

Egy átformált város

GYŐR

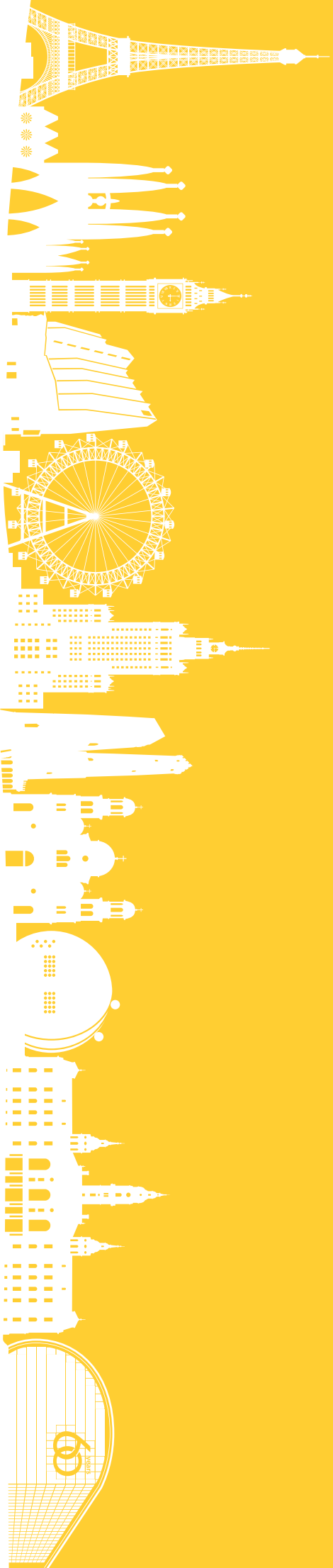
Hogyan vegyük fel
a versenyt fővárosokkal?

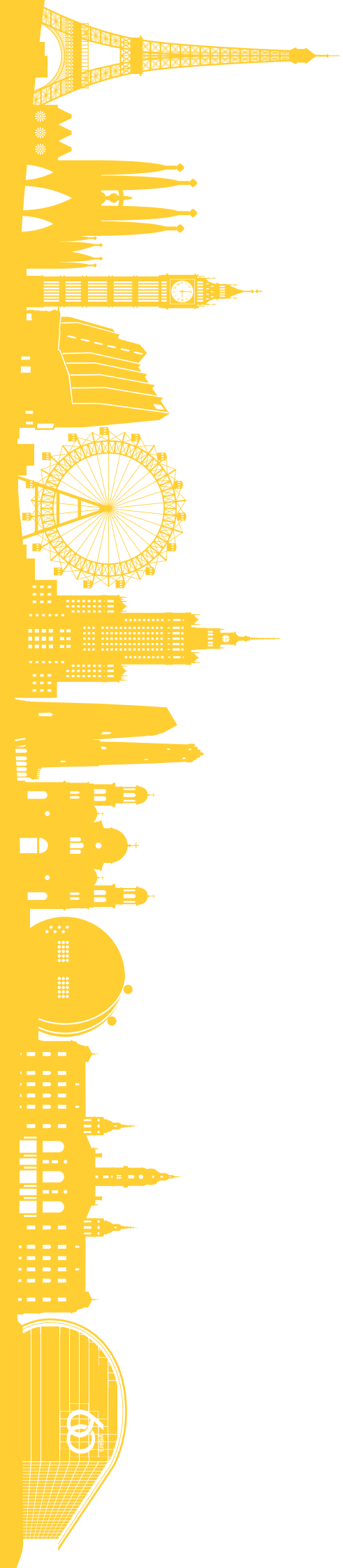
Gerőházi Éva
Tosics Iván



Európai
Beruházási
Bank

az EU bankja





69

2019

GYŐR

Hogyan vegyük fel a versenyt fővárosokkal?

Gerőházi Éva
Tosics Iván

Győr: Hogyan vegyük fel a versenyt fővárosokkal?

© Európai Beruházási Bank, 2019

Minden jog fenntartva.

A jogokkal és az engedélyezéssel kapcsolatban valamennyi kérdés a publications@eib.org címre küldendő.

A megállapítások, értelmezésmódok és következtetések a szerző saját meglátásait tükrözik, és azok nem szükségszerűen esnek egybe az Európai Beruházási Bank véleményével.

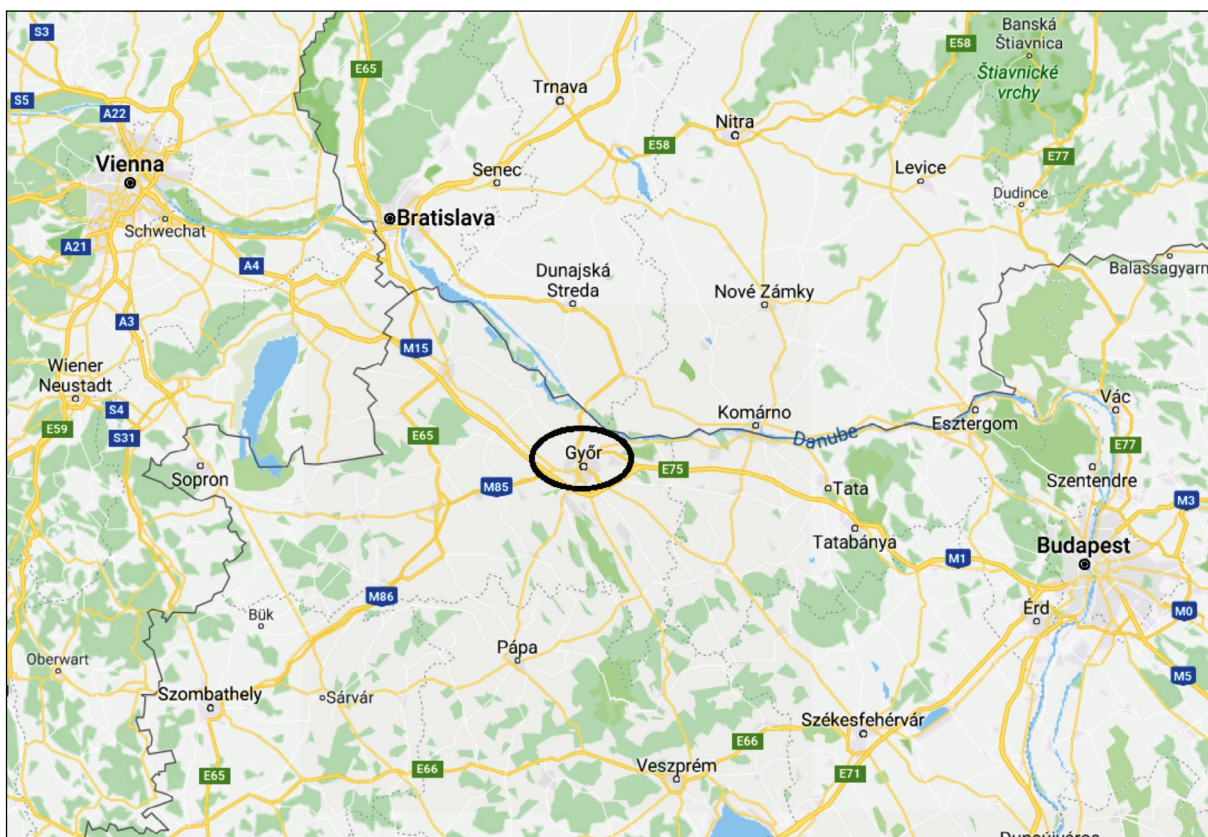
Iratkozzon fel elektronikus hírlevelünkre az alábbi címen: www.eib.org/sign-up

pdf: QH-04-18-863-HU-N ISBN 978-92-861-4193-5 doi:10.2867/70288
eBook: QH-04-18-863-HU-E ISBN 978-92-861-4192-8 doi:10.2867/9344

A három uniós főváros között fekvő Győrnek keményen meg kell dolgoznia a beruházások és a munkahelyek odavonzásáért. A magyar város mindent megtesz annak érdekében, hogy innovatív vállalatokat vonzzon, olyan új városi értékeket teremtve, mint az oktatásalapú innováció, a minőségi városi környezet és a pezsgő kulturális élet. Az alábbiakban bemutatjuk, miként épít egy „másodrendű város” az ipari múltjára, egyidejűleg elérve, hogy többé ne függjön attól.

Győr egy „másodrendű” magyar város, közel Bécshez, Pozsonyhoz és Budapesthez. A térségben ez a három főváros vonzza magához a fejlesztési potenciál túlnyomó részét, ami miatt a Győrhöz hasonló kisebb városok számára nehézséget okoz a nemzetközi vállalatok székhelyeinek odavonzása vagy új, nagy léptékű városi területek fejlesztése. Győr erre azzal reagált, hogy tágabb, innovációalapú fejlesztési koncepciójával összhangban az „intelligens szakosodásra” fókuszált.

A 125 000 lakosú Győr Északnyugat-Magyarországon fekszik, az osztrák határtól 40 km-re keletre, pontosan félúton Budapest és Bécs között. A város földrajzi helyzetének különlegességét az adja, hogy három európai főváros háromszögében fekszik (a harmadik Pozsony).



1. ábra: Győr elhelyezkedése a három főváros között

Belföldi szempontból Győr gazdasági helyzete kiváló. A város napjainkban – ahogyan már régóta – a magyar nehézipar egyik zászlóshajója, és rendkívül sikeresen tért át a szocialista gépiparról a modern gépjárműgyártásra. Győr volt az egyetlen magyar város, amelyet alig érintettek a jelentős gazdasági válságok (az 1990-es évek eleji gazdasági és társadalmi átmenet, valamint a 2000-es évek végi pénzügyi világválság). Folyamatos növekedést mutatott, miközben az összes többi magyar város visszaeséssel nézett szembe. Másfelől a helyi gazdaság mindig egyetlen domináns ágazatra épült. Az 1990-es években bekövetkezett gazdasági átalakulás előtt a RÁBA Magyar Vagon- és Gépgyár volt a legnagyobb munkáltató, amely uralta a helyi gazdaságot. Ezt a szerepet 1994 után az Audi Hungaria vette át, amely közel ugyanannyi munkavállalót foglalkoztat, mint korábban a RÁBA.

Az alábbi ábra bemutatja Győr város fejlődésének főbb mérföldköveit, három kategóriába, a gazdaságfejlesztés, a területfejlesztés és a társadalmi fejlődés kategóriájába csoportosítva.

Gazdaságfejlesztés	Területfejlesztés	Társadalmi fejlődés	Főbb tervezési dokumentumok
A Nemzetközi Ipari Park létrehozása 1992-ben			EXPO-koncepció 1992-ben
Az Audi 1994-ben megkezdi a gyártást			Városfejlesztési koncepciók 1994-ben
A Győr-Pér repülőtér 2003-ban megkezdi működését		A korábbi alacsonyabb szintű felsőoktatási intézmény 2002-ben egyetemmé válik	Győr stratégiai fejlesztési terve 2002–2003
Az Audi telephelyének jelentős bővítése 2010–2012-ben	A Jedlik-híd megépítése 2010-ben		Autopolis-koncepció 2006-ban
	A belváros rehabilitációja (2008–2018)	Szociális városrehabilitáció Újvárosban (2008–2018)	Integrált Városfejlesztési Stratégia 2007–2013
		Ifjúsági Olimpia 2017-ben	Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020

2. ábra: Mérföldkövek Győr város fejlődésében

A város fejlődését messzemenően a piaci szereplők határozzák meg. Az elmúlt két-három évtizedben a városvezetés következetesen törekedett egy „három spirál” jellegű struktúra megteremtésére, azaz a helyi önkormányzat és a felsőoktatási intézmények szerepének növelésére annak érdekében, hogy az erős gazdasági szereplők egyenrangú partnereiként tevékenykedhessenek. Az iparvárosból az innovációs, kutatási és kreatív ágazatok központjává történő átalakulás keretében a városnak továbbra is erőfeszítéseket kell tennie, a területi együttműködés intézményi kereteit kiépítve Győr tág és egyre szélesedő funkcionális térségében. Ezért a piaci logikára épülő fejlődés sikeres időszakát a közsféra által irányított fejlődés új időszakának kell követnie, hogy ezáltal meg lehessen szilárdítani a korábban elért eredményeket, és meg lehessen erősíteni a város regionális központként betöltött szerepét.

Az Európai Beruházási Bank sem győri szervezeteknek, sem a helyi önkormányzatnak, sem az állami vagy magánszervezeteknek nem nyújtott közvetlen hitelt. Ugyanakkor az EBB az operatív programokból (európai uniós forrásokból) finanszírozott beruházások majdnem mindegyikét támogatta: az állam e programokon belüli kötelező önrészt a 2007–2013-as és a 2014–2020-as uniós költségvetési ciklusban is az EBB finanszírozza. Emellett az EBB finanszírozást biztosított kereskedelmi bankok számára (hol közvetlenül, hol pedig az Exim Bankon vagy a Magyar Fejlesztési Bankon (MFB) keresztül), aminek nyomán több száz kereskedelmi hitelt nyújtottak elsősorban kis- és középvállalkozásoknak, sőt lakásszövetkezeteknek is. Ezáltal az EBB 2007 óta közvetett formában jelentősen hozzájárul a város fejlődéséhez. A jövőre nézve a tervek között szerepel több nagy volumenű projekt finanszírozása uniós és állami forrásokból (ideértve egy új technológiai park létrehozását, illetve új kulturális létesítmények építését, amelyek eszközként szolgálnának a város nagy kiterjedésű barnamezős területeinek újjáélesztéséhez). Ezek vonatkozásában komoly bizonytalanságok merülnek fel az uniós vagy állami források rendelkezésre állását illetően, ezért meg kell vizsgálni az egyéb finanszírozási forrásokat is, ideértve az EBB-finanszírozást.

A gazdasági átalakulás előtt

Győr mai területe régóta lakott, így például a Római Birodalomban Arrabona néven jelentős település volt itt, köszönhetően a Duna mentén futó főútvonal melletti, Rába menti fekvésének. A tizenhatodik és a tizenhetedik században (a török hódoltság alatt) erődített határváros volt, majd pedig már a tizennyolcadik században jelentős kereskedelmi és ipari központtá vált, aminek köszönhetően fejlődtek épületei és oktatási létesítményei. Az 1860-as évekig Győr mezőgazdasági kereskedelmi központ volt. A tizenkilencedik században a vasút fejlődésével megindult a város ipari fejlődése, amelyet elősegítettek a középkori céhek meglévő gyökerei. Az 1896-ban alapított és később RÁBA néven is ismertté vált *Magyar Waggon és Gépgyár* – a helyiek körében egyszerűen csak „a Gyár” – a helyi ipar vezető vállalatává vált. Rövid időn belül számos különféle gépet fejlesztett. Fő termékei azonban mindvégig a különböző típusú járművek voltak. Tipikus kulcsfontosságú vállalként a Gyár munkahelyet biztosított a város lakói számára, emellett szociális és szabadidős szolgáltatásokat is kínált, ideértve a sportegyesületeket és a kulturális létesítményeket. Az 1930-as évekre a Gyár a katonai felszerelések egyik fő gyártója volt Magyarországon, aminek következtében az 1940-es években tovább növekedett. Bár a Gyár a második világháború alatt súlyos károkat szenvedett, hamarosan újjáépítették, fokozva a vasúti gépek és a különböző gépjárműmotorok gyártását, amelyeket nagyrészt a szocialista blokk országaiba exportáltak.

1965 után az ipar más területei is növekedésnek indultak. Az innováció azonban korlátozott maradt. Ennek következtében 1989 után, amikor a szovjet blokk felbomlott és a termékeknek a világpiacon kellett versenyezniük, a gyártás visszaesett.

1945 és 1989 – az államszocializmus vége – között a város a természetes népességnövekedés és a mobilitás miatt növekedett, amellett, hogy 1970-ben kilenc szomszédos települést a város területéhez csatoltak. A város lakosainak száma 1990-re elérte a 129 331-et, és az előrejelzések 170 000 főt is előrevetítettek. Végül azonban a város népessége 120 000 és 130 000 fő között stabilizálódott. Az 1990-es évek közepétől erőteljes gazdasági növekedés mellett nagymértékű bevándorlás volt tapasztalható Győrben (Rechnitzer 2016, 151. o.), ami ellensúlyozta a természetes népességfogyást.

Bár Győr már a szocializmus idején megyei jogú város volt (amely a magyar települési struktúra külön kategóriája, és magában foglal valamennyi megyeszékhelyet és néhány további várost), a szakirodalom „legendó szereppel nem rendelkező regionális központnak” tekintette (Rechnitzer 2016, 77. o.), mivel nem voltak jelentős intézményei, hiányzott a felsőoktatás, és a város nem kínált regionális közszolgáltatásokat. Az 1960-as években, egy Budapesttel szembeni nemzeti területfejlesztési koncepció rövid időszakában a másodrendű városok szerepe erősödött. Ennek nyomán Győrt a másik négy „hagyományos” regionális központtal – Debrecennel, Miskolccal, Péccsel és Szegeddel – egyenrangú országos jelentőségű térségi központként ismerték el. A kormányzati funkciók ebben az időszakban megindult fejlődése az 1980-as évek végét követően gazdasági tényezők miatt felgyorsult. Ebben a tekintetben Győr elsősorban piaci logikát követő fejlődése eltért Debrecen, Pécs, illetve Szeged állami jellegű modelljétől. Győr mint regionális központ helyzete továbbra is inkább alapul a város erős gazdaságán, mint a tudomány, az oktatás vagy a közszolgáltatások területén betöltött szerepén.

Gazdaságfejlesztés

A városnak már 1990-ben valamennyi gazdasági teljesítménymutatója (ideértve a 10 000 lakosra jutó vállalatok számát, a pénzügyi intézmények elterjedtségét, illetve a külföldi tőkével működő vállalatok számát) lényegesen jobb volt, mint más megyeszékhelyeké. Az iskolázottság (például a PhD fokozattal rendelkező lakosok száma) tekintetében azonban a város mutatói kevésbé voltak kedvezőek. 2010-re a város gazdasági előnye továbbra is fennállt, a tudományos teljesítmény terén mutatkozó lemaradása pedig némileg csökkent. A város Budapest után a második legfontosabb gazdasági központtá vált (Rechnitzer 2016, 99–101. o.).

Ez a kiemelkedő gazdasági teljesítmény a város szocialista múltjában gyökerezik, és három tényezőt alapul: 1) az autógyártás területén dolgozó szakképzett munkaerő; 2) a kis magánvállalkozások jelentős aránya, amelyek az 1981-es piaci reformoktól kezdődően jöhettek létre (Tosics, 2005); valamint 3) a nyugat-európai partnerekkel fennálló szoros gazdasági kapcsolatok. Ezek az előnyök gyakorlatilag egyetlen másik magyar város esetében sem állnak fenn egyidejűleg. Amint arra a város Integrált Településfejlesztési Stratégiájának helyzetértékelő része (2014, 248. o.) rámutatott: „Győr fejlődése töretlen és dinamikus. Ennek magyarázata abban található meg, hogy a város gazdasági szerkezete olyan bázisra épült, amelynek két évszázados hagyományai vannak, s azon belül is a nagyipari kultúrának múltja 120 éves. Kialakult egy sajátos munkakultúra, életmód, szemlélet és értékrend a városban, amelyet politikai rendszerek, gazdasági változások, helyi akciók és sok-sok más tényező sem volt képes eltörölni, megváltoztatni.”

Az ipar privatizációja az 1980-as években kezdődött meg (a folyamat „spontán privatizáció” néven ismert). Csúcspontját 1994 és 1997 között érte el. A privatizációs folyamat végére néhány nagyobb vállalatot teljes egészében eladtak (ilyen volt például a korábbi RÁBA Vagon- és Gépgyár, amely részvénytársasággá alakult). Más vállalatokat kisebb egységekre bontottak, amelyeket kkv-k működtettek. Sok másik vállalat közvetlenül 1989 után vagy néhány évvel később beszüntette működését. Ez történt a textilipar és az élelmiszer-feldolgozó ipar túlnyomó része esetében. A legtöbb korábbi gyárterületet új vállalkozások hasznosították újra, míg más gyártelepek használaton kívül álló vagy kihasználatlan barnamezős területekké váltak.

Győr sikere az elmúlt évszázadban szorosan összekapcsolódott a Magyar Vagon- és Gépgyárral, majd az utóbbi 25 évben az Audi Hungariával. Az Audi 180 település alapos megvizsgálását követően 1992 novemberében döntött úgy, hogy Győrben épít fel új motorgyárat. A döntés fő okai közé tartozhattak az alacsony munkaerőköltségek, a jó megközelíthetőség, a meglévő gépjárműgyártási kultúra, valamint az új ipari park, ahol helyet kaphattak a beszállítók. Az első gyártócsarnok 1994 októberére készült el. Az első négy évben a gyárban motorok készültek, 1998 óta teljes gépkocsikat szerelnek itt össze. 2013-ban az Audi győri gyára volt a világ legnagyobb motorgyára, és a Volkswagen csoport minden típusú járműve számára biztosított alkatrészeket. 2014-re az alkalmazottak száma meghaladta a 11 000-et. Egy felmérés szerint 2014-ben a város munkavállalóinak 8,1%-a az Audinál dolgozott, többségükben fiatalok (Rechnitzer 2016, 136. o.). Emellett az Audi révén jelentős kereslet keletkezett a beszállítói piacon. A beszállítók túlnyomó része azonban nem magyar. Az Audi szoros kapcsolatokat alakított ki középiskolákkal és felsőoktatási intézményekkel annak érdekében, hogy biztosítsák a vállalat számára szükséges szakképzett munkaerőt, és felgyorsítsák a K+F tevékenységeket. Kiemelendő, hogy az Audi jelenleg közel annyi embert alkalmaz, mint a korábbi RÁBA gyár fénykorában (mintegy 15 000 fő). Ezáltal a városban továbbra is működik egy kiemelkedő fontosságú jelentős munkáltató. A vállalat a legnagyobb helyi adófizető. Bár 2004 és 2008 között jelentős adókedvezményben részesült, azóta a teljes helyi iparüzési adó 30–40%-át fizeti. A közvetlen adóbevételek mellett a vállalat egy sor szolgáltatást is finanszíroz, ideértve az óvodától az egyetemi szintig biztosított oktatást. Ezenkívül társfinanszíroz infrastrukturális beruházásokat, valamint kulturális és sportszervezetek működését. Az Audi tevékenységeinek révén Győr része lett egy, a város 300 km-es sugarú körzetében található gépjárműgyártási klaszternek (amely magában foglalja a Volkswagen pozsonyi, a General Motors ausztriai (aspeni), a Suzuki esztergomi, a General Motors szentgotthárdi, valamint a Land Rover új szlovákiai (nyitrai) gyárát).

Az Audi győri működésének számos kedvező hatása ellenére fontos megjegyezni, hogy a jelenlegi gazdasági fellendülés esetében az Audi kiszorítási hatást gyakorol. Magához vonzza a szakképzett munkaerőt, amely mára már szükségessé vált a város körüli gépjárműgyártási klaszter területén, és felhajtja az ingatlanárakat. A gyáron belüli

folyamatos növekedés szükségessége emellett másféle feszültségekhez is vezetett. Új épületeinek 2010–2012 közötti felépítéséhez a vállalatnak át kellett soroltatnia bizonyos földterületeket (Natura 2000 területeket), ami további lépéseket tett szükségessé a környezet védelme érdekében, ideértve érzékeny állat- és növényfajok áttelepítését.

Ahogy azt a város Integrált Településfejlesztési Stratégiájához készült megalapozó vizsgálat (2014, 244. o.) megállapítja: „A város gazdaságát mérsékelten érintette a 2007–2010 közötti gazdasági válság, dinamikus ágazatai átvészelték ezt az időszakot, sőt a jelentős nagy ipari beruházás (Audi) következtében a kapcsolódó gazdasági egységek is stabilizáltak, többen bővítették működésüket.”

A rendszerváltás óta a város településfejlesztési terveiben kiemelt helyet kap a gazdaságfejlesztés. A város első jelentős településfejlesztési terve 1992-ben készült el azzal a céllal, hogy koncepcióval szolgáljon az 1996-os világiállás megrendezésére benyújtott pályázathoz¹. Ez volt az első olyan koncepció, amelynek programjában szerepelt az *innováció*; az ezt követő fejlesztési tervek ezután mind hangsúlyozták ezt a szempontot. Már 1994 szeptemberében közzétettek egy dokumentumot Győr településfejlesztési és területrendezési koncepciójáról. Ebben nyolc fő célt fogalmaztak meg: 1) a gazdasági környezet javítása; 2) a város regionális központként betöltött szerepének erősítése; 3) Győr egyetemi központtá tétele; 4) a környezet védelme; 5) a természeti és a kulturális örökség védelme; 6) infrastruktúra-fejlesztés; 7) a lakhatási problémák kezelése; valamint 8) területfejlesztés és városrehabilitáció (Rechnitzer 2016, 205–206. o.). Az e fejlesztési tervben megfogalmazott fő célkitűzések és értékek hosszú távon érvényesültek. A Győr információtechnológiai környezetének fejlesztésére vonatkozó külön stratégia (2001) felsorolta, milyen fejlesztésekre van szükség az élet minden területén az intelligens megoldásokra irányulóan.

A következő mérföldkő Győr 2003–2004. évi stratégiai fejlesztési terve volt, amely nyomon követte a korábbi, 1994. évi komplex fejlesztési terv eredményeit. A terv elkészítéséhez használt új módszertan az egyes városnegyedeken belüli fókuszcsoporthoz, a „jövőműhelyeken” alapult. E program fő megállapítása az volt, hogy a gazdaság jövőbeni fejlődésének az emberi erőforrások minőségében kell gyökereznie, és ezért nagyobb hangsúlyt kell helyezni az oktatásra és az üzleti környezet megerősítésére.

Magyarország 2004-es európai uniós csatlakozása után külön program készült az „Autopolis” elnevezésű Nyugat-Magyarországi Fejlesztési Pólus fejlesztési terveként (2006). A program a nyugat-dunántúli régióban² működő gépjárműipari szereplők hálózatának létrehozását célozta, és nyomatékosan rámutatott arra, hogy formális együttműködésre van szükség a közigazgatási szereplők között. Ez az ágazati lökés azért volt fontos, mert a NUTS (a statisztikai célú területi egységek nomenklatúrája) 2 szintű régiót alkotó három megye közigazgatási szereplői ennek hiányában nem lettek volna érdekeltek egy szorosabb hálózat kialakításában, mivel a nyugat-dunántúli fejlesztési régiót mesterséges egységnek tekintették. A programnak a városon belüli fellépésekkel kapcsolatos elemeit nagyrészt a 2007–2013 közötti uniós költségvetési ciklusban hajtották végre az Európai Regionális Fejlesztési Alap révén (például az egyetemmel kapcsolatos infrastruktúra-fejlesztések, illetve az autóipari beszállítók számára az ipari parkban végrehajtott intézkedések).

Az uniós csatlakozás jelentős innovációkat eredményezett a magyarországi tervezési rendszerben. A 2007–2013 közötti uniós költségvetési ciklusban minden városnak integrált településfejlesztési stratégiát kellett készítenie ahhoz, hogy városrehabilitációs forrásokra pályázhasson. Ennek következtében több mint 200 magyar város készített ilyen stratégiát a magyar kormány által kidolgozott módszertan alapján. Győr szintén elkészítette a 2007–2013 közötti időszakra szóló Integrált Városfejlesztési Stratégiáját, amelyhez a város 2005. évi stratégiai programja szolgált alapul. A stratégiában megjelenő új szempontok a területi megközelítéshez kapcsolódtak: a stratégia célterületeket jelölt ki összpontosított területi fellépésekhez, és azonosította a társadalmi marginalizálódás kockázatának kitett területeket. Győr fejlesztési koncepciója alapján helyi szereplők (nem kormányzati szervezetek, vállalkozások, egyéb szervezetek) mintegy 310 millió euró összegű vissza nem térítendő támogatásban részesültek, a város pedig megközelítőleg 44 millió euróhoz jutott a nyugat-dunántúli regionális operatív programból. E források nagy része közvetlenül vagy közvetve ösztönözte a helyi gazdaságot.

A Győri Nemzetközi Ipari Park 1992-ben jött létre. Folyamatos növekedést követően területe 2018-ra elérte a 210 hektárt, ahol több mint 100 vállalat működik mintegy 7000 munkavállalóval. Az ipari park elsősorban a gépjárműgyártásra épül, de jelen vannak más ágazatok is, így például a textilipar, az építőipar és az elektronikai ipar, valamint folyik logisztikai és nagykereskedelmi tevékenység is. 2012 előtt az ipari park részben állt a helyi önkormányzat tulajdonában. Azóta teljes egészében köztulajdonba került (a Győr-Szol részvénytársaságon keresztül). A parkban európai uniós (és – az európai strukturális alapokból támogatott projektek állami önrészt közvetve finanszírozó Európai Beruházási Bankon keresztül – állami) finanszírozású intézkedések valósultak meg, ideértve az ipari vasútvágány 1,9 km-rel történő meghosszabbítását 2013–2014-ben.

A 2014–2020-as uniós költségvetési ciklusban a nemzeti regionális operatív program mintegy 62 millió eurót irányzott elő a város számára. Ez azonban nem azt jelenti, hogy a város szabadon rendelkezhet ezeknek a forrásoknak a felhasználásáról. Olyan projekteket kell végrehajtania, amelyek összhangban állnak a nemzeti stratégiával. Emellett Győr városa és a várost körülvevő megye a kohéziós politika tekintetében külön egységeket alkotnak, így külön támogatási összegeket irányoznak elő a fejlesztésükre. Így a két, funkcionálisan egymáshoz kapcsolódó egység eltérő fejlesztési terveket követ az uniós források felhasználásához, ami további adminisztratív korlátot jelent az integrált fejlesztésre nézve.

A város új (2014–2020-as) Integrált Településfejlesztési Stratégiája a gazdaságfejlesztéstől az életminőség felé történő elmozdulást tükröz. Mottója a következő: *„Egészség, Kultúra, Innováció. A jövő Győrben épül!”*. A 2014–2020-as Integrált Településfejlesztési Stratégia a város hosszú távú fejlesztési koncepciójában (2014) meghatározott célkitűzéseken, vagyis a társadalmi fejlődésen, a gazdaságfejlesztésen, az épített és a természeti környezet fejlesztésén, valamint az energiahatékonyság javításán alapul. Az integrált településfejlesztési stratégiák nagymértékben építenek az elérhető uniós finanszírozási formákra, amelyeket nemzeti szinten osztanak el. Következésképpen a legtöbb városfejlesztési stratégia nagyon hasonló témaköröket határoz meg (például a közcélú infrastruktúra és közintézmények felújítása, városrehabilitáció, a közszférán belüli energiahatékonysági intézkedések, a zöld közterületek növelése, közutak felújítása, valamint a fenntartható közlekedési módok előtérbe helyezése). A szokványos elemek mellett Győr Integrált Településfejlesztési Stratégiája az alábbi szempontokra tér ki:

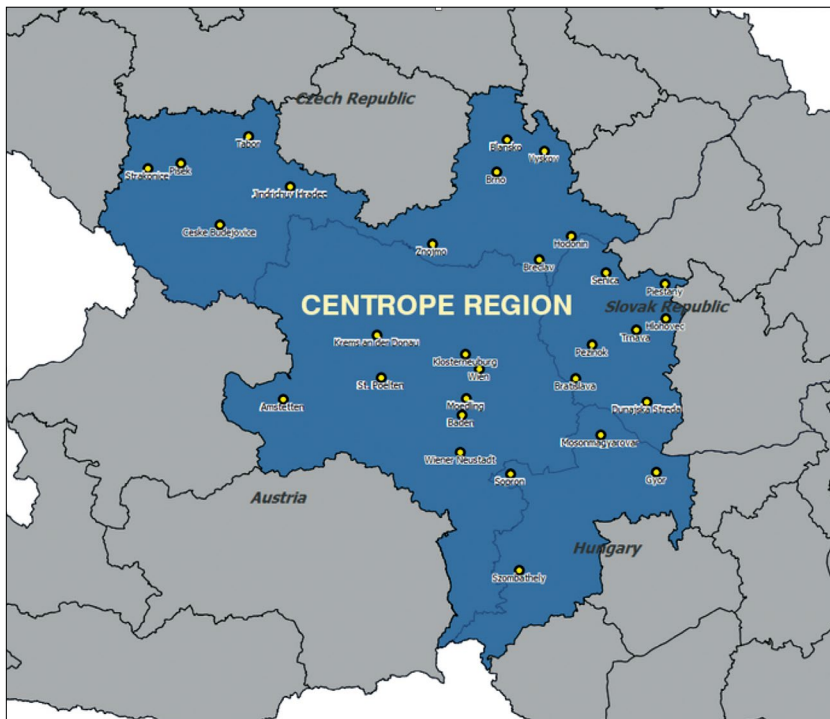
- nagy hangsúly helyeződik a Széchenyi István Egyetem, illetve a Nyugat-magyarországi Egyetem győri kara infrastruktúrájának fejlesztését célzó intézkedésekre;
- intézkedések az Audi oktatási rendszerének fejlesztésére irányulóan;
- az Európai Ifjúsági Olimpiai Fesztivál (2017) infrastruktúrájával kapcsolatos beruházások;
- a Győri Nemzetközi Ipari Park további fejlesztése;
- járműipari regionális innovációs és technológiai tudáscentrum létrehozása;
- új területek fejlesztése lakásépítések céljára.

A stratégia némi elmozdulást mutat a helyi gazdaság diverzifikációjának irányába. Ez a várakozások szerint ösztönözni fogja az olyan új gazdasági ágazatokba való beruházást, mint a magánegészségügyi szolgáltatások, a rekreációs, a szabadidős és a kreatív iparágak.

Területfejlesztés

Földrajzi tekintetben Győr a Bécs–Pozsony mikrorégió része, amely a cseh köztársaságbeli Brno és České Budějovice felé nyúlik el. A *Centrope* elnevezésű mikrorégió 2005-ben jött létre egy Interreg IIIA³ program keretében. Bár a térségen belüli főbb szereplőknek vannak bizonyos nyilvánvaló közös érdekeik, a formális együttműködés mindig sokkal erősebb volt Bécs és Pozsony között; ez a két uniós főváros fekszik egymáshoz a legközelebb (csak 70 km

távolságra vannak egymástól, és autópálya és vasút is összeköti őket). Belföldi politikai támogatás hiányában a három részt vevő magyar város (Győr, Szombathely és Sopron) 2013-ban hivatalosan kilépett a formális Centrope szervezetből; ennek következtében a térségen belüli városok közötti kapcsolatok továbbra is lazák.



3. ábra: A Centrope régió elhelyezkedése Közép-Európában

Forrás: <http://www.centropemap.org/index.php?id=3>

Magyarországon belül Győr országos jelentőségű regionális központ. A nyugat-dunántúli régióban nem határozható meg egyetlen regionális központ; ezen a szerepen történelmi okokból a szomszédos megyeszékhelyek és nagyobb városok osztoznak. Ennek ellenére Győr jelentősége és szerepe az ezredforduló óta növekszik, köszönhetően a piac által vezérelt városfejlesztésnek, amelynek nyomán erőteljes pénzügyi ágazat jelent meg, jelentős közvetlen külföldi befektetésekre került sor, a város felsőoktatási intézménye egyetemi rangra emelkedett, és az általános magyarországi népességcsökkenés közepette a város népessége stabil maradt. Győrnek a nemzeti városi hierarchiában betöltött szerepét a 2005-ös Országos Területfejlesztési Konceptió olyan „fejlesztési pólus” szerepkörrel rendelkező regionális központként határozta meg, amelynek kormányzati és oktatási funkcióit még erősíteni kell, közlekedési összeköttetései pedig fejlesztésre szorulnak. A következő jelentős nemzeti stratégia, a 2011-es nemzeti fejlesztési terv a városok gazdasági potenciálja alapján határozta meg a városok hierarchiáját. Győrt Budapest után a második legfontosabb városként nevezte meg. A 2014. évi Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió szintén jelentős hangsúlyt helyezett Győrre, kiemelve a város jelentőségét a Bécs–Pozsony–Budapest háromszögben, és Győrt Magyarország öt legfontosabb másodrendű városa között említette.

A város nemzetközi és regionális szerepét erősítette néhány jelentős infrastruktúra-fejlesztés, amelyek megvalósítására vagy bővítésére európai uniós finanszírozás (és – legtöbbször az Európai Beruházási Bank által előfinanszírozott – állami társfinanszírozás) felhasználásával került sor:

- A Győr-Gönyű kikötő (a város mellett, a Duna folyónál) a Dunántúl legnagyobb intermodális kikötője, 110 hektáros területen. Az 1992 óta működő kikötő az állam és a helyi önkormányzatok (60%), valamint hivatásos osztrák befektetők vegyes tulajdonában áll. Az Európai Unió (és a magyar államon keresztül közvetve az Európai Beruházási Bank) jelentős mértékben hozzájárult a kikötő két fő szakaszban megvalósult fejlesztéséhez, amelynek során létrehozták és kibővítették az intermodális központot. A fejlesztés harmadik szakaszának végrehajtása jelenleg

zajlik. Az első intézkedések röviddel a pénzügyi válság előtt fejeződtek be, ezért az intermodális központ éveken át kihasználatlan volt, és bár a kikötői szolgáltatások iránti kereslet fokozatosan növekedett, a kikötőnek továbbra is vannak kihasználatlan kapacitásai a vállalkozások kiszolgálása terén.

- A Győr-Pér repülőtér katonai repülőtérként már a szocializmus idején is működött. 2000-tól kezdve polgári használatra alakították át (a Phare CBC program és az Audi Hungaria finanszírozásában); a repülőtér 2003 óta működik (az Audi Hungaria társtulajdonos Győr önkormányzata és a magyar állam mellett). A repülőteret elsősorban teherszállításhoz használják. Európai források (és közvetve EBB-források) felhasználásával műszeres leszállító rendszert hoztak létre (amely segíti a repülőgépek leszállását abban az esetben, ha nincs vizuális kapcsolat), valamint berendezéseket, járműveket és eszközöket vásároltak a szolgáltatások minőségének javítása érdekében.
- A 85. számú út Győr és Sopron közötti autópályává fejlesztése (M85) szintén megkezdődött (főként uniós és állami forrásokból, utóbbiakat az EBB előfinanszírozza). Az autópályát Győr és Csorna között elkészült, és elvezet az új M86-os autópályához Szombathely felé. Ez azt jelenti, hogy Győr immár nem csupán az M1-es autópályán keresztül (Bécs irányában) rendelkezik gyors összeköttetéssel az osztrák határ felé, hanem az M85-ös és az M86-os autópályán keresztül is (Graz irányában).

A Győr környéki szuburbanizáció (a város belső területeiről a városszéli területekre történő átköltözés) lakhatási jellegű: a gazdasági tevékenységek a város belső területein összpontosulnak, míg a munkaerő ingázik. Az ingázás már az 1970-es évek elején elterjedt jelenség volt, amikor az aktív munkavállalók száma elérte az 53 000-et, és ennek mintegy fele nagyrészt a város 20 km-es körzetéből ingázott (Rechnitzer 2016, 107. o.). Az ingázás által érintett terület a szomszédos megyékre is kiterjedt. Egy, a városi agglomerációkról készült részletes elemzés alapján 1983-ban kilenc városkörnyéki település volt tekinthető a szűkebb agglomerációs övezet részének, 18 település pedig a tágabb agglomerációs övezetbe tartozott, ami a város 127 000 fős lakossága mellett további 57 000 embert jelentett (Rechnitzer 2016, 107. o.). A szuburbanizáció folyamata az 1980-as évek elején kezdődött meg. Az agglomerációs települések összetétele a 2001. évi népszámlálás szerint megváltozott (hat település kiesett, hét új település bekerült az agglomerációba). Ez idő tájt az agglomerációs övezet lakossága 53 500 fő volt, ami az 1990-es évek elejéhez képest 5600 fős növekedést jelentett. Az összetétel emellett a fiatalabb családok felé mozdult el. Abban az időben az ingázás leggyakoribb módja a tömegközlekedés volt. Az agglomerációs övezetet 2014-ben – a 2011. évi népszámlálás alapján – átrajzolták; az új adatkészlet szerint 67 település tekinthető a győri agglomeráció részének. 2011-ben körülbelül 129 000 ember élt Győrben és 99 000 az agglomerációban. Ez a térség kivételt képez a magyarországi demográfiai tendenciák alól, mivel a lakosok száma nőtt. A legtöbb városi terület népessége stabil vagy csökken. A 2010-es évekre az agglomerációs települések funkcionálisan némileg differenciálódtak, mindaddig azonban egyetlen környező település sem vált tényleges szubregionális központtá – Győr agglomerációja továbbra is egyközpontú (IDP 2014, 254. o.). Az agglomerációs települések között továbbra is nagyon kevés a horizontális közlekedési összeköttetés. A térségben a Győr–Budapest és a Győr–Sopron vasútvonalak mentén vannak a legnagyobb távolságok.

Az agglomeráción belüli együttműködés intézményi struktúrája nem volt erős. Volt azonban két kiaknázható erőssége: 1) volt egy többfunkciós mikroregionális, jellemzően feladatalapú együttműködés, amely közös közszolgáltatások működtetésére irányult 2012-ig, amikor ezek nemzeti jogszabályok alapján megszűntek; valamint 2) 2003-ban 46 település részvételével megalakult a győri agglomerációs fejlesztési társulás. Utóbbi a részt vevő települések fejlesztési stratégiáját volt hivatott koordinálni, emellett felmerült az is, hogy létre lehetne hozni egy közös fejlesztési alapot. A gyakorlatban ez a társulás sosem kezdte meg működését. Mindeközben 27 település részvételével létrejött egy hivatalos többfunkciós mikroregionális együttműködési struktúra, amelynek célja az idegenforgalmi és marketingtevékenységek összehangolása és bizonyos szociális szolgáltatások koordinálása. Ez a szervezet 2013-ban a nemzeti jogszabályok változása miatt megszűnt. Ezért a Győr környéki funkcionális kapcsolatoknak nincs intézményi háttere.

A város belső térszerkezete szintén változásokon ment keresztül az elmúlt évtizedekben. A város területe viszonylag nagy (174,6 km²), ebből a beépített terület aránya kevesebb mint 30 százalék. A városszerkezet fejlesztésének

főbb tendenciái a következők: 1) a belváros rehabilitációja a gyalogosbarátabbá tétel érdekében; 2) elkerülő utak építése a város körül és ezáltal az átmenő forgalom csökkentése; 3) a természet helyreállítására irányuló projektek a folyópartokon; valamint 4) új hidak építése a Mosoni-Dunán a városrészek közötti új összeköttetések megteremtése céljából.

A belváros (a történelmi városmag) rehabilitációja az 1980-as években kezdődött. Eredményeiért a város 1989-ben elnyerte az építészeti Europa Nostra-díjat. Ennek ellenére az idegenforgalom a gazdasági átalakulás előtt elenyésző maradt, noha Budapest és Sopron után ebben a városban áll a legtöbb műemléki védettségű épület (Rechnitzer 2016, 62. o.). A rehabilitációs folyamat 1997-ben, a Baross út sétálóutcaként funkcionáló szakaszának felújításával újraindult; ehhez magánforrásokat is bevontak. Ezt követően több utcát és teret újítottak fel a város településfejlesztési stratégiai keretében. Győr stratégiai fejlesztési terve (2003–2004) szintén hangsúlyozta a városrehabilitáció fontosságát. Ez a célkitűzés az ezt követő, 2014–2020 közötti időszakra szóló fejlesztési stratégiákban is szerepelt.

A belváros rehabilitációja a 2007–2013 közötti uniós költségvetési ciklusban felgyorsult; ekkor olyan jelentős beruházások fejeződtek be, mint a város főterének, a Széchenyi térnek, valamint a szomszédos sétálóutcáknak és tereknek a felújítása, illetve középületek rekonstrukciója. A 2014–2020 közötti költségvetési ciklusban továbbra is napirenden volt a város belső részének folyamatos felújítása. Néhány jelentős közterület, köztük a Dunakapu tér és mellékutcáinak renoválása nemrégiben befejeződött, illetve folyamatban van. A projekthez magánfinanszírozást is bevontak, tekintve, hogy a projekt részeként magántulajdonú éttermek homlokzatát is felújították.



4. ábra: Győr belvárosának főútja, a Baross út

2018-ra a város belső részét teljes egészében sétálóövezetté alakították, felújított terekkel, szállodákkal, éttermekkel, üzletekkel és kulturális helyszínekkel. Az intézkedések egyformán érintették a „hardvert” (az épületeket és a közterületeket), valamint a (nyáron szinte minden héten tartott) fesztiválok és kulturális rendezvények helyszíneit és a tematikus városnéző sétákat.

Az utóbbi évtizedekben jelentős beruházásokat irányoztak a közúti infrastruktúrára annak érdekében, hogy ki lehessen vezetni a teherforgalmat a városközpontból. Ezért új elkerülő utak épültek, amelyek összekötik az M1-es autópályát az ipari területekkel (például az Audi gyárral, illetve a Nemzetközi Ipari Parkkal). Másfelől a város körüli körgyűrű még nem teljes, egyes hiányzó szakaszok (például az észak-nyugati szakasz) jelenleg tervezés alatt állnak.

A sikeres városi infrastruktúra-fejlesztésre példa a Jedlik-híd 2010-es megépítése a város saját forrásainak felhasználásával. Ennek a beruházásnak köszönhetően sikerült összekapcsolni egymással városnegyedeket és felgyorsítani a fejlődésüket (Révfalu, Sziget, Újváros, a Széchenyi Egyetem tömbjei), emellett új közlekedési útvonalak jöttek létre, amelyek kivezetik a nehézgépjármű-forgalmat a sűrűn lakott területekről.

A városi területek jelentős strukturális és minőségi fejlődése ellenére több probléma továbbra is megoldásra vár. Ezek egyike a barnamezős területeket érinti, amelyek némelyike a város szívében található (a RÁBA gyár 60 hektáron elterülő korábbi létesítményei).

Emellett nőtt az energiahatékonyság jelentősége is. Erre a kérdéskörre a város legutóbbi (2014–2020-as) Integrált Területfejlesztési Stratégiája nagy hangsúlyt fektet, energiahatékonysági intézkedéseket és középületek felújítását irányozva elő, emellett további támogatást helyez kilátásba a panellakások felújításához.

Társadalmi fejlődés

Győr demográfiai jellemzői nagyon hasonlóak más magyar városokéihoz; ezek közé tartozik a népesség elöregedése és a természetes reprodukciós ráta folyamatos csökkenése. Győrt azonban ezek a folyamatok kevésbé érintik kritikusán, mint a legtöbb magyar várost, köszönhetően a vonzó munkaerőpiacának és a lakosság ebből adódóan fiatalabb összetételének. Győr olyan szerencsés helyzetben volt – és van még ma is –, hogy az elvándorlás az 1990-es és 2000-es években lezajlott szuburbanizációs folyamat ellenére rövid időszakokra (például a 2000-es évek elejére) korlátozódott. Ennek hátterében ismét csak a város erős gazdasága áll, amely embereket vonz oda az ország más részeiből. A polgárok iskolázottsága szintén meghaladja az országos átlagot (annak ellenére is, hogy a város nem tartozik a legerősebb felsőoktatási központok közé).

Az újonnan érkezők inkább a városi lakótelepekre költöznek (egy 2014-es felmérés szerint, Rechnitzer, 2016, 162. o.). A győri házgyár, ahol előregyártott betonpanelek készültek az 1970-es években, egyike volt az ország legfejlettebb (lakótelepi házelemeket előállító) „panelgyárainak”, ezért itt az előregyártott panel lakótelepek viszonylag magas minőségűek voltak. Az 1980-as évek elején a városban épülő új épületek egyötöde panelház volt. Ebből következően a 2000-es évek elejétől fontos kérdéssé vált a panelházállomány felújítása.

Az Európai Beruházási Bank hitelkeretet biztosított a Raiffeisen Bank számára ahhoz, hogy energiahatékonysági intézkedéseket finanszírozzon a kis- és középvállalati szektorban. Egy európai uniós támogatással párosulva ez a hitelkeret adta a pénzügyi háttérét a győri Raab-Sol projektnek, amely egyike az ország kevés számú kiemelkedő lakáscélú energetikai szolgáltató vállalati (ESCO) projektjének. Ennek kereteit az EnergoSys ESCO cég szervezésében és a helyi önkormányzat támogatásával a győri XXX. Lakásfenntartó Szövetkezettel teremtették meg azzal a céllal, hogy a lehető legtöbb szövetkezeti épületen tudjanak jelentős felújítási munkákat végrehajtani. A rendszer keretében a szövetkezet kedvezményes hitelt vett fel a Raiffeisen Banknál, amelynek 15%-os támogatástartalma mellé a helyi önkormányzat 20–25%-os támogatást nyújtott. Ebből az összegből finanszírozták az energiahatékonysági felújítást (a falak szigetelése, ablakcsere, a fűtési és a szellőzőrendszer korszerűsítése stb.). A felújítási munkákat az ESCO hajtotta végre; a lakók által fizetett távhődíjak nem változtak (pontosabban a korábbi díj mintegy 95%-ában állapították meg őket); az ezen „alapérték” és az alacsonyabb energiafogyasztás közötti különbséget fedezte a hitel részleteit és az ESCO működési költségeit (30%-os energiamegtakarítást garantáltak, de ennél jóval nagyobb megtakarítás valósult meg). Az ESCO szerződés a folyamat 2011-es elindítása után tíz évvel lejár. A hitelt teljes egészében visszafizetik, a lakók fűtési költségei pedig radikálisan csökkenni fognak. Mivel a pénzügyi feltételek – a különböző állami és helyi támogatások megjelenése és megszűnése miatt – folyamatosan változnak, a szövetkezet 63 panel társasházából eddig mindössze öt épület csatlakozott a programhoz.

Amint arra egy 2014-es felmérésen alapuló elemzés (Csizmadia, Tóth 2014, Rechnitzer 158. o.) rámutatott, a különböző társadalmi csoportok közötti térbeli elkülönülés folyamata már megkezdődött, a legtöbb lakóövezet azonban továbbra is társadalmilag vegyes összetételű. Győr 2007–2013-as Integrált Városfejlesztési Stratégiájában bizonyos területekkel kapcsolatban megállapították a társadalmi marginalizálódás kockázatának fennállását. Egy összetett mutatórendszer alapján öt ilyen városrészt azonosítottak, ezek Újváros, Gorkijváros, Nyugat-Újváros, Sziget és Gyárváros 1. A stratégia szerint a társadalmi konfliktusok mélysége és összetettsége Újvárosban támasztja a legnagyobb kihívást. Ebben a város szívéhez közel fekvő városrészben jelentős arányban éltek romák. Sokan közülük kicsi, régi (1945 előtt épült), alacsony komfortfokozatú önkormányzati lakásokban laktak. Emellett ezen a környéken az óvodák és az általános iskolák egyértelműen a társadalmi szegregáció jeleit mutatták. A városrész marginalizálódása hosszú folyamat eredménye, amely felgyorsult, amikor a városrehabilitáció során Győr belvárosából roma családokat telepítettek át.

Újváros területén a 2007–2013 és a 2014–2020 közötti időszakokban két szakaszban szociális városrehabilitációs projektet hajtottak végre. Az első szakaszban hat önkormányzati tulajdonú és műemléki védelem alatt álló lakóépületet újítottak fel, és további helyet biztosítottak üzletek és egy helyi rendőrőrs céljára. Ezenkívül felújították a városrész általános iskolájának homlokzatát, és részben renoválták a helyi templomot. A városrész főútja melletti zöldterületeket felújították, és új parkokat és játszótereket hoztak létre. A projekt második szakaszában négy magántulajdonban álló lakóépület közös használatú részeit újították fel. Az épületekben és a közterületeken elvégzett munkálatok mellett „humán” programokat is szerveztek az itt lakók számára annak érdekében, hogy felhívják figyelmüket egészségügyi kérdésekre, és szociális támogatást nyújtsanak számukra a képzési és a foglalkoztatási lehetőségek megragadásához.



5. ábra: Győr-Újváros látképe

2018-ra a városrész nagyrészt visszanyerte történelmi jellegét, és új építményekkel egészült ki. Mindeközben – több korábbi bérlő elköltözése és a területen lezajlott új építkezések miatt – az újvárosi szociális városrehabilitációs projektek jelentős mértékű dzsentifikációhoz vezettek. Ez azt jelenti, hogy egyfelől a városrész integrálódott a város szövetébe és javult az épített örökség védelme, másfelől néhány kiszolgáltatott helyzetben lévő család kiszorult erről a környékről.

A szociális városrehabilitációs projektnek és néhány spontán tendenciának (például az iskolázottság általános növekedésének) köszönhetően a város 2014–2020 közötti időszakra szóló Integrált Településfejlesztési Stratégiája már nem azonosított nagymértékben marginalizálódott városrészeket. Ennek ellenére Győr-Újváros szociális szempontból továbbra is kiszolgáltatottabb helyzetű, mint a város más részei. Emellett néhány elővárosi területen romlottak a lakosok társadalmi helyzetére vonatkozó mutatók, ami arra utal, hogy rossz társadalmi és foglalkoztatási helyzetű családok a belvárosból az elővárosi területekre költöztek.

Győr történelmileg erős oktatási ágazattal rendelkezik, különösen középfokú szinten (a második világháború előtt híres egyházi iskolák működtek itt, amelyeket 1948-ban államosítottak). A huszadik század elején a város lobbizott egy egyetemért; végül 1968-ban létrejött a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola, majd 1978-ban egy tanítóképző főiskola. 2002-ben az egyetemnél alacsonyabb szintű Műszaki Főiskola (a korábbi főiskola nevét megtartva) Széchenyi István Egyetemmé alakult, amely műszaki irányultságú. Magyarországon belül a város gazdasági pozíciója és felsőoktatásban betöltött helye továbbra sem áll egyensúlyban egymással. Bár a karok száma jelentősen nőtt és eléri a kilencet, számos oktató ingázik ahelyett, hogy Győrbe költözne. Ennek megfelelően az elmúlt évtizedekben jelentős városfejlesztési célkitűzés lett a város innovációs potenciáljának és oktatási helyzetének az egyetem révén történő erősítése. A 2007–2013 közötti uniós költségvetési ciklusban a magyar egyetemek közül a győri kapta a harmadik legmagasabb összegű (mintegy 40 millió eurós) fejlesztési támogatást egyetemi épületek és oktatási felszerelések felújítására és rekonstrukciójára. Az egyetem szorosan együttműködik az Audi Hungariával – egy egész kar szolgálja a jövő járműmérnökeinek képzését. A járműiparral való együttműködés mellett az egyetem 2016-ban európai és állami forrásokból létrehozott egy Felsőoktatási és Ipari Együttműködési Központot (FIEK). A központ célja a helyi ipar igényein alapuló alkalmazott kutatás megvalósítása.

A város pályázott a 2010. évi Európa Kulturális Fővárosa címre, de alulmaradt a dél-magyarországi Péccsel szemben. A pályázati dokumentum több infrastrukturális fejlesztést is felsorolt a város kulturális ágazatát érintően, amelyek nagy része mostanra legalább részben elkészült, köztük a Médiaközpont, piacok, új kiállítóhelyek, a zsinagóga felújítása, az új egyetemi könyvtár, valamint a folyópartok fokozott használata. A város új pályázatot nyújtott be a 2023. évi Európa Kulturális Fővárosa címre, amelyért Debrecennel és Veszprémmel áll versenyben. A győztest előreláthatólag 2018 decemberében választják ki. Az új pályázat arra épül, hogy a megkívánt infrastruktúra nagy része már rendelkezésre áll, egy új koncertterem, valamint egy kiállítási és konferenciaközpont (KOMFEX) kivételével, amelynek épületét a Modern Városok Program keretében tervezik felépíteni (ezt bővebben az utolsó fejezet tárgyalja).

Győr adott helyet a 2017. évi Európai Ifjúsági Olimpiai Fesztiválnak. A rendezvényhez szükséges megfelelő helyszínek biztosítása érdekében több sportcsarnokot felújítottak, létrejött egy új uszoda és sportközpont, valamint beruházások irányultak ideiglenes szálláshelyek létrehozására, ideértve egy egyetemi kollégiumot és egy lakóparkot, amelyet a rendezvény után értékesítettek. Az új sportinfrastruktúrát a tervek szerint hosszú távon magyar olimpiai edzőközpontként fogják használni. Ahhoz, hogy ezt a szerepet megfelelően el tudja látni, új sportszállóra van szükség, amelyet állami forrásokból terveznek felépíteni.

A város legutóbbi fejlesztési stratégiája (a 2014–2020 közötti időszakra szóló Integrált Településfejlesztési Stratégia) a gazdasági és infrastrukturális fejlesztés mellett nagy hangsúlyt fektet az életminőségre is. Ezek a szociális szférát érintő tervek az oktatási és a szociális intézmények (például óvodák, általános iskolák, kollégiumok, egyetemi kampuszok, kulturális intézmények, egészségügyi központok, sportlétesítmények, idősgondozási szolgáltatások) kapacitását és energiahatékonyságát hivatottak javítani.

Jövőbeni kihívások és lehetőségek

Kihívások:

A város gazdasága némileg továbbra is monofunkcionális, és az Audi Hungariánál folyó gyártás dominál benne. Ezért szorosan összekapcsolódik a gépjárműiparon belüli gazdasági ciklusokkal, amit olyan tényezők veszélyeztethetnek, mint az elektromos járművek terjedése, a potenciális gazdasági válságok, valamint a mesterséges intelligencián alapuló rendszerek alkalmazása. Ennek megfelelően a város legutóbbi fejlesztési stratégiája (a 2014–2020 közötti időszakra szóló Integrált Településfejlesztési Stratégia) célul tűzi ki a helyi gazdaság diverzifikálását.

A közép-európai régióban – és különösen Magyarországon – a nagyarányú kivándorlás miatt hiány mutatkozik a szakképzett munkaerőből. A kivándorlás Győrt is érinti. A munkavállalók jelentős része naponta ingázik Ausztriába és Szlovákiába. Ez a munkaerőhiány komoly akadályt állíthat a további gazdasági fejlődés útjába, és gátolhatja a jelenlegi életminőség fenntartását. A munkaerőhiányra leginkább érzékeny ágazatok közé tartozik az egészségügyi ellátás, a vendéglátás, valamint a kiskereskedelmi szolgáltatások területe. Szerencsére a város az erős helyi gazdaságnak köszönhetően képes megtartani a frissen végzett egyetemi hallgatók nagy részét, szemben a legtöbb magyar egyetemi várossal.

Győr funkcionális városi térsége folyamatosan növekszik, abból adódóan, hogy a gazdaság dinamikusan fejlődik, és a lakáspiacon nő a kereslet. A 2010-es években azonban minden korábban elindított térségi együttműködést drasztikusan lecsökkentettek és megszüntettek, ideértve a fent említett Centrope társulást, amelyből Győr kilépett. Erre annak ellenére került sor, hogy a növekvő gazdasági központnak előnyére válna az erősödő területi együttműködés.

A társadalmi depriváció mostanra felütötte fejét a lakótelepeken, amelyek hagyományosan társadalmilag vegyesebb összetételű környékek voltak. Emellett erősödik a területi szegregáció a város külső területein, ahol a lakóövezeti infrastruktúrához és szolgáltatásokhoz való hozzáférés korlátozott.

Jövőbeni lehetőségek:

Az agglomerációs térségben már zajlik egy diverzifikációs folyamat (az elsődlegesen lakóövezetben egyre több szolgáltatás és iparág telepedik meg), ami segíthet abban, hogy lényegesen kevésbé legyen szükség ingázásra.

Magyarország valamennyi nagyobb városa részt vesz a „Modern Városok Program” elnevezésű intézkedéscsomagban, amely kifejezetten a 23 megyei jogú városra irányul (Budapest kivételével), európai és nemzeti forrásokat ötvözve. A bírálók szerint a források rendelkezésre állása némileg bizonytalan, és az intézkedéscsomag egy „városfejlesztési kívánságlistának” tekinthető. A Győrrre vonatkozó csomag több potenciális projektet foglal magában: további elkerülő utak és hidak építését, a belváros közlekedési rendszerének korszerűsítését, a Győr és Dunaszerdahely közötti út négy-sávossá bővítését, egy intermodális központ létrehozását a pályaudvar körül, a városi színház felújítását és a kulturális infrastruktúra hiányzó elemeinek pótlását, valamint a városi fürdő és az állatkert fejlesztését, amely többé-kevésbé lezárult. Az intézkedéscsomagban szerepel emellett egy technológiai park létrehozása a Felsőoktatási és Ipari Együttműködési Központ bővítéseként. Ez a technológiai park nagy előrelépést jelentene afelé, hogy a város többé ne függjön ipari múltjától. Erősítené a kutatást és az innovációt, ami az elmúlt évtizedekben fontos célként szerepelt a város fejlesztési stratégiáiban. A technológiai park kutatási és tudásközpontként szolgálna, az egyetem városon belüli iparvállalatokkal való együttműködési kapacitásának bővülésére alapozva. A park mellett, hogy helyt adna az alkalmazott kutatásnak, induló innovatív vállalkozások inkubátoraként is működne az említett kutatások eredményei alapján.

A jövőbeni fejlesztések egy további célpontja a korábbi RÁBA gyár 60 hektáros területe, amely most barnamezős terület Győr szívében. A RÁBA jogutódja (a RÁBA Nyrt.) az egész területet egyetlen egészként kívánja hasznosítani. A földterület mérsékelten szennyezett, és már csak kevés épület áll rajta, ezért egyedülálló lehetőségeket kínál egy új városi negyed létrehozásához. A technológiai parkkal együtt ez a barnamezős terület a városfejlesztés egy magasabb fokára emelheti a várost.

Jegyzetek

- 1 Az 1996-os EXPO a tervek szerint Bécsben és Budapesten került volna megrendezésre. Több nagyobb város azonban akkoriban saját fejlesztési tervet készített annak meghatározása céljából, hogy miként tudna közvetve csatlakozni ehhez a fontos nemzetközi eseményhez. Az 1996-os EXPO megrendezését végül mindkét város lemondta, Budapest a szükséges pénzügyi források hiánya, Bécs pedig a lakosság ellenkezése miatt.
- 2 Magyarországon hagyományosan nem léteztek régiók; a közigazgatás középső szintjét 19 történelmi gyökerű megye alkotta. Az európai követelményeknek megfelelően hét fejlesztési régiót határoztak meg, amelyek az uniós szintű tervezés és programozás, valamint a statisztikai adatgyűjtés alapjául szolgálnak. E régiók szerepe 2004-ben erősödött, és jelentős szereplőkké váltak a regionális operatív programok forrásainak elosztása terén (2007 és 2013 között hét regionális operatív program létezett). Egyes régiók „organikusabb” egységek, míg mások túlnyomórészt mesterséges jellegűek. Győr a nyugat-dunántúli régió része, amely a „mesterséges” régiók közé tartozik, mivel a régiót alkotó három megye között csekély mértékű a területi kohézió, és a megyeszékhelyek és más nagyobb városok mindig versengtek egymással a régiós székhely szerepéért. 2010 után új nemzeti szintű központosítási folyamat indult meg a kormányzati struktúráról tekintve, amelynek során gyengültek a korábbi regionális fejlesztési tanácsok és ügynökségek, és a regionális helyett a megyei szintű fejlesztést erősítették. Azóta a hét NUTS 2 régió ismét csupán statisztikai adatgyűjtési szerepet tölt be, és földrajzi alanyként szolgál az uniós források elosztása tekintetében.
- 3 Az Interreg a régiók és a tagállamok közötti együttműködés erősítését célozta, az Európai Regionális Fejlesztési Alapból finanszírozott program.

Irodalom

Baseline study for the Development Concept and Integrated Urban Development Strategy of Győr (2014-2020)
http://innovacio.gyor.hu/cikk/gyor_megyei_jogu_varos_integralt_telepulesfejlesztési_strategiaja.html

Győr in Wikipedia <https://hu.wikipedia.org/wiki/Gy%C5%91r>

Integrated Urban Development Strategy of Győr 2007-2013, (Győr Integrált Városfejlesztési Stratégiája)
http://innovacio.gyor.hu/cikk/gyor_megyei_jogu_varos_kozeptavu_integralt_varosfejlesztési_strategiaja_ivs.html

Integrated Urban Development Strategy of Győr 2014-2020 (Győr Integrált Településfejlesztési Stratégiája)
http://innovacio.gyor.hu/cikk/gyor_megyei_jogu_varos_integralt_telepulesfejlesztési_strategiaja.html

National Territorial Development Concept, 2005 (Országos Területfejlesztési Konceptió)
<http://www.terport.hu/node/893>

National Development and Spatial Development Plan, 2014 (Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió) http://www.terport.hu/webfm_send/4616

Rechnitzer, J. 2016. A területi tőke a városfejlődésben, A Győr-kód (Spatial capital in urban development, The Győr-code), MTA RKK Studia Regionum Dialóg Campus szakkönyvek, 2016

Strategic Development Plan of Győr (2003-2004) (Győr Megyei Jogú Város Stratégiai Programja)
http://www.varosrehabilitacio.net/new/pdf/Gyor_strategiai_program.pdf

Tosics, I. 2005. "City Development in Central and Eastern Europe Since 1990: the Impact of Internal Forces". In F. E. Ian Hamilton, Kaliopa Dimitrovska Andrews, and Nataša Pichler-Milanović (eds): Transformation of cities in Central and Eastern Europe: towards globalization. The United Nations University Press, Tokyo; New York, 2005 <http://mri.hu/wp-content/uploads/2012/07/City-Development-in-Central-and-Eastern-Europe-Since-1990-the-Impact-of-Internal-Forces.pdf>

Web pages of: the municipality of Győr, the International Industrial Park, Győr-Gönyű Harbor, Pér Airport, Széchenyi István University of Győr

Gerőházi Éva közgazdász, a budapesti Városkutatás Kft. kutatóintézet kutatója. Szakterületei a lakáspolitikai és a városfejlesztés, különös tekintettel a társadalmi-gazdasági szempontokra. Részt vett a lakótelepek rehabilitációjával, a lakásállomány energiahatékonyságával és a városok zöldterületeinek fejlesztésével foglalkozó európai uniós kutatási programokban. Emellett magyar minisztériumok, önkormányzatok és nemzetközi szervezetek számára nyújtott segítséget városrehabilitációs, lakásfelújítási és társadalmi befogadásra irányuló programok kidolgozásához.

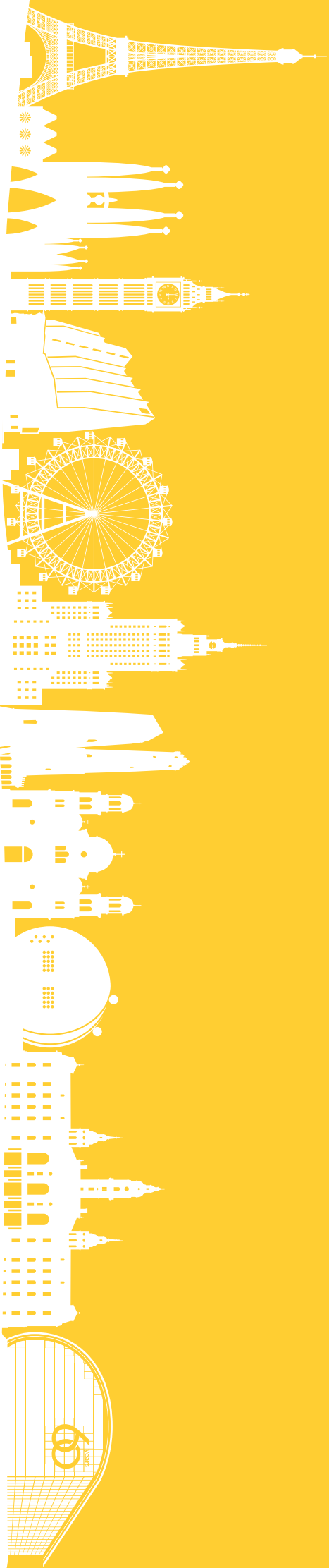
Tosics Iván a Városkutatás Kft. kutatóintézet egyik vezetője. Matematikus és szociológus (PhD) végzettséggel rendelkezik, oktató a Pécsi Tudományegyetem Politikatudományi Tanszékének doktori iskolájában. Az URBACT program tematikus pólusmenedzsereinek (programszakértőinek) egyike, a Lakáspolitikai-kutatók Európai Hálózata (European Network of Housing Research, ENHR) elnökhelyettese, az Európai Városkutatási Szervezet (European Urban Research Association, EURA) végrehajtó bizottsági tagja, és az *Urban Research and Practice* című folyóirat szakpolitikai szerkesztője.



Gerőházi Éva



Tosics Iván



**Európai
Beruházási
Bank**

az EU bankja