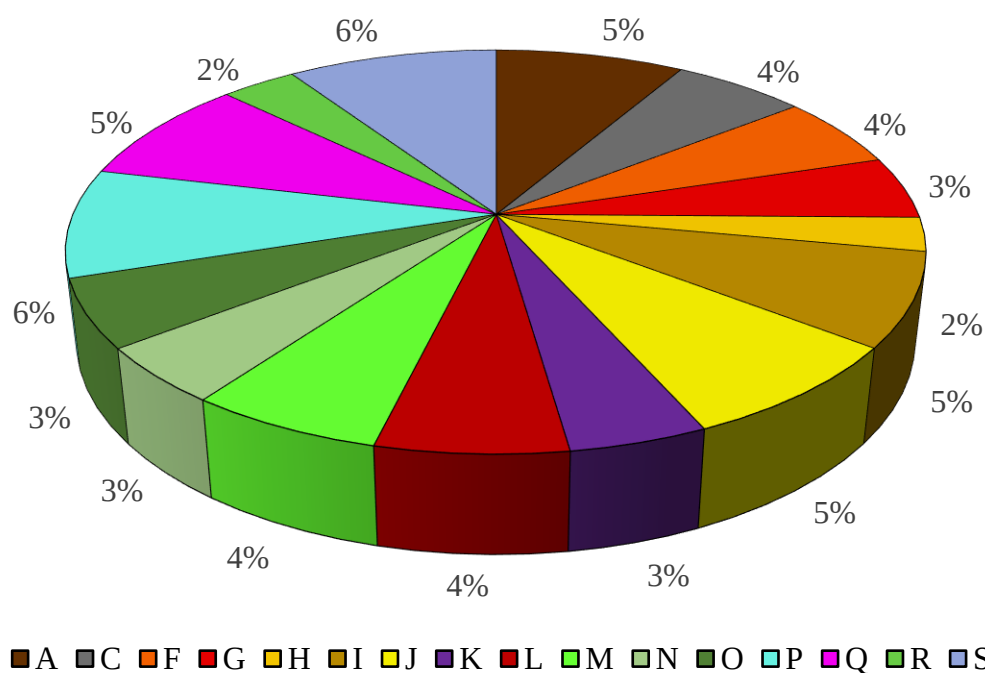
9. ábra Károlyváros nemzetgazdasági ágazati százalékos eloszlása a város egészéhez mérve



10. ábra Károlyváros vállalatainak száma telektömböként

4.1.4. Maklári hóstya

A Maklári hóstya a Belváros délkeleti szomszédságában található. Területén bár mind a 11 nemzetgazdasági ágazat jelen van, ezek súlya a város egészének gazdasági struktúrájához viszonyítva jelentéktelen. Az ágazatokban működő cégek aránya egyenként nem éri el a 10%-ot, még a legkiemelkedőbb ágazatok az oktatás (P) és az egyéb tevékenységek (S), is külön-külön csak 6%-ot érnek el (11. ábra). Ez a viszonylag alacsony arány részben a városrész méretével magyarázható, amely a Nagylapos után a legkisebb vizsgált városrész. A telektömbökre bontott elemzés alapján megállapítható, hogy a városrész cégeinek eloszlása a központibb területeken koncentráltabb (12. ábra). Az északkeleti részt leszámítva a vállalkozások viszonylag sűrű elhelyezkedése figyelhető meg, bizonyos telektömbökben a bejegyzett cégek száma meghaladja a 30-at. Ez a koncentráció különösen a Kertész út mentén figyelhető meg, ahol a déli területeken egy potenciális alközpont kialakulása valószínűsíthető. Ezen eredmény azt mutatja, hogy a Maklári hóstya gazdasági jelentősége ugyan korlátozott, de lokális szinten, különösen a Kertész út környékén, gazdasági aktivitás koncentrációja tapasztalható, ami hosszabb távon hozzájárulhat a városrész gazdasági szerepének erősödéséhez.



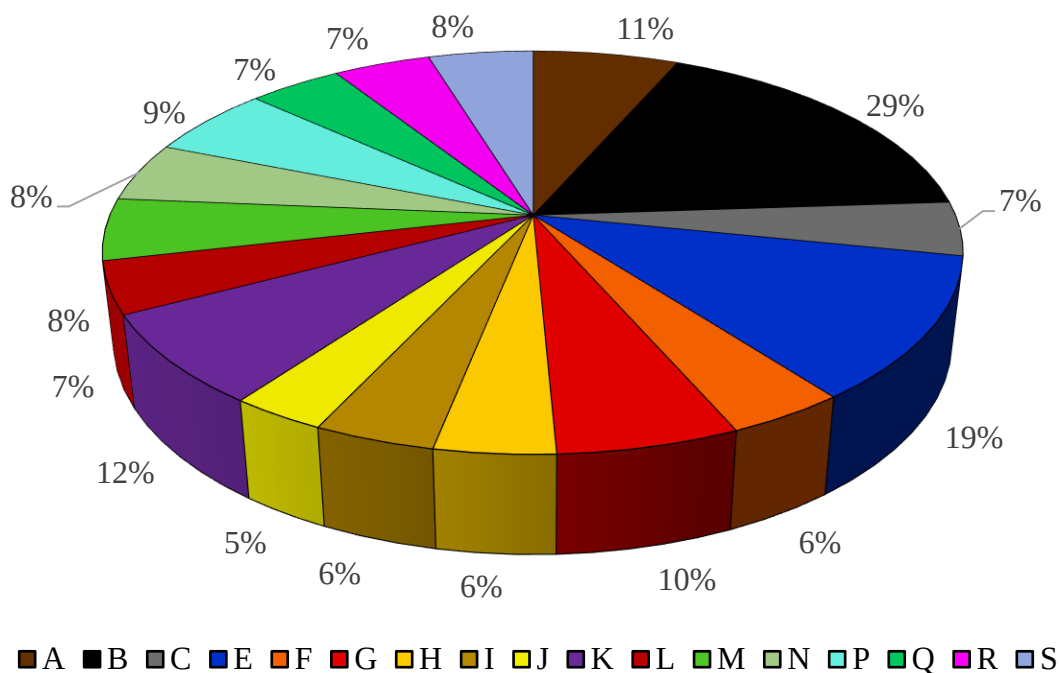
11. ábra Maklári hóstya nemzetgazdasági ágazati százalékos eloszlása a város egészéhez mérve



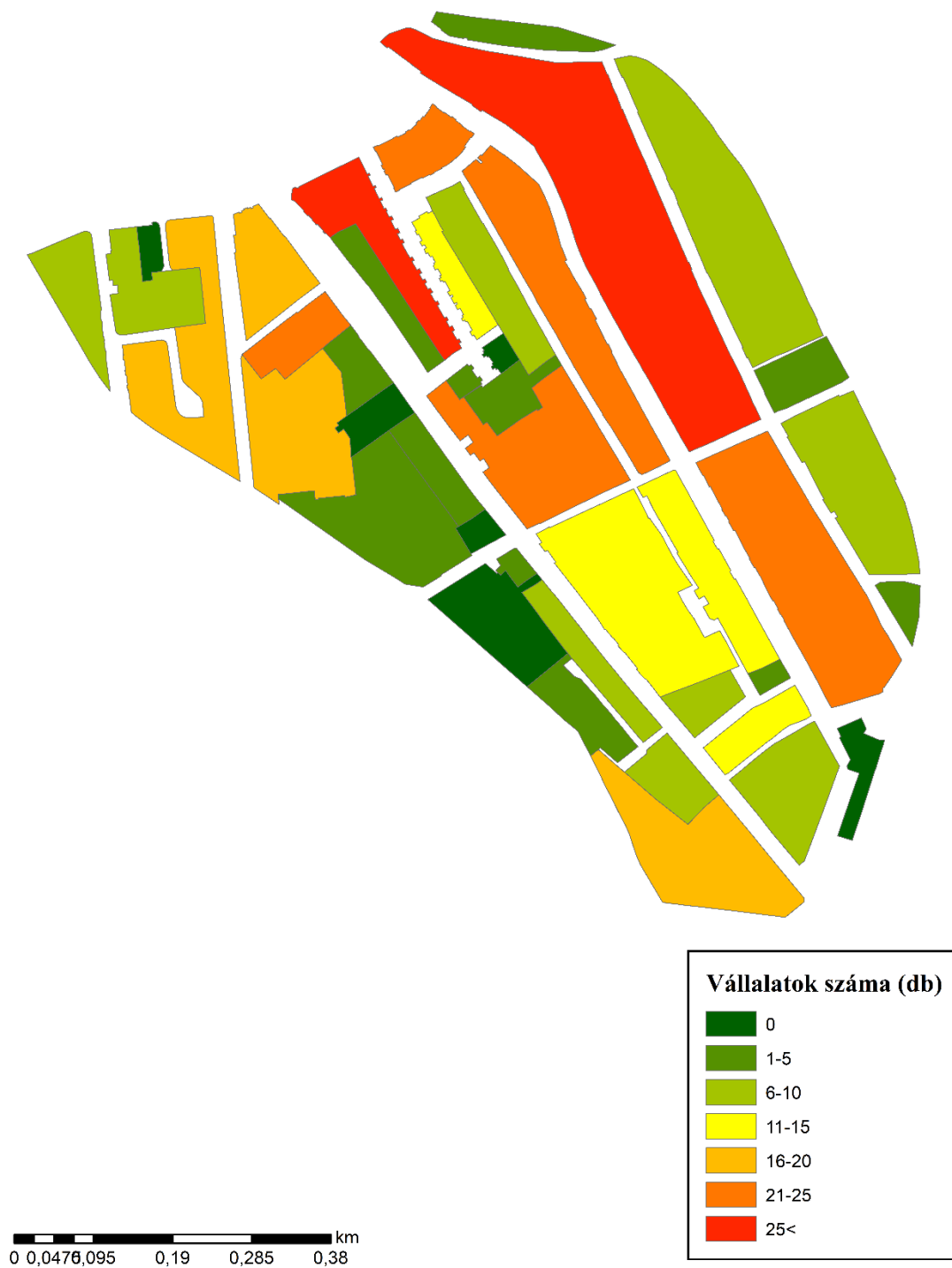
12. ábra Maklári hóstya vállalatainak száma telektömböként

4.1.5. Tihamér

A Tihamér városrész közvetlen a Maklári hóstyától délre terül el. Gazdasági vizsgálatát az indokolta, hogy a területen működő vállalkozások száma magas, továbbá, amint azt korábban már említettem, a 11 nemzetgazdasági ágazat közül csupán a közigazgatás (O) ágazata nem képviselteti magát. A város egészét tekintve a pénzügyi, biztosítási tevékenységek (K) terén működő cégek 12%-a, valamint a kis- és nagykereskedelmi (G) vállalkozások 10%-a ebben a városrészben található, ami jelentős arány. Emellett kiemelendő, hogy a mezőgazdasági (A) tevékenységekkel foglalkozó cégek 11%-a, a bányászati (B) szektor vállalkozásainak 29%-a, illetve a vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmntesítés (E) területén működő cégek 19%-a is itt helyezkedik el (13. ábra). Ezek az ágazatok szintén hozzájárulnak a városrész gazdasági jelentőségéhez, még akkor is, ha némelyikük nem tartozik a kijelölt 11 nemzetgazdasági ágazat közé. A telektömbökre bontott vizsgálatok alapján a Maklári hóstyához hasonló területi eloszlás figyelhető meg. A vállalkozások jelentős része a Kertész út környékén koncentrálódik, ugyanakkor a város északi részén, a Maklári út környékén is számottevő gazdasági aktivitás észlelhető (14. ábra). A Maklári hóstyával együttesen vizsgálva feltételezhető, hogy a Kertész utca környéke potenciális helyszíneként azonosítható. Ez arra utalhat, hogy egy olyan területről van szó, amely két városrész területén helyezkedik el.



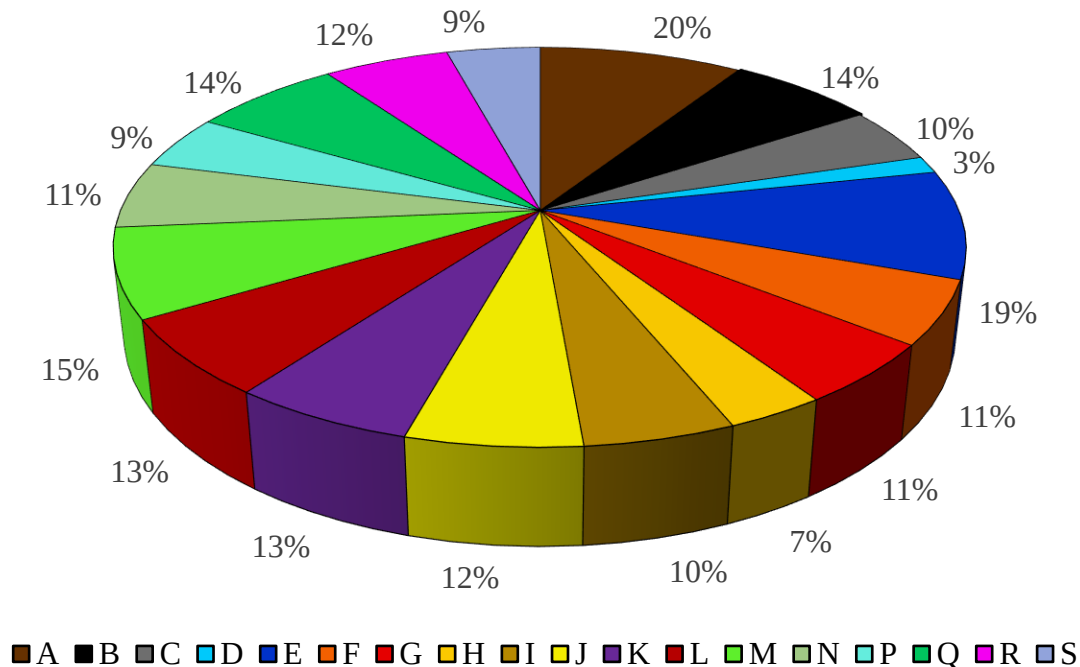
13. ábra Tihamér nemzetgazdasági ágazati százalékos eloszlása a város egészéhez mérve



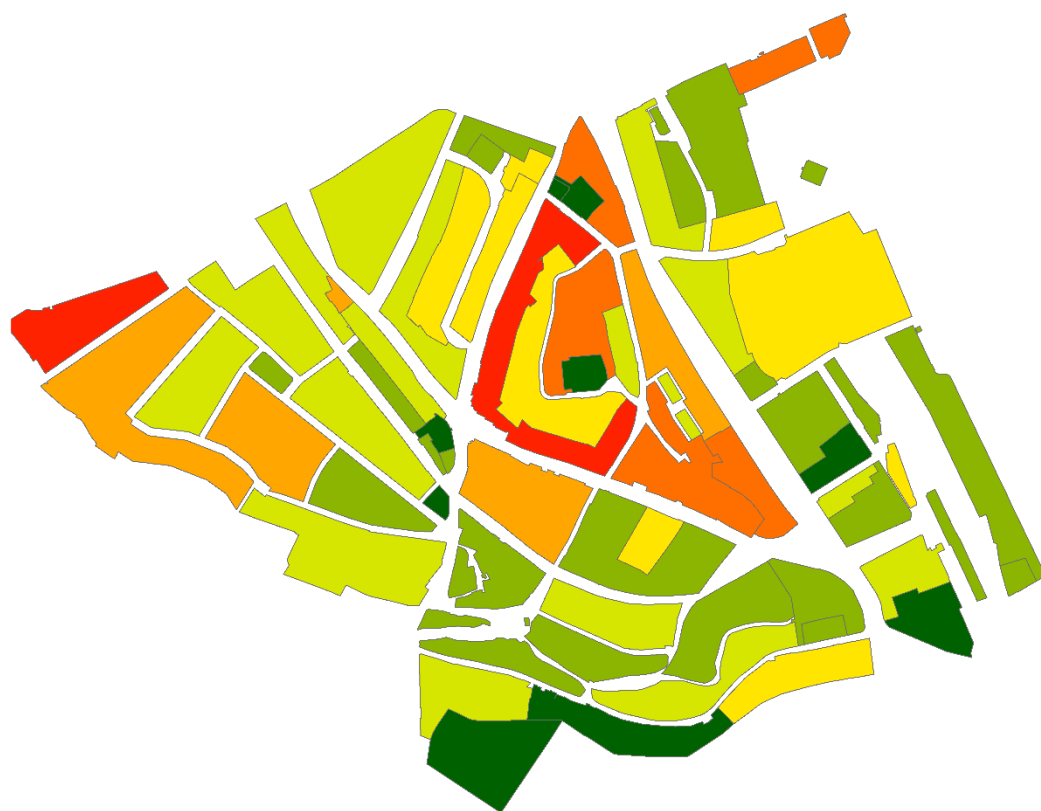
14. ábra Tihámér vállalatainak száma telektömböként

4.1.6. Hatvani hóstya

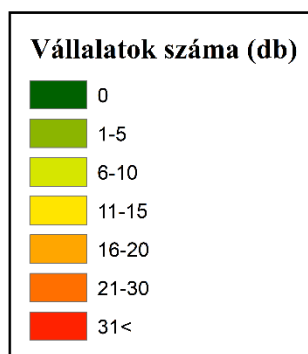
A Hatvani hóstya stratégiai jelentőségű központi elhelyezkedéssel bír, mivel közvetlenül határos mind a Belvárossal, mind Károlyvárossal. Gazdasági szempontból a városrész kiemelkedő szerepet tölt be, amit az egyes ágazatokban működő vállalkozások jelentős aránya is alátámaszt. A mezőgazdasági (A) tevékenységet végző vállalatok 20%-a, a vízellátással, szennyvízgyűjtéssel, kezeléssel, hulladékgazdálkodással és szennyeződésmentesítéssel (E) foglalkozó vállalkozások 19%-a található itt. Emellett a kijelölt 11 nemzetgazdasági ágazat közül a szakmai, tudományos és műszaki tevékenységek (M) 15%-os, az ingatlanügyletek (L) 13%-os, valamint a Pénzügyi, biztosítási tevékenységek (K) szintén 13%-os részesedéssel képviselteti magát a város egészét tekintve (15. ábra). A telektömbökre bontott elemzés alapján megállapítható, hogy a városrész középső része gazdasági szempontból kiemelkedő. Ezzel szemben a délre és délnyugatra eső területeken a vállalkozások alacsonyabb sűrűséggel vannak jelen (16. ábra). A Deák Ferenc utca, Szvorényi József utca és Árpád utca által határolt terület különösen figyelemre méltó, mivel ezen a környéken a gazdasági aktivitás koncentrációja kifejezetten magas. Ezek az adatok arra engednek következtetni, hogy ezen a központi területen egy potenciális alközpont kialakulása valószínűsíthető.



15. ábra Hatvani hóstya nemzetgazdasági ágazati százalékos eloszlása a város egészéhez mérve



0 0,050,1 0,2 0,3 0,4 km

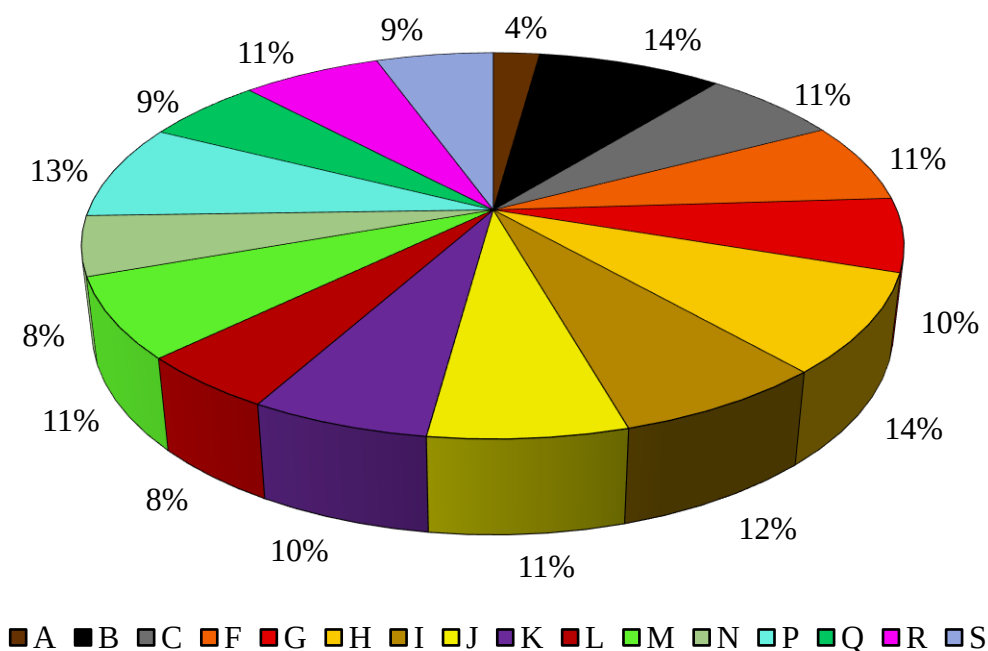


16. ábra Hatvani hóstya vállalatainak száma telektömbökként

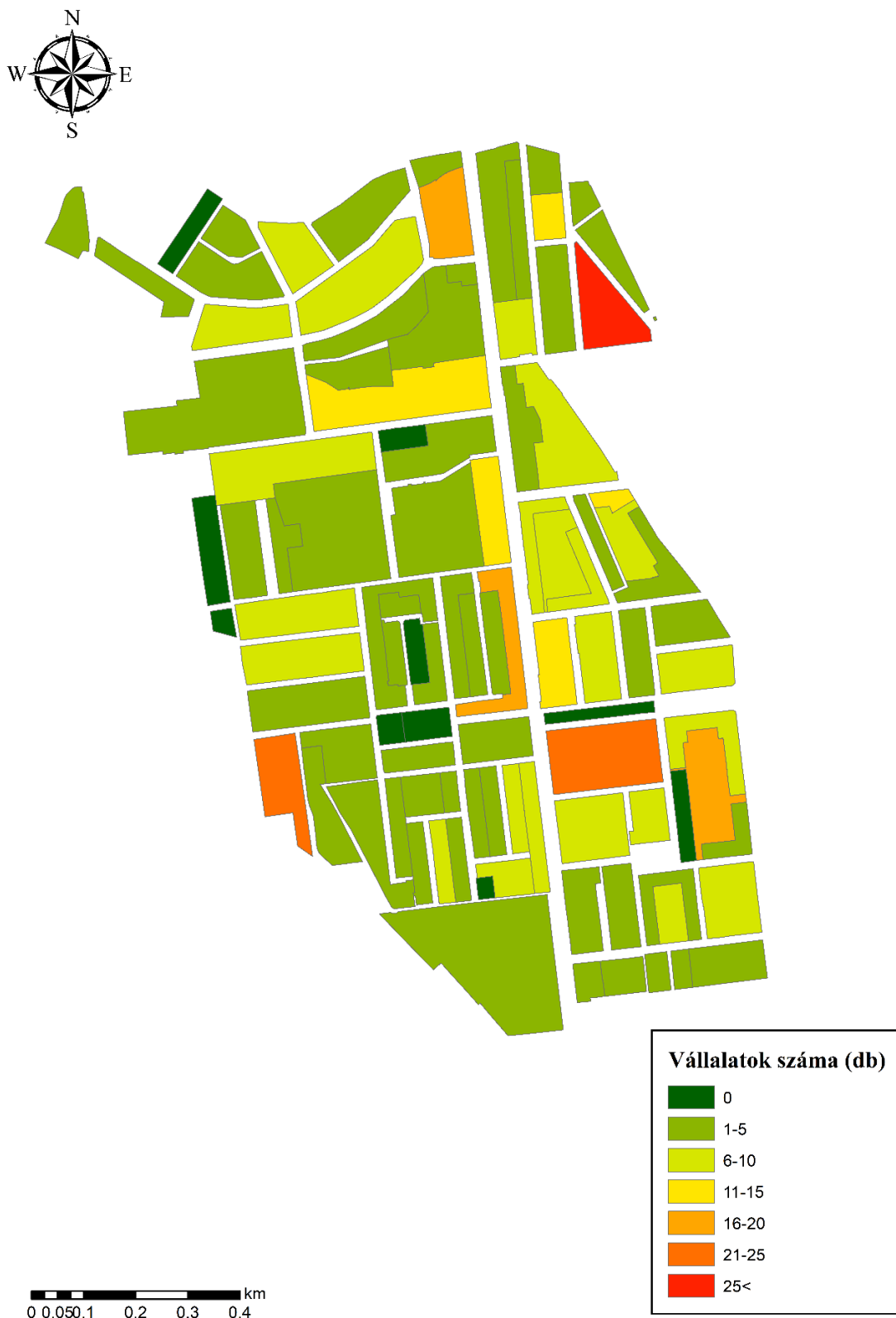
4.1.7. Lajosváros és Felsőváros

Lajosváros és a Felsőváros a város két különböző irányában helyezkedik el, földrajzi elhelyezkedésük azonban mindkettő esetében fontos városszerkezeti kapcsolódást jelent. Lajosváros a déli részen található, közvetlenül határos a Hatvani hóstyával, míg a Felsőváros az északi oldalon helyezkedik el, ahol a Belvárossal határos. E városrészek egy fejezet alatti vizsgálatát az indokolja, hogy gazdasági tevékenységeik eloszlása jelentős hasonlóságokat mutat, emellett történelmi szempontból is szoros kapcsolódás figyelhető meg közöttük, amely azonos városrész-karakterekben nyilvánul meg.

Gazdasági szempontból a Lajosváros a város egészének ágazati eloszlásában kiemelkedő szerepet játszik bizonyos területeken. A bányászati tevékenységek (B) 14%-a, a szállítás és raktározás (H) ágazatban működő vállalatok 14%-a, az oktatás (P) 13%-a, valamint a szálláshely-szolgáltatás és vendéglátás (I) ágazatban tevékenykedő cégek 12%-a ebben a városrészben található (17. ábra). A telektömbökre bontott elemzés során azonban szembetűnő, hogy a vállalatok területi eloszlása erőteljesen koncentrált. Néhány, mindössze 5-6 telektömb kivételével a vállalatok száma alacsony, ami jelentős eltérést mutat más városrészekhez képest, ahol jellemzően nagyobb területi szóródás figyelhető meg (18. ábra). Az adatok összevetése alapján megállapítható, hogy a Lajosvárosban jelenleg nem figyelhető meg egyértelmű alközponti funkció kialakulása.



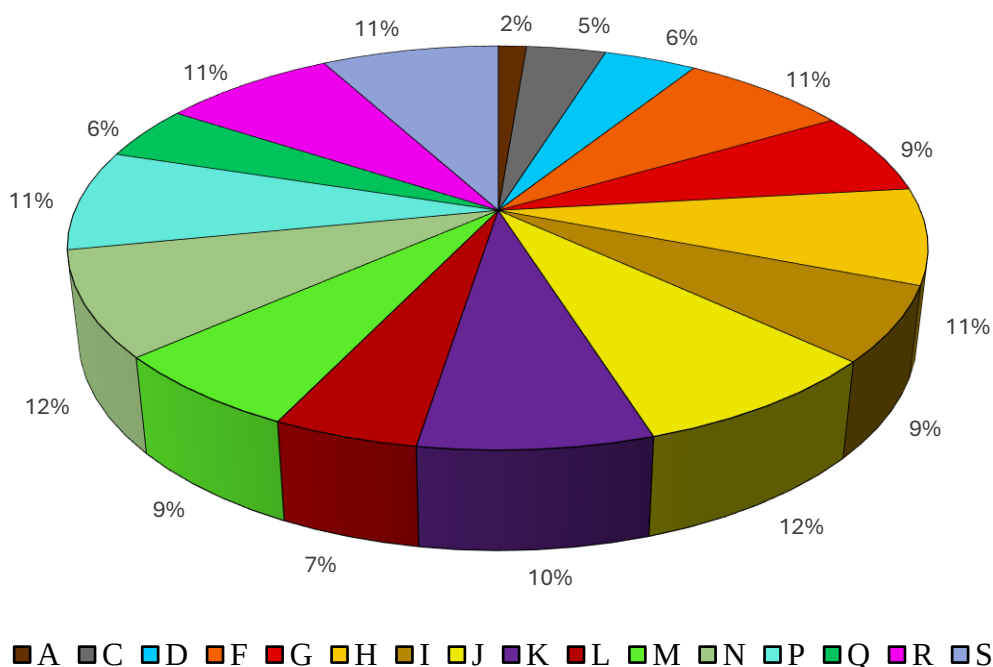
17. ábra Lajosváros nemzetgazdasági ágazati százalékos eloszlása a város egészéhez mérve



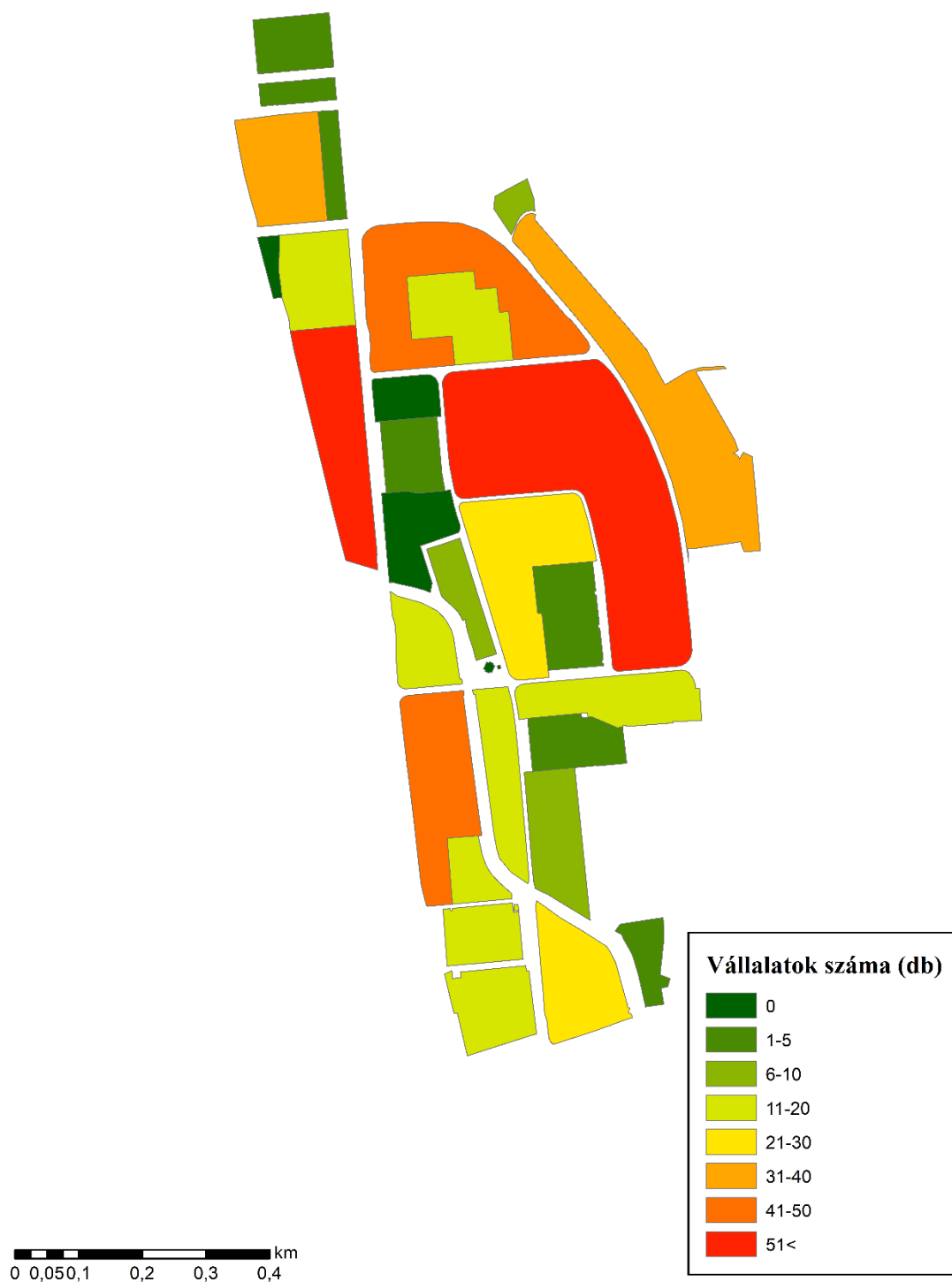
18. ábra Lajosváros vállalatainak száma telektömbökként

A Felsőváros gazdasági szerepe hasonlóságot mutat a Lajosvárossal, bár némileg kisebb erővel bír. Nem jellemzi kiugró dominancia egyetlen gazdasági ágazatban sem (19. ábra), azonban az ágazatokon belüli vállalatszámok alapján megállapítható, hogy a Kis- és nagykereskedelem (G) 77 vállalattal a legjelentősebb gazdasági szektor a városrészben. Ezt követi az építőipar (F), amely 41 bejegyzett vállalkozással rendelkezik (**Hiba! A hivatkozási forrás nem található.**). A városrész telektömbökre bontott vizsgálata érdekes területi mintázatokat tár fel (20. ábra). Az észak-déli különbség egyértelműen megfigyelhető, azonban különös figyelmet érdemel az a jelenség, hogy a vállalatok száma a Belváros irányába haladva csökken, míg a Nagylapos felé növekszik. Ez a dinamikus eloszlás a gazdasági aktivitás területi átrendeződésére utalhat, amely a Felsőváros periférikusabb részeinek növekvő gazdasági jelentőségét tükrözi. A Rákóczi Ferenc utca, amely a városrész főútja, valamint az arra merőleges Vallon utca és környéke különösen figyelemre méltó. Ezeken a területeken a vállalkozások erőteljes koncentrációja figyelhető meg. Az itt található vállalkozások sűrűsége és gazdasági aktivitása alapján feltételezhető, hogy ezen a területen alközponti szerep alakulhat ki a közeljövőben.

Összegezve ezen kutatást megkaptuk a nemleges választ a 2 kérdésre, miszerint jelen van-e a kijelölt területeken 11 kijelölt nemzetgazdasági ág.



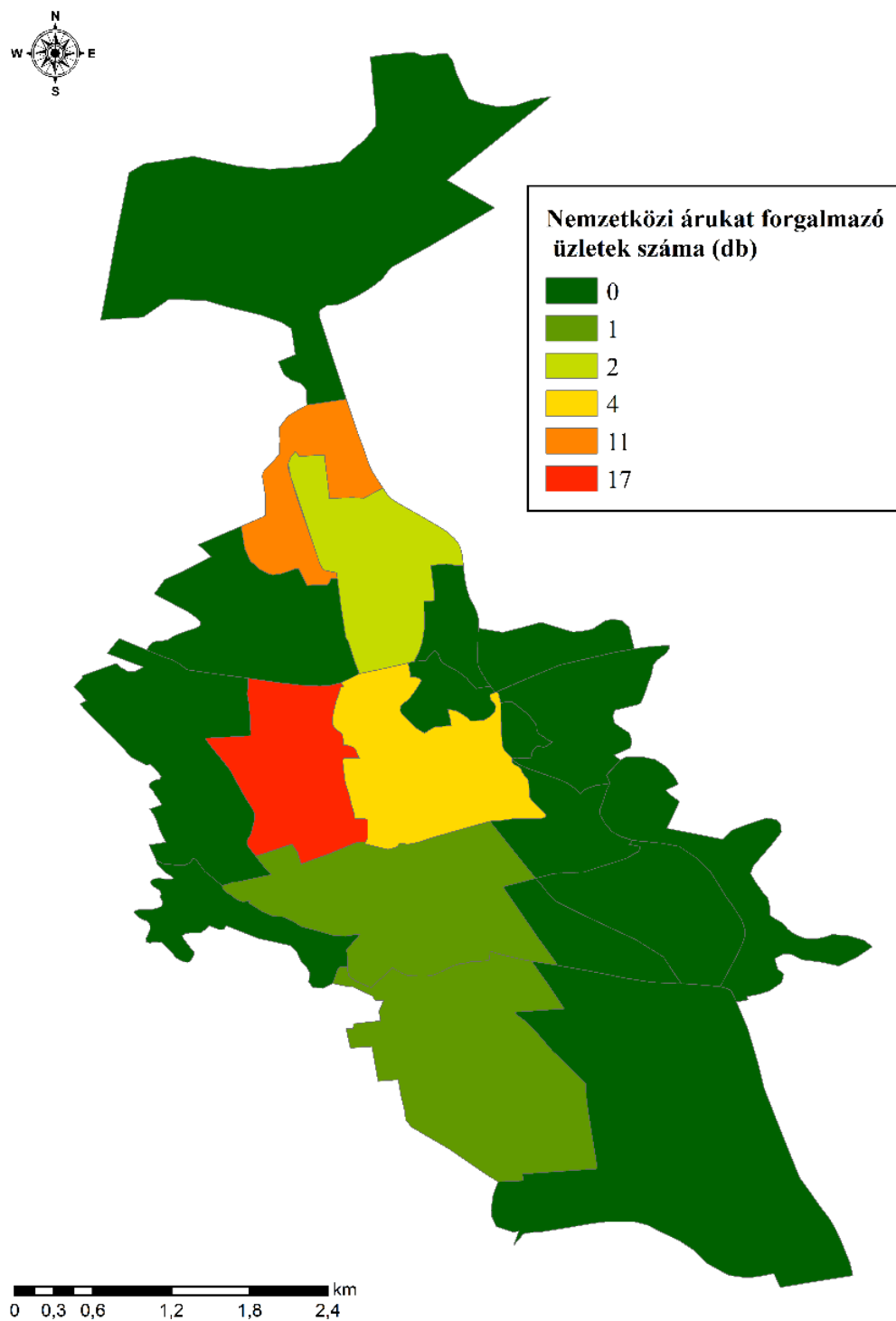
19. ábra Felsőváros nemzetgazdasági ágazati százalékos eloszlása a város egészéhez mérve



20. ábra Felsőváros vállalatainak száma telektömbökként

4.2. Nemzetközi árukat forgalmazó üzletek eloszlása

Az adatgyűjtés eredményei alapján megállapítható, hogy a város területén összesen 35 nemzetközi árukat forgalmazó üzlet működik (**Hiba! A hivatkozási forrás nem található.Hiba! A hivatkozási forrás nem található.**). A szakirodalomban megfogalmazott általános trendekkel ellentétben ezen üzletek jelentős része nem a belvárosban koncentrálódik, mindössze 11% található meg ott. Az üzletek túlnyomó többsége, 47%-a, Károlyváros városrészben helyezkedik el, amely a belváros közvetlen szomszédságában található. Ennek a magas koncentrációnak legfőbb oka a városrész területén található pláza, amely erős vonzóerőt jelent a kereskedelmi egységek számára, Az üzletek további 31%-a Nagylapos városrészben található, ahol a plázához hasonlóan a Tesco Hipermarket jelenléte jelentős ezen üzletek elhelyezkedésének alakulásában. Ezen két városrész gazdasági súlypontként működik, eltérő módon befolyásolva az üzletek térbeli eloszlását, miközben csökkenti a belváros hagyományosan domináns szerepét ebben a szegmensben. Továbbá találhatunk még Lajosvárosban, Felsővárosban és a Hatvani hóstyában is 1, maximum 2 ilyen üzletet. A 3. kérdésre válaszolva a kijelölt területekből csak a Károlyvárosinál jelennek meg a külföldi árukat forgalmazó üzletek.



21. ábra Nemzetközi árut forgalmazó üzletek száma városrészenként

4.3. Városmorfológiai vizsgálat

A városmorfológiai vizsgálat során a Belváros, Felnémet, Károlyváros, Maklári hóstya, Tihamér és Hatvani hóstya tanulmányoztam. A Merengő, Csákó, Sánc, Almagyar, Szépasszonyvölgy, Hajdúhegy, Vécseyvölgy, Tetenvár és Cifra hóstya városrészek mind kertvárosias vagy zárt családi házas esetleg kistársasházias jellegűek így nem voltak relevánsak ezen kutatás során, továbbá a gazdasági tevékenységek aránya is alacsony volt a város egészéhez képest. Hasonló a Rác hóstya is, ám itt a fő kizáró tényező a gazdasági tevékenységek minimális jelenléte, valamint a városrész déli részében található szegregátum jelenléte, amely jelen állapotokban akadályozó tényező a városrész fejlesztésében, rehabilitációt igényel. Felsőváros és Lajosváros mind a szocializmusban átépült városrészek így szinte teljességében a tömbös berendezkedés vagy éppen kertvárosias jelleg jellemzi. Gazdaságilag igaz van húzóerejük, de morfológiai szempontból nem mutatkozik meg, hogy alközpont kialakulásának nyoma lenne. Végül Nagylapos városrész ritka beépítettsége miatt maradt ki, minimális az épületek aránya.

4.3.1. Belváros

A 2017-es Településképi Arculati Kézikönyvének vizsgálat alapján a belváros erőteljes történelmi és kulturális örökségének következtében meghatározó karakterrel rendelkezik, amely a középkori városszerkezet alapjaira épül. Az utcahálózat középkori vonalvezetése máig látható, amely a város középpontjától sugárirányban terjed ki a külső városrészek felé. A Dobó tér és környéke a város központi területét képezi, ahol a középkori és barokk építészet szerves összefonódása figyelhető meg. A belváros építészeti karakterét A városfalak és a vár környéke szintén fontos karakterelemeket alkotnak, melyeket zárt sorú beépítések és a barokk lakóházak egészítik ki. Zárt sorú, előkert nélküli beépítése és egyemeletes épületei határozzák meg a városképét. A terepi megfigyelés során megállapítottam, hogy vertikális tagolódás szemmel láthatóan jelen van a történelmi központban szinte minden utcában. A földszinteken üzletek, éttermek találhatóak míg az emeleten ügyvédi irodák és lakások találhatóak. A belváros északi részen pedig, amely az egykori Szent Miklós városrészt képezte a történelmi városközpontos karaktertől eltérően sűrű, zárt családi házas vagy kistársasházias karakter, amely földszintes, legfeljebb egyemeletes, zárt sorúan, utcavonali beépítéssel rendelkezik. Legészakabbi pontján, valamint a délkeleti részen a klasszikus szovjet telepszerű karakter is megjelenik. Ezen területen a vertikális tagolódás már nem jelenik meg, valamint egyre kevésbé jellemző a zárt, hézagmentes beépítés. Ezzel bezárólag megkaptuk a kérdésre a 4. választ.

4.3.2. Felnémet

Felnémet városrész karakterét a Településképi Arculati Kézikönyvet tekintve hagyományos, falusias beépítési jellemzi. A településrész utcahálózata szabályos szerkezetű, telekszerkezete pedig a hosszútelkes, kertes kialakítást követi. Az épületek nagyrésze földszintes lakóház, amelyeket jellemzően magastető zár le. A központjában szintén a hosszútelkes beépítés dominál. A déli részén, különösen az ófalu központjában, a zárt sorú beépítés jellemzi. Az előkertek nélküli telkeken földszintes épületek találhatóak. Valamint a településrészen található zöldfelületek erősítik a kertvárosias jelleget. Összegezve ezen városrész teljességében a sűrű, zárt családi házas vagy kistársasházas karakter jellemzi, amely laza, előkertes családi házas karakterrel párosul. Északi részén telepszerű beépítés, valamint keleti oldalon az egykori ipari övezetnek köszönhetően gazdasági karakter mutatkozik meg. Terepi kutatásom során megállapítottam, hogy vertikális tagolódás nincs jelen. Összevetve a Belvárossal és a többi városrészszel, elmondható, hogy karakter tekintetében inkább egy tipikus kertváros, mint a Hajdúhegy, Almagyar, Csákó, Merengő, Tihamér vagy akár Vécseyvölgy. Nem mutatkozik hasonlóság a Belvárossal. Ezen kutatás is azt erősíti ezen városrészben nem található alközpont utaló terület.

4.3.3. Károlyváros

A Károlyvárosról kijelenthető a kézikönyv alapján, hogy utcahálózata szabályos négyszögű hálórendszerként alakult ki, amely az 1970-es évekig megőrizte eredeti szerkezetét és arculatát. A városrész építészeti karakterét a tömbösödő, átépülő beépítési forma határozza meg, amelyben az épületek magassága eléri a 2-3 emeletet. A történelmi városközpont jellemzőinél sűrűbb beépítési struktúra figyelhető meg, amely az intenzívebb városiasodásra utal. Az épületek kialakítása követi a tömbök utcafronti vonalát, térfalat alkotva biztosítják a zárt utcakép fennmaradását és harmonikusan illeszkednek a városrész arculatához. Terepi kutatás során megállapítottam, hogy ezen területeken ritkábban, de ugyanúgy megjelenik a vertikális tagolódás. Nyugati oldalán még helyenként fellelhető a történelmi városközpont karakterjegyei továbbá a nagytelkes intézmények is megjelennek, amelyek a történelmi városközponthoz erőteljesen igazodnak. Északi részén hasonlóan a Belvároshoz, sűrű, zárt családi házas vagy kistársasházas karakter figyelhető meg, ezen terület lakófunkciót lát el többségében. Összegezve elmondható, hogy a Belváros karakterjelleghéhez hasonló berendezkedéssel bír, mind az észak déli közti különbséget, zárt és hézagmentes beépítést, valamint vertikális tagolódást figyelembe véve ez is erősítő tényező, hogy alközpont lehet potenciálisan kialakulóban.

4.3.4. *Maklári hóstya és a Tihamér*

A Maklári hóstyát egyfajta kétarcúság jellemzi. A kézikönyv alapján hasonlóságot mutat Károlyváros városrészszel. Hasonlóan nyugati részén a városközpont-hoz igazodó nagytelkes intézményi karakter jelenik meg. Továbbá ugyanazon karakter dominál, mint a Károlyvárosban. Nyugati és északi oldalán sűrűsödő, átépülő tömbös, valamint sűrű, zárt családi házas vagy kistársasházas arculat jellemzi. Déli részén pedig az átépülő tömbös karakter mellett megjelenik telepszerű beépítés is. A vertikális tagolódás helyenként megjelenik, de nem számottevő, kizárólagosan csak a Kertész utcára jellemző. Emeletes épületek előfordulása is ezen utcára koncentrálódik. Másik fő utca a Maklári út ezzel ellentétben földszintes, zárt soros családiházakból áll. Itt semmilyen formában nincs vertikális tagolódás. Amennyiben ezen városrészben keresünk potenciális városközponti terület az a Kertész utca és környezete.

A Tihamér városrész ugyan a 11 nemzetgazdasági ágazat tekintetben nem felelt meg a követelményeknek, de fontosnak tartottam vele foglalkozni, hiszen a gazdasági tevékenységek nagy számban vannak jelen. Valamint teljes mértékében azonos felépítéssel bír, mint a Maklári hóstya, továbbá a kijelölt Kertész utca itt folytatódik tovább és látható, hogy ezen út környékén jelenik meg szintén a városközpont jelleggel bíró sűrűsödő, átépülő tömbös karakter.

4.3.5. *Hatvani hóstya*

Tihamér városrészhez hasonlóan itt sem teljesült a nemzetgazdasági ágazat kritériuma. Ám a városrész egyrészt karakterjellege miatt fontos szemügyre venni. Belvároshoz közel eső északi részén a telepszerű karakter mellett a sűrűsödő, átépülő tömbös karakter a jellemző, amely rámutat arra, hogy elkezdődött egy arculatváltás az eddigi sűrűn, zárt családiházas jellegből, amely még a déli részen meghatározó. Délkelet irányába pedig már a kertvárosias laza, előkertes családi házas karakter jelenik meg. Keleti részén található a város parkja a Szmrecsányi Lajos Érsekkert így itt a zöldfelületek dominálnak. A városrész legfontosabb útja a Deák Ferenc utca, amely a Belváros egyik legforgalmasabb utcájába, a Kossuth Lajos utcába kapcsolódik bele szintén laza, előkertes családi házas karakterrel bír keleti oldalán, ezzel szemben az út másik felén már a sűrűsödő, átépülő tömbös karakter az, ami kiemelkedik, az út déli részén pedig megjelenik a gazdasági karakter is. Érdekesség, hogy itt a délkeleti oldalon található a város fő vasútállomása, amelynek átépítésére készült terv melynek alapján felújítják a térséget és egy intermodális csomópontot hoznak létre. A most Belváros és Károlyváros között fekvő autóbusz állomást is ide helyeznék ki. Amennyiben ezen tervek megvalósulnak a jövőben létrejönne egy igazán erőteljes közlekedési csomópont, amely a közvetlen környezetét és a városrész fejlődését is elősegítené. A vertikális tagolódás valamennyivel erőteljesebb a Maklári

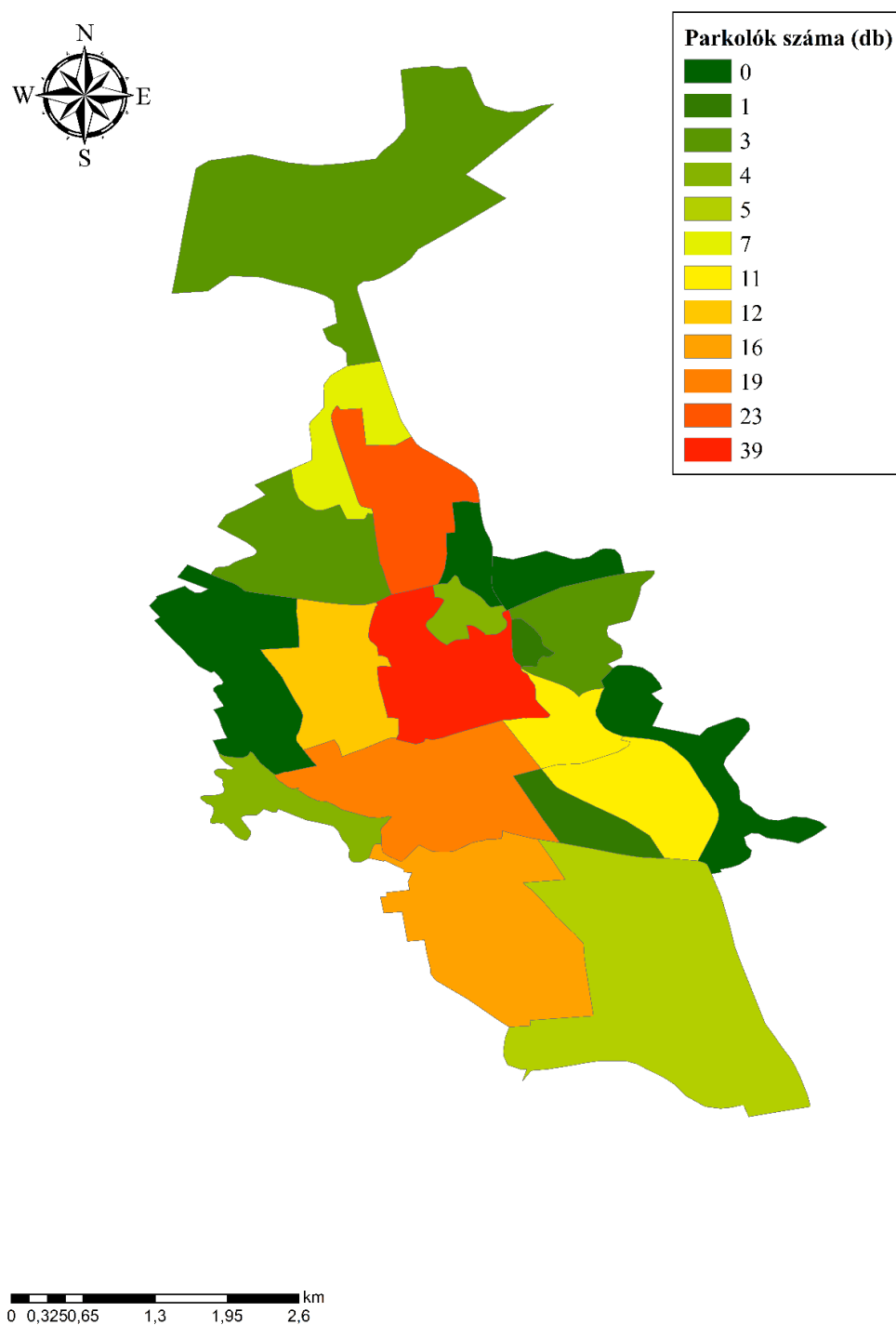
hóstyánál, mind a Deák Ferenc utca, Szvorényi József utca és Árpád utcán megjelenik. Ennek következtében potenciális alközpont a Deák Ferenc utca környékén képzelhető el.

4.3.6. Parkolók elhelyezkedése a városrészekben

A városban 5 parkolótípus különíthető el: parkolóházak, kültéri és mélygarázs parkolók, valamint parkolózónák és lakosság által önkényesen használt útszakaszok. Utóbbi az első négygel szemben illegális. Városrészekre bontva megállapítható, hogy a szakirodalmi megállapítás – miszerint a városközpontokban található a legnagyobb arányú parkolóterület – Eger esetében is helytálló. A Belvárosban összesen 39 parkolóterület azonosítható, amely a városi parkolási lehetőségek legnagyobb részét koncentrálja. A vizsgált városrészek közül a Károlyvárosban 12 parkolóterület található, amelyek túlnyomó része a keleti oldalon összpontosul, ahol a potenciális alközpont területe is elhelyezkedik. Ez a rész 4 parkolózónát, 2 kültéri parkolót és 1 mélygarázst foglal magában. Az északi részen 3 kisebb kültéri parkoló található, míg a nyugati határon, a 25-ös főút északi oldalán, a lakosság által alkalmanként parkolónak használt területek figyelhetők meg. A délkeleti rész egy parkolózónát és egy kültéri parkolót tartalmaz. Összességében a kijelölt alközpont területén a városrész parkolási kapacitásának 70%-a található. Maklári hóstyában 11 parkolóterületet azonosítottam, ebből 6 kültéri parkoló, 3 parkolózóna, valamint 2 önkényesen kijelölt parkoló található. A potenciális alközpont területén ezek közül 1 parkolózóna, 2 kültéri parkoló és 2 önkényesen használt parkoló található, ami a városrész teljes parkolási kapacitásának 46%-át teszi ki. Tihamér városrészben 11 parkolóhely került azonosításra, ebből 1 kültéri parkoló és 10 önkényesen használt terület. Az utóbbiak közül 6 parkoló esik a kijelölt alközpont területére, ami a teljes városrész parkolási kapacitásának 55%-át teszi ki. A Hatvani hóstyában 19 parkolóterület található, ezek közül 42% kültéri parkoló, 37% parkolózóna, és 21% önkényesen kijelölt parkoló. A potenciális alközpont területén 5 kültéri parkoló, 2 parkolózóna és 2 önkényesen kijelölt parkoló található, amely a teljes városrész parkolási kapacitásának 47%-át teszi ki. A Felsőváros 23 parkolóterülettel rendelkezik, amelyek közül 43% kültéri parkoló, míg 57% önkényesen kijelölt parkoló. A városrész északi részén kijelölt alközpont területén, amely, a Vallon utca és Rákóczi Ferenc utca környéke 3 kültéri parkolót és 2 önkényesen használt parkolót fed, amelyek a teljes városrész parkolóinak 22%-át teszik ki.

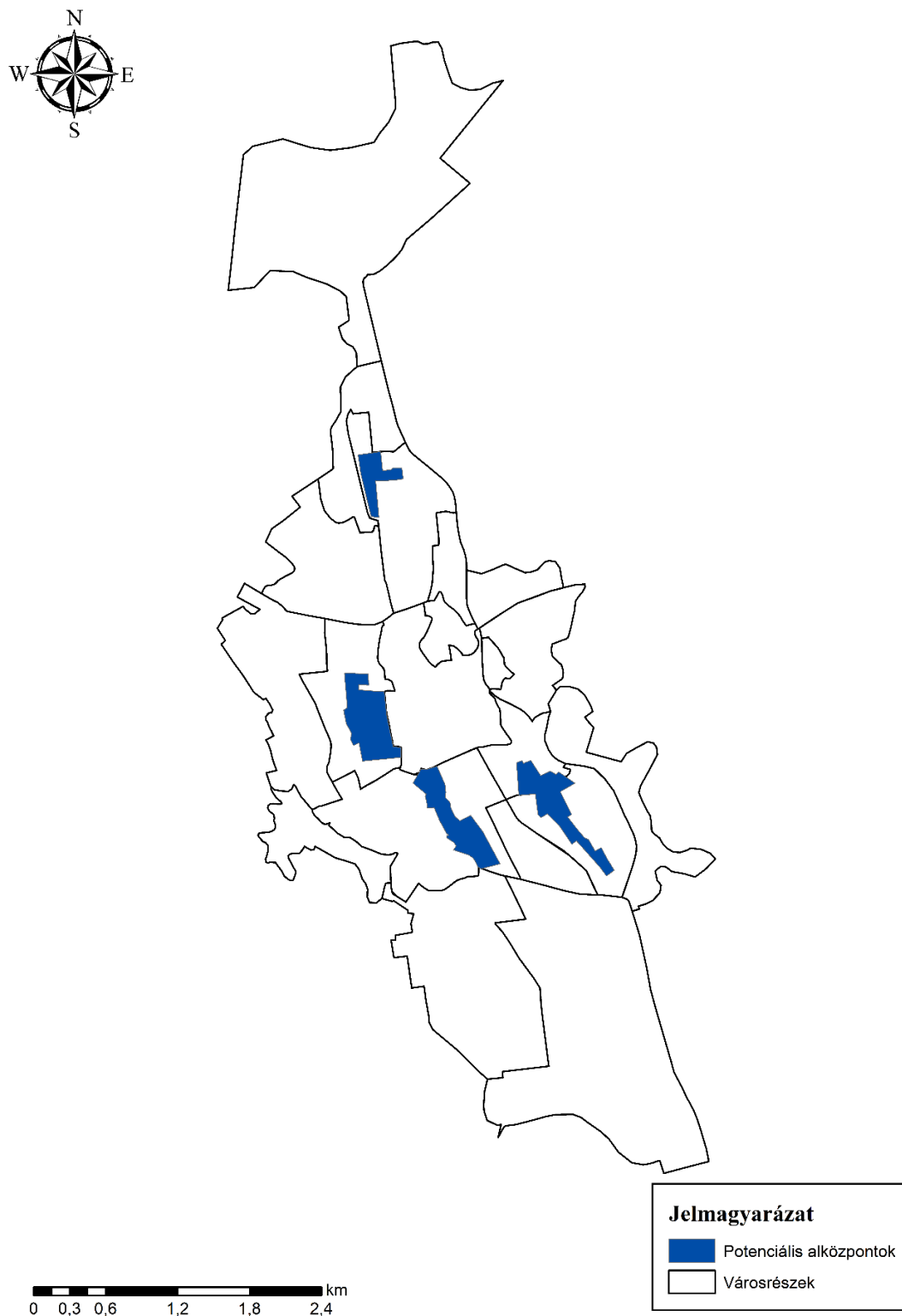
Összességében megállapítható, hogy a kijelölt potenciális alközpontok túlnyomó többsége, 2 városrész kivételével a városrészek parkolási kapacitásának több mint 40%-át lefedi, ami erősíti annak valószínűségét, hogy ezeken a területeken ténylegesen kialakuló városmagok jöhetnek létre.

Az 5. kérdésre miszerint milyen jellegzetességek vannak a lehatárolt területeken az alábbiakat lehet megállapítani. Karakterjelleg tekintetében a sűrűsödő, átépülő tömbös, valamint sűrű, zárt családiházás vagy kistársasházás karakter a leginkább jellemző, de előfordul nagytelkes intézmény, valamint telepszerű karakter is. Egy esetben pedig laza, előkertes családi ház



22. ábra Parkolóterületek száma városrészenként

karakter. Valamint többségében igaz a vertikális tagolódás, hézagmentesség és a többszintes épületek jelenléte is.



23. ábra Kijelölt potenciális alközpontok elhelyezkedése Eger városában

4.4. Városi közlekedés elemzése

A helyi buszmenetrend részletes elemzése során a hét napjain, időpontra és megállókra lebontva elemeztem, hogy hány buszjárat áll meg az egyes buszmegállóban. Az elemzés alapján megállapítható, hogy a legnagyobb számban Felnémet (2557 alkalom) és Lajosváros (2308 alkalom) városrészekben állnak meg. A harmadik helyen a Belváros (2244 alkalom) található, amely meglepő eredmény, hiszen a városmag számos szakirodalom szerint a város legjobban megközelíthető, legnagyobb forgalmú része. A kijelölt potenciális alközpontok (23. ábra) városrészeiben is jelentős eltérések figyelhetők meg a buszközlekedés intenzitásában. A Hatvani hóstyában és Tihamérben kimagasló a buszjáratok száma, míg Károlyvárosban jóval alacsonyabb, ahol egy hét alatt összesen 286 alkalommal álltak meg buszok. A potenciális alközpontok vizsgálatára fókuszálva megállapítható, hogy Károlyváros területén megáll az összes városrészt érintő busz, ami jó megközelíthetőséget biztosít a terület számára. Ezzel szemben a Maklári hóstyában nem állnak meg a buszok, ami a közösségi közlekedés szempontjából hátrányos helyzetet jelent. A Hatvani hóstyában a kijelölt terület megközelíthetősége szintén kielégítő, hiszen a városrészt érintő buszok 36%-a, azaz heti 473 alkalommal állnak meg ezen a területen. A Felsőváros kijelölt területén a buszok 62%-a áll meg (2. táblázat), ami magasabb arányt jelez, míg Tihamér városrész esetében ez az arány még jelentősebb, 67%. Ezek az adatok azt mutatják, hogy a városrészek közül több terület is jól integrált a helyi közösségi közlekedési hálózatba.

2. táblázat Kijelölt területek és azok városrészeiben megálló buszok száma 1 hét távlatában (db)

	Károlyváros	Maklári hóstya	Tihamér	Hatvani hóstya	Felsőváros
Teljes városrész	286	0	792	1483	1270
Kijelölt alközpont	286	0	528	473	790

5. ÖSSZEFOGLALÁS ÉS KÖVETKEZTETÉS

Kutatásomban Eger városának városfejlesztési kérdéseit vizsgáltam, különös tekintettel a városmag és a potenciálisan kialakuló alközpontok azonosítására. Főbb kérdéseim a következők voltak:

1. Az egri Belváros nevezhető-e városmagnak a TEÁOR adatok alapján?
2. Mind a 11 TEÁOR nemzetgazdasági ágazat jelen van ezeken a területeken?
3. Külföldi árukat forgalmazó üzletek megjelennek ezeken a területeken?
4. Milyen városmorfológiai jellegzetességek vannak jelen a belvárosban?
5. Milyen városmorfológiai jellegzetességek vannak jelen a lehatárolt területeken?
6. Könnyen megközelíthető helyen vannak ezek a területek?

A kutatás három fő módszertani pillérre épült. Az első a térbeli gazdasági elemzés. Az Eszterházy Károly Katolikus Egyetem Kutatási és Fejlesztési Központjától származó ArcGIS-alapú geodatabase-t használtam, amely az egri vállalkozások adatait tartalmazza. Az elemzés során városrészekre bontottam az adatokat, és azokat a nemzetgazdasági ágazatokat vizsgáltam, amelyek városmagra utaló jellemzőkkel bírnak. Második a desktop kutatás és ahhoz tartozó térinformatikai elemzés. A város tömegközlekedési hálózatát és a külföldi árukat forgalmazó üzletek elhelyezkedését vizsgáltam Google Térkép és egyéb online adatforrások segítségével. Az adatokat Excelben rendszereztem és ArcGIS-ben ábrázoltam, hogy feltárjam a városmagra jellemző területi koncentrációkat. Továbbá a parkolók felmérése is részben desktop kutatás keretében valósult meg. Harmadik módszertan pedig a terepi kutatás. Városmorfológiai jellemzők azonosítása és parkolóhelyek számbavétele céljából helyszíni megfigyeléseket végeztem. A buszmegállók forgalmát és elérhetőségét Volánbusz adatai alapján elemeztem, kiegészítve forgalomszámlálással.

A vizsgálat során kapott eredmények szerint a TEÁOR adatok alapján a Belváros gazdasági tevékenységeinek 25%-át teszi ki a városban, a legmagasabb koncentrációval rendelkezik minden nemzetgazdasági ágazatban. Ez alátámasztja, hogy városmagnak tekinthető. A városban jelen lévő 19 nemzetgazdasági ágazatból 11 meghatározó a városmag szempontjából, amelyek a város gazdaságának 74%-át teszik ki. Az elemzések kimutatták, hogy ezek az ágazatok 4 városrészben, a Belvárosban, Felnémeten, Károlyvárosban és Maklári hóstyában koncentrálódnak. Az elemzések rámutattak, hogy a Hatvani hóstya és Tihamér városrészekben jól megközelíthető területeken helyezkednek el a gazdasági tevékenységek, ezért potenciális alközpontok lehetnek. Ezzel szemben a Felnémet, Felsőváros és Maklári hóstya kevesebb

gazdasági aktivitással bír, ezért kevésbé alkalmas alközponti szerep betöltésére. A buszjáratok elemzése szerint a kijelölt potenciális alközpontok nagy része jól elérhető. A legnagyobb forgalmat Felnémet és Felsőváros buszmegállói bonyolítják, a Belvárosban a közlekedési aktivitás alacsonyabb, mint azt korábbi kutatások feltételezték.

A vizsgálatokból az alábbi következtetéseket vontam le. Eger városfejlesztési stratégiájának további kidolgozásában a Belváros központi szerepének megerősítése mellett fontos a Károlyváros, Hatvani hóstya és Tihamér potenciális alközpontként való fejlesztése. A kutatás alátámasztotta, hogy a város közlekedési és gazdasági szerkezete támogatja a központok hierarchiájának átalakítását, amely hozzájárulhat a fenntartható fejlődéshez. Továbbá potenciális alközpont alakulhat még ki amennyiben a Nagylapos városrész kiépülése folytatódik mind elhelyezkedése és külföldi üzletek odatelepülése következtében.

Kutatásomat a jövőbeni kiegészítéseként tervezem az állandó lakónépesség térbeli eloszlásának városrészekként történő elemzését, valamint a város ingatlanpiaci viszonyainak, különösen az ingatlanárak alakulásának vizsgálatát. Továbbá célom gyalogos- és forgalomszámlálási adatgyűjtés végzése. Emellett a funkcionális szerkezeti vizsgálat alapján (Tóth, 2010) potenciális alközpontok és a belváros között áösszehasonlító elemzést tervezek, amely a termékárak különbségeinek feltárásával foglalkozik.

6. SZAKIRODALMI JEGYZÉK

- Baji, P. (2017). A városközpontokhoz kötődő geográfiai fogalmak tartalma és használati lehetőségei. *Településföldrajzi Tanulmányok*, 19-30. Letöltés dátuma: 2024. 11 06, forrás: <https://ojs.elte.hu/tft/article/view/221>
- Bohnert, J. E., & Mattingly, P. F. (1964). Delimitation of the CBD through Time. *Economic Geography*, 337-347. Letöltés dátuma: 2024. 10 11
- Boyce, R. R. (1960). The Central Business District Core-Frame concept and some of its implications. *Yearbook of the Association of Pacific Coast Geographers*, 22, 28–33. Letöltés dátuma: 2024. 10 11, forrás: <http://www.jstor.org/stable/24042266>
- Burgess, E. (1925). *The Growth of the City: An Introduction to a Research Project*. Chicago: University of Chicago Press. Letöltés dátuma: 2024. 11 03
- Csapó, T. (2005). *A magyar városok szerkezetének átalakulása a rendszerváltozás után*. Földrajzi Közlemények. Letöltés dátuma: 2024. 12 01
- Eger helyi közlekedés. (dátum nélk.). Letöltés dátuma: 2025. 01 04, forrás: Volánbusz: <https://www.volanbusz.hu/hu/menetrendek/helyi-jaratok/eger>
- Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata. (2010). *Eger MJV Integrált Városfejlesztési Stratégiája*. Eger: Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium. Letöltés dátuma: 2024. 09 07
- EVAT Zrt. (2021). *Parkolási övezetek*. Forrás: Eger vagyonkezelő: <https://www.evatzrt.hu/parkolo-uzemeltetes/parkolasi-ovezetek>
- Fedorenko, Y., & Kolos, Y. (2023). Definition of Concept „City”: Multidisciplinary Approach. 665-668.
- Granasztói, G. (1980). *A középkori magyar város*. Gondolat Kiadó.
- Hartman, G. W. (1950). The Central Business District - A Study in Urban Geography . *Economic Geography*, 237-244.
- Hoyt, H. (1939). *The Structure and Growth of Residential Neighbourhoods in American Cities*. U.S. Government Printing Office.
- Izsák, É. (2003). *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői*. Napvilág Kiadó. Letöltés dátuma: 2023. 09 22
- Kovács, Z. (2015). *Népesség- és településföldrajz*. Eötvös Kiadó. Letöltés dátuma: 2024. 10 01
- Kovács, Z., & Vida, G. (2019). *Urbanizáció*. Szeged. Letöltés dátuma: 2024. 10 05
- Kőszegfalvi, G. (2004). *Magyarország településrendszere*. Alexandria Kiadó. Letöltés dátuma: 2024. 10 06

- Központi Statisztikai Hivatal. (2003). *A gazdasági tevékenységek egységes ágazati osztályozási rendszere és a tevékenységek tartalmi meghatározása (TEÁOR'03)*. Budapest: Központi Statisztikai Hivatal.
- Központi Statisztikai Hivatal. (dátum nélk.). *TEÁOR'08 rövid leírása*. Letöltés dátuma: 2024. 10 10, forrás: Központi Statisztikai Hivatal:
https://www.ksh.hu/docs/osztalyozasok/teaor/teaor_rovid_leiras.pdf
- Lehmann, A., & Vuics, T. (1999). *Földrajzi fogalmak szótára*. Budapest: Nemzeti Tankönyvkiadó Rt. Letöltés dátuma: 2024. 09 12
- Mendöl, T. (1963). *Általános településföldrajz*. Budapest: Akadémia Kiadó. Letöltés dátuma: 2024. 10 23
- Murphy, R. E., & Vance Jr., J. E. (1954). Delimiting the CBD. *Economic Geography*, 189-222.
- Rannells, J. (1961). Approaches to analysis of Central Business Districts. *Ekistics*, 48-53.
- Tietze, W. (1973). *Westermann Lexikon der Geographie*. Westermann. Letöltés dátuma: 2024. 11 10
- Tóth, J. (2010). *Világföldrajz*. Akadémia Kiadó. doi:10.1556/9789630598392

7. MELLÉKLETEK

3. táblázat Egerben megjelenő gazdasági ágazatok városrészenként (db)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S
Belváros	10	0	51	7	2	38	142	10	82	33	30	87	97	50	22	46	78	73	117
Felnémet	7	0	23	19	1	34	63	20	14	15	5	11	44	19	3	18	34	18	25
Nagylapos	0	1	5	0	0	2	18	3	1	2	3	4	8	5	0	1	1	2	3
Rác hóstya	0	0	21	0	0	23	26	3	2	10	3	7	18	6	0	4	11	7	18
Felsőváros	1	0	20	2	0	41	77	19	27	28	15	22	64	29	0	33	25	31	51
Tetemvár	1	0	5	0	0	7	6	4	2	3	0	3	9	3	0	4	3	3	3
Vécseyvölgy	1	0	2	0	1	9	11	4	5	11	2	3	11	4	0	3	5	2	3
Cifra hóstya	1	0	17	0	0	8	22	8	5	1	6	5	13	4	0	8	9	1	11
Almagyar	4	0	12	0	0	11	18	4	8	10	4	7	34	6	0	12	14	6	7
Sánc	1	0	1	0	0	5	3	1	4	1	2	1	5	1	0	1	1	2	1
Károlyváros	3	0	33	3	1	26	78	13	26	26	13	45	63	22	3	21	43	29	47
Hajdúhegy	3	1	18	0	1	19	36	12	16	17	4	11	37	13	0	17	28	8	9
Szépasszony- völgy	2	0	8	1	0	5	6	3	6	0	0	1	4	1	0	1	1	1	1
Hatvani hóstya	11	1	38	1	3	42	87	12	33	29	18	45	110	28	0	27	59	34	41
Tihamér	6	2	28	0	3	25	78	11	20	12	17	23	58	19	0	27	28	20	35
Csákvő	0	1	10	0	1	11	18	3	5	3	2	4	22	2	0	7	6	4	8
Maklári hóstya	3	0	15	0	0	14	26	3	15	12	4	13	28	7	1	16	22	6	27
Merengő	0	0	7	0	1	1	0	2	5	0	0	3	2	1	0	2	1	2	2
Lajosváros	2	1	42	0	0	42	83	24	37	26	14	26	79	20	0	38	37	30	41

4. táblázat Nemzetközi árukat forgalmazó üzletek száma városrészenként (db)

	Belváros	Lajosváros	Hatvani hóstyá	Károlyvár os	Felsőváros	Felnémet	Maklári hóstyá	Nagylapos
Lidl	0	0	0	0	0	0	0	1
Tesco	0	0	0	1	0	0	0	1
Penny	0	0	0	0	1	0	0	1
Aldi	0	1	0	0	0	0	0	0
Spar	1	0	0	0	0	0	0	0
DM	1	0	1	1	0	0	0	1
Rossmann	1	0	0	0	0	0	0	1
H&M	0	0	0	0	0	0	0	1
C&A	0	0	0	1	0	0	0	0
Douglas	0	0	0	1	0	0	0	0
Newyorker	0	0	0	1	0	0	0	0
Deichmann	0	0	0	1	0	0	0	1
Hervis	0	0	0	1	0	0	0	0
Adidas	0	0	0	1	0	0	0	0
Decathlon	0	0	0	0	0	0	0	1
CCC	0	0	0	1	0	0	0	0
claudio dessi	0	0	0	1	0	0	0	0
devergo	0	0	0	1	0	0	0	0
Dockyard	0	0	0	1	0	0	0	0
KIK	0	0	0	1	1	0	0	1
Pepco	0	0	0	1	0	0	0	0
Retro	0	0	0	1	0	0	0	0
Sebastiano	0	0	0	1	0	0	0	0
Springfield	0	0	0	0	0	0	0	0
Tally Weijl	0	0	0	1	0	0	0	0
Takko	0	0	0	0	0	0	0	1
JYSK	0	0	0	0	0	0	0	1
Kínai áruház	1	0	0	0	0	0	0	0
Összesen:	4	1	1	17	2	0	0	11

8. FÜGGELÉK (SAJÁT EREDMÉNYEK KIEGÉSZÍTÉS)

8.1. Saját elvégzett munka:

- Cégek összeszámlálása adatbázisból egész városra majd városrészenként, valamint tömbökként való felosztása
- Gazdasági ágazatok arányáról ábra készítés, mind a város egészét lefedve, majd városrészekét
- Parkolóházak, kültéri parkolók, városvezetés által, valamint lakosság által kijelölt parkolók összegyűjtése és felvitele térképre
- Térképek és ábrák szerkesztése
- Nemzetközi árukat forgalmazó üzletek összegyűjtése és térképre való felvitele
- Városmorfológiai terepi vizsgálat elvégzése
- Adatok kiszűrése a 2017-es Településképi Arculati Kézikönyvből
- Buszok számszerű kigyűjtése időpont, megállók és gyakoriság szerint

8.2. Saját eredmény:

- Potenciálisan kialakuló alközpontok területi lehatárolása
- Minden városrészre vonatkozó gazdasági ágazati eloszlás megállapítása
- Kutatott városrészek cégeinek száma telektömbökre lebontva
- Parkolóterületek arányának megállapítása városrészenként és a kijelölt területeken
- Kijelölt területek városmorfológiai jellegének megállapítása
- Nemzetközi árukat forgalmazó üzletek városrészenként való eloszlása