

Magyar Földrajzi Társaság
Societas Geographica Hungarica
1872



FÖLDRAJZI
KÖZLEMÉNYEK



GEOGRAPHICAL
REVIEW

147. évfolyam, 4. szám

2023

FÖLDRAJZI KÖZLEMÉNYEK

A Magyar Földrajzi Társaság tudományos folyóirata

Geographical Review • Geographische Mitteilungen
Bulletin Géographique • Bollettino Geografico • Географические Сообщения

Főszerkesztő / Editor-in-Chief

JENEY LÁSZLÓ

Főszerkesztő helyettesek / Deputy Editors-in-Chief

EGEDY TAMÁS (felelős szerkesztő / Managing editor), BOTTLIK ZSOLT

Szerkesztők / Editors

HORVÁTH GERGELY, KOVALCSIK TAMÁS, KŐSZEGI MARGIT, PAPP SÁNDOR
CSAPÓ JÁNOS (külkapcsolati menedzser / Manager for internationalisation)

Szerkesztőbizottság / Editorial Board

VEIT BACHMANN (DE), BENEDEK JÓZSEF (RO), DÁVID LÓRÁNT DÉNES,
DOMBAY ISTVÁN (RO), FÁBIÁN SZABOLCS, FODOR GYULA (UA),
GYŐRI RÓBERT, IONEL HAIDU (FR), ILLÉS SÁNDOR, STEVEN JOBBITT (CA),
KOZMA GÁBOR, LÓCZY DÉNES, PETER LUGOSI (UK),
MÉSZÁROS MINUCSÉR (RS), MUCSI LÁSZLÓ, SZABÓ GYÖRGY, TIMCSÁK GÉZA (SK),
TÍMÁR JUDIT, LADISLAV TOLMÁCI (SK), THOMAS M. WILSON (US, IE)

Tudományos Tanácsadó Testület / Scientific Advisory Board

ALEXANDR ARTEMYEV (KZ), MARIUSZ BARCZAK (PL), BARTA GYÖRGYI,
BELUSZKY PÁL, JÜRGEN BREUSTE (AT), BUJDOSÓ ZOLTÁN,
CENTERI CSABA, CSORBA PÉTER, DÖVÉNYI ZOLTÁN, FRISNYÁK SÁNDOR,
GRAŻYNA FURGAŁA-SELEZNIOW (PL), GÁBRIS GYULA, GÁL ZOLTÁN,
GYÖRGY OTILIA (RO), HUFNÁGEL LEVENTE, DORINA CAMELIA ILIEȘ (RO),
KERÉNYI ATTILA, BLAŽ KOMAC (SI), JOANNA KOSMACZEWSKA (PL),
KOVÁCS KATALIN, KOCSIS KÁROLY, KOVÁCS ZOLTÁN, MARI LÁSZLÓ, MEZŐSI GÁBOR,
MICHALKÓ GÁBOR, LADISLAV MURA (SK), PAJTÓKNÉ TARI ILONA, PAP NORBERT,
PAPP-VÁRY ÁRPÁD, MARIA PARADISO (IT), PENKSZA KÁROLY,
SZILÁRD LEHEL POSZET (RO), PROBÁLD FERENC, ANTON VAN ROMPAEY (BE),
MIHAELA SIMA (RO), PARIKSHAT SINGH MANHAS (IN),
SZABÓ JÓZSEF, SZABÓ SZILÁRD, SZILASSI PÉTER, TÓTH GÉZA, TARDY JÁNOS,
VARAJTI KÁROLY, MAREK WIĘCKOWSKI (PL)

A Földrajzi Közleményeket az alábbi adatbázisok indexelik:
Földrajzi Közlemények is abstracted/indexed in: EBSCO Information Services,
Ulrich's Periodicals Directory, Index Copernicus International, Crossref.

Szerkesztőség: 1112 Budapest, Budaörsi út 45. Telefon, fax: (06-1) 309-2683
E-mail: kozlemenyek@foldrajzitariarsag.hu. Honlap: www.foldrajzitariarsag.hu
Az MTA X. Földtudományok Osztályán kiemelt státuszba sorolt folyóirat.

AZ AKADÁLYMENTESSÉG-TERMÉSZETŰ TÉRÉLMÉNYSZERZÉS SAJÁTÓSÁGAI UTAZÁSTUDOMÁNYI TÜKÖRBEN

FARKAS JÁCINT – CSÓKA LÁSZLÓ – RAFFAY ZOLTÁN

THE CHARACTERISTICS OF ACCESSIBILITY-NATURED SPATIAL EXPERIENCES,
IN THE MIRROR OF TRAVEL SCIENCE

Abstract

The aim of the paper is to present, in a philosophically and empirically verifiable way, the necessarily subjective aspects of the creation and transformation of the space giving home to human existence in the context of travel studies. This intellectual and practical human activity is called “handiness”: both a necessary condition and a driving force for our existence on Earth. In this paper, the authors contextualise the experiential and spatial needs of people with disabilities wishing to travel, compared to their ‘healthy’ counterparts, which show no real differences. Focusing on the travel management difficulties of travellers with accessibility needs, which basically fluctuate around under- or dis-information, the authors actively rely on an ancient “toolbox” of philosophy, already successfully integrated into their studies to date, to explore and analyse the problem and to formulate recommendations. The authors are convinced that this ‘methodology’ will deepen the thought and academic messages of travel studies and are aware that their approaches and the language of the world of philosophy is relatively far from the mainstream academic formulation. Woven into this contextual web, they also draw attention to the responsibility of online accommodation providers and distributors, and make suggestions for making the seemingly paradoxical individual needs for space and building use mappable.

Keywords: accessibility, space experience, online distribution of accommodations, communication, responsibility

Bevezetés

Mindenekelőtt megjegyezzük: az elmúlt évek során e tanulmány szerzői egyre elmélyültebb vizsgálódásokat folytattak az akadálymentesítés és az akadálymentesség paradigmáinak megalkotása, alátámasztása és azok tudományos közösség által történő befogadása érdekében. Ezt mindenekelőtt egy olyan nemhierarchikus jellegű, új(szerű) fogalmi „hálóba” szöve igyekszünk megvalósítani, amely kifejezetten felhívja a figyelmet például az akadálymentesség eszményének természetes emberi jellegére, leválasztva azt az akadálymentesítés technológiai jellegű, materiális megközelítéséről, ami kifejezetten a fogyatékossgal élő emberek kizárólagos szükségleteként került be a köztudatba. A tanulmányunk címe is ezt a célt szolgálja, azaz: az akadálymentesség mint természetes lét-komponens jelenik meg számunkra.

Egyértelműen fogalmazva: meglátásunk szerint az ember és az általa megalkotott közösségek története egyben az akadálymentesség históriája is (FARKAS J. et al. 2022a, 2022b, 2022e, 2023). Mint ahogy eddigi munkáink, e vizsgálódásunk elméleti kerete is elsősorban hermeneutikai, élet- és buddhista ürességfilozófiai jellegű. Ezt „egészíti ki” az empirikus fókuszú kutatásaink bemutatása, amelyek nem „direkt” vagy folytonos módon kapcsolódnak az elméleti (bölcseleti) kerethez. A tanulmány elméleti jellegű „elemeiben” szereplő adatok és elemzések kapcsolódási pontjai többek között az akadálymentesség és az akadálymentesítés nem vagy kevésbé mérhető értelmezési és sze-

mélyes dimenzióit igyekeznek körülhatárolhatóbbá tenni. Vagyis, a kutatás empirikus fejezetében azokra a problémákra igyekszünk fókuszálni és adatokat gyűjteni, illetve csoportosítani, amelyek a személyes jellegű akadálymentesség és akadálymentesítés megvalósulásának nehezen mérhető „világába” kalauzsolnak el bennünket. Az Európai Bizottság „*Economic impact and travel patterns of accessible tourism in Europe*” című jelentése (European Commission 2014) megerősített bennünket a személyes jellegű – sok esetben nem standardizálható – akadálymentességi feltételek elmélyültebb bölcseleti és empirikus vizsgálatainak szükségességét illetően.

Több kritikát kaptunk az elmúlt időszakban, miszerint filozófiai keretű műveinkben a két fő komponens (elmélet és empiria) nehezen illeszthető össze. Így a jelen tanulmányunk esetében is megjegyezzük, hogy ezzel együtt a filozófiai és hermeneutikai megalapozottság lesz a domináns a mondanivalónk alátámasztása tekintetében, már ami az akadálymentesség és az akadálymentesítés közötti rokonságra és különbözőségekre vonatkozó megállapításaink elméleti kereteit illeti. Ez a vizsgálódási és szövegalkotási mód nem ismeretlen a jelenkori akadémiai kutatások és publikációk világában. Gondolunk itt például Paul Ricoeur *Hermeneutics and the Human Sciences. Essays on Language, Action and Interpretation* című munkájának a magyarázat és az értelmezés közti viszonyra vonatkozó koncepciójára (RICOEUR, P. 2016). E két látszólag eltérő értelemadási út a francia filozófus szerint szinkronba hozható, és ez éppen a humán tudományok elméleti és empirikus megközelítési módjainak komplex és komplementer együtt értelmezése által érhető meg és igazolható. Vagyis az empirikus kutatások – értve itt elsősorban a kvantitatív jellegűeket – a létezésjelenségek magyarázatához adnak „számszerűsíthető fogódzókat”, míg a filozófiai jellegű megállapítások létezésünk értelmezési dimenzióit mélyítik, illetve színesítik.

A két látszólag ellentétes „létezésanalitika” ugyan jól kiegészítheti egymást, ez azonban egy megszokottól eltérő szellemi erőfeszítés megtételét feltételezi. Hasonlóan a Dharma-kírti által javasolt és alkalmazott értelmezési módhoz, amely a nyugati kultúrkörben előszeretettel alkalmazott „területkijelölés” és lehatárolás feloldásaként a vizsgált létezésesemény (esetünkben az utazástudomány területének) körbejárásán túl az abba történő kontextuális belemerülést is elengedhetetlennek tartja annak érdekében, hogy ne csak adatszerű ismeretekkel rendelkezünk a vizsgálat alá vont létezéseseményről. Így a filozófiai tematikájú tanulmányelemek nyelve is magától értetődő módon eltér az alapvetően empirikus kutatások ismeretanyagára épülő és arra igényt tartó főáramú tanulmányok kifejezőmódjától. Hans-Georg Gadamer ekképpen fogalmazza meg az általunk is képviselt és alkalmazott bölcseleti megközelítésmódot, annak mintegy a lényegét megragadva: „Az alábbiakat arra tett kísérletként tekintsek érvényesnek, hogy a gondolat görög klasszikusait ez egyszer másként olvassuk: ne a modernség kritikai fölényéből kiindulva, amely modernség úgy hiszi, hogy egy végtelenül kifinomult logika birtokában túlhaladta a régieket, hanem ama meggyőződés alapján, hogy a «filozófia» változatlanul eseményszerűen megütköztető tapasztalata maradt az embernek, ami őt mint embert kitünteti, s hogy ebben nincs előrelépés, hanem csak részesülés. Hogy ez még egy olyan civilizációra is érvényes, amelyet, miként a miénket, a tudomány alakított ki – hihetetlenül hangzik, és mégis, számomra igaznak tetszik.” (GADAMER, H-G. 2000, 13). A hermeneutikai jelleg esetünkben ennek nyomán azt is jelenti, hogy az általunk vizsgált, alapvetően térhasználati jellegű – annak akadálymentességre és/vagy akadálymentesített mivoltára vonatkozó információk hitelességére is fókuszáló – létezésaspektusok megértésére, értelmezésére és elemzésére törekszünk. Ennek megfelelően a közölt adatok (mind a szubjektív, mind az objektív tények) a hermeneutika, és nem az empirikus bizonyítás célját szolgálják. Ebben az ismert nyugati elődök: Epikurosz, Epiktétosz, Martin Heidegger, Karl Jaspers,

Hans-Georg Gadamer, és a kevésbé ismert keleti Nágárdzsuna, Dharmakírti, Csandrakírti és mások nyomait követjük, akik Alfred North Whitehead-hez hasonlóan kiemelték a konkrét példa szerepét, amelyre koncentrálnak, az ő módszerüket követve lehetővé válik egy három- vagy többdimenziós vizsgálódás – ami azt jelenti, hogy egy pontszerű esemény origója körül a tér minden irányában feltérképezhetjük a kapcsolódási pontokat. Emellett az empirikus vizsgálataink eredményeit összefoglaló fejezetben a tudományos igényesség kritériumait szem előtt tartva igyekszünk megteremteni és igazolni a filozófiai jellegű megállapításaink „objektív” alapjait is. Mindezek nyomán az is határozott, a társadalomföldrajzi kutatásokat és az utazástudományt támogató célunk, hogy felhívjuk a figyelmet mindannyiunk sokkal differenciáltabb felelősségére az utazástudomány, az utazásszervezés és -megvalósítás területein, kiemelt figyelemmel a szállásdisztribúciós portálok közösségi felelősségvállalás területén feltárt hiányosságaira. Ez az egyéni és közösségi együttműködésre alapozott előrelépés a főáramú társadalmi, gazdasági, illetve tudományos dimenziókban a jelenleg tapasztalható „alapszinttől” való minőségi elmozdulást is eredményezni fogja reményeink szerint (FARKAS, J. 2022).

Meggyőződésünk szerint az akadálymentesítés egy alapvetően technológiai jellegű létkörnyezet-átalakítási mód, amely az ember alapvető létfenntartási és fejlődési karakterének elengedhetetlen eleme (FARKAS, J. et al., 2022c), s ezt nem csak mi önkényesen állítjuk, hanem például GEHLEN, A. (1976), KROPOTKIN, P. A. (1902) és bizonyos értelemben maga Darwin is megerősíti (LEIBOWITZ, L. 1969; CLUTTON-BROCK, T. et al. 2009). Ezt azért tartjuk fontosnak már az elején tisztázni, mert meggyőződésünk, hogy az akadálymentesítés és az akadálymentesség egylényegű, bár a létezési megnyilvánulásuk különböző módon aktualizálódnak. Vagyis szubjektív megítélés alá esik mindkét fogalom értelmezési tartománya. Alapvetően az akadálymentesítés asszociatív a fogyatékosokkal élő embereknek esetünkben a turisztikai szolgáltatásokhoz történő hozzáféréseinek fizikai megvalósulását jelenti az esetek döntő többségében (GRECO, G. M. 2018; FRANCIS, L. – SILVERS, A. 2016). Holott például a babakocsit használó szülők és hozzátartozók közel hasonló épített környezeti át-, illetve kialakításokat igényelnek, mint a mozgásukban állandóan akadályozott embertársaink. Ha ezt a kört tovább tágítjuk, például az „ezüst generáció” utazni vágyó tagjainak széles csoportjával, nyilvánvalóvá válik mindenki számára: az akadálymentesítés e nagyon szűken értelmezett kivitelezési módjai sokkal, sokkal több embertársunk számára teszik (tennék) lehetővé az élményekkel teli élet és utazás lehetőségét (MICHALKÓ, G. 2023).

Az akadálymentesség (deep accessibility) és az akadálymentesítés (technical accessibility) hermeneutikájáról

És itt érünk el a tanulmányunk centrális témájához: az akadálymentességi igénnyel bíró utazók utazásszervezési nehézségeihez, amelyek alapvetően az alul- vagy dezinformáltság körül fluktuálnak. Immáron több évtizedes tendencia az utazás világában, hogy az utazás mint létforma egyik alapfeltétele, hogy az érintett emberek önmaguk váltak képessé e tevékenység online megszervezésére a teljes szolgáltatás-spektrum tekintetében (AYAZLAR, R. A. 2014). Ez értelmezhető egyfajta akadálymentességi és akadálymentesítési szemlélet megvalósulásának „eseteként” is. Itt a teljesség igénye nélkül összefoglaljuk a két említett fogalom és gyakorlat közötti különbséget (FARKAS, J. et al. 2022c), annak érdekében, hogy az ezt követően kifejtésre kerülő online szolgáltatói felelősség és az ezzel összefüggő kommunikációs akadálymentesség gondolatvilága tisztábban legyen értelmezhető.

Mint említettük, az akadálymentesítés egy technikai-technológiai jellegű környezet-átalakítási mód, amely, bár látszólag a modern ember találmánya, az általunk javasolt megközelítési módban viszont egy természetes emberi igény és attitűd, az emberré válás máig is tartó folyamatának egyik mozgatórugója. Azonban ez csak abban az esetben fedí a bölcselati jellegű valóságot, ha ennek a tevékenységnek a szellemi komponensét is figyelembe vesszük és a vizsgálódásunk górcsőve alá helyezzük. Ez az összetevő pedig nem más, mint az akadálymentesítés elengedhetetlenségét felismerő emberi tudat szellemi konstrukciós képessége, vagyis az akadálymentességre törekvés eszméje (JASPERS, K. 2008). Elérkezünk a filozófiai jellegű vizsgálódásunk, vagy ha úgy tetszik, utazásunk egy rendkívül élménydús és éppen ezért sok kreativitást elősegíteni képes vidékére (BERGSON, H. 2007), vagyis a potencialitások és aktualitások világába, amely úgy az arisztotelészi, mint az általunk gyakorta idézett és elemzett nágárdzsunai (Nágárdzsuna 2. századi buddhista filozófus, az ürességfilozófia megalapítója; hazájában második Buddhaként tisztelik) ürességfilozófia kedvelt „létértelmezési” dimenziója (FEHÉR J. 1997; ARISZTOTELESZ 1936). Azaz, miként transzformálódik át például az emberi képzelőerő „energiája” a mindennapok cselekvéseivé és eszközeivé, úgy is, mint ami a bennünket körülvevő, többek között otthont és élményeket is adó és biztosító fizikai tér gyakorlati (át)alakításának gyakorlatába is konkrétan átültethető. Triviálisan egyszerű példa erre egy majdan megépülő ház – vagy esetünkben: leendő szálláshely –, amely a fizikai üres tér egy meghatározott pontjának körülhatárolásával, majd a szerkezet megalkotásával tulajdonképpen „körülöleli” a tér ürességét, azaz az ürességtermészet ebben az értelmezésben szó szerint fizikailag értelmezhető és igazolható (VÉGH J. 2023).

Mint tudjuk, a valóságot mindkét filozófus mester, Nágárdzsuna és Dharmakirti, folyamatként értelmezte, és ennek alaptermészete magától értetődő módon az állandó változás. Megjegyezzük, a nágárdzsunai ürességfilozófia antiszubsztanciális, míg az arisztotelészi az önvalóság meglétére épül. Azonban, ha nyitott hermeneutikai tudattal olvassuk és értelmezzük a nagy görög bölcselő Metafizika című művét (ARISZTOTELESZ 1936), több helyen is találunk utalást arra, hogy a lét folyamatjellege okán tartja szükségesnek a szerző bevezetni és alkalmazni a szubsztancia fogalmát, mintegy akadálymentességi jelleggel, tudván, hogy mi emberek rendkívül nehezen tudunk alkalmazkodni a szüntelen változáshoz (JASPERS, K. 1975). A változás pedig egyszerűen megfogalmazva a potencialitások aktualizálódásának cirkuláris folyamata (MAROSÁN, B. P. 2004). Azonban az emberi létezésben gyakorta megjelenik a felejtés aspektusa, ami ezen potencialitás–aktualizálódás körforgás feledésbe merülését is jelenti (HEIDEGGER, M. 2019).

Így jutottak a szerzők vizsgálódásaik során arra a következtetésre, hogy az akadálymentesítés és az akadálymentesség folyamatjellegét közösségi és egyéni szinten is tulajdonképpen elfelejtettük, és mára szinte kizárólag a létkörnyezetünk fizikai átalakításaként, alapvetően egzisztenciális értelemben fogyatékosá tettük a két fogalom és gyakorlat létezésvilágát. E gondolatvilág Martin Heidegger és Karl Jaspers filozófiájában egyaránt explicit és implicit módon is fellelhető, gondolunk itt a létfelejtés, a kéznél lévő és a kézhezálló tárgyak közötti különbségre (FARKAS J. – RAFFAY Z. 2023, HEIDEGGER, M. 1945), illetve Jaspers egzisztenciális felejtés fogalmkörére (JASPERS, K. 2003; FEHÉR J. 1997).

Mint láthatjuk, az általunk javasolt új paradigmák bölcselati beágyazottsága rendkívül megalapozott, hiszen ez esetben mi csak a két meghatározó jelentőségű német gondolkodó ránk hagyományozott szellemiségének tárházából idéztünk, de tudjuk, hogy a buddhista ürességfilozófia vagy akár a Kropotkin nevével fémjelzett kölcsönös segítség mint evolúciós „mozgatórugó” egyaránt mélységeiben foglalkozik az ember és a létezőkörnyezete viszonyrendszerével (FEHÉR J. 1997; KROPOTKIN, P. A. 1902). Ezek értelmében a humán

karakter meghatározó elemének tekintik az organikus létviszonyulás felejtéséből adódó akadálygeneráló mivoltunkat (FARKAS J. et al. 2022a).

Ezen gondolati ívek mentén továbbhaladva bízunk benne, már körvonalazódik a jelenlegi tanulmányunk magjának tekinthető akadálymentesség és akadálymentesítés közötti összefüggés és ezzel együtt a jelentős különbség is.

Az akadálymentesség utazástudományi és életfilozófiai olvasatai

Korunk egyik meghatározó filozófusa, BYUNG-CHUL, HAN (2020) rendszeresen és rendkívül következetesen felhívja a figyelmet az emberi társadalmak „túltechnologizált” természetére, az ebből fakadó konformizmusra és a szellemi színvonal mindezekből is származtatható exponenciális visszaesésére. Mint ahogyan arra is, hogy – az előző megállapítással egyetemben elsősorban a világ nyugati féltekéjén élő emberekre gondolva – az utazás létformává válása is az esetek többségében szegényíti a belvilágunkat (GONDA T. 2016; BYUNG-CHUL, H. 2020), mivel, például, a saját terminológiánkat használva, a desztinációk eléréséhez és az ott tartózkodáshoz szükséges anyagi természetű javak előteremtése egyre nagyobb erőfeszítést igényel, látva a világunkban zajló gazdasági, egészségügyi és geopolitikai nehézségek által generált létbizonytalansági tényezők sokaságát (MICHALKÓ G. 2023; CSAPÓ J. – VÉGI SZ. 2021). A magunk részéről a hátráltató, illetve nehezítő tényezők közé soroljuk a szállásadók és a leendő ügyfelek közötti, tulajdonképpen áthidalhatatlan, virtuális szakadékból adódó információs zajt, illetve ennek komponenseit. Ezek közül az akadálymentesség és akadálymentesítés kommunikációs „milyenségeire” helyezük a hangsúlyt.

Elsősorban arra fókuszálunk, hogy elemezzük és bemutassuk az akadálymentesítés világának egyik elengedhetetlen területét, vagyis a személyes jellegű igények partvidékét. E helyen megjegyezzük, a félreértések elkerülése végett, a személyre szabottság (a marketing szóhasználatával élve: perszonalizáció) százszázalékos mértékben az élet egyetlen területén sem valósítható meg, de, mint látni fogjuk, az általunk vizsgált szállásközvetítő oldalak akadálymentesítési és akadálymentességi kommunikációja és annak milyensége még a minimális személyes igények kiszolgálására való törekvések terén is legfeljebb felszínesnek nevezhető. Az alábbiakban ezzel a személyes jellegű, filozófiai szempontból is jól vizsgálható területtel részletesebben foglalkozunk, megjegyezzük azonban, hogy az ide vonatkozó bölseleti jellegű megállapítások első olvasatra talán kevésbé tűnnek majd koherensnek az alapvető mondanivalónkkal, azonban az említett kommunikációs dimenzió tudományfilozófiai értelmezéshez elengedhetetlenül szükségesnek tartjuk egy rövid, éppen ezért nem teljes körű elemzésrész beillesztését.

Évtizedek óta a turizmusszakma és ennek tudományos jellegű diskurzusai is integrálták a saját kommunikációs tereikbe és a kutatásaikba az akadálymentességre szoruló turisták társadalmi csoportját, illetve az itt fellelhető emberek „speciális” igényeivel való törődést (MEDARIĆ, Z. et al. 2021; PÉCSEK B. 2015). Azonban az esetek túlnyomó többségében azt láthatjuk, hogy a diskurzusok és vizsgálódások az utazás világának financiai területére, vagy valamely fogyatékos-csoport „különlegességére” fókuszálnak. Jelezni kívánjuk, e megállapítás kritikai éle nem például a tudományos szaklapokban egyre nagyobb számban megjelenő írások szakmaiságára vonatkozik, sokkal inkább ezek „mélyfúrás”-jellegére, amely a főáramú kutatások egyik jellegzetessége. Azaz, az „objektivitásra” és ezáltal mérhetőségre törekvés tulajdonképpen lehetetlenné teszi a személyes jellegű megélelések tudományos értékűvé tételét.

Itt tartjuk szükségesnek röviden ismertetni Polányi Mihály személyes tudásra vonatkozó tudomány- és életfilozófiai jellegű, rendkívüli erejű téziseit (POLÁNYI M. 1994). Megjegyezzük, a tanulmányban a későbbiek során említésre kerülő fogyatékoságtudományi és gyógypedagógiai participációs modell mintegy filozófiai alapjaként tekintünk Polányi munkájára, azzal a kiegészítéssel, hogy a filozófus személyes tudásra vonatkozó vizsgálódásai és megállapításai az általunk bevezetni javasolt akadálymentességi paradigma elengedhetetlen szellemi talapzatát képezik. Ezért a soron következő gondolatok csupán bevezető jellegűek, egy későbbiekben kidolgozásra kerülő „Polányi-centrumú” tanulmányunkban részletesebben be kívánjuk mutatni az általunk természetesként értelmezett kapcsolatot az említett paradigmával. A magyar származású gondolkodó megélte és megértette a tudományos gondolkodás és gyakorlat pozitivista felfogásában rejlő korlátlan lehetőséget, de az ugyanennyire bennünk rejlő dogmatizmus ön- és társadalomveszélyes mivoltát is.

Meggyőződése tehát, hogy a legzseniálisabb emberi felfedezések és tudományos megállapítások mögött egy olyan feltáratlan – és bizonyos értelemben feltáráthatatlan –, egyszerre explicit és implicit tudás és ismeretvilág áll, ami folytonosan változó létezőmódot feltételez.

Az általunk végzett vizsgálódáshoz azonban Polányi világának egy másik koherens eleme is direkt módon kapcsolódik véleményünk szerint, ez pedig a személyes tudás elsajátításának egy olyan módja, amely a mesterségek példáján keresztül világítható meg a legjobban. Bármennyire jó egy szakember, a tanítványának csak a technológiai fogások sokaságát kísérrelheti meg átadni, de magát a mesterséget – amely egyszerre technológiai és szellemi tevékenység – képtelen egy az egyben tanítványa kezébe adni. A filozófus egyik rendkívül szellemes példája erre Stradivari félanalfabéta hegedűkészítő munkássága. Polányi ezzel összefüggésben megjegyzi, akármennyire szeretné is a mindenkori modern tudomány például anyagszerkezetileg és geometriailag feltérképezni és újraalkotni – tulajdonképpen lemásolni – a hangszeralkotó mester e remekműveit, soha nem lesz képes még csak megközelítőleg sem olyan minőséget előállítani, melyre ez az írni és olvasni szinte nem vagy alig tudó zseni évről évre képes volt (POLÁNYI M. 1994; PAKSI D. 2019). Meglátásunk szerint Polányi gondolatvilága a feyerabend-i anarchista jellegű tudománykritikával is rokonítható, amely a tudományos gondolkodás egyik legnagyobb hibájaként rojta fel a pozitivista, adatjellegű létezőmódot, ami gyakorlatilag a személyes tudás és szellemi intuíció teljes mértékű tagadását jelenti (FEYERABEND, P. K. 2022, 2010).

Az eddigiekben taglalt és a tanulmányaink filozófiai mondanivalójára és fejezeteire jellemző, nemlineáris és nemhierarchikus, hermeneutikai jellegű elemzésünk arra hívja fel a figyelmet, hogy az akadálymentesítés és az akadálymentesség általunk javasolt paradigmáinak megértése és az ezekből fakadó gyakorlati jellegű tevékenységek nem nélkülözhetik a személyes jellegű „tudások”, esetünkben pedig az utazni vágyó emberek személyes igényeire való odafigyelést.

Sok tanulmány szerzője periférikus jelleggel ugyan említi az akadálymentesítés perszonális jellegű kialakításának szükségességét, amely, mint láthatjuk, egyszerűen nem standardizálható, így „egyszerű” technológiai jellegű megoldássá sem redukálható, mint ahogy nem tehető „könnyen emészthető” marketingkommunikációs „csomagok” részévé sem. Az esetek túlnyomó többségében azonban a valóban meglévő műszaki kivitelezhetetlenség számlájára írják ennek az elmaradását (INGER, M. L. – PER, K. S. 2015). Mivel a tanulmány első szerzője veleszületetten mozgássérült, ezért a személyes jellegű akadálymentességi tapasztalatai jelentősen hozzájárulnak az eddigi és az ezt követő megállapítások és javaslatok megfogalmazásához (FARKAS J. et al. 2022a; FARKAS J. – RAFFAY Z. 2023).

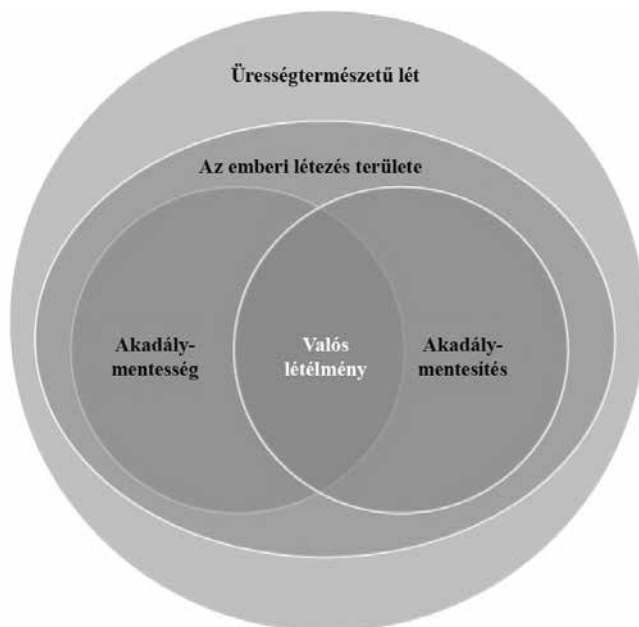
Az eddigi vizsgálódásaink alapján kijelenthető, hogy az utazás-, illetőleg turizmus-tudomány, mint már említettük, érzékennyé vált az akadálymentesítés és az akadálymentesség kérdésköreinek és gyakorlati megvalósulásainak kutatására. Mindazonáltal a témában megjelent, általunk feldolgozott tanulmányok javarészen az akadálymentesítés technológiai paradigmája köré épülnek (INGER, M. L. – PER, K. S. 2015; FARKAS J. et al. 2022c), ami önmagában egyrésztől örvendetes, másrésztől azonban rendkívül sok tudományos, társadalmi, személyes és nem utolsósorban filozófiai jellegű problémával szembesít bennünket. Éppen ezért döntöttünk úgy, hogy a jelenlegi munkánk az eddigi kutatásaink (FARKAS J. et al. 2022a, 2022b, 2022c, 2023) sorába ugyan beleillik, de egy új vizsgálódási horizontot is nyit, ez pedig az akadálymentesítési igényű utazók tájékoztatásának árny- és „fényes” oldala, vagyis az utazásbiztonság és a kommunikációs korrektség – javarészen feltérképezetlen – világába kalauzolja el a tudományos olvasóközönséget.

A tanulmány bevezető fejezetében megfogalmazott utazástudományi célunk, hogy kihangsúlyozzuk a szállásadó portálok sokkal differenciáltabb felelősségét, mint az a főáramú társadalmi, gazdasági, illetve tudományos dimenziókban jelenleg megtalálható. Ezzel kapcsolatban rendkívül szofisztikált problémakörre bukkantunk, hiszen az akadálymentességi paraméterezhetőség látszólag a legnagyobb szálláshely-közvetítő portál esetében „tökéletesen” megoldott. Azonban, mint az eddigiekből is látható, az akadálymentesítés és az akadálymentesség hiánya az esetek többségében, az utazó és a segítőtje személyes képességeitől és lehetőségeitől, és alkalmanként akár szerencséjétől is (FARKAS J. et al. 2023) függően, legrosszabb esetben akár az utazás ellehetetlenüléséhez vezethet. Éppen ezért a turizmusbiztonság egyre inkább kidolgozott területéhez is illeszthető, és ebben a pillanatban az akadálymentesség paradigmája egy újabb létjogosultsági feltétellel bővül. A félreértések elkerülése végett e helyen jelezzük, a portálok üzemeltetői és hirdetői sok esetben nem szándékosan informálják félre az utazóközönséget, hanem egyszerűen a tényismeretek hiánya okoz akadálymentességi és biztonsági, létbizonytalansági problémákat (MICHALKÓ G. et al. 2022).

Teljesen jogosan vetődik fel ettől a pillanattól kezdve az ellenőrizhetőség és a nemzeti és nemzetközi fogyasztóvédelmi törekvések folyamatos kiegészítésének, újragondolásának a kérdése is. Ebben a tanulmányban ezzel kapcsolatban nem kívánunk részletesebb fejtegetésekbe bocsátkozni, már csak azért sem, mert a jogalkotás és a jogalkalmazás speciális tudásbázis meglétét feltételeznék. Ezzel együtt mindenképpen jelezni kívánjuk a problémahalmaznak ezen szegmensét, bízva abban, hogy a meglátásaink és akadálymentességi javaslataink egy tudományos jellegű diskurzust is generálni fognak, és ennek egyik „csapásiránya” lehet az általunk javasolt organikus jogalkotási szemlélet bővítése az ilyen típusú fogyasztóvédelmi jellegű gyakorlatok kidolgozása és megvalósulása irányában (FARKAS et al. 2022d).

Visszakanyarodva az akadálymentesítés személyes jellegéhez, megjegyezzük, csak azért tűnik a hétköznapiakban nehezen vagy egyáltalán nem megoldhatónak a kommunikációja és a megvalósítása, mert hiányzik mellőle az akadálymentesség megtermékenyítő gondolatvilága és aktualizálódást segítő képessége. Éppen ezért ábrázoltuk a két paradigmát az alábbi ábrán alapvetően két külön halmazként, hogy érzékeltessük a két terület közötti különbségeket, mindazonáltal a két halmaz közös halmazrészt is alkot, amikor is az akadálymentesség és az akadálymentesítés egymást kiegészítve „kiszélesíti” az érintett embereket a létezés okozta nehézségek „viharában” (*l. ábra*).

Vagyis, értelmezésünk és javaslatunk szerint az akadálymentesítés és akadálymentesség megkülönböztetése a jelenlegi közösségi állapotok ismeretében szükséges, annak érdekében, hogy az ipari társadalmakra jellemző technológiai centrumú szemlélet „aka-



1. ábra Az emberi lét akadálymentességi jellege
 Forrás: FARKAS J. et al. 2022a
 Figure 1 The accessibility nature of human existence
 Source: FARKAS J. et al. 2022a

dályaira” felhívjuk a figyelmet, illetőleg arra a negatív kommunikációs aspektusra, amely azt sugallja, hogy „egy elkészült rámpa vagy egy akadálymentes(nek tűnő) fürdőszoba létrehozásával megoldottuk a problémát”.

Egyrésztől alapvetően semmilyen probléma nem kellene, hogy felmerüljön. Napjainkban minden olyan eszköz, illetőleg forrás is a rendelkezésünkre áll vagy relatíve könnyen előteremthető, amellyel egy szálláshely valóban akadálymentesítétté tehető – legalábbis potenciális értelemben –, az erre igényt tartó vendégek fogadása lehetővé válik. A hangsúly esetünkben a potenciális alkalmassá tétel, hiszen dolgozatunk leghangsúlyosabb mondanivalója az akadálymentesség fogalomvilágának az aktualitások közé történő beemelése, vagyis alkalmazása a hétköznapokban, hiszen, mint a következőkben látni fogjuk, olyan, hogy tökéletesen akadálymentesített létkörnyezet, nem létezik, és amennyire a jelen helyzetben megállapítható, belátható időn belül az ember ilyet nem is lesz képes megalkotni.

A problémát megítélésünk szerint – és ezt az empirikus vizsgálódásunk eredményei is alátámasztják – az okozza, hogy a szállásadók és a hirdetéseiknek otthont adó, általunk szondázott „gigaportál” üzemeltetői alapvetően felszínesen kezelik, értelmezik és ellenőrzik az akadálymentesítés meglétét és annak milyenségét (MARTIN-FUENTES, E. et al. 2021).

Mi elsősorban azt tapasztaljuk, és éppen ezért a hiányérzetünk is ebből fakad, hogy a turizmusipar üzemeltetői és hasznélvezői bár érzékelték és érzékelik az akadálymentesítési igénnyel bíró utazók – utazni vágyók – számának növekedését, az esetek túlnyomó többségében mégis úgy a tájékoztatás, mint a kivitelezés komoly hiányosságokkal bír az akadálymentesítés, és különösen az akadálymentesség tekintetében. Határozott meggyő-

zódásunk, hogy egyrészt a tájékoztatási kötelezettségek pontosítása – a jogszabályalkotók oldaláról –, valamint a valóság és a képek, leírások által sugallt ígéretek közötti megfelelő összhang folyamatos ellenőrzése – a szolgáltatók és közvetítők oldaláról – feltétlenül szükséges. Nem tisztünk megítélni, hogy a tájékoztatási jellegű diszkrpanciák explicit vagy implicit szándékok manifesztációi-e. A lényeg, hogy akár a bölcsélet, akár a gyakorlat oldaláról közelítjük meg a problémát, láthatjuk, hogy az utazni és élményeket szerezni vágyók, különösen, ha akadálymentességi jellegű igényeik is vannak, kiszolgáltatott helyzetbe kerülhetnek, különösen az online utazásszervezés világában (MICHALKÓ G. et al. 2022).

Tehát, az akadálymentesítés és az akadálymentesség ötvözetét javasoljuk megvalósítani, ahol a feltételek kommunikációjának valódisága és annak ellenőrzése tartalmaz egy olyan komponenst is, hogy javaslatok fogalmazódnak meg az esetlegesen meglévő anomáliák feloldására. Itt feltétlenül be kell vonni az érintett utazni vágyó embereket képviselő NGO-k szakértőit is. Mivel a humán tényező alapvető és meghatározó erővel bír ebben a konkrét, bár teoretikus esetben is, az akadálymentesség eszméje az aktualitásban ölt testet és segíti az akadálymentesítés megvalósulásának kiteljesedését.

Az empirikus kutatás módszertana

Az előzetes problémafeltáró kutatásunk alkalmával – melyet természetesen közel sem lehet teljes körűnek nevezni – az általunk kidolgozott kutatómódszertannal részben rokonítható akadémiai anyagokat, illetve kutatási jelentéseket (European Commission 2014) találtunk, azonban a saját kutatásunk véleményünk szerint részben új utakat nyit(hat) meg. Empirikus kutatásunk során az áttekintésben ismertetett filozófiai gondolatmenet azon aspektusát vizsgáltuk, miszerint a magukat akadálymentesítettnek valló szálláshelyek a valóságban nem minden esetben és nem olyan módon akadálymentesítettek, ahogy az elvárható lenne. Jelen empirikus kutatás célja megvizsgálni, hogy az online utazási irodák kínálatában szereplő, bizonyos szempontok szerint akadálymentesnek jelölt szálláshelyek esetén milyen mértékben ellenőrizhető a szálláshely által feltöltött fényképek alapján az akadálymentesítés valós mivolta. Ezen a ponton fontos kiemelnünk, hogy a filozófia és az empiria illesztése eltérő jellegükből és működésükből következően sohasem lehet tökéletes. Empirikus kutatásunk során azonban legjobb belátásunk szerint törekedtünk arra, hogy az a lehető legjobban vizsgálja a fentebb bemutatott filozófiai irányú eszmefuttatást.

Célunk eléréséhez egyetemi hallgatók bevonásával az adatfelvételi folyamatba egy specifikus, 885 elemű adatbázist építettünk. Ebben olyan szálláshelyek adatait gyűjtöttük össze, akik a Booking.com platformon keresztül kínálnak szobákat és önbevallás alapján azt állítják magukról, hogy a szálláshelyük rendelkezik létesítményekkel fogyatékos-sággal élő vendégek számára. Választásunk azért esett az online utazási irodák közül a Booking.com-ra, mert azon túl, hogy globálisan a legnagyobb szereplő ezen a piacon, számos lehetőséget kínál a szálláshelyek számára megjeleníteni akadálymentesítéssel kapcsolatos jellemzőiket. Fontos kiemelnünk, hogy adatbázisunk létrehozása során nem a weboldalokról származó adatok automatikus kinyeréséhez alkalmazott webscraping módszert alkalmaztuk. Döntésünk hátterében az a megfontolás állt, miszerint a kutatási cél miatt minden szálláshely esetén olyan módon kellett értékelni a Booking.com-ra feltöltött fényképeket, ami a technológia jelenlegi fejlettsége mellett, humán interakció nélkül igencsak pontatlan lett volna. Emiatt az adatgyűjtésben részt vevő személyeket arra kértük, hogy látogassanak el a megadott szálláshelyek Booking.com-os oldalára,

majd manuálisan gyűjtsék le az általunk kért jellemzőket és értékeljék az ott látható fényképeket az általunk megadott szempontok szerint. Megoldásunkkal biztosítottuk, hogy a lehetőségeink közül a lehető legnagyobb pontosságot érjük el, az egyes fényképek értékelése során.

A kutatásba összesen 9 ország magát valamilyen szinten akadálymentesítettnek valló szálláshelyeit vontuk be. A városok kiválasztásának alapja a COVID-19 járvány előtti utolsó év, 2019 vendégéjszaka-adatai voltak. A statista.com adatai alapján a sorrend ebben az évben a következő volt: London, Párizs, Berlin, Róma, Isztambul, Madrid, Barcelona, Bécs, Prága, Amszterdam, München és Hamburg. (Isztambul mint csak kisebb részben európai város, illetve az utolsó két helyen szereplő München és Hamburg nem lett bevonva az elemzésbe.) A minta legfontosabb jellemzőinek leíró statisztikáját az 1. táblázat foglalja össze.

1. táblázat – Table 1

A minta legfontosabb jellemzői országspecifikusan
Key characteristics of the sample by country

Város	n	Hotelek aránya a mintában	A Booking.com-os vendégértékelések átlagos száma	A Booking.com-os vendégértékelések átlaga	A fényképek átlagos száma a szálláshelyekről
Amszterdam	87	88,5%	2878,93	8,347	43,66
Barcelona	100	83,0%	2039,12	8,414	54,84
Berlin	100	82,0%	2352,97	8,06	42,52
London	100	88,0%	2541,38	8,372	54,09
München	100	94,0%	2104,98	8,236	42,04
Párizs	100	99,0%	1591,78	8,215	47,26
Prága	98	79,6%	1324,11	8,42	50,38
Róma	100	86,0%	1347,09	8,288	52,27
Bécs	100	78,0%	1922,56	9,521	49,96
Összesen	885	86,44%	2000,25	8,43	48,62

Forrás: Saját szerkesztés

Source: Own editing

A Booking.com-on összesen tizenhét előre definiált akadálymentesítéssel kapcsolatos szempontból választhatják ki a szálláshelyek önbevallás alapján, hogy melyiknek felelnek meg és ezáltal melyiket szeretnék megjeleníteni oldalukon. Jelen vizsgálatunk során a tizenhét szempontból kizártuk a nem mozgássérült akadálymentesítéshez kapcsolódókat és azokat is, amelyek elemszáma túl alacsony volt az elemzés lefolytatásához. Például a zuhanyszék meglétét egyetlen szállásadó állította csak magáról a 885 elemű mintában, így ezt és az ehhez hasonló elemszámú szempontokat kizártuk. Elemzésünkhöz ennek megfelelően végül az alábbi hat akadálymentesítéssel kapcsolatos szempontot tudtuk felhasználni:

- kerekesszéssel megközelíthető,
- vécé kapaszkodóval,
- magasított vécésésze,

- alacsony fürdőszobai mosdó,
- vészjelző a fürdőszobában,
- a felső szintek lifttel érhetőek el.

A hat szempont vendégek általi előzetes ellenőrizhetőségét összesen nyolc kérdés mentén mértük az adatfelvétel során. Ezeket az adatfelvevő személyeknek kellett értékelnie eldöntendő igen vagy nem válasszal aszerint, hogy mit lát a szállás adatlapján és az ott található fényképeken. A nyolc felhasznált kérdés az alábbi volt:

- A bejáratról található-e fénykép a szállás adatlapján?
- Található-e a közös étkezőhelyiségről fénykép a szállás adatlapján?
- A fényképeken látszanak-e a szobák ágyai?
- Látszik a fényképeken, hogy van vagy nincs küszöb a szobákban?
- A fürdőszobáról található fénykép a szállás adatlapján?
- A fényképeken látszik-e, hogy van vagy nincs kapaszkodó vagy beemelő a zuhanyzóban?
- Található-e lift az épületben? (Az egyetlen olyan kérdés, amit nem a fényképek alapján kellett ellenőriznie az adatfelvételt végző személyeknek, hanem a leírás alapján.)
- Található-e fénykép a liftről a szállás adatlapján?

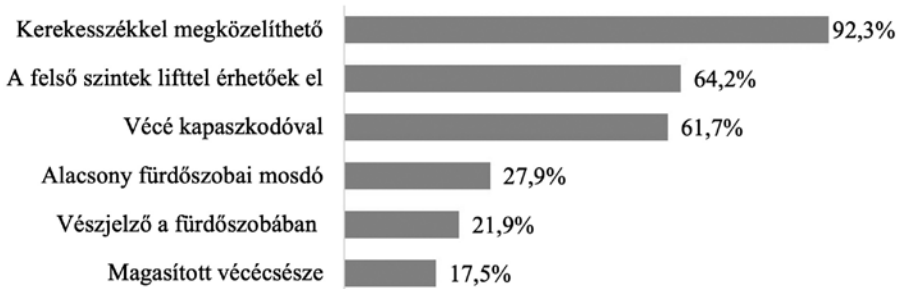
Adatfelvételünk során számos egyéb adatot is gyűjtöttünk a szálláshelyekről, jelen tanulmány elemzésébe azonban a kutatási cél mentén csak a fent bemutatott ismérveket használtuk fel. Elemzésünk során az adattisztítást követő első lépésként a változóink dichotóm jellegét figyelembe véve Khí-négyzet próbák segítségével teszteltük 5%-os szignifikancia határérték mellett, hogy mely esetekben fedezhető fel kapcsolat az adott akadálymentes szempont megléte és annak fényképekről történő ellenőrizhetősége között. Vagyis teszteltük, hogy az adott szempontok szerint magukat akadálymentesnek valló szálláshelyek szignifikánsan nagyobb arányban jelenítenek-e meg fényképet a szálláshely azon részeiről (például fénykép megléte a fürdőszobákról, a hálósobákról, vagy a közös étkezőhelyiségről), amiből látható az akadálymentesítés ténye, mint azok, akik az adott szempont szerint nem rendelkeznek akadálymentesítéssel. Ennek során csak olyan esetekben végeztünk Khí-négyzet próbát, ahol az adott akadálymentesítési szempont az adott kérdés relevánsnak tekinthető. Az ilyen lehetséges releváns vizsgálati párokból összesen tizenkettőt tudtunk azonosítani adatbázisunkban.

Elemzésünk következő lépéseként azonban kiszámoltuk mind a hat akadálymentesítési szempontunk és mind a nyolc leellenőrizhetőséggel kapcsolatos kérdésünk közös előfordulási gyakoriságait, nem csak a releváns esetekre vonatkozóan. Az így kapott eredményeket korrespondencia elemzésbe vonva próbáltuk megállapítani, hogy a fényképekkel való leellenőrizhetőség szempontjából mely akadálymentesítéssel kapcsolatos szempontok hasonlítanak egymásra. A korrespondencia elemzés során csak azokban az esetekben értelmeztük a kapott eredményeket, ha az inercia értéke 5% szignifikancia határérték mellett szignifikánsan különbözött a nullától. Az adatok elemzéséhez az IBM SPSS 28, míg vizualizációjukhoz a Microsoft 365 Excel szoftvereket alkalmaztuk.

Az empirikus kutatás eredményei

Empirikus kutatásunk kontextusba helyezéséhez az egyes változóink esetén tapasztalható gyakoriságokat a 2. és 3. ábrákon foglaltuk össze. Ezen a ponton ismét fontosnak tartjuk kiemelni, hogy a mintába specifikusan csak azok a szálláshelyek kerülhettek, akik bejelölték a Booking.com-on azt a fő kategóriát, miszerint a szálláshelyük rendelkezik

létesítményekkel fogyatékosággal élő vendégek számára. A 2. ábrán látható, hogy a mintánkban messzemenően a legnagyobb arányban (92,3%) a szálláshelyek saját bevallásuk szerint kerekesszékekkel megközelíthetők, amit a felső szintek lifttel való megközelíthetősége (64,2%) és a kapaszkodóval rendelkező vécével való rendelkezés (61,7%) követ. Alacsony fürdőszobai mosdóval (27,9%) és vészjelzővel a fürdőszobában (21,9%) viszont már a szállások jóval kisebb aránya, nagyjából negyede rendelkezik, míg magas vécészsze csak a szálláshelyek kevesebb, mint ötödében (17,5%) található az önbevallás alapján.



2. ábra Az akadálymentesítéssel kapcsolatos szempontok előfordulásának gyakorisága (n=885)

Forrás: saját szerkesztés

Figure 2 Frequency of the occurrence of accessibility aspects by country (n=885)

Source: Own editing

A 3. ábra alapján szinte az összes mintában szereplő szálláshely (99,2%) megjelenít fényképeket a szálláshelyek ágyairól, 96%-uk épületében található lift, 93,8%-ban a fürdőszobáról és 87,9%-ban a közös étkezőhelyiségről található fénykép az adatlapjukon, amely magas arányok mind igen pozitív jellemzőnek tekinthetők. A bejáratról (65,1%) már ennél kisebb arányban jelenítenek meg fényképeket, és a fényképekről csak a szálláshelyek 54,2%-a esetén lehet megállapítani, hogy a szobákban van-e küszöb. A fürdőszobai képeken a szálláshelyek 29%-a esetén látható, hogy van-e kapaszkodó vagy beemelők



3. ábra A vendégek általi ellenőrizhetőséghez felhasznált kérdésekre adott igen válaszok előfordulásának gyakorisága (n=885)

Forrás: saját szerkesztés

Figure 3 Frequency of yes responses to questions used for checkability by guests (n=885)

Source: Own editing

a zuhanyzóban és mindössze a szálláshelyek 9,7%-a jelenít meg valamilyen fényképet a liftről. A lifthez kapcsolódóan már az elemzés ezen pontján is látszik, hogy hiába van a szálláshelyek 96%-ában, amivel 64,2%-ban a legfelső szintek is megközelíthetők, ha csupán 9,7%-ban tudják a kerekesszékekkel közlekedők a fotók alapján leellenőrizni, hogy a lift számukra is kellően tágas-e.

Kutatásunk során Khí-négyzet próbák segítségével teszteltük, hogy mely esetekben fedezhető fel kapcsolat az adott akadálymentes szempont megléte és annak fényképekről történő ellenőrizhetősége között. Ennek eredményeit a 2. táblázat foglalja össze, amiben látható, hogy a vizsgált tizenkét változópár közül mindössze négy esetben sikerült szignifikáns kapcsolatot kimutatnunk. Azok a szálláshelyek, amelyek magukról azt állítják a Booking.com-on, hogy kerekesszékekkel megközelíthetők, szignifikánsan ($p=0,000 < 0,05$) magasabb arányban, 89,4%-ban jelenítenek meg a közös étkezőhelyiségekről fényképet az adatlapjukon, szemben azokkal, akik nem akadálymentesítettek ezen szempont szerint és így csak 70,6%-ban szerepelnek képek az adatlapjukon a közös étkezőhelyiségekről.

2. táblázat – Table 2

A Khí-négyzet próbák szignifikanciaszintje
Chi-square test significance level

Akadálymentesítési szempont	Akadálymentesítés leellenőrizhetősége	Szignifikanciaszint
Kerekesszékekkel megközelíthető	A bejáratról található-e fénykép a szállás adatlapján?	0,160
Kerekesszékekkel megközelíthető	Található-e a közös étkezőhelyiségekről fénykép a szállás adatlapján?	0,000
Kerekesszékekkel megközelíthető	A fényképeken látszanak-e a szobák ágyai?	0,570
Kerekesszékekkel megközelíthető	A képeken látszik, hogy van-e küszöb?	0,017
Kerekesszékekkel megközelíthető	Látszik a fényképeken, hogy van vagy nincs küszöb a szobákban?	0,410
Vécé kapaszkodóval	A fürdőszobáról található-e fénykép a szállás adatlapján?	0,253
Vécé kapaszkodóval	A fényképeken látszik-e, hogy van vagy nincs kapaszkodó vagy beemelő a zuhanyzóban?	0,000
Magasított vécécésze	A fürdőszobáról található-e fénykép a szállás adatlapján?	0,422
Vészjelző a fürdőszobában	A fürdőszobáról található-e fénykép a szállás adatlapján?	0,534
A felső szintek lifttel érhetőek el	Található-e lift az épületben?	0,000
A felső szintek lifttel érhetőek el	Található-e fénykép a liftről a szállás adatlapján?	0,475
Alacsony fürdőszobai mosdó	A fürdőszobáról található-e fénykép a szállás adatlapján?	0,273

Forrás: saját szerkesztés

Source: own editing

A kerekesszékekkel való megközelíthetőség és a fényképeken a küszöb milyenségének láthatósága között szintén szignifikáns kapcsolatot ($p=0,017 < 0,05$) azonosítottunk. Ez alapján a kerekesszékekkel megközelíthető szálláshelyek 55,3%-a esetén állapítható meg a fényképek alapján, hogy van-e küszöb a szálláshely szobáiban, amely aránya a kerekesszékekkel nem megközelíthető szálláshelyek esetén csupán 41,2%. Hasonlóan, amelyik szálláshelyen található vécé kapaszkodóval, ott szignifikánsan ($p=0,000 < 0,05$) magasabb arányban vannak fényképek a fürdőszobáról (33,2% a 22,4%-kal szemben), és ahol a felső szintek elérhetők lifttel, ott szignifikánsan magasabb ($p=0,017 < 0,05$) arányban van bejelölve az adtalapon, hogy van egyáltalán lift az épületben (99,6% a 89,6%-kal szemben). Érdekes, hogy olyan szálláshelyet is azonosítottunk, aki azt állítja magáról, hogy a felső szintek elérhetők lift segítségével, de a leírás alapján nem is található lift az adott épületben. Aggasztó, hogy a tizenkét vizsgált változó párból a 2. táblázatban látható módon nyolc esetben nem sikerült szignifikáns különbségeket azonosítanunk. Tehát megállapítható, hogy az ezen szempontok szerint magukat akadálymentesnek valló szálláshelyek az átlaghoz képest nem tesznek plusz erőfeszítéseket az akadálymentesítés tényének fényképekkel való ellenőrizhetősége érdekében az általunk vizsgált kérdések nézőpontjából.

Elemzésünk ezen pontján kiszámoltuk mind a hat akadálymentesítési szempontunk és mind a nyolc leellenőrizhetőséggel kapcsolatos kérdésünk közös előfordulási gyakoriságait. Ezt követően az így kapott eredményeket korrespondencia elemzésbe vonva próbáltuk megállapítani, hogy a fényképekkel való leellenőrizhetőség nézőpontjából mely akadálymentesítéssel kapcsolatos szempontok hasonlítanak egymásra. Vagyis a hat akadálymentesítéssel kapcsolatos szempontot és a nyolc leellenőrizhetőségi kérdést egyszerre szerettük volna egyetlen elemzésbe vonni. A korrespondencia elemzés során azonban az inercia értéke nem különbözött szignifikáns mértékben a nullától ($p=0,876 > 0,05$), így a korrespondencia térkép értelmezése sem vált lehetségessé. Ennek jelentése, hogy az akadálymentesítési szempontok összessége nem mutat szignifikáns kapcsolatot az ellenőrizhetőséggel kapcsolatos kérdések összességével. Tehát a korrespondencia elemzés eredménye a KHI-négyzet próbák eredményével összhangban azt bizonyítja, hogy ha meg is adnak akadálymentesítéssel kapcsolatos jellemzőket magukról a Booking.com-on az egyes szálláshelyek, akkor az esetek jó részében már nem fordítanak figyelmet az akadálymentes jellemzők fényképeken való leellenőrizhetőségére is.

Összefoglalás és az akadálymentesség explicitté tételére vonatkozó konkrét javaslatok

Az általunk megalkotott speciális hermeneutikai központú elméleti keret és az állításainkat, gondolatainkat alátámasztani szándékozó empirikus kutatás az ember által alkotott mesterséges terek kapcsán egy olyan vizsgálódási szempontrendszer tengelyei mentén mozog, amelynek centrumában a személyes akadálymentességi és akadálymentesítési igények figyelembevétele és kielégítése áll. Meggyőződésünk, hogy a Polányi Mihály által ránk hagyományozott, személyes tudásra fókuszáló „filozófiai program” kifejezetten jól alkalmazható a turizmus és a vele szoros összefüggésben álló társadalomföldrajzi dimenziók feltérképezése során.

Az akadálymentesség és az akadálymentesítés általunk szorgalmazott paradigma-szintű megkülönböztetésének szükségessége egyre inkább nyilvánvalóvá válik életünk sok-sok területén. Gondolunk itt arra, hogy hasonló módon a fenntarthatóság fogalom- és gyakorlatvilágához, az akadálymentesítés is egyre inkább ismert elméleti és gyakorlati olvasata mindennapjainknak (MEDARIĆ, Z. et al. 2021; PÉCSEK, B. 2015). Azonban meg-

győződésünk, hogy az akadálymentesítés értelmezési és megvalósítási módjai kifejezetten sok és alapvető hiányosságot tartalmaznak, illetve, ha kellő nyitottsággal, személyes tudásból fakadó elkötelezettséggel és tapasztalattal felvértezve, a javítás és a megértés szándékával közelítünk a területhez, jóval többet tudhatunk meg például az ember és az őt körülvevő fizikai tér viszonyairól is.

Tanulmányunk éppen ezért vállaltan egyrésztől filozófiai szemszögből közelíti meg a problémát, másrésztől egy olyan empirikus kutatás sajátos ötvözete, amely – bízunk benne – jól rávilágít az akadálymentesítés és az akadálymentesség közötti különbségekre, de ezen túlmenően a „kettejük” alapvetően organikus és szinergikus viszonyaira is. Ezt az *1. ábrával* illusztráltuk (FARKAS J. et al. 2022b).

Mint láthatjuk, az ürességtermészetű létezésvilág körülöleli és „karakterizálja” is az emberi létezés és ezáltal az annak teret adó környezetünk milyenségét, melyet technológiai és szellemi módon is igyekszünk akadálymentessé és akadálymentesítetté tenni. A halmazok metszéspontjában található „valós létezés szférája” a létalap ürességtermészeténél fogva „tartalmazza” a személyes karaktervonások hatásait, vagy azoknak a nem figyelembe vételét.

Tanulmányunk tehát erre a személyes létezésdimenzióra fókuszál, törekedve arra, hogy az akadálymentesítés és az akadálymentesség paradigmáit egyre alaposabban tudjuk górcső alá venni. Egyrésztől igyekszünk felhívni a figyelmet arra az egyszerű tényre, miszerint az általunk több esetben funkcionális fogyatékosággal élőknek nevezett emberek ugyanolyan élet- és utazásélményekre vágnak, mint az úgynevezett „egészséges” társaik (GONDA T. – RAFFAY Z. 2021; GONDA T. et al. 2019; LÄTTMAN, K. et al. 2019). Úgy is fogalmazhatunk, nincsenek élményigény-fogyatékoságok, vagyis értelmezésünk szerint a fogyatékoság nem szubsztanciális, azaz ürességjellege ezen kontextus mentén is alátámasztható. Másrészt az élmények átéléséhez ezen társadalmi csoport tagjainak esetében az átlagnál másabb, bizonyos értelemben összetettebb épített környezeti „együttállásra” van szükség (MICHALKÓ G. 2023). Ez elméletileg és gyakorlatilag is igazolható módon akkor tud megvalósulni, ha esetünkben a szállásadók az akadálymentesként hirdetett ingatlanok esetében kialakítanak egy olyan kontrollíng-rendszert, amelynek megalkotásába bevonnak érintett, azaz fogyatékosággal élő embereket (is) (CSERTI-SZAUER Cs. et al. 2022). Ez természetesen nem azt jelenti elsősorban, hogy minden, ebben az esetben a Booking.com által hirdetett szálláshelyet felkeres ez a hozzáértő emberekből álló szakértői team, hanem elsősorban a szállásadók által rendelkezésre bocsátott fényképek, videók és méretarányos tervrajz alapján megközelítő pontossággal meg tudják határozni az adott szálláshely akadálymentesítési paramétereit és státuszát. Ezen felmérés és vizsgálódás alapján lehetne megjeleníthető az oldalon az adott ingatlan akadálymentesítési státusza.

Mint az empirikus kutatásunk eredményeiből láthatjuk, a jelenleg az oldalra feltett képek alapján nem vagy alig eldönthető, hogy az adott szálláshely mennyire használható egy akadálymentesítési igényű utazó számára. Fontosnak tartjuk megjegyezni, az általunk javasolt előzetes akadálymentesítési audit sem csodaszer a személyes jellegű igények lehetséges teljesülésének tekintetében, azonban jóval több valós információt szolgáltathat az utazni vágyó fogyatékosággal élő emberek számára (MEZŐ N. 2019).

Bízunk benne, hogy az eddigiekből kiolvasható: pontosítani és javítani vagyunk képesek közös erővel az elérhető információk hitelességét és minőségét, annak érdekében, hogy az akadálymentességi igényű utazók ezek alapján reálisabban tudják felmérni a leendő szálláshelyük akadálymentesítési paramétereit. Természetesen szinte lehetetlen olyan akkreditációs és kommunikációs mechanizmust, illetve hozzáférést biztosítani, amely a személyes térkialakítási és térhasználati igényeket és lehetőségeket a keresés során segíteni, illetve tükrözni tudja. Ezért az akadálymentesítés technológiai aspektusait

kiegészítő, filozófiai értelemben azokat „megalapozó” szellemi és eszmei emberi cselekvésmódok ismerete és alkalmazása véleményünk szerint az, ami feloldja a személyes jellegű térhasználatosági paradoxont.

Megjegyezzük, az empirikus kutatási fejezetben akaratlagosan használjuk szinte kizárólag az akadálymentesítés fogalmát és gyakorlatát, ezzel is igyekeztünk rámutatni arra, hogy a főáramú gondolkodásmódban, így az ilyen típusú „klasszikus” kutatómódszertanokban sem tudjuk megjeleníteni az akadálymentességet, illetve ezzel összefüggésben a személyes igényeket és lehetőségeket. A kutatás korlátairól ezzel összefüggésben a következőket tudjuk elmondani: rendkívül nehéz volt meghatározni a vizsgálati paraméterek (fényképek, kommentek, önr riportok etc.) körét úgy, hogy azok statisztikai és matematikai modellezhetősége megvalósítható legyen és tudományosan alátámasztható eredményeket implikáljanak. Ennek ellenére az elvégzett munkát sikeresnek ítéljük, még akkor is, ha az általunk központi igazodási pontként kezelt személyes térhasználat és térélmény-jelleg mérhetősége szinte kivitelezhetetlen.

Igyekszünk tehát az akadálymentesség fogalom- és létmegélési módozatainak kidolgozásával és megismertetésével pozitív hatást gyakorolni úgy a tudományos közösségre, mint a hétköznapi üzleti életre, de ezáltal összességében a mindennapi valóságunkra is. Tudvalévő, hogy a saját szociokulturális közegünkben manapság egyre nehezebben mondható ki direkt módon egy társadalmi szituáció és létezésélményről, hogy nem minden aspektusában konformizálható, illetve megoldható (BYUNG-CHUL, H. 2020). Az akadálymentesség és annak személyes és közösségi térre vonatkozó „axiómái” véleményünk szerint ebbe a körbe tartoznak, azonban a filozófusoknak és a kutatóknak, meggyőződésünk, elemi kötelessége vizsgálgatni az ilyen és ehhez hasonló területeken, éppen azért, hogy a valóság(ok) és az ember viszonya reális maradjon és bizonyos idealisztikus elvárások és „gyakorlatok” eszmékké és létélményekké tudjanak válni (HEIDEGGER, M. 1945).

Vizsgálódásunk és kutatásunk tehát reményeink szerint megnyitja a kapukat a tudomány és a hétköznapi gyakorlatának világában is azon szemlélet kidolgozására, befogadására és alkalmazására, amelyet mi akadálymentesség-teremtésű emberi eszmének és cselekvésnek nevezünk. Erre azért is szükség van meglátásunk szerint, mert a kutatási eredményeink azon hipotézisünket is megerősítették, miszerint az akadálymentesként hirdett szálláshelyek esetében igen nehezen eldönthető, hogy szándékoltan vagy a szükséges ismeretek hiányából fakadóan történik a félreinformálás, amely a biztonság aspektusából nézve akadálymentességi igényű utazók közösségének félrevezetése.

Az általunk végzett munka jellegéből adódóan a tér, a hozzá kapcsolódó utazási élménymegélés és a mindezekhez elengedhetetlenül szükséges akadálymentesítés, akadálymentesség fogalmi, eszmei és gyakorlati keretek összesége. Bízunk benne, hogy mindez kellően plasztikusan érzékelteti az ember és az ő létezését biztosító tereknek az ürességtermészetét, vagyis azt a potencialitás-dimenziót, amelynek aktuálissá tételével például a fogyatékoság általánosan ismertnek vélt megjelenési és megélési formái az eddigieknél jelentősen pozitívabb megvilágításba kerülnek. Másrésztől bízunk abban is, sikerült felhívni a figyelmet arra az egyszerű tényre, miszerint az akadálymentesség nem kizárólag egy elvontnak tekinthető filozófiai fogalom, mint inkább egy olyan élet- és térértelmezési „gyakorlatok” összessége, mely a fogyatékoság eredendően negatív konnotációit az emberi létezés sajátos, de mégiscsak el nem különülő részeként tételezi.

Végül, de nem utolsósorban pedig meggyőződésünk szerint rávilágít az általunk végzett vizsgálódás egyrésztől a szállásadói és disztribútori felelősség kérdésére, továbbá az utazásbiztonság ezen aspektusokból kevésbé vizsgált területeire is. Így a tér értelmezésünk szerint egyaránt jelenti létezésünk fizikai kereteit, azok eredendően akadály-

mentesség-természetű manifesztációit, és a létezés megismerését lehetővé tevő fizikai utazások „háttérvilágait” is.

FARKAS JÁCINT

BGE Vezetés és Emberi Erőforrás Fejlesztés Tanszék, Budapest

BCE CIAS Gazdaságtudományi Központ, Budapest

HUN-REN CSFK Földrajztudományi Intézet, Budapest

farkas.jacint@uni-bge.hu

CSÓKA LÁSZLÓ

PTE Közgazdaságtudományi Kar, Marketing és Turizmus Intézet, Pécs

csoka.laszlo@ktk.pte.hu

RAFFAY ZOLTÁN

PTE Közgazdaságtudományi Kar, Marketing és Turizmus Intézet, Pécs

raffayz@ktk.pte.hu

IRODALOM

- ARISZTOTELÉSZ 2002: *Metafizika*. – Lectum Kiadó, Budapest. 417 p.
- AYAZLAR, R. A. 2014: *Dynamic Packaging Applications In Travel Agencies*. – *Procedia–Social and Behavioral Sciences*. 131. pp. 326–331. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.04.125>
- BERGSON, H. 2007: *The Creative Mind. An Introduction to Metaphysics*. – Dover Publications, Mineola. 240 p.
- BYUNG-CHUL, H. 2020: *A rítus eltűnése*. – Typotex Kiadó, Budapest. 120 p.
- CLUTTON-BROCK, T. – WEST, S. – RATNIEKS, F. – FOLEY, R. 2009: *The evolution of society*. – *Philosophical Transactions of the Royal Society B: Biological Sciences*. 364. 1533. pp. 3127–3133. <https://doi.org/10.1098/rstb.2009.0207>
- CSAPÓ J. – VÉGI SZ. 2021: *Összefoglalás, elképzelések a világjárvány utáni időszak nemzetközi és hazai turizmusáról*. – In: CSAPÓ J. – VÉGI SZ. (szerk.): *A globális, lokális és a globális turizmus jelenlegi szerepe és jövője elméleti és gyakorlati megközelítésben*. PTE KTK Marketing és Turizmus Intézet, Pécs. pp. 138–145.
- CSERTI-SZAUER CS. – SÁNDOR, A. – KATONA, V. – KÖNCZEI, GY. 2022: *Social Innovation in Higher Education from a Disability Studies Perspective*. – In: CARMEN, P. – KATRI-LIIS, L. – NICHOLAS, S. (eds.): *Social Innovation in Higher Education: Landscape, Practices, and Opportunities*. Springer, Cham. pp. 273–293. https://doi.org/10.1007/978-3-030-84044-0_13
- European Commission 2014: *Economic impact and travel patterns of accessible tourism in Europe*. – Presentation of the key study findings.
- FARKAS J. 2022: *The Potential for Fulfilment in Existential Disability: Insights into the Meaning of the Concept*. – Ph.D. Thesis, Corvinus University of Budapest, Budapest.
- FARKAS J. – CSILLAG S. – FEKETE-FROJIMOVICS Zs. 2022a: *Az organikus jogalkotás a társadalmi akadálymentesség tükrében*. – *Jogelméleti Szemle*. 3. pp. 65–77. <https://doi.org/10.59558/jesz.2022.3.65>
- FARKAS J. – RAFFAY Z. – DÁVID L.D. 2022b: *Fundamental Accessibility and Technical Accessibility in Travels– The Encounter of Two Worlds Which Leads to a Paradigm Shift*. – *Sustainability*, 14. 7. 3765. <https://doi.org/10.3390/su14073765>
- FARKAS J. – RAFFAY Z. – PALLÁS E.I. – FEKETE-FROJIMOVICS Z. – ZSARNÓCZKY M.B. – DÁVID L.D. 2022c: *Contexts of Networking and Travelling in the Light of Buddhist “Wisdom” and Life Philosophy–Management of Accessibility and Barrier Generation in Tourism*. – *Sustainability*. 14. 18. 11123. <https://doi.org/10.3390/su141811123>
- FARKAS J. – RAFFAY Z. – DÁVID L.D. 2022d: *Az akadálymentesítés és az akadálymentesség az utazói létezés dimenzióiban–két világ paradigmaváltó találkozása*. – *Turizmus Bulletin*: 22. 4. pp. 46–54. <https://doi.org/10.14267/TURBULL.2022v22n4.5>
- FARKAS J. – RAFFAY Z. – PETYKÓ Cs. 2022e: *A New Approach to Accessibility, Disability and Sustainability in Tourism–Multidisciplinary and Philosophical Dimensions*. – *Geojournal of Tourism and Geosites*. 40. 1. pp. 319–326. <https://doi.org/10.30892/gtg.40138-834>

- FARKAS J.–RAFFAY Z.–KÁRPÁTI J.–FEKETE-FROJIMOVICS Z.–DÁVID L.D. 2023: The Dialectics of (Deep) Accessible Tourism and Reality—Hermeneutics of a Journey to Madrid. – *Sustainability*. 15. 3257. <https://doi.org/10.3390/su15043257>
- FARKAS J.–RAFFAY Z. 2023: Az akadálymentességtől mentes helyek veszélyei az utazói létformára, avagy egy 2022 nyarán megvalósult madridi utazás „hermeneutikája”. – In: MICHALKÓ G.–RÁTZ T. (szerk.): A turizmus válságjelenségei. Turizmus Akadémia 12. Kodolányi János Egyetem CSFK Földrajztudományi Intézet Magyar Földrajzi Társaság, Székesfehérvár–Budapest. <http://real.mtak.hu/id/eprint/171056> <https://doi.org/10.15201/TA12-4>
- FEHÉR J. 1997: Nágárdzsuna, a Mahájána Buddhizmus Mestere. – Farkas Lőrinc Imre Könyvkiadó, Budapest. 261 p.
- FEYERABEND, P.K. 2019: Three Dialogues on Knowledge. – https://archive.org/stream/PaulFeyerabend/Paul+K.+Feyerabend+Three+Dialogues+on+Knowledge_djvu.txt (Letöltve: 2022 augusztus 29)
- FRANCIS, L.–SILVERS, A. 2016: Perspectives on the Meaning of “Disability”. – *AMA Journal of Ethics*. October 2016. 18. 10. pp. 1025–1033. <https://doi.org/10.1001/journalofethics.2016.18.10.pfor2-1610>
- GADAMER, H-G. 2000: A filozófia kezdete. – Osiris, Budapest. 325 p.
- GEHLEN, A. 1976: Az ember – természete és helye a világban. – Gondolat Könyvkiadó, Budapest. 622 p.
- GONDA T. 2016: A Turisztikai termékfejlesztés elméleti alapjai. – PTE KPVK, Szekszárd. 226 p.
- GONDA T.–NAGY D.–RAFFAY Z. 2019: The impact of tourism on the quality of life and happiness. – *Interdisciplinary Management Research/Interdisziplinäre Managementforschung*. 15. pp. 1790–1803.
- GONDA T.–RAFFAY Z. 2021: A fogyatékossgal élők utazási szokásai. – *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*. 6. pp. 20–38. <https://doi.org/10.15170/TVT.2021.06.01.02>
- GRECO, G.M. 2018: The nature of accessibility studies. – *Journal of Audiovisual Translation*. 1. 1. pp.205–232. <https://doi.org/10.47476/jat.v1i1.51>
- HEIDEGGER, M. 1945: Mi a metafizika? – Egyetemi Nyomda, Budapest. 23 p.
- HEIDEGGER, M. 2019: Lét és idő. – Osiris Kiadó és Szolgáltató Kft., Budapest. 512 p.
- INGER, M. L.–PER, K. S. 2015: (Dis)ability and the experience of accessibility in the urban environment. *Alter – European Journal of Disability Research/Revue Européenne de Recherche sur le Handicap*. 10. 2. <https://doi.org/10.1016/j.alter.2015.11.003>
- JASPERS, K. 1975: *Great Philosophers: Anaximander, Heraclitus, Parmenides, Plotinus, Lao-Tzu, Nagarjuna*. Mariner Books, New York. 138 p.
- JASPERS, K. 2008: *Mi az Ember? – Filozófiai Gondolkodás Mindenkinék*. – Media Nova Kft., Budapest. 316 p.
- JASPERS, K. 2003: *Way to Wisdom: An Introduction to Philosophy*. – Yale University Press: New Haven. 224 p. <https://doi.org/10.12987/9780300163575>
- KROPOTKIN, P.A. 1902: *Mutual Aid, a Factor of Evolution*. – McLure Phillips & Co., New York.
- LÄTTMAN, K.–OLSSON, L. E.–FRIMAN, M.–FUJII, S. 2019: Perceived Accessibility, Satisfaction with Daily Travel, and Life Satisfaction among the Elderly. – *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 16. 22. 4498. <https://doi.org/10.3390/ijerph16224498>
- LEIBOWITZ, L. 1969: Dilemma for social evolution: The impact of Darwin. – *Journal of Theoretical Biology*. 25. 2. pp. 255–275. [https://doi.org/10.1016/S0022-5193\(69\)80063-9](https://doi.org/10.1016/S0022-5193(69)80063-9)
- MAROSÁN B.P. 2004: Variációk az élettörténetre. – *Filozófiai Szemle*. 4. pp. 495–523.
- MARTIN-FUENTES, E.–MOSTAFA-SHAALAN, S.–MELLINAS, J.P. 2021. Accessibility in Inclusive Tourism? Hotels Distributed through Online Channels. – *Societies*. 11. 34. <https://doi.org/10.3390/soc110200>
- MEDARIC, Z.–SULYOK J.–KARDOS S.–GABRUČ, J. 2021: Lake Balaton as an accessible tourism destination—the stakeholders’ perspectives. – *Hungarian Geographical Bulletin*. 70. 3. pp. 233–247. <https://doi.org/10.15201/hungeobull.70.3.3>
- MEZŐ N. 2019: Az információk hozzáférhetőségének centrális jelentősége az akadálymentes turizmusban. Szakdolgozat, BGE, Budapest.
- MICHALKÓ G.–NÉMETH, J.–BIRKNER, Z. (szerk.) 2022: *Turizmusbiztonság, járvány, geopolitika*. – Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Közhasznú Nonprofit Kft., Budapest. 183 p. <https://doi.org/10.1556/9789634548683>
- MICHALKÓ G. 2023: A turizmus esszéje. – Akadémiai Kiadó, Budapest. 104 p.
- PAKSI D. 2015: *Személyes valóság*. – L’Harmattan, Budapest. 634 p.
- PÉCSEK B. 2015: The role of slow design elements in managing tourist flow on the example of Bruges, Belgium. – *Hungarian Geographical Bulletin*. 64. 2. pp. 143–154. <https://doi.org/10.15201/hungeobull.64.2.5>
- POLÁNYI M. 1994: *Személyes tudás I-II. – Úton egy posztkritikai filozófiához*. – Atlantisz, Budapest. 680 p.
- RICOEUR, P. 2016: *Hermeneutics and the Human Sciences*. – Cambridge University Press, Cambridge. 313 p.
- VÉGH J. 2023: *Létkerék. Bevezetés a buddhista alaptanítások képi ábrázolásába*. – Damaru Könyvkiadó, Budapest. 236 p.

A GAMIFIKÁCIÓ ESZKÖZEI ÉS ALKALMAZÁSI LEHETŐSÉGEI A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI FOLYAMATOKBAN

TÓBIÁS KATINKA

GAMIFICATION TOOLS AND THEIR POSSIBLE APPLICATIONS
IN URBAN PLANNING PROCESSES

Abstract

One of the major social problems of our time with regard to city planning is the increasing difficulty of incentives. This phenomenon is growing not only in education, but also in community planning processes. Gamification, a new phenomenon and methodology aimed at motivation, can offer a solution to this problem. Only in the last few years has there been a significant increase in scientific research in this field, mainly at the international level and in the field of education, but there is also a growing body of good practices in gamification of participatory urban development. However, it is not yet widespread in Hungarian practice, nor can we necessarily speak of conscious gamification in the case of gamified events. Based on the previous research, a content analysis of relevant games was conducted. As a result, a gamification toolkit was compiled and organised into three main categories: player elements, software elements, and tangible tools. By adopting these in a suitable and coordinated way, it is possible to gamify urban development and enhance the role and effectiveness of community planning in order to increase citizen motivation and participation.

Keywords: gamification, participation, urban planning, methodology

Bevezetés

Egy település működésében résztvevő szereplők között kiemelkedő szereppel bírnak az ott élők. Ők azok, akik használják minden nap a település tereit, hozzájárulnak az ottani tértermeléshez, a helyi kultúrához, meghatározzák a hely szellemét. A lokális konfliktusok az ott élő különböző társadalmi csoportok között zajlanak, ugyanakkor megvannak a közösségi lét, az egész települést érintő események kitüntetett helyszínei is (FÖLDI Zs. 2009). Ebből fakadóan a helyi társadalom aktív használója és alakítója a városi tereknek. Mindebből arra lehetne következtetni, hogy az érintett lakosság a kapcsolódó döntésekben aktívan részt vesznek. Azonban ma ennek az ellenkezőjét lehet tapasztalni: a lakosságot egyre nehezebb bevonni a különféle településfejlesztési tevékenységekbe, pedig a saját lakóhelyük, környezetük, az általuk használt városi terek alakításáról van szó, így érdekükben állna a részvétel (KOC SIS J. B. 2019). A probléma mögött megbúvó legfőbb ok egy önmagát erősítő folyamat: a lakosság nem azt tapasztalja, hogy számít a véleményük, vagy a fejlesztések az ő érdeküket szolgálnák, emiatt csökken a motivációjuk, hogy részt vegyenek a közösségi fejlesztési eseményeken (CUPPS, D. S. 1977). Hazánkban a dilemmát tovább erősíti egyrészt az, hogy a helyi társadalmi csoportok között meglévő feszültségek a participációs folyamatban is megjelennek, mely akadályozza kooperációt (szakember-civil-vezető), másrészt, hogy eleve az önkormányzatok is tartózkodnak a helyiek bevonásától (KOC SIS J. B. 2019). Így tulajdonképpen egyfajta szakadék keletkezik az önkormányzatok és a helyi lakosság között.

Az említett problémákra egy megoldási lehetőséget kínálhat a gamifikációs szemlélet adaptálása, ami révén csökkenthető az ellentét a résztvevők között, erősíthető az állampolgári aktivitás és megvalósítható a participatív tervezés és fejlesztés.

A gamifikáció és a hozzá kapcsolódó megoldások, módszerek – bár talán az oktatásban a legerjedtebbek – egyre szélesebb körben jelennek meg a különféle tudományokban és szakterületeken, így a településfejlesztésben is, melyre a következő fejezetben több példát is lehet látni. Az angol gamification szóból eredő magyarosított gamifikációt a leggyakrabban játékosításként lehet fellelni több tudományterület szakirodalmában, például mint digitális innováció (NAGY SZ. – MOLNÁRNÉ KONYHA Cs. 2019), a zenei fesztiválokon lévő bevonás által (IVÁNYI T. 2020), vagy a tanórai gamifikáció (KISS B. et al. 2021.).

A gamifikációs folyamat során játékos elemek segítségével hozzájárulnak az érdeklődés felkeltéséhez és a motiváció növeléséhez – legyen szó hétköznapi tevékenységekről, tanulásról vagy munkáról (ARNOLD, B. J. 2014). A hazai példák esetében azonban nem jellemző, hogy szerepel az események címében a „gamifikáció” vagy „játékos” szó, ugyanakkor a tevékenységek tartalmából kiderül, hogy nem a megszokott módszertant használták például egy közösségi gyűlés esetében (Budapesten a Kaszásdűlő (Budapest III. kerület) vagy a Déri Miksa utca felújítása (RÉV8) esetében). Ha a gamifikációt sikeresen alkalmazzák, akkor a megszokott folyamatok megújulnak; ugyan nem változik a lényegük, de a kivitelezésük módja – és ezáltal a hatékonyságuk – azonban annál inkább.

Amikor felmerül egy településfejlesztéshez kapcsolódó esemény, egy pályázat, egy felmérés játékosá tétele, fontos tisztában lenni a lehetséges eszközökkel, azok helyes alkalmazásával, a használatukkal kapcsolatos lehetséges hátrányokkal, a költségekkel, és hogy mennyire rugalmasan adaptálhatóak egy már megszokott folyamatba. Ehhez kíván kiindulópontként szolgálni ez a tanulmány, amelynek célja egy olyan gamifikációs eszköztár bemutatása, amely segítségével kidolgozható egy városfejlesztésben, -tervezésben és -rendezésben is használható gamifikációs módszertan, legyen szó közösségi tervezésről, közmeghallgatásról, vagy közösségi térfelújításról.

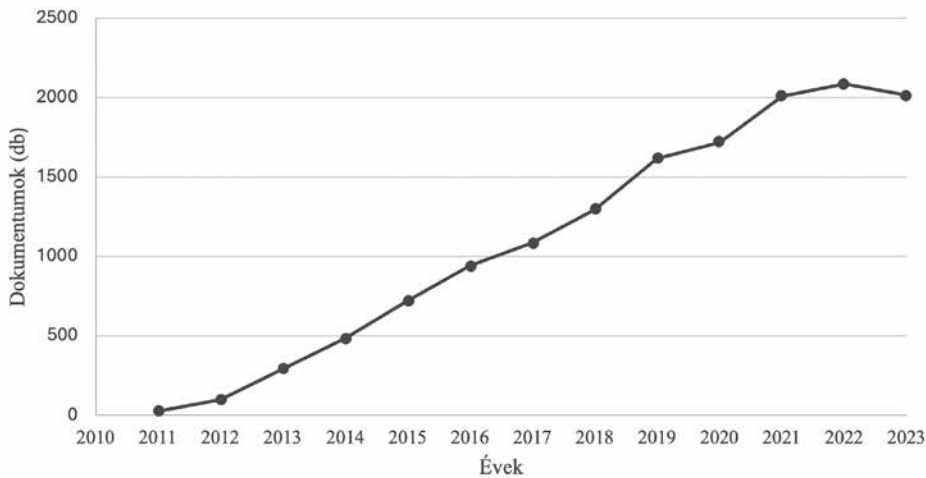
Az eszköztár kialakítását a szakirodalom és esettanulmányok elemzése, valamint egy saját játékelemzés segítette elő. A tanulmány a szakirodalmi áttekintéssel kezdődik, melyet már megalósult nemzetközi és hazai játékosítási példák bemutatása követ. Ez után ismertetem az empirikus kutatás leglényegesebb mozzanatait, majd az ezek alapján összeállított gamifikációs eszköztárat mutatom be, valamint azt, hogy ezt hogyan lehet hasznosítani a fejlesztéspolitikában.

A gamifikáció megjelenése a szakirodalomban – áttekintés

Szakirodalmát tekintve megállapítható, hogy a gamifikáció egy új jelenség. A Scopus keresési funkciója alapján „gamification” kereső szó alatt csupán nagyjából tíz éve születnek jelentősebb számban publikációk a témában, igazán kiemelkedően pedig csak az elmúlt négy évben (*1. ábra*).

A téma iránti érdeklődést megerősíthette a COVID-19 miatt (is) erősödő digitalizáció (AMANKWAH-AMOAH, J. et al. 2021; ZHALA, M. – EGEDY, T. 2022), ami lehetővé tette az olyan virtuális osztálytermi játékok elterjedését, mint a Kahoot! vagy a Quizlet (NIETO-ESCAMEZ, F. A. – ROLDÁN-TAPIA, M. D. 2021). Szűkítve a keresést a „gamification AND urban” keresőszavakra összességében kevesebb a publikációk száma, ugyanakkor az elmúlt évtizedben ebben az esetben is megfigyelhető a tudományos munkák mennyiségének növekedése (*2. ábra*). Ennek oka, hogy a módszer elsősorban az oktatásban terjedt el a fentebb említett osztálytermi gamifikáció széleskörűbb elterjedése miatt, azonban a településfejlesztésben még nem történt meg ez a jelentős térhódítása.

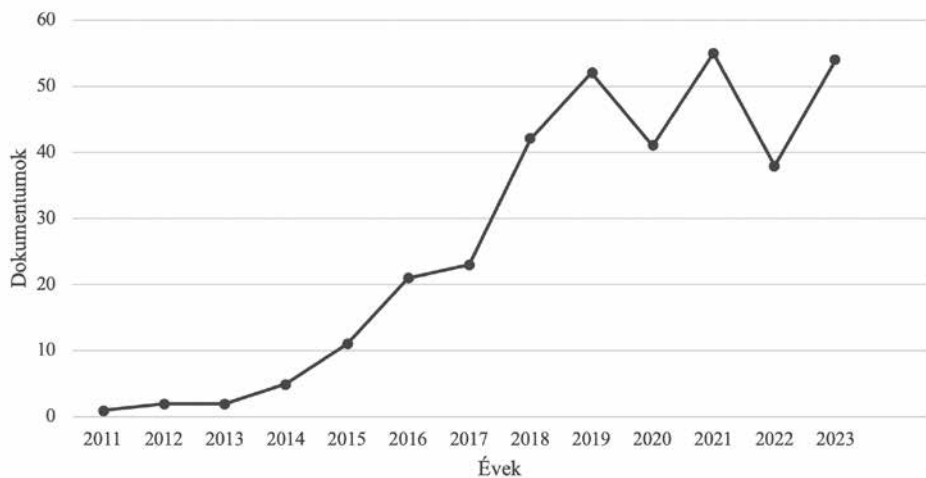
A játékosítást több szerző is próbálta definiálni, a feldolgozott szakirodalomban a leginkább hivatkozott munka úgy határozta meg a fogalmat, mint „játék dizájn elemek



1. ábra Scopusos találatok száma a „gamification” kulcsszóra

Figure 1 Scopus results for the keyword „gamification”

Forrás/Source: Scopus keresés 1 alapján saját szerkesztés/Own editing based on Scopus search 1



2. ábra Scopusos keresési találatok száma a „gamification” és az „urban” kulcsszavakra

Figure 2 Scopus results for the keywords „gamification” and „urban”

Forrás/Source: Scopus keresés 2 alapján saját szerkesztés/Own editing based on Scopus search 2

használata nem-játék kontextusban” (DETERDING, S. et al. 2011). Később ARNOLD, B. J. (2014) Gabe Zichermanra alapozva olyan szempontból közelítette meg a gamifikációt, amely eredményeképpen kiemelte, hogy nem feltétlen arról van szó, hogy kész játékokat kell fejleszteni, hanem alapvetően a játékos gondolkodásra kell fektetni a hangsúlyt, illetve a játékos mechanikák segítségével lehet elérni a felhasználókat. KIRYAKOVA, G. et al. (2014) Karl M. Kapp munkáját alapul véve ez előbbi a definíciót a játékok esztétikájának említésével egészítik ki, illetve szó esik a motiválásról, a tanulás támogatásáról és a problémamegoldásról is. Mindezeket összesítve megállapítható, hogy a gamifikáció legfontosabb összetevői a játékos gondolkodás, a játék dizájn elemek, elérés és motiválás.

Azonban önmagában nem elég definiálni a fogalmat, fontos megvizsgálni, hogy mi miatt lehet kivitelezhető a módszer. A gamifikációnak általánoson alkalmazott jellemzői vannak, melyek által adaptálni lehet a játékosítási szemléletet: ezek a felhasználók, pontok, jelvények, ranglisták, kihívások és szintek. Ezek az elemek szinte mindegyik játékban megtalálhatóak, nemcsak a digitális típusúakban (KIRYAKOVA, G. et al. 2014). Ezek beépítése a tervezési és fejlesztési gyakorlatba elősegítheti a bevezetésben említett probléma, vagyis a lakossági motiválatlanság és a szereplők között fennálló konfliktusok megoldását.

A fentebb említett szerzők munkája esetében meg kell jegyezni, hogy ők elsősorban oktatási kontextusban vizsgálták a gamifikációt, habár ARNOLD, B. J. (2014) tesz említést a módszer marketing szférában való adaptációjáról is. A tanulmány központi kérdéséhez közelebb visz BEREITSCHAFT, B. (2016) munkája, aki azt vizsgálta, hogy a városszimulátor játékok mennyire vannak hatással arra, hogy a felhasználók hogyan ítélik meg a város strukturális működését, valamint, hogy mennyire tudnak általuk valamiképpen tanulni a települési folyamatokról. A vizsgálata során arra jutott, hogy ezek a játékok pozitívan hatnak a felhasználók látásmódjára, illetve megemlíti, hogy akár a jövőben ezek a városszimulátorok befolyásolhatják az urbanisztikai folyamatokat is – a játékosokon keresztül. A városépítő játékok hasznosságát egyébként többen is igazolták az elmúlt évek során, például GABER, J. (2007) a SimCity nevű játék segítségével oktatta a tervezést a hallgatóinak, és tapasztalatai szerint sokkal könnyebben megérthetővé váltak a különféle városi folyamatok. Vagyis ez értelmezhető úgy is, hogy a városszimulátor játékok mechanikája, valamint az általuk nyújtott vizuális információk kellően tükrözik a valódi települési folyamatokat ahhoz, hogy segítségükkel a lakosság is könnyebben értelmezhesse azokat. Ez arra enged következtetni, hogy a gamifikációnak van legitimitása a terület- és településfejlesztésben.

Azonban gamifikáció egy olyan komplex jelenség, melynek részei egymással átfedésben lehetnek. Amikor játékosítás történik, nem elég csupán a klasszikus, játékokban megjelenő elemek felhasználása, fontos gondolni arra is, hogy hogyan lehet mindezt megvalósítani. Ezt a kérdéskört több szerző is körüljárta. ALSAAD, F. M. – DURUGBO, C. M. (2021) egy részletes áttekintést készítettek a gamifikációról mint innovációról, ahol többek között szó esik egyrészt arról, hogy milyen különféle modelleket lehet és kell használni játéktervezéskor, másrészt, hogy milyen infokommunikációs háttérrel kell mindennek biztosítani. MORA, A. et al. (2017) gamifikációs dizájn keretrendszereket vizsgáltak – igaz, ők az oktatásra fókuszáltak – és eredményül összesen negyven különböző modellt gyűjtöttek és hasonlítottak össze. Ezek közül jelen tanulmány szempontjából releváns az MDA modell. Ennek lényege, hogy a játékdizájn három pilléren alapul, a mechanikán (M), dinamikán (D) és az esztétikán (A). Vagyis egy játék megtervezéséhez ezt a három összetevőt kell figyelembe venni és ezek mentén kell elkészíteni egy játékot. Itt kiemelendő a játékdizájnerék szerepe: nekik pontosan az a feladatuk, hogy tisztában legyenek a tervezési módszertannal, ebből kifolyólag egy-egy ilyen szakember alkalmazása a gamifikálási tevékenységre pozitívan hathat (HUNICKE, R. et al. 2004). Ez alapján számos modell áll rendelkezésünkre a gamifikáláshoz, azonban ennek árnyoldalára is van: a nagyszámú modell közül gondot okozhat kiválasztani a legmegfelelőbbet, mi több, előfordulhat, hogy nincs olyan, amely pont a városfejlesztési célokra alkalmazható. Ez abból is fakadhat, hogy nem áll még rendelkezésre egy átfogó gamifikációs elméleti keret és a vele járó modell (TÓBIÁS K. 2023). Éppen ebből kifolyólag kiemelten fontos, hogy amikor a városfejlesztés gamifikálására kerül sor, alapos előzetes felméréseket hajtsanak végre a megfelelő szakemberek bevonásával együtt.

A gamifikációs eszközök fejlesztéspolitikai haszna – nemzetközi és hazai megközelítések, példák

Bár ahogy az korábban említésre került, egyelőre nem igazán elterjedt a játékosítás a várostervezésben és fejlesztésben, vannak olyan próbálkozások, amelyek hasznos tapasztalatokkal szolgálnak. Az elmúlt nagyjából egy évtized során több országban – köztük hazánkban is – megvalósultak sikeres gamifikációs törekvések, amelyek valamilyen módon köthetőek voltak a településfejlesztéshez, vagy a közösségi tervezéshez. Ezek között szerepelt tudatosabban tervezett és inkább spontán gamifikálás is. Ez előbbi esetben a céloknek megfelelő, előre kigondolt, megtervezett folyamatról van szó, míg utóbbi esetben ötletfelvetés történhet, amely mögött nincs szándékolt játékosítás, sőt sok esetben az ötletgazda nem is feltétlen ismeri a módszert vagy járatos benne.

LATIFI, G.R. et al. (2022) összefoglaló tanulmányukban összegyűjtötték azokat az eseteket, amelyekben a tervezési folyamatban való civil részvétel motiválása sikeresen történt. Publikációjukban a gamifikáció különböző területekkel való kapcsolatát mutatják be (pl. szervezeti menedzsment, e-learning), jelen írás kontextusába ezek közül leginkább az okos városokkal, a civil részvétellel, a lakossági motivációval, valamint a bevonással összefüggő példák illenek. Az elemzés során a szerzők számos gyakorlatot bemutatnak, amelyekből arra lehet következtetni, hogy nemzetközi szinten egyre nagyobb népszerűségnek örvend a gamifikáció a városvezetők körében, és az ösztönzés is sikeresen megvalósult.

A nemzetközi példák közül gyakran a fenntartható, illetve okos városokhoz kapcsolódó projektekhez köthető, a megfontoltabb mobilizációt ösztönző játékosítás jelenik meg. Ezekben az esetekben telefonos applikáción keresztül mérhető, hogy milyen közlekedési móddal mekkora távolságot tett meg a felhasználó. Ebből adódóan minél több esetben környezettudatos, környezetkímélő módot választott, annál több pontot kapott, és ezáltal felkerült egy ranglistára is. Egy konkrét esettanulmány az olaszországi Rovereto-ban zajló kutatás volt, amelyet a STREETLIFE EU projekt keretein belül valósítottak meg és amely során a kutatók kifejlesztettek egy mobilos applikációt, a Viaggia Rovereto-t. A vizsgálat során nemcsak nyomon tudták követni a felhasználók közlekedési mintázatait, hanem egy játék keretein belül lehetőségük volt pontokat gyűjteni az alapján, hogy milyen közlekedési módot választottak. A résztvevők a teljesítményük alapján ranglistákra kerültek fel, valamint jelvényeket is gyűjthettek. A kutatás végén készített kérdőíves felmérés eredménye alapján a módszer sikeresnek bizonyult. A felhasználók közlekedési szokásai megváltoztak, valamint az applikációt is jobban használták, miután a játékos fázis elindult (KAZHMIKIN, R. et al. 2015; KAZHMIKIN, R. et al. 2016).

AMPATZIDOU, C. et al. (2018) konkrét példákat, eseteket is említettek munkájukban. Három európai város (Bécs, Genk, Groningen) esettanulmányait hasonlították össze több olyan szempont alapján, amely participációs módszertanhoz járultak hozzá. A résztvevőkkel készített kérdőíves felmérés és a szakemberekkel történt interjúzás alapján a szerzők egy részletes táblázatot készítettek a három városban összességében használt eszközökről a kezdeményezés, a tervezés, az alkalmazás, az értékelés és a karbantartás szempontjából. Az eszközöket funkciójuk szerint négy nagy csoportra osztották, így vannak felmérést szolgáló, demonstratív, szervezési és politikai eszközök. A politikait kivéve mindegyik esetben vannak személyes jelenlétet igénylő és digitális megközelítések is, melyek aránya eltér az egyes eszközök esetében. Ami közös mindegyik eszköz és fentebb felsorolt szempont tekintetében az, hogy valamilyen játékos elemet próbáltak beépíteni. A leggyakoribb elemek a mobilos applikációk/játékok, kvízek és a társasjátékok. Mindebből egyrészt arra lehet következtetni, hogy a vizsgált három városban egyre

inkább alkalmazták a döntéshozók gamifikációt – legalábbis, ha a lakosság ösztönzéséről esik szó. Másrészt az előző fejezetben ismertetett eszközök hasznosságát is bizonyítja – legalábbis egy részükét.

Az ehhez hasonló nemzetközi példák sorát lehetne még folytatni. LAUWAERT, M. (2009) például a kézzel fogható játékok használatát hangsúlyozta a városi és kulturális változások tükréeként, SASSMANNSHAUSEN, S. M. et al. (2021) az AR használatát emelte ki a városi participatív folyamatokban, ROMANOV, D. – HOLLER, S. (2021) körzeti fűtésrendszer modellezését valósították meg gamifikált módszerekkel, PASCA, M. G. et al. (2021) pedig a gamifikált kerékpár-megosztásról (bike-sharing) értekeztek. Ugyanakkor ezekben az esetekben mindig egyéni megközelítésekről volt szó, azaz adott kutatók vizsgálatait lehetett megismerni, amelyek egy bizonyos szempontra fókuszáltak általában és kisebb kutatások eredményeit mutatták be. Számos projekt valósult meg magasabb szervezeti szintről indítva, melyek átfogóbbak és céljuk nem elsősorban a kutatás volt, hanem egy adott módszertan tényleges használata. Ilyenek például az URBACT keretén belül megvalósult Playful Paradigm I-II. programok, amik a lakosság játékos bevonását célozták meg, vagy a UN-Habitat által szervezett Block by Block (2023) kezdeményezés, amely a Minecraft nevű számítógépes játékot használta a közösségi tervezéshez. A játék segítségével tették könnyebbé a vizualizációt, ráadásul a résztvevőknek lehetőségük nyílt a már létező tereket a játékon belül újraépíteni, átalakítani (DELLENGAUGH-LOSSE, M. – DREYER, B. C. 2022; Block by Block 2023).

Magasabb szervezeti szintről induló gamifikációt tekintetében fontos még hozzátenni, hogy a 2014-2020-as Európai Unió programozási időszakban a gamifikáció külön eleme volt a Horizon 2020 programnak (ICT-24-2016: Gaming and gamification). Ennek a keretén belül több, mint 15 projekt valósult meg. Ezek elsősorban az oktatásra és az egészségügyre fókuszáltak, azonban akadt közöttük olyan is, amely a fenntartható közlekedést vagy a fenntartható energiafogyasztást tűzte ki céljává (RONZHYN, A. et al. 2020).

Magyarországon egyelőre még nem gyakori a tudatos gamifikálás, ettől függetlenül már valósultak meg ilyen jellegű projektek, főképpen Budapesten. Az egyik eset az Óbuda-Békásmegyer Önkormányzat által 2018-ban hirdetett rajzpályázat volt, mely keretein belül a nevezőknek a Kaszásdűlővel kapcsolatos alkotásokat kellett benyújtaniuk, melyeket egyrészt egy szakmai zsűri, másrészt a lakosság bírálta el. A nyertes mű motívumai a Pethe Ferenc téri párákút acéllemezeire kerültek. A pályázáshoz kapcsolódóan fontos kikötés volt, hogy a résztvevőknek Budapest III. kerületének Kaszásdűlő városrészében kellett lakniuk – ezzel biztosították, hogy valóban a helyiek elképzelései jelenjenek meg, illetve, hogy a helyi erőforrásokat mozgósítsák. Szintén Óbuda-Békásmegyer Önkormányzat projektje volt az élelmiszerpazarlás csökkentésére rávilágító FoodWave Óbuda program. A szemléletformálást célzó esemény során a résztvevőknek a #foodwaveobuda címke alatt kellett az Instagram oldalukra posztolni képeket (*l. kép*) és videókat – természetesen arról, hogy odafigyelve és nem pazarolva készítenek ételeket, esetleg vásárolnak hozzávalókat, lehetőleg hazai termelőktől és hazai márkákat. A lényeg az volt, hogy ezekkel a tartalmakkal népszerűsítsék a tudatos, pazarlást csökkentő, esetleg vegetáriánus fogyasztást.

Józsefvárosban a Mindspace és a RÉV8 közösségi tervezéssel alakította át a Déri Miksa utca egy szakaszát. A projekt során az előkészítést követően egy három alkalmas közösségi tervezési eseményt szerveztek. Az első alkalommal a résztvevők megismerhették egymást, valamint közösen felmérték a felújítandó helyszínt. Az ezt követő két alkalom már magáról a közösségi tervezésről szólt. Ekkor a lakosok egy makettet építettek együtt, amellyel be tudták mutatni az elképzeléseiket. Az ezt követő szakmai tervezés és engedélyeztetés után 2022-re az utcaszakaszt a közös elképzelések alapján újították fel. A folyamatban a közös makettépítés tekinthető gamifikációnak, hiszen a résztvevők

Ízelítő az INSTAGRAM PLACEHUNT játékra beérkezett posztokból



1. kép A FoodWave Óbuda kampány keretén belül készített, Instagramra feltöltött képek montázsja
Picture 1 Montage of pictures uploaded on Instagram during the FoodWave Óbuda campaign
Forrás/Source: Óbuda FoodWave oldala/Óbuda FoodWave website

a tervezők szerepébe bújva tudták megalkotni az elképzeléseiket, ráadásul egy makett elkészítése hasonló élmény lehetett, mint például egy Lego építmény megépítése, ami pedig már játéktevékenység is.

Az említett példák jól reprezentálták, hogy egyelőre a kezdeti lépéseknél tart a játékosítás meghonosítása: a bemutatott esetekben ugyanis nem történt szándékos vagy teljeskörű gamifikálás, csak az eszköztárak egy-egy elemét lehetett felfedezni a folyamatokban. Hazánkban valószínűleg még időbe fog telni az, hogy jelenség átfogóbban vagy tudatosabban megjelenjen a városfejlesztésben és azon belül is elsősorban a – Budapesten kívüli – nagyobb városokban lehet rá számítani, mely okai közé sorolható a rendelkezésre álló financiaális keret és a demográfiai összetétel is. Mindenesetre azt lehet látni, hogy a módszer a lakosságban pozitív benyomást kelthet, hiszen a fentebb említett projektek esetében is ez volt a jellemző.

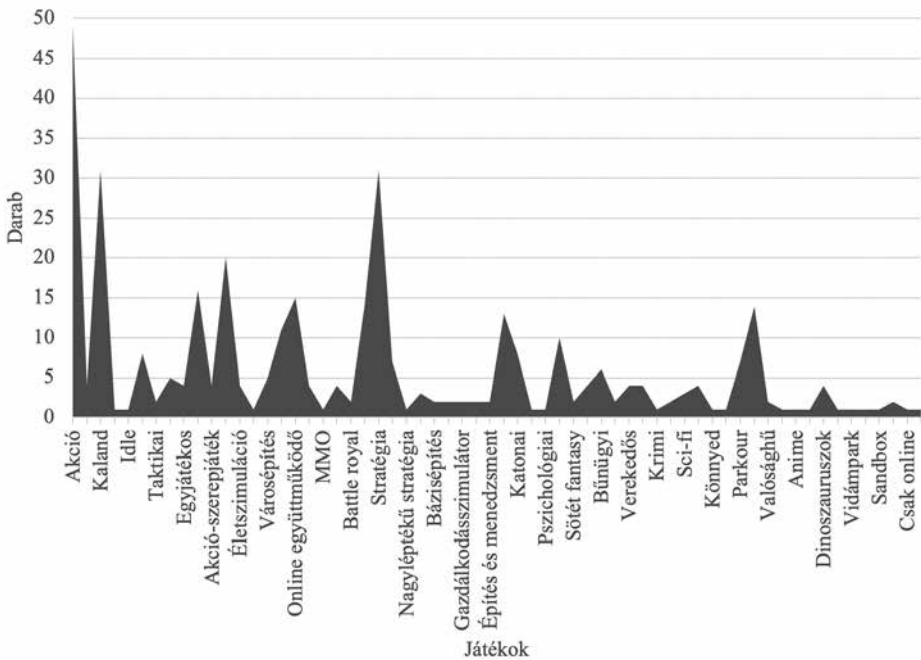
Játékok a gamifikált fejlesztési gyakorlatok szolgálatában

Annak érdekében, hogy a fejlesztések játékosítása sikeresen és átfogóan megvalósulhasson, szükség van egy széles eszköztárra, valamint olyan játékokra, amelyek alkalmasak arra, hogy beillesszék őket a gamifikált folyamatba. Ennek érdekében az eszközök meghatározásához készült egy empirikus kutatás is, amely hozzásegített ahhoz, hogy bizonyos játékösszetevők vagy jellemzők kiegészíthessék a szakirodalomban feltártakat. Ennek következtében részletesebb képet kaphatunk a legtipikusabb játéktervezési elemekről, és annak a veszélye is csökkent, hogy valamelyik kimarad az eszköztár meghatározásakor.

A vizsgálat során összeválogattam száz olyan játékot, amik különböző műfajúak voltak, és amikben különböző játékos elemek jelentek meg. A válogatást – bár törekedtem a műfaji sokszínűsége – a személyes preferenciák is befolyásolták. Ugyanakkor ez a fajta szubjektivitás más szerzőknél is megjelent, így ez a fajta elfogultság nem tekintendő az eredmények érvényességét túlzott mértékben befolyásoló, torzító tényezőknek (PIÑOS, J. – BURIAN, J., 2022).

A szelektált játékokat táblázatban összesítettem, melyben feltüntettem a játékok címét, műfaját, fejlesztőjét, kiadóját, rövid leírását és a főbb játékelemeket, melyek megtalálhatóak

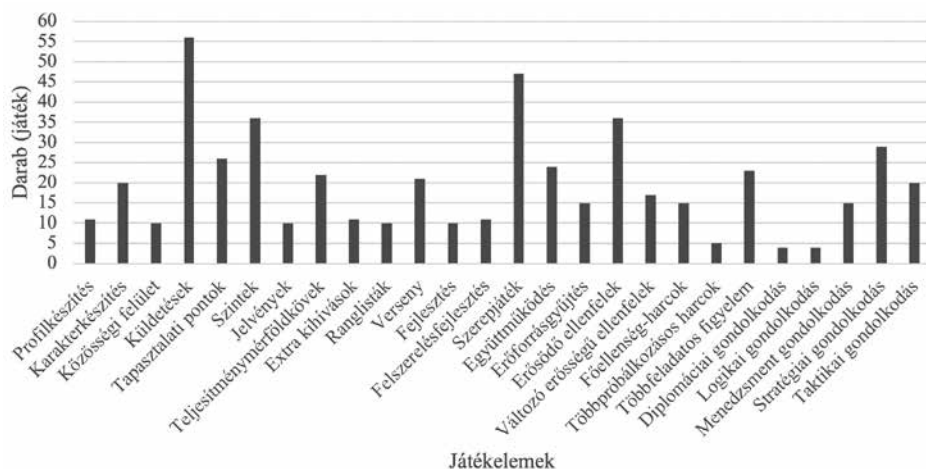
benne. Az így összegyűjtött játékok sokszínűek: összesen 62 műfaji címke alá sorolható be a 100 játék. Ez az eredmény megerősíti a fentebb említett, a szubjektív és az érvényesség kapcsolatáról szóló érvelést is. Természetesen itt meg kell jegyezni, hogy egy-egy játék általában több műfaji kategóriába tartozik (pl. a Minecraft egyszerre Túlélő, Nyílt világú és Sandbox (Wikipedia)), valamint, hogy a címkek nem feltétlenül egy általánosabb vagy szokványosabb nevezéktant tükröznek (műfaji kategória a „Dinoszauszok” vagy a „Vidámpark”). Az, hogy egy-egy műfajba hány darab játék tartozik, rendkívül vegyes képet alkot, ami szintén bizonyítja a fentebb említett sokszínűségre törekvést (3. ábra).



3. ábra A különböző műfaji címkek alá tartozó játékok darabszámai
 Figure 3 Number of games under the different genre labels
 Forrás/Source: Saját szerkesztés/Own editing

A vizsgálat során alapul vettem a szakirodalmakban megjelenő pontok, jelvények, ranglisták stb. rendszerét. Ennek oka egyrészt az volt, hogy megfigyeljem az ezen összetevők előfordulásának gyakoriságát az egyébként különböző komplexitású játékokban, másrészt pedig arra voltam kíváncsi, hogy találok-e az említett elemeken felül többet. Különös észrevétel volt, hogy a fentebb írt, „szokványosnak” mondható elemek nem mindegyike található meg minden játékban, ugyanakkor sikerült több olyan elemet is felfedeznem, melyekről a szakirodalmak nem tettek említést. Ennek eredményeként összesen 14 db „új” játékos elemet sikerült azonosítanom. Ebből arra is következtettem, hogy ez egy olyan vizsgálat volt, melyre ebben a formában korábban nem került sor. Külön érdekesség volt az is, hogy a műfaji eloszláshoz hasonlóan, az adott játékelemet tartalmazó játékok számában is jelentős különbségeket lehetett felfedezni (4. ábra).

A vizsgálat eredményeként kapott új elemeket beépítettem az eszköztárba, így a saját és a korábbi kutatások alapján összesen 26 darab játékos elemet állapítottam meg, melyeket a következő fejezetben mutatok be.



4. ábra Az adott játékos elemet tartalmazó játékok darabszáma
 Figure 4 Number of games containing the given game element
 Forrás/Source: Saját szerkesztés/Own editing

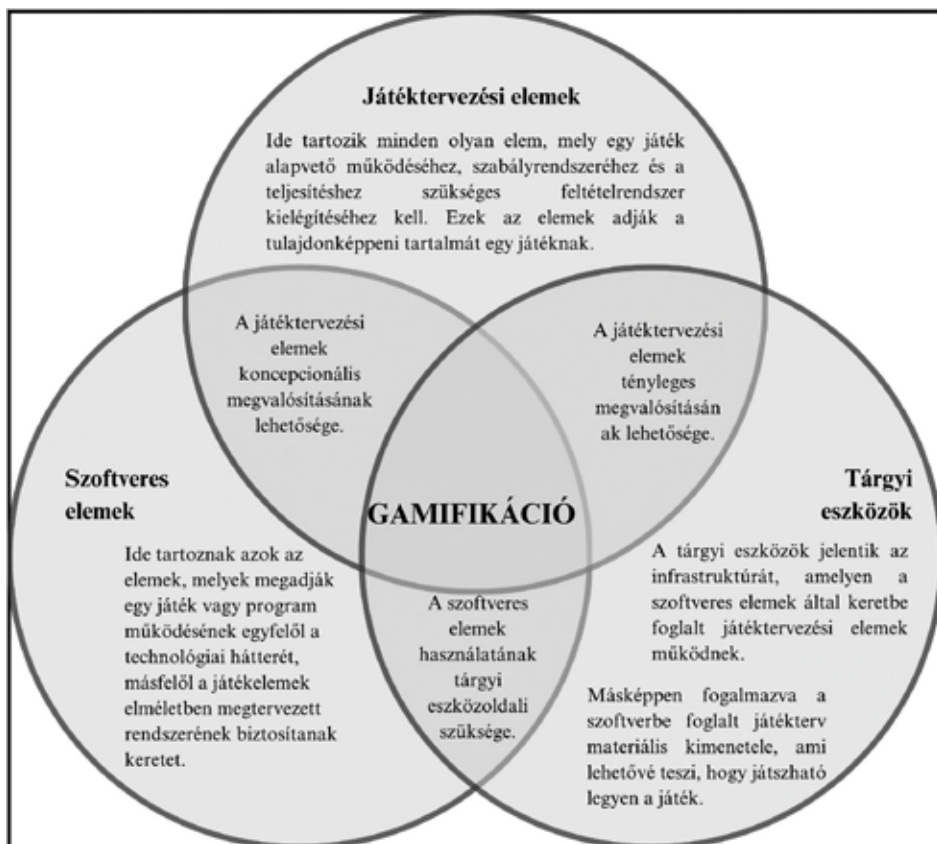
Gamifikációs eszközök rendszerezése

A játékosítás egy összetett folyamat, mely sikerességéhez egymást követő lépések sorozatán kell végig haladni. Ennek az első és legfontosabb állomása a tervezési fázis, amikor meghatározásra kerülnek a gamifikálás céljai és az ezek eléréséhez szükséges eszközök. Ezeket három fő kategóriába osztottam be, így beszélhetünk játéktervezési elemekről, szoftveres elemekről és tárgyi eszközökről (5. ábra).

A három komponens egymással való viszonya elsőre nem teljesen egyértelmű. Alapvetően elmondható, hogy a folyamat alapját a játéktervezési elemek adják, mivel a tervezési folyamat során a játékosítási célok meghatározásakor először ezeket érdemes meghatározni. Ugyanakkor már ennél a lépésnél számításba kell venni akár a tárgyi eszközökre vonatkozó lehetőségeket (pl. rendelkezésre álló asztalok, székek száma, helyszín, számítógépek száma), valamint a szoftveres elemek felhasználására vonatkozó lehetőségeket is. Felmerülhet ugyanis a kérdés, hogy a gamifikált tevékenységet például egy mobilos applikáció formájában, vagy egy személyes jelenlétet igénylő esemény formájában kívánjuk-e megvalósítani. Ugyanakkor ennek az eldöntésében szerepet játszanak a tárgyi eszközök kategóriájába tartozó lehetőségek és ha esetleg felmerül annak az eshetősége, hogy nem megvalósítható szoftveres vagy tárgyi oldalról a gamifikációs terv, akkor újra kell gondolni a felhasználandó játékos elemeket is.

Mindebből arra lehet következtetni, hogy a három komponens között – bár bizonyos szintig fellelhető egy hierarchia – szoros visszacsatolási kapcsolat is van. Ez azt is maga után vonja, hogy az összetevők között átfedések és/vagy összefüggések vannak, tehát a játékosítást nem lehet úgy megtervezni, hogy a három közül valamelyik figyelmen kívül marad. Mindezekon felül a tervezési folyamat során fel kell mérni a komponensekhez tartozó elemek előnyeit, hátrányait és akadályait is.

A gamifikációs eszközök alapját a játéktervezési elemek képezik. Mindez amiatt is van, mert ezen elemek nélkül nem lehet játékot készíteni. Ide tartoznak azok az összetevők, melyek biztosítják a játékok működését, megadják a játékszabályokat, meghatározzák a játékmenetet (HUNICKE, R. et al. 2004).



5. ábra A gamifikáció fő összetevői
 Figure 5 The main components of gamification
 Forrás/Source: Saját szerkesztés/Own editing

Játéktervezési elemek

A játéktervezési elemek kategóriájába tartozó összetevőket KIRYAKOVA, G. et al. (2014) írása alapján, valamint a saját kutatásom alapján határoztam meg (1. táblázat). A táblázatban az elemek neve mögött jeleztem, mi az, amelyik a szakirodalmak alapján felsorolt elem (sz) és mi az, ami az empiria (e) alapján. A fent említett újonnan felfedezett 14 db játékos elemet az egyszerűség kedvéért generalizáltam, azaz bizonyos hasonlóságok alapján egy kategória alá soroltam. Ilyen egyik a „különböző gondolkodásmód” elnevezést viselő elem, amelybe beletartozik a taktikai, diplomáciai, logikai, stratégiai és menedzsment gondolkodás is. A másik pedig az „ellenfelek erőssége” nevű elem, amelybe az erősödő ellenfelek és a változó erősségű ellenfelek tartoznak. Fontos kiemelnem, hogy egy adott játék működéséhez nincs szükség egyszerre az összes elem jelenlétére. Ezt a játékok célja, műfaja és komplexitása is befolyásolja.

Azt, hogy fejlesztési célú gamifikálás során melyik elemet használjuk fel, a játék célja és a megvalósítás módja határozza meg. Cél lehet például a lakosság tájékoztatására szolgáló vizuális játék elkészítése, a részvételre ösztönzés, vagy a közös tervezés. A megvalósítás módjába tartoznak azok a szoftveres és tárgyi elemek, amelyek megteremtik

Játéktervezési elemek Game design elements	
Játéktervezési elem neve	
pontok (sz)	együttműködés (sz)
jelvények (sz)	karakterkészítés (e)
teljesítménymérőföldkövek (sz)	szerepjáték (e)
küldetések (sz)	ellenfelek erőssége (e)
szintek (sz)	különböző gondolkodásmód (e)
extra kihívások (sz)	többfeladatos figyelem (e)
ranglisták (sz)	erőforrásgyűjtés (e)
verseny (sz)	felszerelésfejlesztés (e)
profilkészítés (sz)	főellenség-harcok (e)
közösségi felület (sz)	többpróbálkozásos harcok (e)

Forrás/Source: KIRYAKOVA et al. 2014 alapján módosítva / Edited based on KIRYAKOVA et al. 2014

a közeget a „játszáshoz”. Ez lehet a valós vagy digitális tér, lehet szükség a résztvevők azonosítására (profilkészítés), vagy éppen rangsorolni kell a felhasználókat. Például 2016-ban a *Cities: Skylines* nevű városszimulátor játék segítségével tervezték meg Stockholm egyik kerületét egy workshop keretén belül. Az itt felhasznált játékos elemek között lehet említeni az együttműködést, különböző gondolkodásmódok alkalmazását és a többfeladatos figyelmet, hiszen a résztvevőknek (a játék fejlesztői, stockholmi városi tisztviselők, Svéd Építőipari Szolgálat képviselői és civilek) közösen kellett dolgozniuk és tervezniük, miközben szükségük volt a stratégiai, esetlegesen menedzsment gondolkodásukra, valamint arra, hogy egyszerre több mindenre is figyeljenek egy-egy megoldás kitalálásakor (DONELLY, J. 2016a, b).

A korábbi kutatásokhoz képest sok komponenssel egészült ki a játéktervezési elemek azon listája, mely ebben a tanulmányban kerül bemutatásra. Innen egyrészt kiemelném a különböző gondolkodásmódot. Ebbe beletartozik az, ha a játékosnak taktikai (*League of Legends*), stratégiai (*Age of Empires*), diplomáciai (*Civilization VI*), vagy menedzsment (*Planet Coaster*) gondolkodásra van szüksége. Településfejlesztés tekintetében az első elem lehet a legelhanyagolhatóbb, a másik három gondolkodásmódra viszont szükség lehet. Szintén kiemelném a főellenség- és többpróbálkozásos harcokat. Ezek tipikusan azok az angolosan „boss-fight”-nak is nevezett szituációk egy játékban, ahol a játékosnak egy nagyon erős ellenféllel kell megküzdenie, és a győzelem általában nem sikerül elsőre. Azért érdemes ezt kihangsúlyozni, mert ez a jellemzője bizonyos játékoknak (pl. *Dark Souls*, *Sekiro: Shadows Die Twice*) arra ösztönzi a felhasználót, hogy gondos megfigyelés után döntse el, melyik lesz a következő mozdulata. Nincs lehetőség impulzivításra, ugyanakkor lehetőség van tanulni a hibákból. Vagyis ezek az elemek inkább a játékos hozzáállását és gondolkodásmódját tudják befolyásolni. Végül a szerepjátékot szeretném bővebben kifejteni. Ennek az elemnek több pozitív tulajdonsága is van, többek között az, hogy valós helyzetekbe is be tudnak illeszkedni a résztvevők és döntéshozók helyzetébe tudják magukat képzelni. Ennek köszönhetően lehetőségük nyílik új perspektívákat megismerni, és megfelelő véleményt formálni, ami egyfajta kritikai gondolkodást eredményezhet (NIU 2023). Ezek segítségével egyrészt könnyebben hozhatnak döntést vagy

juthatnak egyezsége a résztvevők egy közösségi tervezési eseményen, másrészt megértőbbé válhatnak a döntéshozókkal szemben, ami a simább együttműködéshez vezethet.

Természetesen ez nem jelenti azt, hogy feltétlenül minden esetben minden játékos elemet bele kell válogatni a gamifikálási folyamatba, sőt, sok elem nem is feltétlenül kompatibilis egymással. Érdeemes azt is felmérni, hogy milyen lesz a résztvevők összetétele vagy a rendelkezésre álló idő is. Nem utolsó sorban pedig számolni kell azokkal a szoftveres és tárgyi elemekkel, amelyeket a következő alfejezetekben fejtek ki bővebben.

Szoftveres elemek

Ebbe a kategóriába tartoznak azok a komponensek, melyek biztosítják egy játékhoz egyfelől a technológiai háttérrel, másfelől pedig a strukturális keretet. Ezek meghatározásához figyelembe vettem, hogy milyen platformon lehet játszani az adott játékot, illetve, hogy milyen tényleges programra lehet szükség ezek futtatásához (2. táblázat). Itt szeretném kihangsúlyozni, hogy a jelen értelmezésben a szoftver szót nemcsak a klasszikus számítógépes kontextusában használom, hanem minden nem-digitális (tehát analóg, IKT technológiát nem igénylő) alkalmazás esetében is így utalok rá.

2. táblázat – Table 2

Szoftveres elemek Software elements
Szoftveres elem neve
AR technológia (AR = Augmented Reality, vagyis kibővített valóság)
VR technológia (VR = Virtual Reality, vagyis virtuális valóság)
számítógépes program
webes felület
mobilapplikáció
adott társasjáték alkotóelemei
személyes jelenlétű esemény szervezési kerete

Forrás/Source: Saját szerkesztés / Own editing.

Ezeknek az összetevőknek az alkalmazásához már bizonyos tárgyi feltételeket is teljesíteni kell, így a kiválasztáskor figyelembe kell venni az infrastrukturális lehetőségeket, kapacitásokat. Ezen felül a szoftveres elemek befolyásolhatják, hogy milyen játéktervezési elemet lehet alkalmazni.

A felsorolt komponensek közül kettő olyat emeltem ki, ami újdonságnak számít napjainkban. Az egyik ilyen az AR technológia, aminek a lényege, hogy valós időben a fizikai környezet kiegészül virtuális információkkal, aminek köszönhetően egy interaktív háromdimenziós közeget teremt, ahol a valóság és a virtualitás keveredik. Viszont ennek nem feltétlenül kell közvetlen módon megvalósulnia, hiszen a való világot indirekt módon szemlélve (pl. egy élő videóközvetítés során) szintén alkalmazható az AR. Ez annak köszönhető, hogy a technológiának az a célja, hogy felerősítse a valóságérzetet, miközben virtuális objektumokat használ (CARMIGNIANI, J. et al. 2011). A kibővített valóság segítségével több populárisabb játék is működik, például a Pokémon GO és a Jurassic World Alive, ahol a játékos az adott területre vezetve kameráját a képernyőn megjelenik a játék karaktereinek animációja (jelen példák esetében egy Pokémon vagy egy dinoszaurusz). Mindez azt az illúziót kelti, mintha ezek a lények a valóságban is ott lennének. Azonban

nemcsak játékok használják ezt a technológiát; az IKEA Place applikációban az áruházban kapható bútorokat lehet „kipróbálni” az által, hogy az adott tárgy valóságghú méreteiben látható az adott helyiségben, így a vásárló kényelmesen meg tudja tervezni, hogy egy kanapé vagy dohányzóasztal elfér-e, vagy hogy illik-e a többi berendezési tárgyhoz (THOMPSON, M. 2023). A technológia használatának előnye, hogy nagyobb tömegek széleskörű elérését teszi lehetővé, ugyanakkor számolni kell a demográfiai különbségekből fakadó nehézségekre.

A másik újnak mondható technológia a VR, azaz a virtuális valóság, ami egy interaktív számítógépes szimuláció, mely érzékeli a felhasználó mozdulatait és állapotát (MIHELJ, M. et al. 2014). Ellentétben az AR-ral, ebben az esetben az adott személy belekerül a virtualitásba, a részese lesz, és mindezt egy olyan speciális szemüvegen keresztül láthatja, ami a látómezőjét teljesen lefedi. Ebben a nem-valóságban tudjuk a karakterünket irányítani, ami teljesen úgy mozog, ahogyan mi tesszük a valóságban. Általában belső-nézetes karaktereket használnak, vagyis a nézőpontunk a virtualításban olyan, mint a valóságban – nem kívülről szemléljük a teljes testünket. Előnye, hogy a virtuális környezet lehet egy létező tér másolata, amiben bármilyen módosítást végrehajthatunk, így lehetőség nyílik olyan építő vagy romboló tevékenységre, ami a létező térben nem okoz kárt, a nem létezőben viszont jól tapasztalhatók a következmények. Hátránya ugyanakkor, hogy nehéz egyszerre nagyobb létszámú résztvevővel dolgozni, valamint az AR-nál említett demográfiai különbségek itt is akadályt képezhetnek.

A számítógépes programok, webes felületek és mobilapplikációk előnye, hogy nagyobb tömegeket lehet általuk bevonni, több mindenkét lehet velük elérni, még a távolabbi pontokon élőket is. Sokkal egyszerűbb és könnyebben megvalósítható mind tárgyi oldalról, mind programozói oldalról, mint egy AR vagy VR program, ugyanakkor számolni kell az exkluzivitásával, hiszen nem feltétlenül rendelkezik mindenki számítógéppel, internethozzáféréssel, okostelefonnal vagy VR felszereléssel

Habár az eddig kifejlesztett szoftveres elemek valamiféle elektronikus megvalósításhoz köthetőek, nem szabad megfeledkezni a személyes jelenlétet igénylő, nem-digitális gamifikációról sem. A klasszikus „analóg” társasjátékok szintén kiválóan felhasználhatók gamifikálási célokra, ráadásul nem feltétlen van szükség valamilyen kézzel fogható eszközhöz, hogy működjenek. A szerepjátékok hasznosságát bemutattam az előző alfejezetben, és ezt természetesen személyes jelenlét mellett is meg lehet valósítani. Ilyen esetben a szoftveres elem a társasjátékos közeg megteremtése, esetleg egy játékmester vagy koordinátor jelenléte. Szintén jól használhatók a kártyalapokat használó, vagy a táblás játékok is. Ráadásul mindegyik társas esetében nagy előny, hogy egy játékdizájnér segítségével könnyen lehet sajátot is készíteni, és ez által teljesen a felhasználás célja szerint alakítani.

Látható, hogy egészen széles palettáról lehet választani, mikor a szoftveres elemek meghatározásánál tart a gamifikálási folyamat. A megfelelő elem kiválasztásához elengedhetetlen pontosan körülírni a felhasználás célját és számításba kell venni, hogy milyen tárgyi feltételeket kell mindehhez biztosítani. A korábban említett stockholmi városnegyed városszimulátorral történő megtervezésekor a szoftveres elem egyértelműen a számítógépes program, ugyanakkor mivel ez egy személyes jelenlétet igénylő workshop volt, így szoftveres elemként megjelenik az ilyen jellegű események szervezésének kerete is.

Tárgyi eszközök

A tárgyi eszközök biztosítják a gamifikálás infrastrukturális, általában – de nem minden esetben – kézzel fogható keretét. Mivel a folyamat megvalósulhat analóg és digitális módon is, a szükséges kellékeket is két kategóriába lehet csoportosítani (3. táblázat).

Digitális és analóg tárgyi eszközök a gamifikációban
Digital and analogue tools in gamification.

Digitális tárgyi eszközök	Analóg tárgyi eszközök
számítógép/laptop	helyszín
okostelefon/tablet	asztalok, székek
kivetítő	íróeszközök
VR felszerelés	munkaeszközök
internetkapcsolat	társasjátékok alkatrészei

Forrás/Source: Saját szerkesztés / Own editing.

Egy számítógépes program futtatásához számítógép vagy laptop, mobilos applikációhoz okostelefon kell. Ha szeretnénk megmutatni valamit a résztvevőknek, egy kivetítő segítségével tudjuk ezt megtenni. A VR technológia használatához elengedhetetlen a VR felszerelés, ha online jelenléte igényel a folyamat, internetkapcsolatot kell létesíteni. Még a személyes jelenléte igénylő események esetében is biztosítani kell a helyszínt és a különféle munkaeszközöket. Például a Megújuló Déri Miksa projekt keretén belül nemcsak a helyszínt kellett biztosítani, hanem a makett elkészítéséhez szükséges elemeket is. Ugyanígy, az UN-HABITAT Block-by-Block kampányában szükség volt számítógépekre, amelyeken lehetett futtatni a Minecraftot, valamint egy olyan helyszínre, ahol többen is elférnek komfortosan, több számítógépet is lehet egyszerre működtetni és ezt biztosítja az ott meglévő elektromos hálózat és internetkapcsolat stabilitása. Ez a két kisebb példa is szemlélteti, hogy a gamifikálás megtervezésekor több tényezőt is számításba kell venni.

Azonban ki kell hangsúlyozzam a tárgyi eszközök finansziális feltételeit is. A gamifikáció megtervezése során szükséges felmérni a rendelkezésre álló pénzügyi keretet, valamint, hogy a különféle kellékek mekkora anyagi terhekkel járnak. Ugyanakkor sok eszköz rendelkezésre állhat egy-egy önkormányzatban, olyanok, mint az irodabútorok, internetkapcsolat, írőeszközök és maga a helyszín. Így ezek megléte csökkentheti a pénzügyi kiadásokat.

Példaként a már korábban is említett Cities: Skylines stockholmi alkalmazása szolgál. Legelőször is a tárgyi elem – mivel egy számítógépes programról van szó – legalább egy számítógép vagy laptop volt. Annak érdekében, hogy minden résztvevő jól láthassa a terveket, szükség volt egy kivetítőre is. A programhoz szükséges internetkapcsolat is, így ez egy újabb tárgyi eszköze a workshopnak. Mindezekon felül pedig természetesen szükség volt egy helyszínre, asztalokra és székekre. Vagyis az látható, hogy a táblázatban felsorolt eszközök közül mind digitális, mind analóg típusúakra is szükség volt.

Összességében elmondható, hogy a három fő gamifikációs eszköz kategóriába tartozó komponensek kiválasztásához érdemes egy előzetes felmérést végezni, amiben feltérképezhetők a gamifikált folyamatban (pl. közösségi tervezés, lakossági fórum, szavazás) résztvevők igényei, a rendelkezésre álló fiskális keret, a demográfiai helyzet, valamint az olyan infrastrukturális elemek megléte, mint az elektromos áram és az internet. Mindezeket figyelembevéve, a célokkal összehangolva lehetséges a sikeres gamifikáció.

A Cities: Skylines stockholmi alkalmazásakor a cél a lakosság jobb bevonása volt a tervezési folyamatba (DONNELLY, J. 2016a), vagyis a gamifikációt próbálták ösztönzőként használni. Ennek érdekében a szakemberek és érintettek összedolgoztak, hogy aztán lehetőség nyíljon a workshopok megtartására, ahol már a helyi lakosság is részt tudott venni a tervezési folyamatban. A játék nyújtotta lehetőségek hozzájárultak ahhoz, hogy

a résztvevők egyrészt elkészíthessenek különféle látványterveket, scénáriókat, másrészt, mivel a játék egy szimuláció, így az elképzeléseik hatásait, következményeit a városnegyed valóságához és valós idejű működése által figyelhették meg – a játékban.

Összességében kijelenthető, hogy bár a tárgyi eszközök hiánya, nem megfelelő minősége (pl. az elavult számítógépek) korlátai lehetnek a játékosításnak, az önkormányzatok általában rendelkeznek a szükséges infrastruktúrával, így akár kompromisszumokkal is, de megvalósítható a gamifikáció.

Összefoglalás

Jelen tanulmány célja az volt, hogy bemutassam a gamifikáció mint módszertan jelenlegi helyzetét hazai és nemzetközi vonatkozásokban is, valamint, hogy ismertessem, milyen eszköztár áll a rendelkezésünkre a városfejlesztés játékosításához és ezt milyen módokon lehet alkalmazni. A gamifikáció egy újnak mondható jelenség, oktatási szempontból ugyan megnőtt a hazai és nemzetközi szerepe, a városfejlesztésben egyelőre még nem terjedt el széles körben. Az e mögött megbúvó okok közé lehet sorolni azt is, hogy egy közösségi tervezést vagy egy városfejlesztési megbeszélést nem lehet olyan gyakran, sűrűn és könnyen „kísérlet alá” vetni, mint egy osztálytermi környezetet vagy akár egy vállalaton belüli folyamatot. A tanulmány első felében felsorolt eszközök egy eszköztárat alkotnak, viszont a felhasználás célja határozza meg, melyeket kell alkalmazni.

A gamifikációs eszköztárat alkotó három fő összetevő között erős összefüggések vannak, a tervezés során mind a három alkotóelemet görcső alá kell venni. A különféle játéktervezési elemek összeválogatása során valamilyen szoftveres keretben kell gondolkodni, annak pedig a tárgyi feltételeit meg kell teremteni. Az ehhez szükséges jó gyakorlatok megtalálásához mindenképpen szükségesek a további kutatások, amelyek eredményeképpen akár egyfajta kézikönyv is készülhet arról, hogy hogyan kell sikeresen gamifikálni a településfejlesztést.

Nemzetközi szinten már látható több jó gyakorlat is, melyek kiváló kiindulási alapként szolgálnak, ráadásul nem szabad megfélemlíteni a már hazánkban is sikeresen megvalósult projektekről sem. Fontos következő lépés egyrészt a jelenség még alaposabb megismerése, megismertetése, másrészt a jó gyakorlatok tapasztalatainak összegyűjtése. Ezek alapján a magyar fejlesztéspolitikai, demográfiai, technológia és infrastrukturális viszonyokra lehet szabni a gamifikációt. Ha ez megtörténik, mindenképpen érdemes lesz figyelemmel kísérni a lakosság motivációjában fellépő lehetséges változásokat, illetve a visszajelzéseket az új módszertanra. Ennek – az ugyan hosszabb – kutatási folyamatnak az eredményeként sikeresen a gyakorlatba lehet ültetni a gamifikációt, és a tanulmány elején említett motivátlanság problémáját meg lehet oldani, vagy ha azt nem is, de a helyzetet mindenképp lehet javítani.

Köszönetnyilvánítás

A kutatás a TKP2021-NVA-09 számú projekt az Innovációs és Technológiai Minisztérium Nemzeti Kutatási Fejlesztési és Innovációs Alapból nyújtott támogatásával, a TKP2021-NVA pályázati program finanszírozásában, valamint a Kulturális és Innovációs Minisztérium ÚNKP-23-3 kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Alapból finanszírozott szakmai támogatásával készült.

TÓBIÁS KATINKA

SZTE TTIK Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged

tobiaska@outlook.hu

IRODALOM

- ALSAAD, F. M.–DURUGBO, C. M. 2021: Gamification-as-Innovation: A Review. – *International Journal of Innovation and Technology Management* 18. 5. 2130002. <https://doi.org/10.1142/S0219877021300020>
- AMANKWAH-AMOAH, J.–KHAN, Z.–WOOD, G.–KNIGHT, G. 2021: COVID-19 and digitalization: The great acceleration. – *Journal of Business Research* 136. pp. 602–611. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2021.08.011>
- AMPATZIDOU, C.–GUGERELL, K.–CONSTANTINESCU, T.–DEVISCH, O.–JAUSCHNEG, M.–BERGER, M. 2018: All work and no play? Facilitating serious games and gamified applications in participatory urban planning and governance. – *Urban Planning* 3. 1. pp. 34–46. <https://doi.org/10.17645/up.v3i1.1261>
- ARNOLD, B. J. 2014: Gamification in Education. *Proceedings of the American Society of Business and Behavioral Sciences* 21. pp. 32–39.
- BEREITSCHAFT, B. 2016: Gods of the City? Reflecting on City Building Games as an Early Introduction to Urban Systems. – *Journal of Geography* 115. 2. pp. 51–60. <https://doi.org/10.1080/00221341.2015.1070366>
- CARMIGNANI, J.–FURHT, B.–ANISSETTI, M.–CERAVOLO, P.–DAMIANI, E.–IVKOVIC, M. 2011: Augmented reality technologies, systems and applications. – *Multimedia Tools and Applications* 51. 1. pp. 341–377. <https://doi.org/10.1007/s11042-010-0660-6>
- CUPPS, D. S. 1977: Emerging Problems of Citizen Participation. – *Public Administration Review* 37. 5. pp. 478–487. <https://doi.org/10.2307/974695>
- DELLENGAUGH-LOSSE, M.–DREYER, B. C. 2022: Gender Equal Cities. – *URBACT*, Paris. p. 92.
- DETERDING, S.–DIXON, D.–KHALED, R.–NACKE, L. 2011: From game design elements to gamefulness. – *Proceedings of the 15th International Academic MindTrek Conference: Envisioning Future Media Environments*, MindTrek 2011. 11. pp. 9–15. <https://doi.org/10.1145/2181037.2181040>
- FÖLDI Zs. 2009: A társadalmi részvétel szerepe a városfejlesztés gyakorlatában - Európai és hazai tapasztalatok. – *Tér és Társadalom* 23. 3. pp. 27–43. <https://doi.org/10.17649/TET.23.3.1255>
- GABER, J. 2007: Simulating Planning. – *Journal of Planning Education and Research* 27. 2. pp. 113–121. <https://doi.org/10.1177/0739456X07305791>
- HUNICKE, R.–LEBLANC, M.–ZUBEK, R. 2004: MDA: A Formal Approach to Game Design and Game Research. – *AAAI Workshop - Technical Report* 1. pp. 1–5.
- IVÁNYI T. 2020: Játékosítási megoldásokra való nyitottság zenei fesztiválokon. – *Turizmus Bulletin* 20. 3. pp. 13–23. <https://doi.org/10.14267/TURBULL.2020v20n3.2>
- KAZHAMIAKIN, R.–MARCONI, A.–MARTINELLI, A.–PISTORE, M.–VALETTO, G. 2016: A gamification framework for the long-term engagement of smart citizens. – *2nd IEEE International Smart Cities Conference (ISC2)*, Trento. pp. 1–7. <https://doi.org/10.1109/ISC2.2016.7580746>
- KAZHAMIAKIN, R.–MARCONI, A.–PERILLO, M.–PISTORE, M.–PIRAS, L.–AVESANI, F.–PERRI, N.–VALETTO, G. 2015: Using Gamification to Incentivize Sustainable Urban Mobility. – *1st IEEE International Smart Cities Conference*, Guadalajara. pp. 1–6. <https://doi.org/10.1109/ISC2.2015.7366196>
- KIRYAKOVA, G.–ANGELOVA, N.–YORDANOVA, L. 2014: Gamification in education. – *9th International Balkan Education and Science Conference*, Edirne. pp. 1–6.
- KISS B.–ASZTALOS A.–JÓZSA K. 2021: Motiválás ének-zene órán: a gamifikáció (játékosítás) alkalmazási lehetőségei. – *Pedagógusképzés: Pedagógusképzők és -továbbképzők folyóirata* 20. 3. pp. 75–91. <https://doi.org/10.37205/TEL-hun.2021.3.04>
- KOCSIS J. B. 2019: Lakosság bevonásának gyakorlata hazai önkormányzatokban. – In: *Belügyminisztérium, Önkormányzati Koordinációs Iroda (szerk.): A helyi önkormányzatok fejlődési perspektívái Közép-Kelet Európában: Közös tanulás és innovációk. Konferencia kötet.* – *Belügyminisztérium Önkormányzati Koordinációs Iroda*, Budapest. pp. 116–131.
- LATIFI, G. R.–MONFARED, M. P.–KHOJASTEH, H. A. 2022: Gamification and citizen motivation and vitality in smart cities: a qualitative meta-analysis study. – *GeoJournal* 87. 2. pp. 1217–1230. <https://doi.org/10.1007/s10708-020-10295-0>
- LAUWAERT, M. 2009: Playing the city: Public participation in a contested Suburban Area. – *Journal of Urban Technology* 16. 2–3. pp. 143–168. <https://doi.org/10.1080/10630730903278611>

- MAMMADOVA, Z. – EGEDY T. 2022: A digitalizáció szerepe és lehetséges hatásai a turizmus fejlődésében. – Földrajzi Közlemények 146. 4. pp. 332–341. <https://doi.org/10.32643/fk.146.4.5>
- MIHELJ, M. – NOVAK, D. – BEGUS, S. 2014: Introduction to Virtual Reality. – In: MIHELJ, M. – NOVAK, D. – BEGUŠ, S. (szerk.): Virtual Reality Technology and Applications. Springer, Dordrecht. pp. 1–16. https://doi.org/10.1007/978-94-007-6910-6_1
- MORA, A. – RIERA, D. – GONZÁLEZ, C. – ARNEDO-MORENO, J. 2017: Gamification: a systematic review of design frameworks. – Journal of Computing in Higher Education 29. 3. pp. 516–548. <https://doi.org/10.1007/s12528-017-9150-4>
- NAGY SZ. – MOLNÁRNÉ KONYHA Cs. 2019: A játékosítás (gamification) mint a digitális oktatási innováció egyik eszköze: A SimBrand szoftver esete. – Marketing és menedzsment 53. 2. pp. 55–67. <https://doi.org/10.15170/MM.2019.53.02.05>
- NIETO-ESCAMEZ, F. A. – ROLDÁN-TAPIA, M. D. 2021: Gamification as Online Teaching Strategy During COVID-19: A Mini-Review. – Frontiers in Psychology 12. 648552. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2021.648552>
- PASCA, M. G. – GUGLIELMETTI MUGION, R. – TONI, M. – DI PIETRO, L. – RENZI, M. F. 2021: Gamification and service quality in bike sharing: an empirical study in Italy. – TQM Journal 33. 6. pp. 1222–1244. <https://doi.org/10.1108/TQM-05-2020-0118>
- PIÑOS, J. – BURIAN, J. 2022: The Application of City-Building Games in Spatial Planning. – In: PÁNEK, J. (szerk.): Geoparticipatory Spatial Tools. Springer, Cham. pp. 147–185. https://doi.org/10.1007/978-3-031-05547-8_8
- ROMANOV, D. – HOLLER, S. 2021: District heating systems modeling: A gamification approach. – Energy Reports 7. pp. 491–498. <https://doi.org/10.1016/j.egy.2021.08.078>
- RONZHYN, A. – WIMMER, M. A. – PEREIRA, G. V. – ALEXOPOULOS, C. 2020: Gamification in Public Service Provisioning: Investigation of Research Needs. – The 21st Annual International Conference on Digital Government Research (dg.o .20). Association for Computing Machinery, New York. pp. 294–300. <https://doi.org/10.1145/3396956.3398256>
- SASSMANNSHAUSEN, S. M. – RADTKE, J. – BOHN, N. – HUSSEIN, H. – RANDALL, D. – PIPEK, V. 2021: Citizen-Centered Design in Urban Planning: How Augmented Reality can be used in Citizen Participation Processes. – In: Designing Interactive Systems Conference 2021 (DIS '21). ACM, New York. pp. 250–265. <https://doi.org/10.1145/3461778.3462130>
- TÓBIÁS, K. 2023: A gamifikáció elméleti megközelítései: Út a játékos városfejlesztésig. – In: BÉLA, B. – VASS, V. – VASS, Z. (szerk.): Móra Akadémia Szakkollégiumi Tanulmánykötet. Szegedi Tudományegyetem Móra Ferenc Szakkollégium, Szeged. pp. 45–57.

Internetes források

- Budapest, III. kerület, Óbuda-Békásmegyér Hivatalos Honlapja 2023: Tervezd meg Kaszásdűlő jelképét rajzpályázat. https://obvf.hu/?r=projects_posts/tervezd-meg-kaszasdulo-jelkepet-rajzpalyazat/ (Legutóbb megtekintve: 2023. 04. 30.)
- RÉV8 Zrt. Megújuló Déri Utca 2023: A Déri Miksa utca felújítása. <https://www.megujuloderiutca.hu/mi-is-ez-pontosan> (Legutóbb megtekintve: 2023. 04. 30.)
- Scopus keresés 1. <https://www.scopus.com/search/> (TITLE-ABS-KEY (gamification)) (Legutóbb megtekintve: 2023. 04. 30.)
- Scopus keresés 2. <https://www.scopus.com/search/> (TITLE-ABS-KEY (gamification) AND TITLE-ABS-KEY (urban)) (Legutóbb megtekintve: 2023. 04. 30.)
- Block by Block 2023: Our Work. <https://www.blockbyblock.org/our-work> (Legutóbb megtekintve: 2023. 04. 30.)
- Óbuda Klíma Honlapja 2022 <https://klima.obuda.hu/foodwaveobuda/> (Legutóbb megtekintve: 2023. 04. 30.)
- Óbuda Klíma Honlapja 2023 <https://klima.obuda.hu/foodwave/> (Legutóbb megtekintve: 2023. 04. 30.)
- Wikipedia – Minecraft <https://hu.wikipedia.org/wiki/Minecraft> (Legutóbb megtekintve: 2023. 04. 30.)
- DONELLY, J. 2016a: Cities: Skylines used by Swedish city planners to design new city district. Itt: <https://www.pcgamer.com/cities-skylines-used-by-swedish-city-planners-to-design-new-city-district/> (Legutóbb megtekintve: 2024. 02. 21.)
- DONELLY, J. 2016b: How Cities: Skylines is being used to build a real-life city district. <https://www.pcgamer.com/how-cities-skylines-is-being-used-to-build-a-real-life-city-district/> (Legutóbb megtekintve: 2024. 02. 21.)
- NIU Center for Innovative Teaching and Learning 2023: Role Playing. <https://www.niu.edu/citl/resources/guides/instructional-guide/role-playing.shtml> (Legutóbb megtekintve: 2023. 09. 25.)
- THOMPSON, M. 2023: Ikea's new augmented reality app lets you try out furniture in your home. – The Spaces. <https://thespaces.com/ikea-place-app/> (Legutóbb megtekintve: 2023. 09. 26.)

A BUDAPESTI ÉS VIDÉKI DIPLOMÁS MAGYAR NŐK MENTÁLIS EGÉSZSÉGÉNEK ÉS EGÉSZSÉGMEGTARTÁSI SZOKÁSAINAK ÖSSZEHASONLÍTÓ VIZSGÁLATA A PANDÉMIA ALATT

MAKKAI BERNADETT – FARKAS NELLI – NAGY ZSUZSANNA
– PIRISI GÁBOR – ZELENÁ DÓRA

A COMPARATIVE INVESTIGATION OF THE MENTAL HEALTH AND
HEALTH BEHAVIOR HABITS OF HUNGARIAN WOMEN WITH
DIPLOMAS IN BUDAPEST AND IN RURAL AREAS DURING THE PANDEMIC

Abstract

In our study, we examined whether the Covid-19 epidemic has changed the health behaviour habits of female graduates in the Hungarian capital and rural areas. Our goal was to find out whether the lock down and quarantine situation had an impact on women's smoking, alcohol drinking, coffee drinking and exercise habits, and if so in what direction. As a possible background mechanism, the occurrence of depression was also examined in comparison to the period before the pandemic. According to our hypothesis, the pandemic had a negative effect on the health behaviour of female graduates in the capital, which may be related to the worse depression indicators typical of the period. In our research, we used an online questionnaire method. The survey lasted from 1 September to 31 December 2021. After the data sorting, we received 1888 evaluable data sets. The questionnaire was filled out by female graduates between the ages of 18 and 65. During our analysis, our hypothesis was not confirmed. We did not see any significant changes in women's health behaviour either in Budapest or in the countryside. We detected significant changes only in the case of physical activity, however, in both directions. Nevertheless, the increased occurrence of depression during pandemic is certainly noteworthy.

Keywords: Covid19, health behaviour, mental health, depression, educational attainment, gender

Bevezetés

A pandémia globálisan felborította az addig megszokott módon működő társadalmi, gazdasági és egészségügyi rendszereket. A társadalmaknak új élethelyzethez kellett alkalmazkodniuk, úgy, mint az otthoni munkavégzés, az online oktatás, a kijárási tilalom, a boltok korlátozott nyitvatartása, valamint a szórakozási, sportolási lehetőségek beszűkülése (VIDA V.–POPOVICS P. 2021). Mindezek óriási terhet róttak az emberekre, és mindamellett, hogy újra kellett szervezni az életet, a vírustól való félelem is meghatározta az égen mindennapjait.

Számos tanulmány született az elmúlt évek során a pandémiás időszak alatt és után, melyek a Covid okozta közvetett és közvetlen hatásokról számoltak be, társadalmi, gazdasági, vagy területi aspektusból (POMÁZI I. 2022; SZENTES V. et al. 2022; SZIRMAI V. 2021), illetve az egészséget érintő rövid és hosszú távú következményekről (MATA J. 2021; OSVÁTH P. 2021). Jelen tanulmányunkban viszont a nemek közötti társadalmi különbségeket alapul véve, a nők egészségmagatartását, depressziós tüneteit és ezek változásait vizsgáltuk meg a pandémiás időszakokban.

A világvjárvány alatt kialakult élethelyzet feltételezhetően másként hatott a nőkre és a férfiakra, ami a nemek közötti befagyott társadalmi szerepkörökből fakad. Ezek olyan sztereotípiák, melyek a nőket, mint családanyákat, a háztartási munkát végzőket deter-

minálják (PONGRÁCZ T. – S. MOLNÁR E. 2011). Bár a modern, 21. századi társadalmakban már nagyfokú törekvések vannak ezen társadalmi szerepkörök fellazítására, a sztereotípiák azonban még mindig élnek, főleg a közép és kelet európai társadalmakban, így Magyarországon is (PIKÓ B. 2002; FODOR É. – BALOGH A. 2010). Mindezek tekintetében jelen tanulmányunkban a nőkre kívántunk fókuszálni, hiszen a fentiekben is említett korlátozások feltételezhetően nagyobb terhet róttak a nőkre a háztartás és a munka, illetve ehhez kapcsolódóan a párkapcsolat, a család összeegyeztetése kapcsán. Utóbbi esetben pedig nem csak a gyermeket nevelőkre kell gondolni, hiszen a járvány alapvetően megnehezítette a gyerekvállalással kapcsolatos kérdéseket is (TORMA A. 2021).

Fontosnak tartjuk tehát megvizsgálni, hogy a nők egészségmagatartási szokásai milyen képet mutattak a pandémia alatt, változtatott-e azokon a világvárvány? Kiemelt jelentőségűnek tartjuk továbbá a mentális egészségi állapot felmérését is, mivel a korlátozások, a bezártság, a vírustól való félelem jelentősen növeli a depresszió előfordulásának lehetőségét (LAZÁRY J. 2020). Ezen adatokat főváros-vidék viszonylatban kívánjuk elemezni, hogy vajon a pandémiához, az új élethelyzethez való alkalmazkodás mutat-e különbséget a különböző nagyságú és sűrűségű településeken?

Módszertan

A vizsgálat során kvantitatív kutatási módszert alkalmaztunk. A kérdőívet az online térben, Google űrlap segítségével küldtük ki különböző webes közösségi csatornákon, elektronikus levél formájában, illetve plakátokon is elérhető volt QR kód segítségével. A lekérdezés 2021. szeptember 1-jétől december 31-ig tartott. Az adatokat SPSS 28.0 statisztikai programmal elemeztük.

A kutatás elsődleges célja a Covid-19, valamint a vakcina okozta hatások vizsgálata volt a nők menstruációs ciklusára, mely cikk 2022-ben jelent meg (BARABÁS K. 2022). Eredményeink azonban azt támasztották alá, hogy a depresszió, a bezártság jelentősebb hatással bírt, mint maga a fertőzés, vagy az oltottság.

Mivel a kutatás elsődleges elemzése a menstruációs ciklus változásaira irányult, így eleve adott volt, hogy jelen tanulmányunk is csak a nők egészségmagatartását vizsgálja. A kérdőívet kitöltők közül a felsőfokú tanulmányaikat végző, illetve a már végzett, diplomás nők adatait vontuk be elemzésünkbe, feltételezve, hogy az azonos végzettséggel rendelkezők hasonló attitűdökkel rendelkeznek az egészséges életmóddal kapcsolatban (COCKERHAM, W. C. 2013), és nagyjából hasonló élethelyzetük alakult ki a pandémiás időszak alatt. Így az adatbázisba összesen 1888 diplomás nő került be, mely minta alapvető információkkal szolgált a vizsgált téma kapcsán, viszont nem tekinthető reprezentatívnak. A teljes mintából 447 fő fővárosi (24%) és 1441 fő vidéki (megyeszékhelyek, kisvárosok, falvak – 76%) válaszadó volt. Ez az arány viszont nagyjából reprezentatívnak tekinthető az országos lakossági adatok tekintetében (KSH: 18% fővárosi, 82% vidéki lakos – 2021).

A kérdőívben zárt és nyitott kérdéseket alkalmaztunk. Az alapvető demográfiai kérdések mellett (kor, iskolai végzettség, lakóhely, családi állapot, munkaviszony jellege) rákérdeztünk az egészségmagatartási szokásokra (fizikai aktivitás, dohányzás, kávé- és alkoholfogyasztás), a Covid-19 infekcióra, valamint az oltottságra. Kíváncsiak voltunk továbbá az egyének mentális egészségére is, mely feltárására a Beck-féle depressziós skála rövidített változatát alkalmaztuk (RÓZSA, S. et al. 2001.). Mindemellett a kérdőívben szerepeltek a női nemi hormonokra, krónikus betegségekre és gyógyszerek szedésére vonatkozó kérdésblokkok is, mely adatok a korábbi cikkünkben kerültek elemzésre, így jelen tanulmányunkba már nem kerültek be. Az adatokat leíró statisztikai módszer-

rel elemeztük, illetve az összefüggésvizsgálatoknál keresztábra elemzést végeztünk kéri-négyzet próbával.

Egészségszociológiai háttér

A WHO 1946-os megfogalmazása alapján „Az egészség nem csupán a betegség hiánya, hanem a testi, lelki és szociális jóllét állapota” (WHO, 1948). A világjárvány ideje alatt ezen tényezők együttes működése nem tudott összhangban lenni, hiszen a bezártság, a szorongás, a félelem átjárta a társadalmak mindennapjait, és a szociális kapcsolatok is erősen háttérbe szorultak, mindez pedig a szubjektív egészség érzetére negatívan hat (SRIVATSA, S. – STEWART, K. 2020). Mindezek következtében az egészségügyi rendszerre sokkal nagyobb szüksége lett az embereknek, ami viszont paradox módon csökkentette az ellátást, és egyfajta távoroslásba kezdett, hiszen a koronavírusos betegek kezelése vált preferálttá (KOVÁCS S. – UZZOLI A. 2020). Ennek háttérében a vírus terjedésének csökkentése, a kontaktok minimalizálása állt, ami viszont növelte az egészségügyi ellátáshoz való hozzáférés egyenlőtlenségét (UZZOLI A. et al. 2019). A pandémia közvetett hatása, hogy a létfontosságú szűrővizsgálatok is eltolódtak, sok esetben az egyén nem mert, vagy éppen nem tudott részt venni rákszűrésen, vagy szakorvosi kivizsgálásokon (UZZOLI A. 2022). Fontos kérdés tehát, hogy az embereknek volt-e lehetőségük a preventív egészségmagatartásra, mennyiben hatott erre negatívan maga a pandémia, illetve a vele járó „lock down”.

Tanulmányunkban e miatt arra a kérdésre próbáltunk választ találni, hogy a világjárvány negatívan hatott-e a nők egészségmagatartására. Egészségmagatartás alatt azokat a szokásokat, tevékenységeket értjük, melyek hatással vannak az egyén egészségi és fizikai állapotára (FISHER E. B. 2011). Elemzésünkbe így a dohányzási szokásokat, az alkoholes kávéfogyasztási szokásokat, valamint a fizikai aktivitást vontuk be. Feltételezhetően a fővárosban élő nőkre nagyobb teher nehezedett, mivel világszerte a nagyobb népsűrűségű települések lettek érintettek elsőként a vírus által, ezekből a városokból indult a pandémia terjedése az országhatárokon belül (KOVALCSIK T. et al. 2021; SZIRMAI V. et al. 2022; SZIRMAI V. 2021). Ennek oka pedig, hogy ezek a nagyvárosok az ingázás központjai a nemzetközi repülőterek, valamint a multinacionális cégek által. Elmondható továbbá, hogy a nagyvárosi társadalmakban sokkal dominánsabbak a gyenge kötések, melyek sokkal átfogóbb kapcsolati hálózatot jelentenek, mint a vidéki térségre jellemző erős, összekötő társadalmi tőke (GRANOVETTER, M. 1988). Ezen felületesebb kapcsolatok által az egyén sokkal több emberrel kerül kontaktusba, így a fertőzés veszélye is megnövekszik. Ebből az elméletből kiindulva a fővárosi nők feltételezhetően nagyobb óvatosságra, elővigyázatosságra voltak utalva, mint azok, akik kisvárosban élnek. Hipotézisünk szerint tehát a pandémia negatívan hatott budapesti diplomás nők egészségmagatartására, ami összefüggést mutathat az időszakra jellemző egyfajta depressziós hanyatlással. Elemzésünkben választ reméltünk arra a kérdésre, hogy a fővárosi és a kisvárosi diplomás nők mennyiben tudtak reziliensek lenni a kialakult pandémiás helyzetben.

Elemzés

Az egészségmagatartás napjainkban egyre fontosabb szerepet tölt be a prevencióban, hiszen az aktív életmód, az egészséges táplálkozás hozzájárulhat a krónikus betegségek, valamint a mozgásszervi degeneráció megelőzéséhez, még abban az esetben is, ha az egyén genetikailag hajlamos a kialakulásukra (ABONYI B. 2022). Illetve az elmúlt éve-

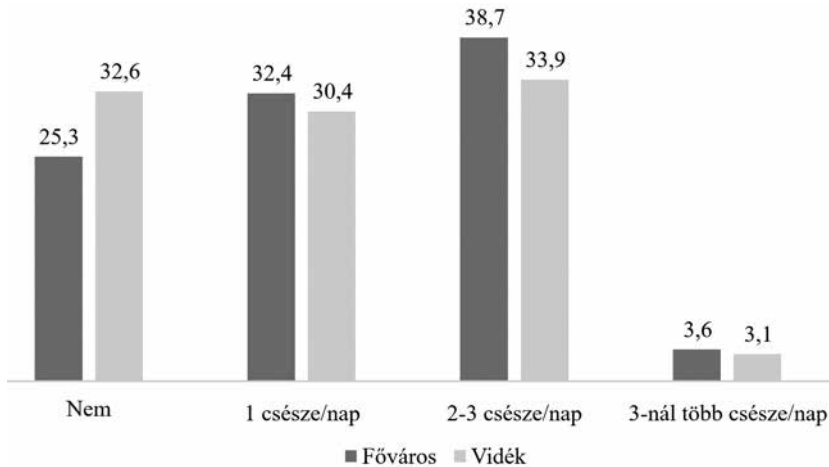
ket meghatározó pandémiás hullámok jól mutatták, hogy az orvosi ellátás is bármikor bizonytalanra válhat, ami fokozottan arra inti a népeiséget, hogy figyeljenek oda saját egészségük megőrzésére.

Tanulmányunkban tehát megvizsgáltuk a főbb egészségmagatartást reprezentáló paramétereket (MATARAZZO, J.D. 1984; ABONYI B. 2022), mint a kávé-, alkoholfogyasztási és dohányzási szokások, valamint a fizikai aktivitás, hogy mutatnak-e különbséget a fővárosban és vidéken élő diplomás nők körében, illetve, hogy ezek a szokások változtak-e a pandémia következtében.

Egészségmagatartási szokások

Kutatásunkban a vizsgált paraméterekhez kapott értékek az adatfelvétel időpontjára vonatkoztak, tehát arra voltunk kíváncsiak, hogy az adott pillanatban milyenek az egészségmagatartási szokásaik, illetve arra kérdeztünk rá, hogy ezek a szokások megváltoztak-e a pandémia következtében, vagyis 2020 márciusa előtt eltérő egészségmagatartási szokások jellemezték-e a válaszadót.

Elsőként a kávéfogyasztási szokásokat vizsgáltuk meg (1. ábra). Bár a kávéfogyasztás egészségre gyakorolt hatása nem teljesen egyértelmű, a szakirodalom leginkább a pozitív hatását emeli ki (csökkenti az elhízás, a metabolikus szindróma, a 2-es típusú cukorbetegség, valamint néhány daganatos megbetegedés kialakulását) megfelelő mennyiség elfogyasztása mellett, ami 2-3 csészt jelent naponta (BARREA L. 2021). Így a kávéfogyasztás élettani hatását leginkább az elfogyasztott mennyiség határozza meg. Eredményünkéből kiderül, hogy a vidéki nők 32,6%-a, míg a budapestiek 25,3%-a egyáltalán nem fogyaszt kávé. A kávéfogyasztók közül a fővárosban és a vidéki kisvárosokban is nagyobb arányban vannak azok, akik 2-3 csészt is elfogyasztanak egy nap. A budapestiek esetében ez az arány 38,7%, míg a vidék esetében 33,9%.



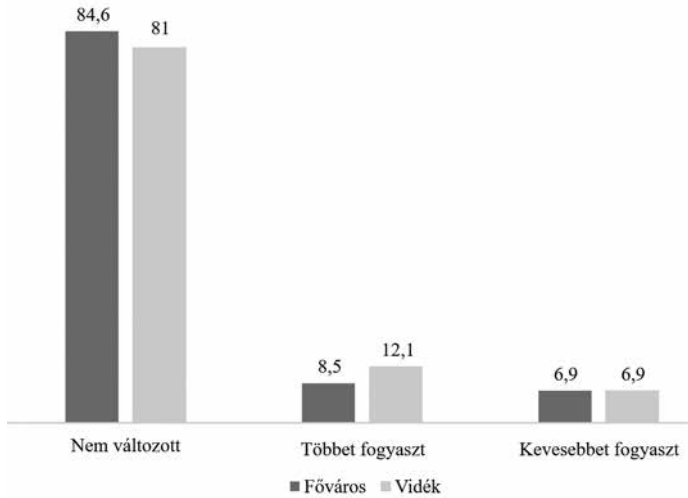
1. ábra Kávéfogyasztási szokások (%)

Figure 1 Coffee consumption (%)

Forrás / Source: 2021-es kérdőíves felmérés eredményei / Results of survey from 2021 N=1888

A pandémia viszont nem hozott jelentős változást a kávéfogyasztásban sem a fővárosi, sem a vidéki megkérdezettek esetében (2. ábra). A válaszadók kevesebb mint 20%-a számolt be változásról (főváros: 15,4%, vidék: 19%). Ez a változás leginkább növekedést

jelentett, így felmerült bennünk a kérdés, hogy a depresszió vajon összefüggésbe hozható-e a kávéfogyasztási szokások változásával. A depressziót a kérdőívben a lekérdezést megelőző három hónapra vonatkozóan vizsgáltuk a Beck-féle depressziós skála rövidített változatát alkalmazva (RÓZSA, S. et al. 2001.). Khí-négyzet próbát végeztünk a két változó között. Eredményül azt kaptuk, hogy a fővárosi megkérdezettek esetében nincs összefüggés a depresszió és a kávéfogyasztási szokások változása között ($p=0,088$), viszont a vidéki válaszadóknál a két változó között gyenge kapcsolat áll fenn ($P<0,001$; Cramer $V=0,13$). Vagyis a vidéki nők esetében a depresszió jelenléte befolyással volt az elfogyasztott kávé mennyiségére.



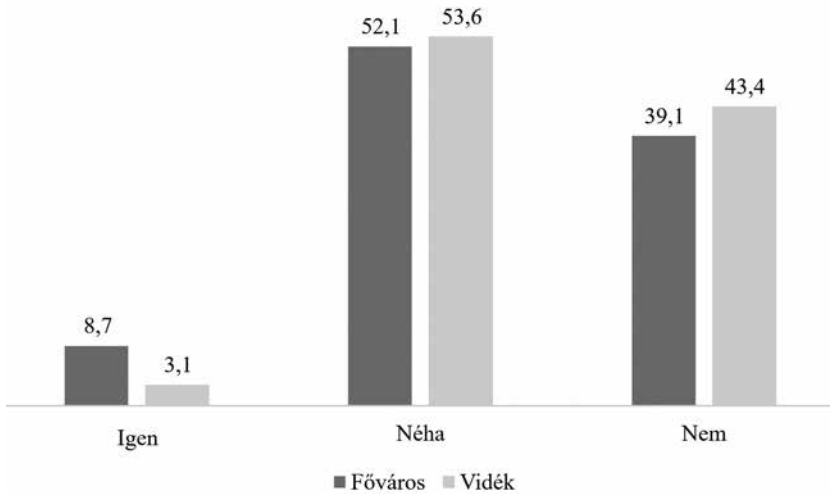
2. ábra A pandémia alatti változás a kávéfogyasztási szokásokban (%)

Figure 2 Changing during the pandemic – coffee consumption (%)

Forrás / Source: 2021-es kérdőíves felmérés eredményei / Results of survey from 2021 N=1888

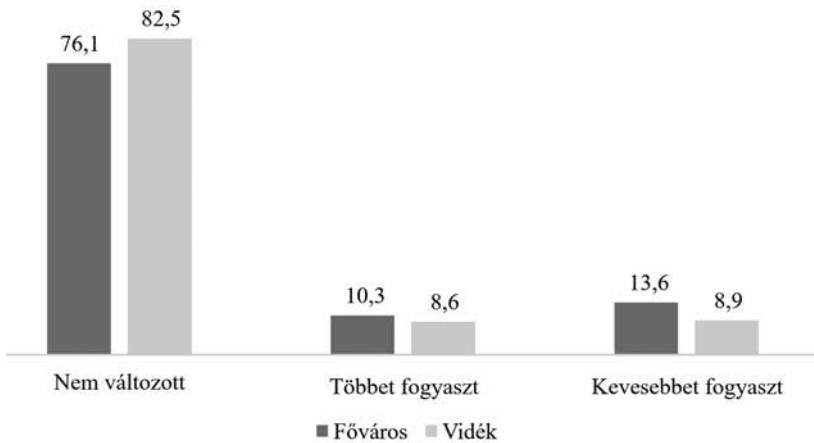
A következő paraméter, amit megvizsgáltunk, az alkoholfogyasztás volt, mely esetében szintén nem látható markáns különbség a települési egységek között (3. ábra). Az egészségmagatartás szempontjából pozitívnak tekinthető, hogy igen magas azoknak az aránya, akik saját bevallásuk szerint egyáltalán nem fogyasztanak alkoholt mind a budapesti, mind a vidéki válaszadók esetében (főváros: 39,1%, vidék: 43,4%), illetve az alkoholfogyasztók közül is azok vannak többségben, akik csak alkalmanként fogyasztanak (főváros: 52,1%, vidék: 53,6%). Ezek az adatok kedvezőbbnek tekinthetőek, mint a 2019-es Európai Lakossági Egészségfelmérés eredményei, melyben a fővárosi nők 25%-a, a vidéki nők átlagosan 40,8%-a mondható absztinensnek. Utóbbi adatok viszont nem csak a diplomás nőkre vonatkoznak, így valószínűsíthető, hogy a magasabb iskolai végzettség hozzájárul a fokozottabb preventív gondolkodáshoz. Illetve fontos megjegyezni, hogy az ELEF adatait 15 éves kortól lettek lekérdezve.

A pandémiát követő változások tekintetében elmondható, hogy a fővárosi nők esetében nagyobb arányú változás figyelhető meg az alkoholfogyasztásban a kávézási szokásokhoz képest (4. ábra). A válaszadók 10 százaléka többet, és majdnem 14 százaléka kevesebbet fogyaszt, mint korábban. Elmondható tehát, hogy nagyobb az aránya azoknak, akikre inkább motiválóan hatott a világjárvány abban a tekintetben, hogy kevesebb alkoholt fogyasztanak. Ugyanakkor ez visszavezethető a társas kapcsolatok visszaesésére is, hiszen a szórakozóhelyek, kocsimák, a társasági élet szinterei nem voltak elérhetőek az emberek



3. ábra Alkoholfogyasztási szokások (%)
 Figure 3 Alcohol consumption (%)

Forrás / Source: 2021-es kérdőíves felmérés eredményei / Results of survey from 2021 N=1888



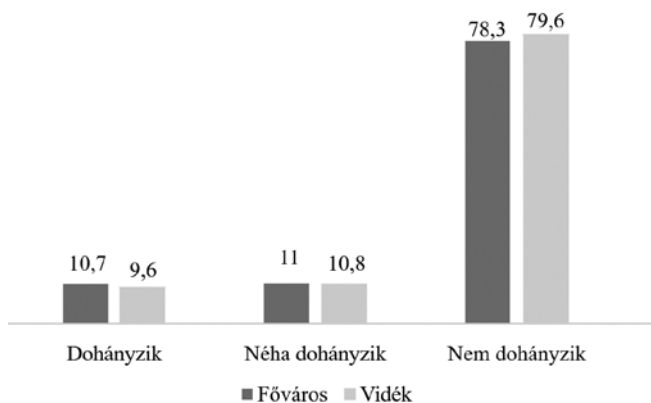
4. ábra A pandémia alatti változás – Alkoholfogyasztás (%)
 Figure 4 Changing during the pandemic – alcohol consumption (%)

Forrás / Source: 2021-es kérdőíves felmérés eredményei / Results of survey from 2021 N=1888

számára. A vidéki nők esetében 8,9 százalékra tehető azok aránya, akik kevesebb alkoholt fogyasztottak a pandémia alatt.

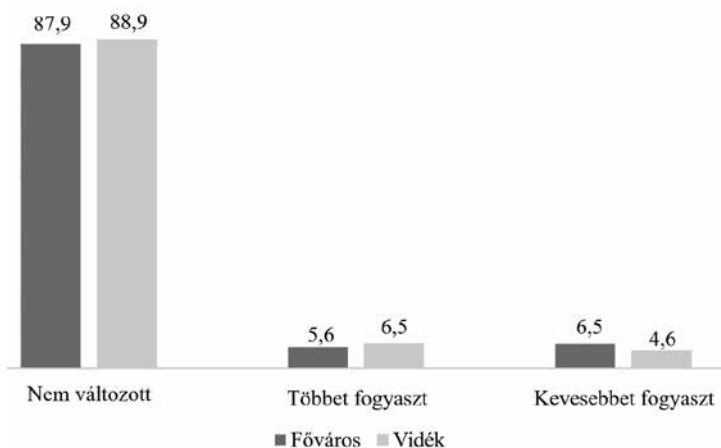
Vizsgálatunk másik dimenziója a dohányzás volt, és itt sem tapasztaltunk számottevő eltérést Budapest és a vidéki települések között (5. ábra). A nem dohányzók aránya a fővárosban 78,3 százalék, vidéken pedig csupán 1,3 százalékponttal nagyobb ez az arány (79,6%). Illetve azoknak az aránya is alacsonynak mondható, akiknek változott a dohányzási szokása (főváros: 12,2, vidék: 11,1% – 6. ábra). Nagyjából egyenlő arányban voltak, akik a járvány hatására többet vagy kevesebbet dohányoztak.

A dohányzásra vonatkozó adatokat nem tudtuk összevetni az ELEF 2019-es adatokkal, ahol arra vonatkozóan kapunk csak információt, hogy a megkérdezettek hány százaléka



5. ábra Dohányzási szokások (%)
Figure 5 Smoking habits (%)

Forrás / Source: 2021-es kérdőíves felmérés eredményei / Results of survey from 2021 N=1888



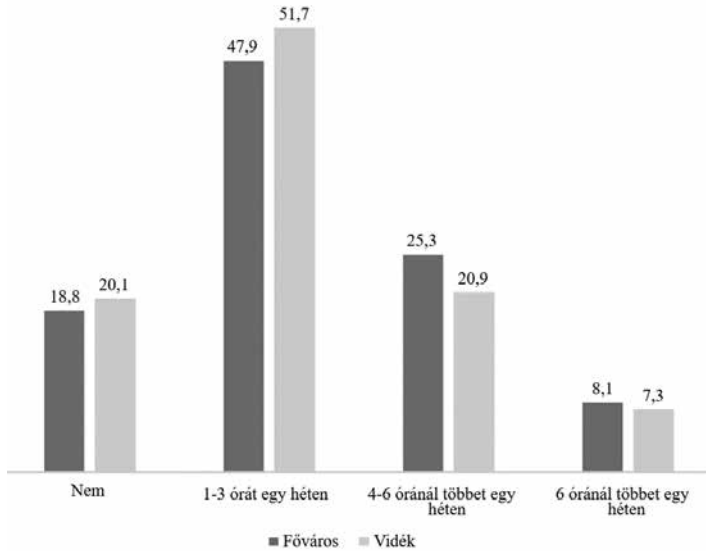
6. ábra A pandémia alatti változás–Dohányzási szokások (%)
Figure 6 Changing during the pandemic – Smoking habits (%)

Forrás / Source: 2021-es kérdőíves felmérés eredményei / Results of survey from 2021 N=1888

nem dohányzott még soha. A saját felmérésünkben ez az információ nem derül ki, csupán azt tudhattuk meg, hogy ki az, aki a lekérdezés pillanatában „nem dohányzóként” tekintett magára – ami nem jelenti azt, hogy korábban ne tartozott volna a dohányzók táborába.

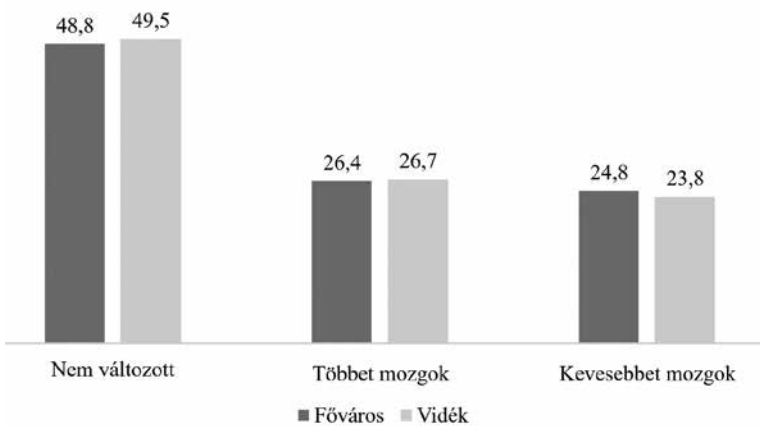
A következő egészségmagatartási faktor, amit elemeztünk, a fizikai aktivitás végzése, mértéke volt. Eredményeink alapján elmondható, hogy a fizikai aktivitás az a vizsgált paraméter, amit a világjárvány a legnagyobb mértékben változtatott meg a válaszadóink körében. A megkérdezettek nagyjából 50 százaléka számolt be ugyanis változásról (8. ábra). Összességében azt mondhatjuk, hogy a diplomás nők próbálnak tenni az egészségükért, közel 80 százalékuk végez rendszeres testmozgást, bár ez leginkább heti 1-3 órára korlátozódik (7. ábra). Ugyanakkor a pandémia idején a fővárosi nők 26,4 százaléka többet és 24,8 százaléka kevesebbet mozgott, mint általában, a vidékiek esetében ugyanez az arány közel azonosnak tekinthető (26,7% és 23,8%) (8. ábra). A világjárvány elősegítette tehát a testmozgást a válaszadók nagyjából egynegyede esetében, amit magyarázhatunk

azzal, hogy a sport kevésbé kötődik infrastruktúrához, így az egyéneknek lehetőségük volt akár egy parkban, a természetben, vagy a saját otthonukban is a testmozgáshoz, és az otthoni munka, a korlátozott társadalmi élet következtében felszabadult időt többen a sportolásra fordították. Ugyanakkor a nők egy részének plusz feladatai lettek a gyermekek felügyeletét, otthoni oktatását illetően, így az ő (nagyjából szintén a válaszadók egynegyede) sportolási lehetőségüket negatívan érintette a világjárvány. Khí-négyszet próbával ellenőriztük, hogy fennáll-e összefüggés a fizikai aktivitás változása és a gyermekkel rendelkezők között. A fővárosi nők esetében nem találtunk összefüggést, a vidéki válaszadók esetében viszont a két faktor viszonya között gyenge kapcsolat áll fenn ($p < 0,001$, Cramer $V = 0,138$).



7. ábra Fizikai aktivitás (%)
Figure 7 Physical activity (%)

Forrás / Source: 2021-es kérdőíves felmérés eredményei / Results of survey from 2021 N=1888



8. ábra A pandémia alatti változás–Fizikai aktivitás (%)
Figure 8 Changing during the pandemic – Physical activity (%)

Forrás / Source: 2021-es kérdőíves felmérés eredményei / Results of survey from 2021 N=1888

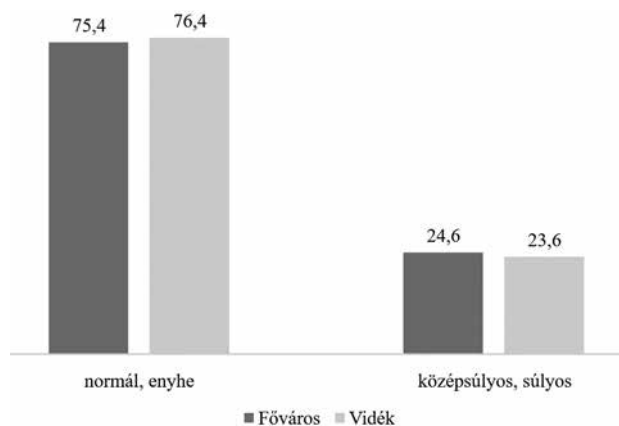
Összességében tehát a fizikai aktivitás tekintetében is elmondható, hogy a fővárosi és a vidéken élő nők sportolási szokásaiban sincs jelentősebb különbség és a pandémia hatása is hasonlóan jelentkezett lakóterülettől függetlenül.

A nők egészségmagatartását vizsgálva elmondható, hogy a főváros és a vidék között kisebb különbségek figyelhetők meg, mint amit előzetesen feltételeztünk, valamint a pandémia alatt bekövetkezett változások is alacsonynak tekinthetők. Alapvetően úgy gondoljuk a vizsgált adatok alapján, hogy a világjárvány nem alakította át nagy mértékben az egyének egészségmagatartását. Ez annak is köszönhető, hogy a társadalmaktól ma már nem áll távol a digitalizáció, mely beépült a mindennapokba. Így a digitális világ adta lehetőségeket ki tudták használni, hiszen például az online tartott edzésekkel nem kellett lemondani teljesen a fizikai aktivitásról, csupán alkalmazkodni kellett egy újfajta „digitalizált” életmóddhoz. Ugyanígy a társas kapcsolatokról is elmondható, hogy manapság a globalizáció és a mobilizált társadalmak korában már nem életidegen, hogy a családtagok, barátok nem tudnak személyesen érintkezni, csupán az internet segítségével kommunikálnak.

Mentális egészség

Bár az egészségmagatartás területén nem tapasztaltunk jelentős változást, mégis fontosnak tartottuk megvizsgálni, hogy a járvány milyen hatással volt az egyének szubjektíven megítélt mentális egészségére. Az elhúzódó pandémiás időszak mindenki számára megterhelő volt, így különösen fontosnak tartottuk megvizsgálni a nőket ért stressz és depressziós tünetek feltételezett jelenlétét, illetve ezek változásait, hiszen az egészségünkhöz a mentális jóllét is hozzátartozik. A kérdőívben használt Beck féle depressziós skála (BDI) rövidített változatát használtuk (RÓZSA, S. et al. 2001.), ami alapján információt kaptunk a megkérdezettek szubjektíven megítélt mentális egészségéről.

Beck depressziós skáláját alkalmazva elmondható, hogy a településtípusok között nincs nagy eltérés, mind a fővárosban, mind vidéken a megkérdezettek közel egynegyede észlelt magán depressziós tüneteket a megkérdezést megelőző hónapban (9. ábra). Ez az arány a KSH 2019-es egészségfelmérése alapján igen jelentősnek tekinthető, hiszen az ekkor (pandémia előtt) mért országos adat a diplomások körében 16,9% volt (ELEF, 2019).



9. ábra Depressziós tünetek jelenléte (%)
Figure 9 Depressive symptoms (%)

Forrás / Source: 2021-es kérdőíves felmérés eredményei / Results of survey from 2021 N=1888

Elmondható tehát, hogy a pandémiás időszak erős stresszfaktort jelentett a nők számára, aminek háttérében több tényező is állhat, mint a gyermekek otthon történő oktatása, a bezártság, a társadalmi élet korlátozottsága, vagy akár a home office, ami elmagányosította az egyéneket a személyes kapcsolatok terén. Mindemellett pedig a vírustól való félelem is hozzájárulhatott a depressziós tünetek kialakulásához.

Kíváncsiak voltunk arra, hogy vajon a depresszió nagyobb arányú előfordulását befolyásolta-e a fertőzésen való átesés, vagy esetlegesen az oltás felvétele. Kétféle tesztel megvizsgáltuk, hogy a változók mutatnak-e összefüggést egymással. Eredményeink azonban nem igazolták ezt a feltevésünket. A depresszió és a vírussal való érintkezés (főváros: $p=0,345$, vidék: $p=0,192$), valamint a depresszió és az oltottság (főváros: $p=0,345$, vidék: $p=0,322$) sem mutattak szignifikáns összefüggést egymással, sem a főváros, sem pedig a vidék esetében.

A depressziós tünetek nagyarányú előfordulását tehát inkább a pandémiás helyzet, a félelem, a bezártság, valamint a visszafogott társas kapcsolatok indukálták. Ezen eredmények alapján megfontolandó, hogy vajon a digitalizáció, a home office és az online tér terjeszkedése milyen hatással lesz a társadalmakra.

Összefoglalás

Elemzésünk során azt vizsgáltuk, hogy a nők egészségmagatartási szokásain változtatott-e a pandémia, illetve a mentális egészségre milyen hatást gyakorolt a járvány. Vizsgálatunkat főváros-vidék viszonylatban végeztük. Előzetes várakozásaink, a térbeli társadalmi viszonyokban meglévő eltérések alapján arra számítottunk, hogy a főváros-vidék viszonylatban jelentős különbségek alakulnak ki – azonban ezt a felmérés adatai meggyőzően cáfolták.

Eredményeink alapján elmondhatjuk, hogy a diplomás nők körében az egészségüket meghatározó faktorok, mint a kávé- és alkoholfogyasztás, a dohányzás vagy a fizikai aktivitás, igen pozitívnak értékelhetőek mindkét vizsgált településtípus tekintetében. Az élvezeti cikkek fogyasztása mérsékeltnak tekinthető, a mozgás, a sport jelenléte pedig meghatározó szerepet tölt be a megkérdezettek életében. A pandémia hatását illetően pedig azt tapasztaltuk, hogy nem befolyásolta jelentős mértékben az egészségmagatartási szokásokat. A vizsgált faktorok esetén 80-90 százalékban azt a választ kaptuk, hogy a világvárvány nem változtatott a szokásaikon. Egyedül a fizikai aktivitást kell kiemelnünk, ahol a válaszadók csupán 50 százaléká számolt be arról, hogy a járvány nem változtatott a sportolási szokásaikon, 26 százalék éppen, hogy többet, 24 százalék viszont kevesebbet mozgott. Ez feltételezhetően annak köszönhető, hogy míg a nők egy csoportjának az otthonról történő munkavégzés, és a lezárások következtében több ideje maradt a sportolásra, addig a másik csoportnak a gyermekek otthonléte, a bölcsődék, óvodák bezárása, valamint az otthoni oktatás miatt erre kevesebb ideje maradt.

Fontos kiemelni, hogy a kutatásban vizsgált két településtípus között nem találtunk különbséget. A világvárvány ugyanolyan hatással volt a vidéki kisebb településekre, mint a fővárosra. A vírustól való félelem, a média folyamatos tájékoztatása és a védelem érdekében meghozott intézkedések erőteljes hatással voltak a társadalomra, és a kisebb települések lakói nem érezték kevésbé fenyegetve magukat a vírustól, mint a budapesti lakosok. Mindezt alátámasztják a depressziós vizsgálatok is, hiszen itt sem tapasztaltunk eltérést a településtípusok között. Viszont azt fontos kiemelni, hogy a pandémiás időszak mentálisan is igen megterhelő volt a nők számára, a Központi Statisztikai Hivatal 2019-es Egészségfelméréséhez képest a kapott adataink jelentős romlást mutatnak.

Összességében elmondható tehát, hogy a nők egészségmagatartása tekintetében nem tapasztaltunk jelentős változást a pandémia hatására a megkérdezettek válaszai alapján. Egyedül a fizikai aktivitás mutat eltérést, ami a világvárvány hatására lecsökkent, vagy éppen megnövekedett szabadidő következményeként értelmezhető. Kutatásunk végső konklúziójaként elmondható, hogy a magyar diplomás nők mind a fővárosban, mind pedig a vidéki településeken meglehetősen jól tudtak alkalmazkodni a kialakult helyzethez, megfelelően kihasználva a digitalizáció adta lehetőségeket, a vírus nem alakította át jelentős mértékben életmódjukat. A depresszió nagyobb mértékű jelenlétével azonban mindenképpen számolni kell, és az orvoslás, illetve az egészségügyi ellátás tekintetében mindenképpen jelzés értékű, hogy a mentális betegségek feltárására és kezelésére nagyobb hangsúlyt szükséges fektetni.

MAKKAI BERNADETT

PTE ÁOK Élettani Intézet, Pécs

PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola, Pécs

bernadett.makkai@aok.pte.hu

FARKAS NELLI

PTE ÁOK Bioanalitikai Intézet, Pécs

neli.farkas@aok.pte.hu

NAGY ZSUSZANNA

PTE ÁOK Élettani Intézet, Pécs

zsuzsanna.nagy69@gmail.com

PIRISI GÁBOR

PTE TTK Földrajzi és Földtudományi Intézet, Pécs

pirisi.gabor@pte.hu

ZELENA DÓRA

PTE ÁOK Élettani Intézet, Pécs

PTE Szentágothai Kutató Központ

dora.zelena@aok.pte.hu

IRODALOM

- ABONYI B. 2022: Gyermektelen és családós nők egészségmagatartásának összehasonlítása a pandémia idején. – *Acta Universitatis de Carolo Eszterházy Nominatae. Sectio Sport* 49. pp. 25–38.
<https://doi.org/10.33040/ActaUnivEszterhazySport.2022.25>
- BARABÁS K. – MAKKAI B. – FARKAS N. – HORVÁTH H. R. – NAGY Zs. – VÁRADI K. – ZELENA D. 2022: Influence of COVID-19 pandemic and vaccination on the menstrual cycle: A retrospective study in Hungary. – *Frontiers in Endocrinology* 13. 974788. <https://doi.org/10.3389/fendo.2022.974788>
- BARREA, L. – PUGLIESE, G. – FRIAS-TORAL, E. – EL GHOSH, M. – CASTELLUCCI, B. – CHAPELA, S.P. – DE LOS ANGELES CARIGNANO, M. – LAUDISIO, D. – SAVASTANO, S. – COLAO, A. – MUSCOGIURI, G. 2021: Coffee consumption, health benefits and side effects: a narrative review and update for dietitians and nutritionists. – *Critical Reviews in Food Science and Nutrition* 63. 9. pp. 1238–1261.
<https://doi.org/10.1080/10408398.2021.1963207>
- COCKERHAM, W. C. 2013: Bourdieu and an Update of Health Lifestyle. – In: COCKERHAM, W. C. (szerk.): *Medical Sociology on the Move*. Springer, Dordrecht. pp. 127–154. https://doi.org/10.1007/978-94-007-6193-3_7
- FISHER, E. B. – FITZGIBBON, M.L. – GLASGOW, R.E. – HAIRE-JOSHU, D. – HAYMAN, L.L. – KAPLAN, R.M. – NANNEY, M.S. – OCKENE, J.K. 2011: Behavior Matters. – *American Journal of Preventive Medicine* 40. 5. pp. 15–30.
<https://doi.org/10.1016/j.amepre.2010.12.031>

- FODOR É. – BALOGH A. 2010: Back to the kitchen? Gender role attitudes in 13 East European countries. – *Zeitschrift für Familienforschung* 22. 3. pp. 289–307. <https://doi.org/10.20377/jfr-259>
- GRANOVETTER, M. S. 1988: A gyenge kötések ereje. A hálózatelemzés felülvizsgálata. – In: ANGELUSZ R. – TARDOS R. (szerk.): *Szociológiai Figyelő* 4. 3. pp. 39–60.
- KOVÁCS S. Zs. – UZZOLI A. 2020: A koronavírus-járvány jelenlegi és várható egészségkockázatainak területi különbségei Magyarországon. – *Tér és Társadalom* 34. 2. pp. 155–170. <https://doi.org/10.17649/TET.34.2.3265>
- KOVALCSIK T. – BOROS L. – PÁL V. 2021: A Covid-19-járvány első két hullámának területisége Közép-Európában. – *Területi Statisztika* 61. 3. pp. 262–290. <https://doi.org/10.15196/TS610301>
- LAZÁRY J. 2020: A Covid-19 pandémia akut hatásai a pszichés állapotra a járvány első szakaszában. – *Neuropsychopharmacologia Hungarica* 22. 4. pp. 172–177.
- MATA, J. – WENZ, A. – RETTIG, T. – REIFENSCHEID, M. – MOHRING, K. – KRIEGER, U. – FRIEDEL, S. – FIKEL, M. – CORNESSE, C. – BLOM, A.G. – NAUMANN, E. 2021: Health behaviors and mental health during the COVID-19 pandemic: A longitudinal population-based survey in Germany. – *Social Science & Medicine* 287. 114333. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2021.114333>
- MATARAZZO, J. D. 1984: Behavioral health: A 1990 challenge for the healthsciences professions. – In: MATARAZZO, J.D. – MILLNER, N.E. – WEIS, S.M. – HERD, J.A. (szerk.): *Behavioral Health: A Handbook of Health Enhancement and Disease Prevention*. John Wiley, New York. pp. 3–40.
- OSVÁTH P. 2021: A Covid-19 pandémia mentálhigiénés következményei. Hogyan tudunk felkészülni a pszichodémiás krízisre? – *Orvosi Hetilap* 162. 10. pp. 366–374. <https://doi.org/10.1556/650.2021.31141>
- PIKÓ B. 2002: *Egészségszociológia*. – Új Mandátum Könyvkiadó, Budapest. 190 p.
- POMÁZI I. 2022: Hogyan változtatta meg a COVID-19 járvány az emberek életét? – *Statisztikai Szemle* 100. 1. pp. 92–95. <https://doi.org/10.20311/stat2022.1.hu0092>
- PONGRÁCZ T. – S. MOLNÁR E. 2011: Nemi szerepek és a közvélemény változásának kölcsönhatása. – In: NAGY I. – PONGRÁCZ T. (szerk.): *Szerepváltozások. Jelentés a nők és férfiak helyzetéről*. TÁRKI: Nemzeti Erőforrások Minisztériuma, Budapest pp. 192–206.
- RÓZSA S. – SZÁDÓCZKY E. – FÜREDI J. 2001: Psychometric properties of the Hungarian version of the shortened Beck Depression Inventory. – *Psychiatr Hungarica* 16. pp. 384–402
- SRIVATSAS, S. – STEWART, K. A. 2020: How Should Clinicians Integrate Mental Health Into Epidemic Responses? – *AMA Journal of Ethics* 22. 1. pp. 10–15.
- SZENTES V. – PÁTHY Á. – RECHNITZER J. 2022: A koronavírus és a városszerkezet egy nagyváros példáján. – *City.hu Várostudományi Szemle* 2. 1. pp. 61–78.
- SZIRMAI V. – SCHUCHMANN J. – UZZOLI A. 2022: Környezeti válság, városi válság, társadalmi válság. A Covid-19 fertőzöttek térbeli-társadalmi helyzete. – *City.hu Várostudományi Szemle* 2. 1. pp. 8–41. <https://doi.org/10.31287/FT.en.2023.1.4>
- SZIRMAI V. 2021: Nagyvárosok a Covid-19 vírusjárvány idején. – *Földrajzi Közlemények* 145. 1. pp. 1–16. <https://doi.org/10.32643/fk.145.1.1>
- TORMA A. 2021: A Covid-19 járvány hatásai a nőkre, a rendőrség női munkatársaira. – *Béltügyi Szemle* 69. 3. pp. 96–107. <https://doi.org/10.38146/BSZ.SPEC.2021.3.6>
- UZZOLI A. – PÁL V. – BEKE SZ. – BÁN A. 2019: Egészségegyenlőtlenség, hozzáférés, térbeliség – A szívinfarktus ellátásának néhány földrajzi jellegzetessége Magyarországon. – *Földrajzi Közlemények* 143. 2. pp. 107–123.
- UZZOLI A. 2022: Városok, helyek, emberek – a COVID-19 járvány néhány társadalmi és területi vonatkozása. – *City.hu Várostudományi Szemle* 2. 1. pp. 42–60. <https://doi.org/10.32643/fk.143.2.2>
- VIDA V. – POPOVIC P. 2021: A Covid-19 járvány hatása Magyarországon az élet különböző területeire (munka, magánélet, egészségi és mentális állapot). – *Régió kutatás Szemle*, 6. 1. pp. 25–36. <https://doi.org/10.30716/RSZ/21/1/2>
- WIRTH, L. 1938: *Urbanism As a Way of Life*. – The University of Chicago Press 44. 1. pp. 1–24. <https://doi.org/10.1086/217913>
- WHO 1948: Preamble to the Constitution of the World Health Organization as adopted by the International Health Conference. – World Health Organization, New York. 100 p.

Internetes forrás

- KSH – Európai lakossági egészségfelmérés, 2019 (ELEF2019). Letöltve: 2023. június 1. <https://www.ksh.hu/elef/kiadvanyok.html>
- KSH – Szubjektív jóllét, mentális egészség, 2019. Letöltve: 2023. június 1. https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/elef/szubjektiv_jolet_2019/index.html#nttazerstrsastmogatottgotkapfrfiakarna

A LAKOTT KÜLTERÜLETEK ÉS A VÁROSI SZÉTTÉRÜLÉS: EGY JOGI ÉS FEJLESZTÉSPOLITIKAI ÁRNYÉKTERÜLET

VASÁRUS GÁBOR LÁSZLÓ – BOROS TAMÁS

THE INHABITED OUTSKIRTS AND URBAN SPRAWL:
A LEGAL AND DEVELOPMENT POLICY SHADOW AREA

Abstract

Hungarian cities are administratively divided into three parts. In addition to the urban core, a significant population live in the outskirts and in former villages incorporated into our cities. The accelerated suburban development has reshaped the development paths of these areas. Although only a small portion of the population of the agglomerations lives in these places, a significant portion of migration has been directed towards them in the case of our rural centres. Due to the affordability of plots and loose regulations, individuals who were displaced from cities or came from the periphery of the country have been more likely to relocate to these areas. At the same time, these zones have also been attractive to urban migrants during their lifestyle changes, as properties could be acquired at lower costs. We argue that the relevant regulations for real estate registration, land management, and construction, even after recent amendments, aim to preserve a form of land use that essentially only exists in traces, while hindering the daily lives of the population in these transformed areas. Through our analysis, we intend to demonstrate, by comparing existing literature and regulations, that the applicable laws are unable to achieve their objectives (strengthening population retention) and, in many cases, have counterproductive effects. Furthermore, certain formulas impede urban development interventions and make it difficult to harness their effects. These processes deserve greater attention because the affected outskirts contain green spaces that play a significant role in mitigating the adverse effects of urban sprawl, such as the heat island phenomenon.

Keywords: Segregation, Resilience, Land use, Urban sprawl, Relative distance

Bevezetés

A városi szétterülés folyamata jelentős hatással van a centrumok fenntarthatóságára. Az alacsony sűrűségű, monofunkciós és esetenként kaotikus területhasználat kialakulásának káros hatásai széleskörű aggályokat vetnek fel (TIMÁR, J. – BAUKÓ, T. 1999; BALTA, S. – ATIK, M. 2022). Számos kutatás taglalja a jelenség változatos környezeti és társadalmi-gazdasági következményeit, beleértve a területi egyenlőtlenségek és igazságtalanságok növekedését, a környezetszennyezést, az energiapazarlást és a hagyományos kultúrtájak eltűnését (XIE, X. et al. 2017; HARDI, T. 2022; KIRBY, M.G. – SCOTT, A.J. 2023).

A negatív hatások mitigálása és proaktív megelőzése érdekében szabályozási rendszerekkel lehetséges az ingatlanfejlesztés befolyásolása, a fenntartható földhasználat ösztönzése, a vidéki tájkép megőrzése (KUBEŠ, J. 2013; SHKARUBA, A. et al. 2017). Ezek a tervezési és jogi keretek igyekeznek a kompakt városok életminőségének megőrzése mellett fokozatosan egyre kevésbé urbánus használat felé haladva lassítani, helyenként tiltani a vidéki területek és a zöldfelületek átalakulását. Ugyanakkor számos esetben a városok érdekeltek a szétterülés fenntartásában az adóbevételek és a föld értékesítésből származó források miatt. Így a helyi beavatkozások mellett országos/regionális szabályozások is szükségesek (BALTA, S. – ATIK, M. 2022; TARANU, V. – VERBEECK, G. 2022; ZHANG, Y. et al. 2023).

Hazánk sajátossága, hogy a városok peremterületein – tehát a szétterülés akcióterületén – nagyszámú lakosság él közigazgatásilag nem önálló lakóhelyeken. A lakott külterü-

letek olyan szórvány vagy átmeneti lakóhelyek, melyek többsége egykor mezőgazdasági munka- és lakóhely, illetve hobbikert vagy üdülőhely volt. Mivel a kertségek, szőlősök és tanyás dűlők a városok peremén a fás szárú növényzettel bíró zöld tartalékerületek egy jelentős részét teszik ki, sorsuk relevanciával bír a szétterülés alakulásában (CSATÁRI, B. et al. 2013; VASÁRUS G. –LENNERT J. 2022).

Ilyen helyek nagy számban váltak lakottá 1945 és 1990 között nem csak hazánkban, de a szocialista településpolitika hatására Lengyelországban (SZMYTKIE, R. 2021), a volt Csehszlovákiában (IRA, V. 2001; SPÓRNA, T. –KRZYSZTOFIK, R. 2020), Romániában, Szerbiában és Bulgáriában (SLAEV, A. D. et al. 2018) valamint a volt szovjetunió területén (TAMMARU, T. 2001; BOENTJE, J. P. –BLINNIKOV, M. S. 2007) is. A falvak és a peremükön lévő mezőgazdasági lakóhelyek és kertségek (dácsák) városokba történő integrálása jellemző volt az időszakban. Hazánkban e területek jellemzően kül- és egyéb belterület besorolás alá esnek, amely sajátos szabályozásokkal is járnak. Bár hazánkban az agglomerációk populációjának csak kis része él ott, mégis a kül- és egyéb belterületekre irányult a szuburban migráció egy jelentős része (55,1%) vidéki városaink esetében 1990 és 2011 között (BALOGH A. –CSAPÓ T. 2013; BAJMÓCY, P. –MAKRA, Z. 2016; VASÁRUS G. –LENNERT J. 2022).

Jelen tanulmány aktualitását az adja, hogy a 253/1997. az országos településrendezési és építési követelményekről szóló kormányrendelet (OTÉK) módosítása és a 2021. évi C. új ingatlan-nyilvántartási törvény (új Inyvtv.) változásokat okoz majd e folyamatok alakulásában. A kézirat elkészítésekor hatályos 1997. évi CXLI ingatlan-nyilvántartási törvény és 2013. évi CXXII. a mező- és erdőgazdasági földek forgalmáról szóló törvényekhez képest bevezetett egyes változások nem csekély mértékben befolyásolja a külterületi (és kisebb részben az egyéb belterületi) lakók életét, szegregációját az itt található ingatlanok adásvételének korlátozásával és sok esetben az önkormányzati projektek egy része elé is akadályokat gördít. Az aranykorona értékkel rendelkező ingatlanok státuszának módosítása, eladása nagy terhet ró az érintettekre és jelentősen (4-6 hónap) meghosszabbítja a beavatkozások előkészítését (ROSTA M. 2021).

A fentiek alapján megfogalmazott kérdés, hogy a földtörvény és az új ingatlan-nyilvántartási törvény segíti-e a vidéki centrumok dinamizációját, a népességmegtartó képesség javítását?

Valamint a városi peremterületekre vonatkozó szabályozási keret segíti-e az önkormányzatok településfejlesztési beavatkozásait a városi szétterülés kedvezőtlen terület-használati változásainak mitigációjában?

Mivel a jogi normák összességükben is rendszert alkotnak, ezért fontos, hogy azok a lehető legteljesebb mértékben konzisztensek legyenek egymással, ne legyenek egymásnak ellentmondó előírások, így a jog alkalmazói, legyenek azok hivatalok, de akár maguk a laikus állampolgárok, azokat világosan tudják alkalmazni, és különösen az előbbiek részére rendelkezésre álljanak egyértelmű jogi útmutatások, világos értelmezési szabályok, esetleg végrehajtási szabályok, rendeletek (TÓTH J. Z. 2019).

Hipotézisünk szerint a földtörvény, a módosult OTÉK és a 2021. évi C. tv., mint a településperemek fejlesztését szabályozó összefüggő keretet alkotó jogforrások a maguk összességében nem képesek jelenleg maradéktalanul kielégíteni a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. tv. (a továbbiakban Jat.) preambulumban szabályozott azon elvet, amely szerint a jogalkotó által kitűzött szabályozási célokat hatékonyan szolgáló, megalapozott módon kell a jogszabályokat megalkotni (2. § (1)).

A jogszabályoknál ugyanis a gyakorlatban az egyik legfontosabb igény, amely egyben elősegíti a könnyebb alkalmazást, egyúttal a jogbiztonságot, hogy ne legyenek egymásnak ellentmondó, komplikáltan alkalmazható rendelkezéseik, hiszen nemhogy a jogszabályt,

de már annak tervezetét is világosan, közérthetően és ellentmondásmentesen kell megszövegezni, ahogy arról a jogszabályszerkesztésről szóló 61/2009. (XII. 14.) IRM rendelet is rendelkezik (2. §). Ezen felül a Jat. alapján a jogalkotás alapvető követelményei közé tartozik többek között, hogy a jogszabálynak a címzettek számára egyértelműen értelmezhető szabályozási tartalommal kell rendelkeznie, márpedig meglátásunk szerint ez az elv is sérül akkor, ha egyes, ráadásul azonos jogszabályon belüli rendelkezések egymásnak ellentmondanak vagy a jogszabály céljával nem vagy legalábbis nehezen összeegyeztethetőek.

Ez a konzisztencia egy kívánatos cél, ám azt a jogtudomány is elismeri, hogy a valóságban tökéletesen soha meg nem valósuló követelmény. Ez persze nem lehet automatikus, „felmentő” indok, a jogalkotónak ugyanis mindig törekedni kell arra, hogy minél kevesebb ellentmondás maradjon a jogrendszerben (TÓTH J. Z. 2019).

Jelen tanulmányunkban a szabályozásban rejlő hiátusokat a városi peremek példáján keresztül kívánjuk bemutatni, mivel ezek az ország legdinamikusabban változó zónái voltak az elmúlt évtizedekben a városi szétterülés és a szuburbanizáció révén. Így a jogszabályi keretet is a városi szétterülés összefüggéseinek szemszögéből elemezzük, a külterületek sajátosságain keresztül értékelve néhány ellentmondást.

A kutatás módszertana

A kutatás alapját a lakott kül- és egyéb belterületek KSH Helységnévtárában szereplő adatainak hagyományos népességföldrajzi statisztikai elemzése adta. Minden olyan lakóhelyet figyelembe vettünk, amely 1990 és 2011 között külterület besorolású volt. E tanulmány empirikus adatai a 2015-16 során a győri agglomerációban és szegedi településegységes területén elvégzett korábbi felmérés (VASÁRUS G. et al. 2018), majd a 2021-22 során megismételt és Kecskemétre kiterjesztett (VASÁRUS G. – LENNERT J. 2022) terepi munka eredményeiből összeállított adatbázis elemzésével igyekszük feltárni a térszerkezeti változásokat. 1381 db ingatlant mértünk fel, melyeknek értékeltük a funkcióit (lakóingatlan, nyaraló, üzempont, stb.) és állagát (új/újszerű, átlagos, rossz, romos, felhagyott), valamint az esetleg meglévő mezőgazdasági tevékenységeket. Osztályoztuk a külterületek infrastrukturális ellátottságát (szilárd útburkolat, közvilágítás, tömegközlekedés, szilárd útburkolat távolsága stb.).

Ezt követően interjúkat készítettük a helyi döntéshozókkal és az ellátásban résztvevőkkel annak érdekében, hogy megvizsgáljam tapasztalataikat a fejlesztési tervezéssel, a feladatellátással és a mindennapi rutinnal kapcsolatban. A 2021 őszi és 2022 során készült félig strukturált interjúban a terepi felmérés eredményeiből fakadó kérdésekre (pl. „Mely időszakban kezdett megszűnni a földművelés a város zártkertjeiben?”), kitértünk arra, hogy az egyes részfolyamatokat hogyan igyekeztek kezelni és a beszélgetés végén 2016 óta eltelt időszakban történt változások értékelésére kértük fel az interjúalanyt. A felmérés során a hólabda módszert is alkalmaztuk, így az interjúalany által ajánlott további szakértőket is felkerestük. Győr, Kecskemét és Szeged területén, valamint a várossal közvetlenül érintkező községek területén összesen 26 interjú készült. 10 önkormányzati képviselő és polgármester, 6 tanyagondok, 4 szociális munkás, valamint 6 civil szervezet vezetője került megkérdezésre 2021 és 2022 során. Az interjúalanyokat a települések neve és az idézés sorrendje alapján kódoltam, pl. Szeged 1.

Jelen tanulmányban a korábbi empirikus adatok elemzése csak a jogszabályi keret kritikájának kontextusba helyezéséhez szükséges településföldrajzi folyamatok illusztrálásának célját szolgálja. Az empirikus és szakirodalmi előzmények alapján felvázolható területi folyamatokat kívánjuk összevetni a törvények indoklásaiban meghatározott célok-

kal. Ezután értékeljük, hogy az egyes intézkedések és eszközök – a földrajzi tényezők figyelembevételével – alkalmasak lehetnek-e a kívánt célkitűzések elérésére. Fel kívánjuk tární, hogy a vonatkozó ingatlan-nyilvántartási, földügyi és építésügyi szabályozás jelenleg képes-e a megfogalmazott célokat megvalósítani (a népességmegtartás erősítése, termőföld védelme). Elemzésünk során be kívánjuk bizonyítani a szakirodalmi előzmények alapján, az egyes ellentmondásokat, végül igyekszünk ajánlásokat tenni azok feloldására. Mivel a vonatkozó jogszabálykeret rendkívül komplex – különösen, ha a Kúria vonatkozó határozatait is figyelembe vesszük – így jelen elemzés csupán betekintést kíván nyújtani.

Külterületeink szerepe a városok településföldrajzában

A következő néhány oldalon a külterületek átalakulásának néhány legfontosabb jellemzőjét foglaljuk össze szakirodalmi előzmények és korábbi empirikus kutatásunk eredményeinek ismertetése alapján. Ennek során nem kívánunk részletes, a külterületek valamennyi fejlődési pályáira kiterő elemzést folytatni, csupán a vizsgálandó jogszabályok kritikai elemzéséhez szükséges legfontosabb adalékokat szeretnénk az olvasó elé tární.

1990 után a korábban önálló falvakat, rekreációs övezeteket, és külterületeket a szuburbanizáció felfedezte és elkezdte átalakítani. Hazánkban az alföldi városok és elővárosi községek esetében jellemzően tanyák, tanyabokrok, illetve üdülők és egykori zárkertek találhatóak, amelyek a szuburbanizáció potenciális területei lehetnek. A dunántúli és észak-magyarországi városaink esetében a kertek és üdülők mellett az egykori majorkák, szőlőhegyek és ipari lakóhelyek is gyakoriak (TIMÁR, J.–BAUKÓ, T. 1999; BALOGH A.–CSAPÓ T. 2013; BAJMÓCY, P.–MAKRA, ZS. 2016).

A külterületek jellemzően mezőgazdasági lakóhelyek, üdülőtelepek, vagy szórvány jellegű gazdasági lakóhelyek (pl. órházak) voltak, esetenként roma telepek is külterületen alakultak ki. Mivel a kertészek, szőlőhegyek és a legjobb adottságú tanyás dűlők vonzó lakóhelyek voltak a tiltások ellenére is elkezdtek kiköltözni oda a városokból. Ezzel párhuzamosan számos hagyományos külterületi lakóhely hanyatlásnak indult a termelőszövetkezetek gyakran erőszakos kialakítása során, különösen a majorkák és tanyák népessége csökkent jelentősen (CSURGÓ B. 2013; BAJMÓCY P. 2014).

Napjainkban a külterületeken jelentős területi koncentráció figyelhető meg, aminek eredményeként jelentős társadalmi differenciálódás is bekövetkezett (*1. táblázat*). A városoktól távoli lakóhelyeken jelentős elvándorlás, a városperemekeken jelentős – esetenként robbanásszerű (200%) – növekedés történt 1990 és 2011 között (BAJMÓCY, P.–MAKRA, Z. 2016; GAGYI, Á.–VIGVÁRI A. 2018).

Mivel a városperemek külterületei jelentős népességet vettek fel a rendszerváltás óta, állományuk jelentősen differenciálódott (BAJMÓCY, P.–MAKRA, ZS. 2016). Leginkább a falusias településképű, nagyobb népességű üdülőterületek (+550,7%), kertek (+233,7%), szőlőhegyek (+173,5%) népessége nőtt. Ezzel szemben az igen ritkán lakott tanyás dűlők és a rossz ingatlanállományú tanyák népességvesztése általános.

Az egyes lakott külterületek népességváltozását részben meghatározta a rendszerváltáskori lélekszám is, így ezen érték és az 1990 és 2011 közötti népességnövekedés között közepes korreláció (0,551 r^2) mutatható ki. Az aprófalú szindrómának nevezett jelenség a kis népességű külterületeket is érinti (BALOGH A. 2015). Ennek lényege, hogy a kedvezőtlen közlekedési helyzetű, kis lélekszámuk miatt rossz ellátottsággal bíró lakóhelyeken a helyi fiatalok hátrányokat szenvednek el, így a propagatív és szakképzett korosztály elvándorol. A helyben maradó, gyakran munkanélküli lakosságban túlsúlyba kerülnek az idősek, ellátásra szorulóak (BAJMÓCY, P.–MAKRA, ZS. 2015; BALOGH A. 2015).

A kül- és egyéb belterületek helye a hazai településstruktúrában
The share of outskirts and other inner areas in the Hungarian settlement structure

Területi egység		A területek száma (db)		A területek népessége (fő)	
		1990	2011	1990	2011
Agglomerációk és település-együttesek	Központi belterület	471	472	2 557 457	2 448 217
	Egyéb belterület	231	202	1 114 442	1 41 199
	Külterület	1311	1277	74 522	111 130
Országos összes	Központi belterület	3153	3154	9 846 349	9 313 589
	Egyéb belterület	790	925	239 943	314 739
	Külterület	6852	6505	288 056	306 514

Forrás: KSH Helynévtár alapján saját számítás.

A demográfiai hanyatlást sok esetben elősegítette 1990 után a termelőszövetkezetek megszűnése. Mivel a tanyákon, majorokban és szőlőhegyekben élő korábbi bedolgozók egy része nem tudott gazdaságosan működni a piaci körülmények között – részben a kis méretükből adódó gazdaságtalanság miatt – felhagytak a termeléssel. Valamint a kárpótlási rendszer lehetőségeit elszalasztó külterületi lakók sokszor ki is szorultak azokról a földekről, ahol korábban dolgoztak (CSATÁRI B.–FARKAS J. 2012; ROMVÁRI R. et al. 2018; CSIRSZKI, M. M. 2019).

A rekreációs célt szolgáló kertészek és üdülőtelepek területek 1990 óta alapvetően lakófunkciót látnak el itt legfeljebb néhány haszonnövényből álló kis konyhakert jellemző, de gyakran csupán dísznövények alkotják a vegetációt a füvesített telkeken (CSATÁRI B. et al. 2013; VASÁRUS G. et al. 2018). E területekre a tehetősebb háztartások a konjunktúra időszakokban (1996–2004, 2015–2020) az adott áron elérhető nagyobb telkek, míg a kevésbé tehetősek az alacsony rezsiköltségek és az olcsón megvásárolható korábbi hobbikertek miatt a válságidőszakokban (1990–1996, 2007–2014) költöztek (BAJMÓCYP.–MAKRA ZS. 2016; GAGYI, Á.–VIGVÁRI A. 2018; VASÁRUS G. et al. 2018).

E területek alapvetően a szuburbiák többi részéhez hasonló monofunkciós lakó övvé alakulnak. Ugyanakkor a településkép nem homogén, az eltérő időszakokban beköltöző csoportok ingatlanai igen eltérő képet mutatnak anyagi forrásaikhoz igazodva, ráadásul a mostanra igen sok felhagyott, esetenként invazív növényfajokkal benőtt, romokkal tarkított telek (pl. Bálványfa, Selyemkóró) maradt a kiüregedő rendszerváltás előtti lakosok után. A legkedvezőbb elhelyezkedésű külterületekre a középosztály tagjai költöztek, míg a kevésbé frekvenciált területekre jellemzően a városokból kivasárolt és a vidékről a városok felé szerény anyagi lehetőségekkel bírók szorultak.

Így a legkülönbözőbb színvonalon és módon épült lakóházak, üdülők és gazdasági épületek közel véletlenszerűen helyezkednek el a külterületeken. Gyepesített telken álló magas színvonalú passzívházat ugyan úgy találni lehet egyetlen külterületen, mint romos vályogházat vagy elgazosodott parcellán lévő némileg téliesített 30 négyzetméteres nyaralóban élő szegényeket (Győr 3, Szeged 2).

E két ellentétes folyamat részben el is fedi egymást a távérzékelési adatokban, hiszen a külterületek egy része a egyes művelési mintázatok kategóriába tartozik, azaz kertek, gyümölcsösök és lakóházak összessége. A szuburbán lakótelkek és a gázos, fás növényzettel belőtt romos telkek kombinációja pedig látszólag ilyen. Továbbá a mozaikosság miatt az egyes változások összefüggő területei kisebbek, mint az adatbázisok minimá-

lis poligonmérete (BOENTJE, J. P. – BLINNIKOV, M. S. 2007; CSATÁRI B. – FARKAS J. 2012; CSURGÓ B. 2013; VASÁRUS G. – LENNERT J. 2022).

A szakirodalmi előzményeknek megfelelően a vizsgált területen is elhanyagolható volt a művelt kertek aránya. 2016 után bár csökkent a gazos telkek száma ez főleg a korábbi felhagyott ingatlanok „beszántása” miatt történt, jelenleg 10% alatt volt az egyes külterületeken arányuk. Szegeden és Kecskeméten átlagosan a külterületi felmért ingatlanok 24,3%-n, Győrben 16%-n volt aktív termesztés, de zártkerteken ennek aránya jellemzően 10% alatt maradt. A tanyák esetében végzett kisléptékű növénytermelést néhány haszonállat egészítette ki. Interjúalanyaink szerint a lakhely kiválasztáskor a kertművelés igénye szempont, de ezt hamar felhagyják. A fiataloknak az ingázás miatt nem marad rá idejük, illetve sok az idős lakó, aki kora miatt nem képes folytatni (Kecskemét 1, Szeged 2, 3). Ez szemléletesen mutatja a mezőgazdasági funkció visszaszorulását a rekreációs és lakófunkció javára a külterületek esetében.

A városperemi külterületeken az engedély nélkül épült vagy bővített ingatlanok aránya átlagosan 10-15%, extrém esetekben akár 20-25% is lehet, amint azt szegedi ingatlanfelmérés és az önkormányzati tapasztalatok egyaránt mutatják (Szeged: 4; Győr: 5). Az átalakított kis nyaralók és terménytárolók csak minimálisan alkalmasak a lakhatásra, ráadásul a későbbi úttestbővítések akadályait jelentik a telekhatárokon elhelyezkedő épületek (GAGYI, Á. – VIGVÁRI A. 2018; VASÁRUS G. et al. 2018).

E területeken mozaikos, fragmentált térszerkezet alakult ki, mely bár látszólag megőrizte jellegét (kertek és lakóingatlanok vegyes összessége) ez valójában igen erős differenciálódást takar. Egyrészt a felkapott, kedvező külterületek átalakultak monofunkciós lakóhelyekké, míg a legkevésbé vonzó ingatlanok esetében a hanyatlás és a felhagyás vált gyakorivá. Ezt meghatározza az elérhetőség (várostól és aszfaltúttól vett távolságok), valamint a külterület településképe. Így települési, településrészi és tömb szinten is differenciált térszerkezet alakult ki (KOVÁCS, A. D. 2010; CSATÁRI B. – FARKAS J. 2012; GAGYI, Á. – VIGVÁRI A. 2018). E terület így a városi szétterülés sajátos zónája, ahol az átalakulási folyamatok dinamikusak és a városias térhasználat behatol a rurális térbe, átalakítva annak használatát, az emberek életmódját (TIMÁR, J. – BAUKÓ, T. 1999; CSURGÓ B. 2013). A következő fejezetben e városi peremzónákra vonatkozó jogszabályi környezet eddig bemutatott, földrajzi folyamatok szempontjából legfontosabb előírásait kívánjuk röviden összegezni.

A külterületek fejlődését meghatározó jogszabályi keret és annak változásai

A jogi normák rendszert alkotnak: a jog rendszerén belül programjellegű, de a valóságban tökéletesen soha meg nem valósuló követelmény a konzisztencia. A konzisztencia követelménye tehát azt a jog normarendszerével szembeni elvárást fejezi ki, hogy egy adott jogrendszeren belül ne legyenek egymásnak ellentmondó előírások, illetve a jogszabályok szövege szintjén látszólagosan jelentkező ilyen ellentmondások kiküszöbölésére a jogi normák alkalmazását végző hivatalos szervek és személyek részére egyértelmű jogi útmutatások (például világos értelmezési és végrehajtási szabályok) álljanak rendelkezésre. Az is lehetséges, hogy a tételes jog ugyanazt az életviszonyt – jogalkotói hiba eredményeképpen – egyszerre többféle, egymásnak ellentmondó, illetve egymással össze nem férő módon szabályozza (TÓTH J. Z. 2019; SEBŐK M. – MOLNÁR Cs. 2020). Valójában – ahogyan azt majd látni fogjuk – a jog nyelvi szövegezése miatt mindig maradnak értelmezési hiátusok; az azonban elvárható, hogy a jogi normák alkotói törekedjenek arra, hogy minél kevesebb ilyen ellentmondás maradjon a jogrendszerben.

A 1992. évi LXXXIX. Törvény: 23. §-a alapján a települések lakott területeit a következő részekre oszthatjuk: Központi belterület, az a belterületi település, amelynek területén az igazgatási szervek és általában az ellátó intézmények többsége található. Egyéb belterület, a központi belterülettel földrajzilag általában nem összefüggő város-, illetve községrész(ek), amely(ek) fejlesztése a belterületre érvényes szabályok szerint történik. Külterületi lakott hely, a város, község közigazgatási határa, valamint a belterületek határai közötti településrészek.

Témánk szempontjából első a mező- és erdőgazdasági földek forgalmáról szóló 2013. évi CXXII. törvény, amely maga is kerettörvénynek minősül. Részletszabályait tartalmazó, de immár egyszerű többséggel módosítható végrehajtási törvénye a 2013. évi CCXII. törvény (Fétv.), illetve számos végrehajtási rendelet. A földforgalmi jogszabályok a magyar agrárjogi szabályozás gerincét alkotják, és számos, a polgári jogtól eltérő alkotmánybíróági határozat és kúriai jogegységi döntés kapcsolódik a jogterülethez. Az OTÉK (253/1997. Korm. rendelet) valamint az 2021. évi C. törvény az ingatlan-nyilvántartásról pedig a különböző besorolások és kritériumok meghatározása lévén döntő jelentőségű. E jogszabályokat összefoglaló keretként kezeljük tárgyalásunk során, mivel a külterületek fejlődését egységesen határozzák meg. Ennek indoka az is, hogy az új Inyvtv célként definiálja a kódex-jelleget, azaz jelenleg más jogszabályokban rögzített releváns részeknek az új Inyvtv.-be építését (ROSTA M. 2021).

A jelenleg még hatályos ingatlan-nyilvántartási törvény, 1994 óta de jure nem ismeri a zártkert fogalmát, de facto azonban ezek az ingatlan-nyilvántartási lapokon még létező, az ingatlan fekvésével kapcsolatos adatok. Továbbá a már kihirdetett, de nagyjából 2024. február 1-től hatályos, 2021. évi C. törvény ismét definiálja a zártkertet, amikor azt, mint különleges külterületi egységet írja le, valamint azt is szabályozza, hogy belterületi és külterületi ingatlanból zártkerti ingatlan nem hozható létre (3. § (4)-(5)). A mező- és erdőgazdasági földek forgalmáról szóló 2013. évi CXXII. tv. (a továbbiakban Fftv) hatálya alá tartoznak a tanyák és a zártkertek (3. § (1)). Márpedig az Fftv. egyértelműen leírja, hogy a tanya bírhat lakófunkcióval is. Ezen felül a jogtudomány az ingatlan rendeltetése szerint elkülöníti a magánszemély részére lakóhelyül szolgáló ingatlant és a mezőgazdasági célokat betöltő ingatlant és ezek kombinációját is (CZÉKMANN Zs. et al. 2022).

Igy a lakóingatlanok – csupán a jogi jelleg alapján történő besorolása – már a rendszerváltás után is meghaladott volt, mivel – mint ahogy korábban bemutattuk – a városok és szuburbán falvak külterületei ma már jellemzően állandó lakhatás célját szolgálják, esetleg pihenőhelyek (CSATÁRI, B. et al. 2013; CSURGÓ B. 2013). A többször módosított OTÉK, valamint a 2007. évi CXXIX. törvények révén egyre szigorúbb szabályozás nehezítette a zártkertek fejlesztését, rendezését. Mivel az ingatlan-nyilvántartásban így nyilvántartott ingatlanokra a termőföldre vonatkozó szabályokat kellett alkalmazni azok adásvétele, alakítása és beépíthetősége szigorúan kötött volt.

Csupán a 253/1997. Korm. rendelet 2016 évi módosítása reagált a bemutatott nehézségekre. Innentől a lakott külterületeken 10%-ig emelhető beépítési korlát nem csak jövőbeli ingatlanok építését segíti elő és ezzel a népességmegtartó képesség javítását mozdította elő, de a korábban informális keretek között készült ingatlanok utólagos engedélyezését is. Mivel a 10 évnél régebbi épületekre nem lehetett büntetést kiszabni és elég volt fennmaradási engedélyt kérni e folyamat meg is indult ekkor (Szeged 3, Győr 2).

További előrelépés volt a zártkerti ingatlanok művelés alóli kivonásának lehetősége, 2016-2017 között (2016. évi CLXXXVII. tv.). A kormány e lépése sok évtizedes adósságát törlesztette a hazai jogalkotásnak (CSIRSZKI, M. M. 2019). A zártkertekben és az azzá nyilvánított korábbi szőlősökben, tanyasorokban a tulajdonosok többnyire nem tettek eleget hasznosítási kötelezettségeiknek, így bírsághatóak voltak 1990 óta (Szeged 3,

Kecskemét 1), ezért indokolt lenne e lehetőség további biztosítása. Már csak azért is, mert például banki hitel, esetleg CSOK (16/2016. (II. 10.) Korm. rendelet) is olyan ingatlanra vehető fel, amelyek az ingatlan-nyilvántartásban lakóház, lakás megnevezéssel vannak nyilvántartva.

Ez a jogi eszköz igazodott e területek lakófunkciójához és előmozdította az itteni lakáshelyzet „kifehéritését”. Mivel akik éltek a lehetőséggel azok számára megszűnt a művelési kötelezettség, könnyebbé vált zártkertek forgalma és a bankok is már elfogadhatták hitelfedezetként e telkeket. Ezzel szemben a kapcsolati tőke és a tudáshiány miatt ezzel főleg a kevésbé tehetősebb és iskolázatlanabb egyének nem tudtak élni, így még e jószándékú jogi lépés is fokozta a szegényebbek csapdahelyzetét a rosszabb adottságú külterületeken (Győr 1, Kecskemét 2, Szeged 1).

A többször módosított OTÉK 90/2023 (III.22.) Korm. rendelettel megváltozott, 2023. március 30-tól hatályos tartalma szerint a tanya „a település külterületén, mezőgazdasági területen fekvő, legalább 1500 m², legfeljebb 10000 m² nagyságú olyan földrészlet, amelyhez a föld mellett növénytermesztés és állattenyésztés, továbbá az ezekkel kapcsolatos termékfeldolgozás és terméktárolás célját szolgáló lakó- és gazdasági épület, illetve ilyen épületcsoport is tartozik.” (29. §). A jogszabály az ország egészén lehetővé teszi tanya jogi jelleg ingatlan-nyilvántartási átvezetését, amennyiben az megfelel a fenti követelményeknek és az ingatlan legalább 60%-a valamilyen mezőgazdasági művelési ágban van nyilvántartva.

Ez csak részleges válasz az eddig felvázolt problémákra. A rendszerváltás után jelentősebb föld nélkül maradt egykori kisgazda tanyák rendszerint nem felelnek meg ennek. Azonban egy dunántúli major, egy gátórház vagy gyümölcsfákkal bíró Balaton parti üdülő könnyen beleeshet. Emellett a tanyát csupán egy földhasználati kritériumon nyugvó jogi jellegként kezeli az OTÉK, így a tanyasi kultúrtáj, mint hungarikum számos sajátosságát nem veszi kellően figyelembe.

Sajátos ellentmondásokat hordoz az OTÉK, melyre egy jellegzetes példa a beépíthetőség maximuma (29. §). a tanyák esetében legfeljebb 30%-os beépíthetőséget tesz lehetővé, ám a zártkertek tekintetében expressis verbis csak a mezőgazdasági övezetben zártkerti művelés alól kivett telkekről ír, amiknél a beépíthetőség mértéke legfeljebb 10%. Tehát egy jogi jellegét tekintve is lakó, illetve rekreációs célú ingatlant kevésbé lehet beépíteni, mint egy elvileg főleg agrártermelési célt szolgáló területet. Ez nyilvánvalóan ellentétes a természetbeni állapottal és a települések valós fejlődési folyamataival.

Tehát a jogszabály, bár a tanyák esetében elmozdul a valós térhasználat irányába és a módosítások ezen része meg is felel az előző fejezetben bemutatott fejlődési ívnek; azonban az összes többi lakott külterület létét és sajátos igényeit e szabályozó figyelmen kívül hagyja. Így jelenleg egy szántóföld, és egy 1980 óta lakóhelyként funkcionáló szőlőhelyi fekvésű, de a természetben kertvárosias lakóövezeti településképpel rendelkező utca között nincs különbség a jogban. Ráadásul az 1990 előtti zártkerti besorolású lakóhelyekre, így a tényleges zártkertek mellett a szőlőhegyekre és üdülőkre még a tanyáknál is szigorúbb korlátokat vezetett be a jogalkotó.

A földforgalmi törvény a földszerzésre jogosult személyek körét a professzionális gazdálkodást folytató földművesekre kívánja korlátozni, elősegítve ezáltal a mezőgazdaságban dolgozók elismert és méltányolható földigényének kielégítését, és kizárva a spekulatív (azaz nem termelési, hanem tőkebefektetési célú) földvásárlási törekvéseket, írja az Fftv. 10. paragrafusnak indokolása. Ez az elismerésre méltó deklarált célok teljesítése mellett azonban könnyen megakadályozhatja mindazok tulajdonszerzését, akiknek esetleg csupán másodlagos céljuk a földművelés, de maguk nem földművesek, akiknek fogalmát az Fftv. szabályozza. Külföldi természetes személy jogszerzését ki is zárja (9. §). A szerzésre

jogosultak esetében pedig kardinális kérdés a tulajdonszerzési eljárás. Nem elég pusztán a felek között megkötni az adásvételi szerződést, hiszen azt bonyolult, kifüggesztések és törvényben meghatározott elővásárlási jogokkal bonyolított rendszer követi, mely lassú és erőforrásigényes a vásárló részétől (18. §).

Összegezve tehát egy igen komplex jogszabálykeret vonatkozik a külterületi lakóingatlanokra, melyben sokszor egy adott kérdést eltérő joghelyeken kell keresni pusztán a bejegyzett jogi jelleg vagy az 1875-ből megöröklött és igen elavult (DÖMSÖDI J. 2022) Aranykorona érték alapján. A földtörvény sikeresen tudja eredeti célját – a termőföld védelmét – szolgálni, azonban azzal is jár, hogy városaink peremein a belterület közvetlen határán túl fekvő lakóingatlanok értékesíthetősége korlátozott. A következő fejezetben az elmúlt évek jogszabályi változásait kívánjuk összevetni a korábban bemutatott településföldrajzi folyamatokkal és a városi szétterüléssel, szuburbanizációval kapcsolatos szakirodalmi megállapításokkal, hogy ajánlásokat tudjunk tenni a vizsgált szabályok harmonizációjára.

Településfejlesztési összefüggések

A városi szétterülés által okozott jelentős környezeti, gazdasági és szociális károk mérséklésére számos eltérő módszertan létezik. Jellemző eszközök a földterület állami/önkormányzati tulajdonba vétele és kezelése, a földhasználat és tulajdonlás szabályozása, bizonyos formák tiltásával és végül ösztönzők rendszerének (pl. hiteltámogatás) kialakítása, mely egy kívánatos térszerkezet felé mozdítja el a befektetéseket (BENGSTON, D. N. et al. 2004; TARANU, V. – VERBEECK, G. 2022; KIRBY, M. G. – SCOTT, A. J. 2023).

Így például az Európában elterjedt, többnyire sikeres zöld öv (green belt) módszertanban jellemzően a város körül egy zónát jelölnek ki, melyben a zöldfelületek védelme érdekében a jogalkotó egyes területeken tiltja a beépítést, máshol korlátozza annak mértékét és az ingatlanok funkcióit, egyes kijelölt zónákban pedig elősegíti az új funkciók megjelenését. E komplex rendszer tudja mérsékelni az egy lakosra jutó földhasználat-növekedést (POURTAHERIAN, P. – JAEGER, J. A. G. 2022).

E mellett általános a sugaras zónák kialakítása vagy szigorú adminisztratív határokhoz történő beépítési engedélyezési eljárás, mely élesen elkülöníti az urbánus és vidékies tereket (HENNIG, E. I. et al. 2015; XIE, X. et al. 2017). Sajátos eszközt jelent, amikor a törvény nem állít gyakorlati korlátokat a változások elé, azonban különböző adókat és járulékokat vet ki a folyamat lassítása érdekében. Számos szerző megállapította, hogy ez alapvetően területi igazságtalanságokhoz vezet a szegényebbek kizárása révén, ráadásul indirekt diszkrimináció (BENGSTON, D. N. et al. 2004; SHKARUBA, A. et al. 2017; ZHANG, Y. et al. 2023).

Természetesen számos implementációja lehet a szétterülés ellenében végrehajtott beavatkozásoknak a bemutatott néhány példán kívül is, valamennyi rendelkezik egyedi előnyökkel és hátrányokkal (HENNIG, E. I. et al. 2015). Azonban a szakirodalom alapján néhány általános tapasztalatot szeretnénk kiemelni. A sikeres beavatkozások egyik fő feltétele, hogy a városközponttól távolodó, a valós térhasználatot figyelembe vevő övezeti besorolások kellenek, melyekhez funkciók és földhasználati szabályozók (pl. beépítési korlát) vannak hozzá rendelve. Másrészt fontos, hogy ez a szabályozás tartósan, kiszámítható módon fennálljon, az agglomeráció településeivel együttműködve kerüljenek kialakításra és a lakosság számára is érthető, befogadható szempontokat, kategóriákat állítson fel (TAMMARU, T. 2001; ROOSE, A. et al. 2013; HERSPERGER, A. M. et al. 2017; KOVÁCS, K. F. et al. 2019; ZHANG, Y. et al. 2023)

E szempontból a földtörvény, az új Inyvt és a módosított OTÉK sajátos előnyökkel és hátrányokkal is szolgál. Egyrészt az aranykoronaértékkel rendelkező telkek adásvételének lassításán keresztül elméletileg a szabályozás képes mérsékelni a városperemek beépülésének sebességét, mivel nem mindenki fogja vállalni ezt az eljárást. Másrészt logikus várakozás, hogy ha csak mezőgazdasági végzettségű egyének vehetik meg e földeket akkor legalább részben ilyen célra hasznosítják majd. Végezetül az e földekre vonatkozó hasznosítási kötelezettség alapján az elhanyagolt, gazos, illetve invazív növényfajokkal benőtt telkek tulajdonosai bírsághatóak. E helyeken a mezőgazdaság fellendítése, a munkahelyteremtés és a helyi közösségek támogatása a nagy külterületi lakossággal bíró községek rezilienciájára is pozitívan hathat.

Ugyanakkor egyes településföldrajzi sajátosságok miatt fokozhatja a szétterülés bizonyos jelenségeit a jelen jogszabálykeret. A fragmentáció, a kaotikus térhasználat nehezíti a későbbi rendezést. Valamint a zöld felszín elaprózódása még akkor is rontja az azok mikroklima-szabályozó és biológiai szolgáltatások nyújtására való képességét, ha az összmennyiségük nem csökken (XIE, X. et al. 2017).

Mivel a földtörvényben és OTÉK-ben szereplő szabályok egy része nem településföldrajzi alapokon nyugvó övezeti besoroláshoz vagy természetbeni funkcióhoz kötődik, hanem csupán korábban felvezetett jogi jelleghez. A települések peremlein a sűrűn beépült tanyás területek gyakran zártkerté lettek nyilvánítva a táblásítások időszakában, sőt egyes üdülőtelkes területek és szőlősök is. A jogi jellegek bejegyzésének rendszere nem mindig volt koherens, esetenként a „helyi földhivatalok jogértelmezésén múló esetleges döntés volt” (Kecskemét I; ÓNODI G. et al. 2002; BRAY Á. – KOVÁCS T. 2021). Ezért e fragmentáció eleve örökölt adottság.

Az elérhetőség az elővárosi fejlődésben igen fontos (CSURGÓ B. 2013; SZMYTKIE, R. 2021), így mikro-léptéken is jelentős a differenciálódás. A főbb közlekedési útvonalak, buszmegálló közelségében az átalakulás gyorsabb, a beépülés koncentráltabb. Jellegzetes a laksűrűség növekedése a sikeresen megújuló külterületeken. Az egykori zártkertek, szőlősök és a belterület peremén lévő tanyautcákból sűrűn beépült területek képződtek, ahol ez elérte a 150 fő/km² értéket. (CSATÁRI B. – FARKAS J. 2012; VASÁRUS G. – LENNERT J. 2022).

Ezzel szemben a kevésbé jól elérhető (pl. burkolatlan dűlőutak, egykori cselédlakások) ingatlanok esetében a stagnálás, sőt gyakran a hanyatlás, elnéptelenedés jellemző, esetenként csupán néhány száz méterre a sikeres helyszínektől. Mindezek eredményeképpen az eleve fragmentált térszerkezet válik némileg még kaotikusabbá, ha azon belül is telkenként eltérő jellegekhez kötődik a szabályozás, egy koherens övezeti besorolás helyett (TIMÁR, J. – BAUKÓ, T. 1999; BALOGH A. – CSAPÓ T. 2013).

A helyi építési szabályok rendszerint kialakítanak övezeti besorolást e lakóhelyekre, azonban véleményünk szerint ez nem képes pótolni az országos szabályozás esetleges hiányait. Egyrészt az önkormányzatok bevételek szerzése miatt érdekelték a városi szétterülés bizonyos részfolyamataiban, így a telkek értékesítésében és a lakosság növekményében (adók), ráadásul e területek ellenőrzése erőforrásigényes, amit nem minden önkormányzat engedhet meg magának (TIMÁR, J. – BAUKÓ, T. 1999; SZMYTKIE, R. 2021; VASÁRUS G. – LENNERT J. 2022). Ahogy a 2015-2016 évi felmérés során egy alany megfogalmazta: „Esetenként a beköltözésétől várható adóbevételek miatt szemet hunynak a szabálytalanságok és a fekete építések felett. De az emberhiány miatt amúgy sem lenne lehetőségük terepen rendszeren ellenőrizni”.

E kaotikus településkép nehezen kezelhető kérdés, melyre jelenleg nincs megfelelő módszertan és jogi háttér. Ennek ellenére a nehézségek utcaszélesítésekkel, kiterők kialakításával, valamint az elhagyott és romos ingatlanok kényszerbontásával könnyíthetőek lennének. Mivel a külterületek – kiemelten a tanyás dűlők – gyakran olyan összefüggő

térszerkezeti egységeket alkotnak, melyek közigazgatási határon átnyúlnak (BALOGH A. – CSAPÓ T. 2013; VASÁRUS G. – LENNERT J. 2022) célszerű lenne ezen lépéseket település-együttes szinten is összehangolni.

A zártkertekre az új Inyvtv-ben és az OTÉK-ben meghatározott szigorúbb szabályok és a tanyákkal kapcsolatos némileg lazább kötelmek például alföldi városaink esetében azzal járhatnak, hogy a lakhelyváltók a településperemi kertek helyett a távolabbi dűlőket választják. Ezzel a városi szétterülésre jellemző békaugrás (frogleap) jelenséget erősítve hosszabb távon. Mivel a hazai ingatlanpiaci folyamatok, a drágulás a kevésbé tehető lakosságot potenciálisan ezen, olcsóbban megszerethető ingatlanok felé tolhatja e jelenség jövőbeli kockázatait komolynak tartjuk (GAGYI, Á. – VIGVÁRI A. 2018; NAGY G. 2021).

A fentiek alapján lehetséges olyan, gyakorlatban használható ajánlások megfogalmazása, amelyek segíthetnek a külterületekre jellemző problémák és fejlesztési nehézségek legalább részleges feloldásában. Érdemes lenne a jogalkotónak átgondolni, és ami fontosabb, jogszabály-módosítással legalább mérsékelni az általunk fentebb említett ellentéteket, azért is, mert jelen állapot jogbizonytalanságot okozhat, aggályokat vethet fel a kiszámíthatatlansága miatt.

A külterület-típusok közötti indokolatlan eltérések az OTÉK egyszerű módosításával feloldhatóak lennének. A tanya jogi jelleggel bíró ingatlanokra vonatkozó 30 százalékos beépítési korlátot (29. § (12)) ki kellene terjeszteni a többi lakott külterületre. Tehát a zártkerti művelés által érintett ingatlanokra, valamint azokra a lakótanyákra és egyéb (mező) gazdasági lakóhelyekre, amelyek kis méretük miatt nem felelnek meg az OTÉK kritériumának, de már 1990 előtt is lakottak voltak az ingatlan-nyilvántartás szerint. A zártkerti művelés alól kivont ingatlanok a természetbeni állapotuk mellett a logikailag is a lakó- illetve rekreációs célú, kertvárosias beépítésű területek fogalmi keretének (OTÉK 13. § (1)) felelnek meg. Így célszerű lenne a kertvárosias lakóterület övezet mindenkori szabályait alkalmazni rájuk, egységesítve a településfejlesztési lehetőségeket is.

Ezzel összefüggően a földvédelemre vonatkozó jogszabályok (1997. évi CXLI. és 2013. évi CXXII. tv.) aktualizálása is célszerű lenne, ezek módosításait integrálni kellene az új Inyvtv-be. Mivel ma már e területeken a lakó és üdülőfunkció a domináns – a zártkerti ingatlanok kivonásához hasonlóan – gyorsított és egyszerűsített eljárást kellene bevezetni a KSH által követett lakott külterületeken és a termőfölddel nem rendelkező tanyaingatlanok esetében. A lakott külterületeket a KSH a Helyiségnévtárban közli, így vitás kérdés esetén az használható annak eldöntésére, hogy egy területi egység megfelel-e a hagyományos lakott külterület fogalmának. Ugyanakkor a ténylegesen meglévő földművelési célt szolgáló területek, szántóföldek és erdők védelme fontos, így azok védelmét továbbra is biztosítani kell.

A lakott külterületek közé nem tartozó zöldfelületeken a zöldmezős beruházásokat korlátozni kell a települések szétterülésének csökkentése érdekében és jelentős mértékben fokozni kell a természetvédelmi szempontok, valamint a kultúrtáj, mint természeti érték- védelmét. Ez egyben az önkormányzati beavatkozásokat gyorsítaná, olcsóbbá tenné, mivel a földtörvény így nem érintené a tervezés-kivitelezés folyamatát a sűrűn lakott külterületek esetében. Végül érdemes lenne bővíteni a tartósan lakó funkciót betöltő ingatlanok „rehabilitálásának” jogi eszközeit. E házak jelenleg „szürkék” (pl. bővítve lettek, préházként szerepelnek, vagy nincs kérve fennmaradási engedély stb.), de egyébként többségük megfelel az övezeti sajátosságoknak (Szegeď 1).

Hipotézisünket igazoltnak látjuk, miszerint a földtörvény, a 253/1997. Korm. rendelet (OTÉK) és a 2021. évi C. törvény a maguk összességében nem képesek jelenleg maradéktalanul kielégíteni azt az elvet, hogy ne legyenek egymásnak ellentmondó, komplikáltan alkalmazható rendelkezéseik, a számos valóban fontos előrelépés ellenére sem.

A példaként bemutatott hiányosságok viszonylag egyszerű jogszabálymódosításokkal kezelhetőek lennének, azonban szükség lenne egy országos léptékű valamennyi lakott külterület érintő felmérésre, hogy a folyamat megalapozott legyen.

Összefoglalás

Hazánkban a lakott, vegyes földhasználatú külterületek az agglomerációk zöldfelületeinek egy szignifikáns részét teszik ki. E területek a városi szétterülés kedvezőtlen hatásainak kitett zónák, melyek sajátos tájképi és településszerkezeti adottságaik révén a településfejlesztés számára is viszonylag nehezen kezelhetőek. Ugyanakkor a földek adásvételét és a telkek funkcióváltását befolyásoló egyes jogszabályok – kiemelten az új ingatlan nyilvántartási törvény és a földtörvény - nem alkalmazkodik kellően a társadalmi valósághoz, mert úgy szabályoznak, mintha valamennyi tanya és zártkert elsődlegesen mezőgazdasági funkciót töltené be.

2010 után számos módosítás reflektált a változásokra és hogy az érintett területek rendszerváltás óta lakófunkciót töltenek be. Így régi jogalkotási adósságot törlesztett a például a zártkertek ingyenes kivonásának lehetősége (1997. évi CXLI. tv.). Azonban mindez csak részlegesen került átvezetésre a jogszabályi keretben, számos jogszabály nem követte ezt a folyamatot le. Így tanyákra és zártkertekre vonatkozó egységes szabályozás nincs, azokat több jogszabályban kell megkeresni, melyek nem minden esetben koherensek egymással.

Az OTÉK igyekezett egy város-vidék átmenetet leképező a belvárostól a természetes tájak felé haladva differenciált, fenntartható és a táji értékeket óvó földhasználati kategorizálást kialakítani. Azonban az új Inyvtv. és az OTÉK módosított, jelenleg hatályos szabályozása révén ez a logikus sorrend megbomlik, a külterületek esetleges jogi jellegi besorolása alapján határoz meg kritériumokat.

Kutatásunk limitációja, hogy a problematikát nagyvárosi peremterületek sajátos nehézségei alapján vizsgáltuk, amelytől a kisvárosok és a városi vonzáskörzetbe nem tartozó települések sajátosságai lényegesen eltérhetnek. Azonban számos feltárt probléma a jelentős külterületi lakossággal bíró egyéb községek esetében is hátrányos lehet. A kutatás folytatásának iránya lehet a régió hasonló adottságú országainak (Románia, Szlovákia, Lengyelország) jogrendszerében e problémára adott válaszok elemzése, illetve a kérdéskör helyi szabályozásokban való megjelenésének részletesebb vizsgálata.

VASÁRUS GÁBOR LÁSZLÓ
HUN-REN KRTK Regionális Kutatások Intézete ATO, Kecskemét
vasarus.gabor@krtk.hun-ren.hu

BOROS TAMÁS
SZTE BTK Kommunikáció- és Médiatudományi Tanszék, Szeged
boros.d.tamas@gmail.com

IRODALOM

- BAJMÓCY P. 2014: A szuburbanizáció két évtizede Magyarországon. – In. KÓRÓDI T. – SANSUMNÉ, M. J. – SISKÁNÉ, S. B. – DOBOS E. (szerk.): VII. Magyar Földrajzi Konferencia Kiadványa. Miskolci Egyetem Földrajz – Geoinformatika Intézet, Miskolc. pp. 24–34.
- BAJMÓCY P. – MAKRA ZS. 2015: Aprófalvak kihalása és/vagy megmaradása Magyarországon. – In. RAKONCZAI J. – BLANKA V. – LADÁNYI ZS. – BÉRCZI SZ. (szerk.): Tovább egy zöldebb úton. SZTE, Szeged. pp. 126–134.

- BAJMÓCY P.–MAKRA Zs. 2016: Központi-, egyéb belterületek és külterületek népesedési trendjei Magyarországon 1960-2011 között. – *Településföldrajzi Tanulmányok* 5. 2. pp. 3–21.
- BALOGH A. 2015: Aprófalvak és majorok: településföldrajzi hasonlóságok és különbségek.: *Településföldrajzi hasonlóságok és különbségek.* – *Településföldrajzi Tanulmányok* 4. 2. pp. 24–43.
- BALOGH A. – CSAPÓ T. 2013: Manors and scattered farms: special settlement forms of outskirt areas in Hungary. – *ReJournal For Geography* 8. 2. pp. 81–94.
- BALTA, S. – ATIK, M. 2022: Rural planning guidelines for urban-rural transition zones as a tool for the protection of rural landscape characters and retaining urban sprawl: Antalya case from Mediterranean. – *Land Use Policy* 119. 106144. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2022.106144>
- BENGTSON, D.N. – FLETCHER, J.O. – NELSON, K.C. 2004: Public Policies for Managing Urban Growth and Protecting Open Space: Policy Instruments and Lessons Learned in the United States. – *Landscape and Urban Planning* 69. 2–3. pp. 271–286. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2003.08.007>
- BENGTSON, D.N. – YOUN, Y.-C. 2006: Urban Containment Policies and the Protection of Natural Areas: The Case of Seoul's Greenbelt. – *Ecology & Society* 11. 1. 3. <https://doi.org/10.5751/ES-01504-110103>
- BOENTJE, J.P. – BLINNIKOV, M.S. 2007: Post-Soviet forest fragmentation and loss in the Green Belt around Moscow, Russia (1991–2001): a remote sensing perspective. – *Landscape and Urban Planning* 82. 4. pp. 208–221. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2007.02.009>
- BRAY Á. – KOVÁCS T. 2021: Az alföldi tanyák és a tanyapolitikák a múltban és a jelenben. *Acta Sociologica – Pécsi Szociológiai Szemle*. 7. 1. pp. 4–38. <https://doi.org/10.15170/AS.2021.7.1.1>
- CZÉKMANN Zs. – CZIBRIK E. – CSEH-ZELINA G. 2022: A szigetszerűségtől a homogenitásig, avagy az új ingatlan-nyilvántartási rendelkezések jellemzői. – *Ingatlanjog* 2. 2. pp. 8–15. <https://doi.org/10.55413/558.A2200202.IJO>
- CSATÁRI B. – FARKAS J. 2012: A város-vidék peremzóna sajátos geográfiai jellemzői és konfliktusai Kecskemét példáján. – In. FARSANG A. – MUCSI L. – KEVEINÉ B. I. (szerk.), *Táj – érték, lépték, változás.* GeoLitera, Szeged. pp. 197–210.
- CSATÁRI, B. – FARKAS, J.Zs. – LENNERT, J. 2013: Land use changes in the rural-urban fringe of Kecskemét after the economic transition. – *Journal of Settlements and Spatial Planning* 4. 2. pp. 153–159.
- CSIRSZKI, M. M. 2019: Megállapítások és javaslatok a zártkerti ingatlanok művelés alóli kivonása kapcsán, különös tekintettel a hegyközségi érdekekre. – *Advocat* 11. 1. pp. 36–39.
- CSURGÓ B. 2013: Vidéken lakni és vidéken élni. A városból vidékre költözők hatása a vidék átalakulására: a város környéki vidék. *Argumentum* Kiadó, Budapest. p. 291.
- DÖMSÖDI J. 2022: Új földminősítésre van szükség. – *Magyar Mezőgazdaság* 77. 21. pp. 28–30.
- GAGYI, Á. – VIGVÁRI A. 2018: Informal Practices in Housing Financialisation: The Transformation of an Allotment Garden in Hungary. – *Critical Housing Analysis* 5. 2. pp. 46–55. <https://doi.org/10.13060/23362839.2018.5.2.442>
- HARDI, T. 2022: Differences and similarities in the expansion of suburban built-up areas around the different city regions of three Central European countries. – *Tér és Társadalom*. 36. 3. pp. 165–193. <https://doi.org/10.17649/TET.36.3.3429>
- HENNIG, E. I. – SCHWICK, C. – SOUKUP, T. – ORLITOVÁ, E. – KIENAST, F. – JAEGER, J.A.G. 2015: Multi-scale analysis of urban sprawl in Europe: Towards a European de-sprawling strategy. – *Land Use Policy* 49. pp. 483–498. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2015.08.001>
- HERSPERGER, A.M. – MUELLER, G. – KNÖPFEL, M. – SIEGFRIED, A.K. 2017: Evaluating outcomes in planning: Indicators and reference values for Swiss landscapes. – *Ecological Indicators* 77. pp. 96–104. <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2017.02.004>
- IRA, V. 2003: The changing intra-urban structure of the Bratislava city and its perception. – *Geografický časopis* 55. 2. pp. 91–108.
- KIRBY, M.G. – SCOTT, A.J. 2023: Multifunctional Green Belts: A planning policy assessment of Green Belts wider functions in England. – *Land Use Policy* 132. 106799. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2023.106799>
- KOVÁCS, A.D. 2010: Kecskemét-Ménfőtelek – a sajátos helyzetű, tanyás városrész - településkörnyezeti jellemzői és társadalmának jövőbeni elképzelései. – In. SZABÓ V. – FAZEKAS I. (szerk.): *II. Települési Környezeti Konferencia. Debreceni Egyetem Tájvédelmi és Környezetföldrajzi Tanszék, Debrecen.* pp. 49–54.
- KOVÁCS, K.F. – DE LINARES, P. G. – IVÁNCICS, V. – MÁTÉ, K. – JOMBACH, S. – VALÁNSZKI, I. 2019: Challenges and answers of urban development focusing green infrastructure in European metropolises. – *Proceedings of the Fábos Conference on Landscape and Greenway Planning* 6. 1. 40.
- KUBEŠ, J. 2013: European post-socialist cities and their near hinterland in intra-urban geography literature. – *Bulletin of Geography. Socio-economic Series* 19. pp. 19–43. <https://doi.org/10.2478/bog-2013-0002>
- NAGY G. 2021: Alföldi nagyvárosi lakáspiacok ciklikus átalakulása. – In. SALAMIN G. – TÓTH B. (szerk.) *Városok – tervezés – ingatlanpiac: Az urbanisztika aktuális kérdései.* Magyar Urbanisztikai Társaság (MUT), Budapest. pp. 84–91.
- ÓNODI G. 2002: A kertészek és kertművelés szerepe és jövője I. *Településrendezési, szabályozási javaslatok.* – *Falu-Város-Régió*. 2. pp. 3–8.

- POURTAHERIAN, P. – JAEGER, J.A.G. 2022: How effective are greenbelts at mitigating urban sprawl? A comparative study of 60 European cities. – *Landscape and Urban Planning* 227. 104532. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2022.104532>
- ROMVÁRI R. – SZIKORA A.Á. – PAP-SZUROMI O. 2018: Nemzeti vidékfejlesztési programok eredményei és aktualitásai: A Tanyafejlesztési Program és a Zártkerti Program. – *Falu-Város-Régió* 23. 1. pp. 156–164.
- ROOSE, A. – KULL, A. – GAUK, M. – TALI, T. 2013: Land use policy shocks in the post-communist urban fringe: a case study of Estonia. – *Land Use Policy* 30. 1. pp. 76–83. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2012.02.008>
- ROSTA M. 2021: Gondolatok az új ingatlan-nyilvántartási törvényről. – *Themis* 19. 2. pp. 64–95. <https://doi.org/10.55052/themis.2021.2.64.95>
- SEBŐK M. – MOLNÁR Cs. 2020: A jogalkotás minősége: elméleti alapok és mérési lehetőségek. – In: SEBŐK M. – GAJDUSCHEK Gy. – MOLNÁR Cs. (szerk.) *A magyar jogalkotás minősége*. Társadalomtudományi Kutatóközpont, Budapest. pp. 19–58.
- SHKARUBA, A. – KIREYEU, V. – LIKHACHEVA, O. 2017: Rural–urban peripheries under socioeconomic transitions: Changing planning contexts, lasting legacies, and growing pressure. – *Landscape and Urban Planning* 165. pp. 244–255. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.05.006>
- SLAEV, A. D. – NEDOVIĆ-BUDIĆ, Z. – KRUNIĆ, N. – PETRIĆ, J. – DASKALOVA, D. 2018: Suburbanization and sprawl in post-socialist Belgrade and Sofia. – *European Planning Studies* 26. 7. pp. 1389–1412. <https://doi.org/10.1080/09654313.2018.1465530>
- SPÓRNA, T. – KRZYSZTOFIK, R. 2020: ‘Inner’ suburbanization. Background of the phenomenon in a polycentric, post-socialist and post-industrial region. Example from the Katowice conurbation, Poland. – *Cities* 104. 102789. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102789>
- SZMYTKIE, R. 2021: Suburbanisation processes within and outside the city: The development of intra-urban suburbs in Wrocław, Poland. – *Moravian geographical Reports* 29. 2. pp. 149–165. <https://doi.org/10.2478/mgr-2021-0012>
- TAMMARU, T. 2001: Suburban growth and suburbanisation under central planning. The case of Soviet Estonia. – *Urban Studies* 38. 8. pp. 1341–1357. <https://doi.org/10.1080/00420980123612>
- TARANU, V. – VERBEECK, G. 2022: Property tax as a policy against urban sprawl. – *Land Use Policy* 122. 106335. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2022.106335>
- TIMÁR J. – BAUKÓ T. 1999: A „város-vidék peremzóna”, néhány sajátossága és szerepe az alföldi városok átalakulásában. – *Alföldi tanulmányok* 17. pp. 94–111.
- TÓTH J.Z. 2019. *Jogalkotástan: Jogdogmatikai és jogszabályszerkesztési ismeretek*. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest. p. 359.
- VASÁRUS G. – BAJMÓCY P. – LENNERT J. 2018: In the shadow of the city: demographic processes and emerging conflicts in the rural-urban fringe of the Hungarian agglomerations. – *Geographica Pannonica* 22. 1. pp. 14–29. <https://doi.org/10.5937/22-16572>
- VASÁRUS G. – LENNERT J. 2022: Suburbanization within City Limits in Hungary — A Challenge for Environmental and Social Sustainability. – *Sustainability* 14. 14. 8855. <https://doi.org/10.3390/su14148855>
- XIE, X. – KANG, H. – BEHNISCH, M. – BAILDON, M. – KRÜGER, T. 2020: To what extent can the green belts prevent urban sprawl? – A comparative study of Frankfurt am Main, London and Seoul. – *Sustainability* 12. 2. 679. <https://doi.org/10.3390/su12020679>
- ZHANG, Y. – WANG, J. – LIU, Y. – YUE, W. 2023: Quantifying multiple effects of land finance on urban sprawl: Empirical study on 284 prefectural-level cities in China. – *Environmental Impact Assessment Review* 101. 107156. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2023.107156>

Egyéb források

1992. évi LXXXIX. törvény a helyi önkormányzatok címzett és céltámogatási rendszeréről
1997. évi CXLI. törvény az ingatlan-nyilvántartásról
- 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről
- 109/1999. (XII. 29.) FVM rendelet az ingatlan-nyilvántartásról szóló 1997. évi CXLI. törvény végrehajtásáról
2007. évi CXXIX. törvény a termőföld védelméről
- 61/2009. (XII. 14.) IRM rendelet a jogszabályszerkesztésről
2010. évi CXXX. törvény a jogalkotásról
2013. évi CXXXII. törvény a mező- és erdőgazdasági földek forgalmáról
2016. évi CLXXXVII. törvény zártkertként nyilvántartott ingatlanok művelés alóli kivonásával kapcsolatban egyes törvények módosításáról
- 16/2016. (II. 10.) Korm. rendelet az új lakások építéséhez, vásárlásához kapcsolódó lakáscélú támogatásról
2021. évi C. törvény az ingatlan-nyilvántartásról
- 90/2023. (III. 22.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendeletnek a tanya beépíthetőségével összefüggő módosításáról

A KORONAVÍRUS-JÁRVÁNY HATÁSA A DEBRECENI NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR UTASFORGALMÁRA

KÖVESDI RÓBERT – KOZMA GÁBOR

THE IMPACT OF THE CORONAVIRUS OUTBREAK ON PASSENGER TRAFFIC AT DEBRECEN INTERNATIONAL AIRPORT

Abstract

One of the sectors hit hard by the outbreak of the coronavirus at the end of 2019 was air transport, which experienced a significant crisis and a drop in traffic in 2020 and 2021. With this context in mind, the aim of this study is to examine the impact of the epidemic on a specific site, Debrecen International Airport, and to identify the changes in the airport's traffic. The results show a significant decrease in passenger traffic both in 2020 and 2021, and a change in the distribution of traffic by type of air transport (scheduled, chartered, and other). With regard to the distribution of passenger traffic by month, the impact of the restrictions in force is mainly noticeable. The importance of each destination also shifted as a result of these changes. The significance of the longest-established destinations (London/Luton and Eindhoven) was maintained, while flights to summer holiday resorts (Larnaca, Palma de Mallorca) became very popular in 2021. Flight occupancy rates varied widely both by month and by destination, but was generally lower than in 2019.

Keywords: coronavirus epidemic, air transport, passenger traffic, Debrecen International Airport

Bevezetés

A 2019 decemberében először Kínában megjelent, majd 2020 első hónapjaiban a Föld minden országában elterjedt koronavírus-járvány igen jelentős kihívások elé állította az emberiséget és komoly kormányzati intézkedéseket követelt. Az egymást követő hullámok (2022 végén már a hatodikról beszéltek a szakértők) hatásainak csökkentése érdekében az egyes országok kormányai különböző korlátozásokat léptettek életbe (pl. maszkviselés kötelezővé tétele, üzletek és vendéglátóipari egységek bezárása, utazási tilalom bevezetése). Az ágazatok közül a légi közlekedés ugyanakkor azok közé tartozott, amelyek esetében a legsúlyosabb problémák jelentkeztek (SERRANO, F. – KAZDA, A. 2020; BARCZAK, A. et al. 2022; SUGIYANTO, G., et al. 2023), amely több okra vezethető vissza. Egyrészt a légi közlekedés a járvány egyik legjelentősebb terjesztő csatornájává vált (NAKAMURA, H. – MANAGI, S. 2020; SOKADJO, Y. M. – ATCHADÉ, M. N. 2020; SUN, X. et al. 2021; FAREED, Z. et al. 2023), amelyben fontos szerepet játszott a koronavírus természete is (tünetek nélkül is tud fertőzni). Másrészt az emberek alig mertek kimozdulni otthonukból, és ez a tény a turizmus válságát idézte elő (DURO, J. A. et al. 2021; JAIPURIA, S. et al. 2021; ŠKARE, M. et al. 2021), amely a légi közlekedésre is negatív hatást gyakorolt.

A fentiek szellemében tanulmányunk célja egy konkrét repülőtér, a 2010-es években igen jelentős fejlődést felmutató Debreceni Nemzetközi Repülőtér esetében a koronavírus járvány hatásainak a bemutatása, és a nemzetközi trendekkel történő összehasonlítása. Ennek keretében az alábbi kérdésekre keressük a választ:

- hogyan változott az utasforgalom és annak havonkénti megoszlása a koronavírus-járvány hatására;

- mely célállomások maradtak továbbra is népszerűek, illetve melyeknek csökkent a jelentősége;
- milyen változás következett be a menetrendszerinti járatok és a charter járatok viszonylatában.

A vázolt célok elérése érdekében ugyanakkor először a járvány nemzetközi légitözelekedésben megfigyelhető következményeivel foglalkoztunk, és csak ezután tértünk rá a konkrét esettanulmányra.

A kutatás módszertana

A tanulmány megírása során többfajta információforrást használtunk fel. Az elméleti rész megírása során támaszkodtunk a témában megjelent magyarországi és nemzetközi szakirodalomra, valamint a különböző légi közlekedéssel foglalkozó nemzetközi szervezetek hivatalos kiadványaira/publikációira, illetve az általuk publikált statisztikai adatokra. A járvány debreceni repülőtér forgalmára kifejtett hatásának elemzésekor az elsődleges információforrást a Központi Statisztikai Hivatal Tájékoztatósi adatbázisa jelentette, amely Budapest mellett a debreceni légikikötő esetében is havi bontásban tartalmazza a különböző célállomásokra induló és onnan érkező járatok és utasok számát, valamint a repülőgépek maximális kapacitását.

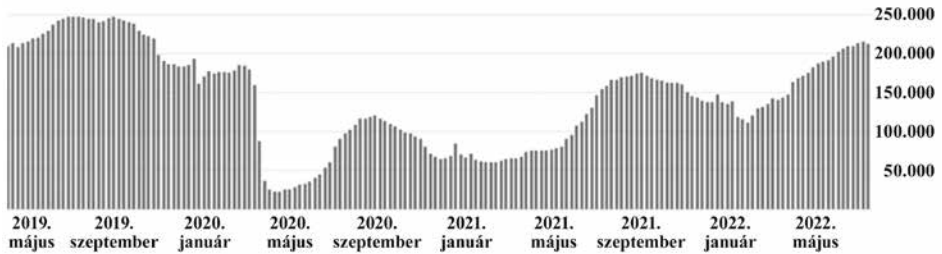
A folyamatok hátterének feltárása során támaszkodtunk az egyik szerző saját élményeire és tapasztalataira is, aki 2023 elejéig a repülőtér dolgozója is volt. Emellett interjú készítettünk Vincze Tamással, a Debrecen International Airport Kft. fejlesztési igazgatójával, akitől a légitársaságok járvány alatti politikájával, és ennek a debreceni repülőtérre gyakorolt hatásával (pl. bizonyos járatok szüneteltetésének az okával) kapcsolatban kaptunk információkat.

Az adatok feldolgozása során a koronavírus-járvány hatásainak bemutatása érdekében a 2020-as és 2021-es évek adatait a 2019-es értékekkel hasonlítottuk össze, és ennek keretében vizsgáltuk a célállomások számában, az utasforgalom havi megoszlásában és a repülőgépek töltöttségében megfigyelhető változásokat.

A koronavírus-járvány hatása nemzetközi légitözelekedésre

A koronavírus-járvány visszaszorítása érdekében tett lépések – mint korábban utaltunk rá – igen jelentős mértékben hatottak a légi közlekedésre. A járvány jelentkezése utáni hetekben például Európában szinte teljesen leállt a légi forgalom (*1. ábra*), amelynek döntő részét ezekben a hónapokban a teherszállító, valamint a humanitárius/menekítő járatok adták (LI, T. 2020; BUDD, L. – ISON, S. 2023; GULTEKIN, N. – ACIK KEMALOGLU, S. 2023). Az április-májusi hónapok se mutattak jelentősebb pozitív irányú változást, szignifikánsabb emelkedést, a légi közlekedés magához térését csak a nyári időszakban lehetett megfigyelni. 2020 szeptemberétől kezdve azonban újra fellobbant a vírus, ezért újabb korlátozásokat vezettek be, és ez újabb visszaesést okozott, amely azonban – köszönhetően annak, hogy ekkor már jobban megismerték a vírust, és a tesztelesekkel jobban átjárhatóbbá váltak az országhatárok – kisebb mértékű volt. A 2020-2021 fordulóján – részben összefüggésben a karácsonyi és újévi nagyobb forgalommal – 2-3 hétig még pozitív tendenciák voltak megfigyelhetők, a 2021 elején jelentkező harmadik hullám ugyanakkor hosszú ideig megakadályozta a jelentős növekedést (DUBE, K. et al. 2021). A védőoltások elterjedésével ugyanakkor lassan feloldásra kerültek az utazási

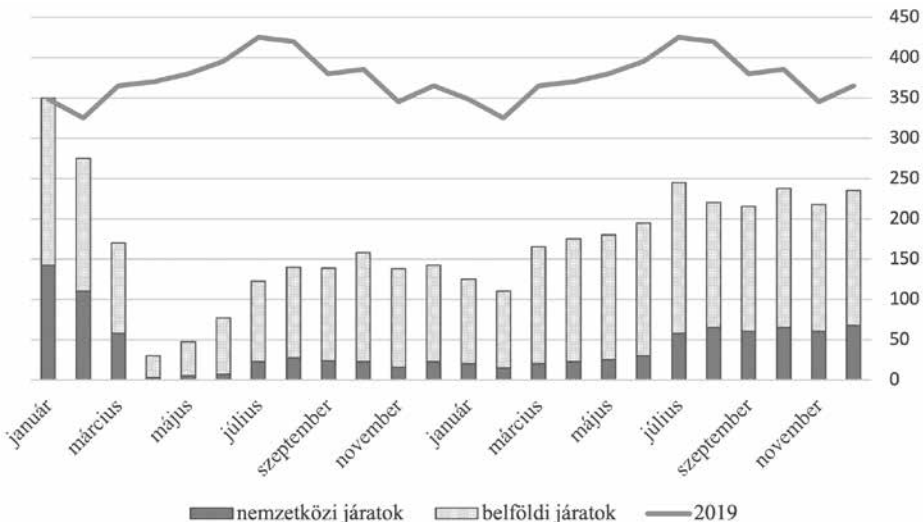
korlátozások, és ennek következtében 2021 júniusa és szeptembere között – köszönhetően a megnövekedett nyaralási igényeknek – jelentős fellendülést lehetett megfigyelni, amelyet az év utolsó negyedében légi közlekedésre egyébként is jellemző visszaesés követett.



1. ábra A légi forgalomban résztvevő járatok száma (db) heti bontásban 2019. májusa és 2022 júniusa között Európában
Forrás: EuroControl

Figure 1 Number of flights (in units) per week between May 2019 and June 2022 in Europe
Source: EuroControl

A járatok számának a csökkenése természetesen a légi közlekedésben részt vevő utasok számának a visszaesését is maga után vonta (WARNOCK-SMITH, D. et al. 2021; ERNSZT I. et al. 2022; SU, M. 2022; TOLCHA, T. D. 2023). 2020-ban az utasforgalom nagysága az egy évvel korábbi értéknél körülbelül 60 százalékkal volt alacsonyabb, és 2020, illetve 2021 egyik hónapjában sem haladta meg a 2019-es értéket (2. ábra). Az adatok ugyanakkor egy másik fontos tényre is felhívják a figyelmet: a légi járatok viszonyait tekintve a szállított utasokon belül egyre nagyobb arányt képviseltek a belföldi légi közlekedésben részt vevők. Ennek hátterében az állt, hogy az egyes államok – tartva attól, hogy a betegség döntő mértékben külföldről fog az adott ország területére bekerülni – első-sorban a határátkeléseket igyekeztek korlátozni/megakadályozni.



2. ábra A légi közlekedésben szállított utasok száma 2019, 2020 és 2021 folyamán az egyes hónapokban (millió fő, az adott hónap 20. napjával kezdődő hónapban) Forrás: ICAO 2022.

Figure 2 Number of passengers carried by air in each month in 2019, 2020 and 2021 (in millions, in the month starting on the 20th day of the month) Source: ICAO 2022.

A 2. ábráról leolvasható trendet erősítik meg az 1. táblázat adatai, amelyekből nagyon jól megfigyelhető, hogy 2019 és 2021 között gyakorlatilag minden kontinensen emelkedett a belföldi légitforgalom részesedése az utasszállításban. Európa tekintetében gyakorlatilag megduplázódott a belföldi légitforgalom százalékos aránya, amelyben kiemelkedő szerepet játszottak a nagyobb országok (pl. Németország, Franciaország vagy Spanyolország). Emellett fontos kiemelni, hogy Ázsiában is megfigyelhető volt egy nagyobb mértékű emelkedés, amely összefüggésben állt azzal a ténnyel, hogy a vírus megfékezése érdekében ezen országok (pl. Kína vagy Japán) vezették be a legszigorúbb beutazási korlátozásokat.

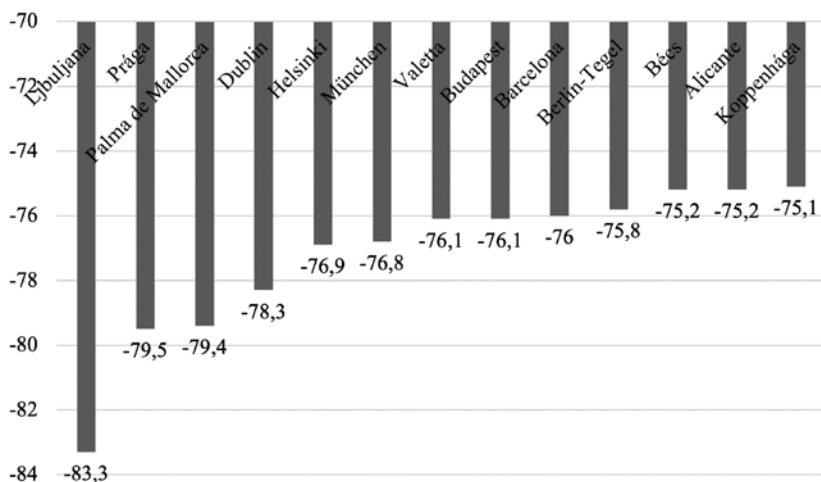
1. táblázat – Table 1

A belföldi légitforgalomban szállított utasok aránya a teljes forgalmon belül világviszonylatban és az egyes kontinenseken 2019-ben, 2020-ban és 2021-ben (%)
Share of domestic air passengers in total traffic worldwide and by continent in 2019, 2020 and 2021 (%)

	2019	2020	2021
Európa	26	42	44
Afrika	36	42	45
Ázsia/Pacifikus térség	70	87	94
Latin-Amerika/Karib térség	66	75	76
Közép-Kelet	21	29	32
Észak-Amerika	84	90	92
Föld	59	74	77

Forrás / Source: ICAO 2022 alapján saját szerkesztés / ICAO 2022, own calculation

A légitforgalom visszaesése természetesen hatással volt a légikikötők forgalmára is (BAO, X. et al. 2021; KITSOU, S.P. et al. 2022; NOVOSZÁTH P. 2021) Az Európai Unió 30 legforgalmasabb repülőtere utasszámának változását elemezve (3. ábra), összhangban a 2. ábra



3. ábra Az Európai Unió 30 legforgalmasabb repülőtere közül a 2019 és 2020 között legalább 75%-os utasszám-csökkenést felmutató légikikötők. Forrás: EuroStat – Légitforgalom
Figure 3 The 30 busiest airports in the European Union with a 75% or more passenger decline between 2019 and 2020. Source: EuroStat – Air Traffic

adataival, elsősorban az országnagyság hatása ismerhető fel (a nemzetközi utasokra támaszkodó repülőterek forgalmának jelentős visszaesése). Nagyarányú veszteség érte Palma de Mallorca repülőterét is, amely elsősorban a turizmus számára kiemelt fontosságú repülőtér, és mivel Spanyolországban nagyobb arányban tombolt a járvány, így szabályok is szigorúbbak voltak.

A koronavírus-járvány és a Debreceni Nemzetközi Repülőtér

Az utolsó békeév: a 2019-es esztendő utasforgalmának jellemzői

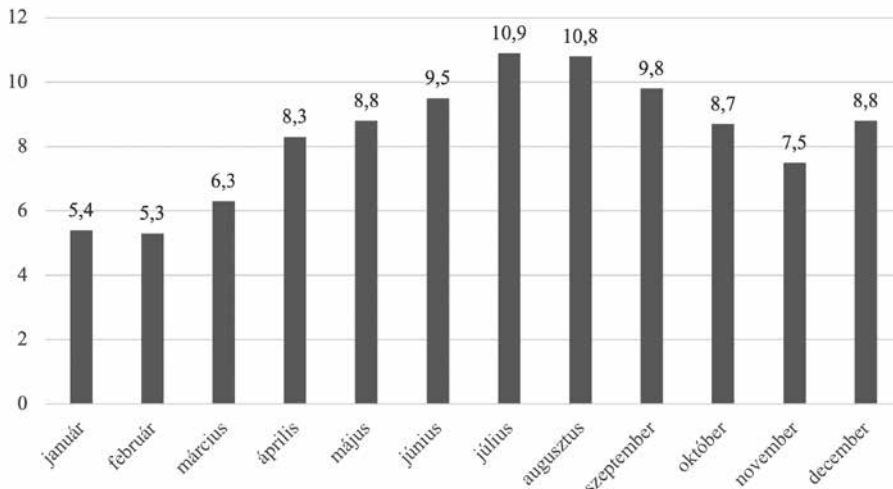
A helyi önkormányzat ugyan már az 1990-es évek elejétől nagy reményeket fűzött a repülőtér által kínált adottságokhoz (KOZMA G. 1995), de a Debreceni Nemzetközi Repülőtér utasforgalma csak a 2010-es évek első felében vett nagyobb lendületet. 2012-ben elindult a Wizz Air légitársaság londoni járata, és a 2010-es évtized végén a légitársaságnak már 12 desztinációja volt elérhető a légikikötőből. Újabb fejleményt jelentett a Lufthansa 2016-os indulása, a német légitársaság 90 férőhelyes Bombardier CRJ900-as típusú repülőgéppel indított járatot Münchenbe, és ezzel a bekapcsolódással akár egyetlen átszállással elérhetővé váltak interkontinentális járatok is. A menetrendszerinti forgalmat a nyári időszakban folyamatosan kiegészítették a nyaraló charterjáratok, amelyek közül kiemelkedő szerepet töltek be a Törökországba és Görögországba induló járatok (KOZMA G. 2019).

A fentiekben bemutatott fejlődésnek köszönhetően a légikikötő történetében a 2019-es esztendő tekinthető az eddigi csúcspontnak. A repülőteret használó utasok száma meghaladta a 600.000 főt (601.236 fő), és ezzel a légikikötő megelőzte a térségben legfőbb vetélytársainak tekintett kassai (558.064 utas) és nagyváradai (95.982 fő) objektumokat is.

Az utasforgalom havonkénti változását tekintve (4. ábra) 2019-ben az első három hónapban még látható volt a téli menetrendi időszak stagnáló utasforgalma, de áprilistól kezdve elindult egy stabil növekedés, amely mögött a nyári menetrendi időszakkal járó magasabb utasforgalom állt. Az abszolút csúcsot a július és augusztusi hónapok jelentették, amelyhez nagymértékben hozzájárultak a június közepétől szeptember végéig Törökországba, Görögországba, Egyiptomba és Bulgáriába közlekedő charterjáratok. A nyári szezon lecsengésével látható volt az utasforgalom visszaesése is. Újabb növekedést a decemberi hónapban tapasztalhattunk, amit az ünnepekhez kötődő nagyobb forgalom, illetve a hónap közepétől elinduló három új célállomás erősített meg.

A különböző célállomások súlyát tekintve (2. táblázat) megállapítható, hogy a legfontosabb szerepet Nagy-Britannia játszotta, azon belül is kiemelkedő volt a London/Lutoni Repülőtér súlya, amely a legnagyobb járatsűrűséggel és utasszámmal repült. Ehhez még hozzájárult a Közép-angliai térségbe, Doncaster/Sheffieldbe irányuló járat is, amely hetente két alkalommal közlekedett. A járatok népszerűsége annak volt elsősorban köszönhető, hogy ezen angliai területeken nagy számban dolgoznak magyar, illetve román munkavállalók. Szintén ebbe a csoportba tartozott a németországi Dortmund, a hollandiai Eindhoven, a franciaországi Párizs/Beauvais, a svájci-francia-német határon fekvő Bazel-Mulhouse-Freiburg, és az olaszországi Milánó/Malpensa, ugyanakkor az utóbbi három város tekintetében megemlíthető a települések turisztikai jelentősége is.

A döntően turisztikai céllal utazók magasabb aránya elsősorban a spanyolországi járatokra volt jellemző, amelyeken belül kiemelkedő szerepet töltött be az egész évben hetente kétszer közlekedő barcelonai viszonylat (kisebb mértékben a nyári időszakban a hetente egyszer repülő Palma de Mallorca-i járat). A moszkvai desztináció tekintetében az mondható el, hogy az utasok nagyobb része orosz volt, akik a Debrecen és környező



4. ábra A Debreceni Nemzetközi Repülőtér utasforgalmának havi megoszlása 2019-ben (%)
 Forrás: KSH – Tájékoztatási adatbázis alapján saját szerkesztés
 Figure 4 Monthly distribution of passenger traffic at Debrecen International Airport in 2019 (%)
 Source: CSO – Information Database, own calculation

területének turisztikai vonzereje miatt érkeztek a városba, míg a tel-avivi járatok esetén a Debrecenben és környékén található zsidó közösségek és kulturális emlékek jelentették a fő vonzerőt.

2. táblázat – Table 2

Az egyes célállomásokhoz kapcsolódó utasszám 2019-ben a Debreceni Nemzetközi Repülőtéren a menetrendszerinti járatok esetében
 The number of passengers related to each destination for scheduled flights at Debrecen International Airport in 2019

	utasszám (fő)	utasszám (%)
London/Luton	154 791	27,2
Eindhoven	48 743	8,6
Tel-Aviv	44 691	7,9
Párizs/Beauvais	44 154	7,8
Dortmund	38 234	6,7
Barcelona	34 201	6,0
Doncaster/Sheffield	32 703	5,8
Moszkva/Vnukovo	31 741	5,6
Milánó/Malpensa	30 562	5,4
Bázel-Mulhouse-Freiburg	29 072	5,1
München	23 747	4,2
Larnaca	23 208	4,1
Valetta	21 167	3,7
Palma de Mallorca	8 827	1,2
Összesen	565 398	100,0

Forrás / Source: KSH – Tájékoztatási adatbázis alapján saját szerkesztés / CSO – Information Database, own calculation

Általános légiközlekedési sajátosságnak tekinthető, hogy a repülőgépek nem 100 százalékos telítettséggel közlekednek: mind a havi, mind pedig a célállomás-szerinti megoszlást tekintve jelentős különbségek tapasztalhatók, és ez volt megfigyelhető 2019-ben a debreceni repülőtér esetében is. A 3. táblázatból levonható első fontos következtetés, hogy az egész évre vonatkozó adatokat tekintve a menetrendszerinti és a charter járatok között nem volt nagyobb eltérés, az egyéb forgalom esetében ugyanakkor lényegesen alacsonyabb értékek voltak megfigyelhetők. Ennek oka, hogy ezek járatok döntő része úgynevezett ad-hoc jellegű, melyek speciális céllal érkezhettek a repülőtérre (pl. egészségügyi ellátás, a környék vadászati lehetőségeinek kihasználása), és így elsősorban nem a magas arányú telítettség az elsődleges cél.

A telítettség havonkénti megoszlását tekintve általános tendenciának tekinthető az év első hónapjainak alacsony kihasználtsága, amelyet a nyári időszakban (elsősorban július és augusztus folyamán) magasabb értékek követnek. Az év utolsó harmadának elején ismét visszaesik a járatok telítettsége (ez különösen igaz a szeptemberi és októberi charter-gépekre), az utolsó hónapok azonban – elsősorban a nagyobb karácsonyi utazási kedvnek köszönhetően – ismét magas telítettséget eredményeznek.

3. táblázat – Table 3

A járatok kihasználtsági mutatói 2019-ben az egyes hónapokban
a járatok típusa szerint (%)
Occupancy rates by type of service in 2019 by month (%)

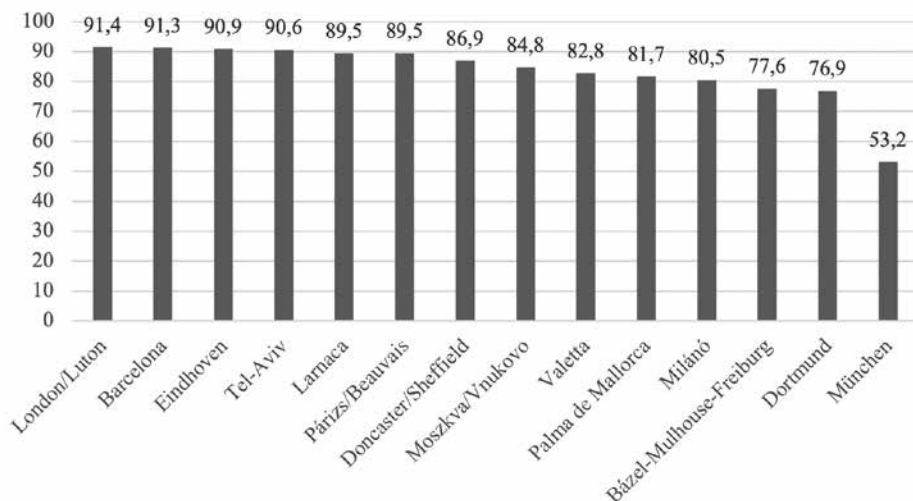
	menetrendszerinti járat	charter járat	egyéb forgalom	összes járat
január	70,8	–	76,4	70,9
február	79,9	–	4,2	79,7
március	81,2	–	21,1	80,8
április	81,4	–	19,0	80,8
május	82,5	81,2	17,0	81,7
június	83,7	79,9	36,2	82,9
július	87,6	90,5	19,6	86,6
augusztus	88,3	92,2	17,5	88,6
szeptember	83,6	75,2	6,3	81,1
október	87,2	61,8	17,1	86,2
november	94,2	–	54,0	93,3
december	94,9	–	25,6	94,7
egész év	84,9	84,6	25,4	84,2

„–”: az adott hónapban nem volt charter járat

Forrás / Source: KSH – Tájékoztatási adatbázis alapján saját szerkesztés / CSO – Information Database, own calculation

A célállomások vonatkozásában (5. ábra) szintén jelentős eltérések voltak tapasztalhatók. Az első három helyen álló desztináció közül kettő (London/Luton és Eindhoven) az első célállomások között voltak, és ez a tény, valamint az érintett régiókban dolgozó magyar és román vendégmunkások magas száma indokolta a kiemelkedő értékeket.

A dortmundi, valamint a Bázél-Mulhouse-freiburgi járatok alacsonyabb (80% alatti) értéke két okkal volt magyarázható: egyrészt ezen desztinációkba 2018. végén indult elő-



5. ábra Az egyes célállomásokhoz kapcsolódó reptőljáratok kihasználtsága 2019-ben (%)

Figure 5 Occupancy rates for flights to each destination in 2019 (%)

Forrás / Source: KSH – Tájékoztatási adatbázis alapján saját szerkesztés / CSO – Information Database, own calculation

szőr repülőgép, így kevesebb idő állt rendelkezésre a megismerésükre, másrészt nem volt olyan kiemelkedő „vonzerő” (vendégmunkások, nyári idegenforgalom), amely nagyobb népszerűséget eredményezett volna.

Az első pillantásra feltűnő lehet a müncheni járat alacsony kihasználtsága. Ennek hátterében az állt, hogy a járatot a Lufthansa légitárság üzemelteti, amely más üzletpolitikával üzemel, mint a Wizz Air légitársaság: magasabb szolgáltatás színvonallal rendelkezik, és ez megjelent az ár-képzésben is. A drágább jegyár miatt csak kevesebben vették igénybe ezt a járatot, amelyen elsősorban az üzleti célú utazók aránya dominált, ezért is üzemeltette a légitársaság egy kisebb, 90 férőhelyes repülőgéppel (megléte ugyanakkor fontos szerepet játszott abban, hogy a BMW Debrecent választotta új gyárának telephelyéül).

A járvány hatása a légiforgalomra

A 2019-es esztendőben elért eredményekre támaszkodva a Debreceni Nemzetközi Repülőtér igen optimistán tekintett a 2020. évre, és februárban még úgy tűnt, nem elképzelhetetlen a 700.000-es utaslétszám túlszárnyalása sem, a koronavírus-járvány azonban szerte foszlatta a reményeket. A Wizz Air légitársaság 2020 elején még 12 desztinációba két bázisgéppel üzemeltette a debreceni bázist, amelyek az úticélok döntő részét lefedték, és ezt egészítette ki a Lufthansa légitársaság müncheni járata (4. táblázat). A járvány hatására azonban két hónapig szünetelt a menetrendszerinti légi közlekedés, és a forgalom 2020 második felében is csak egy Wizz Air bázisgéppel indult el (ez az úticélok megfeleződését is jelentette). A légitársaság alapvetően azokat a desztinációkat indította újra, amelyek a járvány előtt is magas utasszámot képviseltek. A járvány második és harmadik hulláma következtében újra minimálisra csökkent, illetve leállt menetrendszerinti forgalom, és lassú normalizálódás csak 2021 második felében volt megfigyelhető (a 2021 decemberében megjelenő új célállomások hátterében a kormány járatindítási támogatása állt).

4. táblázat – Table 4

A Debreceni Nemzetközi Repülőtér nemzetközi desztinációi 2020-ban és 2021-ben
International destinations at Debrecen International Airport in 2020 and 2021

2020	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.
menetrendszerinti járatok												
London/Luton					-	-						
Doncaster/Sheffield					-	-	-	-	-	-	-	-
Larnaca					-	-	-					
Párizs/Beauvais					-	-						
Eindhoven					-	-						
Tel-Aviv					-	-						
Valetta					-	-	-	-	-	-	-	-
München					-	-	-	-	-	-	-	-
Dortmund					-	-	-	-	-	-	-	-
Milánó/Malpensa					-	-	-	-	-	-	-	-
Moszkva/Vnukovo					-	-	-	-	-	-	-	-
Barcelona					-	-	-	-	-	-	-	-
Palma de Mallorca	-	-	-	-	-	-						
Bázel-Mulhouse-Freiburg					-	-	-	-	-	-	-	-
Santorini	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brüsszel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kijev	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
összesen	13	13	13	0	0	2	6	5	5	1	1	3
charter járatok												
Németország – charter	-	-	-	-	-	-	-					
Törökország – charter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<hr/>												
2021	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.
menetrendszerinti járatok												
London/Luton					-	-						
Doncaster/Sheffield	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Larnaca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Párizs/Beauvais					-	-						
Eindhoven					-	-						
Tel-Aviv	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valetta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
München	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dortmund	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Milánó/Malpensa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Moszkva/Vnukovo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Barcelona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Palma de Mallorca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bázel-Mulhouse-Freiburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Santorini	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brüsszel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kijev	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
összesen	3	0	0	0	0	4	5	5	5	6	4	7
charter járatok												
Németország – charter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Törökország – charter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Forrás / Source: KSH – Tájékoztatási adatbázis alapján saját szerkesztés / CSO – Information Database, own calculation

A charter járatok viszonylatában elmondható, hogy legnépszerűbb úti cél korábban a törökországi Antalya volt, ahova azonban a szigorúbb korlátozások miatt a 2020-as évben még nem indítottak járatot, de 2021-ben a Freebird légitársaság hetente egyszer közlekedő járata nagy népszerűségnek örvendett. A 2020-ban egy rövid időre elindult a Németországból turistákat szállító a Sundair légitársaság által üzemeltetett charterjárat, amely a 2021-es évben két időszakban is közlekedett.

A járatok számának csökkenése jelentős mértékben befolyásolta a Debreceni Nemzetközi Repülőtér utasforgalmát és annak szerkezetét (5. táblázat). A menetrendszerinti járatok viszonylatában 2020-ban a 2019-es évhez képest gyakorlatilag az utasok számának az ötöde utazott, míg a 2021-es forgalom majdnem egy nagyságrenddel lett kisebb a két évvel korábbi adathoz képest. A charter járatok utasainak a számában is nagyon drasztikus csökkenést figyelhetünk meg, amelyből jól látszik, hogy a 2020-as évben a klasszikus nyaralójáratok nem indultak el Debrecenből. Érdekes, hogy a százalékos arányt nézve a 2021-es évben a charter járatok nagyobb részesedést képviseltek, mint két évvel korábban, amelyhez az alapvetően kevesebb menetrendszerinti járat mellett az járult hozzá, hogy az ebben az évben elinduló török nyaralójárat magas kihasználtsági mutatókkal közlekedett, és ugyanez volt igaz Németországból érkező turisták charter járataira is. Az egyéb kategóriába tartozó forgalom a városban rendezett sporteseményekhez tartozó szurkolói és sportolói járatok érkezését, valamint a Magyar Honvédség külföldi missziókat (pl. Irak, Koszovó) kiszolgáló járatait jelentette.

5. táblázat – Table 5

A Debreceni Nemzetközi Repülőtér utasforgalmának adatai 2019-ben, 2020-ban és 2021-ben a járatok jellege szerint
 Passenger traffic data of Debrecen International Airport in 2019, 2020 and 2021 by type of flights

	menetrend- szerinti járat	charter- járat	egyéb forgalom	összesen
2019 – utasforgalom (fő)	565 398	33 848	1990	601 236
2020 – utasforgalom (fő)	121 030	297	1415	122 742
2021 – utasforgalom (fő)	64 632	7 356	3728	75 716
2019 – utasforgalom (%)	94,0	5,7	0,3	100,0
2020 – utasforgalom (%)	98,6	0,2	1,2	100,0
2021 – utasforgalom (%)	85,4	9,7	4,9	100,0

Forrás / Source: KSH – Tájékoztatási adatbázis alapján saját szerkesztés / CSO – Information Database, own calculation

A koronavírus járvány egyes hullámai természetesen hatással voltak az utasforgalom havonként megoszlására is (6. táblázat). A 2020-as évben az első két hónap adta az éves utaslétszám döntő részét, azonban már a februári forgalom is alacsonyabb volt, köszönhetően az izraeli és olasz járat-felfüggesztéseknek (emellett ez a hónap általában is alacsonyabb utas-számokkal jellemezhető). Március első felében még volt bizonyos számú járatmozgás, de a hónap közepétől bekövetkező leállás már nagyarányban csökkentette az utasforgalmat. Június közepén a korlátozásokat némileg enyhíthették, és az utasok száma is elkezdett növekedni. A tervezett forgalomnak azonban csak a töredéke valósult meg, és a folyamatosan változó és kiszámíthatatlan korlátozások miatt sokszor a meghirdetett járatokhoz képest kevesebb indult el. A szeptembertől bevezetett korláto-

zások újra drasztikusan hatottak a forgalomra, így az őszi szezonban gyakorlatilag csak a London/Lutonba tartó járat repült, az is csak november közepéig. A decemberi időszakban az ünnepi időszak következtében néhány járat időszakosan újraindult, mellyel némileg tudott részarányt növelni az elmúlt két hónaphoz képest.

6. táblázat – Table 6

A Debreceni Nemzetközi Repülőtér utasforgalmának havonkénti megoszlása
2020-ban és 2021-ban (%)
Monthly distribution of passenger traffic at Debrecen International Airport
in 2020 and 2021 (%)

	2020	2021
január	31,4	2,2
február	29,1	0,0
március	13,1	0,7
április	0,0	0,0
május	0,0	0,1
június	1,8	4,2
július	8,6	15,9
augusztus	10,6	21,5
szeptember	2,6	17,9
október	0,8	16,3
november	0,5	8,0
december	1,5	16,3
egész év	100,0	100,0

Forrás / Source: KSH – Tájékoztatási adatbázis alapján saját szerkesztés / CSO – Information Database, own calculation

A 2021-es év némileg összekapcsolódott az előző év végével, ugyanis a januári forgalom is az ünnepi időszak lecsengésének volt köszönhető, majd a menetrendszerű légitársaságok több hónapra a korlátozások miatt újra leállásra kényszerült (a márciusi kiugrás mögött a városban tartott sporteseményhez kapcsolódó charter járatok álltak: a katarai labdarúgó-válogatott Debrecenben játszott felkészülési mérkőzést Luxemburg, Azerbajdzsán és Írország csapatával). A koronavírus fertőzés ellen elkészített vakcinák és azok egyre nagyobb számú beadása, az Európai Unió vakcina útlevél bevezetése, valamint a jobb időjárási viszonyok kihasználása érdekében a nyári hónapoktól kezdve enyhítéseket vezettek be, és ennek nyomán nagyobb arányban kezdett el növekedni a forgalom az előző év azonos időszakához képest. A nyári szezon lecsengésével látható egyfajta visszaesés a forgalomban, amely egyébként is illeszkedik az európai utasforgalmi tendenciákhoz. Az év második felében a novemberi hónap mondható a legalacsonyabbnak, amely a vírusmentes időszakokban is alacsonyabb értékeket szokott mutatni.

A koronavírus járvány igen jelentős átrendeződést eredményezett a célállomások tekintetében is (7. táblázat). A táblázatból nagyon jól kivehető, hogy messze a legmagasabb érték a Nagy-Britanniához kapcsolódó járatok esetében volt megfigyelhető, amelyből London/Luton repülőtere emelkedett ki: mind a 2020-as, mind pedig a 2021-es évben a legnagyobb járatszámmal és sűrűséggel közlekedtek a repülőgépek a két város között. (2020 első két hónapjában voltak olyan napok is, amikor két járat is indult London/Luton

repülőterére). Jóval kisebb szerepet töltött be az Egyesült Királyság középső területén elhelyezkedő Doncaster/Sheffield repülőtér, melynek viszonylatában még az is elmondható, hogy a turisztikai célú utazás az egyik legkisebb arányú volt.

Az utóbbi célállomás és még több úti cél (Dortmund, Barcelona, Bazel-Mulhouse-Freiburg, Milánó/Malpensa és Valetta) esetében elmondható, hogy a 2020-as márciusi leállításuk óta nem indultak újra. A hollandiai és franciaországi járatok, melyek Eindhoven és Párizs/Beauvais repülőtereire közlekedtek, a járvány előtt is nagyobb utasszámmal rendelkeztek, és ennek következtében 2020 második felében, illetve 2021-ben újra szállítottak utasokat. Az utasszámok tekintetében kisebb csökkenést figyelhetünk meg, de a kieső desztinációk miatt nagyobb százalékkal jelentek meg a 2021-es évben. A nyári nyaralóhelyekre repülő menetrendszerinti járatoknál is megfigyelhető egy átalakulás. Kevesebb nyaralóhely volt elérhető a 2020. és 2021. évi nyári menetrendben (2020-ban és 2021-ben Larnaca, 2020-ban Palma Mallorca, 2021-ben Santorini), így az utasszámok ezek között oszlottak el.

A koronavírus járvány által átalakított utazási szokások változásokat idéztek elő a járatok kihasználtsági mutatóiban is. A 2020-as helyzetet elemezve (8. táblázat) az év első két hónapjában magasabb értéket figyelhetünk meg, mint az egy évvel azelőtti idő-

7. táblázat – Table 7

A különböző célállomásokhoz kapcsolódó utasszám 2020-ban és 2021-ben a Debreceni Nemzetközi Repülőtéren a menetrendszerinti járatok esetében
Number of passengers related to different destinations in 2020 and 2021 for scheduled flights at Debrecen International Airport

	2020		2021	
	utasszám (fő)	utasszám (%)	utasszám (fő)	utasszám (%)
London/Luton	42 223	34,9	19 831	30,7
Eindhoven	16 087	13,3	14 251	22,0
Párizs/Beauvais	10 727	8,9	7 840	12,1
Doncaster/Sheffield	6 567	5,4	–	–
Moszkva/Vnukovo	6 190	5,1	1 311	2,0
Tel-Aviv	6 150	5,1	1 786	2,8
Barcelona	6 056	5,0	–	–
Dortmund	5 882	4,9	–	–
Bazel-Mulhouse-Freiburg	5 555	4,6	–	–
Larnaca	4 705	3,9	10 606	16,4
München	3 902	3,2	–	–
Milánó/Malpensa	3 897	3,2	–	–
Valetta	1 962	1,6	–	–
Palma de Mallorca	1 127	0,9	5 143	8,0
Santorini	–	–	2 654	4,1
Kijev	–	–	645	1,0
Brüsszel/Charleroi	–	–	565	0,9
összesen	121 030	100,0	61 978	100,0

„–”: az adott évben nem volt járat

Forrás / Source: KSH – Tájékoztatási adatbázis alapján saját szerkesztés / CSO – Information Database, own calculation

szakban. Ennek egyik oka az volt, hogy a 2018 végén érkező második bázis gép révén új desztinációk nyíltak meg az utazó közönség előtt, de ez időben nagyon rövid távlat volt, ezért 2019 elején még alacsonyabb töltöttséggel közlekedtek ezek a járatok. A 2019-es évvel összehasonlítva elmondható, hogy az a fajta stabilitás, ami azt az évet jellemezte, 2020-ban már nem volt megfigyelhető. A menetrendszerinti járatok kihasználtsága egyáltalán nem mutatott magas értéket, és ahogy korábban is említettük, a járványügyi korlátozások szigorításával ez a mutató még alacsonyabbá vált. Az év második felében a korábbi hónapok tendenciájához képest kiugró értéket képvisel a november, ekkor a London/Lutonba tartó járat felfüggesztésének hírére lett ez a szám magasabb. A charter járatok viszonylatában elmondható, hogy a 2020-as év egy hónapját kivéve nem volt charter járat, ez is Debrecenbe hozott turistákat Németországból, de kihasználtsága viszonylag alacsony volt.

8. táblázat – Table 8

A járatok kihasználtsági mutatói 2020-ban és 2021-ben az egyes hónapokban a járatok típusa szerint (%)

Occupancy rates for flights in 2020 and 2021 by type of service in each month (%)

	2020				2021			
	A	B	C	D	A	B	C	D
január	77,7	–	28,2	76,6	37,8	–	16,4	35,0
február	78,7	–	49,6	78,4	–	–	20,2	20,2
március	52,3	–	27,8	51,3	–	–	25,2	25,2
április	–	–	2,4	2,4	–	–	20,3	20,3
május	–	–	8,4	8,4	–	–	9,6	9,6
június	55,1	–	10,3	47,4	39,5	90,2	5,9	35,7
július	51,3	–	2,7	49,5	68,7	97,8	14,2	65,9
augusztus	56,2	52,8	8,9	53,8	80	95,3	13,3	75,8
szeptember	41,7	–	19,2	39,1	62,4	72,4	29,2	57,5
október	27,6	–	11,1	25,6	55,6	91,1	10,5	52,4
november	47,5	–	20,6	40,7	53,5	–	25,9	48,8
december	41,5	–	8,6	40,6	52,7	–	28,5	51,0
egész év	64,6	52,8	17,8	62,7	59,7	89,4	19,8	56,0

A – menetrendszerinti járat, B – charter-járat, C – egyéb forgalom, D – összes járat
 „–”: az adott hónapban nem volt járat

Forrás / Source: KSH – Tájékoztatási adatbázis alapján saját szerkesztés / CSO – Information Database, own calculation

A 2021-es év viszonylatában is egy diverzifikált képet láthatunk (8. táblázat), sokkal több a kiugró érték, de az év végére egy közepes értéken stabilizálódott a kihasználtság. A nyári időszakban a menetrendszerinti járatok esetében elmondható, hogy három hónap alatt folyamatos volt az emelkedés, nőtt az utazási kedv. Ezt bizonyítja továbbá a charter járatok töltöttségi száma is, amelyekről elmondható, hogy majdnem teltházzal indultak, elsősorban Törökországba, és még csak hetente egy alkalommal. A nyár lecsengésével a Németországból érkező turisták is jelentős kihasználtsági arányú gépeken érkeztek Debrecenbe. Az év második felében a menetrendszerinti járatok tekintetében, mint ahogy korábban említettük, egy közepes értéken történő stabilizálódás volt megfigyel-

hető. Ennek nyomán egyébként a Wizz Air légitársaság ebben az időszakban némileg csökkentette kapacitásait szinte az összes desztinációján.

Az egyes célállomások kihasználtsági mutatóit illetően – figyelembe véve az év közben bekövetkezett lezárásokat – az éves értékek mellett célszerű a havi adatok vizsgálatát is (9. és 10. táblázat). A 2020 első két hónapjában, a korábban is említett okok miatt a kihasználtság igen magas értéket mutatott, melyből kivételt képeztek a már télen is működött, de nyári nyaraló desztinációk Valetta (Málta) és Larnaca (Ciprus). Emellett alacsonyabb érték volt megfigyelhető a müncheni járaton, amely mögött a Lufthansa légitársaság már említett árképzési megoldása állt. Alacsonyabb értéket láthatunk a milánói célállomás esetében is, amely a járvány terjedése miatt a következő hónapban is már egyre kevesebb utast szállított egészen a felfüggesztésig. Szintén a felfüggesztés révén a Tel-Avivba induló járatok kihasználtsága is februárban már viszonylag alacsony értéket hozott. A nyári időszakban a mérsékeltébb telítettséget figyelhetjük meg összes desztináció viszonylatában, amely a korlátozások okozta nehézségeknek és változásoknak volt köszönhető. Az év nyári időszakában több járat is újraindult, változó töltöttséggel. A Tel-Avivba tartó járatok esetén megfigyelhető egy nagyon alacsony érték, amelynek hátterében az izraeli szigorú járványügyi szabályozások álltak, ezért pár hetes működés után a Wizz Air leállította ezt a járatát.

Nagyobb reményt fűztek az egyetlen spanyolországi desztinációhoz, de mivel szigorított a kormány az onnan érkező utasok beutazási feltételein, ezért a járatok töltöttsége

9. táblázat – Table 9

Az egyes célállomásokhoz kapcsolódó repülőjáratok kihasználtsági mutatói 2020-ban az egyes hónapokban (%)

Occupancy rates for flights to each destination by month in 2020 (%)

	január- február	március	június	július	augusztus	szept- tember	október	november	december	egész év
London/Luton	89,9	60,1	55,0	58,6	58,8	51,3	27,6	47,5	44,6	67,3
Doncaster/Sheffield	86,5	56,7	-	-	-	-	-	-	-	77,6
Párizs/Beauvais	87,5	47,9	-	52,2	56,5	45,8	-	-	46,5	66,2
Eindhoven	88,4	58,7	55,2	63,3	62,3	32,5	-	-	30,2	67,7
Tel-Aviv	85,7	49,8	-	5,6	-	-	-	-	-	71,2
Dortmund	75,5	45,7	-	-	-	-	-	-	-	68,1
München	51,0	38,2	-	-	-	-	-	-	-	48,9
Milánó/Malpensa	64,4	10,0	-	-	-	-	-	-	-	58,5
Moszkva/Vnukovo	80,7	69,6	-	-	-	-	-	-	-	78,2
Barcelona	83,8	36,8	-	-	-	-	-	-	-	70,1
Palma de Mallorca	-	-	-	38,1	30,8	6,7	-	-	-	31,3
Bázel-Mulhouse-Freiburg	69,5	51,5	-	-	-	-	-	-	-	64,3
Valetta	48,2	55,6	-	-	-	-	-	-	-	49,5
Larnaca	36,1	39,4	-	40,2	53,9	8,2	-	-	-	40,8

„-”: az adott hónapban nem volt járat

Forrás / Source: KSH – Tájékoztatási adatbázis alapján saját szerkesztés / CSO – Information Database, own calculation

nem igazán tudott magas értéket produkálni. A klasszikusan külföldi munkavállalókat szállító járatok, London/Luton, Eindhoven és Párizs/Beauvais, is egy közepes töltöttségű repültek. A három város közül a legnagyobb érték az eindhoveni járatra volt jellemző, amely mögött a legkevésbé szigorú beutazási feltételek álltak.

2020. szeptemberben szigorú beutazási szabályokat rendelt el a kormány, melynek következtében a debreceni bázist a júniusi újranyitása után újra be kellett zárnia. Egy célállomás maradt meg a hálózatban, amelyet a Wizz Air légitársaság leányvállalata, a Wizz Air UK működtetett. Ennek viszonylatában is elmondható, hogy az októberi alacsony töltöttséghez hozzájárult az a tény is, hogy nem a 180 férőhelyes Airbus A320-as repülőgéppel repült a légitársaság, hanem a 240 férőhelyes Airbus A321-essel. Decemberben a karácsonyi időszakra újrainduló debreceni bázisról pár hétre három desztinációra repültek a légijárművek (London/Luton, Párizs/Beauvais, Eindhoven), amelyeknél jól látszik az alacsony töltöttség. Ennek hátterében az áll, hogy a szigorú szabályozások következtében csak azon utasok vették igénybe a járatokat, akiknek létfontosságú volt eljutni az érintett városokba.

A 2021-es esztendő több szempontból is különbözött az előző évtől. Ahogy korábban az összesített elemzésben is leírtuk, a debreceni bázis egészen január első hetéig üzemelt az előző év végén újraindított három célállomásra. Közel hasonló értéket hoztak ezek az úticélok, a gépek kihasználtsága alacsonyabb volt, mint 50 százalék ebben az időszakban. A debreceni bázis újranyitására egészen június 5-ig kellett várni, először az eindhoveni és utána a London/lutoni úticélok indultak el, és ebben az évben három helyre is indultak nyaraló járatok. A korábban is üzemeltetett Palma de Mallorca és Larnaca mellé új úticélként jelent meg a görögországi Szantorini szigete. Ez a desztináció azonban nem igazán váltotta be a hozzáfűzött reményeket: a hetente egyszer közlekedő járat több utasa is drágának tartotta a sziget árszínvonalát, illetve a repülőjegyek az árát. A másik két nyaraló úti cél nagyon magas kihasználtsági értékeket mutatott, ezért egészen október végéig üzemeltek, szemben egy évvel ez előttig, amikor is már szeptember első hetében le kellett állítani ezeket a járatokat.

Gyengébb számokat hozott a korábban magasabb értéket mutató Párizs/Beauvais, és ennek következtében a járatok számát is csökkentették a nyári szezon közepén. Ahogy korábban is említettem, a Tel-avivi járat esetében egy sikertelen próbálkozást láthattunk 2020-ban, és 2021-ben is egészen októberig kellett várni a járat újraindításával. A telítettségi mutatók tekintetében az év végével se jelentkeztek magasabb számok, melyek hatására az eredetileg tervezett heti két járatról egyre csökkentették a járatszámot.

2021. szeptemberében a Wizz Air légitársaság (támaszkodva a magyar kormány járatindítási támogatására) három új desztinációt jelentett be, a korábban üzemeltetett brüsszeli, moszkvai, valamint a teljesen újnak számító kijevei úticélt. Ezek december közepétől induló járatok voltak, melyek töltöttsége meglehetősen alacsony volt, és inkább az érkező forgalmat figyelhettünk meg. Egész éves viszonylatban az mondható, hogy a két nyaraló úti cél a Larnaca és Palma de Mallorca igen magas értéket produkált, mely összefüggésben van azzal is, hogy a járvány okozta korlátozott életmód miatt az emberek vágytak a külföldi utazásokra, és az oltottság által elért enyhítések eredményeként ezek az országok jobban elérhetővé váltak.

A tanulmány zárásaként még két kérdés tehető fel: hogyan sikerült a kilábalás a járvány okozta problémákból, azaz milyen folyamatok voltak megfigyelhetők 2022-ben, illetve hogyan teljesített a Debreceni Nemzetközi Repülőtér a válság időszakában két nagy regionális vetélytársához, a Nagyvárad és a Kassai Repülőtérhez viszonyítva. A 11. táblázat adatait tekintve megállapítható, hogy a mélypontot jelentő 2021-es évhez képest 2022-ben, az orosz-ukrán háború negatív hatásai (2022 februárjában leállt a 2021-

ben indult moszkvai és kijevi járat is) ellenére, egy igen jelentős, több mint háromszoros növekedést lehetett megfigyelni.

10. táblázat – Table 10

Az egyes célállomásokhoz kapcsolódó repülőjáratok kihasználtsági mutatói 2021-ben az egyes hónapokban (%)

Occupancy rates for flights to each destination in each month in 2021 (%)

	január	június	július	augusztus	szeptember	október	november	december	egész év
London/Luton	39,7	34,4	67,8	86,1	63,4	57,6	60,3	55,6	59,1
Párizs/Beauvais	45,6	–	58,3	62,8	44,5	48,4	36,7	50,0	50,6
Eindhoven	22,8	49,9	73,9	88,6	64,1	71,8	57,0	55,2	65,4
Tel-Aviv	–	–	–	–	–	37,1	42,7	28,3	38,2
Palma de Mallorca	–	45,6	78,7	87,3	83,4	51,4	–	–	71,4
Larnaca	–	42,8	78,1	91,4	81,8	79,3	–	–	79,6
Brüsszel	–	–	–	–	–	–	–	39,2	39,2
Kijev	–	–	–	–	–	–	–	44,8	44,8
Moszkva/Vnukovo	–	–	–	–	–	–	–	60,7	60,7
Santorini	–	25,1	45,0	51,2	33,8	22,0	–	–	36,9

„–”: az adott hónapban nem volt járat

Forrás / Source: KSH – Tájékoztatási adatbázis alapján saját szerkesztés / CSO – Information Database, own calculation

11. táblázat – Table 11

A Debreceni Nemzetközi, a Kassai és a Nagyvárad Repülőtér utasforgalma 2019-ben, 2020-ban, 2021-ben és 2022-ben (fő)

Passenger traffic at Debrecen International, Kosice and Oradea Airports in 2019, 2020, 2021 and 2022 (in persons)

	2019	2020	2021	2022
Debrecen	601 236	122 742	75 716	249 448
Kassa	558 067	96 428	168 472	539 749
Nagyvárad	95 982	39 911	134 519	208 541

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal – Tájékoztatási adatbázis, Wikipédia, Kosice nemzetközi repülőtér, Bécs nemzetközi repülőtér, Asociația Aeroporturilor din România.

Source: CSO – Information Database, Wikipedia, Kosice international airport, Vienna international airport, Asociația Aeroporturilor din România.

A vetélytársak helyzetét is vizsgálva ugyanakkor kevésbé biztató a kép: 2020-ban még általános volt a légitársaságok visszaesése, és ennek következtében a debreceni légitársaság utasforgalma – köszönhetően az első három hónap kiemelkedő adatainak – még nagyobb volt, mint vetélytársaié, 2021-ben ugyanakkor már megfordult a helyzet. Ennek hátte-

rében – véleményünk szerint – az alábbi okok állnak. A Nagyvárad Repülőtér döntően belföldi légiforgalmat bonyolít le (Nagyvárad – Bukarest járatok), és mivel a belföldi légi közlekedést kisebb mértékben érintett a visszaesés (2. ábra), 2021-ben már jelentősen növelni tudta utasforgalmát (ebben szerepet játszhatott az a tény is, hogy a Rynair ír légitársaság 2021 júliusától járatokat közlekedtetett Londonba, Düsseldorfba, Milánóba és Bolognába). Kassa esetében a legfontosabb meghatározó tényező, hogy a légi kikötő többségi tulajdonosa, a Flughafen Wien AG birtokában van a Schwechati Repülőtér is, és a két légi kikötő között igen élénk a légiforgalom alakult ki (tulajdonképpen ez helyettesíti a közvetlen Pozsony – Kassa járatot), emellett pedig 2021-ben rendkívül sok charter-járat is indult Kassáról (a célállomások között volt többek között: Antalya, Burgas, Rhodos, Heraklion, Zadar és Larnaca).

2022-ben a Debreceni Nemzetközi Repülőtér az utasforgalmat tekintve már megelőzte a nagyvárad repülőtér légi kikötőt, Kassától történő lemaradása ugyanakkor még nagyobb lett (az utóbbi létesítmény 2022-es forgalma csaknem megközelítette a 2019-es értéket).

Összefoglalás

Összefoglalásként elmondható, hogy a légi közlekedés koronavírus-járvány hatására drasztikusan átrendeződött. A pandémia előtti békeévekben világszerte növekedtek a légi közlekedés kapacitásai, és senki sem gondolta, hogy ilyen mértékben visszaeshet a forgalom. Globális szinten is két év alatt a szereplők megtanulták a helyzetet kezelni, illetve a károkat enyhíteni, de az orosz-ukrán konfliktus a korona vírus járvány lecsengésével újabb kihívások elé állítja ezt az amúgy is szennyezett iparágat.

A tanulmány Bevezetés fejezetében feltett kérdésekre válaszolva az alábbi fontosabb következtetések fogalmazhatók meg. A Debreceni Nemzetközi Repülőtér helyzetét tekintve megállapítható, hogy a többi légi kikötőhöz hasonlóan őt is nagymértékben sújtotta a koronavírus járvány. A 2020-es év az első három hónap szárnyalása következtében még igen jó mutatókat hozott, 2021-ben ugyanakkor a 2019-es csúcshoz képest közel 90 százalékkal csökkent az utasok száma. A járatok jellegét tekintve 2020 és 2021 között jelentős különbségek figyelhetők meg: 2020-ban csaknem kizárólagos szerepet tölthettek be a menetrendszerinti járatok, míg 2021-ben megnőtt a charter és egyéb forgalom jelentősége (az előbbi nagymértékben hasonlít a 2019-es helyzethez). Az utasforgalom hónapok szerinti megoszlásának vonatkozásában megszűnt a békebeli, a keresletet tükröző megoszlás (erős nyár és év vége, de a hónapok közötti különbség nem haladja meg az 5 százalékot), és alapvetően az életben lévő korlátozások hatása ismerhető fel.

A változások hatására az egyes célállomások jelentősége is módosult. London/Luton továbbra is kiemelkedő szerepet töltött be, mellette ugyanakkor fokozatosan nőtt Eindhoven és Párizs/Beauvais jelentősége, valamint 2021-ben igen nagy népszerűségnek örvendtek a nyári nyaralóhelyekre (Larnaka, Palma de Mallorca) irányuló járatok. A járatok kihasználtsági mutatói mind az egyes hónapok, mind pedig a desztinációk viszonylatában igen nagy eltéréseket mutattak, általánosnak tekinthetők ugyanakkor a 2019-es évhez képest alacsonyabb értékek (ez alól egyedül a 2021-es charter-járatok jelentettek kivételt).

A Debreceni Nemzetközi Repülőtér legfontosabb régióbeli vetélytársaival összehasonlítva megállapítható, hogy járvány negatív hatása a legnagyobb mértékben 2021-ben érvényesült, amikor másik két légi kikötő utasforgalma elsősorban az eltérő járat-összetétel (belföldi forgalom nagyobb súlya) miatt jelentős mértékben meghaladta a debreceni értékeket (ehhez Kassa esetében még társult a tulajdonosi szerkezet hatása is).

KÖVESDI RÓBERT

DE TTK Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék, Debrecen
kovesdirobert05@gmail.com

KOZMA GÁBOR

DE TTK Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék, Debrecen
kozma.gabor@science.unideb.hu

IRODALOM

- BAO, X. – JI, P. – LIN, W. – PERC, M. – KURTHS J. 2021: The impact of COVID-19 on the worldwide air transportation network. – *Royal Society Open Science* 8. 210682. <https://doi.org/10.1098/rsos.210682>
- BARCZAK, A. – DEMBIŃSKA, I. – ROZMUS, D. – SZOPIK-DEPCZYŃSKA, K. 2022: The Impact of COVID-19 Pandemic on Air Transport Passenger Markets-Implications for Selected EU Airports Based on Time Series Models Analysis. – *Sustainability* 14. 7. 4345. <https://doi.org/10.3390/su14074345>
- BUDD, L. – ISON, S. 2023: The impact of COVID-19 on air cargo logistics and supply chains. – In: ZHANG, J. – HAYASHI, Y. (szerk.): *Transportation Amid Pandemics: Lessons Learned from COVID-19*, World Conference on Transport Research Society. Elsevier. pp. 183–188. <https://doi.org/10.1016/B978-0-323-99770-6.00020-X>
- DUBE, K. – NĦAMO, G. – CHIKODZI, D. 2021: COVID-19 pandemic and prospects for recovery of the global aviation industry. – *Journal of Air Transport Management* 92. 102022. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2021.102022>
- DURO, J. A. – PEREZ-LABORDA, A. – TURRION-PRATS, J. – FERNÁNDEZ-FERNÁNDEZ, M. 2021: Covid-19 and tourism vulnerability. – *Tourism Management Perspectives* 38. 100819. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2021.100819>
- ERNSZT I. – MARTON Zs. – TÓTH D. 2022: Szárnyalás és zuhanórepülés: A légi közlekedés és a koronavírus-járvány. – In: MICHALKÓ G. – NÉMETH J. – BIRKNER Z. (szerk.): *Turizmusbiztonság, járvány, geopolitika*. Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Közhasznú Nonprofit Kft, Budapest. pp. 53–70.
- FAREED, Z. – GHAEMI ASL, M. – IRFAN, M. – RASHIDI, M. M. – WANG, H. 2023: Exploring the co-movements between COVID-19 pandemic and international air traffic: a global perspective based on wavelet analysis. – *International migration* 61. 3. pp. 116–131. <https://doi.org/10.1111/imig.13026>
- GULTEKIN, N. – ACIK KEMALOGLU, S. 2023: Evaluation of the impact of Covid-19 on air traffic volume in Turkish airspace using artificial neural networks and time series. – *Scientific Reports* 13. 6551. <https://doi.org/10.1038/s41598-023-33784-x>
- ICAO 2022: *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis*. – International Civil Aviation Organization, Montreal. 105 p.
- JAIPURIA, S. – PARIDA, R. – RAY, P. 2021: The impact of COVID-19 on tourism sector in India. – *Tourism Recreation Research* 46. 2. pp. 245–260. <https://doi.org/10.1080/02508281.2020.1846971>
- KITSOU, S.P. – KOUTSOUKIS, N.S. – CHOUNTALAS, P. – RACHANIOTIS, N.P. 2022: International Passenger Traffic at the Hellenic Airports: Impact of the COVID-19 Pandemic and Mid-Term Forecasting. – *Aerospace* 9. 143. <https://doi.org/10.3390/aerospace9030143>
- KOZMA G. 1995: A debreceni önkormányzat első lépései a városmarketing területén. – *Comitatus – Önkormányzati Szemle* 5. 5. pp. 15–21.
- KOZMA G. 2019: A Debreceni Nemzetközi Repülőtér utasforgalmának jellemzői. – In: BARANYAI G. – LENNER T. – NÉMETH S. (szerk.) *Szemelvények a településföldrajz és területfejlesztés témaköréből*. Településföldrajzi Tudományos Egyesület, Szombathely. pp. 83–92.
- LI, T. 2020: A SWOT analysis of China's air cargo sector in the context of COVID-19 pandemic. – *Journal of air transport management* 88. 101875. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101875>
- NAKAMURA, H. – MANAGI, S. 2020: Airport risk of importation and exportation of the COVID-19 pandemic. – *Transport policy* 96. pp. 40–47. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.06.018>
- NOVOSZÁTH P. 2021: A Covid-19-járvány hatásai a repülési ágazatra. – In: SZILVÁSSY L. – BÉKÉSI B. (szerk.): *Repüléstudományi tanulmányok*. Ludovika Egyetem Kiadó, Budapest, pp. 209–248.
- SERRANO, F. – KAZDA, A. 2020: The future of airports post COVID-19. – *Journal of Air Transport Management* 89. 101900. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101900>
- ŠKARE, M. – SORIANO, D. R. – PORADA-ROCHOŇ, M. 2021: Impact of COVID-19 on the travel and tourism industry. – *Technological Forecasting and Social Change* 163. 120469. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2020.120469>

- SOKADJO, Y. M. – ATCHADÉ, M. N. 2020: The influence of passenger air traffic on the spread of COVID-19 in the world. – *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 8. 100213. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100213>
- SU, M. – HU, B. – LUAN, W. – TIAN, C. 2022: Effects of COVID-19 on China's civil aviation passenger transport market. – *Research in Transportation Economics* 96. 101217. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2022.101217>
- SUGIYANTO, G. – SANTOSO, P. B. – SANTI, M. Y. 2023: The effect of novel coronavirus disease (COVID-19) on air transport. – *AIP Conference Proceedings* 2482. 1. <https://doi.org/10.1063/5.0110645>
- SUN, X. – WANDEL, S. – ZHENG, C. – ZHANG, A. 2021: COVID-19 pandemic and air transportation: Successfully navigating the paper hurricane. – *Journal of Air Transport Management* 94. 102062. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2021.102062>
- TOLCHA, T. D. 2023: The state of Africa's air transport market amid COVID-19, and forecasts for recovery. – *Journal of Air Transport Management* 108. 102380. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2023.102380>
- WARNOCK-SMITH, D. – GRAHAM, A. – O'CONNELL, J. F. – EFTHYMIU, M. 2021: Impact of COVID-19 on air transport passenger markets: Examining evidence from the Chinese market. – *Journal of air transport management* 94. 102085. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2021.102085>

Internetes források

- EuroControl. Letöltve: 2022. július 10. <https://www.eurocontrol.int/covid19>
- EuroStat – Légiforgalom. Letöltve: 2022. július 10. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_transport_statistics
- Központi Statisztikai Hivatal – Tájékoztatási adatbázis. ksh.hu. Letöltve: 2023. június 30. <https://statinfo.ksh.hu/Statinfo/haViewer.jsp>
- Kosice nemzetközi repülőtér weblapja 1. Letöltve: 2023. június 25. <https://www.airportkosice.sk/sk/pre-cestujucich/aktuality/rok-2021-na-letisku-kosice>
- Bécs nemzetközi repülőtér weblapja 1. Letöltve: 2023. június 22. https://www.viennaairport.com/en/company/investor_relations/news/traffic_results?news_beitrag_id=1611133798654
- Wikipédia – Románia legforgalmasabb repterei 2020-ban. Letöltve: 2023. június 15. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports_in_Romania#2020
- Kosice nemzetközi repülőtér weblapja 2. Letöltve: 2023. június 13. <https://www.airportkosice.sk/sk/pre-cestujucich/aktuality/rok-2019-bol-pre-letisko-kosice-druhym-najuspesnejsim-v-historii>
- Wikipédia – Nagyvárad nemzetközi repülőtér. Letöltve: 2023. június 11. https://ro.wikipedia.org/wiki/Aeroportul_Oradea
- Bécs nemzetközi repülőtér weblapja 2. Letöltve: 2023. június 25. https://www.viennaairport.com/en/company/investor_relations/news/ir_-_press_releases?news_beitrag_id=1660038634587
- Asociația Aeroporturilor din România weblapja. Letöltve: 2023. június 14. <https://www.airportaar.ro/en/traficul-de-pasageri-pe-aeroporturile-din-romania-in-semestrul-i-2022/>
- Bécs nemzetközi repülőtér weblapja 3. Letöltve: 2023. június 17. https://www.viennaairport.com/en/company/press__news/press_releases__news_1?news_beitrag_id=1674051696325

KRÓNIKA

A szimbolikus tér kutatása a hazai földrajztudományban – megközelítések, módszerek, műhelyek

2023. május 30-án a Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézetében gyűlt össze hazai geográfusok egy csoportja. A találkozó célja az volt, hogy alkalmat teremtsen a párbeszédre azon földrajzosok között, akik az elmúlt évtizedben a szimbolikus tér kutatásával és értelmezésével foglalkoztak. Az utóbbi években örvendetesen nőtt a szimbolikus térhasználat, a terek szimbolikus jelentésével, az emlékezeti helyekkel vagy épp toponímiával foglalkozó diplomamunkák, OTDK dolgozatok, doktori munkák száma. Emellett számos könyvfejezet és tanulmány is napvilágot látott magyar nyelven (a teljesség igénye nélkül: KŐSZEGI et al. 2019, BOROS L. 2019, BAROCH Cs. – BERKI M. 2019, BARTHA G. 2019, PAP N. – KÁKAI L. – REMÉNYI P. 2020) többek között a Földrajzi Közlemények lapjain (BARTOS-ELEKES Zs. 2016, BAROCH Cs. 2019, ESZENYI O. 2016, HOLÁNYI Á. 2021, VÖLGYI R. 2023).

A május 30-i összejövetel legfőbb célja tehát az volt, hogy alkalmat és lehetőséget teremtsen arra, hogy a szimbolikus térrel, térhasználattal és térfoglalással (is) foglalkozó földrajzkutatók röviden bemutassák egymásnak, hogy mely témákkal, milyen megközelítéssel, illetve módszertannal vizsgálódnak. A párbeszéd kialakulását hivatott segíteni, hogy az egyenként hét perces villámprezentációkból felépülő blokkok végén 35-40 perc maradt diskuszióra. Fontosnak tartottuk a pályájuk különböző szakaszában lévő kutatók bevonását, így segítve a tudásmegosztást és tapasztalatcserét a különböző műhelyek és generációk között.

Az alábbiakban a résztvevők által írt rövid előadásösszefoglalókat olvashatják egybefűzve.

A rendezvény első blokkjában négy műhely mutatkozott be. Dr. PAP NORBERT (tanszékvezető egyetemi tanár, PTE TTK) a Pécsi Tudományegyetemen zajló kutatásokat foglalta össze. Pécsen a szimbolikus terekkel, térfoglalással foglalkozó tanulmányok kiindulópontja a Dél-Dunántúl multikulturális jellege volt. Mivel

a pécsi geográfusok közül sokan olyan családokból valók voltak, (illetve részben ma is ez a helyzet) amelyeket a kitelepítések, betelepítések, kényszerű migrációk alaposan meggyötörték (németek, székelyek, szerbek és horvátok) ezért a téma régóta adta magát. Így aztán etnikai és vallási kisebbségi tanulmányok, kulturális kontaktzónák, autonómia kérdések, valamint a közeli Nyugat-Balkán még ennél is színesebb világa váltak a fontos kutatási témákká: szimbolikus geopolitika, toponímia, multikulturális városfejlesztés stb. váltak domináns irányokká. Voltak személyi komponensek is a fejlődés folyamatában: Tóth József (1940-2012) szerepe, aki minden innovatív kezdeményezést bátorított a Földrajzi Intézetben és a doktoriskolában: fontos volt, hogy a politikai földrajz, a vallásföldrajz, a kulturális földrajz és a viselkedésföldrajz művelését támogatta. Ezekből a törekvésekből nőtt aztán ki többek között a 2013-ban indult szigetvári Szulejmán-projekt és 2018 elejétől kezdve a Mohács-projekt. A baranyai helyek közé felzárkózott még a Mohácsi-sziget, Nagyharsány (1687), a kuruc tematika és a hidegháborús helyek kutatása is. A komparatív megközelítésből ered, hogy Koszovó Polje (1389), a horvát Udbina (1493) és más balkáni helyek szimbolikus tereket illető vizsgálata is megkezdődött.

BOROS LAJOS (docens, SZTE TTK) a Szegedi Tudományegyetem zajló, a szimbolikus tér kutatásához kapcsolódó oktatási és kutatási tapasztalatokat osztotta meg. A Szegedi Tudományegyetemen a képzések folyamatos aktualizálása, módszertani és elméleti megújítása eredményeképpen ugyan több tantárgyban is megjelenik a szimbolikus tér fogalma, azonban továbbra is erős a gyakorlatközpontú, például a területfejlesztésre összpontosító gondolkodás. Ennek következtében a hagyományos, a teret egyfajta tartályként értelmező, az objektív valóság megismerését célzó megközelítések dominálnak a hallgatói munkákban. Így nem egy

esetben a progresszív témákat is hagyományos megközelítésekkel dolgozzák fel, azaz a tanult elmélet és gyakorlat általában elvállik egymástól. Ennek főbb okai valószínűleg a magyar földrajzban a mai napig erős pozitivisták megközelítésben vagy a például a szociálgeográfiában is megjelenő funkcionális logika szemléletformáló hatásában, valamint a munkaerőpiaci elvárások hallgatói elvárásokra és oktatói szemléletre gyakorolt hatásaiban keresendők. A változások lehetséges irányai között felmerül a képzések még erőteljesebb nemzetközi integrálódása, illetve a társadalomtudományos logika és elméletek alkalmazásának tovább erősítése. Ehhez kapcsolódóan a legnagyobb kihívás, hogy a tudomány, a tudománypolitika és a munkaerőpiac szempontjainak egyszerre kell megfelelni.

Előadásában BERKI MÁRTON (adjunktus, ELTE TTK) arról számolt be, hogy az Eötvös Loránd Tudományegyetem Geográfus MSc képzésében miként folyik a szimbolikus tér kutatásának (egyik) diszciplináris keretét adó kulturális földrajz újabb irányzatainak oktatása. Ez a törekvés egyúttal egy sajátos hazai kutatási hiátusra is igyekszik reagálni, ugyanis az 1980-as évek elejétől kibontakozó új (vagy más néven reprezentációs) kulturális földrajz legelső – s ezt követően hosszú ideig bármiféle visszhang nélkül maradó – említése csupán a 2000-es évek közepén jelent meg (NIKITCHER P. 2004), majd egy-másfél évtizeddel később néhány további munkában (ESZENYI O. 2016; PALACZKI B. 2016; BERKI M. 2019). Az ennél is újabb, jórészt az ezredfordulót követően formálódó, majd mára meghatározóvá vált irányzat, a több-mint-reprezentációs kulturális földrajz (more-than-representational cultural geography) pedig sajnálatos módon még kevesebb helyen bukkan fel a hazai szakirodalomban (kivételekként ld. FABÓK M. – BERKI M. 2018; BERKI M. 2019). Éppen ezért az alapszakos kulturális földrajzi ismeretekre építve mesterszakon jóval elmélyültebben ismerkednek meg a hallgatók mind a földrajzi környezetben minket körbevevő reprezentációk (jelek, jelenségek, szimbólumok, diskurzusok, ikonográfia stb.) jelentőségével, mind a 2000 utáni több-mint-reprezentációs irányzatokkal. Ez utóbbiak esetében közérthető példákon keresztül járják körül azt, hogy a bő két évtizedig középpontban álló reprezentációk helyett/mellett miként terelődött a kulturális földrajz (osok) figyelme a performativitás (tettek, cselekedetek, mindennapi gyakorlatok) vizsgálata felé; hogy mi az érzelmek és az

affektus szerepe a kulturális földrajzban; hogy az elmúlt években miként ment/megy végbe a kulturális földrajz újramaterializálódása (amely a Berkeley Iskola materiális fókuszától gyökeresen eltérő); illetve hogy miért fontos az, hogy a közvetlen földrajzi környezetünket a látáson kívül más érzékszerveinkkel is megtapasztaljuk. Utóbbi kérdéskör, vagyis a „multi-sensory geographies” keretében foglalkoznak hangtájakkal (soundscapes) és szagtájakkal (smellscapes), ezek történetiségével, hatalmi konnotációival, valamint módszertani megragadhatóságával („multi-sensory methodologies”). Végezetül, mintegy az előzőek szintézisaként történik kísérlet a helyek komplexitásának megragadására, mind az „atmoszférák” fogalmán keresztül, mind a „hiányok” (absences) kérdéskörére reflektálva – ugyanis a helyek vizsgálatakor nem csak az a fontos, hogy mi(k) és ki(k) van(nak) ott egy adott időpillanatban vagy időszakban, hanem az is legalább olyan lényeges lehet, hogy mi(k) és ki(k) nincs(enek) ott, és milyen ok(ok)ból kifolyólag. Összegzésképpen Berki Márton örömteli fejleményként értékelte azt, hogy ezen egymásra épülő elméleti és gyakorlati ismeretek eredményeként az elmúlt kb. 10 év során számos kulturális földrajzi témájú OTDK pályamunka, BSc szakdolgozat és MSc diplomamunka született az ELTE TTK földrajz képzésében.

ERŐSS ÁGNES (tudományos munkatárs, CSFK FTI) a CSFK Földrajztudományi Intézetben (CSFK FTI) zajló kutatásokról adott áttekintést. A CSFK FTI-ben zajló, a szimbolikus térhez kapcsolódó kutatások tehát többféle kvalitatív módszertant alkalmaznak, területi fókuszuk Kelet-Közép-Európa, míg tematikusan a geopolitikai ütközőzónák, etnikai törésvonalak és interetnikus együttélések térbeli sajátosságai foglalkoztatják a kutatókat. Elemzik a helyég- és köztérneveket, a köztéri emlékhelyeket, szobrokat és emléktáblákat, amelyek időbeli változása, egymáshoz való térbeli viszonya és megjelenítése árulkodik az aktuális hatalmi erőviszonyokról és ideológiákról. Ezen kutatások mellé zárkóztak fel a kritikai kartográfiai elemzések, amelyek Kelet-Közép-Európa és a Kaukázus országairól megjelent különféle térképek névrajzában és egyéb térképi elemeinek összevetésével mutattak rá a versengő szimbolikus térreprezentációkra (Tátrai. Több kutatásuk is alkalmazta a nyelvi tájkép módszertanát (BALIZS D. – ERŐSS Á. 2021), de mentális térképi, interjú és kérdőíves vizsgálatok segítségével vizsgálták egyének térhasználatát és helykötő-

dését többnemzetiségű városi terekben (ERŐSS Á. – VÁRADI M. M. 2013), illetve az örökség- és utcanévpolitika összefonódását Nagyváradon. Az emlékezeti helyek ki- és átalakulását vizsgálták Budapest, később pedig Kijev és Kárpátalja esetén (ERŐSS Á. – KOVÁLY K. 2018). Az FTI Gazdaságföldrajzi és térségfejlesztési kutatócsoportjában Michalkó Gábor turizmusföldrajzi kutatásai több ponton is érintik a szimbolikus terek témáját, legyen szó arról, hogy mi a „jó hely” vagy hogyan válnak egyes filmes helyszínek, illetve nemzeti emlékhelyek turisztikai desztinációvá (MICHALKÓ G. 2023).

A második blokkban nagyobb területi egységeket vizsgáló kutatásokról hallhattunk. TÁTRAI PATRIK (tudományos főmunkatárs, CSFK FTI) hét percben beszélt a kisebbségi helységnevek megjelenítésének helyi politikáiról Kárpát-medencei példák alapján. Felhívta a figyelmet arra, hogy Kelet-Közép-Európa etnikailag sokszínű térségeiben különös jelentősége van a földrajzi nevek megjelen(ít)ésének, hiszen a kisebbségi toponímia a régió több országában is a kisebbségi (ön)reprezentáció kifejezője lett, míg a többség sokszor a fennálló hierarchiát fenyegető szimbólumként értelmezi ezen nevek megjelenítését. Ebben a kontextusban kiemelt szerepe van a mindenkori hatalomnak, amely kontrollálhatja a nyelvi tájképet és korlátozhatja a kisebbségek vizuális önreprezentációját. Ugyanakkor térségünkben számos olyan eset is megfigyelhető, ahol a helyi politikai alkuk többletjogokat biztosítanak a törvényi minimumhoz képest. Előadásában elsősorban a településnév-táblák megjelenésén keresztül olyan atipikus esetekre fókuszált, ahol a törvényi előírások alapján nem lenne kötelező kirakni a kisebbségi neveket, ám ez mégis megvalósult. Különböző Kárpát-medencei vegyes lakosságú települések példáján keresztül bemutatta és tipizálta a helységnevtáblák többnyelvűsítésének sajátosságait, valamint a háttérben meghúzódó okokat, folyamatokat, politikai alkukat.

HERCEG ALEXANDRA és MORÓ DÁVID (mesterszakos hallgatók, PTE TTK) a 2023-as OTDK nyertes kutatásukat mutatták be. Elsődleges céljuk az volt, hogy a Mohácsi-szigeten található területeknek, víztesteknek, az elpusztult és az ideiglenes, illetve jelenlegi településeknek a névelmezését elvégezzük. Azt vizsgálták, hogy mely etnikumok és nyelvek, mikor és hogyan hatottak a földrajzi névadásra. Elemezték, hogy a földrajzi névadás a történelem folyamán mikor és milyen szempontok alapján történt. A terü-

lethasználat, a népesség etnikai összetétele és a nevek közötti összefüggéseket kerestük.

KITANICS MÁTÉ (tudományos munkatárs, PTE SZKK Történeti és Politikai Földrajzi Kutatási Centrum) a mohácsi Törökdomb feltárásáról adott elő. Több mint 100 éve folyik a vita arról, hogy hol is zajlott pontosan az 1526. évi mohácsi csata. Az ütközet helyszínét előbb egy oszmán győzelmi emlékmű, majd a terület visszafoglalásától a 18. század második feléig egy keresztény kápolna jelölte meg. Kutatásaink során írott források, korabeli térképek és a néphagyomány elemzésével, majd non destruktív régészeti munkával azonosítottuk a helyszínt úgy, hogy az objektum egykori és modern emlékezeti funkcióját is feltártuk.

A harmadik blokkban városi terekkel foglalkozó kutatók munkáival ismerkedhettünk meg. TUZA BENEDEK (PhD hallgató, ELTE TTK, tudományos segédmunkatárs CSFK FTI) előadásában a kulturális szolgáltatások és helyi identitás összefüggéseit vizsgálta Budapest kreatív negyedeiben. Richard Florida szerint a gazdasági siker egyik kulcsa a magas szintű szellemi tőke helyben tartása és kihasználása. A kutató az inspiratív, impulzusgazdag urbánus környezetet kedvelő, magasan egykori és modern emlékezeti csoportját kreatív osztálynak nevezte el. E társadalmi csoport térhasználatának vizsgálatára számos hazai és nemzetközi kutatás született már, hiszen tagjainak lakóhelyválasztási preferenciáit nem egyszerű kategóriákba sorolni. Számos szubjektív, ennélfogva kiszámíthatatlan tényezőtől múlhat egy adott személy választása, éppen ezért rendkívül érdekes vizsgálni, hogy mi tesz a kreatívok számára egy adott helyet „jóvá”, kívánatosá, megfelelővé. Esetenként apróságnak tűnő marginális dolgokon múlhat, hogy egy személy számára az adott városi környezet megfelelő teret nyújt-e az alkotásra, a tehetség és a művészet kibontakoztatására, és ezen szubjektív nézőpontokban kiemelt szerepet kapnak a szimbolikus jelentéstartalmak. Doktori kutatásában arra (is) keresi majd a választ, hogy milyen szimbolikus tereket keresnek a kreatívok, illetve, hogyan tudunk megfelelő tereket teremteni a városban a kreativitás és a szellemi tőke kiaknázására?

LABÁTH ÁDÁM (PhD hallgató, ELTE TTK) az észak-írországi konfliktus reprezentációját vizsgálja Belfast falfestményein. Az észak-írországi ír nacionalisták és unionisták konfliktusának történetét a belfasti falakon festették meg. A protestáns és katolikus szegregátumokra

szabdalt város tűzfalain jelennek meg a „Bajok” erőszakos évtizedei, a mítoszok és hiedelmek világába vesző, többszáz év szembenállásának múltja, jelene, és ha értőn olvassuk, akár a jövője is. Belfastba látogatva a helyi közösségek által készített falfestményeken láthatjuk meglepő módon azokat az identitás jegyeket, egymásnak okozott sérelmek emlékeit, és a saját maguk által kreált mítoszokat, melyek alapját jelentik az egymásnak feszülő közösségek identitásának. A két közösség között egy kérdés mentén húzódik meg a betemetethetetlen tűnő szakadék: Észak-Írország maradjon az Egyesült Királyság része, vagy jöjjön létre az egységes Írország? Ezen falak vizsgálatával nyomon követhetjük a konfliktus alakulását, az erőszak intenzitásának változását, az egyes közösségek viszonyát egymáshoz és a hatalomhoz, valamint azt is, hogyan jelenik meg a szimbolikus térfoglatásban a konzumerizmus is a politikai turizmus jegyében. Nem utolsó sorban pedig tanulságokkal szolgál az északír politikai helyzet változásai kapcsán. Erősen hiszem, hogy a téma vizsgálatával közelebb kerülhetünk a nacionalizmus természetének megértéséhez, az északír konfliktus feltáráshoz, és geopolitika lokális hatásainak térképezéséhez is.

TILL DÁVID (mesterszakos hallgató, PTE TTK) kutatása a szubkultúrák városi térre gyakorolt hatását hivatott feltárni Pécs példáján keresztül, európai és tengeren túli párhuzamokra támaszkodva. Központi szerepet képvisel a vizsgált csoportok térhasználatának modellezése, valamint a város liminális tereinek felderítése során érzékelhető, azokban megvalósuló konfliktusok háttérének vizsgálata, illetve azok értelmezése. Munkám elsődleges célja a szubkultúrák, csoportosulások előfordulásának megjelenítése a városi térben, arra gyakorolt hatásuk bizonyítása, valamint egymás közötti viszonyrendszerük ismertetése. Innovatív jellegét képviselnek a kutatás módszertani megoldásai közül a mentális térképek, amelyek segítségével sikerült modellezni a szubkultúrák követőinek városi térértelmezését, a különböző helyszínek identitástudat erősítő jellemzőit, emellett lakossági kérdőív segítségével felmérésre került a szubkultúrához tartozók, elsősorban fiatalok részaránya, általános demográfiai háttere, valamint a különböző szubkultúrák megítélése, népszerűsége és felvállalt konfliktusai. A kutatás eredményeinek tudományos jelentősége a kreatív településfejlesztési gyakorlatokban hasznosulhat, külföldi példákra

hivatkozva új mintát szolgáltat a kulturális programok jövőbeli változásainak eszközöléséhez.

KRISKA OLIVÉR (doktorjelölt, SZTE TTK) kutatása Szabadka városában mérte fel a magyar és a szerb nemzetiség relációjában a szimbolikus térhasználat jellegzetességeit, és próbálta összekapcsolni a magyarok által érzett mentális távolságot bizonyos városrészek felé, és az abban a városrészben megjelenő szimbolikus tájelemeket. A város utcáinak 9%-a viseli valamilyen magyar kötődésű személy nevét, ezen utcák elhelyezkedése átfedésben van a városon belül élő magyar arányával. A 2019-es kérdőíves felmérésben (N=257) a magyar nemzetiségű lakosok elsősorban a Prozivka városrészt nevezték meg elkerülendőnek. Terepbejárás során bebizonyosodott, hogy ebben a városrészben igen erőteljesen vannak jelen szerb nemzethez köthető, gyakran nacionalista szimbólumok, elsősorban falfestmények, falfirkák formájában. A 2022-es parlamenti választások eredményeiből az is kiderült, hogy a városrészben a szélsőséges, nacionalista pártokra leadott szavazatok aránya magasabb a városi átlaghoz képest. A kutatás további iránya, hogy más városrészekre is kiterjedjen a terepi munka, valamint, hogy kvalitatív jellegű felméréssel vizsgálja meg a tájhasználati szimbólumokkal kapcsolatos véleményeket a civil szféra és a politikai döntéshozatal szempontjából.

Az utolsó blokkban a Balkán rivalizáló nemzetépítésekkel, illetve Köztes-Európa fantomhatárokkal szabdalt régióival foglalkozó kutatásokról hallhattunk.

REMÉNYI PÉTER (docens, PTE TTK) Koszovóba kalauzolta a résztvevőket. Rigómezőn, Koszovó magterületén számos emlékezetpolitikai szimbolikus hely található. Ezek a térség történelméből fakadóan sok esetben háborús eseményekhez kötődnek. A 20. század uralmi változásai a hozzájuk kapcsolódó narratívákban is többszörös változásokat hoztak a politikai földrajzi szimbolikus tájkép dinamikus alakul. Az első rigómezei csata (1389) a szerb történelem egyik kulcsmozzanata, a nemzeti identitás pillére, a térségben számos kapcsolódó emlékezeti objektum és szimbolikus hely található, de a szerb befolyás csökkenésével ezek kevés figyelmet kapnak az új államban. Az egykori ellenfél, a törökök szintén létrehozták a csatához kapcsolódó emlékezeti helyeiket, melyek a térségben újra aktív Törökország segítségével megújultak. Koszovó függetlenségével az albán elitek kerültek hatalomba, ami új terü-

letiesített narratívák megjelenéséhez vezetett. Ezek egyik iránya a korábban kizárólag szerb ügyként kezelt 1. rigómezei csata albanizálása. Az új narratívák egyik iránya a koszovói függetlenséghez vezető háborúhoz kötődik és az albán harcosok emlékművei, a mártírhaltalt Adem Jasharihoz kötődő helyek megjelölése jellemzik. Egy újabb, születő narratíva a 2. rigómezei csatát igyekszik előtérbe helyezni, ahol a pán-albán hős Szkanderbég a fő protagonista. A párhuzamos, épülő avagy visszaszoruló narratívák dinamikus, felülről konstruált szimbolikus teret hoznak létre Koszovóban.

BALIZS DÁNIEL (tudományos munkatárs, BME Urbanisztikai tanszék) előadásában a Skopje 2014 projektet, mint a hatalom identitáspolitikai térformálását mutatta be. A Skopje 2014 projekt hivatalosan az észak-macedón főváros imázsának javítása és turisztikai vonzerejének fokozása érdekében indult, ám fő célja volt – kimondatlanul, de mindenki által ismert módon – a macedón nemzeti identitás erősítése és formálása. A tervek szerint 80, végül 637 millió euróba kerülő állami megrendelések keretében Skopje belvárosának arculata alapjában változott meg. A mintegy 136 új objektum döntő része historizáló stílusban, a hellenizmus korának építészetét hordozó vonásokkal épült vagy újult meg. Az épületek, emlékművek, hidak, köztéri szobrok és más alkotások Észak-Macedónia többségi nemzete és az ókori makedónok közötti kontinuitás narratívájának támogatását célozta. A túlarazott beruházás a korábban is létező, de a jelenleginél jóval marginálisabb történelemértelmezés meghatározóvá tétele érdekében a korábbi építészeti és kulturális rétegeket fizikailag vagy szimbolikusán elfedő, illetve átcímkező belvárost alkotott. E létesítmények jelenléte a macedón nemzet történelmi szerepének hirdetésén túl a kollektív emlékezet szétzilálását eredményezi, kizárva és említés nélkül hagyva az országban élő kisebbségek (albánok, törökök) nemzeti narratíváit és nehezítve Észak-Macedónia és szomszédai (főként Görögország) közötti egyébként is sérülékeny nemzetközi kapcsolatok rendezését.

ORSÓS GYÖRGY (PhD hallgató, PTE TTK) készülő doktori dolgozatát vizsgálta fel. Az előadás röviden bemutatta az etnikai tájkép fogalmának elméleti hátterét, kutatástörténetét, illetve jellemző vizsgálati módszereit. Beszámolt továbbá korábbi szarajevói és kolozsvári kutatásai részeredményeiről.

KOVÁLY KATALIN (tudományos munkatárs, CSFK FTI) előadásában azt vizsgálta, hogy az orosz-ukrán háború árnyékában, a 2015-ös dekomunizációs és a 2022-23-as dekolonizációs törvénycsomagok rendelkezései értelmében hogyan változtak meg a szimbolikus terek Kijevben és Kárpátalján. Grigorii Pidgrushniy-al, az Ukrán Nemzeti Tudományos Akadémia Földrajzi Intézete professzorával és Eröss Ágnessel végzett kvantitatív adatgyűjtés és fotóanyag elemzés célja annak feltárása, hogy milyen eltérések figyelhetők meg a szimbolikus tér átalakulásának mintázataiban az ukrán központi hatalom helyszínén, Kijevben, illetve a harcoktól távolabb fekvő, politikailag és gazdaságilag is periférikus Kárpátalján. Megállapították, hogy amíg a dekomunizációs törvénycsomag végrehajtása eltérő volt Kijevben és Kárpátalján (utóbbiban a helyi hősökre helyezték a hangsúlyt), addig a 2022-2023-ban a fővárosban és a periférián is hasonló szimbolikus elemek jelentek meg a tájban, a változások pedig szinte szinkronban zajlottak. További változás, hogy Kárpátalján ezúttal a helyi hősökre való megemlékezés mellett sokkal erőteljesebb a köztérben a nemzeti tartalmak, nemzeti hősök megjelenése.

BARTA GÉZA (doktorjelölt, ELTE TTK) előadása a késő modern regionális identitás kérdésével foglalkozott a lengyel-német kulturális tér határain. A lengyelországi Felső-Szilézia társadalmi szerveződéseinek, kulturális rendszereinek és identitáskonstrukcióinak etnoregionalizmusként megmutatkozó késő-, illetve posztmodern tekintetét a társadalomtudományi elméletek komplex alkalmazásával esélyes megközelíteni. Az ezek segítségével leírható identitástermelés hibridizált hálózatai Felső-Szilézia esetében erőteljesen területi kötődésűek. A transzgresszió, a potenciális szociális változás, a kulturális innováció, a dialógus vagy a kreativitás terei a fluid sziléziai etnoregionális identitás kristályosodási pontjaiként értelmezhetők. Figyelemre méltó kérdés, hogy az elméleteket alkalmazva, az identitáskonstrukciós repertoár felvázolása mellett hogyan mutathatók be a hétköznapi etnicitás megnyilvánulásai, továbbá, hogy mindebből milyen általános következtetések vonhatók le.

SZALKAI GÁBOR (docens, ELTE TTK) előadása az ukrán-román Kárpátok térség négy szimbolikus helyének történetét és a jelenlegi helyzetét mutatta be röviden. Az Ukrajnában található Uzsoki-hágó tisztán világháborús em-

lékhely, ahol mind az ukrán és orosz, mind a magyar fél kialakította a saját emlékezeti helyeit, ahol a megemlékezések zajlanak. Ezzel szemben a Vereckei-hágó jelenleg (is) átpolitizált: mind a magyar, mind az ukrán nemzet számára fontos emlékezeti helyé alakult. A rivalizálás és rendszeres támadások, rongálások miatt is a magyar emlékhely ezért térben áthelyeződött, a gerincre, egy kevésbé frekvenciált helyre. A két romániai példa közül a Gyimesi-hágón az „ezer éves magyar határ” hívószóra egész turisztikai ipar épült ki helyben. A helyi gazdaság motorja az „ezer éves határ”-ra épült örökségturizmus, és a helyi területfejlesztés is teljes mértékben erre alapozza a település jövőjét. Ezzel szemben az úzvölgyi első világháborús magyar temető az utóbbi években az időnként fellángoló etnikai alapú fizikai atrocitás miatt került a híradásokba. A négy példa rávilágít az emlékezeti helyek és a megemlékezési rítusok átpolitizáltsága mellett az áruvá válásukra is.

Az egyes blokkokat követő diszkusszió lehetőséget adott arra, hogy a kulturális földrajz oktatása vagy egyes fogalmak és témák (pl.: etnikai tájkép, szubkulturák) élénk párbeszéd alakulhasson ki. Kijelenthetjük, hogy a rendezvény elérte kitűzött célját: alkalmat adott a különböző generációk és műhelyek közti párbeszédre. Ezt jelzi, hogy vannak olyan résztvevők, akik közös tanulmányt terveznek, vagy egyeztetnek kézirat, kutatás kapcsán. Hasonló eseményt tervezünk jövőre is, annál is inkább, mert az első találkozáson a szobában lévő legnagyobb elefánt meghatározására (nevezetesen, hogy mi a szimbolikus tér) nem került sor. Az érdeklődőknek addig jó szívvel ajánljuk a fent nevezett résztvevők magyar és angol nyelvű írásait a témában.

Hálásan köszönöm minden résztvevőnek az aktivitást, és hogy elkészítették a rövid összefoglalókat!

ERŐSS ÁGNES

IRODALOM

- BALIZS D.–ERŐSS Á. 2021: A kulturális sokszínűség nyomai a budapesti Népszínház utca nyelvi tájképében. – *Alkalmazott Nyelvtudomány* 21. 2. 1–20.
- BAROCH Cs. 2019: Szimbolikus politikai fordulatok és térbeli mintázataik: közterületek átnevezése Budapest I. és V. kerületében. – *Földrajzi Közlemények* 143. 2. pp. 144–157.
- BAROCH, Cs. – BERKI M. 2022: A város materiális és immateriális rétegei – Lwów/Lemberg/Lvov/Lviv palimpszesztjei. – In: *DIH: Diverzitás és homogenitás a történelemben, a társadalomban és a környezetben. Dimenziók*, 3. Martin Opitz Kiadó, Budapest, pp. 63–75.
- BARTA G. 2019: Köztes-Európa és a posztszovjet tér kontaktzónájában. karéliei terek és térképzetek. – In: *KŐSZEGI M. – BARTHA G. – ILLÉS T. – BERKI M. 2019: Etnikai földrajzi kutatások a posztszovjet térségben.* ELTE TTK, Budapest. pp. 135–152.
- BERKI M. 2019: Materiális, immateriális, performatív: A „kultúra” értelmezésének változása a kulturális földrajzban. – In: *BERKI M. – HALÁSZ L. (szerk.): Budapesttől Berlinig: Interdiszciplináris kalandozások.* ELTE Földrajz- és Földtudományi Intézet, Budapest. pp. 29–38.
- BOROS L. 2019: Társadalmi konfliktusok a köztéren – A budapesti Szabadság tér példája. – *Településföldrajzi Tanulmányok* 8. 1. pp. 91–109.
- ESZENYI O. 2016: A kultúrtáj értelmezésének változása a kultúrföldrajzban. – *Földrajzi Közlemények* 140. 1. pp. 1–12.
- ERŐSS Á. 2018: Szimbolikus terek és térhasználat többnemzetiségű városokban: Beregszász és Nagyvárad példája. Doktori értekezés. ELTE, Földtudományi Doktori Iskola. 155 p.
- ERŐSS Á. – KOVÁLY K. 2018: A szimbolikus tér átalakulása az Euromajdan után: Kijev és Kárpátalja összehasonlítása. – *Metszetek* 7. 1. pp. 142–164.
- ERŐSS Á. – VÁRADI M. M. 2013: „Temerin – az én hazám”. – *Tér és Társadalom* 27. 2. pp. 171–188.
- FABÓK M. – BERKI M. 2018: Új materialista relacionális térelméletek: A reprezentáción túl, a szövevények hálójában. – In: *FARAGÓ L. (szerk.): Kortárs térelméletek kelet-közép-európai kontextusban.* Dialóg Campus Kiadó, Budapest. pp. 325–348.
- HOLÁNYI Á. 2021: A marosvásárhelyi magyar-román viszony a toponímia tükrében. – *Földrajzi Közlemények* 145. 4. pp. 335–353.
- KŐSZEGI M. – BARTHA G. – ILLÉS T. – BERKI M. (szerk.) 2019: Etnikai földrajzi kutatások a posztszovjet térségben. ELTE TTK, Budapest. 280 p.
- MICHALKÓ G. 2023: A turizmus essenciája. – Akadémiai Kiadó, Budapest. 105 p.
- NIKITSCHER P. 2004: Paradigmaváltás a kulturális földrajzban. – In: *Táj, tér, tervezés: Geográfus Doktoranduszok VIII. Országos Konferenciája.* SZTE TTK Természeti Földrajzi és Geoinformatikai Tanszék, Szeged. pp. 1–10.

- PAP N. – KÁKAI L. – REMÉNYI P. 2020: Szulejmán szultán emlékezete Szigetváron napjainkban. – In. PAP, N. (szerk.): Turbék. Szulejmán szultán zárandókvárosa. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont, Pécsi Tudományegyetem, Budapest, Pécs. pp. 535–562.
- PALACZKI B. 2016: A Maps of Meaning hatása a kulturális földrajzra. – Tér és Társadalom 30. 1. pp. 3–17.
- VÖLGYI R. 2023: A toponímia múltja és jelene különösen tekintettel Budapest VI. és XIII. kerületében. – Földrajzi Közlemények 147. 1. pp. 52–67.

Megalakult a Türk Államok Földrajzi Tanácsa

Magyarország számára a „keleti nyitás” politikája újszerű szerveződésekbe való bekapcsolódást hozott. Tagja lettünk például a Türk Államok Szervezetének, amely most azt kezdeményezte, hogy tagországainak földrajzi társaságai is szervezettebbé tegyék együttműködésüket. Ez a törekvés találkozott a Magyar Földrajzi Társaság abbeli szándékával, hogy a korábbiaknál erősebb nemzetközi kapcsolatokat építsen ki, nem csupán a szomszédos vagy európai országokkal, hanem minden olyan irányban, ahol erre igény mutatkozik.

Az új földrajzi szervezet, a Türk Államok Földrajzi Tanácsa (törökül: Türk Devletleri Coğrafya Keneşi) megalapításában oroszlanrészt vállaló Üzbegisztán Földrajzi Társasága vezetői pedig nagy megtisztetésnek tartották, hogy a Magyar Földrajzi Társaság is képviseltette magát Taskentben, az alakuló ülészen, 2023. május 8-án. Az eseményre széleskörű médianyilvánosság mellett került sor a taskenti Hilton Szálló elegáns kongresszustermében. Amint az akkor elfogadott Taskenti Megállapodás is hangsúlyozza, a történelmi (ezzel együtt nyelvtörténelmi) kapcsolatokra és kulturális hagyományokra építve a következő országok földrajzi társaságai hozzák létre ezt a Tanácsot: Üzbegisztán, Azerbajdzsán, Magyarország, Kazahsztán, Kirgizisztán és Törökország. Megfigyelőként csatlakozik Tádzsikisztán földrajzi társasága. Türkmenisztán státuszáról egyelőre nem esett szó. A dokumentum az együttműködés általános céljain kívül (a népek közötti barátság erősítése, a béke fenntartása, a tudomány, az innováció és a műszaki fejlődés előmozdítása) több konkrét feladatot is megjelöl a Tanács számára. Ilyen a kooperáció a környezetvédelemben (a 2060-ra kitűzött karbonsemlegesség megvalósításának segítése), a turizmus fejlesztésében, a földrajzi ismeretek terjesztésében, a különböző sportversenyek és

a földrajzi műveltségi vetélkedők szervezésében. Mindezek érdekében az aláíró felek szorgalmazzák a kutatók és a tanárok cseréjét a tagországok között. Magyar-üzbég viszonylatban a tárgyalásokon további témák is felmerültek, például egy közös, elsősorban ázsiai témájú földrajztörténelmi tudástár kialakítása, melynek alapja a társaságaink könyvtárában meglévő könyvek és térképek digitalizálása lenne. Ehhez üzbég barátaink szívesen nyújtanának segítséget.

A Tanács vezető testülete az egyes földrajzi társaságok elnökeiből tevődik össze és évente más-más tagországban ül össze, hogy megtárgyalja a nemzetközi együttműködés aktuális kérdéseit, megszabja prioritásait. A következő ülés helyszíne egy kazahsztáni történelmi oázisváros a Kara-tau hegység lábánál, a Szirdarja árterén, Türkisztan. A Tanács titkársága az üzbég fővárosban fog működni, munkáját főtitkár irányítja. Első főtitkárnak hosszas egyeztetés után Üzbegisztán Földrajzi Társasága elnökét, Oybek Kabilyanovich Norinbayevet, a gazdaságföldrajz művelőjét választottuk meg. Megbízata három évre szól.

A Magyar Földrajzi Társaságot a tárgyalásokon és a Taskenti Megállapodás ünnepélyes aláírásán Lóczy Dénes elnök képviselte, aki a vendéglátók szívélyességét még kétnapos terepbejárás keretében is élvezhette. A Selyemút mesés városainak, Bukharának és Szamarkandnak kincseivel volt alkalma megismerkedni, Taskentben pedig meglátogatta a Timurida Múzeumot.

Az elsősorban nem tudományos, inkább politikai megfontolásból született kezdeményezés számtalan előnnyel járhat a magyar geográfusok számára is, ha a most megteremtett szervezeti keretet sikerül értelmes programokkal kitölteni.

LÓCZY DÉNES

KARL JÁNOS – az elfelejtett földrajztanár

Bevezető gondolatok

A Magyar Földrajzi Társaság megalakulásakor (1872) kitűzött célja: „a földrajzi ismeretek terjesztése által a földrajzi tudomány iránt érdekeltséget gerjeszteni és különösen hazánk földrajzi viszonyainak kutatását és ismertetését előmozdítani.” Már az első évben nagyjából 300 tagja volt, ami a századfordulóig 600-ra emelkedett. A mintegy tucatnyi alapító többségét nem igazán nevezhetjük geográfusnak, hiszen a földrajzos egyetemi képzés csak két évvel korábban kezdődött az országban a pesti Tudományegyetemen. Az akkori iskolai földrajztanárok is más tudományágokban kaptak képzést. A helyzet lassan, de törvényszerűen változott és ez a tagságban úgy mutatkozott meg, hogy hamarosan a polgári- és középiskolai tanárok adták a többséget – az elmúlt 150 évben ez nem változott. Ők azok, akik a tudomány eredményeit az iskolai oktatásban közvetítik és terjesztik. A Társaság története azonban a „tudósokra” összpontosít, és a tanárok alig kerülnek reflektorfénybe. Kivételes példaképpen említendő Sóbányi Gyula máramarosi tanító (1892 és 1905 között öt tanulmánya és egy akadémiai díjjal jutalmazott könyve jelent meg), és Sédi (Szabó) Károly kereskedelmi iskolai tanár (1933 és 1944 között hat tanulmánya és egy könyve jelent meg), akik azon kivételes tanárok sorába tartoztak, akik a tudományos kutatást az iskolai munka mellett végezték néhány évig, de nem folytatták a tudományos pályájukat. Bizonyára folytatni lehetne a „tudós tanárok” névsorát, akik, mint szakemberek, nem kerültek a tudományos nyilvánosság fényébe, de áldozatos munkájukkal a Társaság céljainak megfelelően „terjesztették a földrajzi ismereteket”.

Szinte véletlennek nevezhető, hogy feltűnt a Földrajzi Közlemények szerkesztőinek névsorában Karl János neve. Ki volt Ő? Kíváncsiságot vezetett az alábbiak megírásához.

Rövid életrajz

KARL JÁNOS, földrajz-termesztetrajz szakos tanár, aki – mint ahogy az rövid életrajzából is kitűnik – a *trianoni korszak* gyermeke. Azokat nevezték így, akik még a régi (Nagy-) Magyarországon születtek, de a trianoniban



I. kép dr. KARL JÁNOS
Picture 1 dr. JÁNOS KARL
Forrás/Source: ELBIDA projekt 2021

éltek és az 1938–1941 közötti országgyarapodás idején visszanyert területeken dolgoztak, majd ismét a kicsibe kényszerültek.

1891. szeptember 21-én született Léván. Apja Karl János vasúti őr, édesanyja Peipeltek Katalin volt. Középiskoláit a lévai, váci és kecskeméti piarista gimnáziumokban végezte. A váci piaristáknál természetrajzra a ritka nagy műveltségű, szigorú Pachinger Alajos (1846–1913) tanította, aki, mint zoológiai értekezéseket író tudós tanár bizonyíthatóan nagy hatást gyakorolt tanítványára, illetve későbbi rendtársára/kollégájára. KARL JÁNOS 1908. augusztus 27-én lépett be a piarista rendbe Vácott. 1913-ban fogadalmat tett, majd 1915. június 29-én szentelték pappá. 1911-től a budapesti Tudományegyetem hallgatója, ahol 1915-ben szerezte meg a földrajz-termesztetrajz szakos tanári oklevelét, 1917-ben természetrajzból és földtanból doktori szigorlatot tett és belépett a Földrajzi Társaságba. Budapesti tanárkodása idején részt vett minden tudományos földrajzi megmozdulásban.

1916-tól rövid ideig Selmecbányán, majd 1917–1919 között Kolozsvárott és 1919-től 1931-ig Budapesten tanított. Ez idő alatt a Budapesti Középiskolai Tanárképző Intézetben adott elő földrajzi didaktikát (1925 és 1931 között), 1922–1931-ben a Katolikus Polgári Iskolai Intézet óraadó földrajztanára volt. 1931-től Debrecenben tanított, ahol a debreceni m. kir. középiskolai és az Országos polgári iskolai tanárvizsgáló bizott-

ság tagja. 1937-ben Szegedre került tanárként a piarista iskolába. Itt a szegedi Dugonics András Társaság rendes tagjának választották és tagja lett a Pedagógiai Társaságnak is. A második bécsi döntés után két évig az általa újjászervezett kolozsvári, majd 1943-tól a kecskeméti piarista gimnázium igazgatója és a Katona József Társaság rendes tagja. FODOR FERENC, RÉTHLY ANTAL, HALTENBERGER MIHÁLY, RÓNAI ANDRÁS és IRMÉDI-MOLNÁR LÁSZLÓ ajánlatára, illetve támogatását élvezve 1951-ben tagja lett a Szent István Akadémiának. Az ott elhangzott „A XVIII. századbeli piarista iskolák természettudományi világképe” című székfoglaló előadásában azt mutatta be, hogy a rend iskoláiban tanított Leibnitz–Newton-féle új filozófia keretében milyen képet rajzoltak a barokk-kor piaristái, s hogyan tették ezt a gyakorlati természettudományos ismeretanyagot érthetővé a hasznosságát szem előtt tartó városi polgárság számára (SZENDE Á. 2013). Megjegyzendő, hogy az új hatalom nem nézte jó szemmel a Szent István Akadémia működését, és ez az előadás is hozzájárulhatott ahhoz, hogy 1951-ben az Állami Egyházügyi Hivatal nyomására beszüntették működését.

A tanár

Karl János vérbeli gyakorlati pedagógus volt. Kezdetben botanikával és növényföldrajzzal foglalkozott, de középiskolai tanárkodása alatt már teljesen a geográfia és annak didaktikája felé fordult. Szerzője/társszerzője a különböző típusú iskolák számára készült mintegy 25 földrajz tankönyvnek (a későbbi kiadásokat nem számítva). A Cholnoky-féle iskolai atlasz egyik munkatársa volt.

Érdemes idézni a középiskolák II. osztálya számára 1926-ban írt „A világrészek földrajza II. Európa és Ázsia” c. tankönyvében olvasható bevezetőjéből:

„A Vallás- és Közoktatásügyi Minisztérium új rendeletével a középiskolák II. osztályában a földrajz tananyaga megváltozott, csak Európa és Ázsia kerül tárgyalásra, így szükségessé vált tankönyvünk átdolgozása. Az anyagot úgy osztottuk be, hogy évi 90-95 órában elvégezhető legyen. Nem minden részt tárgyalunk egyenlő mértékben. Európát bővebben ismertetjük, mint Ázsiát s ebben a nagy vezető államokat – pl. Németország, Nagy-Britannia – ismét részletesebben. Kiváló gondot fordítottunk a módszerre.

Vonatkozik ez az anyag kiválasztására és feldolgozására egyaránt. A nyugati nemzetek legújabb irodalmának felhasználásával igyekeztünk mindent, ami nem szorosan a földrajzba tartozik, tárgyalásunkban mellőzni. Szemünk előtt mindig a táj lebeg. Ezt akarjuk megérettetni a tanulóval. Ezért Európa egyes nagy tájainak tárgyalása előtt azok rövid jellemzését is adjuk. ... Mivel pedig a táj jellegzetességét minden vidéken más és más adja meg, ezért az egyik helyen a felszínt, a másikon az éghajlatot vagy a növényvilágot jellemezzük, úgy, hogy a tanuló maga előtt lássa az illető vidéket. A táj leírásán kívül igen fontos a gazdasági állapotok ismertetése is, mert a világ eseményeinek alakulásába nem egyszer döntőleg szólnak bele. A figyelmes olvasó észre fogja venni, hogy ... könyvünk alkalmas a rajzolva tanításra.”

Felfigyelhetünk arra, hogy azonos korú tanulók számára a különböző jellegű iskoláknak másfajta könyvek készültek. Számunkra igazai különlegesség ezekből a leány középiskolák (felső leányiskola, leánygimnázium, felső kereskedelmi leányiskola) földrajz-könyve.

„A tanítás anyagának felosztása: Az alsó fokozatban az anyag mind a három iskolatípusban ugyanaz. Nevezetesen I. osztály: Tájékozódás a földgömbön és térképen; földrajzi alapismeretek. Magyarország leíró földrajza. II. osztály: Európa leíró földrajza. III. osztály: Ázsia és Afrika leíró földrajza. A matematikai és csillagászati földrajz elemei. IV. osztály: Amerika, Ausztrália (ideértve Óceániát), valamint a sark-vidékek leíró földrajza. A fizikai földrajz elemei.

A felső fokozaton a felső leányiskolák és felső kereskedelmi leány-iskolák tananyaga ugyanaz, amit mindenestre különösnek kell tartanunk, és pedig V. osztály: Az idegen világrészek legfontosabb államainak gazdasági és politikai földrajza. VI. osztály: Európa államainak gazdasági és politikai földrajza, hazánk és Ausztria kivételével. VII. osztály: Magyarország és Ausztria gazdasági és politikai földrajza. A világ-kereskedelem összefoglaló áttekintése: a) a világkereskedelem legfontosabb cikkei, főtekintettel hazai forgalmunkra (!); b) a világkereskedelem legfontosabb útjai (nemzetközi vasútvonalak, hajójáratok); világ-kereskedelmi kikötők.

A leánygimnáziumok VIII. osztályáé: Magyarország politikai és gazdasági földrajza, kapcsolatban Európa, Amerika és Ázsia legfontosabb államai, jelen politikai és gazdasági állapotának ismertetésével.

Igazán örülünk, hogy a földrajz ilyen, aránylag tisztességes helyet kapott a leányközépiskolákban; talán még megérjük, hogy nyomukba lépnek a fiú-középiskolák is.”

Napjainkkal összehasonlítva a helyzetet, irigykedve állapíthatjuk meg, hogy akkoriban a 10-18 éves korosztályban minden évben volt földrajzóra.

Igazi módszertani könyvet csupán egyet írt: A földrajz tanítása – Országos Középiskolai Tanáregyesület kiadása (1937), de a Társaság Didaktikai szakosztályának oszlopos tagja volt, aki rendszeresen tartott előadásokat. Íme, egy bizonyíték, hogy nincsen új a nap alatt: a szakosztály 1923. év május 15-i ülését KARL JÁNOS: *A természeti emlékek védelme és az iskola* című értekezése töltötte ki, melynek rövid kivonata a következő: „A természeti emlékek védelmének gondolata a század első tizedében indult meg Európában. Nálunk az erdészek dolgoztak a legtöbbet érdekében. A világháború megakasztotta a mozgalmat, de a háború után újra megindult. Ezt mutatja a múlt év májusában Párizsban tartott nemzetközi konferencia is. A konferencia eredményeit nálunk a földművelésügyi minisztériumban beszéltek meg. Itt vetették fel azt a gondolatot, hogy az iskola is vegyen részt a természeti emlékek védelmét szolgáló munkában. Az előadó módokat keresett (olvasmányok, kirándulások, a természeti emlékeket feltűntető térkép készítése, szemléltetés az oktatás keretében), hogy az iskolát, az elemi tagozattól a középiskoláig, hogyan lehetne a kérdés szolgálatába állítani” (GESZTI L. 1924). 1942-ben pedig az akkor megjelent „A földrajz Comenius rendszerében” című könyvét mutatta be a szakosztály ülésén.

Jóllehet Trianon Karl János életében is keserű nyomot hagyott, az általa jegyzett közlemények közt nem található „irredentának” minősülő, kesergő, pláne a szomszéd népek felé gyűlöletet mutató írások. Mint minden józan szakember, ő is egyetlen nagy gazdasági infrastrukturális egységnek látta az egész Kárpát-medencét (SZENDE Á. 2013).

Czirbusz Géza tanítványa volt, de bizonyára hallgatta Kövesligethy Radó előadásait, mert később a középiskolák III. osztálya számára írt tankönyvében csillagászati földrajzi fejezet is van. A „Lóczytól örökölt tanársegédek” – Lítke Aurél és Schwalm Amadé – hatása mutatkozik meg abban, hogy tankönyveiben a természeti környezet és a táj alapvető fontosságát hangsúlyozta.

Gyakorlati pedagógiai munkásságának talán legmaradandóbb része debreceni igazgatósága idejére esik: a gimnázium ekkor jelentősen bővült és színvonalában is fejlődött. Egyik debreceni diákjának visszaemlékezése szerint nemcsak a diákokkal, de a tanárokkal szemben is szigorú követelményeket támasztott. Vezetése alatt fontos szerephez jutott az ének-zene, a sport, fejlődtek az ifjúsági szervezetek. Az önképzőkör, az intézeti sporttevékenység, a cserkészlet hírnevet szerzett az iskolának országos szinten is. Egy későbbi pesti tanítványa – Báldi Tamás (1935–2014) geológus – így emlékezik rá: „A piaristáknál Karl János földrajzórát is nagyon szerettem. ... ő tanított meg jegyzetelni, térképvázlatokat rajzolni” (NÉMETH G. 1999). FODOR F. (2006) szerint „Mint földrajz-didaktikus a legelején állt a két háború között olyan nagyszerűen elmélyült magyar földrajzi oktatásnak.”

Tudományos-közéleti ember

Tudományos közéleti tevékenysége már-már rendkívülinek mondható. Több tudományos társaság mellett (pl. az Erdélyi Kárpát Egyesület főtítkára), 1923 és 1948 között a Földrajzi Társaság választmányi, 1946-ban levelező tagja, 1925-től 3 évig a *Földrajzi Közlemények* társszerkesztője, 1922–1944 között Az *Ifjúság és Élet* szerkesztő bizottságának tagja és 1942–1944 között az *Erdélyi Iskola* társszerkesztője. A *Földrajzi Zsebkönyv* és a *Magyar Földrajzi Évkönyv* szerkesztésében is éveken keresztül részt vett, és emellett több száz, elsősorban természet- és környezetvédelmi témájú írása jelent meg. A *Földrajzi Közlemények* állandó szerzője az új könyvek ismertetése és apró közlemények révén.

Nagyobb lélegzetű munkája „*Idegen tájakkon – Utleírások*” címmel jelent meg 1930-ban Aradon a Minorita Kultúrház gondozásában (KARL J. 1930). A kis példányszámú különleges, remek munkában utazásainak emlékeit és benyomásait dolgozta fel. Jelenleg már csak hat példánya található meg az országos elektronikus katalógusban (ebből az ELTE TTK Földrajzi Intézetében jelzett könyv elveszett) és a Magyar Földrajzi Társaság könyvtárában van egy példány a szerző ajándékaiként – igazi könyvritkaság. A kisalakú és összesen 349 oldal terjedelmű műben 34 fénykép is található a szerzőtől. Egy közelmúltbeli méltatója szerint

(ELBIDA projekt 2021) „*Karl János könyve egy 'utazó geográfus' naplójegyzetei Európa számos helyszínéről. ... olyan értelemben különleges mű, hogy nem összefüggő történetet ír a szerző, hanem kisebb, epizódyszerű élménytöredékeit meséli el. A szerző tudása nagyon széleskörű, és művével nem kizárólag szórakoztatni, hanem tanítani is akart. A mű egy vérbeli tudós és lelkes turista élménybeszámolójának sajátos keveréke, amely éppen ezért igazán különleges olvasmány az érdeklődő olvasók részére*”.

Az előszó szerint a kiadvány fejezetei részét képezik az *Európa élete* címmel tervezett könyvének. Igazán sajnálatos, hogy ez a munka nem készült el, mert a jelen könyv stílusa szépirodalmi, igen olvasmányos és szakmailag is kiváló. Egy szakember (biológia–földrajz szakos tanár) számára a bejárt tájak természeti vonásainak kincsesbányája. A jégtakaró munkájának eredményeit ugyanúgy leírja, mint a karszt különleges jelenségeit. Dánia kétarcúságát a morénákkal magyarázza, a finn tóvidék képét a jég eróziójával részletezi. Latin nevekkel megszórva mutatja be a tájak növényzetét. Ír városföldrajzról, valamint Nápoly lakóinak sajátos világáról, és éles megfigyelőként az emberekről, a társadalomról is érzékletes képet fest. Mindig keresi a kapcsolatot a természeti környezettel. A „Mit csinálhat a klíma” c. fejezetben földrajzi okfejtésben mutatja be a Rajna-völgy éghajlatát, és magyarázza a szőlőkultúra létrejöttének természeti alapjait. Nyitott szemmel járt a világban. Az utazásain szerzett gazdag élményanyagot a tanári munkájához szükséges, egyben az érdeklődési körébe tartozó ismereteit a könyvekből-tanulmányokból – mintegy 2500 tételes saját könyvtára volt (SZENDE Á. 2013) – megszerzhető információk adták írásának lényegét.

Könyvről úgy tartja a szakirodalom, hogy szervezett tanulmányutakon szerzett élményeit, benyomásait tartalmazza. 1918 nyarán a budapesti tud. egyetem növényrendszertani és növényföldrajzi intézete az MTA Balkán Bizottságának megbízásából és anyagi támogatásával a 3. Balkán-expedícióját szervezte meg. Az expedíció részt vett Tuzson János (1870–1943) a tanulmányi út vezetője (több esetben helytelenül Truzsa Jánost írtak az egymást kritikátlanul másoló szerzők, pl. a Katolikus Lexikon vagy SZENDE Á.), Szatala Ödön, az intézet asszisztense, Karl János és Fodor Ferenc középiskolai tanár (SZATALA Ö. 1930). 1924-ben TELEKI PÁL a finn-magyar néprokonsági eszmét megerősítendő vezetett 34 fős tudományos finnországi

tanulmányútát (HALMESVIRTA, A. 2010), amelyen KARL is részt vett. 1925-ben és 1931-ben pedig az egyetemi hallgatókat vezető CHOLNOKY JENŐVEL utazta be Olaszországot.

Alaposabban megvizsgálva a könyvet kitűnik, hogy a finn–balti út a könyv teljes 29 „mozaikjából” csupán ötöt tesz ki, a Balkán expedícióról kettő, Olaszországról pedig csupán egy rész olvasható (ennek szövegéből azonban kiderül, hogy nem csoportos út élménye). Kevésbé ismeretes, hogy a piaristák szerzetesi életét szabályozó előírás a szabályozott napirend szerint élő rendtagoknak ajánlotta, hogy például a nyári szünet jelentős részét mintegy „testi-lelki levegőváltozásként” a rendházon kívül töltsék el (SZENDE Á. 2013). Tehát a dániai és norvégiai élmények (öt fejezet) a németországi (öt fejezet) és ausztriai leírások, benyomások (hat fejezet) ilyen egyéni utazások révén keletkeztek.

Utóirat

A Magyar Földrajzi Társaság 1946-os közgyűlése érdemei elismeréséül levelező taggá választotta, és az 1948-as közgyűlésen is részt vett még. A szerzetesrendek feloszlása után azonban a Társaság újjáalakításának közgyűlésére 1952-ben már nem kapott meghívót. 1946-tól haláláig a rendtartomány vagyongondnoka és rendfőnöki tanácsos volt. 1956. november 21-én, 65 éves korában hunyt el Budapesten.

Összefoglalás

Karl János 1891-ben született Léván. 1911-től a budapesti tudományegyetem hallgatója, ahol 1915-ben szerezte meg a földrajz-termeszterajz szakos tanári oklevelét. 1908-ban belépett a piarista rendbe, majd 1915-ben pappá szentelték. 1917-ben természetrajzból és földtanból doktori szigorlatot tett és belépett a Földrajzi Társaságba. 1916-tól 30 éven át tanított több piarista gimnáziumban. Szerzője/társszerzője a különböző típusú iskolák számára készült mintegy 25 földrajz tankönyvnek (a későbbi kiadásokat nem számítva), és a Cholnoky-féle iskolai atlasz egyik munkatársa. A Földrajzi Társaságban 1923 és 1948 között a Társaság választmányi, 1946-ban levelező tagja, 1925-től 3 évig a *Földrajzi Közlemények* társszerkesztője. Mint vérbeli gyakorlati pedagógus, a didaktikai szakosztály egyik legértékesebb munkása

volt. Gyakran vett részt ülésein és előadásokat is tartott. A *Földrajzi Zsebkönyv*, valamint a *Magyar Földrajzi Évkönyv* szerkesztésében is éveken keresztül részt vett, és emellett több száz, elsősorban természet- és környezetvédelmi

témájú írása jelent meg. Az új könyvek ismeretése és apró közlemények révén a Földrajzi Közlemények állandó szerzője.

GÁBRIS GYULA

KARL JÁNOS TANKÖNYVEI

- KARL J.–VARGHA GY. 1921: Az emberföldrajz elemei. Az ember és a Föld. – A gimnáziumok III. és a reáliskolák IV. osztálya számára.
- BANNER B.–KARL J.: Földrajz leányközépiskolák számára (I. kötet: A mi hazánk).
- KARL J.–VARGHA GY. 1924: Az Újvilág földrajza. – Gimnáziumok és reáliskolák III. osztálya számára.
- PROCHASKA F.–KARL J. 1926: A mi hazánk – A polgári fiúiskolák I. osztálya számára.
- KARL J. 1926: A világrészek földrajza II. Európa és Ázsia – A középiskolák II. osztálya számára.
- KARL J.–VARGHA GY. 1926: A világrészek földrajza és csillagászati földrajz III. (Afrika, Amerika, Ausztrália és a Sarkvidékek) – A középiskolák III. osztálya számára.
- KARL J.–VARGHA GY. 1926: Földrajz középiskolák számára III. A világrészek földrajza (Afrika, Amerika, Ausztrália és a Sarkvidékek).
- KARL J.–PROCHASKA F. 1926–1928: Földrajz polgári fiúiskolák számára.
- KARL J.–PROCHASKA F. 1927: Európa földrajza II. kötet. – A Polgári Fiúiskolák II. osztálya számára.
- KARL J.–PROCHASKA F. 1928: Afrika és az Újvilág földrajza III.
- KARL J.–VARGHA GY. 1928: Általános földrajz IV. – A középiskolák IV. osztálya számára.
- KARL J.–VARGHA GY. 1929: Az ember és a Föld (Bevezető a földrajzi világtérképhez). – A reál-gimnáziumok VI. és reáliskolák VII. osztálya számára.
- MÉHES GY.–KARL J. 1930: Kis természetrajz a középiskolák II. osztálya számára.
- KARL J. 1930: Az ókori világ földrajzi képe. – Földrajz középiskolák számára.
- KARL J.–PROCHASKA F. 1932: Általános földrajz. Magyarország gazdasági és politikai földrajza. – A polgári fiúiskolák IV. osztálya számára.
- KARL J. 1937: A földrajz tanítása – Országos Középiskolai Tanáregyesület kiadása.
- GREGUSS P.–KARL J. 1938: A magyar lakóház és tájéka. Természetrajz a gimnázium és leánygimnázium I. osztálya számára.
- KARL J.–TEMESY GY. 1939: A világrészek leíró földrajza (A gimnázium és a leánygimnázium II. osztálya számára).
- KARL J.–TEMESY GY. 1939: Általános földrajz. – A gimnázium és leánygimnázium III. osztálya számára.
- KARL J.–TEMESY GY. 1939: A magyar föld és népe.
- KARL J. 1930–1939: Földrajzi világtérkép – A reál-gimnáziumok VII., a reáliskolák és a leányközépiskolák VIII. osztálya számára.
- GREGUSS P.–KARL J. 1939–1948: Az élők világa – A gimnázium és leánygimnázium V. osztálya számára.
- KARL J.–TEMESY GY. 1941: Hazánk részletes földrajza és térképismeret – Földrajz a gimnázium és a leánygimnázium VII. osztálya számára/a tanterv és az utasítás alapján.

IRODALOMJEGYZÉK

- FODOR F. 2006: A magyar földrajztudomány története. – MTA FKI, Budapest. pp. 635–636.
- GESZTI L. 1924: Társasági ügyek. – Földrajzi Közlemények 52. p. 137–139.
- HALMESVIRTA, A. 2010: Teleki Pál finnországi tanulmányútja 1924-ben. – Történelmi Szemle 70. 2. pp. 189–208.
- KARL J. 1930: Idegen tájakon. Útirajzok. – Minorita Kultúrház, Arad. 349 p. és 34 kép.
- NÉMETH G. 1999: „*Ide kötött a föld*” Beszélgetés Báldi Tamás geológussal. – Természet Világa 11. 4. pp. 99–503.
- SZATALA Ö. 1930: Adatok Hercegovina zuzmóflórájának ismeretéhez. – Botanikai Közlemények 28. 1-4. pp. 1–2.
- SZENDE Á. 2013: Karl János természetrajz szakos piarista tanár könyvtára a „trianoni időkből”. – In: SZENDE Á. (szerk.): Piarista eszmék és sorsok a XX. századból. Magyarország piarista múltjából 6. Piarista Rend Magyar Tartománya, Budapest. pp. 9–28.

Internetes források

- ELBIDA projekt 2021: Antik útikalandok a könyvespolcon.
– <https://elbidaprojekt.hu/2021/02/idegen-tajakon.html>
- Magyar Katolikus Lexikon – <http://lexikon.katolikus.hu/K/Karl.html>

Egy korai magyar földrajzi utazó: SZEPESI CSOMBOR MÁRTON (1595–1623?)

A református lelkész, aki másfél éven át utazott és társadalomföldrajzi leírásokat tett Európa országaiban négyszáz évvel ezelőtt halt meg. Egyes feltételezések szerint 1622-ben halt meg, míg mások a 1623-as évet adják meg. Pontos időpontot nem tudunk, mert írásos feljegyzés nem készült.

Ami biztos, hogy 1595-ben született Szepsi-ben. Iskoláit szülővárosában kezdte meg, de nem ott fejezte be, mert 1607-ben átment Késmárkba. Négy év múlva beutazta Erdélyt és 1612-ig Nagybányán tanult. Az 1612-13-as tanévet már Göncön járta. A tanév végén már átment az Észak-magyarországi Telkibányára, ahol iskolamester lett.

Három év múlva, 1613-ban gimnáziumi tanulmányait Danzigban folytatta. A következő év januárjában tovább ment és bejárta a Lengyel Királyságot, a Dán Királyságot, Holland Németalföldet, Angliát, a Francia Királyság területét, a Habsburg Birodalmat és a Német-Római Császárság hercegségeit.

Másfél év utazás után 1618. június 19-én beiratkozott a Strassbourgi Egyetemre. A vándorló élete itt sem fejeződött be, mert egy évvel később hazatért és Kassán lett iskolaigazgató.

A tanári pályán sem maradt sokáig, mert 1620-tól – a ma Szlovénia területén található – varanói lelkész lett, valamint a Nyári családnál nevelő. Fiatal kora ellenére 1623-ban meghalt pestisben.

Utazásairól magyar nyelven útleírásokat készített. Számos megfigyelést tett a megismert népek szokásairól és hagyományairól.

Az 1600-as években tett utazásai során írta Németországról, hogy „*Ez Orszagh mindennel bővelkedik. Vadnak sok helyen ezüst és vas banyai, sok forrási, bő tava, nevezetes folyo*

vizei...”. Megfigyelései a németországi folyók földrajzi leírását tartalmazta, ilyen volt a Duna és a Rajna.

Ugyancsak a Császárságban a ruházatról azt írta, hogy „...*mindenütt külömb külömb ruházatban jár népe, főképpen az Asszonyállatnak feiekre valóiok sok ezerképpen látatik.*”. Részletesen kitér a német nők fejkendőjére, amit ő nem ért, hogy miért van olyan sokféle fejkendő. Ha megvizsgáljuk politikai földrajzi szempontból a mostani Németországot olyannak láthatjuk, amely olyan tartományokból áll, melyeket a történelemben különböző germán népcsoportok alapítottak, akik igyekeztek elkülönülni egymástól (1. kép).



1. kép Europica varietas borítója
Photo 1 Cover of Europica varietas
Forrás / Source: Wikimedia Commons

Nevét ma a Borsod-Abaúj-Zemplén vármegyében található szikszói általános iskola viseli. A magyarországi földrajz egyik korai képviselőjét tisztelhetjük benne, aki megérdemelné a megemlékezést.

HÁGEN ANDRÁS

IRODALOM

KULCSÁR F. (szerk.) 2003: Szepesi Csongor Márton: Europica varietas. Lilium Aurum, Dunaszerdahely. 239 p.

IRODALOM

CSAPÓ TAMÁS – LENNER TIBOR – KOVÁCS GÁBOR:

A megyei jogú városok történeti fejlődése és településmorfológiája Településföldrajzi Tudományos Egyesület, Szombathely, 2023, 630 p.

A CSAPÓ TAMÁS, LENNER TIBOR, KOVÁCS GÁBOR szerzőhármas összefogásával született *A megyei jogú városok történeti fejlődése és településmorfológiája* című könyv, amely a kézirat lezárásakor megyei jogú városi ranggal rendelkező 23 települést vizsgálja, a címet 2022. május 1-jével megkapó Baját és Esztergomot nem. A kiadvány nemcsak nagy terjedelme, hanem a sokoldalú módszertani eszköztára és adatgazdagsága miatt is igazán kiforrott, összefoglaló településföldrajzi mű.

A mértékadó könyv megszületésének hátterében több évtizedes közös kutatói munka áll. Az Eötvös Loránd Tudományegyetem Berzsenyi Dániel Pedagógusképző Központ (ELTE-BDPK) elődöntésményében, a szombathelyi Berzsenyi Dániel Tanárképző Főiskolán (BDTF) négy évtizede alakult meg a földrajz tanszék, amelynek oktatói gárdájához a második tanévben, 1985-ben csatlakozott az idén hetvenéves CSAPÓ TAMÁS. Ő építette fel a tanszéken oktatott gazdaság-, társadalom- és településföldrajz tantárgyak tematikáját, utóbbi kurzust – a kései Kádár-korszak Magyarországon az elsők között – a mendöli örökség talaján.

A német és a francia társadalomföldrajzon (akkori nevén: emberföldrajzon) belül megjelenő településföldrajz résztudományt a két világháború között hazánkban meghonosító és annak saját nemzeti karaktert, újfajta módszertant adó MENDÖL TIBOR (1905–1966) munkásságát az 1948-1949-es kommunista fordulat után éles kritika alá vették, az 1960-ban a Magyar Tudományos Akadémián megrendezett ankét a településföldrajz helyzetéről című ülésen pedig gyakorlatilag száműzték a honi geográfiából. A társadalomföldrajzot, beleértve a településföldrajzot is „polgári csökevénynek” nyilvánították, hiszen az egységes szocialista társadalom eszményének építése eleve feleslegessé tette, sőt kizárta annak minőségi és területi tagoltságának vizsgálatát. A társadalomföldrajz elnevezés helyett a tudományra az eredetileg annak

csak résztudományát képező gazdaságföldrajzot alkalmazták, a településföldrajzi kutatások pedig jellemzően csak a helységek néprajzi, formai és funkcionális leírására szorítkoztak, az épített és a társadalmi környezet kapcsolatára, a településmorfológiai kutatásokra már kevésbé fókuszálhattak.

A tudományokat fojtogató ideológiai szorítás az 1980-as években már lazult és Pécssett megalkult Magyarország első, a gazdaságföldrajz helyett a társadalomföldrajzot nevében is felvállaló tanszéke, amelyet követett a többi szerte az országban. Ismét felfedezték, újra értelmezték és alkalmazták Mendöl Tibor településföldrajzi kutatási szemléletét és módszereit, amiben CSAPÓ TAMÁS az élen járt. A fő kutatási területe már ekkor is a településföldrajz egyik részdiszciplínája, a helységek genetikájával, alaktanával és funkcionális tagoltságával foglalkozó településmorfológia volt. Főiskolai hallgatóként a Szeged településmorfológiája című dolgozatával az Országos Tudományos Diákköri Konferencián (OTDK) 3. helyezést ért el. Fiatal főiskolai oktatóként egyetemi doktori értekezését Szolnok és külterületének településmorfológiája címmel írta és védte meg a József Attila Tudományegyetemen 1989-ben, 1994-ben pedig megszerezte a földrajztudomány kandidátusa címet *Az urbanizációs folyamat és sajátosságai a Nyugat-Dunántúlon* című dolgozatával. Az 1996-ban a BDTF-en általa alapított és vezetett társadalomföldrajzi tanszék a hazai településföldrajzi kutatások egyik meghatározó műhelyvé vált. Oktatók és hallgatók által több tucatnyi településföldrajzi publikáció született, az általuk vizsgált településekkel lefedve az ország nagy részét. CSAPÓ TAMÁS 2005-ben közreadta az akkor immár két évtizede folyó kutatások első nagyobb szabású szintézisét, *A magyar városok településmorfológiája* című művét.

Az egy évtizede tragikusan fiatalon elhunyt KOCSIS ZSOLT az 1990-es évek derekán csatlakozott a tanszék oktatógárdájához és CSAPÓ

TAMÁSSal a településmorfológiai kutatások mellett foglalkoztak a várososá válás jogi környezetével, illetve a Nyugat-Dunántúl akkor még nagyközségi rangú, potenciális városainak kérdéseivel. Közösen jegyzett összefoglaló munkájuk, a Szombathelyi településföldrajza 2006-ban jelent meg. Együtt éppen húsz éve elkezdték a ma is létező évenkénti településföldrajzi konferencia megszervezését és lebonyolítását, valamint 2012-ben a szintén ma is megjelenő szakmai folyóirat, a Településföldrajzi Tanulmányok kiadását.

A tanszéken 2002-től oktató LENNER TIBOR elsősorban a nyugat-dunántúli kisvárosok társadalmának kutatásával gazdagította az intézmény szakmai palettáját. A társadalom- és településfejlődés egymásra hatását több város esetében is vizsgálták és fáradszórólansul folytatták, terjesztették ki módszertanilag és területileg is a kutatásaikat. Több városról készített kutatásuk eredménye jelent meg a Vasi Szemle hasábjain (Celldömölk, Sárvár) vagy önálló kötet formájában (Bük, Répcelak). Az első nagy közös összefoglaló munkájukat a fővárosról készítették 2015-ben, Budapest településmorfológiája címmel. Ezzel párhuzamosan elkezdték a megyei jogú városok felmérését is. Munkájukhoz a tanszékre 2017-ben érkezett Kovács Gábor csatlakozott, akinek a geoinformatikai ismeretei sokat segítettek a terepi felmérésekben és azok feldolgozásában.

A könyv öt fő fejezete alapvetően két tematikus egységre osztható fel:

- 1) az 1-4. fejezetek a magyar városfejlődés korszakolásával és jellemzőivel foglalkozó módszertani és általános értekezések, amelyek két további részre tagolhatók. Egyrészt a történeti földrajza (1. fejezet), amikor az egyes történelmi időszakokban fő településformáló erőit nevezi és vizsgálja meg (retrogresszív megközelítés), másrészt a településföldrajza (2-4. fejezetek), amikor a település képének, funkcionális szerkezetének jelenlegi állapotából próbál visszakövetkeztetni az azokat létrehozó folyamatokra (retrospektív megközelítés). A retrogresszív vizsgálatnál a fő rendezőelv az időbeliség, a kronológia, míg a retrospektívnel a térbeliség, a chorológia. Az előbbi a település fejlődésének okait, hosszmetzetét adja meg, addig az utóbbi a folyamat okozatait, a helység mai állapotát, azaz keresztmet-

zetét. Ennek a tematikus résznek az előképei a fentiekben felsorolt összefoglaló munkák,

- 2) a második egység a külön számozással nem rendelkező, de lényegében 5. fejezet, amely a 23 megyei jogú város településföldrajzi bemutatását tartalmazza alfabetikus sorrendben és azonos szempontok szerint, a történeti földrajz, a beépítés és a funkcionális szerkezet vizsgálata alapján, ami könnyebbé teszi az egymással történő összehasonlításukat. A városok leírása részletes, monografikus igényű. A megértést nagyban segíti a rengeteg nagyon alaposan és esztétikusan szerkesztett térkép és ábra. Ez a rész a történeti földrajzi (retrogresszív) és településföldrajzi (retrospektív) szempontú vizsgálatot ötvözi, és azok eredményeinek összegyűjtésével, alkalmazásával további ágazati és térbeli fejlődésre tudományosan megalapozott prognózisok készíthetők, illetve tudatos fejlesztésre javaslatok tehetők. Ez a kronologikus és chorologikus szemléletet integráló településfejlesztési (perspektív) megközelítés, ami tulajdonképpen a vizsgálat gyakorlati alkalmazási lehetőségét, hasznát jelenti.

A CSAPÓ TAMÁS, LENNER TIBOR ÉS KOVÁCS GÁBOR által jegyzett kötet terjedelme, szakmai mélysége és jelentősége alapján Mendöl Tibor 1963-ban megjelent nagyszabású és nagyhatású Általános településföldrajza óta talán a legfontosabb magyar településföldrajzi alapműnek tekinthető. Igaz, hogy nem nemzetközi és általános, hanem magyar és alkalmazott tudományi megközelítéssel készült, de a több mint 600 oldalnyi terjedelem és a 306 tételt számláló irodalomjegyzék jól mutatja azt a négy évtized alatt a szombathelyi földrajz tanszéken felhalmozott és kiérlelt kutatási tapasztalatot, ami az intézményt hazánk egyik meghatározó településföldrajzi műhelyévé tette.

A szerzők már jelezték, hogy itt nem állnak meg, hanem a fővárosi agglomeráció helységeivel folytatják a településföldrajzi kutatásaikat, várhatóan a jelen kötethez hasonlóan megőrizve-megújítva műveli a magyar településföldrajzi kutatásokat, tisztelettel ápolja a mendöli hagyományokat és értékes eredményekkel tovább gazdagítja nemzeti geográfánkat.

NÉMETH SÁNDOR

MAGYAR FÖLDRAJZI TÁRSASÁG

ALAPÍTVÁ: 1872

Tisztikar

Elnök: LÓCZY DÉNES egyetemi tanár

Tiszteletbeli elnök: PAPP-VÁRY ÁRPÁD ny. egyetemi tanár

Alelnökök: EGEDY TAMÁS tudományos főmunkatárs, egyetemi docens

NEMERKÉNYI ZSOMBOR tudományos munkatárs

Főtitkár: JENEY LÁSZLÓ szakosztályelnök, egyetemi docens

Titkár: SZIKSZAINÉ RÁCZ TÍMEA iskolai földrajztanár

Felügyelőbizottság: BOROS LAJOS, KUBA GÁBOR, MICHALKÓ GÁBOR

Választmány

AUBERT ANTAL szakosztályelnök, intézetigazgató	KUBASSEK JÁNOS Magyar Földrajzi Múzeum igazgatója
BERNEK ÁGNES szakosztályelnök, főiskolai tanár	KUNOS GÁBOR szakosztályelnök, villamosmérnök
BUJDOSÓ ZOLTÁN főiskolai tanár	LENNER TIBOR osztályelnök, tszv. egyetemi docens
CSAPÓ JÁNOS osztályelnök, egyetemi tanár	LERNER JÁNOS szakosztályelnök
CSIZMADIA NORBERT szakosztályelnök	MÁJAI CSABA osztályelnök, tanfelügyelő
DÁVID LÓRÁNT DÉNES osztályelnök, egyetemi tanár	MAKÁDI MARIANN szakosztályelnök, ny. főiskolai docens
GERHARDTNÉ RUGLI ILONA ny. középiskolai tanár	MUCSI LÁSZLÓ osztályelnök, egyetemi docens
GÖNCZY SÁNDOR osztályelnök, főiskolai docens	NAGY BALÁZS egyetemi docens, A Földgömb főszerkesztője
GRUBER LÁSZLÓ középiskolai tanár	NAGY GYULA egyetemi adjunktus
GUBA ANDRÁS középiskolai tanár	PÁL VIKTOR egyetemi docens
GYENIZSE PÉTER egyetemi docens	PAP NORBERT osztályelnök, egyetemi tanár
GYŐRI RÓBERT egyetemi docens	RADICS ZSOLT egyetemi adjunktus
GYURICZA LÁSZLÓ osztályelnök, egyetemi docens	SIMON GYÖRGY osztályelnök, középiskolai tanár
HEVESI ATTILA osztályelnök, ny. egyetemi tanár	SISKÁNÉ DR. SZILASI BEÁTA egyetemi docens
HUSZTI ZSOLT osztályelnök, intézetigazgató	SUBA JÁNOS szakosztályelnök, térképész
KARANCSI ZOLTÁN tszv. egyetemi docens	SZILASSI PÉTER egyetemi docens
KARÁTSON DÁVID szakosztályelnök, tszv. egyetemi tanár	SZŐLLŐSY LÁSZLÓ középiskolai tanár
KISS EDIT ÉVA tudományos tanácsadó, egyetemi tanár	SZÖRÉNYINÉ KUKORELLI IRÉN osztályelnök, tudományos tanácsadó, egyetemi tanár
KLINGHAMMER ISTVÁN szakosztályelnök, akadémikus	TEPERICS KÁROLY osztályelnök, egyetemi docens
KÓKAI SÁNDOR osztályelnök, egyetemi tanár	TIMÁR JUDIT osztályelnök, tudományos főmunkatárs
KOVÁCS ZOLTÁN akadémikus, tudományos tanácsadó, egyetemi tanár, az IGU Magyar Nemzeti Bizottságának elnöke	TÓTH ANTAL osztályelnök, egyetemi docens
	TÖMPE LÁSZLÓ szakosztályelnök, középiskolai tanár
	VÍZI ISTVÁN osztályelnök

**A Közgyűlés által megválasztott tiszteleti tagok a Magyar Földrajzi Társaság
Választmányának örökös tagjai.**

TARTALOM / CONTENTS

Értekezések / Studies

FARKAS JÁCINT–CSÓKA LÁSZLÓ–RAFFAY ZOLTÁN: Az akadálymentesség-természetű térélményszerzés sajátosságai utazástudományi tükrökben / The characteristics of accessibility-natured spatial experiences, in the mirror of travel science	325
TÓBIÁS KATINKA: A gamifikáció eszközei és alkalmazási lehetőségei a településfejlesztési folyamatokban / Gamification tools and their possible applications in urban planning processes	343
MAKKAI BERNADETT–FARKAS NELLI–NAGY ZSUZSANNA–PIRISI GÁBOR–ZELENA DÓRA: A budapesti és vidéki diplomás magyar nők mentális egészségének és egészségmegtartási szokásainak összehasonlító vizsgálata a pandémia alatt / A comparative investigation of the mental health and health behavior habits of Hungarian women with diplomas in Budapest and in rural areas during the pandemic	360
VASÁRUS GÁBOR LÁSZLÓ–BOROS TAMÁS: A lakott külterületek és a városi szétterülés: egy jogi és fejlesztéspolitikai árnyékterület / The inhabited outskirts and urban sprawl: a legal and development policy shadow area	372
KÖVESDI RÓBERT–KOZMA GÁBOR: A koronavírus-járvány hatása a debreceni nemzetközi repülőtér utasforgalmára / Impact of the coronavirus outbreak on passenger traffic at Debrecen International Airport	386

Krónika / Chronicle

A szimbolikus tér kutatása a hazai földrajztudományban – megközelítések, módszerek, műhelyek – ERŐSS ÁGNES	405
Megalakult a Türk Államok Földrajzi Tanácsa – LÓCZY DÉNES	411
Karl János – az elfelejtett földrajztanár – GÁBRIS GYULA	412
Egy korai magyar földrajzi utazó: Szepesi Csombor Márton (1595-1623?) – HÁGEN ANDRÁS	417

Könyvismertetés / Book review

Csapó Tamás–Lenner Tibor–Kovács Gábor: A megyei jogú városok történeti fejlődése és településmorfológiája – NÉMETH SÁNDOR	418
---	-----

TÁMOGATÓINK



Kiadja a MAGYAR FÖLDRAJZI TÁRSASÁG
A Nemzeti Kulturális Alap, a Magyar Tudományos Akadémia,
az Emberi Erőforrások Minisztériuma
és a Petőfi Kulturális Örökség támogatásával
A kiadásért felel: Jeney László
Tördelés és nyomdai előkészítés: Szabó Béla
Borítóterv: Liszi János
Nyomdai kivitelezés: Heiling Media Kiadó Kft.
Telefon: (06-1) 231-4040
Készült 300 példányban
HU ISSN 0015-5411