

Simon Róbert Balázs⁶¹

Fenntartható városfejlesztés az uniós lehetőségek tükrében

Miskolc és Győr fenntartható városfejlesztési stratégiájának összevetése a 100 klímasemleges és intelligens város misszió vonatkozásában

Az elmúlt években a fenntartható fejlődés nemzetközi dimenzióinak vizsgálatát követően egyre nagyobb hangsúlyt helyeződött a téma lokális, helyi aspektusaira is. Mit jelent valójában, ha egy város klímasemleges, és mitől intelligens egy város? Miért célszerű egyáltalán a városok felől elindulni ezen az úton? Hogyan kapcsolódik mindehhez az Európai Unió? Melyek jelen kezdeményezés legnagyobb ellentmondásai? Jelen tanulmány célja Győr, valamint Miskolc sok szempontból azonos, számos aspektusban azonban mégis egymástól különböző városainak példáján keresztül elemezni az olyan Európai Unió programokban való részvétel településfejlesztésre gyakorolt hatásait, mint például a 2022. tavaszán elindított ún. „100 klímasemleges és intelligens város” missziója a települések fenntartható városfejlesztési stratégiáinak (FVS) megvalósítása szempontjából. Arra keresi e tanulmány a választ, hogy mennyiben tapasztalható különbség a két megyei jogú város fenntartható városfejlesztési stratégiája (és különösen annak gyakorlati megvalósítása) között és ennek milyen gyakorlati megvalósulásai figyelhetők meg.

*Kulcsszavak: fenntarthatóság, városfejlesztés, Miskolc, Győr, misszió
JEL-kód: R23*

In recent years, following the examination of the international dimensions of sustainable development, there has been an increasing focus on the local, local aspects of the issue. What does it really mean to be climate neutral and what makes a city smart? Why should cities be the starting point for this journey at all? How does the European Union relate to this? What are the main contradictions of this initiative? The aim of this paper is to analyse, using the example of Győr and Miskolc, which are in many respects similar, but in many aspects different, whether and to what extent participation in EU programmes such as the "100 climate neutral and smart cities" mission launched in spring 2022 is beneficial for the implementation of sustainable urban development strategies (SDS) of the municipalities. This study seeks to answer the question of the extent to which there are differences between the sustainable urban development strategies (and in particular their practical implementation) of the two cities and how they are implemented in practice.

*Keywords: sustainability, urban development, Miskolc, Győr, mission
JEL code: R23*

<https://doi.org/10.32976/stratfuz.2024.12>

Bevezetés, a tanulmány célja

Az elmúlt években a fenntartható fejlődés nemzetközi összefüggéseinek vizsgálatát követően egyre nagyobb hangsúlyt helyeződött a téma lokális, helyi aspektusaira is. Annak felismerése, hogy a települések, a városok kiemelt szerepet kaphatnak a globális fenntarthatósági átállásban egyben azt is jelentette, hogy ezen közigazgatási egységek egyre nagyobb támogatáshoz jutottak ez irányú tevékenységeik kivitelezéséhez. A 2015-ben az ENSZ Közgyűlés által elfogadott 17 fenntartható fejlődési cél külön célként (SDG 11) nevesíti a fenntartható városokat és az élhető településeket. Az Európai Unió 2030-ig, vagy éppen 2050-ig kitűzött vállalásainak megvalósításában is kiemelt hangsúly helyeződött a helyi szintű implementáció kérdéseire.

⁶¹ doktorjelölt, Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola
simonrobertbalazs@gmail.com

Fontos azonban megvizsgálni, mennyiben hozhat valóban pozitív változást a témakör egyre hangsúlyosabb európai uniós tényerése, valamint annak egyre hangsúlyosabb szerephez jutása a nemzetközi támogatási eszközrendszerek tekintetében. Mit jelent valójában, ha egy város klímasemleges, és mitől intelligens egy város? Miért célszerű egyáltalán a városok felől elindulni ezen az úton? Hogyan kapcsolódik mindehhez az Európai Unió? Melyek jelen kezdeményezés legnagyobb ellentmondásai? Jelen tanulmány célja Győr, valamint Miskolc sok szempontból azonos, számos aspektusban azonban mégis egymástól különböző városainak példáján keresztül elemezni az olyan Európai Unió programokban való részvétel településfejlesztésre gyakorolt hatásait, mint például a 2022. tavaszán elindított ún. „100 klímasemleges és intelligens város” missziója a települések fenntartható városfejlesztési stratégiáinak (FVS) megvalósítása szempontjából. Arra keresi e tanulmány a választ, hogy mennyiben tapasztalható különbség a két megyei jogú város fenntartható városfejlesztési stratégiája (és különösen annak gyakorlati megvalósítása) között és ennek milyen gyakorlati megvalósulásai figyelhetők meg.

Jelen tanulmány célja Győr, valamint Miskolc sok szempontból azonos, számos aspektusban azonban mégis egymástól különböző városainak példáján keresztül elemezni, előnyt jelent-e és ha igen, mennyiben az olyan Európai Unió programokban való részvétel, mint például a 2022. tavaszán elindított ún. „100 klímasemleges és intelligens város” missziója a települések fenntartható városfejlesztési stratégiáinak (FVS) megvalósítása szempontjából.

A fenntartható településirányítás

A kormányzás a fenntartható városfejlesztés egyik kulcsfontosságú szempontja, mivel a jó kormányzási intézkedések hozzájárulhatnak az átláthatóbb, inkluzívabb, érzékenyebb és hatékonyabb döntéshozatalhoz. (Fioretti, 2020)

A kormányzás fogalma nincs egyértelműen definiálva, de általánosságban arra utal, hogy a társadalom, illetve a társadalmon belüli csoportok valamilyen meghatározó elv mentén miként szerveződnek a döntések meghozatala és végrehajtása érdekében. Elméletileg a kormányzástan nem határozza meg, hogy a folyamat mely szereplői legyenek a legközpontibbak, azonban amikor a demokratikus kormányzás valamely formájáról van szó, általában magától értődik, hogy a politikai intézményi oldala és a választott testületek egyaránt vezető szerepet játszanak. (Pierre-Peters, 2012)

A gyakorlatban ez arra vonatkozik, hogy a vonatkozó szereplők hogyan döntenek egy meghatározott fejlesztési irány megtervezéséről, finanszírozásáról és megvalósításáról. A közigazgatási szervek és ügynökségek (helyi, regionális, nemzeti, uniós/szupranacionális) mellett a különböző irányítási modellek az érintettek körének széles körét foglalhatják magukban, mint például: civil társadalom, nem kormányzati szervezetek (NGO-k), tudományos körök, közösségi alapú szervezetek, társadalmi mozgalmak, irányító csoportok és a magánszektor.

A XXI. századi trendeket meghatározó, a településfejlesztés és klímaváltozás fémjelezte új interdiszciplináris kontextusban felértékelődött a területi és várostervezés szerepe. Ami a városok mind országos, mind pedig nemzetközi porondon elfoglalt helyét illeti, a városok kiemelt szereplői a fenntartható fejlődés ügyének előbbre vitelében.

Az Európai Unió számára – különösen a 2019-ben hivatalba lépett, Ursula von der Leyen által vezetett Bizottság számára egyértelmű prioritást jelent a fenntartható fejlődési célok nemzetközi keretrendszerének uniós implementálása. A Fenntartható Fejlődési Célok ENSZ Közgyűlés általi, 2015 szeptemberi elfogadása (UNGA, 2015) óta az Európai Unió jelentős lépéseket tett saját maga is az e keretrendszerben foglalt célok mielőbbi gyakorlati átültetése terén, ezirányú erőfeszítése pedig – a későbbiekben részletezettek szerint – egyre csak növekszik.

A városok a haladás, a fejlődés, az új innovációk kialakulásának helyszínei hosszú évszázadok óta. Éppen ezért az Európai Unió kohéziós politikájának egyik fontos eleme a városfejlesztés

támogatása. A városok az Európai Unióban is meghatározó szereppel bírnak. Mint ismeretes, az EU népességének 68%-a él nagyvárosi régióban, és ezek a területek adják az EU GDP-jének 67%-át. Mindazonáltal a városokat sem hagyta érintetlenül a gazdasági válság, sőt: bizonyos elemei koncentráltabban, erősebben jelentkeztek, így pl. a munkanélküliség, a szegregáció és a szegénység. (Fekete, 2017)

Fogalmi alapvetések: a közvetlen és közvetett források

Az uniós kereten belül kétfajta finanszírozási formát kell megkülönböztetni: a megosztott irányítású és a közvetlen kezelésű uniós alapokat. A megosztott irányítású alapok – így a közös agrárpolitikát és kohéziós politikát finanszírozó eszközök – esetében előre meghatározásra kerül, hogy melyik tagállam mekkora összegben részesül a hétéves ciklus során. Ezt követően a tagállam maga rendelkezik a források kiírásáról, ő bírálja el a beérkező pályázati kérelmeket is, az úgynevezett operatív programok keretrendszerén belül. Természetesen a tagállamok ezen források vonatkozásában is részletes elszámolással tartoznak az Európai Bizottság irányába, nagyobb mozgástérrel rendelkeznek azonban a pályázati forrásokat nemzeti fejlesztési igényekhez alakítását illetően. Ezek a megosztott irányítású források a jelenlegi uniós költségvetés majd kétharmadát, 750 Mrd eurót tesznek ki.

Ezzel szemben a közvetlen kezelésű uniós források az egyes uniós szakpolitikákat lefedő olyan alapokból állnak össze, amelyeket az Európai Bizottság központilag kezel. Ez azt jelenti, hogy a Bizottság írja ki a pályázati felhívásokat és gondoskodik a pályázatok elbírálásáról, valamint azok végrehajtásának monitoringozásáról is. A költségvetési tárgyalások során meghatározásra kerül, hogy az egyes szakpolitikák – új prioritások – és az ehhez rendelt alapok mekkora összeg felett diszponálnak, és hogy ezekhez milyen prioritásokat rendelnek. Azt azonban nem rögzítik, hogy az egyes tagállamok ezekből milyen arányban részesülnek majd, illetve, hogy konkrétan milyen pályázatokat írnak ki ezekre az összegekre az azt követő hét évben.

Az Európai Unió a közösségek közössége. A közvetlen uniós források célja pedig éppen az, hogy megtartsa ezeket a közösségeket, újabb közösségeket alakítson ki és ezeket összekapcsolja egymással. E források – ahogy a cikkben elemzett 100 klímasemleges város misszió is - Magyarország gazdasági és társadalmi szereplőit igen széles körben célozzák, az önkormányzatoktól kezdődően a kis-, közepes és nagyvállalatokon, egyetemeken, kutatóintézeteken keresztül a társadalmi közösség kisebb egységeiig bezárólag.

A 100 klímasemleges és intelligens város missziója és a fenntartható városfejlesztés az Európai Unióban

2022. április 28-án egy új európai uniós küldetés elindításáról számolt be az Európai Bizottság. A „Városok” küldetés célja, hogy 2030-ig 100 kiválasztott település számára biztosítson támogatást klímasemlegessé és intelligensé válásukhoz. A nyertesek között szerepel 3 magyar város: Budapest, Pécs és Miskolc is.

Mit jelent valójában, ha egy város klímasemleges, és mitől intelligens egy város? Miért célszerű egyáltalán a városok felől elindulni ezen az úton? Hogyan kapcsolódik mindehhez az Európai Unió? Melyek jelen kezdeményezés legnagyobb ellentmondásai? A következőkben ezekre a kérdésekre keresem a választ.

3 magyar város a 100 kiválasztott között

Több mint száz további európai uniós város mellett Budapest, Pécs és Miskolc is felkerült azon 100 település listájára, amelyek érintettek az Európai Bizottság által elindított kísérleti programba. A száz kiválasztott város többek között energiára, az épületek szigetelésére, hulladékgazdálkodásra, valamint klímasemlegességre vonatkozó tervek kidolgozását vállalta.

Budapest jelenléte a listán talán nem meglepő. A főváros klímastratégiáját 2021 márciusában fogadták el, Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve – azon célkitűzésével, hogy 2015-höz képest 2030-ra 40%-kal csökkentse a kibocsátást a városnak – reális tervként értékelhető és illeszkedik az EU céljaihoz. Pécs esetében az illegális hulladéklerakók felszámolása, a zöldfelületi klaszter kiépítése, valamint az okos parkolási rendszer kialakítása – számos más tevékenység mellett – szintén a klímasemlegességre törekvő városok jó példajaként szolgálhat. A klímasemlegességi kísérleti program jelentős fejlesztési lehetőségeket nyújt Miskolc számára is a következő években, melyhez erős megalapozottsággal szolgál a város ipari és technológiai felszereltsége.

Ahhoz azonban, hogy valóban átlássuk az Európai Bizottság ezen új küldetésének jelentőségét célszerű megvizsgálni a klímasemleges és intelligens városok koncepcióját részletesebben, különös tekintettel a kérdéskör uniós vonatkozásaira.

Mitől intelligens, mitől klímasemleges egy város?

Bár az „okos városok” kifejezés új, az ötlet nem az. Elég az ókori rómaiakra gondolnunk, ahol a városok már használták a koncepció elemeit, például bizonyos korabeli technológiát használtak polgáraik életének megkönnyítésére. A vízvezetékek és a vízelvezető rendszerek remek példával szolgálnak. Ahhoz, hogy megértsük, mi az okos város, fontos tudni, hogy az „okos” jelzőt ebben az összefüggésben nem a várost meghatározó jellemzőt, hanem inkább, mint egy eszközt értjük. Az intelligens város definíciója szakirodalomról szakirodalomra eltérő. Jelen tanulmány és a szerző vizsgálódása tekintetében okos város alatt az adatgyűjtés és az így nyert, adatelemzést és feldolgozást követően adatból információvá váló eredmények felhasználásával és döntéselőkészítő-és döntéstámogató folyamatokba történő beépítésükkel üzemeltetett települést értünk okos város alatt.

Az intelligens városok fő céljai a politika hatékonyságának javítása, a pazarlás és a kényelmetlenség csökkentése, a társadalmi és gazdasági minőség javítása, valamint a társadalmi inkluzivitás maximalizálása. Általánosságban elmondható, hogy az okos város olyan város, amely a technológiát használja szolgáltatások nyújtására és városi problémák megoldására. Az okos városok a technológia által lehetővé tett módszerekkel járulnak hozzá a közlekedés infrastruktúrájának javításához, a város élhetőségének, fenntarthatósági átalakulásának elősegítéséhez, a szociális jólét megeremeléséhez.

A klímasemlegesség nagymértékben összekapcsolódhat – de nem kizárólagosan értelmezendő együtt – az okos városokkal. Természetesen a modern technológia széleskörű alkalmazása nagyban hozzájárul olyan megoldások alkalmazásához, amelyek egyben klímasemlegességi megfontolásokból is kifejezetten előnyösek (pl.: lakossági napelemek, okosbútorok, felhőalapú szolgáltatások), ugyanakkor a települési szinten kítűzött és elérendő klímasemlegességi (vagy legalábbis klímavédelmet elősegítő) intézkedések gyakran a már meglévő eszközkészlettel is megvalósíthatóak. Erre remek példaként szolgálhatnak a mára már egyre népszerűbbé váló ún. természet alapú megoldások. Ma ez a koncepció tulajdonképpen az élő, zöld infrastruktúra elemeit és ezen elemek összességét jelenti.

A valódi érdekes kérdés azonban az, hogy hogyan lehet mindezt stratégiaileg megközelíteni, azaz arra keresem (és keresi az Európai Unió és így a jelen küldetést elindító Európai Bizottság is) a választ, hogy amennyiben a városokat komplex, nyitott rendszerekként értelmezzük, úgy mit is érthetünk a fenntarthatóság alatt, hogyan jelenik meg ez a döntéshozatal struktúráiban és folyamataiban, és milyen mutatókkal szeretnék ezt nyomon követni.

Miért célszerű a városok felől megközelíteni a klímasemlegesség és a digitalizáció témakörét?

Az utóbbi években szemmel láthatóan egyre hangsúlyosabb szerep jutott a városoknak az ún. fenntarthatósági átállás során. A városi növekedés jelenlegi üteme korábban soha nem látott

méreteket öltött. A gyors urbanizáció óriási kihívásokkal jár, beleértve a növekvő légszennyezést, a nem megfelelő alapszolgáltatásokat és infrastruktúrát, valamint a tervszerűtlen városi terjeszkedést, amelyek a városokat még kiszolgáltatottabbakká teszik a katasztrófákkal szemben. Városainknak és falvainknak tisztának és biztonságosnak kell lenniük, megfelelő lakhatási lehetőségekkel és olyan alapvető szolgáltatásokkal, mint a víz és az áram, hatékony közlekedési rendszerek és zöldövezetek.

Hulladékgazdálkodás, városi mobilitás, települési vízügyek, infrastruktúra – ezek azok a témakörök, amelyekkel bár napi szinten találkozunk, mindezülig elkülönült rendszerként gondoltunk rájuk, holott a rendszerszintű, holisztikus megközelítés jelentheti a valódi áttörést. A következőkben érdemesnek látom röviden áttekinteni a helyi önkormányzatok települési fenntarthatósághoz kapcsolódó legfontosabb kapcsolódási pontjait, megválaszolásra váró kérdéseit, melyek kiemelt hangsúlyt kaphatnak jelen uniós kísérleti program megvalósítása során is.

Hulladékgazdálkodás a városokban: Egy tiszta, élhető környezet elengedhetetlen kelléke a városokban, településekben keletkező hulladék megfelelő kezelése, az átgondolt hulladékgazdálkodás. A megfelelő települési hulladékgazdálkodás két pilléren nyugszik: egyfelől a rendelkezésre álló infrastruktúra (placcok, válogatók) megfelelő rendelkezésre állásán, másrésztől a lakosság felkészültségén és nyitottságán a megfelelő hulladékkezelési gyakorlatokat illetően. Az ipari, gazdasági és civil szereplők bevonása elengedhetetlen egy jól megtervezett, átgondolt települési hulladékkezelési rendszer kialakításához.

Települési vízgazdálkodás: A víz leghatékonyabb városi használatához a vízellátásnak, a szennyvízkezelésnek, a csapadékvíz-gazdálkodásnak és az árvízvédelemnek egyetlen dinamikus, összefonódó rendszert kell alkotnia. A klímaváltozás miatt egyre nő a veszély, hogy a lezúduló vízmennyiség túlterheli a szivattyúkat és a visszatörülő szennyvízzel kevert csapadékvíz elárasztja a belvárost. Egy lehetséges megoldásként itt is – mint oly sok esetben – az önkormányzati szabályozás szolgálhat. A rozsdaterületekben rejlő hatalmas klímaadaptációs potenciált csak akkor tudjuk kihasználni, ha a még nem beépített területekre olyan területhasználati szabályozás készül, ami biztosítja a jövőbeli kék-zöld infrastruktúra területigényét.

Tudatos várostervezés: A településrendezés, településfejlesztés a helyi közügyek, valamint a helyben biztosítható közfeladatok körében ellátandó helyi önkormányzati feladatok körébe tartozik. A várostervezés folyamán számos szempontot kell szem előtt tartani. Ebben a komplex folyamatban elengedhetetlen a városvezetés és a kivitelezést végző gazdasági szereplők közötti gyors és professzionális kommunikáció, a magyar – és uniós jogrendszer vonatkozó elemeinek mélyreható ismerete.

Fenntartható közlekedés a városokban és vidéken: Elengedhetetlen hangsúlyt fordítani a helyi közlekedés fejlesztésére, hiszen becslések szerint 2050-re már az európai polgárok 82%-a lesz város lakó. Az Eurobarométer jelentése kifejti: az európai polgárok szerint az alacsony tömegközlekedési viteldíjak (59%), a jó tömegközlekedési szolgáltatások (56%) és a jó kerékpáros infrastruktúra (33%) lehet leginkább jótékony hatással a városi mobilitásra.

Társadalmi nyitottság és szemléletformálás: A települési fenntarthatósági átmenet sikeres lebonyolítása kizárólag a döntéshozók, a releváns gazdasági szereplők valamint a lakosság együttműködésével valósulhat meg. A városi és települési lakosság fenntarthatóbb életmód és környezet iránti tudatosságának előmozdításához pedig széleskörű ismeretterjesztésre, ismeretbővítő kezdeményezésekre elterjesztésére van szükség, melyben a helyi önkormányzatok és közszolgáltatások szerepe is kiemelendő.

Hogyan kapcsolódik mindehhez az Európai Unió?

Jelenleg uniós szinten is egyre nagyobb számban jelennek meg olyan forrás lehetőségek, pályázatok, amelyek kifejezetten a városi/települési fenntarthatóság célját tűzték zászlajukra. Az Európai Unió (EU) polgárainak 75%-a jelenleg is városi térségeinkben él, és a világ városi

térségei a globális energiafogyasztás több mint 65%-áért, a szén-dioxid-kibocsátás több mint 70%-áért felelősek. Ezért fontos, hogy legyenek olyan kísérleti és innovációs ökoszisztémákként működő városok, amelyek segíthetik a többi várost a klímasemlegesség 2050-re való eléréséhez szükséges átállásban. Ahogy azt fentebb láttuk, az EU is elkötelezte magát a fenntartható fejlődési célok végrehajtása mellett mind belső, mind külpolitikájában. Az SDG-k az Európai Bizottság mind a 6 prioritása szempontjából fontos szerephez jutnak. A 2030-as menetrend 2015-ös elfogadása óta az EU jelentős előrelépést tett a fenntartható fejlődési célok megvalósítása terén, és továbbra is növeli ezirányú erőfeszítéseit.

1. Megkezdte az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, éghajlati szempontból semleges, erőforrás-hatékony és körforgásos gazdaságra való áttérést, amely együtt jár a fokozott biztonsággal, jóléttel, egyenlőséggel és befogadással.
2. Az Európai Fejlesztési Konszenzus révén összehangolta a nemzetközi együttműködési és fejlesztési politika megközelítését a 2030-ig tartó napirenddel, cselekvésének középpontjába helyezve a fenntartható fejlődési célokat és az éghajlatváltozásról szóló Párizsi Megállapodást.
3. Emellett érdemes külön kitérőt tenni az Európai Zöld Megállapodásra is, mely az Európai Bizottság 2019 decemberében bemutatott programja, mely többek között az erőforrások hatékony felhasználásának elősegítését, a tiszta, körforgásos gazdaságra való átállást, a biológiai sokféleség helyreállítását és a környezetszennyezés mértékének csökkentését tűzte ki célul. Ez egy igen ambiciózus programterv, különösen az előző Bizottság fenntarthatósági tevékenységével összevetve, a társadalmi és környezeti relációkat tekintve. De átfogó szakpolitikai tervezés nélkül ez a terv sem lesz képes választ kínálni a legégetőbb fenntarthatósági kihívásokra.

Ahogy azt már említettük, az SDG-k három dimenziót, a környezeti, társadalmi és gazdasági aspektusokat is lefedik, ám az uniós “zöld” célkitűzésekben megjelenő számos elképzelés a valóságban éppen, hogy ellentmond a fenntarthatósági keretrendszernek, amikor elkülönítve kezeli ezeket a dimenziókat ahelyett, hogy kihasználná azok egymásra hatásának lehetőségét.

Mit takar egy uniós “küldetés”?

A küldetések újdonságot jelentenek a Horizont Európa keretprogramban, támogatják a Bizottság prioritásait, így többek között az európai zöld megállapodást is. Ennek keretében indította el a Bizottság 2021 szeptemberében az uniós küldetésekről szóló közlemény elfogadásával a 100 klímasemleges és intelligens város 2030-ig történő megvalósítására irányuló küldetését. 2021. novemberében kérték fel a városokat, hogy jelezzék, részt kívánnak-e venni a küldetésben, a pályázati felhívás pedig 2022. január 31-én zárult le. Első lépésként független szakértők értékelték az egyes szándéknyilatkozatokat, majd a Bizottság további kritériumokat alkalmazott a földrajzi egyensúly és a városok méret, hatás és innovatív ötletek szempontjából sokszínű csoportjának biztosítása érdekében. Összesen 377 város pályázott a városok küldetésében való részvételre. A most kiválasztott 100 uniós városban lakik az EU lakosságának 12%-a.

A „Városok” küldetés a 2022–23-as időszakban 360 millió EUR keretösszegben részesült a Horizont Európa programból, a klímasemlegesség 2030-ig történő eléréséhez vezető innovációs pályák megindítására. A kutatási és innovációs cselekvések a tiszta mobilitásra, az energiahatékonyságra és a zöld várostervezésre irányulnak, és más uniós programokkal szinergiában lehetőséget kínálnak közös kezdeményezések kialakítására és az együttműködések fokozására.

Melyek jelen kezdeményezés legnagyobb ellentmondásai?

Természetesen, mint minden hasonló esetben, a Bizottság jelen kezdeményezése sem kapott egyhangú támogatottságot. Íme néhány megosztó kérdés:

Miért azok a (nagy)városok részesülnek támogatásban, amelyek egyébként is jobb lehetőségekkel rendelkeznek a klímasemlegessé válás tekintetében?

Az egyik megosztó kérdés a kiválasztás menetére, kritérium rendszerére vonatkozik: miért éppen ezek a városok? A Bizottság meghatározott kritériumokat alkalmazott a földrajzi egyensúly, valamint a városi jellemzők egyensúlyának biztosítására. Különböző városokat választottak ki: néhány „élenjáró” várost; néhány nagyobb város, amelyek potenciálisan erősebb hatást gyakorolhatnak az éghajlatsemlegesség tekintetében; néhány város pedig a küldetés digitális vagy intelligens dimenziójának megvalósítására adott innovatív ötletei révén jutott be a kiválasztottak közé.

Mi lesz így a kisebb, kevésbé fejlett településekkel?

Tekintettel arra, hogy a kiválasztott városok számának 3,5- szerese jelezte, hogy szívesen csatlakozna a küldetéshez, a Bizottság támogatást dolgoz ki a ki nem választott városok számára is, ideértve a küldetési platformon keresztül nyújtott támogatást és a Horizont Európa „Városok” küldetési programjának keretében biztosított finanszírozási lehetőségeket.

Hogyan tovább?

A bejelentés napján Ursula von der Leyen, a Bizottság elnöke így nyilatkozott: „Európa-szerte fokozatosan teret nyer a zöld átállás. Ám szükség van olyanokra, akik még ambiciózusabb célokat tűznek maguk elé. Ezek a városok utat mutatnak az egészségesebb jövő felé. Támogatni fogjuk őket ebben. Lássunk munkához már ma!”⁶² A kérdés csupán az, milyen munkafolyamat garantálhatja a küldetés valódi, kézzel fogható sikerességét.

Ennek szellemében következő lépésként „a Bizottság felkérte a 100 kiválasztott várost, hogy dolgozzák ki a klímasemleges városra vonatkozó megállapodásokat, amelyek magukban foglalják a valamennyi ágazatra, például az energia, az épületek, a hulladékgazdálkodás és a közlekedés területére kiterjedő, klímasemlegességre vonatkozó átfogó tervet, valamint a kapcsolódó beruházási terveket. Ebbe a folyamatba be kell vonni a lakosságot, a kutatási szervezeteket és a magánszektor egyaránt. A klímasemleges városra vonatkozó megállapodásokban általuk tett egyértelmű és látható kötelezettségvállalások lehetővé teszik a városok számára, hogy párbeszédet folytassanak az uniós, a nemzeti és a regionális hatóságokkal, és legfőképpen saját polgáraikkal ezen ambiciózus célkitűzés megvalósítása érdekében.

A nagy kérdés: sikerre viheti-e küldetését az Európai Unió?

A Bizottság által nemrég elindított kísérleti program céljainak eléréséhez kompromisszumokra lesz szükség, a küldetés egyik nagy kihívása éppen ezért annak meghatározása lesz, hogy miként lehet ellensúlyozni ezeket a célok közötti kompromisszumokat. Ahhoz azonban, hogy egy ilyen ambiciózus célrendszerből valóban a maximális eredményt hozhassák ki a tagállamok, nem csupán az egymás közötti nemzetközi, európai és regionális együttműködésre kell nagy hangsúlyt fektetni, hanem a nemzeti szintű döntések előkészítésében a közigazgatás egészének, így a helyi önkormányzatoknak is megfelelő szerepet kell juttatni.

Összevetés: Miskolc és Győr: a misszió (és a közvetlen uniós források) előnye a hazai gyakorlatban

Írásom kezdeti kérdése így szólt: „*ennyiben tapasztalható különbség a két megyei jogú város fenntartható városfejlesztési stratégiája (és különösen annak gyakorlati megvalósítása) között és*

⁶² Ursula von der Leyen elnök beszédének részlete a 100 klímasemleges és intelligens város misszió bejelentésekor

ennek milyen gyakorlati megvalósulásai figyelhetők meg? (t.i. a 100 klímasemleges misszió és a hozzá hasonló közvetlen források alkalmazása tekintetében)”

Ahogy a fentiekben erre megállapítást tettünk, Miskolc és Győr egyaránt tanúbizonyságot tett a városi klímaadaptációs törekvések gyakorlati megvalósítása iránt. Jelen írás tekintetében az elemzés fő szempontja annak eldöntése, hogy ezen törekvésekben mennyire segíti (jobban) Miskolc városát az uniós misszióban való részvétel.

1) Az alapdokumentum: a Fenntartható Városfejlesztési stratégia

Fenntartható Városfejlesztési stratégiával mind a két város rendelkezik, ezek elkészítéséhez egy TOP-os, „Fenntartható Városok” névre hallgató pályázat keretében nyílt támogatási lehetőség mind a két város számára. Mennyiben tapasztalható különbség a két megyei jogú város fenntartható városfejlesztési stratégiája (és különösen annak gyakorlati megvalósítása) között? Technikai felépítését tekintve a két dokumentum hasonló felépítést mutat. A dokumentumok szakmai tartalmában felfedezhető eltérések alapvetően az egyes városok helyspecifikus adottságaira vezethetők vissza.

Miskolc városa – számos más megyei jogú várossal egyetemben – természetesen rendelkezik minden olyan „szokásos”, vagy „ajánlott” stratégiával, koncepcióval és tervvel, amely megalapozhatja város fenntarthatósági szemléletű fejlesztését. Miskolc következő hétéves fejlesztési terve a fejlesztések alapjául szolgáló Fenntartható Városfejlesztési Stratégia (FVS), amelyet közelebbről vizsgálva az alábbi megállapításokat tehetjük:

Az FVS-re épülő programtervek és a leendő beruházások stratégiai szintű előkészítésére nyert 120 millió forintot Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata 2022 decemberében. Ez lehetőséget ad arra, hogy a 2021-2027 uniós fejlesztési időszak operatív programjainak forrásaihoz Miskolc városa is hozzáférhessen.

A stratégia a helyzetfeltárás- helyzetelemzés – vízió, célrendszer – intézkedések lépcsőzetes felépítését követi. A helyzetfeltárás során hangsúly helyeződött a lakossági visszacsatolások értékelésére, a különböző szektorok érintett szereplőinek bevonására is. A hasonló stratégiák témabeli lefedettségéhez hasonlóan Miskolc esetében is képet kaphatunk a stratégiában a város népességének és demográfiai adatainak helyzetéről, a munkaerőpiaci, oktatáspolitikai, egészségügyi vonatkozásokról, továbbá gazdasági és közlekedéspolitikai jellemzőiről is.

Az ezt követő helyzetértékelési szakaszban a fenti adatokra reflektálva a településhálózat és térszerkezet értékeléséről, a város természeti-és épített környezetének jelentőségéről, valamint az egyes városi infrastruktúraelemek fejlettségi szintjéről kaphatunk bővebb információkat.

A stratégia valódi mondanivalója a város célrendszerét taglaló szekcióban kerül előtérbe. Ennek keretében az alábbi lebontásban került felvázolásra a város fenntartható irányú fejlesztési koncepciója:

- Miskolc az új gazdaság regionális központja: gazdaság és iparfejlesztés,
- Miskolc tudásközpont, kreatív város: oktatás és kultúrafejlesztés,
- Miskolc inspiráló, vonzó város: turisztikai fejlesztés,
- Miskolc élhető, egészséges, emberközpontú város: város-és közlekedésfejlesztés,
- Miskolc integráló város: térségi központ fejlesztés.

A városi klíma szempontjából meghatározó tényező, hogy milyen a város területének felszínborítása és hogyan használjuk a rendelkezésünkre álló területeket. Itt két fő szempontot kell figyelembe venni: A jó állapotú növényzet borítottság hozzájárul a szén-dioxid elnyeléséhez, lekötéséhez. A területhasználat módja meghatározza azt, hogy a város mennyire fog felmelegedni, hogyan folynak le a csapadékok, beszívárognak-e a talajba, vagy elöntik a várost, milyen lesz a légszennyezettség stb. Miskolc kivételes helyzetben van ebből a szempontból, hiszen a közigazgatási területének közel fele erdőszült terület, aminek a borítását mindenképpen fenn kell tartani. Erre viszonylag kevés ráhatása van a városnak, mert ezek az erdők nagyrészt állami és magán kézben vannak. Másik fontos zóna a várost övező zártkertek

területe. Ezek eléggé leromlott állapotban vannak és jellemző, - kedvezőtlen, - folyamat a kiköltözés a zártkertekbe.

A város számára nem a közlekedési igények kielégítése a cél, hanem a közlekedési szükségletek csökkentése. Olyan város kiépítése a cél, ahol a közlekedési kényszerek alacsonyabbak. Ez jelentős részben településtervezési, szervezési feladat: egy több központú, kompaktabb városban kevesebbet kell utazni, mivel a munkahelyek és szolgáltatások könnyebben elérhetők. Ilyen kezdeményezés a 15 perces város, ezt szolgálja pl. a bevásárló központ megvalósítása a Bulgárföldön. Segíti az e-ügyintézés kiterjesztése és távmunka végzése.

A 80%-os kibocsátáscsökkentés eléréséhez a motorizált közlekedési igény csökkentése szükséges kb. 1/3-dal, amelynek minél nagyobb részét aktív mobilitási módokkal szükséges kiváltani. Ezt szolgálja a közösségi közlekedés előnyben részesítése és a teljes járműállomány legalább felének elektrifikációja.

Fontos szerepe van a mikro-mobilitásnak: kerékpározás, gyaloglás, roller használat terjesztésének. Miskolc adottságaiban egy jól kerékpározható város. Ahhoz, hogy a polgárok autóból kerékpárra váltsanak, egy jól kiépített, biztonságos kerékpárút hálózat megvalósítása szükséges. most még ez nem ilyen, de a lakossági igényt és hajlandóságot jól jelzi, hogy egyre többen közlekednek kerékpárral és rollerral Miskolcon. Jelenleg a városi közlekedési hálózatok közül a legteljesebb az autótűt hálózat. A város céjainak eléréséhez elengedhetetlen, hogy a jövőben sokkal jobban sétálható, kerékpározható város legyen Miskolc, ezen infrastruktúrákat szükséges előnyben részesíteni a fejlesztésekben és a közlekedésszervezésben is. Jelentős szerepe van a parkolási rendszernek, amelynél jelenleg még a parkolási igények kiszolgálása dominál az aktív, közlekedés szabályozó szerep helyett.

Az emberek akkor veszik igénybe a személygépjárművek helyett a közösségi közlekedést, ha az mind a minőségében (kényelemben), mind a sűrűségében és eljutási időben is elfogadható alternatívát tud nyújtani. Ennek megvalósítására eddig is kiemelkedő figyelmet szenteltünk. Az eszközpark továbbfejlesztésében számít a város az EU-s és nemzeti forrásokra, például: a Zöld Busz program folytatására, az autós forgalomtól elválasztott É-D-i közösségi közlekedési tengely fejlesztésére. Februárban érkezik Miskolcra az első hidrogén hajtású busz tesztelésre.

Miskolc vízellátása szempontjából meghatározó a Bükki karszt ivóvízbázis-védelme, ami független attól, hogy éppen ki üzemelteti a vízműveket. Reális veszélye a klímaváltozásnak, hogy tartós száraz időszak annyira lecsökkentheti a karsztvíz szintet, hogy az gondokat okozhat a város vízellátásában.

A város fizikai működtetése a városüzemeltetésen keresztül valósul meg, amit közvetlenül érzékelnek a miskolci polgárok. Ezen a területen (sem) vagyunk könnyű helyzetben, szűkösek a költségvetési források, alacsony munkabér, nehéz megfelelő munkaerőt találni.

Természetesen a fentiekben vázolt tematikus célrendszert mindemellett kiegészíti egy horizontális célrendszer is, amely a hálózat alapú fejlesztéseket, valamint a zöld város és okos város elemeket helyezi a középpontba.

A stratégia megvalósításának nyomon követésére a dokumentumban különböző indikátorrendszerek kerültek megállapításra. Ezek között szerepel többek között a város ipari parkját érintő jellemzők (gazdaság-és iparfejlesztés), az egyes képzési ágazatokban való résztvevők száma (oktatás-és kultúrafejlesztés), kereskedelmi és turisztikai mérőszámok (turisztikai fejlesztés), az egyes mobilitási elemekre vonatkozó jellemzők, valamint humán infrastruktúra szolgáltatások mérőszámai (város-és közlekedésfejlesztés), valamint egyéb, az integráció különböző területeit tükröző szám adatok is (térsegi központ fejlesztés).

Miskolc város stratégiájáról és fenntartható városfejlesztési koncepciójáról alapvetően megállapítható, hogy az abban foglaltak végrehajtásában az *emberközpontúságot, az élıhetőség elősegítését* helyezte a középpontba. A stratégia kiemeli, hogy a városnak emberközei fejlesztésekre van szüksége, olyan fejlesztésekre, amelyek középpontjában a miskolci emberek és a miskolci közösségek állnak. A társadalmi, a gazdasági és a környezeti szempontok csak együtt kezelhetők.

Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatának 2014-2020-as Integrált Településfejlesztési Stratégiáját követően készült el az a munka, melynek keretében a város célja az volt, hogy továbbvigye és a szükséges mértékben újragondolja Győr város jövőképét, cselekvési tervét annak érdekében, hogy a 2021-2027-es uniós költségvetési időszakban is számos fejlesztés valósulhasson meg a városban.

Győr Megyei Jogú Város fenntartható városfejlesztési stratégiája felépítésében a következők szerint alakul: partnerségi folyamatok feltérképezése, megalapozó munkarész: helyzetfeltárás és helyzetértékelés, stratégiai munkarész: jövőkép és stratégiai célrendszer megállapítása, monitoring, az irányítási és működési modell felvázolása, cselekvési terv, finanszírozási terv.

A stratégiában megjelenő tematikus fejlesztési irányonként az alábbi területek azonosíthatók:

- kutatás-fejlesztés és innovációs hálózat fejlesztése,
- gazdasági tevékenységek által keletkezett lakossági hulladék kezelése,
- magas hozzáadott értékű termelő és szolgáltató tevékenységek fejlesztése,
- barnamezős területek rehabilitációja,
- a Duna és a Mosoni-Duna szerepének újrapozicionálása Győr és térsége vonatkozásában.

Győrben meghatározó a gépjármű-ipar, az Audi jelenléte, mely kiemelkedően fontos, viszont szükség van más iparágak, valamint a kereskedelem és a szolgáltatások megerősödésére is. A gépjármű mellett egészségügyi, élelmiszeripari, és szoftvertermékek gyártására is lehetőséget kell teremteni. Az online kereskedelem minőségének és mennyiségének a növelése is indokolt. Nagy potenciál lehet a digitalizáció területén magára várható fejlesztéseknek, melyre szintén kitér a város stratégiája.

A dokumentum helyzetfeltáró részében Győr esetében is a város településhálózati adottságaival, humán infrastruktúrájával, gazdasági helyzetével, közlekedési rendszerével, valamint klímaviszonyaival ismerkedhetünk meg. Az ebben a részben vázolt tények alapján kerül a dokumentum későbbi részében kijelölésre a Győr város fejlesztési irányaira kiható kulestényezők köre, úgymint: prosperáló város, zöldülő város, digitális város, megtartó város, kiszolgáló város.

A hangzatos munkacímek a gyakorlatban a települési fenntarthatóság különböző alterületeire reflektálnak, magukba foglalva a városi klímaadaptációnak, a szociális-és társadalmi kérdéseknek, a települési digitalizációnak, valamint az egyéb infrastruktúra elemek integrálásának kérdését.

A stratégia jelen esetben sem nélkülözi az abban foglalt célok nyomom követéséhez szükséges indikátorok kijelölését, valamint cselekvési tervek kijelölésére is vállalkozik, továbbá megfogalmaz horizontális – a tematikus célkitűzéseket összefogó – célkitűzéseket is.

2) A misszió előnyei elméletben

A fentiekben vázoltak ismeretében azonban jogosan merülhet fel a kérdés: mennyiben jelent előnyt egy település fejlesztési potenciáljára tekintettel az olyan nemzetközi, kiemelten európai uniós támogatási konstrukciókban való részvétel, mint amilyen a fentiekben részletezett „100 klímasemleges és intelligens város” missziója? Érdemes megvizsgálni, hogy a nemzetközi figyelem magával vonzza-e a megnövekedett nemzetközi támogatást, illetve, hogy mennyiben jelent ez előrelépést a fejlesztési elképzelések gyakorlati megvalósulásában az egyes városok számára.

Az alapvető célkitűzés, amely a misszió mögött meghúzódott, az alábbi logika mentén épül fel: az EU ezzel a kezdeményezéssel azon települések számára kíván hatékony segítséget és támogatást adni, akik már – az uniós átlaghoz képest – a fenntarthatósági átállás folyamatának egy magasabb fokozatán állnak. Ilyen értelemben olyan „mintavárosok” kialakítására tett kísérletet az Unió, amelyek példaként és ösztönzőként szolgálhatnak majd uniós szinten a városok fenntarthatóbbá alakításához a jövőben.

Mind a 100 város, amely elfogadja a 2030-ig megvalósítandó klímasemlegességre irányuló küldetést, aláír egy, a realitásaihoz igazított klímaszerződést, amelynek kidolgozására a vélemények figyelembevételét minden szinten biztosító, közös alkotási folyamat keretében kerül sor. A missziók a kutatásban és innovációban (K+I) gyökereznek, és célja a társadalmi kihívások kezelése, valamint a polgárok szoros bevonása ebbe a munkába. A Horizont Európa csak a 2021-23-as időszakban mintegy 360 millió eurót fektetett be a Városok misszióhoz kapcsolódó kutatási és innovációs intézkedésekbe (pl. a mobilitás, az energia, a várostervezés területén).

A városmisszió központi elemét az ún. „városi klímaszerződések” képezik. Ez a stratégiai dokumentum (Climate City Contract, CCC) magában foglalja a város valamennyi ágazatára, például az energia, az épületek, a hulladékgazdálkodás, a közlekedés és zöldfelület-gazdálkodás területére kiterjedő, klímasemlegességre vonatkozó átfogó terveit, valamint a kapcsolódó beruházási/finanszírozási terveket is. Mivel a kibocsátások döntő többségéért nem közvetlenül az önkormányzatok felelősek, ezért a tervezés és a végrehajtás folyamatába az önkormányzaton és annak cégein kívül szervesen be kell vonni a város lakosságát, a civil szervezeteket, a kutatási szervezeteket és a vállalatokat is, hogy aktív párbeszéd és együttműködés alakuljon ki ezen ambíciózus célkitűzés megvalósítása érdekében.

A magyar települések közül Pécs 2023 szeptemberében készítette el és nyújtotta be az Európai Bizottságnak a CCC-t (jelenleg elbírálás alatt áll). Miskolc 2024. március közepén tervezi ezt megtenni, Budapest egy későbbi időpontra készíti el ezt a dokumentumot.

Minden részt vevő város kidolgoz és végrehajt egy ilyen szerződést. Bár ezek a szerződések jogilag nem kötelező erejűek, egyértelmű és jól látható politikai kötelezettségvállalást jelentenek nemcsak a Bizottság, valamint a nemzeti és regionális hatóságok, hanem a polgárok felé is. A szerződések tartalmazzák a város 2030-ig megvalósítandó klímasemlegességének terveit, és tartalmazznak egy beruházási tervet is. Az éghajlat-városi szerződéseket a helyi érdekeltekkel és a polgárokkal közösen, egy missziós platform segítségével dolgozzák ki. A missziós platform biztosítja a városok számára a szükséges technikai, szabályozási és pénzügyi segítséget.

A városmisszió klímasemlegességi célkitűzésének eléréséhez a magán- és állami forrásokból származó finanszírozási eszközök széles skálájára van szükség. Az uniós forrásokhoz való hozzáféréseken túlmenően a Városmisszió adott esetben segít a városoknak a szerződésalkötési folyamat részeként beruházási terv kidolgozásában, és különösen a szélesebb pénzügyi közösséghez való hozzáférés megtalálásában, különösen az InvestEU programon, az Európai Beruházási Bankcsoporton, a nemzeti támogató bankokon és más magántőkepiacokon keresztül. A zöld beruházások magánfinanszírozásának elérhetősége kulcsszerepet fog játszani. Az EU fenntartható finanszírozási menetrendje új lehetőségeket kínál e tekintetben, többek között azt a lehetőséget, hogy az emberek közvetlenül hozzájárulhatnak a fenntartható projektek finanszírozásához, pozitív impulzusokkal.

Mindezen felül a városmisszióban részt vevő városok innovatív kormányzási módszereket is vizsgálnak. Ezek közé kell tartoznia a helyi kulcsszereplők, például a civil társadalmi platformok bevonásának, hogy a polgárokat bevonják a klímavárosi szerződések kidolgozásába, végrehajtásába és nyomon követésébe. A cél a széttagoltságot okozó "silómentalitás" csökkentése, valamint a szükséges intézkedések inkluzivitásának, bizalmának és legitimitásának megteremtése. Különösen azért, hogy a klímasemlegességre irányuló helyi intézkedéseket összekapcsolják azok egyes járulékos előnyeivel, például a jobb levegőtisztasággal, az energiaszámlák csökkentésével és a közúti biztonsággal, ez hozzájárulhat az általános klímasemlegességi célkitűzés iránti "felelősségvállalás" kialakításához, és ezáltal erősebb helyi elkötelezettséget és magatartásváltozást idézhet elő, pl. a mobilitási magatartás terén. Ezek a helyi társadalmi innovációk viszont hozzájárulnak ahhoz a fontos folyamathoz, hogy helyi, regionális, nemzeti és uniós szinten is elegendő "támogatást" szerezzenek mind az a városi klíma-szerződések előkészítéséhez, mind pedig végrehajtásához.

A kiválasztott városokat a NetZeroCities támogatja abban, hogy összehozzák a városon belüli összes kulcsfontosságú szereplőt, köztük a polgárokat, a tudományos életet és a vállalkozásokat,

és átalakító folyamatokat és innovatív intézkedéseket hajtsanak végre, azzal a céllal, hogy 2030-ra elérjék az éghajlat-semlegességet.

A NetZeroCities a városok számára kifejlesztette a Mission Platformot, egy olyan egyablakos rendszert, amely hozzáférést biztosít a városok számára számos online forráshoz és eszközhöz, egy online, egymástól való tanulási és együttműködési térhez, valamint a szén-dioxid-mentes technológiával és innovációval kapcsolatos adatlapokhoz, hogy támogassa a városokat a 2030-ig tartó klímasemlegesség felé vezető úton.

A missziós városok az útjukat a klímavárosi szerződésük, egy stratégiai, tervezési és beruházási dokumentumcsomag létrehozásával kezdik, innovatív irányítást és rendszerszemléletű megközelítést alkalmazva, hogy lehetővé tegyék és felgyorsítsák klímasemlegességi programjukat.

A tervek szerint eközben a legjobb gyakorlatokról szóló esettanulmányok és útmutatók segítik a városokat a jó gyakorlatok átvételében.

Érdemes a továbbiakban figyelmet fordítani a misszióban (és ismét hozzá kell tenni, hogy az ehhez hasonló egyéb közvetlen forrásszerzési lehetőségekben) való részvétel gyakorlati hasznosulására.

3) A végső tanulság: a misszió gyakorlati előnye

Tekintettel arra, hogy az elemzett misszió megvalósításának kezdeti szakaszában jár, így a gyakorlati előnyökről célszerű lehet a misszió egy előrehaladottabb állapotában ismét nyilatkozni. A misszió jelenlegi fázisában az azonban egyértelműen megállapítható, hogy a fenntarthatóság terén oly sokszor emlegetett tudatos tervezésben más városokhoz képest a misszióban részt vevő városok fokozott segítséget és támogatást kapnak. Miskolc például március elején fogadta el Klímasemleges Akciótervét, amely a városra adaptálva három fő fókuszterület tekintetében kézzelfogható lépésekre bontotta a teendőket.⁶³ Emellett finanszírozási lehetőségek is rendelkezésre állnak majd a város számára, hogy innovatív demonstrációs intézkedések részeseivé váljanak, valamint széles körű hálózatot biztosítanak a tanulás és a tapasztalatszere számára, és világszerte nagy láthatóságot biztosítanak a magasan képzett munkaerő és a befektetések vonzása érdekében.

Összehasonlításban más – a misszióban részt nem vevő – városokkal elmondható, hogy ezen szinergiákat előtérbe helyező, tudatos tervezés nagymértékben javítja a fenntarthatósági törekvések gyakorlati megvalósíthatósági arányát. Győr esetében például – a fentiekben jelzett FVS célkitűzésekhez nem kapcsolódnak akciótervben lebontott, részletezett lépések, amely nehezítheti a megvalósítás összehangolását. Emellett szintén kiemelendő, hogy míg Miskolc esetében az ezen dedikált fejlesztésekhez tartozó források javarészt a misszió keretében vagy ahhoz kapcsolódóan elérhetővé válnak, addig például Győr esetében az egyes, az FVS-ben tárgyalt részterületek további megvalósítása kizárólagosan önkormányzati saját forrás, vagy fragmentált egyéni pályázati megoldások lévén kerülhet megvalósításra.

Fontos természetesen megjegyezni, hogy Miskolc esetében az önkormányzat a klímasemleges missziót nem önmaga valósítja meg, hanem az egész várost lefedő partnerség munkáját koordinálja, biztosítja az ehhez szükséges jogi, gazdasági, társadalmi környezetet, egyúttal saját maga jó példával jár elől, nemzetközi tudást hoz a városba, melyet bátor, innovatív és gyors cselekvéssé formál és erre ösztönzi az együttműködő érintetteket is, akikkel folyamatos, egyenrangú partnerségben dolgozik.

⁶³ A dokumentum a kézirat lezártakor nyilvánosan még nem elérhető, annak elfogadása a kézirat leadása utáni hétre prognosztizálható, így egyéb adatok citálására nincs lehetőség.

Összegzés

Megállapítható tehát, hogy míg elméleti síkon mind a két város elkötelezte magát a „zöld átmenet” irányába, addig az látható a gyakorlatban, hogy a – többek között a 100 város misszióinak köszönhetően is – az uniós vérkeringésbe bekerült, nemzetközi jó gyakorlatokhoz közvetlenül hozzáférő, az egyes fejlesztési lehetőségekre dedikált javaslatot kapott Miskolc esetében a város FVS-ében foglalt célokhoz sokkal több gyakorlati fejlesztés kapcsolódik. További előnyök származhatnak a projekt többi résztvevőjével való tapasztalatcseréből és a hálózatépítés lehetőségéből, valamint abból is, hogy ezzel Miskolc nem csak „felkerül Európa térképére”, de a külföldi befektetők számára is vonzóvá válhat.

A fenntartható fejlődés holisztikus megközelítésének valódi végrehajtása hatalmas beruházásokat és a gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi irányítás lényeges változásait követeli meg. A kormányoknak, a nemzetközi szervezeteknek és a magánszereplőknek sokkal többet kell tennie, mint pusztán a természeti erőforrások megőrzése a következő generáció számára. Kompromisszumokra, közös cselekvési tervekre lesz szükség, ha a világ vezetői hűek kívánnak maradni a 2015-ben tett ígéretükhöz. Mindezt legcélravezetőbben pedig csakis lokális szinten, a helyi önkormányzatok szerepének kihangsúlyozásával érhetjük el.

A fentiek tekintetében azonban megállapítható, hogy míg elméleti és szakmai síkon nem tapasztalható különbség a hazai (megyei jogú) városok tekintetében a fenntartható városfejlesztési elköteleződésekben, addig mindennek gyakorlati megvalósulásában nagy szerep juthat a nemzetközi oldalról érkező támogatási konstrukcióknak.

Irodalomjegyzék

- Fekete D. (2017): A Modern Városok Program elemzési lehetőségei, Polgári Szemle, 13(1-3), pp. 94–105., <https://doi.org/10.24307/psz.2017.0909>
- Fioretti, C., Pertoldi, M., Busti, M. and Van Heerden, S. (eds), A Fenntartható Városfejlesztési Stratégiák. Kézikönyve, EUR 29990 HU, Az Európai Unió Kiadóhivatala, Luxemburg, 2020, <https://doi.org/10.2760/7374>
- Pierre, J., Peters, B.G. (2012): Urban Governance. In: Mossenberger, K., Clarke S.E., John, P. (eds): The Oxford Handbook of Urban Politics, Oxford University Press.
- UN (2015): Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development, 21 October 2015, A/RES/70/1, <https://www.refworld.org/docid/57b6e3e44.html> (letöltés ideje: 2024. 02.20.)
- UN (2015): The Millennium Development Goals Report 2015, Working Papers id: 7222 [https://www.un.org/millenniumgoals/2015_MDG_Report/pdf/MDG%202015%20rev%20\(July%201\).pdf](https://www.un.org/millenniumgoals/2015_MDG_Report/pdf/MDG%202015%20rev%20(July%201).pdf) (letöltés ideje: 2023. 12.20.)

Internetes források

- Az Európai Unió prioritásai (2019-2024): https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/eu-priorities_hu (letöltés ideje: 2024. 02.20.)
- Az Európai Fejlesztési Konszenzus: <https://www.consilium.europa.eu/press/press-releases/2017/06/07/joint-strategy-european-consensus-development/> (letöltés ideje: 2024. 02.20.)
- 'Fit for 55': delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality, Document 52021DC0550, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0550> (letöltés ideje: 2024. 02.20.)

Szerzőink

| | |
|------------------------|--|
| Ágoston Csilla | egyetemi adjunktus, ELTE Eötvös Loránd Tudományegyetem, Ember-Környezet Tranzakció Intézet |
| Buvár Ágnes | egyetemi adjunktus, ELTE Eötvös Loránd Tudományegyetem, Ember-Környezet Tranzakció Intézet |
| Csongrádi Gyöngyi | egyetemi docens, Budapesti Gazdasági Egyetem, Pénzügyi és Számviteli Kar |
| Dombi Mihály | tudományos főmunkatárs, Budapesti Gazdasági Egyetem, Üzleti Gazdaságtan Tanszék |
| Dúll Andrea | egyetemi tanár, ELTE Eötvös Loránd Tudományegyetem, Ember-Környezet Tranzakció Intézet és BME GTK Szociológia és Kommunikáció Tanszék |
| Engelberth István | egyetemi docens, Budapesti Gazdasági Egyetem, Pénzügyi és Számviteli Kar |
| Kecskés Evelin | okleveles közgazdász, Szegedi Tudományegyetem Gazdaságtudományi Kar |
| Kézai Petra Kinga | egyetemi adjunktus, Széchenyi István Egyetem Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar / tudományos segédmunkatárs, HUN-REN KRTK RKI Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály |
| Kocsicska Ivana | PhD hallgató, Miskolci Egyetem, Gazdaságtudományi Kar |
| Lukovics Miklós | habilitált egyetemi docens, Szegedi Tudományegyetem Gazdaságtudományi Kar |
| Miklós Gábor | PhD hallgató, Budapesti Corvinus Egyetem |
| Sikos T. Tamás | egyetemi tanár, Miskolci Egyetem, Gazdaságtudományi Kar |
| Simon Róbert Balázs | doktorjelölt, Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola |
| Szabó Ábel Zoltán | MA pszichológia szakos hallgató, ELTE Eötvös Loránd Tudományegyetem Pszichológiai Intézet |
| Szendrey Orsolya | tanársegéd, Debreceni Egyetem, Gazdaságtudományi Kar |
| Tóth Arnold | egyetemi docens, Budapesti Gazdasági Egyetem, Pénzügyi és Számviteli Kar |
| Tóth Géza | egyetemi tanár, Miskolci Egyetem, Gazdaságtudományi Kar |
| Varga Ágnes | egyetemi adjunktus, Budapesti Corvinus Egyetem, Fenntartható Fejlődés Intézet |
| Varga Attila | egyetemi docens, ELTE Eötvös Loránd Tudományegyetem, Ember-Környezet Tranzakció Intézet |
| Varga Krisztina | egyetemi docens, Miskolci Egyetem, Gazdaságtudományi Kar |
| Veresné Somosi Mariann | egyetemi tanár, Miskolci Egyetem, Gazdaságtudományi Kar |
| Zapreskó-Farkas Evelin | PhD hallgató, Miskolci Egyetem, Gazdaságtudományi Kar |

Szerzőink figyelmébe

A szerkesztőség kéri a szerzőket, vegyék figyelembe a formai megjelenésre vonatkozó alábbi szempontokat:

Terjedelem, kiegészítések:

A „Tanulmány” rovatban maximálisan 35.000, a többi rovatokban maximálisan 18.000 karakter terjedelmű tanulmány közölhető.

A tanulmány elejére öt soros összefoglalót, valamint 3-5 kulcsszó megnevezését és JEL-kód meghatározást kérünk.

A szöveget fájlban kérjük leadni, lemezen vagy e-mailen. (MS WORD bármelyik változatában lementve.)

Kb. 10-15 sorban rövid összefoglalót kérünk a tanulmányról angolul, valamint a cikkben szereplő ábrák és táblázatok címét is kérjük angolul.

Kérjük a szerző adatainak megadását az alábbiak szerint: név, tudományos fokozat, beosztás, munkahely

Szöveg formázása

Oldalméret: JIS B5 – 18,2 x 25,7 cm.

Margók: fent: 2,22, alul: 2,5, balról: 2,5, jobbról: 2 cm; fejléc és lábléc: 1,25 cm.

Betűtípus és betűméret: Times New Roman 10-es, a jegyzetek 9-es betűmérettel.

Bekezdések: cím után nincs behúzás, egyébként 0,7 cm, a bekezdések között sorkihagyás nincs.

Címek: stílusbeállítás nélkül, fő cím és a fejezetek címei vastag, az alfejezetek címei vastag és dőlt betűtípussal.

Szövegek kiemelések: szimpla dőlt betűtípussal.

Ábrák, táblázatok:

Terjedelmi okok miatt kérjük, hogy egy tanulmányban legfeljebb 4-5 ábra szerepeljen.

Az ábrákat (pl.: térképek, diagramok, rajzok, fényképek) és táblázatokat megfelelően formázva a szövegbe építve kérjük elküldeni. A fénymásolással, szkenneléssel készült ábrákat nem tudjuk elfogadni, mert a nyomda számára nem megfelelő a minőségük. Színes ábrák közlésére sincs módunk. Mindenképpen szükséges az ábrák és táblázatok külön számozása (pl.: 1. ábra; 2. ábra; 1. táblázat; 2. táblázat), s hivatkozásuk pontos feltüntetése a szövegközben, zárójelben, döntve: (1. ábra) vagy (1. táblázat).

Az ábra címét az ábra alatt, középen elhelyezve, a táblázatok címét a táblázat fölött balra igazítva kérjük elhelyezni. Az ábrák és táblázatok alatt fel kell tüntetni a forrást is. Ha saját készítésű az ábra, akkor a „Forrás: Saját szerkesztés, ill. Saját számítás.” megnevezést kell használni.

Irodalmi hivatkozások, jegyzetek:

Az irodalmi hivatkozásokat minden esetben kérjük feltüntetni, a szerző vezetéknevét és a kiadását évét zárójelbe téve. Pl.: (Conti 1993). Pontos idézetnél az oldalszám is szükséges. Pl.: (Conti 1993, 76) vagy (Conti 1993, 76-86). A hivatkozások ne lábjegyzetként, hanem csak a fent leírt formában kerüljenek a szövegbe.

Az irodalomjegyzékben csak olyan tételek szerepeljenek, amelyekre a szövegközben hivatkozás található, s minden meghivatkozott irodalmat feltétlenül fel kell tüntetni az irodalomjegyzékben.

A jegyzeteket kérjük a szöveg végén, számozott formában elhelyezni. A jegyzetek a főszöveg kiegészítéseit tartalmazzák, ne legyen bennük pl. ábramagyarázat, hivatkozás.

A szöveg után kérjük beírni az irodalomjegyzéket, a következő alapformákban:

Könyv: szerző (megjelenés éve): *A mű címe*. A kiadás helye: a kiadó neve.

Folyóirat: szerző(k) (a megjelenés éve): A cikk címe. *A folyóirat neve*. (Az évfolyam sorszáma), a szám sorszáma, a cikk kezdő és befejező oldalszáma.

Gyűjteményes kötetben szereplő cikk: szerző(k) (a megjelenés éve): A cikk címe. In: *A gyűjteményes kötet címe*. (szerk. vagy ed(s): Szerkesztő(k) neve), a kiadás helye: a kiadó neve, a hivatkozott írásmű kezdő és befejező oldalszáma.

Példák:

CRONAUGE, U. (1992): Kommunale Unternehmen. Berlin: Erich Schmidt Verlag

ALCHIAN, A.-DEMSETZ, II. (1972): Production, information costs and economic organisation. *America Economic Review*, 2. 775-795.

PÉTERI G. (1991): Az önkormányzatok és oktatási intézményeinek viszonya, finanszírozási kérdések. In: *Önkormányzat és iskola*. (szerk.: Kozma T.) Budapest: Oktatókutató Intézet, 122-154.

Köszönjük!

Szerkesztőség

Notes for Contributors

The editorial board of the journal welcomes studies on economic, regional and social issues in Hungarian and in English language. Our journal was launched in 2004. It is published four times a year from 2021 (of which once in English and three times in Hungarian). We are waiting for studies, essays and book reviews submitted for the first publication only. The studies are rated by two double-blind reviewers in each case.

There is no publication fee!

The papers are double blind reviewed before publication. The Editorial Office does not retain manuscripts and reserves the right to decide about the publication of papers submitted.

The maximum length of a paper that can be accepted is 35,000 characters. An abstract in five lines followed by 3-5 keywords is to be given at the beginning of the paper and JEL-code.

Please provide the author's details as follows: name, academic degree, position, job.

The text is to be submitted in file by e-mail. (Any version of MS WORD can be used for saving it.)

Tables are to be incorporated in the text in the appropriate format. Their exact place in the text and captions are to be signalled by numbering.

A maximum of 4-5 figures can be included in a paper for reasons of length.

Figures (e.g. maps, diagrams, drawings, photos) and the tables are to be appropriately formatted and incorporated in the text. Figures produced by photocopying and/or scanning cannot be accepted, for their quality is not suitable for the press. It is not possible to publish colour figures.

Figures and tables are to be numbered separately (e.g. Figure 1, Figure 2, Table 1, Table 2.), and their references (Figure 1) or (Table 1) given in italics in the right place in the text in brackets.

The caption of a figure is to be given below the figure, in the middle of the line, and the caption of a table is to be given above the table in the middle of the line. Figures and tables are to be followed by the source. If the figure is the author's own work, then 'Source: author's own work or Author's own calculation' is to be used. .

References to literature are to be given in every case: the author's name and the year of publication in brackets. E.g.: (Conti 1993). For quotations the page is also to be given. E.g.: (Conti 1993, p.76) or (Conti 1993, pp.76-86). References are not to be given as footnotes, but only in the above format in the body of the text.

The list of literature should include only works with reference to them in the body of the text. Every work referred to should be included in the list of literature.

Notes are to be given as footnotes in a numbered format. Notes are to include additions to the main body of the text, and they should not contain explanations of figures or references.

The text is to be followed by the list of literature, in the following formats:

Text formatting:

Side size: JIS B5 - 18.2 x 25.7 cm.

Margins: top: 2.22, bottom: 2.5, left: 2.5, right: 2 cm; header and footer: 1.25 cm.

Font and font size: Times New Roman 10, footnotes 9.

Paragraphs: no indentation after the title, otherwise 0.7 cm, no line spacing between paragraphs.

Titles: without style setting, main title and chapter titles in bold, subchapter titles in bold and italics.

References:

Books: author (year of publication) Title of the work, name of publisher, place of publication.

Periodicals: author(s) (year of publication) Title of the paper. Name of the periodical. (Number of volume), number of issue, numbers of the first and last pages of the paper.

Books with several authors: author(s) (year of publication) Title of the paper. In: Title of the book. (szerk. or ed(s), or Hrsg.: Name(s) of editor(s)), name of publisher, place of publication, numbers of the first and last pages of the paper referred to.

Examples:

Cronaue, U. (1992): Kommunale Unternehmen. Erich Schmidt Verlag, Berlin.

Alchian, A.-Demsetz, II. (1972): Production, information costs and economic organisation. American Economic Review (XII.) 2. pp. 775-795.

Péteri G. (1991): Az önkormányzatok és oktatási intézményeinek viszonya, finanszírozási kérdések. In: Önkormányzat és iskola. (szerk.: Kozma T.) Oktatókutató Intézet, Budapest, pp. 122-154.

Please make sure that if the literature used has a DOI number, it must be listed in the bibliography!

Thank you!

The Editorial Board