

SZEGEDI TUDOMÁNYEGYETEM
TERMÉSZETTUDOMÁNYI ÉS INFORMATIKAI KAR
GAZDASÁG-ÉS TÁRSADALOMFÖLDRAJZ TANSZÉK

Közigazgatási területen belüli urban sprawl és szuburbanizáció hatásai Zalaegerszeg példáján

Országos Tudományos Diákköri Dolgozat

Készítette: Hegedüs Tamás
Geográfus MSc. szakos hallgató

Témavezető: Nagy Gyula
Egyetemi tanársegéd

Szeged
2014

Tartalomjegyzék

Tartalmi összefoglaló	3
1. Bevezetés és problémafelvetés, a kutatás indokoltsága.....	5
2. Kérdésfelvetés.....	7
3. A kutatás során alkalmazott módszerek	9
4. Az „urban sprawl” jelentése és értelmezése	13
4.1. Az „urban sprawl” fogalomának használata európai nagyvárosok példáján.....	16
2. A szuburbanizáció értelmezése	19
5.1. A magyarországi zártkertes övezet változása, és a rural-urban fringe értelmezése. 20	
6. A beépítettség-növekedés környezeti hatásai	22
6.1. A természetre gyakorolt hatások.....	22
6.2. A társadalmi-gazdasági hatások.....	26
7. A Zalaegerszegen végbemenő folyamat	29
7.2 A népesség csökkenése Zalaegerszegen, és a városi tér növekedése 2000 és 2014 között Neszele, Ságod, és Kaszaháza városrészekben.....	29
8. A társadalmi jelenségek vizsgálata	33
8.1. A társadalmi státusz	33
8.2. Konfliktusok, kettősség	37
8.3. A költözések mozgatórugója	38
8.4. Kereskedelmi, köz- és rekreációs szolgáltatások.....	39
9. A Zalaegerszegen zajló folyamat azonosítása	41
Összegzés.....	43
Felhasznált irodalom.....	44
Internetes hivatkozások.....	47
Mellékletek	47

Tartalmi összefoglaló

Az elmúlt 50 évben ugrásszerűen növekedtek az urbanus területek, a rurális, mezőgazdasági, és települési zöldterületek kárára, Európában és Magyarországon is. Ez a folyamat az urban sprawlnak, a szuburbanizációnak és a periurbanizációnak egyaránt köszönhető. Bár a szakirodalom sokszor elkülöníti a fogalmakat, azonban azok nem feltétlenül külön jelennek meg térben és időben.

Dolgozatom egyik fő célja az volt, hogy meghatározzam azt, hogy a Zalaegerszeg közigazgatási határain belüli népesedési és kiterjedési folyamat csupán urban sprawl, vagy esetleg a szuburbanizáció speciális formája, amelyek együtt jelentkeznek térben és időben. A dolgozatom másik fő célja, hogy a városi tér burjánzását, és az ezzel kapcsolatos társadalmi, infrastrukturális és környezeti problémákat is vizsgáljam.

A tanulmány első részében bemutatom, hogy milyen fogalmakat ismerünk a városi tér burjánzására, a városmenti zöldterületek beépülésére, a szuburbanizációra illetve a periurbanizációra. Ehhez szakirodalom elemzést végeztem. A dolgozat második fele egyéni kutatáson alapszik. Ennek során kérdőíves kutatást végeztem. Összesen 95 darab kérdőívet töltöttem ki. Zalaegerszeg csatolt településein, Neszelében 31-et, Ságodban 26-ot, Kaszaházán 28-at. Mindemellett 10 db kérdőívet egy tipikusan szuburbán, Zalaegerszeg határán kívül eső falu az 1990-es évektől beköltözött lakóival is. Ez az évszám azért is fontos, mert erre tehető a szuburbanizáció megjelenésének a kezdete, amely meghatározza napjainkban azoknak a településeknek az arculatát, amelyet a szuburbanizáció érintett. A környezeti hatások feltárására földhivatali adatok segítségével idősoros légifelvételeken összehasonlítottam, hogy melyek azok a területek, amelyek beépültek az elmúlt időszakban.

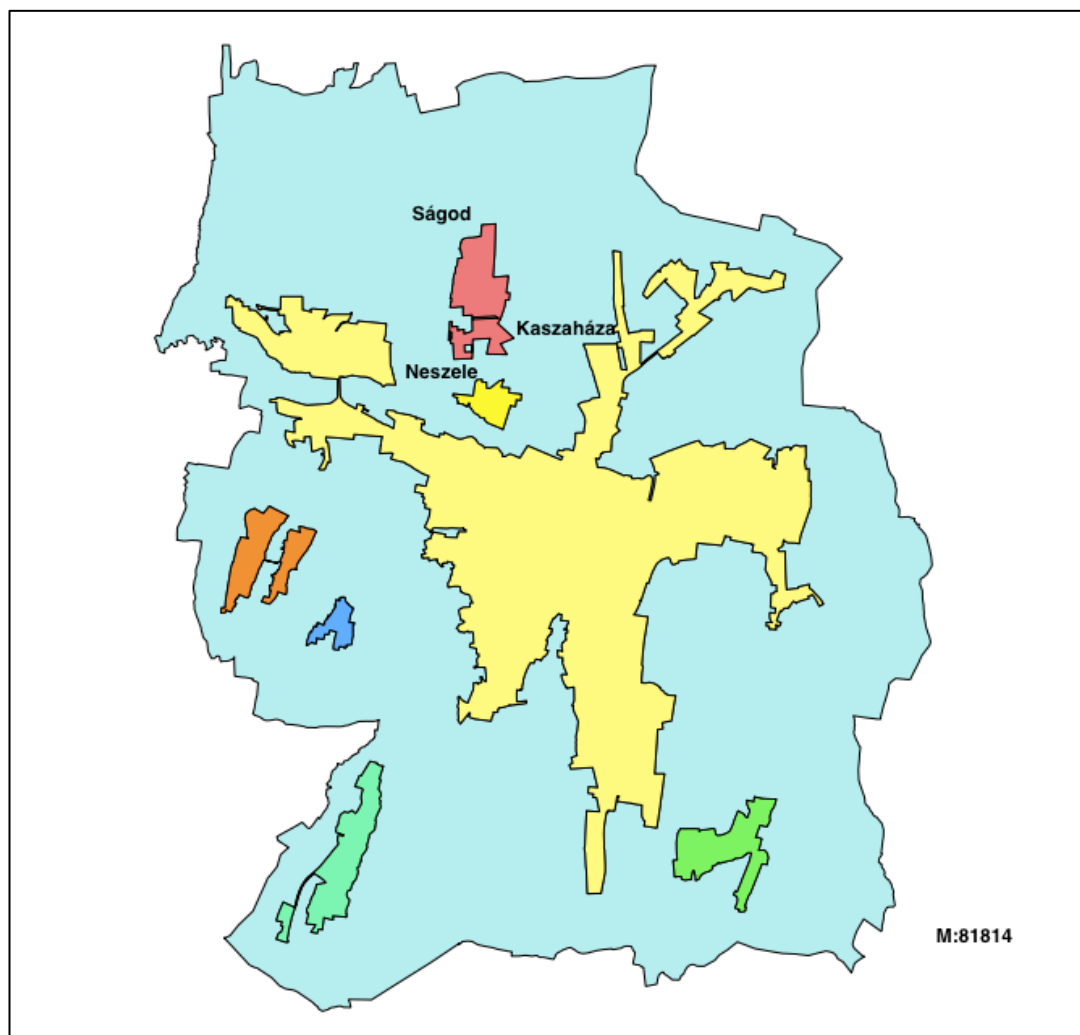
A vizsgálat során kiderült, hogy Zalaegerszeg esetében az urban sprawl, a városi tér burjánzása, az egyfajta szuburbanizáció miatt megy végbe, amelyet sokkal inkább minőségi - tehát életmódváltás szempontjából - és nem elsődlegesen statisztikai értelemben szükséges értelmezni. A városmenti egykori falvakban – ma városrészekben - kiköltözés következtében, Neszelében, Ságodban, és Kaszaházán is megtalálható a társadalmi kettősség az „öslakosok”, és a beköltözők között, mely főként a társadalmi státuszban és a konfliktusokban mutatkozik meg. Ez a dualitás a szuburbán települések egyik jellegzetessége. A dolgozat másik fő eredménye megmutatta, hogy a városhoz csatolt települések beépülése 21,8 hektárral csökkentette a mezőgazdasági és

zöldterületeket, tehát nem csupán városon belüli szuburbanizáció, de egyben urban sprawl is fennáll Zalaegerszeg esetében.

Kulcsszavak: urban sprawl, szuburbanizáció, periurbanizáció, urban-rural fringe, Zalaegerszeg

1. Bevezetés és problémafelvetés, a kutatás indokoltsága

Zalaegerszeg fejlődése eredményeként sajátos városi alaprajzzal rendelkezik. Ez a településmorfológiai sajátosság abból adódik, hogy a városmaghoz több települést csatoltak a történelem során. Legelőször 1887-ben Ola község került a városhoz, amely jelenleg már a központ szerves részét alkotja, azonban a később a településhez csatolt városrészek több kilométerre helyezkednek el egymástól, illetve a belvárostól, melyek kapcsolatát bekötőutak biztosítják, amelyek mentén többnyire rétek, szántók találhatók, nem pedig építési ingatlanok (1. ábra). Ez a mozaikos szerkezet kiterjedt urbánus teret és összetett társadalmi struktúrát eredményez. A város térbeli növekedése jóllehet lelassult, napjainkban is tart. A helyszínválasztást indokolta továbbá, hogy város tagolt szerkezete, illetve a nagyszámú, a központi belterülettől általában térben kifejezetten elkülönülő, nem központi belterületek miatt jó vizsgálati lehetőséget nyújt arra, hogy a városok közigazgatási határain belüli szuburbanizáció jelenségét tanulmányozzam.



1. ábra: Zalaegerszeg térszerkezete, forrás: www.zalaegerszeg.hu, szerkesztette: Hegedüs Tamás 2014

Ellentmondás, hogy a település népessége a rendszerváltás óta csökkenő tendenciát mutat, a városi beépített terület mégis folyamatosan növekszik. Az 1990-es évek óta sorra épülnek fel Zalaegerszeg közigazgatási határán belül, a központtól távolabb, a fő közlekedési útvonalak mellett, egykori szántókon, réteken, illetve erdők helyén az új lakóingatlanok. Ez eredményezi az úgynevezett „urban sprawl”, vagyis városszétfolyást, a városi tér „burjánzását”, mely folyamatosan csökkenti a zöldterületeket, és a megművelt földterületeket, illetve megváltoztatja a települési területhasználatot.

A városmagon kívüli városrészekben (egykori községekben) megfigyelhető a kettősség az őslakosok - azon lakosok között, akik itt születtek, vagy még a 90-es évek előtt költöztek ki, vagy a kiköltözésük során nem található meg a költözés motivációi között a szuburbán létforma iránti igény -, és az újonnan kiköltözöttek - tehát az 1990-es éveket követően kiköltöző népesség, akiknél viszont megtalálhatóak a szuburbán jellegzetességek – között; a településrészeknek kettős arculata alakult ki. Térben és küllemben is sokszor elkülönülnek azok a házak, utcák, terek, melyekben az „őslakosok” laknak, azoktól, amelyeket a szuburbanizáció miatt kiköltöző lakosság épített fel. Kivétel nélkül találunk ezeken a településrészekben az új házak mellett új infrastruktúrális létesítményeket is egyaránt. A társadalmi kettősség, szegregáció problémákat szülhet az őslakosok, és a kiköltöző népesség között, mely megmutatkozhat a felek közötti kommunikációban, és az egymás közötti kapcsolattartásban.

A kiterjedő városi tér korábban nem tapasztalt, további problémákat is felvet az infrastruktúra és a szolgáltatások terén. Neszelében és Ságodban például egyáltalán nem található iskola, háziorvos, posta, vagy egész nap nyitvatartó bolt. A növekvő népességgel nőnek az társadalmi igények is, úgy mint rekreációs, szórakozási lehetőségek, szolgáltatások iránti vágy, melyek nagyobb terheket rónak a tömegközlekedési hálózatra, a közúthálózatra, a kulturális intézményekre, az élelmiszerellátó egységekre, az óvodákra és az iskolákra egyaránt.

2. Kérdésfelvetés

A fent említett problémák megoldása komplex vizsgálatot igényel. Az urbánus tér növekedésére, térbeli kiterjedésére gyakran használjuk szinonimaként a szuburbanizáció, és az urban sprawl, valamint a periurbanizáció, az urban-rural fringe definícióját is, azonban ezek a fogalmak sokszor különböznek, különböző folyamatot jelölnek, noha első ránézésre hasonlóknak tűnhetnek. A fent említett fogalmakat különböző szerzők, többféleképpen említik. Kezdetben mindenképpen célszerű meghatározni, hogy mi is fogalmak közötti különbség, illetve az eddigi vizsgálatok alapján hogyan alkalmazhatjuk ezeket a definíciókat Zalaegerszegen, ezért a dolgozatomban első felében szakirodalmi áttekintést adok a fent említett fogalmakhoz.

A dolgozat fő kérdése tehát a következő. Meg kell állapítani, hogy a Zalaegerszegen zajló folyamat szuburbanizáció-e vagy csak egész egyszerűen költöző emberek összessége szabályszerűség nélkül, vagy valami egészen más jelenség.

Ehhez a kérdéshez kapcsolódóan pedig meg kell válaszolni néhány további kérdést. Elsőként azt, hogy hogyan jelennek meg a szakirodalomban a különböző definíciók, illetve a kutatók hogyan értelmezik a városi beépítettség növekedést?

Ellentmondásos folyamat figyelhető meg Zalaegerszegen, hiszen a település népessége csökken, a városi tér folyamatosan növekszik. Kérdésként merülhet fel, hogy ez a jelenség az urbanizációs ciklus koncentrációs vagy inkább szuburbanizációs szakasza, vagy azok egy furcsa keveréke. Ezért meg kell vizsgálnunk azt, hogy a településrészekben felépülő ingatlanokba Zalaegerszegről, vagy másik településről költöznek-e ide a lakók.

Mindemellett a növekvő városi tér hatással van a természeti környezetre. Az említett beépítési folyamat csökkenti a zöldterületeket és a megművelt földterületeket. A területcsökkenéssel kapcsolatban több kérdés is felmerül. Ezek közül legfontosabb a területhasználat változásának vizsgálata. Csökkent-e az elmúlt időszakban a szántók, rétek, erdők aránya a városi tér javára, tehát vontak-e ki területet a mezőgazdasági művelés alól a beépítés miatt? A településszerkezetet érintő kérdés az, hogy mekkora a városi terület növekedése az elmúlt időszak során? Ezeket azért fontos vizsgálni, mert napjainkban egyre sürgetőbb problémává válik a környezetterhelés csökkentése.

Fontos kutatni a beköltözők költözés iránti motivációját, anyagi helyzetét, munkahelyi beosztásukat, családmmodelljüket, és nem utolsósorban azt, hogy szerintük jól döntöttek-e, jól érzik-e itt magukat, sikerült-e beilleszkedniük, illetve vannak-e, és

milyen jellegűek a konfliktusok köztük, és az őslakosok között? Hasonló motivációkat találunk-e egy tipikusan Zalaegerszeg szuburbán települése, Nagypáli lakossága és a Zalaegerszeg külvárosaiba kiköltözők között? Megvizsgálom, hogy milyen státusz és életmódbeli különbségek vannak az őslakosok, és a zalaegerszeg városrészeibe költözők között.

Az infrastruktúrális és szolgáltatási tényezők terén szükséges vizsgálni azt, hogy a város tud-e alkalmazkodni a növekvő népesség növekvő igényeihez. A lakók elégedettek-e a tömegközlekedési lehetőségekkel, azok számával, és járatsűrűségével, az élelmiszerellátó egységek meglétével. A környezet kielégíti-e a rekreációs, szórakozási, köznevelés, és a mindennapi igényeket? Gazdaságilag fontos kérdés az új helyre való költözés következtében a helyben levő munkalehetőség kérdése, a lakók új munkahelyeket keresnek, vagy a meglévőt tartják-e meg?

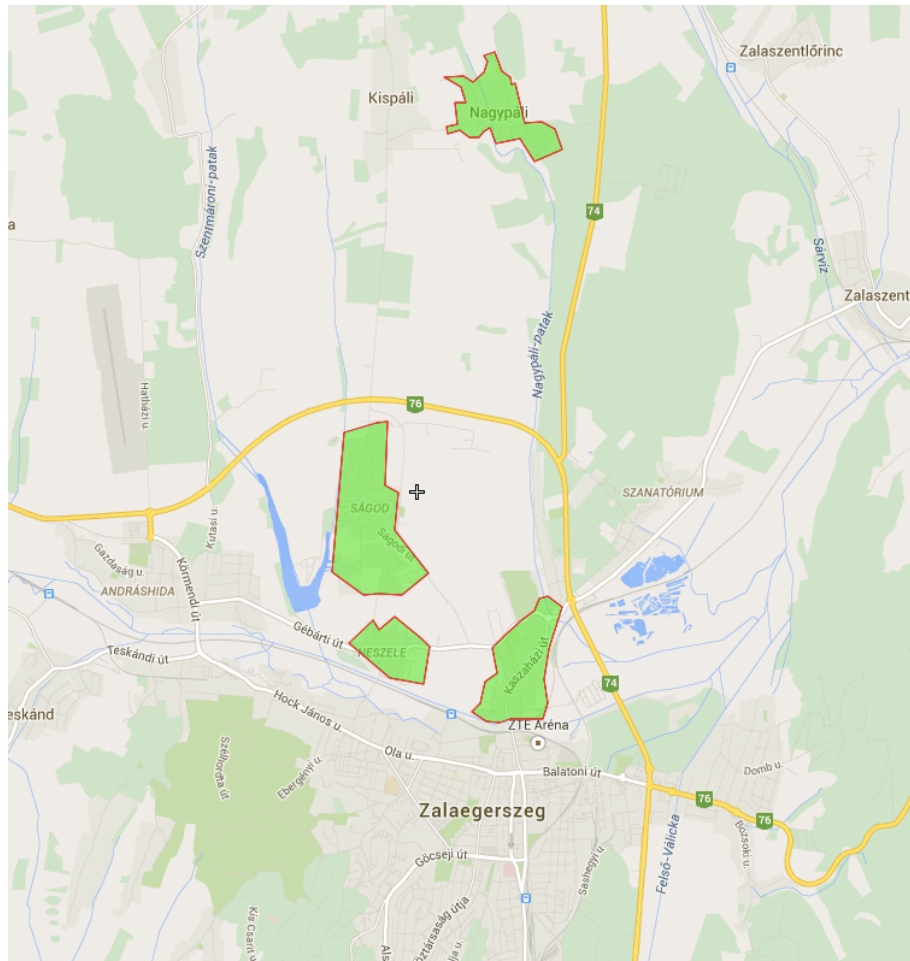
3. A kutatás során alkalmazott módszerek

Ahhoz, hogy megértsem a fogalmakat, illetve folyamatokat, többféle módszert kell alkalmaznom. Az eddigi vizsgálatok elemzésével, szakirodalmi áttekintéssel megadható az a munkadefiníció, amelyet a kutatásom során alkalmazok. Az említett módszerrel definiálható a szuburbanizáció, vizsgálható az urban sprawl általam használt definíciója is, valamint kifejthető, hogy ezek a folyamatok milyen környezeti problémákat okoznak.

Azt az ellentmondást, hogy növekszik a városi tér, és egyúttal csökken Zalaegerszeg népessége, térképelemzéssel és statisztikai adatgyűjtéssel vizsgálom. A burjánzó város csökkentti a zöldterületek, és a megművelt földek arányát a település javára. Ezeket a környezeti problémákat geoinformatikai módszerrel, illetve a Zala Megyei Földhivatal adatainak áttekintésével elemzem. 2000-ben és 2014-ben készült ortofotó, és közműtérképeket hasonlítok össze a választott mintaterületről, Zalaegerszeg közigazgatási határain belül elhelyezkedő, korábban a településhez csatolt, három egykori önálló településrész Neszele, Kaszaháza, és Ságod esetében. A földhivatali adatok alapján pontosan mérhető az a területhasználat változás, aminek vesztesei a mezőgazdasági- és a zöldterületek voltak, nyertesei pedig az urbánus, beépített tér. A geoinformatikai módszerekkel ábrázolható térképen a beépített területek növekedése, idősoros felvételeken.

A társadalmi motivációk, társadalmi- gazdasági és infrastrukturális tényezők vizsgálatára a lakosság körében kérdőíveztem. A terepbejárást követően a felmérést 2014. augusztus 25. és 29. között végeztem. A kérdőívezés során rétegzett mintavételi struktúrát alkalmaztam, elsősorban nem Zalaegerszeg egészének lakosságát, hanem csak azokat a már említett külvárosok lakóit kérdezem meg (2. ábra), amelyekről azokat az információkat kívánom megtudni, amik elengedhetetlenek az fent említett ellentmondás feloldásához, illetve a gazdasági és társadalmi problémák vizsgálatához. A korábban említett három település (Kaszaháza, Neszele, Ságod) kiválasztását az indokolta, hogy Zalaegerszeg belterületén található 14 egykori község, ma városrész közül (Neszele, Ságod, Kaszaháza, Andrásida, Bazita, Ola, Zalabesenyő, Csácsbozsok, Pózva, Ebergény, Szentersébethegy, Botfa, Nekeresd és Bekeháza), az elmúlt 14 év legdinamikusabban növekvő lakásállományát ez a három településrész mutatja. Zalaegerszeg három külvárosában kérdőíven vizsgáltam az ott lakó öslakosság és az újonnan beköltöző lakosságot, illetve a kérdőívezés során történt beszélgetések a

válaszadókkal szintén nagyon hasznosak voltak. Nagypálira azért esett a választásom az összehasonlítás alapjául, ugyanis egy korábbi kutatás szerint szintén ez a település mondható az egyik legtipikusabban szuburbán jellegűnek Zalaegerszeg környékén, arányaiban ennek a településnek nőtt a legjobban a népességszáma 1990-óta, ami a vándorlási egyenlegre vezethető vissza.



2. ábra: a vizsgált mintaterület: Neszele, Ságod, Kaszaháza, és Nagypáli, Szerkesztette: Hegedüs Tamás, 2014

Neszelében az 59 új háznak az egyharmadát, 20-darabot kérdeztem le, Ságodban a 38 házból 16-ot, ami majdnem a fele az összes újonnan épült háznak, illetve Kaszaházán az újonnan épült 55 ház negyedét, 14-et sikerült lekérdezni, a lakók szokásosnál nagyobb zárkózottsága miatt. Nagypáliban a szuburbán lakosság körében 10 darab kérdőívet kérdeztem le, szintén struktúrált mintavételi eljárást alkalmazva. A szuburbán lakosságot viszonylag könnyen ki lehetett szűrni, hiszen egy teljesen új településrészt vettek birtokba Nagypáliban, mely nagyon megmutatkozik a házak küllemében, és a későbbi kérdőívezésem is alátámasztotta, hogy valóban szuburbán lakosságról van szó. A foglalkozás típusáról, az iskolázottságról az összes háztartásban

minden ott lakó, keresőképes korú személyt megkérdeztem mind Nagypálból, mind Neszeléből, Kaszaházáról, és Ságodból, így ezekből az adatokból 181 válaszadás áll rendelkezésemre. A kis elemszám elsőre kevésnek tűnhet, azonban mivel a felépült házak száma sem sok, így elegendőnek találom azt. Mivel a kérdőíves vizsgálatot elvégeztem egy nem Zalaegerszeghez tartozó, tipikusan szuburbán településen is, így feltárhatom, ha van valami párhuzam a Nagypáli szuburbán lakossága, és Zalaegerszeg város külső településrészeire kiköltöző népesség között. Mindez összehasonlítás alapjául szolgálhat a vizsgált lakosság „jellegének” meghatározásához.

Három fő szempontot határoztam meg, úgy mint társadalmi státusz, konfliktusok, és a költözés mozgatórugója, amik alapján tipizálható a beköltöző lakosság abból a célból, hogy megállapítsuk, jelen vannak-e a szuburbanizáció résztvevőire jellemző tényezők (1. táblázat).

Társadalmi státusz	Konfliktusok	Költözés motivációi
- Család egészének jövedelme - Egy főre jutó jövedelem - Az egy főre jutó, létminimumhoz viszonyított jövedelem - Személygépkocsik száma - A tömegközlekedés igénybevételének célja - Munkahelyi beosztás - Legmagasabb iskolai végzettség	- Kapcsolattartás megléte az eltérő jellegű háztartások között - Az beköltözők és az őslakosok ismerkedési hajlandósága - Különböző életmód megléte	- Miért választották az adott területet a kiköltözők - Miért szeretnek illetve nem szeretnek az adott városrészben élni a megkérdezettek - Miben változott az életminőségük a költözést követően - Mely környezeti adottságok lettek jobbak, és melyek rosszabbak

1. táblázat: a kritériumrendszer elemei, szerkesztette: Hegedüs Tamás 2014

A kritériumrendszer első eleme a társadalmi státusz, ugyanis feltételezem, hogy a szuburbán migráció főként a középosztály és a felsőbb osztályok jellegzetes mozgása jelen esetben. Ezen elem alatt értem a család egészének jövedelmét, az egy főre jutó jövedelmet, a létminimumhoz viszonyított jövedelmet. Megszámolom azokat a háztartásokat, amelyeknél nem voltak hajlandóak válaszolni a jövedelmi kérdésekre, feltételezve, hogy a magasabb vagyonnal rendelkező háztartásokban kisebb a jövedelmi kérdésekre irányuló válaszadási hajlandóság. Vizsgálom a közlekedési szokásokat, a személygépjárművek számát és arányát a háztartásokban, a tömegközlekedés igénybevételének gyakoriságát és célját, gondolva arra, hogy a tehetősebb társadalmi státuszú lakosság inkább használ személygépjárművet, mint sem az olcsóbb, de az egyéni igényekhez kevésbé alkalmazkodó buszközlekedést.

Vizsgálom a foglalkozás típusát, és a legmagasabb iskolai végzettséget, majd ezek között összefüggéseket keresek, mert úgy gondolom, hogy a szellemi és vezető szellemi pozíciók, magasabb iskolai végzettséggel és magasabb jövedelemmel társulnak. Korrelációt számolok a személygépjárművek száma, és a jövedelmi mutatók között, feltételezve, hogy a magasabb jövedelműek nagyobb arányban rendelkeznek személygépjárművel. Megvizsgálom, a munkahely és a lakóhely közötti út megtételének módját, és az ehhez igénybevett közlekedési eszközöket, valamint azt, hogy ingázást végeznek-e a lakók a munkába járás során. A fent említett tényezőket szintén tudjuk vizsgálni a régóta helyben lakókhoz viszonyítva, és az összehasonlítás során tudunk következtetni a társadalmi státuszbeli különbségekre a beköltöző lakosság, és az őslakosok között.

A második kérdéskör a kapcsolattartásra és a másokkal való konfliktusra irányul. Vizsgáltam, hogy ennek tekintetében különböznek-e az újonnan beköltözők az őslakosságtól. Hányan állítják, hogy tartják-e a kapcsolatot az újonnan beköltözőkkel az őslakosok közül, és mennyien állítják ugyanezt az új beköltözők közül. Azok közül, akik nem tartják a kapcsolatot a különböző (őslakos, és újonnan kiköltöző) típusú lakossággal, vajon szívesen megismerkednének-e egymással, vagy valamiféle zárkózottság jellemzi őket. Megfigyelhető-e a településrészekben valamiféle kettősség, ellentét, ami az életmódból, viselkedésből, különböző szokásokból adódik. Milyen a kapcsolattartás minősége a hasonló jellegű házakban, társadalmi státuszban levők között, tehát milyen típusú segítségre számíthatnak egymásra. Élesen elkülönülnek-e társadalmilag, az egymással való kapcsolattartást tekintve az újonnan beköltözők azoktól, akik már a rendszerváltás előtt a településrészen laktak.

Végül egyfajta mozgatórugót keresek a költözés hátterében, mik a kiköltözés motivációi, miért szeretnek a lakók az adott településrészen élni. Hasonlítanak-e egymásra a három különböző településrésze, Ságodba, Neszelébe és Kaszaházára költözők a motivációt tekintve? Történt-e valami változás a kiköltözés során, mind a környezet, mind a szolgáltatások elérhetősége tekintetében? Miben lett jobb, vagy rosszabb az életük a kiköltözőknek a lakóhelyváltoztatás során?

A kérdőíves vizsgálatommal kitérek azokra az egyéb kérdésekre is, amelyeknek inkább gazdasági szerepük van. Vizsgálom, hogy a lakók szenvednek-e valamiben hiányt, illetve megvannak-e az igények a településrészekben a rekreációs, és szolgáltatási funkciókra? Van-e valami különbség az őslakosok, és az újonnan beköltözők igényei között?

4. Az „urban sprawl” jelentése és értelmezése

Az urban sprawl jelenségét több szerző, különbözőképpen értelmezte. Ahhoz, hogy megértsem a városszétfolyás folyamatát, számos kutatás eredményének vizsgálatával kell kezdenem. Meg kell értenem az „urban sprawl” és a szuburbanizáció fogalmát, a két fogalom különbözőségét, mik a kiváltó tényezői, milyen környezeti hatásai vannak, s törekednem kell az esetleges negatív következmények feltárására.

Míg egyes külföldi kutatók a szuburbanizáció és az urban sprawl fogalmát nem különböztetik meg (MIESZKOWSKI P. – MILLS, E.S. 1993; BENFIELD, F.K. – RAIMI, D.R. – CHEN, D.T. 1999; BRUECKNER, J.K. 2000; CATTAN, N. 2011; REEH, H. – ZERLANG, M. 2011), addig a hazai kutatók (BAJMÓCY P. 1999, 2000;; DÖVÉNYI Z – KOVÁCS Z. 1999; DÖVÉNYI Z. 2009; HARDI T. 2002, 2010; TIMÁR J. 1999; LAMPL Zs. 2010; ZUBRICZKY G. 2010) fogalmi, és vizsgálati módszertani különbséget tesznek a két folyamat között.

A városi kiterjedés folyamatának megjelenését az 1920-as évekre tehetjük FRUMKIN szerint, amikor az amerikai elővárosok kialakulása, illetve elővárosi közlekedés gyors ütemű fejlődése, valamint a motorizáció megindulása miatt, a városi tér burjánzása megkezdődött. A kifejezés, az urbánus tér gyors növekedésére használható, amely területhasználat változással jár együtt (FRUMKIN, H. 2002).

Az egyre növekvő társadalmi igények, a nyugodt, természetközeli környezetbe való költözés iránti vágy, a tehetősebb középosztály megjelenése, a személygépjárművek széles körben történő elterjedése, és az ezzel jelentkező ingázás, az elszakadás iránti vágy a belváros zajos, légszennyezés által erősen sújtott környezetétől, az új szállítási módok megjelenése, és a gazdasági és társadalmi fejlődés mind-mind hozzájárultak az elővárosi urbánus tér növekedéséhez (EEA 2006; MIESZKOWSKI, P. – MILLS, E.S. 1993; FRUMKIN, H. 2002). A jelenség felerősödését kiválóan mutatja, hogy az Egyesült Államok teljes lakosságának az 1950-es években majdnem 20%-a lakott elővárosokban, jelenleg ez a szám 50% körüli (SZIRMAI V. 2011).

Európában a folyamat kissé később, az 1940-es évek második felében indult meg. Ekkor még főként a Nyugat-európai városokat érintette a városi kiterjedés, London, Párizs, és Koppenhága területi fejlődése nagyon jól mutatja az urban sprawl megindulását (REEH, H. – ZERLANG, M. 2011).

Azért kell ezeket a külföldi városokat megemlítenem, mert a későbbi Kelet-európai folyamatokkal több hasonlóság, illetve párhuzam is vonható Zalaegerszeg városi területének terjedésével.

Az „urban sprawl” jelenségét a legjobban azok a vizsgálatok mutatják, melyek során a népességszám változását viszonyítom a területhasználat változásához. Amerikai példákon keresztül láthatóak legjobban azok a hatalmas, ugrásszerű beépítés - növekedések, amellyel leginkább szemléltethető a városi tér burjánzása, ezért elsősorban pár tengerentúli vizsgálatot érdemes megfigyelni.

A Wisconsinban található Milwaukee népessége 1970 és 1990 között mindössze 3%-kal, viszont a beépített terület 38%-kal nőtt. Ez a folyamat azonos időben, párhuzamosan megjelenik minden amerikai nagyvárosban, ahol a városszétfolyás megfigyelhető volt. Los Angelesben szintén 1970 és 1990 között népesség 45%-os, egyúttal a beépített terület 300%-os növekedést mutatott. Ugyanakkor Clevelandben a vizsgált időszak alatt a népesség 11%-kal csökkent de 33%-kal nőtt az urbánus tér (BENFIELD, F.K. ET. AL. 1999).

Természetesen a folyamat nem csak amerikai kontinenst érinti. Az „urban sprawl” kifejezés az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) szerint a városi tér kevésbé kontrollált, fizikai terjeszkedésére használható. Az EEA Nyugat-európai vizsgálatain alapuló meghatározása szerint, a városszétfolyás nem más, mint a nagyvárosok terjeszkedése meghatározott piaci feltételek mellett, a város környéki mezőgazdasági területek kárára, ezzel létrehozva egy alacsonyabb népsűrűségű várost. Ez a terjeszkedés kevésbé ellenőrzött a településfejlesztés, és a környezettervezés által. Az urbánus térbe beékelte, vidékies jellegű mezőgazdasági területi enklávák beépülése alapján jól szemléltethető a városszétfolyás folyamata (3. ábra; 4. ábra; EEA 2006).



3. ábra: Lausanne külvárosa 2008-ban és 2012-ben, forrás: Google Earth, szerkesztette: Hegedüs Tamás, 2014



4. ábra: Zalaegerszeg-Neszele városrész 2006-ban és 2013-ban, forrás: Google Earth, szerkesztette: Hegedüs Tamás, 2014

Maga az urban sprawl, mint fogalom sokszínű, hiszen sokan sokféleképpen értelmezik a konkrét megjelenési formáját is ugyanazon terület esetében, illetve bolygónkon a különböző földrajzi adottságok, kultúrák, gazdasági és társadalmi folyamatok más-más térszíneket formáltak, így másként eredményezték a városok szétterülését. Fontos megvizsgálni a városszétfolyás történeti háttérét Nyugat-Európában, és Kelet-Közép-Európában, így Magyarországon is egyaránt, amely később alapot szolgáltathat Zalaegerszeg társadalmi-gazdasági vizsgálataihoz.

Kontinensünkön a történelem során a városnövekedés feltétele mindig a népességnövekedés volt, azonban napjainkra sok helyen ez a feltétel eltűnt. (EEA 2006). A városi tér növekedésének meghatározójává egyre inkább a társadalmi mobilitás, illetve az egyén igényei, valamint a gazdasági folyamatok váltak (EEA 2006).

Európában, az amerikaitól eltérő történelmi városfejlődési folyamatokat figyelhetünk meg, hiszen a mai modern városok képe történelmileg sokkal régebbre nyúlik vissza, mint az Egyesült Államokban (CORJIN, E. 2011). Az európai városok jellegzetessége, hogy - néhány kivétellel - szinte mindig egy történelmi városmag köré szerveződnek, ezért sokkal kompaktabbak, mint amerikai társaik (EEA 2006). Fontos tényező, hogy Európában a városi tér terjedésére sokkal kevesebb horizontálisan meghatározott mennyiségű terület áll rendelkezésre, mint Amerikában. Ebből következik, hogy a városok közvetlen környezetében, szomszédságában található mezőgazdasági és zöldterületek jelentősége nagyobb, így beépülésük sokkal komolyabb problémát jelent, mint a tengerentúlon (EEA 2006).

Nyugat-Európában, illetve az egykori vasfüggönytől nyugatra eső országokban a városszétfolyás fokozottá válása az 1950-es évekre tehető (SCHWICK, C. ET AL. 2011). Az „urban sprawl”, mint jelenség, kezdetben a Nyugat-európai országok

nagyvárosainak településszerkezetét rendezte át. Ezt jól mutatja a Koppenhágának, és Párizsnak a területi szétterülése, ahol már az 1940-es években problémát okozott a városi tér növekedése (CATTAN, N. 2011; REEH, H. – ZERLANG, M. 2011).

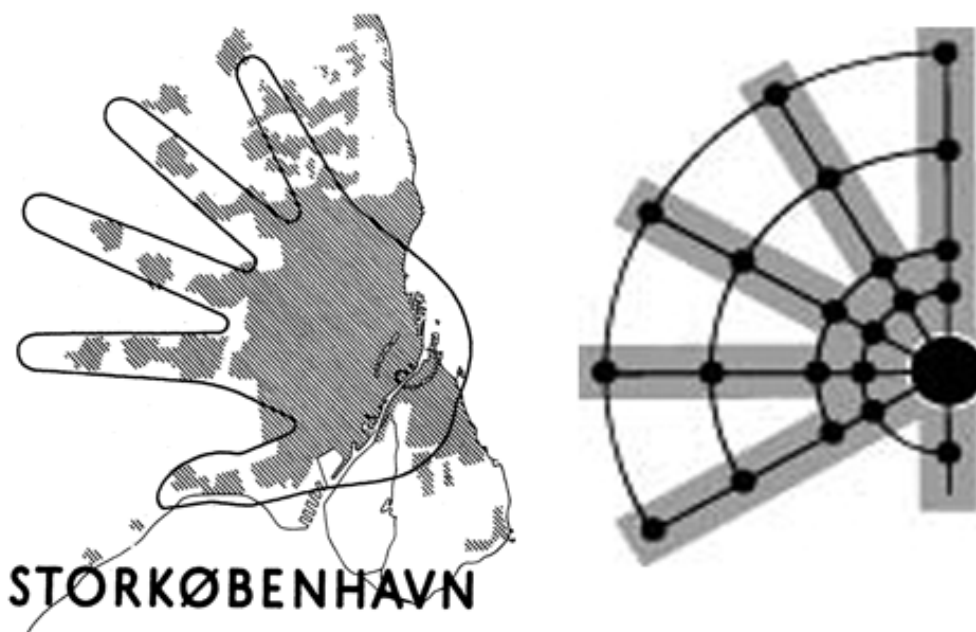
Az 1990 és 2000 közötti CORINE Land Cover (CLC) adatbázisának elemzéséből megállapítható, hogy a 10 év leforgása alatt az akkori Európai Unió területén 5%-kal nőtt a beépített területek mértéke. Ez különösen igaz a Ruhr-vidék, Brüsszel, Belgium, Luxemburg Madrid, az Észak-olaszországi iparvidék, Párizs és további Nyugat-európai nagyvárosokra. Az elmúlt 50 évben Európában a beépített területek közel 100%-kal nőttek, tehát kétszeresére, gyakorlatilag változatlan népességszám mellett. A folyamatot azért is érdemes vizsgálni, mert jóllehet az urban sprawl szerte Európában lelassult, napjainkban is tart, különféle környezeti konfliktusokat okozva (EEA 2006; 2013). A növekvő gépjárműforgalom, és az ezzel együtt növekvő lég- illetve zajszennyezés, a csökkenő mezőgazdasági és zöldterületeket mind-mind a környezeti hatások közé sorolhatjuk (EEA 2013). A városi területeket nem csak a lakóingatlanok, illetve lakás célú épületek, hanem a városok szélére telepített ipari parkok, szabadidőközpontok, illetve bevásárlóközpontok is. (SALAMIN G. ET AL. 2009; SZIRMAI V. 2011). Az utóbbi folyamatot, tehát a belvárosi kereskedelem város szélére való települését nevezhetjük egész egyszerűen a szuburbanizáció egy speciális formájának is, a gazdasági szuburbanizációnak (KOÓS B. 2004).

Ahhoz, hogy teljesen megértsem a fogalom hátterét, olyan példákat kell sorra vennem, hogy lássam, miben is nyilvánul meg valójában a folyamat, amelyek európai nagyvárosok vizsgálatán alapulnak, ezzel a módszerrel egyértelműen láthatom a jelenséget, amelyet később Zalaegerszegen is vizsgálók.

4.1. Az „urban sprawl” fogalmának használata európai nagyvárosok példáján

A városszétfolyás, az európai nagyvárosok közül Párizst érintette a leginkább. Amíg az 1800-as évek elején a városok határa egyértelműen meghatározott volt, közel 100 év elteltével főleg az iparosítás, és az ebből adódó vidékből városokba történő népességáramlás jelentősen megváltoztatta a korábbi urbánus és rurális területek arányát. A városok, melyekben az iparosítás megjelent, soha nem látott módon növelték népességüket, illetve területüket, utóbbit a környező rétek, mocsarak, valamint mezőgazdasági művelés alatt álló területek kárára. Ez a folyamat egészen az iparosítás időszakától folyamatosan fokozódott napjainkig, viszont már az 1950-es években felkeltette a kutatók, és döntéshozók figyelmét (CATTAN, N. 2011).

Dánia fővárosában már az 1940-es években napirendre került a városi terjedés kérdése. A városi kiterjedés már ekkor megkezdődött, és széles körű társadalmi kezdeményezés eredménye képpen terv is született a városfejlődés tervezés általi keretek közé szorítására. Az egyik legjelentősebb terv, amely ma is hatással van a város terjeszkedésére, az úgynevezett „Fingerplan” (5. ábra). Ez azért fontos, mert az urban sprawl ennek következtében szabályozott keretek között ment végbe, így nem okozott akkora termőföldvesztést, mint a francia főváros esetében. A tenyér jelenti a történelmi városközpontot, és a közelebbi szuburbiákat, az Észak-nyugati orientációja pedig a városterjedés irányát mutatja. Az ujjak közötti beépítés mentes terület zöldterületet jelent. A terv alatt természetesen nem Koppenhága pontosan tenyér alakú fejlődését kell érteni, csak egyfajta iránymutatást szimbolizál, valamint azt is jelenti, hogy az ember által szabályozott városfejlesztés felülírhatja a gazdasági döntéseket is (REEH, H. – ZERLANG, M. 2011).



5. ábra: A koppenhágai „Fingerplan.” Forrás: [4]

Dánia-szerte 1960 és 1979 között összesen több mint 450 000 új családi ház épült művelés alatt álló területeken (REEH, H. – ZERLANG, M. 2011).

Az „Ile de France” területén az urban sprawl következtében, a legmagasabban urbanizált térségek veszítettek legtöbbet a mezőgazdasági területeikből. Párizs agglomerációja emésztette fel az elmúlt években a legnagyobb mezőgazdasági területeket egész Franciaországban. Ennek ellenére a főváros környéke a mai napig megmaradt mezőgazdasági területnek. 2009-ben a párizsi régió teljes területének 45%-a

mezőgazdasági művelés alatt állt, mely 570 000 hektárt jelent. Jól mutatja az urban sprawl folyamatát az a tényező, hogy a párizsi agglomerációban található több mint 200 település a 1988-óta, tehát 26 év alatt több mint 10 000 hektár területet emésztett fel (CATTAN, N. 2011).

Mindkét esetben megállapítható, hogy a népesség növekedésével a települések beépítettsége és a városkörnyéki szuburbán gyűrű szintén növekedésnek indult, tehát a szuburbanizáció és a város határának kismértékű kiterjedése együttesen jelentkezett. Sem REEH, H.- ZERLANG, M., sem pedig CATTAN, N. nem említette, és nem tett különbséget a városi terület, városhatár növekedése és a hazai értelemben vett, a központi város közigazgatási határváltozással nem járó szuburbanizáció között.

Több, más nyugati kutató sem tesz különbséget az urban sprawl, és a hétköznapi értelemben vett szuburbanizáció fogalma között, azokat szinonimaként használják (MIESZKOWSKI P. – MILLS, E.S. 1993; BRUECKNER, J.K. 2000).

Az urban sprawl esetében azt veszem alapul, hogy a város „szétterül”, ezáltal növelve a beépítettséget, míg a városmenti rurális területek urbánus terekké alakulnak át. A beépítés vesztesei a zöldterületek. Az urban sprawllal kapcsolatban tehát statisztikai, és mennyiségbeli jellemzőkről beszélhetünk főként. A hazai szakirodalomban is jellemző a beépített területek növekedésének egyfajta statisztikai lehatárolása. Véleményem szerint ezzel a módszerrel sokszor nem lehet a tényleges folyamatokra fényt deríteni, ezért érdemes a szuburbanizáció fogalmát bevezetni, mint minőségi jellemzőt, ugyanis valós folyamatok csak minőségi és mennyiségi vizsgálati módszerek együttes alkalmazásával határozhatók meg.

4. A szuburbanizáció értelmezése

A szuburbanizáció szó jelentése latin eredetű, a „villa suburbia” kifejezésből származik. A Római Birodalomban az akkori felsőosztály város menti, úgynevezett rezidenciáit jelölte (GÁBOR P. 2001).

A jelenségre nincs egyértelműen körülhatárolt definíció, azonban több jellemző alapján tudok utalni rá. A vidék, illetve a vidéki városok vonzáskörzetében található települések lakosságának száma nő, ám a városok dekoncentrálttá válnak, népességük csökken a városkörnyéki falvak, települések javára (BAJMÓCY P. 2000; TIMÁR J. 1999).

HARDI T. szerint szuburbanizációról akkor beszélhetünk, ha nem a városok területe, hanem elsődlegesen a városon kívül eső települések, falvak népessége, és kiterjedése növekszik. A folyamat mozgatórugója pedig nem más, mint az adott városban érdekelt személyek, cégek, és egyéb szereplők terület és telephely iránti igényeik kielégítése a városhatáron kívül (HARDI T. 2002).

A szuburbanizáció motivációját valamennyi szerző kutatta (BAJMÓCY P. 1999, 2000; BENFIELD, F.K. – RAIMI, D.R. – CHEN, D.T. 1999; DÖVÉNYI Z – KOVÁCS Z. 1999; TIMÁR J. 1999; HARDI T. 2002, DÖVÉNYI Z. 2009; 2010; LAMPL Zs. 2010; ZUBRICZKY G. 2010), és összességében elmondható, hogy a folyamat hajtóereje közel azonos volt az összes eddigi vizsgálatban. Ezek között a tehetősebb középosztály megjelenése következtében, a saját tulajdon iránti igény, a nyugodt és csendes környezetbe való költözés, az elszakadás a belváros légkörétől, a távmunka és ingázás lehetősége voltak a fő tényezők. A kivándorlók általában magasabb iskolai végzettséggel rendelkeznek, és jobb beosztásban dolgoznak, mint a helyi őslakosok.

Több, szuburbanizációt vizsgáló kutatás áttekintése során arra az eredményre jutottam, hogy a szuburbanizáció következtében a városok környéki települések népességszáma nő, és nem a város közigazgatási határának megváltozása figyelhető meg (KONDOR ATTILA Cs. – SZABÓ B. 2007; DÖVÉNYI Z – KOVÁCS Z. 1999; SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. 2010; ZUBRICKY G. 2010; LAMPL Zs. 2010; HARDI T. 2010; TUNA T. – HERMAN K. 1999).

Amennyiben a fenti meghatározást elfogadom, a szuburbanizáció ezen értelmezés szerinti megjelenése az USA-ban 1930-ra tehető, Nyugat-Európában a II. világháború után, míg Magyarországon leginkább Budapest térségében az 1980-as években jelent meg (DÖVÉNYI I. - KOVÁCS Z. 1999). A magyar vidéki városok, dekoncentrációja az 1990-es években jelent meg, ekkor mintegy 30 város hordozta

magában a szuburbán jellemzőket (BAJMÓCY P. 2000). Eleinte főleg a hazai nagy- és középvárosok esetében mutatkozott a jelenség, miszerint népességszámuk csökken, viszont a körülöttük levő települések, falvak lakossága növekszik (DÖVÉNYI Z. 2009).

A továbbiakban a szuburbanizáció alatt értem azt, hogy a szuburbán létforma egy meghatározott szempontok szerinti életmódot, és specifikus, környezet iránti igényeket jelent. Ennek értelmében – jóllehet nem célszerű, és nem is lehet ilyen határozottan elkülöníteni a két kategóriát - tehát sokkal inkább beszélhetek egyfajta minőségi életmódbeli változásról, tehát életmód és életkörülményt érintő tényezőkről, mint ha csupán csak az urban sprawlról beszélnék, ami pedig inkább mennyiségi változás, tehát egyfajta horizontális beépítettség növekedés. A szuburbanizáció során azt a veszem alapul, hogy a városból történő, azok közelében, környezetében található településekre való költözés során a központi város népessége csökken, a város környéki települések népessége pedig alapvetően a kiköltöző emberek miatt növekszik. Az egykoron városban lakó népesség munkahelye sok esetben továbbra is a központban marad, azok ingáznak. A korábbi lakhelynél csendesebb, nyugodtabb lakó-, és családi házas környezetnek köszönhetően létrejön a szuburbán életforma.

Zalaegerszegen város közigazgatási határa nagyon kis mértékben változik, az elmúlt évtizedekben csak kismértékű területeket szerzett meg, viszont a város széli, egykori zártkertek beépítettségének mértéke gyorsan növekszik, a zöldterületek kárára. A belterület és külterület aránya a belterület javára változik, ennek értelmében ugyanis a belterületté nyilvánítás során nő a beépíthető területek nagysága is. A város népessége ugyan csökken, de ez a népesség nem csak a város menti településekre áramlik, hanem az egykori különálló településekre, később zártkertes övezetekbe.

5.1. A magyarországi zártkertes övezet változása, és a rural-urban fringe értelmezése

Fontos megemlítenem, hogy a magyarországi, városmenti beépítettség növekedésbe egy nem csak hazánkra jellemző, a szocialista rendszerből eredeztethető változás is megfigyelhető. A piacgazdaságra való áttérés előtt a városok peremén rendszerint jellegzetessé vált a zártkertes, vagy kiskertes övezet. Ez nem jelentett mást, mint a háztulajdonosoknak, a lakóhellyel rendelkezőknek lehetett egyfajta mezőgazdasági termelés kielégítése céljából birtokolt földterület, mely rendszerint saját ellátásra, felesleg esetén árusításra adott lehetőséget, viszont nem volt ritka, hogy

üdülőterületként használták őket. Ezek a zártkertek a város peremén voltak megtalálhatóak. Ezeket a területeket azok a töredékföldek alkották, amelyek a termelészövetkezetekből kimaradtak, és a lakosság birtokában voltak, gyakorlatilag itt nem volt korlátozva a mezőgazdasági termelés formája. A rendszerváltást követően a zártkert, mint jogi kategória 1994-ben megszűnt, és többnyire mezőgazdasági területekké, szántókká nyilvánították őket. Megfigyelhető a zártkertek esetében egyfajta értékromlás a 90-es évek első felében, majd ezt követően a 90-es évek végén, 2000-es évek elején, a mezőgazdasági területek, önkormányzatok által lakóterületté való nyilvánítása után egyfajta felértékelődés következett (PÓCSI G. 2009). Zalaegerszegen szintén az egykori, maximum 2000 négyzetméter alapterületű szántókból például Neszelében, Ságodban, vagy Kaszaházán építési területet alakítottak ki, mely jó alapjául szolgált a későbbi beköltözéseknek.

A városok mentén megfigyelhetőek az urbánus-rurális terek, területek is, amelyet a nemzetközi szakirodalom urban-rural fringe néven említ. Ez nem jelent mást, mint a városi környezet és a falusias jelleg, vidékies életmód találkozása (PÓCSI G. 2009).

Zalaegerszeg esetében rendkívül dinamikusan változó területről van szó, főképpen Ságod, Kaszaháza, és Neszele tekintetében. Az ortofotók összehasonlításán nagyon jól látszik (11;12;13. ábra), hogy mennyi mezőgazdasági terület alakult át lakóházas övezetté. Megjelentek továbbá a szórakozást, kikapcsolódást, pihenést szolgáló terek, mint például a játszótér. Ez a fajta város-vidék peremzóna a jelenlegi betelepülések egyik, fő célpontja, ugyanis a kiköltözők szeretnék a város közelében maradni, mégis nyugalomra és csendre vágnak, rurális környezetben.

Az urban-rural fringe a legvonzóbb a fiatal, tehetősebb lakosság számára, akik családi házas övezetbe kívánnak költözni a nyugalom, a természetközelség, és a családalapítás érdekében (PÓCSI G. 2009). A természet közelébe költözés, a falusias, családi házas életmód kialakítása során rengeteg negatív környezeti hatást lehet megfigyelni, ami egyre nagyobb problémává válik napjainkban.

6. A beépítettség-növekedés környezeti hatásai

A gyors, településfejlesztés által kevésbé kontrollált növekedés számos problémát vet fel. A városszétfolyás környezetre gyakorolt hatásait illetően megkülönböztetnek természeti, illetve társadalmi-gazdasági tényezőket, amelyek természetesen összefüggnek egymással. A természeti problémák során gondolok légszennyezésre, vízszennyezésre, vagy klimatikus következményekre. Társadalmi-gazdasági tényezők során a pszichológiai illetve egészségügyi, valamint közgazdasági hatásokat lehet megemlíteni.

6.1. A természetre gyakorolt hatások

Az elővárosi fejlődéssel nem mindig képes megfelelő módon lépést tartani a tömegközlekedés, illetve a kiskereskedelmi egységek épülése, valamint a legtöbb külvárosi lakos személygépjárművel közlekedik a mindennapi szükségleteik kielégítése céljából (DAVID J. C. 2002). A beépített területek térnyerése, és a növekvő személygépjármű forgalom miatt drasztikusan nő a légszennyezés (DAVID J. C. 2002; FRUMKIN, H. 2002).

Budapest esetében 1990 óta egyre erősödő városmenti településekre, például Budajenő, Telki, Budakalász, Nagykovácsi, Érd, Pilisszentiván való kivándorlás volt megfigyelhető (KOVÁCS Z. 1999). A belvárosából kivándorló lakosságnak a döntő többsége megtartja a belvárosban a munkahelyét, és napi szinten ingázást végez, jóllehet Budapest esetében már napjainkban jelen van a munkahelyek szuburbanizációja is. (PÁL J. 2006; KESERŐ I. 2013). A Budapest területére a naponta belépők több mint fele, 60%-uk érkezik személygépjárművel, a maradék 40% pedig közösségi közlekedést használ (PÁL J. 2006).

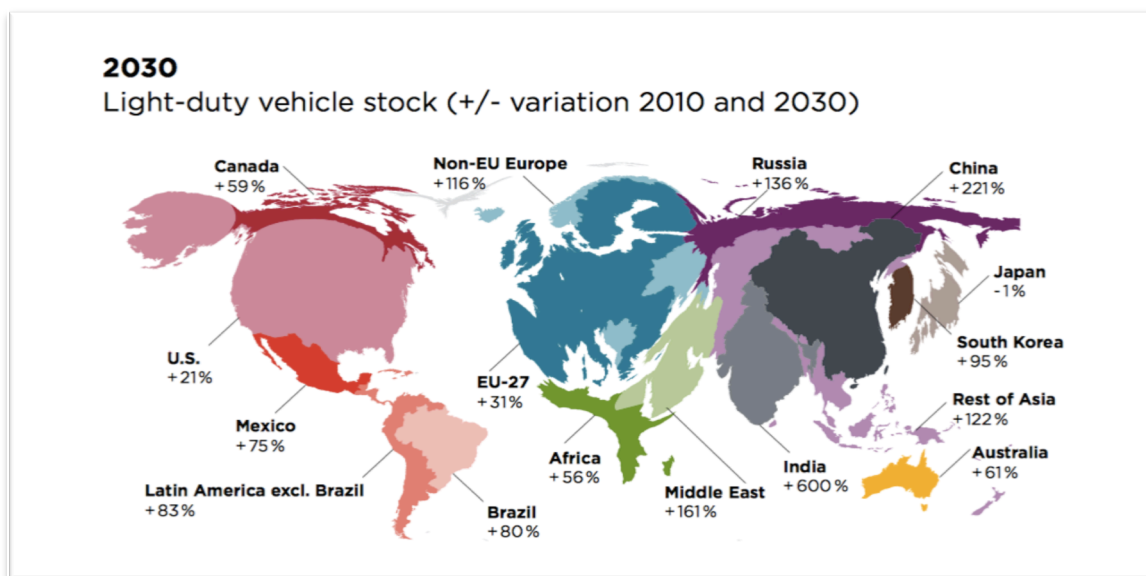
A tendenciák, és az előrejelzések azt mutatják, hogy ez a személygépjármű használati arány egyre növekszik, (6. ábra; 7. ábra; [7]) részben a tömegközlekedés csökkenő igénybevételének, részben a növekvő közlekedési igényeknek köszönhetően. A ritkábban lakott szuburbán területeken kevésbé gazdaságos tömegközlekedést, sűrű tömegközlekedést üzemeltetni, ezért a lakók többnyire rá vannak szorulva a személygépjármű használatára (PÁL J. 2006).

Jóllehet egyre szigorúbb törvényi előírások vannak az személyautók károsanyag-kibocsátását illetően mind az Egyesült Államokban, mind Európában [6],

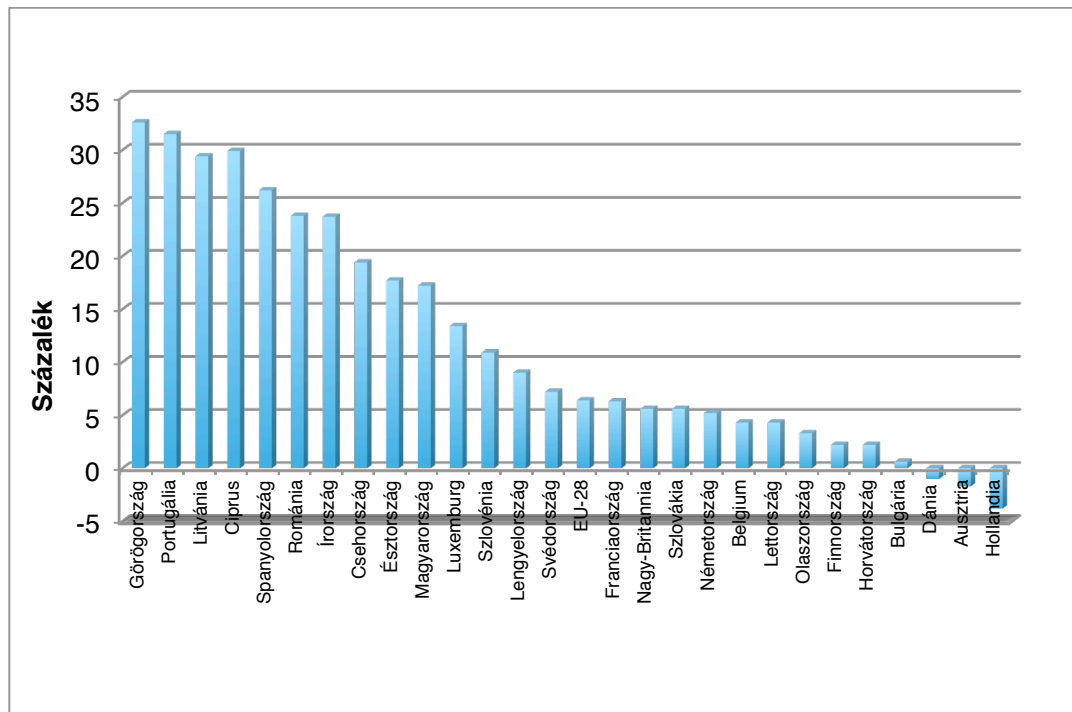
még mindig nagy problémát jelent a szén-monoxid, szén-dioxid, nitrogén-oxid emisszió, és a közvetett hatásai a szénhidrogének elégetésének.

A második világháborúban főként az USA-ban, Európában kevésbé, a városfejlődés olyan irányba indult el, amely a személygépjármű használatra ösztönzi az embereket. A bevásárlóközpontok, melyek a város szélére épülnek, ritkán megközelíthetők tömegközlekedéssel, mely az autóhasználatra kényszeríti a bevásárolni járókat. A tengerentúlon és Európában egyaránt helyt áll az a megállapítás, hogy az egyes közép és nagyvárosokban, az autóval történő ingázások 90%-a nem több mint 32 kilométer megtett út naponta (DAVID J. C. 2002).

Jól mutatja az autóhasználat növekedését az a tény, hogy az Egyesült Államokban az autóval megtett kilométerek száma 1950 és 1990 között 140%-ot emelkedett, míg a népesség mindössze 40%-ot. Ez nem jelent mást, mint azt hogy amíg a népesség közel felével nőtt, a gépjárműforgalom a másfélszeresére duzzadt e 40 év leforgása alatt (BENFIELD, F.K. ET. AL. 1999).



6. ábra: az autóhasználat növekedésének előrejelzése 2030-ig, forrás: European Vehicle Market Statistics – Pocketbook 2013



7. ábra: az újonnan eladott személygépkocsik változása %-ban az előző évhez képest, 2014 szeptemberében. Szerkesztette: Hegedüs Tamás 2014, forrás: European Automobile Manufacturer's Association

A nem megfelelően üzemeltetett tömegközlekedés miatt az emberek sok esetben nem is önszántukból választják a napi ingázás során a személyautó használatát, rá vannak kényszerülve arra. Ez a tömegközlekedésből adódó probléma, és az autóhasználatra való ösztönzés nem csak Amerikában van jelen, hanem Európában is. Zalaegerszegen nem ritka az olyan városrész, például Neszele, Ságod vagy Andrásida ahova óránként, hétvégén még ritkábban érkezik menetrend szerinti helyi járat [1]. A vársos határán pedig kívül eső, 15 km-es körzetben levő szuburbán jellegű településeken (Nagypáli, Kispáli, Nagylengyel) pedig akár 4 órát is kell várni napközben egy buszjáratra [2], (HEGEDÜS T. 2013). A személyépjárműhasználat, megfelelő tömegközlekedéssel csökkenthető lenne.

A természeti hatások terén nem csak a légszennyezésre kell gondolni. Az urbanus tér növekedésével gyakran a felszíni, és felszín alatti vizek csökkenése figyelhető meg. A hősziget miatti szükséges öntözővíz, illetve a napi szükségletek kielégítését szolgáló vízemennyiség csökkenti az ivóvíz mennyiségét. Az udvarok gyakori füvesítése során sem ritka a műtrágya használat, valamint a légszennyezésből adódó ülepedő por talajvízbe mosódása minőségromláshoz vezet. Azokon a helyeken, ahol az ivóvízbázis és a hulladéklerakó közel van egymáshoz, az ivóvíz romláshoz vezető tényező a háztartások növekvő hulladékaiból adódó szennyezés. Az egyre

nagyobb beépítés csökkenti a víz beszivárgását, valamint az erdőterületek csökkenése gyorsítja a víz lefolyását (FRUMKIN, H. ET. ALL. 2004; BRUECKNER, J.K. 2000; PÁL J. 2006).

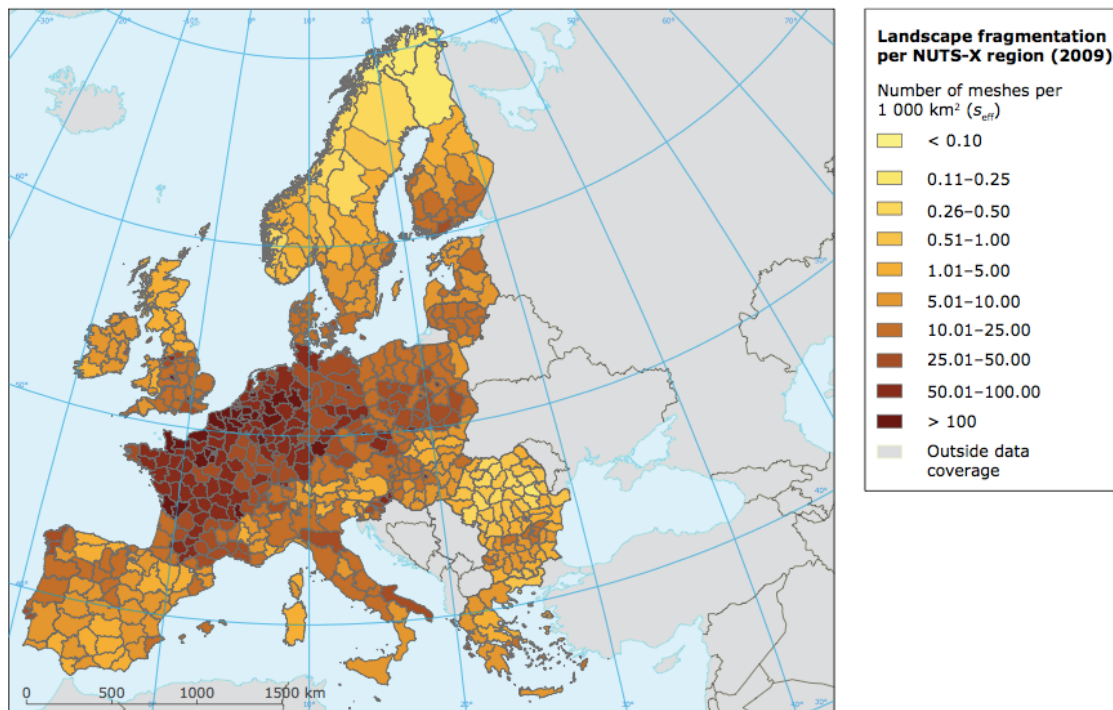
A városi, urbánus tér növekedése klimatikus problémákat is felvet. A hőmérsékletnövelő hatásokat két részre osztottam, mikro- és makroklimatikus tényezőkre. A beépített terület növekedésével nőnek azok a felületek, melyek elnyelik, majd infravörös formában kisugározzák a hőmérsékletet. Ilyen objektumok a háztetők, utak, mesterséges felszínek. Megfigyelhető, hogy sokszor naplemente után is a városi területek rengeteg hőt adnak át környezetüknek. A városokban megfigyelhető, hogy a hőmérséklet mindig néhány celsius fokkal mindig magasabb a település környezeténél, ez a jelenség a városi hősziget (MIKA J. 2003; SÜMEGHY Z. – UNGER J. 2003). A levegő áramlását sokszor gátolják az épületek, így a hő megragad a házak között. A NASA által folytatott ATLANTA program vizsgálatainak keretében kimutatható, hogy a beépített felszín növeli, a természetes növénytakaró és felszínborítás pedig csökkenti a környezete hőmérsékletét (PÁL J. 2006).

Makroklimatikus hatásként megemlítendő, hogy az urbánus tér növekedésével együtt csökkennek a zöldterületek, amely lokálisan tovább növeli a hősziget hatást, globálisan pedig csökkenti a megkötött CO₂ koncentrációt, ez pedig elősegíti az éghajlat felmelegedését (PÁL J. 2006; FRUMKIN, H. 2002).

Európában, - jóllehet az Egyesült Államokban kevésbé - a fentiek mellett a városszétfolyás egy újfajta problémát is felvet napjainkban, az úgynevezett területi szétaprózódás jelenségét, azaz a termőföldek, zöldterületek, fragmentálódását (JAEGER, J. ET AL 2007; SCHWICK, C. 2009; EEA 2011). Kontinensünkön az elmúlt húsz évben megnövekedett infrastrukturális beruházások növelik a területek töredezettségét. A terjeszkedő városok nagyobb infrastrukturális háttérrel igényelnek (DAVID, J.C. 2002). A növekvő népesség, és a kiterjedő városi tér ellátását szolgáló közlekedési eszközök számának növekedése a területek szétaprózásának fő okozói. Itt főként az út- és vasúthálózatra gondolok. A közutak több részre szabdalják a vadon élő állatok területeit, a zöldterületeket, sokszor áthatolhatatlan akadályt képeznek előttük. A szűkülő élőhelyek a biodiverzitás, illetve a faj állomány csökkenéséhez vezet (DAVID, J.C. 2002).

Kiemelten szétszabdalt területek Nyugat- illetve Közép-Európában találhatóak, míg a széttagolódás által kevésbé érintett területek az alacsonyabb népsűrűségű területeken vannak. Kelet-Közép-Európában, így Magyarországon a legfragmentáltabb

területek Borsod-Abaúj-Zemplén, Pest, Komárom-Esztergom, Fejér, Győr-Moson-Sopron, Vas, és Zala megye területén találhatók. Ezek a megyék az ország legmagasabb népsűrűségével rendelkező területei. Általánosságban megállapítható, hogy Európa nyugati pereme felé haladva, ahol nagyobb mértékben van jelen a városszétfolyás, a területek töredezettsége szintén nagyobb. A legjobban fragmentált területek a Benelux államokban, Franciaországban, és A Ruhr-vidéken találhatók (8. ábra; EEA 2011).



8. ábra: NUTS-3 régiók szerinti terület töredezettség 2009-ben Európában, forrás: European Environment Agency, 2011

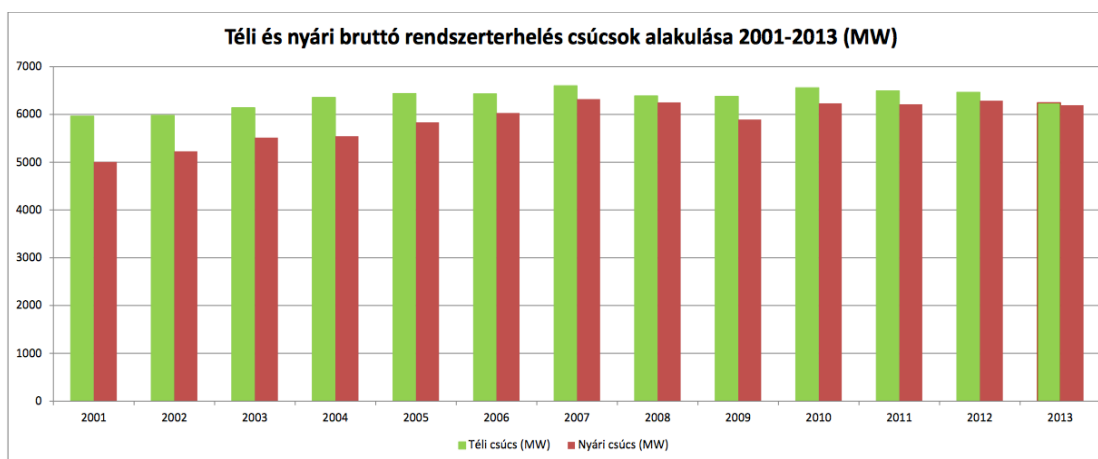
6.2. A társadalmi-gazdasági hatások

A társadalmi-gazdasági hatásokat illetően külön kell kezelnem a városszétfolyás egyénre gyakorolt mentális és egészségügyi, illetve a közösségre vetülő szociális és gazdasági vonzatait.

Kimutatható, hogy összefüggés van a testsúly, és az ebből adódó krónikus megbetegedések, és a településmorfológia között. Azokon a ritkábban lakott peremterületeken, ahol a személygépjármű használat gyakoribb, az emberek kevesebbet gyalognak, és jobban megfigyelhetők az ebből adódó betegségek jelenléte (MCCANN, B.A. – EWING, R. 2003). Szintén megfigyelhető, hogy azokon a területeken, ahol

magasabb a gépjárműforgalom az átlagosnál, magasabb a szemcsés anyagok okozta légúti megbetegedések száma (FRUMKIN, H. 2002).

Elmondhatom, hogy a városokban kialakuló hősziget, illetve a globális éghajlatváltozásnak gazdasági vonzata jelentős. Magyarországon például a villamosenergia használatának mértéke minden évben folyamatosan nő. Télen évente 50 MW, nyáron pedig körülbelül 150-200 MW-vel. Ezt a növekedést a hősziget és a felmelegedés miatti klímaberendezések iránt megnövekedett igény okozza leginkább. Körülbelül a nyári hónapokban ezek a berendezések 500-600MW energiát fogyasztanak el, ez megközelítőleg az országos fogyasztás mintegy 10%-a (9. ábra; PÁL J. 2006).



9. ábra: az energiafogyasztás alakulása Magyarországon 2001-2013 között. Forrás: [3]

Lélektani hatásokat illetően az ember egy nyugodtabb, természetközeli környezetbe kerül a kiköltözés során. A természettel való kapcsolat jótékony hatással van az emberek pszichológiai és egészségügyi állapotára is (PRETTY, J. ET ALL. 2003). Negatív hatás, hogy az Egyesült Államokban, és Európa nagyvárosaiban a napi, személygépjárművel való bejárásból, illetve az ebből adódó forgalmi dugók során legalább akkora feszültség éri az embereket, mint a belvárosban a tömeg okozta stressz (FRUMKIN, H. 2002).

További, közvetlenül mentális, közvetve fizikai egészségügyi problémát okoz a fény- és zajszennyezés. Az egyre növekvő számban megjelenő utak, parkok, bevásárlóközpontok éjjeli kivilágítása, azok forgalmából adódó zaj, nem csak az állatok tájékozódását, és nyugalmaát zavarja meg. A kivilágítás és a folyamatos zaj az embereknél alvási problémákhoz, majd az ebből adódó stresszhez, végül megbetegedésekhez vezetnek (PÁL J. 2006).

A belvárosból nem csak a lakosság vándorol a peremterületekre, hanem ezzel együtt az óvodák, iskolák, munkahelyek, üzletek is elhagyhatják a belvárost. A helyben maradó, kevésbé tehetősebb lakosság számára sokkal nagyobb arra az esély, hogy megkezdődjön a környezeti leromlás, gettósodás, valamint ezáltal az egészségügyi állapot is csökkenni kezd (FRUMKIN, H. 2002).

Az alacsonyabb népsűrűségű, rurális jellegű városrészekben nagyobb az autóbalesetek száma, mint a sűrűn lakott belvárosi részekben. Több a személygépjármű a külső területeken, ebből adódóan több a szerencsétlenség is, melyek során több halálesetet is regisztrálnak ezeken a területeken, ugyanis a belvárosokban található mentőszolgálati egységeknek több idő kell a helyszínre érkezéshez, azonban sokszor az időben nyújtott segítségen múlik az emberek élete. Gazdasági vonzataként megemlítendő az a tény, hogy gazdaságosabb a magasabb népsűrűségű, belső területeken rendvédelmi, és egészségügyi szervezeteket fenntartani, mint a külső területen. Ennek következtében tehát az kiköltözőkre hárul a mentők reakcióidejének növekedéséből származó kockázat (LAMBERT, T.E. – MEYER, P.B. 2006).

Jól látható tehát, hogy a környezetre gyakorolt negatív hatások rendkívül nagy számban vannak jelen. A felsorolt változások Zalaegerszeget is hasonlóképpen érintik, a kiköltözések következtében nagymértékben nő beépítettség, és az ebből adódó fényszennyezés, a személygépjárműhasználat, illetve a gazdasági igények is megnövekednek.

7. A Zalaegerszegen végbemenő folyamat értelmezése

A fentiek ismeretében, tisztáznom kell, hogy melyek azok az elemek, amelyek miatt Zalaegerszegen jelen van a szuburbanizáció, urban sprawl, illetve az urban-rural fringe növekedésének néhány jellemzője, de egyértelműen nem lehet be kategorizálni. Zalaegerszegen esetében ugyan megtalálható a szuburbanizáció jelensége, a 90-es években csakúgy mint más magyarországi megyeszékhelyen, így itt is megkezdődött a kivándorlás a környező településekre (HEGEDÜS T. 2013). Amiről jelen esetben viszont szó esik, nem mondható klasszikus szuburbanizációnak, ugyanis azoknak az egykori településeknek a népességszáma is nő, a falusias nyugodt környezetet kialakítva, melyek ma a város részét képezik. A városon belül történő áralmás sok esetben nem nevezhető szuburbanizációnak, - ugyanis az elsődlegesen statisztikai lehatárolást jelent a hazai kutatóink vizsgálatait alapul véve - amelyet jelen esetben igen nehezen tudok vizsgálni.

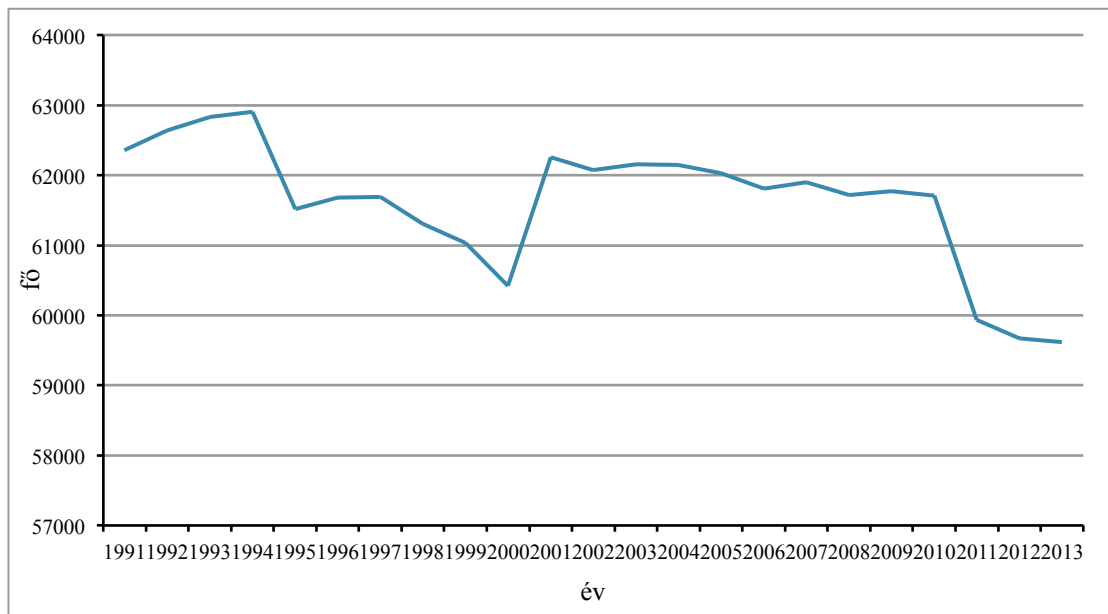
Zalaegerszeg népességszáma csökken, a településrészek a városközpontokhoz képest laterális irányba, illetve zonálisan is növekednek, a szántókat, erdőket, réteket beépítve, lehetővé téve a város közigazgatási határainak megtartását. A folyamat az urban sprawl egyes jegyeit magában hordozza, a szántóterületek beépülnek a város közigazgatási területén belül, illetve a népesűrűség folyamatosan csökken.

Zalaegerszeg említett településrészein találkozunk a rurális és az urbánus tér. A városrészekbe költöző népesség egyszerre él városban, és rurális területen is. A rural-urban fringe, a város-vidék peremzóna tökéletes példája Zalaegerszegnek ez a három külvárosa.

7.2 A népesség csökkenése Zalaegerszegen, és a városi tér növekedése 2000 és 2014 között Neszele, Ságod, és Kaszaháza városrészekben

A beépítettség növekedését légifelvételek, és közműterképek segítségével vizsgáltam. A rendelkezésemre álló adatok alapján Neszelében 14 év leforgása alatt 59 családi ház épült, ezzel együtt 965 méter aszfaltozott út, amely az addig meglévő 2500 méter összes úthossz több mint 35 százalékával növelte az aszfaltozott úthálózat hosszát. Ságodban 38 ház, és 1600 méter aszfaltozott útburkolat, Kaszaházán pedig 55 ház, és 1400 méter út épült. A város népessége ez idő alatt csökkent (10. ábra). Neszelében az elmúlt 14 évben több mint 7,5 hektár volt a beépített terület, ez csaknem 50%-os növekedésnek felel meg, Ságodban a beépített területek 6,58 hektárral csupán

34%-kal, Kaszaházán pedig 7,7 hektárral nőttek amely a beépített terület 35%-a (11. ábra).



10. ábra: Zalaegerszeg állandó népességszámának változása 1991 és 2013 között. Forrás: KSH, szerkesztette: Hegedüs Tamás, 2014

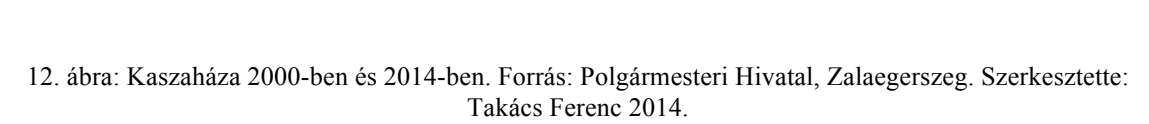


11.

ábra:

2000 és 2014 között beépítésre került területek, Neszeleben, Ságodban, és Kaszaházán, összesen 21,8 hektár. Szerkesztette: Hegedüs Tamás, 2014

Városrész	2000 után épült utcák
Neszele	Jégmadár utca, Király utca, Zala utca folytatása, Jedlik Ányos utca folytatása, Esthajnal utca, Csillagvölgy utca, Bükkfa utca
Ságod	Termál utca, Fakopáncs utca, Flamingó utca, Pitypang utca
Kaszaháza	Verőfény utca, Tücsök utca, Kakukkfű utca, Gólyadombi utca, Füzike utca, Rózsavölgyi utca, Levendula utca





13. ábra: Neszele 2000-ben és 2014-ben. Forrás: Polgármesteri Hivatal, Zalaegerszeg. Szerkesztette: Takács Ferenc 2014.



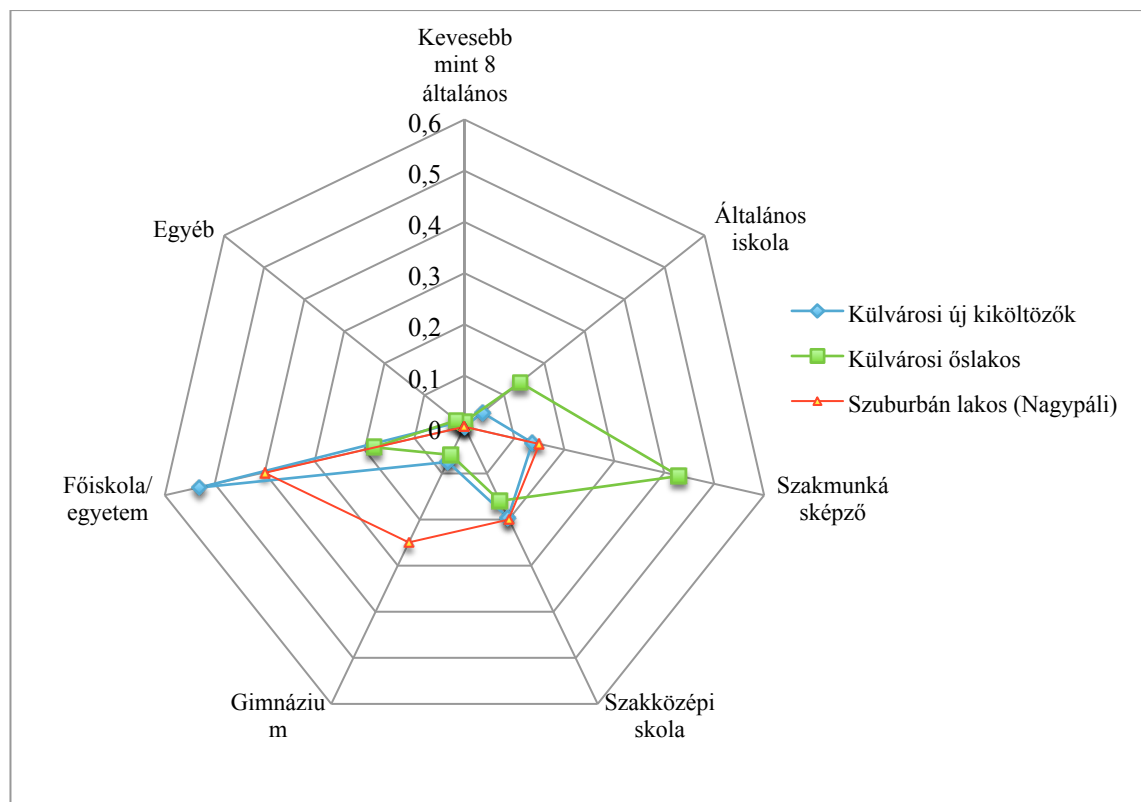
14. ábra: Ságod 2000-ben és 2014-ben. Forrás: Polgármesteri Hivatal, Zalaegerszeg. Szerkesztette: Takács Ferenc 2014.

8. Az társadalmi jelenségek vizsgálata

A kérdőíves felmérés egyik célja az volt, hogy a kapott információk alapján, megválaszolhassam, szuburbanizációról van-e szó, vagy sem a Zalaegerszegen belül migráló népesség körében. Mint említettem, a folyamat meghatározásához három fő kritériumot kell figyelembe vennem. A következőkben tehát a három csoportban levő kérdéseket veszem sorra.

8.1. A társadalmi státusz

Ennek vizsgálata során az egyik tényező, az iskolai végzettség. A külvárosokba, Neszelébe, Ságodba és Kaszaházára kiköltöző lakosság, valamint a szuburbán lakosság körében az adott válaszok alapján egyértelműen a főiskola és egyetemi végzettség dominál, foglал el nagyobb hányadot a végzettségek megoszlása tekintetében, a döntő iskolai végzettség az őslakosok körében pedig a szakmunkásképző (15. ábra). Elmondható, hogy az őslakosságot, amely átlagéletkort tekintve is idősebb mind az újonnan kiköltözőknél, mind a szuburbán lakosságnál, alacsonyabb iskolázottság jellemzi (4. táblázat).



15. ábra: a válaszadók iskolai végzettségének megoszlása, forrás: kérdőíves adatgyűjtés, szerkesztette: Hegedüs Tamás 2014

Iskolai végzettség	Külvárosi őslakos	Külvárosi új kiköltöző	Szuburbán lakos (Nagypáli)
Kevesebb mint 8 általános	1	0	0
Általános iskola	14	3	0
Szaktanulmányképző	43	9	3
Szakközépiskola	16	13	4
Gimnázium	6	5	10
Főiskola/egyetem	18	35	16
Egyéb	2	1	0

4. táblázat: az őslakosság, a 2000-utáni beköltöző lakosság, és a szuburbán lakosság iskolázottsági megoszlása a válaszadók között. Forrás: saját kérdőívezés, szerkesztette: Hegedüs Tamás 2014

A jövedelmi viszonyokat tekintve egyértelmű különbséget tudok tenni a beköltöző lakosság, és a helyiek között. Míg Zalaegerszeg külvárosaiban az őslakosság jövedelme átlagosan 143 700 forint háztartásonként (49 válaszadás), addig az úgynevezett újonnan beköltöző, a 2000-es éveket követően megindult beáramlás résztvevőinek átlagos jövedelme 288 600 forint (30 válaszadás), tehát majdnem a kétszerese az előbb említett összegnek. A Nagypáliban végzett szuburbán lakosság körében történő jövedelemfelméréshez összehasonlítva, amely 505 000 forint háztartásonként. Az utóbbi esetben mindössze a megkérdezettek közül csak 10-en válaszoltak, ami miatt nem vonható le egyértelmű következtetés, az eredmény kissé torz képet mutat. Feltételezésem szerint a jövedelemre irányuló válaszadási hajlandóság a magasabb jövedelmű háztartásokban alacsonyabb. A kérdőívezés során egyértelműen látható volt a lakóépületek nagyságán, és megjelenésén, hogy a nem válaszoló háztartások tehetősebbek.

Az egy főre jutó jövedelem tekintetében hasonló eltérések tapasztalhatók, a legkevesebb összeget az említett három településrész őslakossága körében lehet mérni, ezekben az egy főre jutó jövedelem mindössze átlagosan 63 700 forint, az azonos településrészen, de újonnan beköltöző lakosság körében 75 500 forintos egy főre jutó jövedelm mérhető, míg a kapott adatok alapján ez az összeg 152 000 forint Nagypáliban. Az őslakosok esetében a 2013-as létminimum 72%-a az egy főre jutó jövedelem, míg a településrésze újonnan beköltözők esetében az érték 86%, végezetül

a szuburbán lakosság szintén egy főre jutó jövedelme Nagypáliban pedig a létminimum 173%-a (5. táblázat).

	Öslakosság	Újonnan kiköltöző	Szuburbán lakosság (Nagypáli)
Egy főre jutó jövedelem	63700	75500	152000
Létminimum %-ban	72%	86%	173%

5. táblázat: az egy főre jutó jövedelem a létminimum százalékában kifejezve, forrás: kérdőíves felmérés, szerkesztette: Hegedüs Tamás 2014

Más mutató, amely jól mutathatja a lakosság iskolázottsági szintjén, és a jövedelmi mutatókon túl a társadalmi státuszt, az a foglalkozás típusa. A megvizsgált 181 elemszámú minta enged következtetni arra, hogy a külvárosba 2000 után költöző lakosoknak, és a szuburbán lakosoknak Nagypáliban is a jelentősebb hányada dolgozik szellemi és vezetői szellemi beosztottként, tehát a legjellemzőbb foglalkozási szektor a megkérdezettek körében az utóbbi két csoportnak a szellemi, és vezető szellemi dolgozó. Ugyan ez nem mondható el a helyben lakó öslakosokról, ugyanis a megkérdezettek majdnem fele fizikai dolgozóként dolgozik, és mintegy 17%-a dolgozik szellemi beosztottként vagy vezető szellemi dolgozóként. Szintén fontos megemlíteni, hogy míg a nyugdíjasok megoszlása a külvárosi öslakosok körében majdnem 30%-os, addig az új beköltözők, és a szuburbán lakosok körében minimális (6. táblázat).

Foglalkozás	Külvárosi öslakos	Külvárosi új kiköltöző	Szuburbán lakos (Nagypáli)
Fizikai dolgozó	47,5%	17,5%	21,6%
Szellemi beosztott	10,1%	52,4%	41,4%
Vezető szellemi beosztott	7,1%	14,3%	10,5%
Diák	1,0%	1,6%	0,0%
Nyugdíjas	27,3%	3,2%	0,0%
Háztartásbeli	3,0%	3,2%	0,0%
Vállalkozó	3,0%	7,9%	21,1%
Munkanélküli	1,0%	0,0%	5,3%

6. táblázat: Az öslakosság, a 2000-utáni beköltöző lakosság, és a szuburbán lakosság foglalkozási megoszlása foglalkozás jellege szerint a válaszadók között. Forrás: saját kérdőívezés, szerkesztette: Hegedüs Tamás 2014

Az őslakosok nagyobb számban használnak tömegközlekedést, mint a beköltöző lakosság, jóllehet mindkét fél nagy számban jelezte elégedetlenségét a tömegközlekedés miatt. A válaszadók szerint legfőbb probléma a járatsűrűséggel, a buszmegálló elérhetőségével, a jegyárakkal, illetve a járatszervezéssel van. Az újonnan beköltözők körében inkább az autót választják közlekedési eszközként, és akkor sem lehetne sokukat rávenni arra, hogy használjanak inkább tömegközlekedést, ha például jobban lennének az átszállások szervezve, vagy sűrűbben járnának a járatok, esetleg olcsóbb lenne a közösségi közlekedés díja. Egyszerűen az autót tartják a legoptimálisabb, legkényelmesebb közlekedési eszköznek. A Neszelébe, Ságodba és Kaszaházára újonnan beköltözők közül a válaszadók négyötöde (27 fő) adta azt a választ, hogy soha nem használ, és általában nem használ tömegközlekedést és mindössze csak 1 fő az, aki használ tömegközlekedést minennapi tevékenység végzése céljából. Az őslakosok esetében a válaszadók harmada volt az csupán, aki soha nem használ, és általában nem használ tömegközlekedést, és egyötödük állandó jelleggel használ munkába járás során. Érdekesebb a szuburbán településnél adott válasz, amely szerint senki sem használ közösségi közlekedést a válaszadók közül, tehát mindenki személygépjárművel, vagy kerékpárral közlekedik. Érdekes a fentiek tudatában megvizsgálni a korrelációt az egy főre jutó jövedelem, és a tömegközlekedés használata esetén. Ez az érték - 0,8198 (7. táblázat). A korreláció azt jelenti, hogy a jövedelem emelkedésével jelentősen csökken a tömegközlekedés használatának a hajlandósága. Mind a szuburbán lakosság, mind pedig az újonnan beköltöző lakosság alig használja a tömegközlekedést, elsősorban tehetősebb anyagi helyzetük miatt, ellenben az őslakossággal, akik jelentős arányban közlekednek busszal.

Az egy főre jutó jövedelem a létminimum %-ban kifejezve	Tömegközlekedést nem használók száma, %-ban kifejezve	Korreláció
72	39	
86	81	
173	100	-0,8198

7. táblázat: korrelációs számítás a tömegközlekedést használók, és az egy főre jutó jövedelem 2013-as létminimum %-ában kifejezve. Forrás: kérdőíves felmérés, szerkesztette: Hegedüs Tamás 2014

Azt a feltételezésemet, miszerint a tehetősebbek járnak inkább személygépkocsival, szintén alátámasztja, hogy a személygépjárművel rendelkezők számát tekintve is hasonlóan homogén képet kapok. Az új beköltözők, és a szuburbán településen történt válaszadások során egyetlen olyan választ sem kaptam, ahol ne lenne legalább egy darab személygépjármű a családban. Az őslakosokra háztartásonként 1,05

darab autó jut, ugyan ez a szám a beköltözők háztartásai esetén 1,8, Nagypáli szuburbán lakossága körében 1,88.

Összességében figyelembe véve a jövedelmi mutatókat, az iskolázottságot, a közlekedési szokásokat, a foglalkozás típusát, illetve a személygépjárművek számát, kijelenthetem, hogy a Neszelébe, Ságodba, és Kaszaházára költözők a felsorolt mutatókat tekintve rangsorolhatók úgy, hogy az őslakosoknál magasabb státuszúak a beköltözők, viszont a beköltözőknél még tehetősebbek a Nagypáli, tipikusan szuburbán területen lakó emberek.

8.2. Konfliktusok, kettősség

A kapcsolattartást tekintve, árnyaltabb képet kapok, ha megpróbálok különbségeket tenni a régóta a településen lakók, és az újonnan beköltözők között. A kérdőív során a válaszadásokból az derül ki, hogy nem tekintenek konfliktus forrásként a helyben lakók az újonnan beköltözőkre, csak néhány kivétellel találkoztam (8. táblázat).

Van-e konfliktus?	Őslakosok	Újonnan kiköltözők
Van	4	3
Nincs	33	21
Nem tudja	13	8

8. táblázat: a konfliktusok meglétére adott válaszok megoszlása a kérdőívezés során, forrás: saját felmérés, szerkesztette: Hegedüs Tamás, 2014

Az arra irányuló kérdésre, hogy ha a szomszédok segítik-e egymást, ha szükség van rá, illetve milyen tevékenységben nyilvánul meg a segítségnyújtás, rengetegféle választ kaptam, úgy mint munkavégzés, figyelnek egymás tulajdonának a biztonságára, kölcsönkérik egymástól a házkörüli munkavégzéshez szükséges szerszámokat, egymás gyermekeire vigyáznak, ha szükség van rá, de a leggyakoribb mégis válasz az volt, 71 válaszadó adta azt a választ, hogy bármilyen nemű segítségben számíthatnak egymásra a szomszédok.

Amikor azonban arra irányult a kérdés, hogy szívesen megismerkednének-e a régebb óta helyben lakók az új beköltözőkkel, egyértelműen nemleges választ kaptam. A kérdőívezés során történt beszélgetésekben, a különböző településrészekben hasonló válaszok voltak megfigyelhetők. Az őslakosok egyfajta újjgazdag emberként tekintenek az újonnan beköltözőkre, Ságodban például 4 különböző háztartásból neheztelték azt,

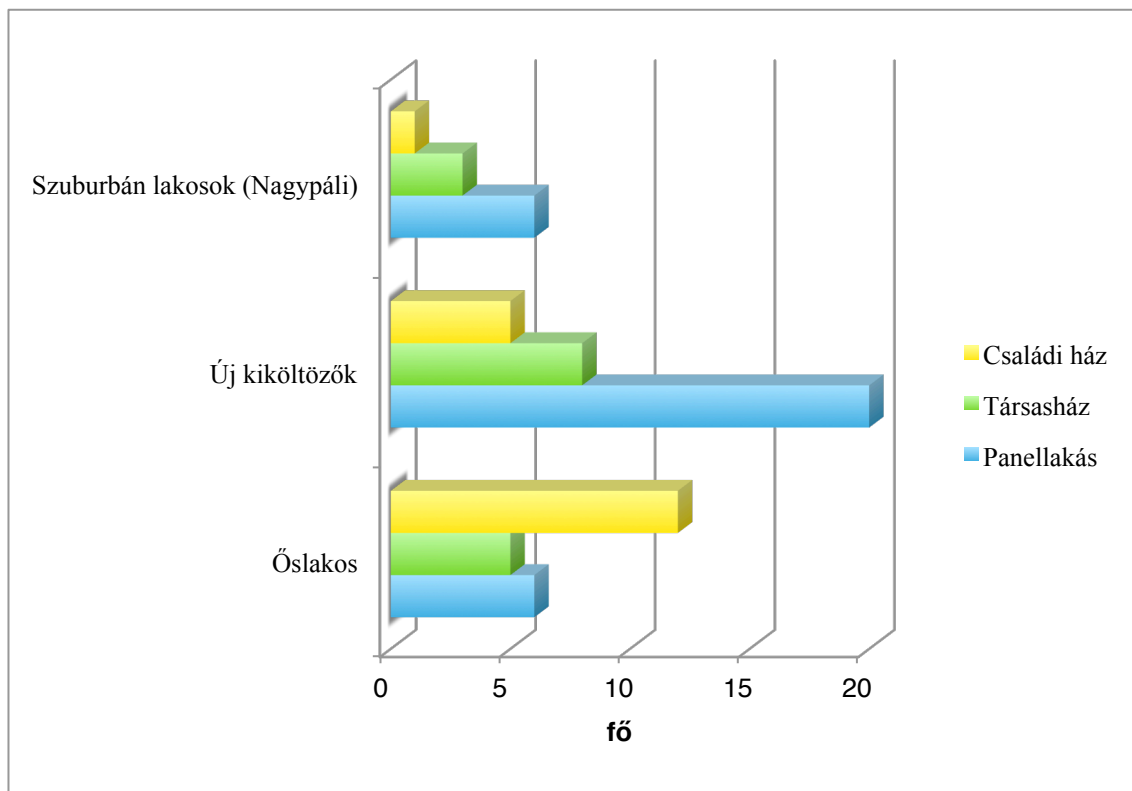
hogy a helyi kisboltban az újonnan beköltözők mindig a drágább termékből vásárolnak, és az őslakosok szerint ez azért történik, hogy az új beköltözők mutassák az anyagi feljebbvalóságukat. Itt fontos megemlíteni, hogy az újonnan beköltözött lakosság köréből érkezett válaszokból az derül ki, hogy több mint a megkérdezettek kétharmada szívesen megismerkedne a régóta itt lakó őslakosokkal, míg az őslakosoknak alig fele tenné ugyanezt az újonnan beköltözöttekkel. Ebből az derül ki, hogy az újonnan beköltözöttek, akik átlagéletkorukat is tekintve fiatalabbak a helyben lakóknál, valamivel nyitottabbak az új ismerkedésre, mint a tősgyökeres – tehát születése óta a településrészen élő -, vagy régóta – tehát a 90-es évek előtt ideköltözött - helyben lakó népesség.

Megfigyelhető egyfajta kettős identitás a településrészekben lakó őslakosság, és az újonnan beköltöző lakosság között is. A kérdőívben szerepelt a kérdések között egy identitástudatra irányuló kérdés is, megkérdeztem, hogy inkább zalaegerszeginek, vagy inkább az adott városrészbe valónak érzik-e magukat a lakók. Az őslakosság válaszadói közül csupán 21% adta azt a választ, hogy inkább zalaegerszeginek érzi magát, míg a 2000 után beköltözők csaknem 76%-a mondta azt, hogy ő inkább zalaegerszegi, s nem neszelei, ságodi, vagy kaszaházi.

8.3. A költözések mozgatórugója

Alapvetően elmondható, hogy az adott területen mind a régebb óta ott lakó, mind a szuburbanizáció megjelenése során beköltöző lakosság ugyan azon tényezők miatt szeret az adott városrészben élni, és ez nem más, mint a nyugodt, csendes környezet, a jó közösségi élet, illetve a természet és a város közelsége. A korábban itt lakó lakosság sem teljes hányadában itt született, a kérdőívből kiderül, hogy korábban is megfigyelhető volt - 1960-as évek végétől egészen az 1990-es évekig - egyfajta betelepülési hullám, ám a kiinduló terület sokkal kevésbé volt egységes, mint a 2000-es éveket követően Neszelébe, Kaszaházába, és Ságodba költözők esetében. A kiköltözés motivációt nézve egyértelműen elmondható, hogy szinte kivétel nélkül minden új kiköltöző lakost elsősorban a csendes, természetközeli, nyugodt környezet, a családi ház iránti igény, és a megfizethető áron található telek vonzott a célterületre.

A 2000 után kiköltöző lakosság, a Nagypáliban élő szuburbán népességhez hasonlóan inkább panellakásokat, illetve társasházakat hátrahagyva választották az egytől-egyig saját tulajdonban lévő családi házat (16. ábra), mely során jobbá vált számos tényező, amely javít az életminőségen.



16. ábra: a kiköltözés során hátrahagyott lakóingatlan típusonkénti megoszlása,
forrás: kérdőíves felmérés, szerkesztette: Hegedüs Tamás, 2014

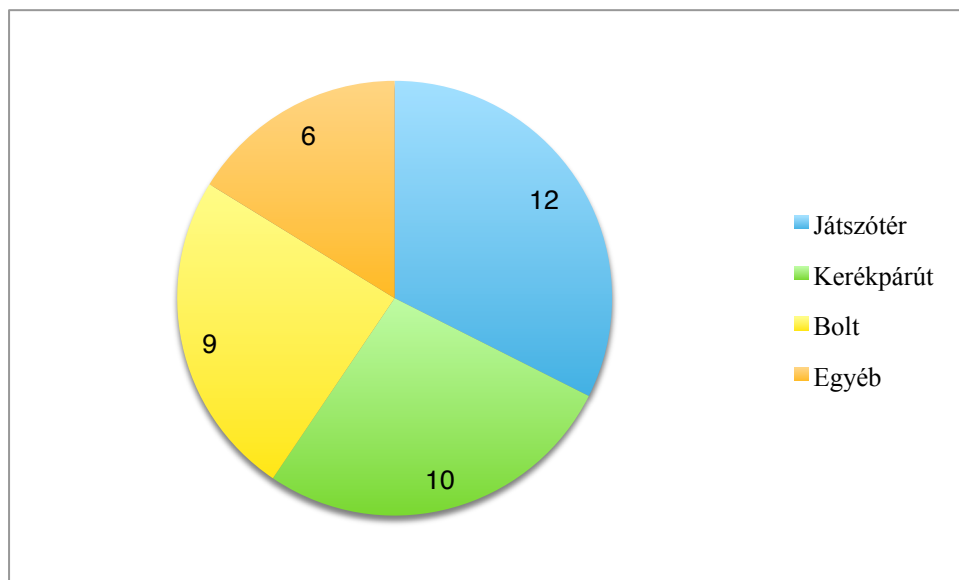
A zöldterület nagysága, a környezet tisztasága, a szomszédsági kapcsolatok, a lakóépület állapota, az életminőség egyértelműen javultak a költözéseket követően, viszont a tömegközlekedés, illetve az óvoda, iskola, kórház, háziorvos elérhetősége sajnos negatív irányba változott, tehát ezek az adottságok a korábbi lakhelyen voltak jobbak.

8.4. Kereskedelmi, köz- és rekreációs szolgáltatások

A lakókat arról kérdeztem, hogy a településrészeken igényelnének-e boltot, háziorvost, gyógyszertárat, postát, autószerelőt, könyvtárat, óvodát, és általános iskolát. A válaszadások során eléggé homogén képet kaptunk, gyakorlatilag nem mondható különbség a Neszele, Ságod, és Kaszaháza őslakossága, és az újonnan beköltözők között az igényeket tekintve. Kevés olyan dolgot tudok megemlíteni, amit az újonnan beköltözők egyértelműen nagyobb, vagy kisebb arányban igényelnének a településrészeken, mint az őslakosok. Ilyen tényező például a bolt. Neszele esetében az őslakosok több mint kétharmada (15 válaszadó) igényelne boltot a városrészben, míg

ugyanerre a kérdésre az újonnan beköltözők mintegy egynegyede (4 válaszadó) mondott igent. A háziorvos kérdésében a vélemények szintén megoszlóak voltak az őslakosok, és a régóta helyben lakók között. Az újonnan beköltözők közül Neszelében 13 főből 8 igényelne háziorvost, míg Ságodban a 15 főből 9 válaszadó szeretné ugyanezt. Az őslakosok körében Neszelében a 18 főből mindösszesen csak 5-en szeretnék háziorvost, Ságodban a 16 őslakos háztartás mintegy egynegyede (5 válaszadó) válaszolt igennel, Kaszaházán pedig a szintén 18 őslakosból 7 igényelne.

Arra a kérdésemre, hogy mi az, amiben hiányt szenvednek a lakók, a három leggyakrabban szereplő tényező a játszótér, a kerékpárút, és a bolt szerepelt. Nagyon nagy arányban (58 fő) nem adtak választ erre a kérdésre, szinte kivétel nélkül az őslakosok voltak azok, akik egyetlen tényezőt sem tudtak megemlíteni (17. ábra). Az egyebek között szerepelt a járda, a közösségi tér, és a vizesárok hiánya.



17. ábra: a válaszadók leggyakrabban hiányolt tényezőellátottsága a településrészekben (fő).
Forrás: saját kérdőíves felmérés, Szerkesztette: Hegedüs Tamás 2014

A válaszadásokból megállapítható az, hogy az újonnan beköltözőknek igazából nincsen megnövekedett igénye a posta, a gyógyszertár, az óvoda, és az általános iskola iránt sem. Valószínűnek tartom, hogy mivel személygépjárművet használnak, és napi ingázást végeznek a belváros irányába, ezeket a napi teendőiket a belvárosban intézik.

9. A Zalaegerszegen zajló folyamat azonosítása

A fentiek ismeretében Zalaegerszegen több folyamat megy végbe egyidőben. Az urban sprawl szakirodalmi áttekintéséből megtudtam, hogy ezt a fogalmat a külföldi szerzők inkább mennyiségi, statisztikai oldalról közelítik meg. A városmenti beépített területek növekedése során a város közigazgatási határa nem változik. A beépített területek növekedése arányaiban jóval meghaladja a népességszám növekedését.

Zalaegerszeg esetében az urban sprawl folyamata úgy megy végbe, hogy a klasszikus szuburbanizáció is jelen van a városhatárokon kívül. A zalai megyeszékhely népessége csökken, mégis nő a beépítettség, - ugyan kismértékben változó közigazgatási határ mellett - az urbánus tér horizontálisan kiterjed. A külvárosokba költöző lakosság szinte teljes egészében a belvárosból települt ki. Mialatt az össznépesség csökken, a külvárosban népességkoncentráció megy végbe, a belváros népessége csökken, így a két ellentétes folyamat erős népsűrűség csökkenést eredményez.

A hazai szakirodalom a szuburbanizációt sokszor, de nem kizárólagosan egyfajta statisztikai lehatárolásként említi, mely szerint csak az nevezhető szuburbanizációnak, ami városhatár átlépést jelent, a közeli településekre való költözés céljából. Jelen esetben statisztikailag nehezen mérhető a folyamat. A mennyiségi adatoktól eltekintve a minőségi értelemben a külvárosba költözés során viszont egyértelmű szuburbanizáció figyelhető meg a városhatáron belül. Jelen van mind a kettősség az őslakosok és a beköltözők között, mind a státuszbeli, és az életmódbeli különbségek is egyaránt megfigyelhetők. A kiköltözések motivációja is megegyezik a korábban más szuburbán településeken vizsgáltakkal, és a Nagypáliban kapott eredményekkel is.

A szakirodalom egy harmadik folyamatot is megemlít, amit az urban-rural fringe, a város-vidék peremzóna beépülését jelenti, melynek együttes kiváltója a szuburbán életstílus elterjedése és a városi tér közigazgatási határon belüli, a városperemekhez közeli kiterjedése. Nyugat-Európában ezt a folyamatot már az 1900-as évek közepétől erőteljesen szabályozni kívánták, azonban hazánkban ezek a törekvések még kevésbé meghatározóak. Az urban-rural fringe beépülése szintén egyaránt minőségi és mennyiségi értelemben vett folyamat, mely ötvözi mindkét fogalom (a szuburbanizáció és urban sprawl) sajátosságait, és mely Zalaegerszeg és annak csatolt településeinek esetében is megfigyelhető. Zalaegerszeg külvárosai mintapéldájaként szolgálnak ezeknek különböző arculatú területek találkozásának és dinamikus

átalakulásának. Zalaegerszegen tehát a város közigazgatási határain belüli "kiskertes/zártkertes" szuburbanizáció is zajlik azzal a különbséggel, hogy nem az alföldi zártkertek válnak lakottá, hanem a történelem során a településhez csatolt egykor önálló települések válnak kvázi belső szuburbiává. Mindez okozza az urban sprawlból megismert beépítettség növekedést, a városi tér burjánzását, és az urban-rural fringe folyamatos beépülését, valamint a szuburbán életmód elterjedését. Statisztikailag a folyamat nagyon nehezen vizsgálható, hiszen az a települési határon belül zajlik le, ezért a folyamatot sokkal inkább az eddigi szakirodalmi megközelítéstől eltérően másfajta, minőségi megközelítésben érdemes tárgyalni.

Összegzés

A dolgozatban a városi kiterjedésre használt urban sprawl kifejezést, a szuburbanizáció, és az urban-rural fringe fogalmi eltéréseit, a beépítettség környezeti hatásait vizsgáltam, illetve azt, hogy ezek a folyamatok, következmények hogyan jelennek meg Zalaegerszeg esetében.

Kutatásomat a fent említett urbanizációs folyamatokra irányuló szakirodalmak áttekintésével kezdtem. Az Egyesült Államokban az 1900-as évek elején, Európában a 20. század első harmadában megindult városi tér burjánzása, a beépített területek növekedése miatt az elmúlt száz évben a mezőgazdasági és zöldterületek nagymértékben lecsökkentek. Amíg urbánus tér növekedésére a nemzetközi szakirodalom az urban sprawl kifejezést használja, nem téve különbséget a szuburbanizáció fogalma között, addig a hazai kutatóink elsődlegesen statisztikai lehatárolással határozzák meg a szuburbanizációt.

A Zalaegerszeg külvárosaiba népesség körében kérdőívezést végeztem, melynek eredménye képpen megállapítottam, hogy közigazgatási határon belüli szuburbanizációról van szó. A szuburbán településekre jellemző konfliktusok megléte egyértelmű a külvárosba beköltözők és az ottani őslakosság között. A Zalaegerszeg településrészeibe költözők a szuburbanizáció résztvevői minőségi értelemben. A népesség a városból az egykor önálló településekre, ma városrészekbe települ, munkahely változtatással nem jár a migráció, mozgatórugója a szuburbán életforma, és az ezzel kapcsolatos igények megléte. A folyamatot földhivatali adatokkal, geoinformatikai módszerekkel, és helyszíni kérdőívezéssel vizsgáltam, statisztikailag kevésbé kimutatható, ugyanis a városhatár átlépés nem valósul meg a költözéskor, más település népességét nem növeli ez a migráló népesség. Ez a fajta szuburbanizáció okozza az urban sprawlt Zalaegerszegen, amelynek további sajátossága, hogy a költözés célterülete pontosan az említett urban-rural fringe területére esik, tehát az egykori kiskertek, zártkertek, mezőgazdasági területek kerülnek beépítésre, felszámolva az addigi zöldterületeket, mezőgazdasági művelés alatt álló környéket.

A kutatás végezetéül elmondhatom, hogy a jövőben óvakodni kell a szuburbanizáció kizárólagos statisztikai vizsgálatától, ugyanis attól, hogy nem történik városhatár átlépés, Zalaegerszegen még jelen van a folyamat, és komplex statisztikai és minőségi vizsgálatot igényel a városhatáron belüli szuburbanizáció feltárása.

Mivel Zalaegerszegen speciális folyamatról van szó, ennek figyelembevételével kellene alakítani a jövőbeli településfejlesztési irányokat, hiszen jól látható, hogy sok esetben a településrészen található szolgáltatások nem elégítik ki a lakók alapvető igényeit. Véleményem szerint jobban be kellene kapcsolni ezeket a peremterületeket a tömegközlekedésbe, nagyobb figyelmet kellene fordítani az emberek szükségleteinek kielégítésére az egykori falvakban. További kutatási területet adhat a téma mélyebb, és behatóbb vizsgálata, nagyobb hangsúlyt fektetve a hosszútávú környezeti és gazdasági következmények, lehetőségek feltárására, valamint a beépítés során felmerülő negatív környezeti hatások esetleges enyítésére szolgáló területfejlesztési javaslatok megfogalmazása.

Felhasznált irodalom

- BAJMÓCY P. 1999: A szuburbanizáció sajátosságai Pécs környékén. – Földrajzi Értesítő 48. 1-2. pp. 127-138.
- BAJMÓCY P. 2000: A "vidéki" szuburbanizáció Magyarországon, Pécs példáján. – Tér és társadalom 14. 2-3. pp. 323.
- BENFIELD, F.K. – RAIMI, D.R. – CHEN, D.T. 1999: Once There Were Greenfields: How Urban Sprawl is Undermining America's Environment, Economy, and Social Fabric, Natural Resources Defense Council and Surface Transportation Policy Project, Washington DC
- BRUECKNER, J.K. 2000: Urban Sprawl: Diagnosis and Remedies. International Regional Science Review, 23. 2. pp.160-171.
- CATTAN, N. 2011: Urban Sprawl in the Paris Metropolitan Area. In: Szirmai V. (szerk.) Urban Sprawl in Europe – Similarities or differences? pp. 85-104. Aula Kiadó, Budapest.
- CORJIN, E. 2012: Átalakuló nagyvárosok. socio.hu 4. pp.14-18.
- DAVID, J. C. 2002: The Environmental Impacts of Sprawl – In: Urban Sprawl: Causes, Consequences and Policy Responses, The Urban Institute Press, Washington DC
- DÖVÉNYI Z – KOVÁCS Z. 1999: A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői Budapest környékén. – Földrajzi Értesítő 48. 1-2. pp. 33-57.
- DÖVÉNYI Z. 2009: A belső vándormozgalom Magyarországon: folyamatok és struktúrák. – Statisztikai Szemle 87. 7-8. pp. 748-762.
- ENYEDI GY. 2011: A városnövekedés szakaszai – újragondolva. –Tér és Társadalom 15. 1. pp. 6-19.
- ENYEDI GYÖRGY 1984: Az urbanizációs ciklus és a magyar településhálózat átalakulása –Akadémiai Kiadó, Budapest.
- EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY 2006: Urban sprawl in Europe – The ignored Challenge, EEA, Copenhagen.

- EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY 2011: Landscape fragmentation in Europe – Join EEA-FOEN report, Publications Office for the European Union, Luxembourg
- EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY 2013: Urban sprawl eating into wildlife habitats in Europe, EEA, (<http://www.eea.europa.eu/highlights/urban-sprawl-eating-into-wildlife>)
- FRUMKIN, H. – LAWRENCE F. – RICHARD, J. 2004: Urban Sprawl and Public Health – Designing, Planning, and Buliding for Healthy Communities, Island Press, Washington
- FRUMKIN, H. 2002: Urban Sprawl and Public Health, Public Healh Reports 117. pp. 201-217.
- GÁBOR P. 2001: Népeségváltozás Magyarországon az 1990-es években : A szuburbanizáció kezdete? – Falu Város Régió 9. pp. 9-10.
- HARDI T. 2002: Szuburbanizációs jelenségek Győr környékén. – Tér és Társadalom 16. 3. pp. 57-83
- HARDI T. 2010: A szuburbanizáció jelenségei és hatásai – határon innen és túl. In: Hardi T. - Lados M. – Tóth K. (szerk.) Magyar-Szlovák agglomeráció Pozsony környékén. MTA RKK NYUTI – Fórum Kisebbségkutató Intézet, Győr-Samorin. pp. 11-26.
- HEGEDÜS T. 2013: A zalaegerszegi szuburbanizáció magyarországi, és poszt-szocialista párhuzamokkal. Szegedi Tudományegyetem, Szeged.
- JAEGER, J. – BERTILLER, R. – SCHWICK, C. 2007: Fortschreitende Zerschneidung und Zersiedelung der Landschaften in der Schweiz – unaufhaltsam? – Schweizerische Akademie der Geistes- und Sozialwissenschaften, Bern.
- JAEGER, J. – FAHRING, L. – EWALD, K. C. 2006: Does the configuration of road networks influence the degree to which roads affect wildlife populations? In: Proceedings of the 2005 International Conference on Ecology and Transportation, Center for Transportation and the Environment, North Carolina State University, Raleigh.
- JAEGER, J. 2012: Wie kann man die Zersiedelung und Zerschneidung der Landschaft messen? Methoden und Anwendungsbeispiele, Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung, Dresden.
- KESERŰ I. 2013: Poszturbán átalakulás Budapest funkcionális várostérségében az ingázási irányok változásának tükrében – Doktori (PH.D.) értekezési tézis. Szegedi Tudományegyetem, Szeged.
- KONDOR ATTILA CS. – SZABÓ B. 2007: A lakáspolitikája hatása Budapest városszerkezetére. - Földrajzi Értesítő 56. 3-4. pp. 237-269.
- KOÓS B. 2004: Adalékok a gazdasági szuburbanizáció kérdésköréhez. – Tér és Társadalom 18. 1. pp. 59-71.
- KOVÁCS R. 1999: A szuburbanizáció hatása az önkormányzatokra. – Földrajzi Értesítő 48. 1-2. pp. 59-81.
- KOVÁCS Z. 1999: A szuburbanizáció jellemzői a budapesti agglomerációban (Esettanulmányok). – Földrajzi Értesítő 48. 1-2. pp. 93-125.
- KOVÁCS Z. 1999: A szuburbanizáció jellemzői a budapesti agglomerációban (Esettanulmányok). – Földrajzi Értesítő 48. 1-2. pp. 93-125.
- LAMBERT, T.E. – MEYER, P.B. 2006: Ex-Urban Sprawl as a Factor in Traffic Fatalities and EMS Response Times in the Southeastern United States, Journal of Economic Issues 40. 4. pp. 941-953.
- LAMPL ZS. 2010: Túl a város peremén (Esettanulmány a Pozsonyból kiköltözött Felső-csallóközi és Rajka környéki lakosságról). In: Hardi T. - Lados M. – Tóth K. (szerk.) Magyar-Szlovák agglomeráció

- Pozsony környékén. MTA RKK NYUTI – Fórum Kisebbségkutató Intézet, Győr-Samorin. pp. 77-131.
- MCCANN, B.A. – EWING, R. 2003: Measuring the Health Effects of Sprawl. Smart Growth America.
- MIESZKOWSKI P. – MILLS, E.S. 1993: The causes of metropolitan suburbanization. Journal of Economic Perspectives. 7.3. pp. 135-147.
- MIKA J. 2013: A globális klímaváltozás és a városi hősziget összefüggései. Természet világa: természettudományi közlöny, 144. 5. pp. 197-201.
- PÁL J. 2006: A városi terjeszkedés valódi költségei - Levegő Munkacsoport, Budapest. pp. 1-23.
- PÓCSI G. 2009: Dinamikus átalakulások Budaihegyen, Kecskemét város-vidék peremzónájában Csapó T.-Kocsis Zs. (Szerk.) A közép- és nagyvárosok településföldrajza. Szombathely: Savaria University Press pp. 322-334
- PÓCSI G. 2009: Kiskertek a városok peremén. Kiskertek differenciálódása a rendszerváltozás óta, Szegeden. Szabó, V., Fazekas, I., (Ed.) Települési környezet, Debrecen: Alföld nyomda pp. 36-42.
- PRETTY, J. – GRIFFIN, M. – Sellens, M. – Pretty, C. 2003: Green exercise: Complementary Roles of Nature, Exercise and Diet in Physical and Emotional Well-Being and Implications for Public Health Policy – CES Occasional Paper 1. pp. 2-38. University of Essex.
- REEH, H. – ZERLANG, M. 2011: Fairytale from the Fingerplan: Representing Strategies for Suburban Copenhagen. In: Szirmai V. (szerk.) Urban Sprawl in Europe – Similarities or Differences? pp. 65-83. Aula Kiadó, Budapest.
- SALAMIN G. – RICZ J. – SÜTŐ A. – HOFFMANN CS. – GERE L. 2009: Koordinálatlan városnövekedés: Hazai kihívások és lehetséges tervezési válaszok. VÁTI Területi Tervezési és Értékelési Igazgatóság Nemzetközi Területpolitikai és Urbanisztikai Iroda, Budapest.
- SCHUBARTH, C. – WEIBEL, F. 2013: Die Bodennutzung in der Schweiz – Resultate der Arealstatistik, Bundesamt für Statistik, Neuchatel.
- SCHWICK, C. – JAEGER, J. – KIENAST, F. 2011: Zersiedlung messen und vermeiden, Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft 47. 10. pp. 1-12.
- SCHWICK, C. 2009: Zersiedlung und Zerschneidung in den BLN-Gebieten – Eine Studie im Auftrag von Pro Natura und der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, Pro Natura, Zürich.
- SOMLYÓDYNÉ PFEIL E. 2010: Közigazgatási eszközök a szuburbanizáció hatásainak kezelésére a pozsonyi agglomeráció területén. In: Hardi T. - Lados M. – Tóth K. (szerk.) Magyar-Szlovák agglomeráció Pozsony környékén. MTA RKK NYUTI – Fórum Kisebbségkutató Intézet, Győr-Samorin. pp. 132-143.
- SÜMEGHY Z. – UNGER J. 2003: A települések hőmérséklet-módosító hatása – a szegedi hősziget-kutatások tükrében. - Földrajzi Közlemények 127. 1-4. pp. 23-44.
- SZIRMAI V. 2011: A nagyváros szélén: A városi terjeszkedés térbeli társadalmi problémái. - Tér és Társadalom 25.1. pp. 20-41.
- SZIRMAI V. 2011: Urban Sprawl in Europe – Similarities or differences? Aula Kiadó, Budapest.
- TIMÁR J. 1999: Elméleti kérdések a szuburbanizációról. – Földrajzi Értesítő 58. 1-2. pp. 7-31.

TUNA T. – HERMAN K. 1999: A Varsó körüli szuburbanizációs folyamat jellemzői az 1990-es években. – Földrajzi Értesítő 48. 1-2. pp. 159-172.

ZUBRICZKY G. 2010: Pozsony szuburbanizációja. In: Hardi T. - Lados M. – Tóth K. (szerk.) Magyar-Szlovák agglomeráció Pozsony környékén. MTA RKK NYUTI – Fórum Kisebbségkutató Intézet, Győr-Samorin. pp. 50-76.

Internetes hivatkozások

- [1] Zala Volán menetrend, <http://www.zalavolan.hu/zalavolan/menetrend> - letöltés ideje: 2014. február 8.
- [2] Volán Hivatalos Autóbusz Menetrend, <http://www.menetrendek.hu/cgi-bin/menetrend/html.cgi> - letöltés ideje: 2014. február 8.
- [3] Magyar Villamosenergia –ipari Átviteli Rendszerirányító Zrt, http://www.mavir.hu/documents/10258/66436903/Havi+csúcsok+2001_2013_HU_v12/6a4cdb9e-2c0e-4a36-baed-45c7b84730ba - letöltés ideje: 2014. február 9.
- [4] Ministry of Climate and Environment, <http://www.regjeringen.no/en/dep/kld/documents-and-publications/government-propositions-and-reports/-reports-to-the-storting-white-papers-2/20012002/report-no-23-to-the-storting-2001-2002/4/2.html?id=452146> - letöltés ideje: 2014. február 9.
- [5] Institut national de la statistique et des études économiques, http://www.insee.fr/fr/themes/tableau_local.asp?ref_id=POP&millesime=2010&nivgeo=AU2010&codgeo=001 - letöltés ideje: 2014. február 9.
- [6] European Commission – Transport and Environment, <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm> - letöltés ideje: 2014. április 26.
- [7] European Vehicle Market Statistics – Pocketbook 2013, http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/EU_vehiclemarket_pocketbook_2013_Web.pdf - letöltés ideje: 2014. április 26.

Mellékletek

A kutatás során használt kérdőív

Urban sprawl kérdőíves felmérés

Kitöltés helye, azonosítója: (N-S-K, U-R)

Kitöltő azonosítója:

Kitöltés ideje:

1. Szeret-e az „adott városrészben” élni? ☐ igen (1) ☐ nem (2) ☐ nem válaszol (99)

2. A választát kérem, röviden indokolja meg!

.....

.....

.....

3. Mióta él ebben a városrészben? ☐ születése óta (1) óta (2)

4. Mióta él jelenlegi házában? (ha születése óta → ugrás a 9. kérdésre)

**5. Ebbe a városrészbe való költözése előtt közvetlenül mely településen, t
elepülésrészen élt?**

6. Milyen típusú ingatlanból költözött jelenlegi lakhelyére?

☐ panellakás (1) ☐ társasház (2) ☐ családi ház(3) ☐ egyéb, éspedig (4):
☐ nem válaszolok (99)

7. Miért költözött ebbe a városrészbe?

.....
.....

8. Az alábbiak közül, a jelenlegi vagy az előző lakhelyén voltak jobbak ezek az adottságok?

a., zöldterület nagysága:	☐ jelenlegi lakhelyemen(1)	☐ korábbi lakhelyemen (2)
b.,környezet tisztasága:	☐ jelenlegi lakhelyemen(1)	☐ korábbi lakhelyemen (2)
c.,szomszédsági kapcsolatok:	☐ jelenlegi lakhelyemen(1)	☐ korábbi lakhelyemen (2)
d.,laképület állapota:	☐ jelenlegi lakhelyemen(1)	☐ korábbi lakhelyemen (2)
f.,a tömegközlekedés:	☐ jelenlegi lakhelyemen(1)	☐ korábbi lakhelyemen (2)
g.,az életminőség:	☐ jelenlegi lakhelyemen(1)	☐ korábbi lakhelyemen (2)
h.,óvoda elérhetősége:	☐ jelenlegi lakhelyemen(1)	☐ korábbi lakhelyemen (2)
i.,iskola elérhetősége:	☐ jelenlegi lakhelyemen(1)	☐ korábbi lakhelyemen (2)
j.,kórház, házi orvos elérhetősége	☐ jelenlegi lakhelyemen(1)	☐ korábbi lakhelyemen (2)

9. Önök építették a házat, vagy ingatlanfejlesztő?

☐ saját építés (1) ☐ ingatlanfejlesztő által (2) ☐ nem válaszolok (99)

10. A ház felépítése céljából történt hitelfelvétel? ☐ igen (1) ☐ nem (2)

☐ nem válaszol (99)

11. Milyen tulajdonban van a ház/lakás, amelyben laknak?

☐ saját tulajdon (1)
☐ önkormányzati bérlakás (2)
☐ szolgálati bérlakás (3)
☐ magánszemélytől bérelt (albérlet) (4)
☐ egyéb, éspedig (5)
☐ nem válaszol (99)

12. Mikor épült az Önök háza/lakása?

13. Rendelkezik-e a család személygépjárművel? Ha igen, hány darabbal?

☐ igen (1) darab ☐ nem (2) ☐ nem válaszol (99)

14. Milyen gyakran használ tömegközlekedést? (Ha nem használ, 17. kimarad)

☐ naponta többször (ingázás) (1) ☐ hetente többször (2) ☐ hetente néhányszor (3) ☐ havonta
néhányszor (4) ☐ általában nem használ (15. kérdés) (5) soha nem használ (6) (15. kérdés) ☐ nem
válaszol (99)

15. Miért nem? Kérem fejtse ki!

**16. Kérem említsen meg három tényezőt, aminek megléte következtében mégis igénybe venné a
tömegközlekedést:**

17. Elégedett e a tömegközlekedéssel az adott településrészen? (ha igen, ugrás a 20. kérdésre)

☐ igen (1) ☐ nem (2) ☐ nem válaszol (99)

18. Miért nem? (Indoklás):

19. Milyen céllal veszi igénybe a tömegközlekedést? (többet is bejelölhet)

☐ iskolába/munkába járás (1) ☐ bevásárlás (2) ☐ egészségügyi szolgáltatás igénybevétele céljából (3)
☐ közigazgatási szolgáltatás igénybevétele céljából (4) ☐ családlátogatás céljából (5) ☐ egyéb (99):

20. Hova valószínűleg érzi magát? Zalaegerszeginek vagy inkább Neszeleinek, Ságodinak, Kaszaházinak, esetleg mindkettő, vagy nem tudja eldönteni?

- ☐ Zalaegerszeginek (1) ☐ Neszeleinek, Ságodinak, Kaszaházinak (2) ☐ Nem tudom eldönteni (3)
☐ Mindkettő (is-is) (4) ☐ Nem válaszol (99)

21. Az alábbiak közül igényelné-e a településrészen?

- | | | |
|----------------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| a.boltot: | ☐ igen (1) | ☐ nem (2) |
| b,háziorvost: | ☐ igen (1) | ☐ nem (2) |
| c,gyógyszertárat: | ☐ igen (1) | ☐ nem (2) |
| d,postát: | ☐ igen (1) | ☐ nem (2) |
| f,autószerelőt: | ☐ igen (1) | ☐ nem (2) |
| g,könyvtárat: | ☐ igen (1) | ☐ nem (2) |
| h,óvodát: | ☐ igen (1) | ☐ nem (2) |
| i,általános iskolát: | ☐ igen (1) | ☐ nem (2) |

22. A munkahelye ebben a városrészben van?

- ☐ igen (1) ☐ nem (2) ☐ nem válaszol (99)

23. Szenved-e valamiben hiányt az adott településrészen? Ha igen, mondjon példát, maximum 5-öt említsen!

.....
.....

24. A közvetlen szomszédokkal tartja-e a kapcsolatot?

- ☐ többségével igen (1)
☐ valakivel igen, valakivel nem (2)
☐ többségével nem (3)
☐ nem válaszol (99)

25. Akivel/akikkel nem tartja, miért nem?

26. Segítik-e egymást a szomszédok, ha szükség van rá?

- ☐ igen (1) ☐ nem (2) ☐ nem tudom (3) ☐ nem válaszol (99)

27. Ha igen, akkor miben nyilvánul ez meg? Fejtse ki!

28. Ha osztályozni kellene 1-5-ig terjedő skálán, mennyire gondolja összetartónak lakókörnyezetének közösségét? (5 a nagyon összetartó) osztályozat:

29. Véleménye szerint a környéken éri-e az embereket, családokat inzultus anyagi helyzetük miatt?

- ☐ igen (1) ☐ nem (2) ☐ nem tudom (3) ☐ nem válaszol(99)

30. Ha igen, Önt érte-e már?

- ☐ igen (1) ☐ nem (2) ☐ nem válaszol (99)

31. Életmódjuk tekintetében, a szomszédok Önhöz képest „hogyan élnek”?

- ☐ hasonlóan mint én (1) ☐ különböznek tőlem (2) ☐ valaki hasonlóan, valaki másképp (3)
☐ nem tudom (4) ☐ nem válaszol (99)

32. Az utcabeliekkel tartja-e a kapcsolatot?

- | | |
|--|--|
| ☐ többségükkel igen (1) | ☐ egy pár családdal (2) |
| ☐ is-is (3) | ☐ többségükkel nem (4) (→ 36. kérdés) |

33. Milyen a kapcsolata velük?

- | | |
|--|--|
| ☐ mindegyikkel jóban vagyok (1) | ☐ néhányval jóban vagyok, néhányval nem (3) |
| ☐ többségével jóban vagyok(2) | ☐ mindegyikkel rosszban vagyok (4) |

- ☐ Közömbös (5)
☐ Nem tudom (6)

☐ Nem válaszolok (99)

34. Milyen rendszerességgel tartja a kapcsolatot velük?

- ☐ naponta/néhány naponta (1)
☐ hetente néhányszor (2)
☐ havonta néhányszor (3)
☐ változó (4)
☐ ritkábban: (5)
☐ nem válaszol (99)

35. Hogyan definiálná ezt a kapcsolattartást, mit ért Ön az alatt, hogy tartja a kapcsolatot a szomszédokkal?

36. Más utcában lakókkal, tősgyökeres helyiekkel, tartja-e a kapcsolatot? Más utcában lakókkal, az újonnan beköltözöttekkel tartja-e a kapcsolatot?(ha nem, ugrás a 39. kérdésre)

- ☐ igen (1)
☐ nem (2)
☐ valakivel igen, valakivel nem (3)
☐ nem válaszol (99)

37. Összességében milyennek értékeli a kapcsolatot velük? (osztályozza 1-5-ig terjedő skálán, 1 a legrosszabb)

38. Milyen rendszerességgel tartja a kapcsolatot velük?

- ☐ naponta/néhány naponta (1)
☐ hetente néhányszor (2)
☐ havonta néhányszor (3)
☐ ritkábban: (4)

39. Szívesen megismerkedne-e a településen már régóta itt lakókkal is/Szívesen megismerkedne-e a településre újonnan beköltözőkkel is?

- ☐ igen (1)
☐ nem (2)

40. Van-e konfliktus a településrészen lakók között?

- ☐ van (1)
☐ nincs (2)
☐ nem tudom (3)
☐ nem válaszolok (99)

41. Ha van, milyen jellegűek? (Mondjon három legjellemzőbb példát!)

.....

42. Önbevallás alapján, a háztartás körülbelül mennyi pénzből gazdálkodik havonta?

- Összeg (1) :
☐ nem válaszol (99)

43. Személyes adatok, háztartásban élők adatai

	Válaszó személy	2. személy	3. személy	4. személy	5. személy	6. személy	7. személy	8. személy

1. Születési éve								
------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

2. Neme (F/N)								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

3. Foglalkozása: fizikai dolgozó (1), szellemi beosztott (2), vezető szellemi (3), diák (4), nyugdíjas (5), háztartásbeli (6), csecsemő, óvoda (7) munkanélküli (8) vállalkozó (9)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. A munkahely/iskola települése/településrésze								
--	--	--	--	--	--	--	--	--

5. Legmagasabb iskolai végzettsége								
kevesebb, mint 8 általános (1)								
általános iskola (2)								
szakmunkásképző (3)								
szakközépiskola (4)								
gimnázium (5)								
főiskola/egyetem (6)								
egyéb (7)								

Köszönöm a válaszadást!
Hegedüs Tamás, telefon: +3630 30569

