



1949

**A VÁROSREHABILITÁCIÓ TÁRSADALOMFÖLDRAJZI  
HATÁSAI DEBRECEN TÖRTÉNELMI BELVÁROSÁBAN  
A RENDSZERVÁLTOZÁSTÓL A 2020-AS ÉVEK ELEJÉIG**

Egyetemi doktori (PhD) értekezés

Szerző: Kecskés Tibor Ferenc  
Témavezető: Prof. dr. Kozma Gábor

DEBRECENI EGYETEM  
Természettudományi és Informatikai Doktori Tanács  
Földtudományok Doktori Iskola  
Debrecen, 2022

*Ezen értekezést a Debreceni Egyetem Természettudományi és Informatikai Doktori Tanács Földtudományok Doktori Iskola Társadalomföldrajz-területfejlesztés programja keretében készítettem a Debreceni Egyetem természettudományi/műszaki doktori (PhD) fokozatának elnyerése céljából. Nyilatkozom arról, hogy a tézisekben leírt eredmények nem képezik más PhD disszertáció részét.*

*Debrecen, 20. ....*

.....  
*a jelölt aláírása*

*Tanúsítom, hogy Kecskés Tibor Ferenc doktorjelölt 2021-2022 között a fent megnevezett Doktori Iskola Társadalomföldrajz-területfejlesztés programjának keretében irányításommal végezte munkáját. Az értekezésben foglalt eredményekhez a jelölt önálló alkotó tevékenységével meghatározóan hozzájárult. Nyilatkozom továbbá arról, hogy a tézisekben leírt eredmények nem képezik más PhD disszertáció részét.*

*Az értekezés elfogadását javaslom.*

*Debrecen, 20.. ....*

.....  
*a témavezető aláírása*

**A VÁROSREHABILITÁCIÓ TÁRSADALOMFÖLDRAJZI HATÁSAI  
DEBRECEN TÖRTÉNELMI BELVÁROSÁBAN  
A RENDSZERVÁLTOZÁSTÓL A 2020-AS ÉVEK ELEJÉIG**

Értekezés a doktori (Ph.D.) fokozat megszerzése érdekében  
a földtudományok tudományágban

Írta: Kecskés Tibor Ferenc okleveles földrajz-történelem szakos tanár

Készült a Debreceni Egyetem Földtudományok doktori iskolája  
(társadalomföldrajz-területfejlesztés programja) keretében

Témavezető: Prof. dr. habil Kozma Gábor, DSc

Az értekezés bírálói:

Dr. ....  
Dr. ....

A bírálóbizottság:

elnök: Dr. ....  
tagok: Dr. ....  
Dr. ....  
Dr. ....  
Dr. ....

Az értekezés védésének időpontja: 20... . . . . .

## Tartalomjegyzék

I. Bevezetés .....	6
I.1. A témaválasztás indoklása .....	6
I.2. Felhasznált anyagok és módszerek .....	9
I.3. Az értekezés célkitűzései .....	11
I.4. A dolgozat szerkezete .....	12
I.5. A vizsgált terület lehatárolása .....	13
II. A városrehabilitáció fogalma, típusai – szakirodalmi áttekintés .....	15
II.1. A városrehabilitáció fogalma és típusai .....	15
II.2. A városrehabilitáció különböző elemeinek áttekintése nemzetközi és hazai példák segítségével .....	19
III. A debreceni történelmi belváros rehabilitációjának kiváltó okai – az előzmények és az előkészítés szakasza az 1990-es években .....	26
III.1. A településmag történelmi fejlődése és a rehabilitációt kiváltó okok .....	26
III.2. A történelmi belváros rehabilitációjának előkészítése és az átépítésre vonatkozó tervek .....	31
IV. Debrecen történelmi belvárosának rehabilitációja – a rehabilitáció hatása az épített környezetre .....	37
IV.1. Tömbfeltárások és tömbrehabilitációk Debrecen történelmi belvárosában .....	37
IV.2. Sétaterek és sétalóutcák kialakítása a történelmi belvárosban .....	43
IV.3. A városrehabilitáció hatása a történelmi belváros morfológiai képére .....	47
V. A rehabilitáció hatása Debrecen történelmi belvárosának funkcionális szerkezetére .....	52
V.1. A központi funkciót betöltő városközpont területe (a város első igazgatási, pénzügyi-kereskedelmi, kulturális, oktatási és igazságügyi intézményeinek területe) .....	53
V.2. A történelmi belváros lakóterületei .....	58
V.3. A történelmi belváros egyéb funkciójú területei .....	63
VI. A történelmi belváros rehabilitációjának hatása Debrecen kulturális gazdaságára és a város turizmusára .....	70
VI.1. A felújított műemléki épületek szerepe a város kulturális gazdaságában és idegenforgalmában .....	70
VI.2. A rehabilitáció által érintett közterületek és kulturális intézmények szerepe Debrecen kulturális gazdaságának megerősödésében .....	74
VII. A sétálóövezetek kialakításának hatása a történelmi belváros közlekedési viszonyaira .....	79
VII.1. A személy- és tehergépkocsik közlekedése – forgalmi rend változásai és a parkolási problémák megszüntetésére tett lépések .....	80
VII.2. A városközpont átalakításának hatása a közösségi közlekedés fejlődésére .....	84
VII.3. A kerékpáros közlekedés lehetőségei – a kerékpárutak kialakítása .....	87

VIII. A városrehabilitáció hatása a történelmi belváros lakónépességének demográfiai mutatóira .....	89
IX. A lakosság véleménye a történelmi belvárosban lezajlott rehabilitációs folyamatokról .....	95
X. A városrehabilitáció folytatása – Új Főnix Terv és a Debrecen 2030 program .....	105
Összegzés és konklúziók .....	108
Summary and conclusions .....	114
Felhasznált irodalom .....	120
Nyomtatott sajtótermékek .....	132
Internetes honlapok, elektronikus hírportálok (a dolgozatban felhasznált weboldalak megjelölésével) .....	133
Felhasznált törvények, rendeletek, határozatok .....	135
Egyéb írott források, dokumentumok .....	136
Ábrák jegyzéke .....	136
Fényképek jegyzéke .....	138
MELLÉKLETEK .....	139
FÉNYKÉPGYŰJTEMÉNY .....	162

## I. Bevezetés

### I.1. A témaválasztás indoklása

A modern világ városainak fejlődésére számos dolog volt hatással az elmúlt száz-kétszáz év során. A jelenkori városfejlődést megalapozó ipari forradalom és vele együtt a gyáripár megszületése, a foglalkozási szerkezet változásai, a népességrobbanás és a vele járó demográfiai változások, a közlekedés fejlődése, az életmód átalakulása, valamint (egyebek mellett) a modern városi eszmék terjedése mind befolyásolták a települések fejlődését. Az elmúlt évszázadokban a Nyugat-Európából és Észak-Amerikából kiinduló, a településhálózatot érintő, a városok átalakulását eredményező folyamatok, ha különböző fáziskéséssel és eltérő mértékben-mélységben is jelentkeztek, hatással voltak a világ más részeinek urbanizációs folyamataira.

A 20. században (a városfejlődés negatív hatásaként) a világ fejlett országaiban, a városok egy részében a belvárosi területek leromlását, pusztulását lehetett megfigyelni.

Megítélésem szerint a belvárosi területek hanyatlása részben magyarázható a településfejlődés (városfejlődés) természetes folyamatával. Az egyes városrészek elöregedése és ebből fakadóan megújulásának (vagy megújításának) időről-időre jelentkező kényszere egy természetes folyamat. Ugyancsak természetes folyamatként fogható fel, hogy egy városrész nem csak az épületállományát és az infrastruktúráját tekintve, hanem demográfiai értelemben is elöregedhet.

Úgy gondolom, hogy a belső városrészek pusztulásának másik (lehetséges) oka a nem kellően átgondolt városfejlesztési koncepciókban, a rossz vagy téves várospolitikai döntésekben keresendő. Ezek következtében ugyanis a belső városrészek fejlesztésére kevesebb figyelem, és ami ezzel gyakran együtt járt, (sokkal) kevesebb pénz jutott. Az elöregedő és modernizációra szoruló ingatlanok felújítása helyett a befektetők (és sokszor a városvezetők) figyelme is a dinamikusn fejlődő (vagy más megközelítésben, a különböző prioritások alapján fejlesztendő) új városrészekre koncentráldott.

A negatív demográfiai folyamatokra ráerősít, hogy jobb életfeltételeket keresve, gyakran a magasabb iskolai végzettségű, magasabb jövedelemmel rendelkező fiatalabb korosztályhoz tartozók hagyják el az érintett városrészeket. Ennek következtében tovább romlanak a demográfiai mutatók: csökken az iskolázottság, nő az időskorúak, az alacsonyabb jövedelműek és a szociálisan rászoruló aránya, stb.. A felújítások elmaradása miatt a fokozatosan leromló, elértéktelenedő ingatlanokba sok esetben alacsony jövedelmű, esetleg kétes egzisztenciájú családok költöznek be. Mindez végső soron az érintett városrész(ek) megítélésének romlását, korábbi presztízsének csökkenését, a korábbi „jó hírnév” elvesztését, rosszabb esetben gettósodást, illetve a közbiztonság romlását eredményezi. Amennyiben az illetékesek nem lépnek időben és a belvárosi terület(ek) válsága eszkalálódik, akkor az negatív következményekkel járhat az egész település megítélése és fejlődése tekintetében.

A városközpontok, belvárosi területek hanyatlásának kérdése a világ különböző pontjain, megszámlálhatatlanul sok város vagy városi régió esetében jelent időről-

időre problémát. A belvárosi/városi válsággócok negatív hatása kihat, illetve kihathat környezetük, akár egy tágabb régió gazdasági életére, és végső soron nem kívánt társadalmi és politikai változásokat is eredményezhet. Globális jelenségről, globális problémáról van szó, amely ha nem is egy időben jelentkezik és nem is egyformán érint minden várost, de úgy vélem, a probléma komplexitása és tovagyűrűző hatásai különösen fontossá teszik a téma tárgyalását, és a válságkezelést az érintett területeken! A belvárosi területek válságával és annak kezelésével a legkülönbözőbb tudományágak képviselői (demográfusok, szociológusok, geográfusok, urbanisták, közgazdászok, politológusok, stb.) foglalkoznak.

A városközpontok romlásának és pusztulásának megállítására céljából az elmúlt évtizedekben nagyon sok tanulmány és terv született. Ahhoz, hogy egy-egy település fejlődjön, versenyképes maradjon, átgondolt fejlesztésre (például településfejlesztési koncepcióra) és az érintettek (városvezetők és a lakosság) valamint a beruházók (vállalkozók) összefogására, összehangolt munkájára van szükség.

Napjainkban már általánosan elfogadott nézet, hogy a pusztuló városrészek megújulása csak az érintett területek rehabilitációja révén valósulhat meg. A belvárosi területek megújulását, vonzóvá tételét kitűző tervek csaknem mindegyike az említett városrészek rehabilitációját és ezzel együtt revitalizációját tűzi ki célul.

Véleményem szerint az egyes (városi) területek válsága az épített (fizikai) környezet (amibe bele tartozik a vizsgált település műszaki infrastruktúrája is), a gazdasági környezet és a társadalmi környezet egymásra is hatással lévő, egymást is erősítő és éppen ezért gyakran együtt, többé-kevésbé egy időben jelentkező válságára vezethető vissza. Végső soron a környezet válsága az adott település jövőbeli kilátásait, fenntartható fejlődését teszi kétségessé, bizonytalaná. Úgy látom, hogy minél nagyobb egy válságba került településnek egy országon vagy régióon belüli gazdasági és társadalmi súlya, annál súlyosabb a környezetére gyakorolt hatása.

A belvárosi területek hanyatlása a magyarországi városok esetében is időről-időre súlyos problémaként jelentkezik. Városaink belvárosi területeinek fejlődését és válságát illetően több hasonlósággal találkozhatunk. A II. világháború romjainak eltakarítása után az újjáépítés, a Rákosi, majd a Kádár érára jellemző szocialista iparosítás és ennek hatására bekövetkező társadalmi változások, a demográfiai és szociálpolitikai háttérű tömeges lakásépítések, illetve a 80-as évektől a szocialista rendszer mind nyilvánvalóbb válsága többé-kevésbé hasonló fejlődési utat jelölt ki a magyarországi városok számára. Természetesen voltak olyan városok, amelyek a háborús borzalmakat jobban megszenvedték, olyanok is, ahol az iparosítás mélyebb nyomokat hagyott és voltak olyanok, ahol a pártpolitikai döntések gátolták vagy éppen fordítva, felgyorsították a fejlődést. A közösen átélt történelmi múlt képezi az alapját, de a jelenkor politikai környezete és gazdasági lehetőségei biztosítanak, ha nem is mindig teljesen azonos, de hasonló kereteket és feltételeket városaink fejlődése-fejlesztése számára.

A belvárosok válságát illetően országos szinten kijelenthető, hogy a rendszerváltozást megelőző évekre vált igazán súlyossá a helyzet. Még ha a városvezetők egy részében meg is fogalmazódott a szándék a belső városrészek rendbetételét illetően, ekkorra a rendszer anyagi tartalékai végkép kimerültek. (Szerencsére helyi szinten akadtak azért már abban az időben is pozitív példák:

Budapesten Középső-Ferencváros, vidéken többek közt Győr esete jelentett üde kivételt.)

A rendszerváltozás időszakára (a magyarországi városok többségéhez hasonlóan) Debrecen történelmi belvárosa is erősen lepusztult, kritikus állapotba került.<sup>1</sup> A II. világháború után, a szocializmus évtizedei alatt nemcsak az említett városrész városon belüli kivételezett helye, vezető szerepe homályosult el (gondolok itt a belváros infrastruktúrájának fejlettségére a kertségi városrészekkel szemben, vagy a csak az itt előforduló egykor modernnek számító bérpaloták nagy, tágas lakásaira, stb.), hanem az évszázados utcák ledózerolásával, a nagy lakótelepi építkezésekkel, megbomlott az évszázadok alatt kialakult harmonikus városi szövet is. A belvárosi területeket érintő, időközben bevezetett építési tilalom csak felgyorsította a történelmi belváros, a régi cívis világ pusztulását.

A romlás és a stagnálás időszaka egészen az 1990-es évek közepéig-végéig tartott. A 2000-es évek elejétől a város és a történelmi belváros egy része olyan ütemű fejlődésen ment keresztül, amely (talán kijelenthetem) a magyarországi városok közt is figyelemreméltónak számít. Ez az átalakulás-fejlődés volt az a folyamat, amely felkeltette bennem az érdeklődést! Az elmúlt 20-25 évben, a városban bekövetkező változások olyan sokrétűek és helyenként olyan mélyrehatóak voltak, hogy azokat számba venni is szinte lehetetlen. Éppen ezért doktori disszertációmban én is csak arra vállalkozhattam, hogy az említett változásoknak egy kis szeletét, a történelmi belváros átalakulását, mutassam be!

A fentiek szellemében doktori értekezésemben Debrecen történelmi belvárosának a rendszerváltás óta végbement rehabilitációját, a belváros átalakulását és azt a sokrétű folyamatot, amely mindezt kísérte szeretném feltárni és bemutatni.

Célkitűzésem közt szerepel, hogy Debrecen belvárosához kapcsolódva (beleértve az egész történelmi városmag területét) dokumentáljam magának a rehabilitációnak a folyamatát! Ennek háttérében részben az áll, hogy Debrecennel kapcsolatban az elmúlt két évtizedben nem jelent meg olyan tudományos igényű publikáció, amely kimondottan az adott városrész rehabilitációjának kérdésével, szemünk előtt zajló átalakulással, a város fejlődésében játszott szerepével és a változások összetett hatásaival foglalkozott volna. Éppen ezért doktori disszertációm hiánypótló műnek is számomra! Másrészt már a disszertáció megírása előtt, a téma feldolgozása során, folyamatosan újabb és újabb kérdések merültek fel bennem, melyek még egyértelműbbé tették számomra a kutatás jelentőségét!

---

<sup>1</sup> A doktori disszertáció nem csak Debrecen központi, kiskörutak által határolt, napjainkban hivatalosan is Belvárosnak nevezett részével foglalkozik! A kutatómunka kiterjedt a középkori eredetű városmag, a debreceni szakirodalomban gyakran „történelmi belváros” néven említett terület egészére! A vizsgált jelenségek és folyamatok különböző mértékben és súllyal voltak megfigyelhetők a szóban forgó területen, de az átalakulás (a városrehabilitáció) elsősorban a történelmi belváros központi részét (ahogy a szakirodalomban gyakran említik), a „városközpontot” vagy a napjainkban használatos hivatalos megnevezést használva a „Belváros” területét érintette. A vizsgált terület lehatárolásával és a megnevezések közti különbségekkel részletesebben az I.5. fejezetben foglalkozok.

## I.2. Felhasznált anyagok és módszerek

A doktori disszertáció megírásához a következő primer forrásokat használtam fel:

- Készítettem mélyinterjút, illetve fókuszcsoportos beszélgetésen is részt vettem olyan (szak)emberekkel, akik felkészültségük, a témában való jártasságuk révén tudtak a kutatási téma szempontjából lényeges, új ismeretekkel szolgálni.
- Kíváncsi voltam a vizsgált területen élők szubjektív véleményére, ezért egy általam összeállított kérdőív segítségével felmérést végeztem a vizsgált területen élők körében.
- Terepbejárások során, empirikus úton szerzett ismereteimet, illetve a terepbejárásokat dokumentáló fényképfelvételeket szintén felhasználtam a disszertáció megírásakor.

A doktori disszertáció megírásához felhasznált szekunder források a következők voltak:

- A városok és a városközpontok fejlődésével, átalakulásával és rehabilitációjával kapcsolatban mind a külföldi, mind a hazai szakirodalomban szinte megszámlálhatatlan számú publikáció jelent meg az elmúlt években, évtizedekben. Ide (a szekunder források közé) tartoznak a (nyomtatott és elektronikus formában megjelenő) a témához kapcsolódó (szak)könyvek, a tanulmány kötetekben megjelenő tanulmányok, különböző publikációs anyagok.
- Felhasználtam szakfolyóiratok, újságok, hírportálok nyomtatott és elektronikus változatainak híradásait.
- A kutatómunkát segítették a különböző állami- és közigazgatási szervek, kulturális és oktatási intézmények, egyesületek, stb. honlapjain fellelhető, illetve az általuk a rendelkezésemre bocsájtott adatok, (statisztikai) kimutatások, információk.
- Kutatómunkám során felhasználtam a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) 1970., 1980., 1990., 2001., 2011-es népszámlálási adatait. Továbbá megkértem (és a disszertáció megírásához felhasználtam) a Központi Statisztikai Hivatal Népszámlálási Főosztályától a 2011-es népszámlálás, valamint a Debreceni Járási Hivatal városrészekre lebontott adatait is. A legújabb népszámlálási statisztikák számadatai mellett munkámat szintén segítették a KSH által korábban kiadott statisztikai kiadványok.
- Debrecen Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Városfejlesztési Főosztálya (azon belül is a Műszaki Osztály, Városépítési Osztály, Várostervezési Osztály és a Városüzemeltetési Osztály) szintén fontos adatokkal, információkkal tudja a témában kutató szakembereket szolgálni.

Kutatásaim során számos, a társadalomföldrajz által használt kutatási módszert alkalmaztam. Kutatómunkám fontos részét képezte a szakirodalom (az írott források) tanulmányozása. Ez egy másodlagos forráselemzés, amely lehetőséget ad az információk összevetésére, az ismeretek bővítésére, a kutatási témában való elmélyülésre.

A szakirodalom tanulmányozásához hasonlóan a kvalitatív kutatási módszerek közé tartozik a különböző hivatalok, intézmények, szervezetek vagy egyesületek, stb. honlapjairól letölthető dokumentumok elemzése. Néhány esetben személyes megkeresés, telefon vagy elektronikus levél útján kértem információt, így vettem fel a kapcsolatot a Polgármesteri Hivatal Mikrofilmtárával, a KSH Népszámlálási Főosztályával, a Városvédő és -szépítő Egyesülettel, stb.

Fontosnak tartottam, hogy magam is találkozjak, beszéljek olyan emberekkel, akik valamilyen formában részesei voltak vagy ma is részesei, érintettjei azoknak a folyamatoknak, amelyek a (közel)múltban vagy jelenleg is szerepet játszottak-játszanak Debrecen belvárosának átalakulásában. Szintén a kvalitatív módszerek közé tartozik a város történetét jól ismerő helytörténet kutatóval készített mélyinterjú. Akivel nem tudtam személyesen találkozni, annak írásban tettem fel kérdéseimet, így kaptam válaszokat a kérdéseimre például a város főépítésztől. A városvédők elnökével egy fókuszcsoporthoz interjú készítése során tudtam beszélni.

Empirikus úton szerzett ismeretekre tettem szert a vizsgált időszakban végzett terepbejárások során. Az elmúlt években egyre tudatosabban terveztem a belvárosi a terepbejárásokat, a történelmi belváros „feltérképezését”. A terepbejárások során szerzett ismeretek egy részét az ábrák szerkesztése során is fel tudtam használni. Egyebek mellett ennek alapján készítettem el a dolgozatban is látható, a kerékpárút-hálózatot ábrázoló térképet. A terepbejárások eredményeként született meg az a fotóanyag, amely egy része a doktori disszertációban is bemutatásra kerül.

Debrecen lakónépességre vonatkozó (városi szintű) statisztikai adatokhoz a KSH korábbi népszámlálásokkal kapcsolatos kiadványaiból, viszonylag könnyen hozzá lehet jutni. Ezeken túl, szerettem volna a történelmi belváros különböző területein (városrészein) élők demográfiai adatait közelebbről megvizsgálni, azokat egymással összevetni. Nem csupán az egyes városrészekben élők száma, kor és nem szerinti összetétele, hanem az iskolai végzettség szerinti megoszlása, gazdasági aktivitása is érdekelt. Az ilyen mélységű adatok összegyűjtésében nagy segítségemre volt a Központi Statisztikai Hivatal Népszámlálási Főosztálya. A KSH-tól kapott adatokat táblázatokba rendezve, valamint saját magam által szerkesztett diagramok segítségével értékeltem ki és mutatom be.

A népszámlálási adatok és a kérdőíves felmérés válaszainak kiértékeléséhez diagramokat szerkesztettem. A gyakorisági eloszlás grafikus ábrázolása céljából leggyakrabban kör- és oszlopdigramot, illetve hisztogramot készítettem. (Az oszlopdigramok a kvalitatív adatok ábrázolására, míg a hisztogramok a kvantitatív adatok ábrázolására szolgálnak – [hu.strephonsays.com](http://hu.strephonsays.com)).

A debreceni belváros rehabilitációjával, illetve a fejlesztési tervekkel kapcsolatban a médiában viszonylag gyakran találkozhatunk a városvezetés „hivatalos” álláspontjával. Én azonban kíváncsi voltam a belvárosban élők (szubjektív) véleményére is! Éppen ezért, a vizsgált területen élők körében 2017-ben és 2019-ben kérdőíves felmérést végeztem. A mérhetőség végett kvantitatív kutatási módszert, kérdőíves (survey) technikát alkalmaztam ([www.mersz.hu](http://www.mersz.hu)). A válaszadók döntő többsége szóbeli kikérdezés (kérdezőbiztos általi lekérdezés) útján adott választ az előre megfogalmazott kérdésekre, de néhány esetben kénytelen voltam (barátok, ismerősök segítségével is igénybe véve) az önkitöltős formát alkalmazni. A

mintavételezésnél arra törekedtem, hogy a történelmi belváros különböző részéről, jellegzetes beépítési módú területeiről kapjak adatokat, információkat. Az is fontos szempont volt, hogy a régi építésű, felújításra váró épületekben, a felújított lakásokban, illetve az újonnan épített társasházakban lakók véleményét egyaránt megismerhessem. Annak ellenére, hogy a megkérdezettek felkeresése a lakóházak kora és típusa szerint egy megtervezett, alapjában véve tudatos választás volt, a kérdőívvezés során a válaszadók kiválasztása már az egyszerű, véletlenszerű mintavételi módszer alapján történt.

A begyűjtött, rendelkezésemre álló adatokat számítógép segítségével dolgoztam fel. Az adott időpontokra vonatkozó állapotot, illetve a változásokat a szövegben előforduló, számítógépes programok segítségével szerkesztett ábrák (térképek, diagramok stb.) és a mellékletben előforduló képek szemléltetik.

Az adatok számítógépen való feldolgozásában, különböző diagramokon való megjelenítésében a Microsoft Excel program volt segítségemre. Így szerkesztettem a vizsgált terület demográfiai viszonyait bemutató nyolcadik és a kérdőíves felmérés eredményeit ismertető kilencedik fejezetben található diagramokat.

A kartográfia segítségével (ahol szükségesnek láttam) a szövegben megfogalmazottak egy részét térképen is megjelenítettem. Térképek szerkesztéséhez a Microsoft Paint és a LogoMotion képszerkesztő programokat használtam. Egyebek mellett a statisztikai adatbázisokban szereplő értékeket, a kérdőíves felmérés eredményeinek egy részét, illetve a terepbejárások során szerzett empirikus kutatások tapasztalatait is feldolgoztam térképek segítségével.

A dolgozatban felhasznált képmellékletek nagy részét magam készítettem, illetve internetes forrásokból töltöttem le, esetleg nyomtatásban megjelent dokumentumokból kerültek digitalizálásra. A dolgozatban felhasznált fényképek során arra törekedtem, hogy minél nagyobb arányban legyenek az általam készített képek.

Összeségében arra törekedtem, hogy a doktori dolgozatban megfogalmazott gondolatok és a bemutatásra kerülő ábrák saját kutatásaim eredményeiből származzanak, azokra épüljenek.

### **I.3. Az értekezés célkitűzései**

Doktori dolgozatomban kettős célt tűztem ki magam elé. Egyrészt be akartam mutatni a történelmi belvárosban lezajlott városrehabilitációs folyamatokat (ismereteim szerint eddig nem készült ilyen témájú, tudományos igénnyel jelentkező munka), valamint – természetesen elsősorban saját szemszögből – értékelni is kívántam azokat. Másrészt a következő kérdésekre kerestem a választ:

1. Milyen jelentősebb rehabilitációs projektek valósultak meg Debrecen történelmi belvárosában az elmúlt két évtizedben, és ezek milyen kapcsolatban voltak a köztér-átalakítás területén tett lépésekkel?
2. Hogyan befolyásolták a rehabilitációs projektek a vizsgált terület funkcionális szerkezetét?

3. Mennyiben befolyásolta a város kulturális gazdaságának megerősödését a vizsgált városrész rehabilitációja?
4. Milyen hatással volt a történelmi belváros rehabilitációja a közlekedési infrastruktúrára?
5. Hogyan változtak a vizsgált időszakban a történelmi belváros demográfiai viszonyai?
6. Mi a véleménye a történelmi belvárosban lakóknak a vizsgált városrész rehabilitációjával kapcsolatban?

#### **I.4. A dolgozat szerkezete**

A megfogalmazott kérdések alapján történt a doktori dolgozat fejezetekre osztása. A dolgozat szerkezetét tekintve egy bevezető és egy összefoglaló rész mellett tíz fejezetből áll.

A második fejezetben kerül sor a (város)rehabilitáció különböző típusainak a bemutatására, lehetséges pozitív és negatív hatásainak az ismertetésére. A felhasznált szakirodalmon keresztül felvázolom a nemzetközi és a magyarországi városrehabilitációs projektek eredményeit, tapasztalatait.

A harmadik fejezetben fogom ismertetni, hogy Debrecen belvárosa esetében milyen történelmi előzmények, illetve okok vezettek a rehabilitációhoz. Az előkészítés szakaszát bemutatva, melyek voltak azok a területek, ahol a rehabilitáció beindítását a legsürgetőbbnek tartották és ezekkel kapcsolatban milyen tervek születtek.

Az utóbbi több mint két évtizedben Debrecen történelmi belvárosa jelentős változáson, átalakuláson ment keresztül. A negyedik fejezetben a városrehabilitációnak az épített környezetre gyakorolt hatását fogom bemutatni. Ennek keretében elemzem, milyen jelentősebb tömbfeltárásokra, tömbrehabilitációs projektek megvalósítására került sor. Megvizsgálom, hogy a belváros rehabilitációja során az egyes közterületek sétáló övezetté alakítása és az épültrekonstrukciók milyen változásokat eredményeztek.

Az ötödik fejezetben a morfológiai változások mellett, a városrehabilitációnak a történelmi belváros funkcionális szerkezetére gyakorolt hatását, a vizsgált terület funkcionális átalakulásában játszott szerepét fogom bemutatni.

A hatodik fejezetben a sétálóövezeteknek (benne az újjászülető, illetve új városi tereknek, mint rekreációs, multifunkciós tereknek) a város kulturális gazdaságára gyakorolt hatását mutatom be. Ebben a fejezeten esik majd szó a felújított (esetleg új funkciót kapó) műemléki épületek kulturális gazdaságban betöltött szerepéről.

A hetedik fejezetben a közlekedési infrastruktúrát, a közlekedési hálózatokat érintő változásokat (többek közt a gyalogos övezetek kiterjesztésének a járműforgalomra gyakorolt hatását) fogom megvizsgálni. A nyolcadik fejezetben kerül bemutatásra a városrehabilitációnak a lakónépesség összetételére, demográfiai változásaira gyakorolt hatása. A kilencedik fejezetben mutatom be egy, a vizsgált területen élők körében végzett, kérdőíves felmérés eredményeit-tapasztalatait. A tizedik fejezetben, a folyamatban lévő, illetve a közeljövőben megvalósuló fejlesztésekről, fejlesztési tervekről kívánok egy rövid áttekintést adni.

A disszertációt záró összegzésben egy számvetést készítek a változásokról és azok hatásairól. Építve a dolgozat fejezeteiben ismertetett tényekre és kutatási eredményekre, igyekszem választ adni azokra a kérdésekre, amelyeket a bevezetőben feltettem. Debrecen belvárosának rehabilitációjával kapcsolatban itt összegzem álláspontomat és teszek javaslatot a jövő fejlesztendő területeit és fejlesztési lehetőségeit illetően.

Munkámban nem csupán a tények közlésére szeretnék hagyatkozni, hanem önálló kutatási eredményeimre támaszkodva szeretném saját véleményemet is kifejtetni a változásokkal kapcsolatban.

Úgy vélem ahhoz, hogy megismerjük és megértsük Debrecen ezredforduló utáni átalakulását, fejlődését mindenképpen szükség van olyan kutatómunkára és olyan szintetizáló elemzésre, amelyre e sorok írója vállalkozott. Dolgozatommal szeretnék hozzájárulni a városban folyó változások megismeréséhez, a folyamatok megértéséhez.

## **I.5. A vizsgált terület lehatárolása**

A vizsgált terület földrajzi lehatárolása segített abban, hogy pontosan meghatározzam, mely területet érint a kutatás. Doktori dolgozatom esetében a vizsgálatba bevont belvárosi terület határának kijelölése történeti, funkcionális-morfológiai és közigazgatási szempontok figyelembe vételével történt.

Debrecenben belvárosának fogalma alatt (a korábban széleskörben elterjedt megfogalmazás szerint) az egykor sánccal és árokkal körbevett középkori eredetű városmag területét értettük. Ennek középkori eredetére utalva használta a kutatók többsége (egyebek mellett) a „történelmi belváros” (*Kozma, 1994a*), „történeti városmag” (*Borsy, 1984; Módy, 1984*), „ösi városmag” (*Korompai, 1994; Sági, 1986*), esetleg a „történelmi városközpont” (*Veress, 1986*) meghatározást-megnevezést. Az említettek mellett, a köznyelvi szóhasználatban, napjainkban kezd elterjedni az „óváros” kifejezés használata. Ezzel a megjelöléssel elsősorban (ingatlan)hirdetésekből, ritkábban vállalkozások neveiben találkozhatunk. Véleményem szerint, Debrecen esetében ennek a megjelölésnek, illetve elnevezésnek nincs semmilyen történeti alapja, ezért használatát helytelennek tartom!

Egyes tanulmányokban a kutatók a belváros területén belül, elsősorban annak központi fekvéséből kiindulva, a funkcionális és morfológiai eltérésekre utalva használták a „városközpont” kifejezést (*Filippinyi – Papp, 1997; Kozma, 1998; Sági, 1972, 1981; Süli-Zakar, 1997*). A városközpont alatt általában a belváros központi fekvésű, nagyvárosias megjelenésű, közigazgatási, kereskedelmi, valamint kulturális funkciót (központi funkciót) betöltő részét értették. Területileg ide sorolták a főutcát (Piac utca) és az abba betorkolló mellékutcák rövid, felső szakaszát. Annak ellenére, hogy viszonylag széles körben elterjedt a városközpont fogalmának használata, területének egzakt lehatárolására (részben a telektömbök korábbi kialakítása, részben a hiányzó összekötő utak miatt) nem kerülhetett sor. A központi funkciót betöltő belső városrészszel szemben különböztetik meg a hagyományos értelemben vett belváros elsődlegesen lakófunkcióval rendelkező, kisvárosias karakterű területeit. Míg funkcióját tekintve az előző a városközpont, addig az utóbbi a belső lakóöv területének felel meg.

A városközpont területe többé-kevésbé egybeesik a „Belváros” napjainkban használatos, az önkormányzat által meghatározott területével (*Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzatának 92/2004. /IV. 22./ és 282/2005. /XI. 17./ Kh. határozata belterületi településrész (városrész) elnevezésekről – 1-2. melléklet*). A „Belváros” mesterségesen kijelölt területének határa (szakítva a korábbi gyakorlattal) már csak a történelmi városmag legbelső részére, a kiskörutak által határolt városrésze terjed ki. A belső városmagot vagy városközpontot nyugatról elkerülő úgynevezett nyugati kiskörút északi szakasza e dolgozat megírásáig nem készült el. Ez azt jelenti, hogy a Belváros nyugati határának egy része egyelőre csak elméletileg létezik.

Függetlenül attól, hogy mely kutató, hol húzta meg a belváros határát, Debrecen szívében, a Nagytemplom előtt elhelyezkedő teret (hivatalosan Kossuth tér) tekintik egyöntetűen a város, központi terének (főtér) (*Kozma, 1996., Szendrey, 1984.*).

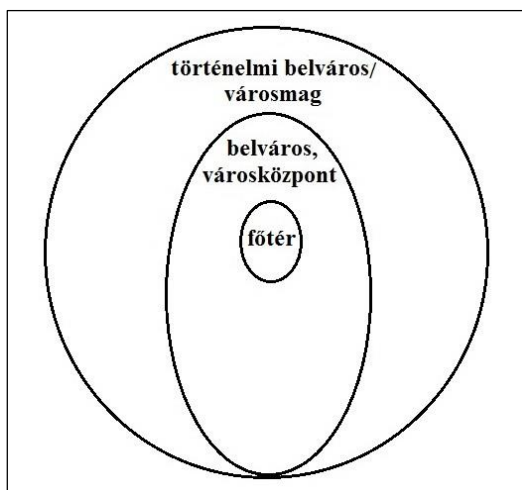
Annak ellenére, hogy vizsgálataim elsősorban a kiskörutak által határolt belváros területére fókuszáltak, kutatásaim egy része a hagyományos értelemben vett történelmi belváros területeire is kiterjedt. Debrecen esetében a belváros fogalmának napjaink hivatalos megfogalmazásától tágabb értelmezése, lehetőséget biztosít olyan belvárosi területek összehasonlítására, amelyek az elmúlt fél évszázadban egymástól igen eltérő fejlődési utat jártak be. Végző soron a vizsgálatba bevont terület határát (amelynek térképen való megjelenítését megnehezíti az 1970-80-as évek nagy, a történelmi városmag területét is érintő építkezései) az egykori városárok elméleti nyomvonala jelöli ki (*1. ábra*).



1. ábra: Vizsgálatba bevont terület városon belüli elhelyezkedése és határa;

Forrás: saját szerkesztés

A doktori dolgozatomban a továbbiakban nem teszek különbséget a belváros kis-és nagybetűs névleírásai közt. A belvárosról elsősorban, mint a kiskörutak által határolt területi (és nem igazgatási) egységről lesz szó és ezért csak ez utóbbi kihangsúlyozásakor fogom a nagybetűs írásmódot használni! Ugyanerre a területi egységre (a belváros szinonimájaként) használom majd a (korábban a szakirodalomban is széles körben elterjedt) „városközpont” kifejezést. Az egykori városárok területén belül elhelyezkedő településrésze a „történelmi belváros”, esetleg a „történelmi városmag” kifejezések szerepelnek majd a dolgozatban. Az előbb leírtak alapján így (részben a fogalmi átfedések feloldása végett) a következő területi lehatárolást és elnevezéseket fogom alkalmazni (2. ábra).



2. ábra: Történelmi belváros/városmag - belváros/városközpont – főtérr egymáshoz viszonyított helyzete Debrecenben; Forrás: saját szerkesztés

## II. A városrehabilitáció fogalma, típusai – szakirodalmi áttekintés

### II.1. A városrehabilitáció fogalma és típusai

Városrehabilitációra olyan (bel)városi területeken kerül sor, ahol az előregedő és magára hagyott, pusztuló épületállomány, valamint annak környezete felújításra, modernizációra szorul. A rehabilitációra szoruló területeken az épületek többségét az átlagostól kisebb lakásméret, az alacsonyabb komfort fokozat jellemzi továbbá az, hogy évtizedek óta nem estek át komolyabb felújításon. A korszerűtlen (esetleg hiányos) infrastruktúra, valamint a szolgáltatások alacsony színvonala szintén jellemzője a pusztuló városrészeknek.

A leromlott, sokszor egészségtelen lakókörnyezetben csak az alacsonyabb jövedelmű, hátrányos helyzetű családok maradnak. Jellemzően kedvezőtlen demográfiai mutatókkal (előregedő népesség, alacsony jövedelműek és alacsony iskolai végzettségűek magas aránya, stb.) kell szembe néznie az érintett önkormányzatoknak. A kedvezőtlen demográfiai mutatókhoz sok esetben különböző

szociális problémák (a támogatásra szorulóknak magas száma, önkényes lakásfoglalók megjelenése, bűncselekmények számának emelkedése, stb.) társulnak.

Idővel a belső, leromlott városrészek fizikai és társadalmi megújítását/átalakítását már nem lehet tovább halogatni, és szükségessé válik az érintett területek/városrészek rehabilitációja. (A városok, illetve városrészek megújulásával kapcsolatban a nemzetközi, angol nyelvű szakirodalomban az *urban regeneration* és az *urban renewal* kifejezések használata terjedt el.)

Általában minden, a városok megújulásával-megújításával foglalkozó tanulmány igyekszik egyfajta értelmezést, meghatározást adni a városrehabilitációt illetően. Roberts szerint a városrehabilitáció egy olyan, minden részletre kiterjedő egységes (integrált) látásmód és cselekvéssor, amely elvezet a városi problémák megoldásához, és amely arra törekszik, hogy a változásra kijelölt terület gazdaságában, a fizikai környezetben, a társadalomban és a környezet állapotában fejlődéshez vezessen (Roberts, 2000). Más szerzők véleménye szerint a városmegújulás egy olyan folyamat, amely a városi környezet (vagy terület) javítására, helyreállítására vagy újrakezeltetésére szolgál (Egolyum – Emoh, 2017). Egy másik, tágabb (és egyben komplexebb) megközelítés értelmében a városrehabilitáció egy olyan közpolitika, amely kísérletet tesz a gazdátlan, üres területek és épületek előnyös hasznosítására, javítja (fejleszti) a városi környezetet, létrehozza a foglalkoztatás új formáit és megpróbálja kezelni a szociális problémákat (Couch – Fraser – Percy (szerk.), 2003).

A városrehabilitáció vagy városfelújítás (városrekonstrukció) alatt Egedy Tamás és Kovács Zoltán megfogalmazása szerint „a leromlott állapotú városrészek lakóházainak és lakásainak, közösségi intézményeinek és infrastruktúrájának felújítását értjük, amelynek során törekedünk arra, hogy a városrész jellegzetes szerkezetét, beépítési módját és épületállományának értékes részét megtartsuk” (Egedy – Kovács, 2005, 9. old.). Lényegében hasonló meghatározást olvashatunk a Csanádi Gábor és munkatársai által közösen jegyzett egyik tanulmányban is. E szerint a városrehabilitáció nem más, mint a „meglévő szerkezet [itt tömb- vagy utcaszerkezetre gondolhattak a szerzők – megjegyzés tőlem] és épületek döntő részének megtartásával, esetleg egy-egy bontással, vagy kisebb szerkezeti módosítással járó felújítás” (Csanádi et al, 2009, 204. old.). Süli-Zakar szerint „a rehabilitáció a meglévő épületek rendbetételét, felújítását jelenti - az elavult, fel nem használható épületállomány bontása mellett” (Süli-Zakar, 1996, 252. old.). Meggyesi is az épületek felújításából indul ki, szerinte „rehabilitációról csak akkor beszélhetünk, ha az átépítés során a régi épületek többsége megmarad, és funkcióváltás mellett megújul” (Meggyesi, 2005, 258. old.). A funkcióváltás pedig, mint később látni fogjuk, nagy jelentőséggel bír egy-egy rehabilitációs program megvalósítása során. Soóki-Tóth Gábor a városrehabilitációt, mint egy átfogó jövőkép megvalósítása érdekében tett intézkedési-rendszer definiálja, „amelynek célja a sajátosan városi problémák helyben történő megoldása, törekedve az érintett területek gazdasági, társadalmi és környezeti helyzetének fenntartható módon történő javítására” (Soóki-Tóth, 2005, 63. old.). Debrecen településszerkezeti tervében a rehabilitációs területek közé sorolják azokat a területeket, ahol „az épületállomány zöme megmarad, de fizikai és szellemi (tartalmi, használati, esztétikai) tekintetben”

környezetükkel együtt felújításra kerülnek (*Debrecen településszerkezeti terve, 2000.*).

A kiüzött cél (mármint az épületek és a közterületek felújítása, jobb életfeltételek megteremtése, társadalmi szegregáció csökkentése stb.) eléréséhez többféle rehabilitációs modell segítségével juthatunk el.

A szociológus Tomay Kyra szerint a pozitív irányú átalakulás egyik lehetséges modellje az úgynevezett közterületi rehabilitáció. Ennek lényege, hogy a települési önkormányzat az egyes közterületek (utcák vagy utcaszakaszok, terek) felújítása révén törekszik egy élhetőbb lakó és egy vonzóbb befektetői környezet kialakítására. Az önkormányzatok kezdeményezte felújítások révén javul az érintett közterületek megítélése, nő az értékük. A lakóingatlanok és az üzlethelyiségek felújítása már többnyire a lakóközösség, illetve a befektetők – vállalkozók feladata. Ez a modell többnyire a sűrűbben beépített, jó „adottságú” (jó elhelyezkedésű, jó befektetési lehetőséget kínáló, sok esetben turisztikai szempontból is figyelmet érdemlő) területeken valósíthatók meg.

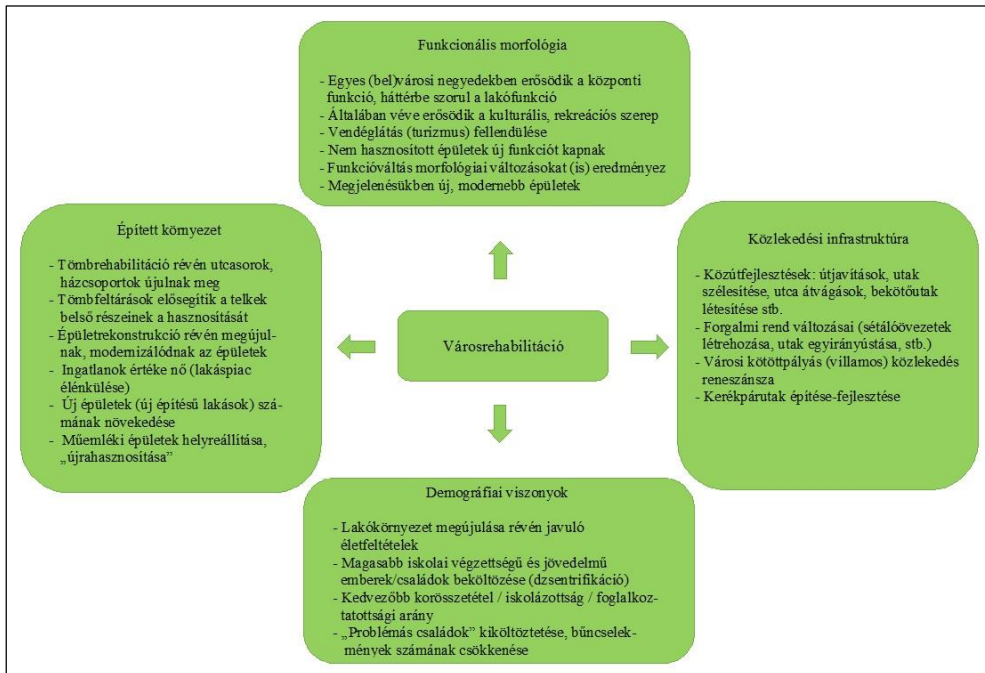
Egy másik modell a rossz állapotú, korszerűtlen, alacsony komfortú ingatlanok bontása révén kívánja elérni a kiüzött célt. Elsősorban olyan helyen képzelhető el ez a típusú beavatkozás, ahol egy többnyire rendezett képet mutató környezetbe néhány, rosszabb állapotban lévő (lakó)ingatlan ékelődik be. Ezzel a módszerrel az adott terület „szociális konfliktusai” is megszüntethetők. A lebontott ingatlanok helyén pedig sokszor értékes, jó befektetési lehetőségeket nyújtó területek szabadulnak fel. A két modell közti átmenetet képez az a rehabilitációs stratégia, amikor a bontások mellett törekednek a valamilyen szempontból fontos vagy értékes épületek, a műemléki vagy/és természeti környezet megőrzésére is. Bármelyik modellt is alkalmazzák a szakemberek a rehabilitációk során, a fejlesztések hatással vannak tágabb környezetükre, azt felértékelve befektetőket vonzanak oda (*Tomay, 2010*).

A rehabilitációs projekteknek azonban vannak sajátos csoportjai is. Ide tartoznak például az olyan rehabilitációs programok, amikor viszonylag kis területre terjed ki a megújulás (*spotlight renovation*). Azonban az elérni kívánt (vagy a már elért) eredményt (is) veszélybe sodorhatja, ha túl kicsi területre terjed ki a megújulás. Ismerünk olyan projektet, amikor a „munka kis léptéke, talán a rossz adottságú környék miatt” az „üzenet” nem hatott a környezetre (*Tomay, 2010, 78. old.*).

A rehabilitációs projekteken belül sajátos csoportot képvisel az úgynevezett „puha” rehabilitációs program (*soft urban renewal*), amelynek egyik célja a dzsentifikáció megelőzése és olcsóbb lakások biztosítása a felújított területeken. Kohlbacher és szerzőtársa szerint a „puhább” rehabilitáció alkalmasabb módszer az olyan területek megújítására, ahol a régi épületállomány lakásait kívánják felújítani és az anti-szegregációs hatása miatt is jelentős szereppel bír (*Kohlbacher – Reeger, 2010*).

A tapasztalatok a hasonlóságok mellett azt mutatják, hogy a városrehabilitációt illetően „nincsenek egységesen követendő univerzális stratégiák és modellek”, hanem „a helyi stratégiák kidolgozása és a célkitűzések megfogalmazása során mindig figyelembe kell venni a helyi (országos, regionális, lokális) viszonyokat és sajátosságokat” is (*Egedy, 2009, 57. old.*). Más szerzők is az egyes országok rehabilitációs projektjeiben meglévő különbségekre hívják fel a figyelmet (*Couch et al.; 2011, Kubánková, 2019*).

Saját megfogalmazásom szerint a városrehabilitáció célja általánosságban egy terület negatív környezeti, gazdasági, demográfiai folyamatainak a megállítása és egy élehető, a kor követelményeinek megfelelő (városi)környezet kialakítása. A városrehabilitáció magában foglalja a fizikailag menthetetlen, életveszélyessé váló épületek bontását, a megtartani kívánt épületek rekonstrukcióját, az épületek (ingatlanok) és környezetük egy részének új tartalommal (funkcióval) való megtöltését, hasznosítását, valamint az infrastruktúra szükséges modernizációját is. Ehhez még hozzátehetjük, hogy a rehabilitációs programok révén csökkenthetők/megszüntethetők a meglévő környezeti, társadalmi és szociális problémák, javul a terület megítélése, nő az ingatlanok értéke, a városrész gazdasági teljesítőképessége. Úgy gondolom, hogy a városrehabilitáció egy olyan tudatos, komplex, előre eltervezett cselekménysor, amelynek hatásai sokrétűek lehetnek. A városrehabilitációnak egyaránt pozitív hatása van az épített környezetre, az infrastruktúra (azon belül is leglátványosabb módon a közlekedési infrastruktúra) fejlesztésére-átalakítására, a funkcionális morfológiára valamint a népesedési mutatókra-folyamatokra (3. ábra).



3. ábra: Városrehabilitáció környezetre gyakorolt hatása; Forrás: saját szerkesztés

Megítélésem szerint, egy-egy ingatlan felújítása (az épületek renoválása) részét képezi vagy képezheti ugyan egy rehabilitációs projektnek, de azok általában egy-egy városnegyed, lakó- vagy épülettömb felújításához (tömbrehabilitációjához) kapcsolódnak, melynek során nemcsak küllemében, hanem tartalmát, funkcióját tekintve is megújul, átalakul a vizsgált terület.

Ami a városrehabilitációk társadalmi hatását illeti, meglátásom szerint egy rendezettebb, élhetőbb (lakó)környezet elősegíti a lakónépesség részleges vagy teljes kicserélődését, a társadalmi megújulást, a dzsentifikáció folyamatát.

Tapasztalataim szerint az egyes városrészek megújítása, a városrehabilitáció egy többszereplős, több lépcsőből álló folyamat, amelyben egyaránt szerepet kaphat a lakossági kezdeményezés, az önkormányzat részéről megfogalmazott szándék, valamint a befektetők és beruházók üzleti érdekei.

Úgy gondolom, hogy (lakó)környezet megújulása, illetve a gazdasági-társadalmi megújulás hozzájárul az adott városrész újraélesztéséhez-újraéledéséhez (idegen szóval: revitalizációjához), a fenntartható fejlődés biztosításához, végső soron egy pozitív jövőkép kialakításához is.

## **II.2. A városrehabilitáció különböző elemeinek áttekintése nemzetközi és hazai példák segítségével**

A nemzetközi és a hazai szakirodalomban az elmúlt több mint fél évszázadban nagyon sok szakcikk, tanulmány, könyv, stb. jelent meg a lepusztult, felújításra szoruló és elértéktelenedő (bel)városi negyedek átalakításával, rehabilitációjával kapcsolatban. A különböző tudományterületeket képviselő és a különböző problémákra fókuszáló szakemberek által írt művek jelentős száma miatt az alábbiakban csak (egy szubjektív válogatásra épülő) vázlatos ismertetésre teszek kísérletet.

A publikációk egy része szorosan kapcsolódik a városfejlődés témaköréhez, melynek egyik (negatív) következménye éppen a belvárosi területek leromlása volt. A nyugat-európai és az észak-amerikai városfejlődéssel hozható összefüggésbe, hogy a 20. század közepére a túlszűfoltta váló, társadalmi, közlekedési és környezeti problémákkal küzdő, vonzerejüket fokozatosan elvesztő városközpontok jövője sok esetben bizonytalanra vált. Miközben a városok többségében ebben az időszakban „a fejlesztési energiákat új területek beépítésére koncentrálták, a történelmi városrészek leromlottak” (*Meggyesi, 1994, 23. old.*). Ennek következményeként, hogy egyre kevesebb beruházás, fejlesztés történt a belvárosi negyedekben, kezdetét vette (karbantartás hiányában) az épületállomány romlása, a (lakó)ingatlanok elértéktelenedése, a slumosodás. (A városfejlődés különböző szakaszainak a tanulmányozását-ismeretét azért tartom fontosnak, mert az egyes városfejlődési szakaszok más-más hatással vannak a belvárosi területek átalakulására-fejlődésére.)

A városfejlődést, a városfejlődés szakaszait vizsgálták a holland iskolát képviselő Leo Van den Berg és szerzőtársai az *Urban Europe* című, 1982-ben kiadott könyvükben (*Van den Berg et al, 1982.*). A magyar szerzők közül (a téma egyik hazai úttörőjeként) Enyedi György több publikációjában is foglalkozott a városfejlődési szakaszok tanulmányozásával (*Enyedi, 1984a, 1984b, 1988, 1998, 2003, 2011, 2012*). A városfejlődés szakaszaival foglalkozó magyar kutatók egy része a holland iskola és az Enyedi által megalkotott fogalmakat, kifejezéseket vette át, illetve hasonlította össze egymással a különböző modelleket (*Tóth, 1997; Kőszegfalvi, 1997; Lados, 1999*). A városfejlődés globális folyamatával és a városok jövőbeli népességrobbanásával foglalkozik közösen jegyzett tanulmányában Csomós György és Kulcsár Balázs is (*Csomós – Kulcsár, 2011*).

A gazdasági és társadalmi környezet változásai, a technikai-technológiai fejlődés, vagy egyszerűen csak az új kihívások eredményeként a korábban prosperáló, de mára válságba került iparágak nem csupán a települések fejlődését, hanem pusztát is veszélybe sodorhatják. A válságba került, a termeléssel felhagyó ipari területeket az ún. barnamezős (*brownfield*) területek közé soroljuk. Ide soroljuk a használaton kívüli pályaudvarok és kikötők, üresen álló raktárak, elhagyott laktanyák, stb. területét is. Sajátos rehabilitációs projektek adnak lehetőséget ezen területek újrahasznosítására. A kihasználatlan épületek egy részét különböző (rehabilitációs) projektek keretében részben vagy teljesen lebontják, esetleg felújítják-átalakítják. Területükön vagy a korábbi épületekben ma már múzeumok, kiállítási terek, bevásárló üzletek, kávézók, stb. található, és nem egy esetben a városok új központjaiként, találkozási helyeiként funkcionálnak. Arra is akad példa, amikor régi malmokat, raktárházakat alakítanak át exkluzív lakásokká, boltokká, kávézókká vagy akár mozivá is (*Mengüşoğlu – Boyacıoğlu, 2013*). Az átépített pályaudvarokkal kapcsolatban jegyezte meg Bertolini, hogy éppen ez az új, sok esetben multifunkciós szerep segíti elő környezetük biztonságosabbá, élhetőbbé és vonzóbbá válását (*Bertolini, 1998*). Valójában ezt a gondolatmenetet támasztja alá az 1999-ben átadott budapesti West End City Center megszületése, amely Magyarországon az első ilyen nagyméretű bevásárlóközpont volt, és hozzájárult a város szívében található pályaudvar környezetének megújulásához. A bevásárlóközpont központi helyzete révén egy új városi (találkozási, bevásárlási, szórakozási) teret hozott létre (*Fodróczy, 2012*). Budapesten, a West End City Center mellett, a Duna Pláza, a Pólus Center és az Árkád bevásárlóközpontot is egy korábbi barnamezős területen épült fel (*Barta et al., 2006*).

Részben az időszakosan jelentkező gazdasági recessziók, részben a versenyképességüket veszítő hagyományos ipari övezetek megsegítése, illetve az iparvárosok, valamint a városcentrumok leromlásának megakadályozása tette szükségessé az amerikai városok központi övezeteinek (*Central Business District – CBD*) megújulását, rehabilitációját. Peter Hall a klasszikus példák közt említi Baltimore belső kikötőjének és annak környezetének, továbbá Boston Quincy Market és Waterfront nevű városrészének az átalakítását- megújulását, valamint a San Diegoban lévő Horton Plaza felépítését. Megállapítása szerint mindkét keleti parti nagyváros esetében megfigyelhető, hogy a visszaeső kikötői forgalom és a visszaszoruló ipari termelés helyébe a szolgáltatói ágazat lépett, mely ma is igen jelentős szerepet játszik a városok életében (*Hall, 1992*). Az ipari termelés válsága a 20. század közepén hatványozottan jelentkezett olyan ipari városokban, mint például az angliai Manchester és a skóciai Glasgow. A válság egyik kézzelfogható jele volt, hogy a 80-as évek közepére mindkét város népességszáma csökkent, és az elköltözés különösen a belvárosi területeket érintette súlyosan. Mind Manchester, mind Glasgow esetében a belvárosok átalakítása révén igyekeztek átalakítani a városról korábban kialakult (nem minden esetben pozitív) képet. Az úgynevezett kulturális rehabilitációnak mindkét város esetében nagy szerepet szántak, és a magánbefektetői ingatlanfejlesztések révén kezdetét vette a lakóhelyek rehabilitációja is (*Csanádi et al., 2012*). Az említett városokhoz hasonló módon történt Liverpool (bel) városának megújítása. A város gazdasági talpra állítása mellett sor került a belvárosi épületek

felújítására, nagyobb hangsúlyt kaptak a kulturális beruházások és programok, valamint igyekeztek egy élhető város képét megteremteni (*Hünnemeyer, 2012*).

A kelet-közép-európai (és a kelet-európai) városok pusztuló belvárosi területeinek rehabilitációjára, illetve revitalizációjára többnyire csak a rendszerváltozás után kerülhetett sor. Ezen városok rendszerváltozás előtti rehabilitációját (a gazdasági okok mellett) sajátos történelmi-ideológiai tényezők (is) befolyásolták-hátráltatták. A posztoszocialista városok 1990 utáni fejlődésével kapcsolatban most csak két alapkérdést említenék meg. Az egyik azzal foglalkozik, hogy a rendszerváltozás óta, a városok fejlődésére jellemző hasonlóságok mellett (ilyen többek között a kommercializáció, a szuburbanizáció és a társadalmi-térbeli differenciálódás jelensége) milyen hangsúlyt kapnak a helyi (történelmi, társadalmi stb.) sajátosságok. A másik, izgalmas felvetés a folytonosság-megszakítottság kérdése, amely arra keresi a választ, „vajon a szocializmus hagyatékai továbbra is befolyásolják-e a városi átalakulás folyamatait, és ha igen, milyen módon” (*Grubbauer, 2013; Jelinek et al, 2013*).

Enyedi György (részben a városfejlődéshez kapcsolódva) Közép-Európa volt szocialista országainak átalakuló nagyvárosait tanulmányozta. Prágai és varsói kutatásokra támaszkodva megállapította, hogy a rendszerváltozás után a nagy presztízzsel bíró történelmi városközpontokban az üzleti, kereskedelmi funkciót betöltő területek gyors térnyerése következett be. Csökkent a belvárosi területek lakófunkciója és változott társadalmi összetétele (*Enyedi, 1998*). Enyedit idézve „a magyar belvárosok átalakulásának mechanizmusa is az általános szabályokkal és a közép-európai (azaz posztoszocialista) sajátosságokkal írható le” (*Enyedi, 2007, 16. old.*). Jankó Ferenc szerint a korábban hanyatló történelmi városközpontjaink éppen a kereskedelem és a szolgáltató szektor megújulása-megerősödése révén tudták visszanyerni és megerősíteni központi szerepüket (*Jankó, 2012*). Aczél Gábor a Középső-Ferencvárosban megvalósított rehabilitáció eredményeit összegezve állapította meg, hogy az új lakóépületek mellett megjelenő irodaházak, kereskedelmi és vendéglátóegységek, stb. következtében „oldódott az egykori monofunkcionális, lakó-jellegű területfelhasználás” (*Aczél, 2011, 43. old.*). Budapesten, a Középső-Józsefvárosban megvalósuló Corvin Sétány Projekt által pedig egy új multifunkciós városközpont jött létre a kerület szívében (*Egedy – Smith, 2016*). Csapó és szerzőtársai szerint Győr belvárosának rehabilitációja esetében is megfigyelhető (a lakófunkció háttérbe szorulása mellett), hogy „a városközpont egyre inkább a különböző központi szerepkörökhöz köthető intézményeknek és épületeknek ad helyet” (*Csapó et al., 2015a, 29. old.*). Részben a vidéki városainkban (Egerben, Győrben, Pécsen) sikerrel zajló és később kiterjedő városrehabilitációkra alapozza Erő Zoltán azt a feltevését, hogy „a rendszerváltás előtti időszakban a vidéki városok történelmi magjának megújítása nagyban elősegítette azt, hogy ezek a későbbiekben is megtarthassák lakóterületi és kereskedelmi presztízsüket”. Erő további példaként említi Szombathely, Kecskemét, Szeged, Székesfehérvár, Kaposvár esetét, amelyek történelmi városmagjának a megújulása a korábban megkezdett folyamat kiterjedését jelzi (*Erő, 2005, 279. old.*). Kovács szerint „a megújulási folyamat nem csupán a piaci átmenet hozadéka, igen gyakran a helyi politika is rásegít, a maga

presztízs jellegű beruházásaival, főtér projektjeivel” és ezzel kapcsolatban éppen a debreceni Piac utcát hozza fel példaként (Kovács, 2008, 16. old.).

A fizikai környezet felújításával és az épületek rekonstrukciójával szintén sok szerző foglalkozott. Az egyes (lakó)épületek felújítását befolyásolhatják a tulajdonosi viszonyok és a tulajdonosok hozzáállása. Meggyesi szerint például a sikeres [és a szakemberek egy része által példaértékűnek tekintett – *megjegyzés tőlem*] ferencvárosi rehabilitációban az is közrejátszott, hogy a rendszerváltást követő privatizáció után is viszonylag sok ingatlan maradt az önkormányzat tulajdonában (Meggyesi, 2005., 259. old.). A Középső-Józsefvárosban is megkönnyítette a rehabilitáció megindítását az a körülmény, hogy magas arányban maradtak az önkormányzat tulajdonában lakások, de például a vidéki városaink közül Szeged belvárosának megújulását is elősegítette, hogy a felújítandó ingatlanok többsége az önkormányzat tulajdonában volt (Egedy, 2008., 2009.). A tulajdonviszonyok szerepével kapcsolatban állapította meg Egedy több szerzőtársával közösen jegyzett tanulmányában, hogy azokon a területeken, ahol nagyobb arányban vannak magán vagy vegyes tulajdonban az ingatlanok, ott általában csak kisebb léptékben, fokozatosan tudják megvalósítani a terület revitalizációját (Egedy et al, 2005., 187. old.).

A városközpontok/belvárosi területek rendbetételének (rehabilitációjának) költsége sokszor meghaladja a települések önkormányzatainak anyagi erejét. Az azonban, hogy az állam, a magán befektetők vagy (az európai országok esetében) az Európai Unió milyen mértékben avatkozik be, esetleg milyen rehabilitációs projektek megvalósításában vesz részt illetve mely projekthez és milyen mértékben ad támogatást, függ (egyebek mellett) az érintett kormányok gazdaság- és szociálpolitikájától, a projektek költségvetésétől és (megítélésem szerint napjainkban egyre inkább) a pályázati lehetőségektől.

Az Amerikai Egyesült Államokban az ország sajátos történelmi fejlődésével és jogrendjével hozható összefüggésbe, hogy a települések irányítását, működését és fejlesztését illetően a decentralizált berendezkedés nagyobb mozgásteret (önállóságot) biztosít a helyi önkormányzatoknak és a magántőkének. Az állami (szövetségi szinten történő) szerepvállalás bizonyos időszakokban (pl. gazdasági válságok idején) kerül előtérbe, különösen egy-egy kitüntetett jelentőséggel bíró (város)rehabilitációs projekt esetén (Sutton, 2008).

A londoni City szomszédságában található Docklands területének megújulása a példa arra, hogy a területfejlesztést nem lehet csupán piaci szempontok alapján megvalósítani. Az előzetes ígérek szerint a beruházás közpénzt nem igényelt volna, de a hiányzó infrastruktúra kiépítése (utólag és igen drágán) végül is az adófizetők pénzéből valósult meg. (Lukovich et al., 2002).

Az 1980-as évektől Európa nyugati felén „a várospolitika lépésről lépésre távolodott el attól a felfogástól, hogy (...) a fejlesztés számára minden szükséges forrást a központi hatalomnak (államnak) kell biztosítania, s a középpontba az együttműködés (partnerség) szerepének kihangsúlyozása került” (Egedy, 2009., 50. old.). Ennek lényegi eleme volt, hogy a helyi önkormányzatok összefogva a különböző befektetőkkel és a lakossággal közösen (sokszor egymást kiegészítve)

próbálták meg egy-egy utca vagy városrész rehabilitációját megvalósítani. Meggyesi spanyolországi és franciaországi városok rehabilitációjával kapcsolatban emelte ki a helyi önkormányzatok szerepét. Leírja, hogy Spanyolországban, az 1980-as években olyan városrehabilitációs módszert dolgoztak ki, amelynek az volt a lényege, hogy a városi önkormányzatok finanszírozásában nem az épületeket, hanem a közterületeket újítják fel. Ezen elgondolás szerint az utcák és terek felújítása révén az ott található lakóépületek is felértékelődnek, és a rehabilitáció később az ingatlanulajdonosok közreműködésével válhat teljessé. A spanyolországi városok mellett hasonló módon történt a franciaországi Lyon városrehabilitációja is (Meggyesi, 2005). Jelinek Csaba megállapítása szerint Magyarországon az elmúlt évtizedekben ez az állami szerepvállalás (az állam katalizáló vagy szabályozó szerepe) végigkísérte a városrehabilitációs projekteket (Jelinek, 2019).

A válságba került régiók vagy alulhasznosított (belvárosi)területek fejlesztésével (rehabilitációjával) kapcsolatban az utóbbi időkben előtérbe került (mint lehetséges kitörési pont) a kulturális gazdaság fejlődésének kérdése, a turisztikai fejlesztések menedzselése. A helyi művészeknek és tágabb értelemben a helyi közösségeknek igen jelentős szerepe lehet a kulturális örökség védelme mellett a kulturális gazdaság megerősítésében (Nyseth – Sognæs, 2013).

Keresztély Krisztina szerint az elmúlt két évtizedben a budapesti kerületek közt is mind több kezdte tudatosan alkalmazni a kultúra városfejlesztő hatásait. Gondolatait idézve „a kultúra ingatlanfejlesztő, turizmusvonzó, befektetés-ösztönző szerepe” napjainkban hangsúlyosabbá válik (Keresztély, 2007, 174. old.). Budapest sajátos kultúráközvetítő, véleményformáló helyei, a külföldi turisták által is kedvelt, virágkorukat élő belvárosi romkocsmák. Amellett, hogy létük-működésük sokszor ellentétes az adott területen élők igényeivel, jelentős hatásuk van a vendéglátás és idegenforgalom fellendülésére (Smith et al, 2017). A romkocsmák és környezete igen népszerű a szubkultúrát képviselő művészek és a kreatív kultúrára épülő vállalkozások számára (Tóth et al, 2014). Véleményem szerint már a romkocsmák pusztá léte is sajátos kapcsolatban áll a belvárosi negyedek rehabilitációs szükségleteivel, és még különösebb, hogy a rájuk épülő turisztikai iparág, jelentősebb felújítás nélkül is vonzóvá tud tenni egy adott kerületet.

2010-ben (a magyarországi városok közül elsőként) Pécs lehetett az „Európa Kulturális Fővárosa” cím birtokosa. A különböző programokra való felkészülés jegyében olyan fejlesztések valósulhattak meg, melyek „a városfalakon belüli területen felújításokat, korszerűsítéseket, térrendezéseket” tettek lehetővé, míg a falakon kívüli területeken a kulturális funkció megerősítését (például a Zsolnai gyár épületeinek funkcionális átalakítását) eredményezték (Tóth, 2007., 255. old.). Trócsányi András kutatásai is alátámasztották, hogy az említett cím elnyerése elősegítette a (bel)város átalakulását a kulturális szektor erősödését (Trócsányi, 2011).

A közép-európai térség városainak fejlődését kutatva, Kádár arra a következtetésre jutott, hogy az elmúlt évtizedben számos város tette turisztikai kínálatát gazdagabbá a városközpontokban a gyalogos közlekedés és a kiskereskedelmi szolgáltatások fejlesztése, valamint a történelmi épületek és utcák rendbehozatala által (Kádár, 2012). Természetesen, mint minden másnak, a turizmusnak is vannak negatív oldalai (drágulás, élehetlenné váló városrész, stb.),

amit sokszor az otthlakók szenvednek meg (*Füller – Michel, 2013, Nofre at al., 2017*) és ami bizonyos esetekben a városrészben élők heves szemben állását is kiválthatja (*Mansilla – Milano, 2019*).

Egyes városrehabilitációs programokban nagy hangsúlyt kap a sétálóövezetek létrehozása, a (közösségi) közlekedés átszervezése. A 80-as évek közepén induló leicesteri városrehabilitáció egyik fő célkitűzése is személygépkocsiktól mentes, élhető belvárosi (lakó)környezet megteremtése volt (*Nagy, 1999*). Lisszabonban, a városmegújulás folyamatában (és a turizmus fejlődésében) a városi infrastruktúra, a közlekedés fejlesztése (modernizációja) fontos szerepet játszott (*Santos, 2019*).

Sok kutató vizsgálja a demográfiai és társadalmi gondokkal küzdő városok helyzetét, és ad példát a városrehabilitációs programok révén a problémák kezelésére. Manchesteri és glasgow-i kutatásokra támaszkodva állapítja meg Seo, hogy a rehabilitáción átesett városrészekben igen jelentős demográfiai változások következtek be, amit mutat a fehérgalléros vagy fiatal felnőtt beköltözők magas aránya (*Seo, 2002*). Csanádi és szerzőtársai a felújítások piaci és társadalmi hatásait vizsgálva megállapították, hogy azok hozzájárultak a rehabilitáció által érintett területek felértékelődéséhez, dzsentifikációjához. Meglátásuk szerint az így megvalósuló népességcsere „az önkormányzatok számára lehetővé teszi a többletköltségeket és esetleg társadalmi feszültségeket jelentő „problémás” lakossági csoportok elköltözését, a befektetők számára pedig a terület felértékelődése, a magasabb státuszúak bevonása garantálja a befektetés biztos megtérülését” (*Csanádi et al, 2007., 117. old.*). Berki Márton szerint, a kelet-közép-európai térség országaiban a sajátos posztoszocialista fejlődésből fakad, hogy a belvárosok arculata jelenleg kettős; fiatalos, dzsentifikálódó negyedek váltakoznak a lepusztuló, kedvezőtlen korszerkezetű városrészekkel” (*Berki, 2014*).

Michael Indergaard New York belső negyedeiben megvalósuló lakóingatlan-fejlesztések és életminőség-javító beruházások lakónépesség összetételére gyakorolt hatását tanulmányozta. Vizsgálatait összegezve megállapította, hogy a népszerűvé váló városrészekben tapasztalható élénk ingatlankereslet (konkrétan a folyamatosan emelkedő bérleti díjak) miatt egy idő múlva éppen azok szorultak ki a vizsgált területekről, akik korábbi megjelenésükkel éppen divatosá tettek azokat (*Indergaard, 2009., Csanádi – Csizmady – Olt, 2012*). Ezt a folyamatot, amikor a korábban beköltöző népesség is kiszorul az újonnan beköltözők miatt nevezi Lees a „szuperdzsentifikáció” jelenségének (*Lees, 2003*).

A kétezres évek elején a párizsi önkormányzat (többek közt) a szociális bérlakások számának emelésével igyekezett az emelkedő ingatlanárakkal szemben stabilizálni a városi középosztály helyzetét. A város fejlesztési koncepciója értelmében a társadalmi egyensúly kialakítását és egy fenntartható városrehabilitációs terv megvalósítását tűzték ki célul. Erősíteni kívánták a vegyes társadalmi összetételű negyedeket, és ennek érdekében az építészeti rehabilitáció mellett meghatározták az épületek hasznosítását és növelték a szociális bérlakások számát (*Keresztély, 2007, 178-179. old.*).

Nagy hangsúlyt kapott a lakások bérlőivel való együttműködés, a társadalmi feszültségek csillapítása és az anti-szegregáció kérdése a bécsi rehabilitációs programok megvalósítása során. A lakások bérlőinek nem kellett szükségszerűen

elköltözniük a rehabilitáció által érintett városrészből: mindez csillapította a társadalmi feszültséget és meggátolta a szegregációt (*Riegler, 2012, továbbá Förster, 2004. és Franz, 2011*).

Budapesti területek vizsgálatára építve Csizmady a rehabilitáció jótékony hatásai közt említi, hogy „a belvárosi helyek több részén inkább csökkent a szegregáció”, miközben sok esetben „teljes népességcsere történt” (*Csizmady, 2010, 399. old.*). A dzsentrifikáció jelensége Magyarország vidéki (nagy)vároisaiban is tetten érhető. Különösen a vezető beosztásban lévő férfiak esetében figyelhető meg egy erőteljesebb koncentráció a megújuló belvárosokban (*Timár – Nagy, 2007*). A belvárosba költözni vágyók körében a megfelelő lakás- és munkahelyi körülmények, a jó közlekedési lehetőségek, illetve a lakosság kedvezőbb társadalmi összetétele is motiváló tényezőként jelentkezik (*Szirmai, 2007*).

A városok és városközpontok megújulásával foglalkozó munkák egy része kérdőíves felmérések segítségével igyekszik a vizsgált területen élők városrehabilitációhoz való viszonyát (esetleg az elért eredményeket) bemutatni. A kérdőíves felmérések egy része az új rekreációs terek és a lakóépületek kialakításának, a közbiztonság javulásának, az emberek közötti kapcsolatok erősödésének szerepét vizsgálja (*Kunc et al., 2014; Jalaludin et al., 2012*). A szükséges fejlesztéseket illetően, a különböző társadalmi csoportok körében eltérő vélemények is kialakulhatnak. Barnamezős területek esetében a különböző városrészekben élők eltérően viszonyulhatnak a vizsgált területek revitalizációjához (*Navratil et al, 2018*). A kérdőíves felmérések sajátos csoportját alkotják azok, amelyek az idősebb korosztályhoz tartozók (*Temelová – Dvořáková, 2012*), vagy éppen a legfiatalabbak városrehabilitációs projektekhez való viszonyát, igényeit vizsgálják (*O'Brien et al., 2000*).

A különböző rehabilitációs programok megvalósítása, a kitűzött célok elérése azonban sosem könnyű, évtizedekbe is telhet és ráadásul vitatható eredményeket hozhat (*Leary-Owhin, 2018*). Sőt, a városrehabilitációs projektek közül olyat is ismerünk, amelyik visszás eredménnyel járt, illetve több kritikát is kapott! Ilyen volt egyebek mellett a spanyolországi Bilbao esete, ahol az egyik megvalósuló projekt során egy eleve jobb helyzetű környéknek kedveztek. A fejlesztési terv kritizálói azt vetették a városvezetés szemére, hogy az elhanyagolt szegény negyedeket magukra hagyták, és rövid távú spekulatív piaci érdekeket vettek figyelembe. A fejlesztések hatására „az eleve magasabb státusú belvárosi lakóövek még exkluzívabbá váltak” és ennek hatására nőtt a társadalmi polarizáció a városban (*Csanádi et al., 2012., 167-169.old.*). A dzsentrifikációt elősegítő városrehabilitációs programok negatív egészségügyi hatással is járhatnak az átalakuló városrészekből kiszoruló, alacsonyabb jövedelemmel rendelkezők esetében (*Mehdipanah et al, 2017/2018*).

A városok (vagy városrészek) vonzóvá tétele, eladhatósága szempontjából a (település)marketing, az imázs-építés és az örökségi tervezés (*heritage planning*) a települések fejlesztésében-fejlődésében egyre nagyobb szerepet kap (*Ashworth, 1991; Ashworth – Voogd, 1990, 1997*). Mások mellett Kozma Gábor munkáiban olvashatunk az építészetnek a terület- és településmarketingben való felhasználási

lehetőségeiről. Stephen V. Ward gondolataira (is) támaszkodva Kozma megemlíti, hogy az önkormányzatok számára két út is kínálkozik arra, hogy kiemelkedhessenek a versenytársak sorából. Az egyik lehetséges utat (amelyet – és ezt már én teszem hozzá – a belvárosok felújítása során is nemegyszer alkalmaztak) a már meglévő épületek mellett az újszerűséget és modernséget felvállaló (poszt)modern építészet alkalmazása jelentheti. A másik lehetőség a történelmi múlt építészeti emlékeinek tudatos, tervszerű alkalmazása, felhasználása (Kozma, 1993., 2005., illetve Ward, 1998).

A városok belső, központi részeinek a megújulása sok esetben összefüggésbe hozható a városok között kialakuló, a befektetőkért folytatott versennyel. Az amerikai városvezetők szemléletében bekövetkező változásokat vizsgálta Royce Hanson. Megállapítása szerint a nagyvárosok vezetésében még az 1960-as években az üzemeltetői szemlélet volt az elsődleges, ezt később felváltotta a vállalkozói szellem (Hanson, 1983). A „vállalkozói város” modell elterjedése versenyhelyzetet teremtett a városok között. A romló gazdasági környezet, az egyre kedvezőtlenebb demográfiai mutatók, stb. idővel mind a városok közti verseny elmélyüléséhez vezettek. Ennek lett a következménye, hogy „a városok vezetői olyan innovációkra és befektetésekre kényszerültek, melyek segítségével városaik vonzóbb fogyasztói és kulturális központok lesznek” (Harvey, 1990, 2013; Jelinek et al. 2013, 119-120. old.). Popa és Veschambre részben Temesvár példájából kiindulva arra a következtetésre jutottak, hogy a városrészek rehabilitációjának esélye függ a gazdaság teljesítményétől, a befektetői környezettől (Popa – Veschambre, 2008). Végző soron megállapíthatjuk, hogy a fejlesztésekhez szükséges pénzüsszegek előteremtése (a befektetők felkutatása és megnyerése) napjainkban a városvezetők egyik legfontosabb feladata.

*(A megújult magyarországi városközpontokat ábrázoló fényképfelvételekből készült válogatás a fényképgyűjteményben található – 1.)*

### **III. A debreceni történelmi belváros rehabilitációjának kiváltó okai – az előzmények és az előkészítés szakasza az 1990-es években**

#### **III.1. A településmag történelmi fejlődése és a rehabilitációt kiváltó okok**

Mendöl Tibor szerint Debrecen az „egyetlen olyan alföldi város, amelynek alaprajza középkori város-alaprajz”. Ugyanitt, a település létrejöttét tekintve kifejti, hogy „Debrecen északi része valószínűleg több halmazfaluból és szalagtelkes faluból nőtt össze”, míg a később formálódó „déli részének bordás alaprajza van”. (Mendöl, 1963, 360.old.). Amennyiben ezt a gondolatot visszük tovább, akkor megállapíthatjuk, hogy a középkori elemekre épülő település alaprajza nagyfokú heterogenitást mutat!

A korábbi önálló települések (a későbbi településrészek) közötti kapcsolatot-összeköttetést az észak-déli futású, Váradot Kassával összekötő kereskedelmi út tette lehetővé. Ennek az útnak egy része lett a településmag gerince, itt alakult ki a település főutcájának számító Piac utca, és később itt kaptak helyet a város fontosabb „intézményei” (templom, városháza, fogadó, stb.). Mendöl Debrecen „középkorból

származó részei”-re utalva nem véletlenül használta az „utcás falu” megjelölést (Mendöl, 1944, 2000, 46. old.)

Módy szerint a XIV. század elején, a mai Nagytemplom elődjének, a Szent András templomnak a megépítése tette lehetővé „az új faluközpont kialakítását” (Módy, 1984., 119. old.). A templom körül létrejövő, illetve az észak-déli közlekedési tengelyre, a Péterfia – Piac – (és az egykori) Várad utcákra szerveződő utcahálózat csak hosszú évszázadok alatt formálódott ki, de a későbbi átépítések ellenére még ma is jól kivehető eleme városközpontnak.

A sajátos utcaszerkezetből adódott, hogy sem a település központjában sem a város más részein, nem alakultak ki „igazi” terek, csak kiszélesedő utcák (közlekedési utak) voltak, ahol meghatározott időszakokban vásárokat (piacokat) tartottak. Valójában a Piac utca Nagytemplom előtti kiszélesedése is egy ilyen piactér volt. Ellentétben a középkori városmagból tovább fejlődő magyarországi városok többségével (Győr és Pécs – Széchenyi tér, Eger – Dobó István tér, stb.) Debrecen belvárosában egészen a közelmúltig nem beszélhettünk főtérről. A város későbbi, 19. század végétől induló robbanásszerű terjeszkedése nem érintette a történelmi városmag középkori elemekre épülő településszerkezetét, és a múlt század első felében kiadott térképen még jól kivehető az egykori, középkori eredetű utcahálózat (3. melléklet).

A rendezetlen városközpont ügye (a rossz minőségű, közvetlen utak, a modernizációra szoruló utcahálózat, a silány anyagokból épített korszerűtlen házak tömegei és általában véve is a falusias településkép) és ezzel együtt a főtér hiánya gyakorlatilag a polgárosodástól kezdve, de igazából a 19-20. század fordulójától jelentett egyre nagyobb (a fejlődést gátló) problémát. Annak ellenére, hogy 20. század folyamán több kísérlet is történt (egyebek mellett) a Piac utca rendbetételére (fasorokat ültettek, padokat helyeztek ki, lekövezték az utat és időről-időre javították a járdákat is, stb.) egy igazi, központi tér megszületésére egészen az ezredfordulóig várni kellett! Ebben szerepet tulajdonítok annak a ténynek, hogy (különösen a 20. század második felében) a motorizáció fejlődésével a Piac utca közlekedési szerepe fel-, de még úgy is fogalmazhatok, hogy túlértékelődött! (A történelmi belváros sajátos utcaszerkezetéből adódott, hogy egészen a hetvenes évekig, a kiskörút északi és keleti szakaszának a megépítéséig, nem is volt alternatívája a Piac utcai észak-déli közlekedési útvonal kiváltásának!) A közlekedési szerep előtérbe helyezése nem kedvezett egy központi (séta)tér kialakításának. Úgy gondolom, hogy az ezredforduló idején kezdődő debreceni városrehabilitáció egyik kiváltó oka éppen a sajátos utcaszerkezetből, a főtér hiányából fakadt!

Debrecen városközpontjában az épített környezet első jelentősebb átalakítására a 19-20. század fordulóján és a 20. század első évtizedeiben került sor. Véleményem szerint ezek, a polgárosodás és a modernizáció jegyében megvalósuló építkezések és fejlesztések vezettek a belváros első rehabilitációjához. A falusias jellegű településközpont helyét ebben az időszakban vette át a bérpalotákkal ékesített városközpont képe. Debrecen belvárosát érintő építkezéseivel kapcsolatban olvashatjuk, hogy „az új épületek mind nagyságukban, díszítettséjükben, mind formájukra és elhelyezésükre nézve elérték a korabeli modern nagyvárosok színvonalát” (Papp, 2014, 7. old.). A város főutcájának rendezésére, csinosítására (a

szűkös források ellenére) az I. világháború éveit is történelem kísérletek (*Kecskés, 2015a*). Balogh szerint [a két világháború közötti időszakra utalva] „a belváros ezekben az évtizedekben veti le végleg az agrárjellegét” (*Balogh, 1996*). A doktori dolgozatban tárgyalt 21. századi városrehabilitáció nagyrészt éppen erre, a 19. századi és a 20. század első évtizedeiben épített környezetre, illetve az elmúlt évszázadok szellemi-kulturális hagyatékára támaszkodik. Úgy vélem, hogy a vizsgált rehabilitációs projektek beindítását mégsem ezek az építkezések tették szükségessé!

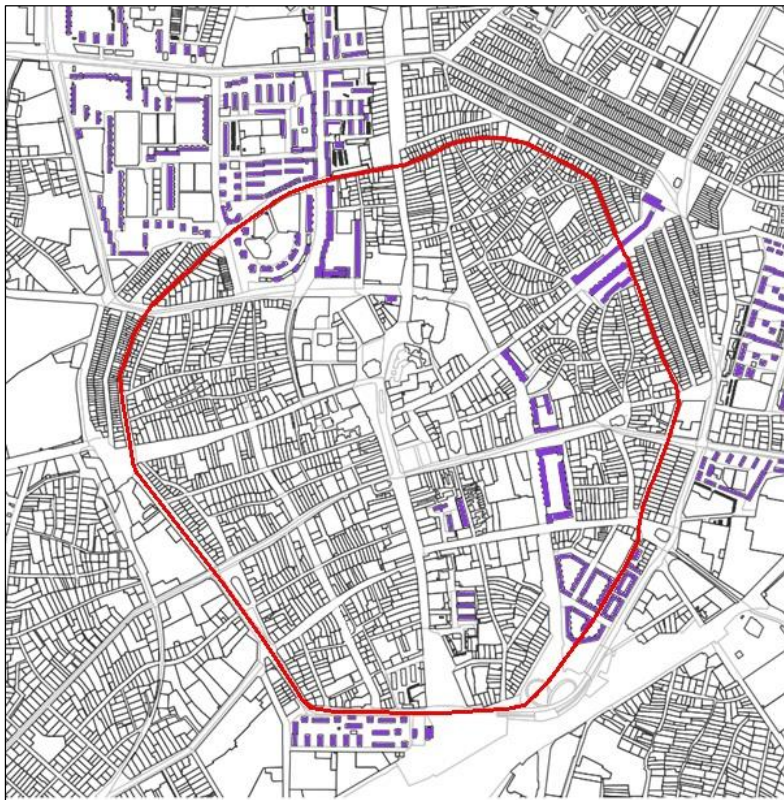
A belváros épületállományának egy része a II. világháborús bombázások során megsemmisült, különösen a történelmi belváros déli, vasútállomáshoz közeli részét érintette súlyosan a pusztítás. Az 1947-ben elkészült új szabályozási terv alapján történt a városban a helyreállítás, az újjáépítés (*Szokolay, 1973*). Már az 1950-es évek közepén elkezdődött a vasútállomás környezetének, a Petőfi térnek az átépítése, illetve a Vörös Hadsereg útja (Piac utca) egyes telkei is új építészeti egységekkel gazdagodtak a háború utáni évtizedekben (*Mikolás, 1973*).

A világháború utáni újjáépítés nem állt meg az elpusztult épületek üressé váló telkeinek a beépítésével. A háborút követő évtizedekben, részben szociálpolitikai megfontolásból, a lakásínség enyhítésére, nagyobb lakóházépítési programok kezdődtek. 1961-ben, Kalata Gyula vezetésével elkészített városrendezési terv volt az első, amely a településszerkezetet is érintő radikális változásokat javasolt. Ez a terv készítette elő a történelmi belváros egyes részeinek az átépítését is. „A terv a földszintes házakkal szemben a többemeletes épületeket részesítette előnyben”, illetve „a belváros vonatkozásában elsősorban a szanalást (leromlott állapotú házak új épületekkel való helyettesítését) tartotta alkalmazandónak” (*Kozma, 2016., 32-33. old.*). A városközpont szerkezete (évszázados út- és utcahálózata) egészen az 1970-es évek elejéig „szinte változatlanul” megmaradhatott (*Sápi, 1972., 9. old.*) (4. melléklet).

Végül soron, a városban továbbra is tapasztalható lakáshiány vezetett a korábbinál is radikálisabb célkitűzéseket megfogalmazó 1969-es, Szokolay Örs irányításával készített rendezési tervhez (5. melléklet). A Szokolay-féle terv szerint a vasútvonalak és a Nagyerdő közötti lakóterületen a beépítés módja csak többszintes lehet (*Szokolay, 1973., Kozma, 1994b., 2016*). A rendezési terv védelmében hozta fel Szokolay azt az érvet, hogy „elfogytak a városban a beépítetlen területek” és ez tette elkerülhetetlenné a „rekonstrukciós építések megkezdését” (*Szokolay, 1973., 8. old.*).

A történelmi belváros különböző pontjain kezdetben többnyire csak négyemeletes téglá, majd négy-, illetve tízemeletes panellakásokat (lakótelepeket) építettek. A városban a tömeges lakásépítést a Hajdú Megyei Állami Építőipari Vállalat (HÁÉV) házgyári üzemének 1971-es átadása tette lehetővé (*Mózes et al., 1991*). Az építkezések eredményeképp jelentek meg a történelmi belváros több pontján az évszázados utcaképbe nehezen illeszkedő, többemeletes panelházak, paneltechnikával készült lakótelepek (6. melléklet). Ezek az építkezések mellett, hogy jelentős morfológiai változásokat és diszharmoniókat eredményeztek, a belváros egyes részein roncsolták, míg másutt alapjaiban változtatták meg a városi szövetet. A nagy lakótelepi építkezések részben eltüntették a történelmi belváros egykori határát, a volt sánc és árok területét, ezért a mai térképeken néhol már az egykori

településmag, a történelmi belváros határvonalát is nehéz pontosan rekonstruálni (4. ábra).



4. ábra: Lakótelepek Debrecen történelmi belvárosának területén;  
Forrás: saját szerkesztés

Önmagában véve a fentebb felsorolt változások (építkezések) sem tennék indokolttá Debrecen történelmi belvárosának rehabilitációját! Meglátásom szerint a rendszerváltozást megelőző építkezések abból a szempontból játszanak fontos szerepet, hogy ezek révén jött létre az az épített környezet, amely a vizsgált városrészt a rehabilitációs projektek megkezdése előtt jellemezte. Véleményem szerint a rehabilitáció szükségessége részben abból adódott, hogy az első, a belváros megújulását célzó, még a századforduló környékén induló rehabilitációt nem sikerült befejezni, továbbá a világháborús romokon felépített épületek hamar elavulttá, korszerűtlenné váltak. A II. világháború után a történelmi belváros egyes területein tömegével megjelenő bérházak és a különböző funkciót ellátó intézmények a környezetükkel együtt az eltelt évtizedek során elhasználódtak, felújításuk, modernizációjuk időszerűvé vált! Az épített környezet rehabilitációjának szükségességéhez az is hozzájárult, hogy a város (a tervbe vett építkezések biztosítása céljából) a lakásépítésre kijelölt területeken, a 60-as években építési tilalmat vezetett be.

Debrecen történelmi belvárosában (az építési tilalom által érintett területen) a lassú enyészetre ítélt, régi (részben már korszerűtlennek ítélt) földszintes lakóházak helyére (a Szokolay-féle rendezési tervhez igazodva) többemeletes bérházakat terveztek. Idő (és pénz) hiányában azonban a terveknek csak egy része valósult meg. Süli-Zakar szerint a magas szanalási hányad miatt valósult meg csak részlegesen a belváros tervezett teljes átépítése (Süli-Zakar, 1996.). Fontosnak tartom megemlíteni, hogy azokon az építési tilalom által sújtott, hagyományos lakófunkciójú belvárosi részekben, ahol elmaradtak az építkezések (fejlesztések), ott fennmaradt az „évszázados” telekkialakítás (telekrendszer). Ennek, a fejlődést, az urbanizációt lassító/gátló hatása különösen a rendszerváltozás után válik érezhetővé, illetve (a történelmi belváros egyes területein) napjainkig megoldatlan problémát jelent!

Magam is egyetértek Kovács Tibor megállapításával, miszerint a magyarországi belvárosok leromlásának egyik fő okát az állami szervek által a rendszerváltozást megelőző évtizedekben követett városfejlesztési és lakáspolitikában kell keresnünk (Kovács, 1998). Az építési tilalom 1981-ben történő feloldásában az is szerepet játszhatott, hogy a városvezetés felismerte az addig folytatott lakáspolitikát, belvárosra nézve káros következményeit. Erre utalnak a korábbi városvezető Ács István szavai, aki úgy látta, hogy „a nagyarányú lakótelepi építkezés minden erőt lekötött. Elmaradtak a belvárosi és kertéségi (hagyományos családi házas) fejlesztések” (Ács, 1983, 8. old.).

A már említett okok miatt a történelmi belváros épületállománya a rendszerváltozás időszakára jelentős részben leromlott elavulttá vált. Ez a probléma a belváros egyes területein olyan mértékben jelentkezett, amely később tömbrehabilitációs projektek kidolgozását és megvalósítását tette szükségessé.

Amennyiben a vizsgált terület rehabilitációjának történelmi előzményeit, a kiváltó okokat vizsgáljuk, akkor említést kell tenni a demográfiai háttérrel, a rendszerváltozás idejére kiteljesedő társadalmi-szociális konfliktusról is. A történelmi belváros területén, a főutcát és közvetlen környékét nem számítva, a lakófunkció a 20. században is megőrizte dominanciáját. A történelmi belváros (a nagyerdei övezet mellett) a vagyonosabb rétegek körében hagyományosan nagy vonzerővel bírt. A két világháború közti Debrecen társadalmát vizsgálva Timár megállapította, hogy a városi elit továbbra is a történelmi városmagon belül lakott, amihez azt is hozzáteszi, hogy az eliten belül „a civisgazdák utódai az őseik portáin maradtak”. Szintén Timártól származik az a megállapítás, hogy ebben az időszakban a város legtöbb adót fizető polgárai, „a virilisek 91%-a történelmi városmagon belül lakott” (Timár, 1993, 115. old.). A városközponttól távolabb, de még a történelmi belváros területén lakott a városi közép- és kispolgárság egy jelentős része. A századfordulótól kezdve „a belváros zsúfoltsága miatt” kezdtek benépesülni, a várost körülvevő kertészek is (Kozma, 1994a, 86. old.). Zoltai szerint éppen „ezeken a kerteken keresztül indult meg Debrecen külterjes növekedése és az a korlátlan kiszélesedés, falusias ellaposodás, amely (...) alig legyőzhető akadálya a modern városi fejlődésnek (Zoltai, 1934, 7. old.).

A II. világháború után a már említett szociálpolitikai és politikai-ideológiai okok miatt jelentős lakásépítési projektek megvalósítására került sor a történelmi

belváros területén. Az újonnan épült lakótelepek lehetőséget adtak a lakásinség enyhítése mellett a régi civis világ felszámolására, a polgári réteg kiszorítására.

A történelmi belváros egyes részein, a rendszerváltozás idejére kiéleződtek a demográfiai problémák. Ennek háttérében részben az állt, hogy az időközben korszerűtlenné váló és pusztulásnak induló belvárosi lakókörnyezet egyre nehezebben elégítette ki a lakossági igényeket (*Szűcs, 1975*). Másrészt, a lakótelepek felépítése hozzájárult ahhoz, hogy a városrész lakossága átstrukturálódott. Ami Kovácsot idézve azt eredményezte, hogy „a gazdaságilag aktív, képzetesebb, fiatal(abb), magasabb jövedelmű rétegek elvándoroltak az új lakótelepekre (...); helyükön megjelentek a csekély jövedelmű, idősebb korosztályok (nyugdíjasok), s az etnikai kisebbség” (*Kovács, 1998, 129. old.*).

Az építési tilalom negatív következményeiről, az építkezések (fejlesztések) által nem érintett részekkel kapcsolatban Kozma arról ír, hogy a belváros lakásállományának „jelentős része elavult, egészséges emberi életre nem mindig nyújt lehetőséget” (*Kozma, 1994b, 28. old.*). Azokon a belvárosi területeken, ahol elmaradtak a fejlesztések, ott többnyire csak az idős, illetve alacsonyabb iskolázottságú, kisebb jövedelemmel rendelkező személyek/családok maradtak. A romló állapotú ingatlanok egy részébe kisebb jövedelmű bérlők, illetve az üresen maradt házak egy részébe kétes egzisztenciájú családok, lumpen elemek költöztek be. Kovács felhívja a figyelmet arra is, hogy a belváros területének egy részén erős az etnikai szegregáció, az esetleges gettósodás veszélye (*Kovács, 1998., 131. old.*).

Összességében, az elhibázott család- és szociálpolitika következményeként tovább csökkent az érintett területek ingatlanjainak piaci értéke, beszűkült az ingatlanforgalom, romlottak a demográfiai mutatók, nőtt a bűnözés és általában véve rosszabb lett a közbiztonság. A felsorolt dolgok egymást erősítő hatása még inkább szükségessé tette az érintett területek rehabilitációját, a fejlesztések beindítását!

### **III.2. A történelmi belváros rehabilitációjának előkészítése és az átépítésre vonatkozó tervek**

Az általam tanulmányozott és ebben a fejezetben felhasznált források alapján úgy tűnik, hogy az 1980-as, 90-es évek fordulójára egyre nagyobb teherként nehezedett Debrecen város önkormányzatára a belső, leromlott városrészek problémája.

A probléma alapját az jelentette, hogy a rendszerváltozást megelőző évtizedek elhibázott várospolitikájának következtében a 90-es évek elején a vizsgált terület döntő része urbanisztikai értelemben elavultnak számított. A rendszerváltozás utáni években funkcionális, illetve erkölcsi avulás volt megfigyelhető a pár évtizeddel korábban még modernnek számító épületek egy részénél. Rózsa Péter szerint az, hogy egy terület avulttá válik, nem csak a beépítési módtól függ, hanem a környezet elhanyagoltságából is adódhat (*Rózsa, 2004*). Az idő múlásával az elmaradt fejlesztések és az előrehaladt motorizáció miatt a helyzet csak rosszabb lett. A korszerűtlenné váló, felújításra, esetleg bontásra szoruló épületek tömegei mellett szükségessé vált a közterületek rendbetétele, a közlekedési rendszer megreformálása, az ellátás, illetve a szolgáltatások színvonalának javítása, a romló népesedési mutatók

(öregedő lakónépeség, elvándorlás problémája stb.) kezelése, a gettósodás veszélyének megszüntetése és a bűnözés visszaszorítása (*Kecskés, 2014*).

A fejlesztések beindításának akadályát Gellér Ferenc a belváros szociális problémáival magyarázta. Felhívta a figyelmet arra, hogy a „belvárosi lumpentelepek a belváros elsvárosodását segítik elő”, és emiatt mind az állami és mind a magántőke elkerüli a belváros felújítását. Ehhez kapcsolódva már a 80-as évek végén sürgette egy, „a történeti belvárost egységes eszkézként felfogó rehabilitációs rendezési terv” megalkotását (*Gellér, 1989, 7-8. old.*).

Pár évvel a rendszerváltozás után, Süli-Zakar és kutató társai is megállapították, hogy „a városközpont a belváros egyéb területeihez hasonlóan elhanyagolt, tönkrement állapotban van, s megoldatlan közlekedési, forgalmi kérdések is terhelik”. Felhívták a figyelmet továbbá a rossz állapotban lévő „elavult, fel nem használható épületállomány” bontásának szükségességére, illetve az utcanyitások jelentőségére, melyek lehetővé teszik a belső területek feltárását, így a szükséges fejlesztések beindítását. Összességében úgy látták, hogy a felsorolt problémák „végső soron a gazdasági élet fellendülésének függvényében oldhatók meg eredményesen” (*Süli-Zakar, 1994, 207-208. old.*). Erre a megállapításra rímelnek Kondor szavai, aki szerint az egyes városrészek felújítása, a sikeres városrehabilitáció megvalósítása „elsődlegesen anyagi kérdés” (*Kondor, 2007, 74. old.*).

A magyarországi települések leromlott állapotú belső városrészeinek rendezésére dolgoztak ki ugyan megoldási javaslatokat, de (elsősorban a gazdasági átalakulás okozta nehézségek miatt) a 90-es évek első fele nem igazán kedvezett a nagyobb beruházások, rehabilitációs programok megvalósításának. A politikai rendszerváltozással együtt járó gazdasági átalakulás magával hozott egy sor kedvezőtlen, az önkormányzatok gazdálkodását, pénzügyi lehetőségeit befolyásoló körülményt. Többségük számára (a 90-es évek elején-közepén), az egyik legfontosabb cél a működőképességük megőrzése, az intézmények működőképességének biztosítása volt. Ebben az időszakban Debrecen önkormányzatának is szigorúbb gazdaságpolitikát kellett folytatnia. Főleg a 90-es évek első felére igaz az a megállapítás, hogy kevesebb pénz jutott kulturális fejlesztésekre és a város idegenforgalmi fejlődése is elmaradt a kívánatostól (*Süli-Zakar – Kecskés, 2014*). A 90-es évek végéig (főként anyagi okok miatt), Debrecen (történelmi)belvárosának rehabilitációjára sem kerülhetett sor.

A rekonstrukció érdekében a tervezési munkák belvárosi területek vonatkozásában 1993 közepén kezdődtek meg. A Közgyűlés még ebben az évben a belváros rehabilitációjának előkészítése, illetve a munkálatok koordinálása érdekében egy Tömbrehabilitációs ad hoc Bizottságot hozott létre, illetve az év végén határozatot hozott, hogy a belváros átépítésének munkálatait minél előbb beindíthassa (*DMJV Közgyűlésének 315/1993. (XII.6.) Kgy. sz. határozata*). Az „igen avult” belváros átépítésének (rekonstrukciójának) a minél hamarabb történő megkezdése végett (a Főépítési Iroda irányításával) a tömbrehabilitációs tervek elkészítésével párhuzamosan kezdetét vette a „rossz állagú önkormányzati lakó- és melléképületek bontása” és megkezdődött „az egyes magántulajdonban lévő ingatlanok megvásárlása”. Az idézett forrásból az is kiderül, hogy a „rendkívül avult és zsúfolt beépítésű belváros” átépítését „csak megalapozott tervekkel, műszaki-gazdasági

számításokkal és megfontolt döntésekkel lehet megkezdeni és végrehajtani, különösen akkor, ha a szükséges munkákra megfelelő fedezet nem áll rendelkezésre” (*Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzatának képviselőjétől, 1995. április 18.*). Ahhoz, hogy a tervbe vett átépítések megkezdődhessenek, szükségessé vált a város általános rendezési tervének a módosítása, az egész belváros részletes rendezési tervének felülvizsgálata is (*Táj-Kép, 1993.09.30.*).

A város közgyűlése, azért hogy a belváros átépítésének előkészítését koordinálhassa, továbbá, hogy a megvalósításhoz szükséges feltételeket megteremthesse és a végrehajtást ellenőrizze, egy úgynevezett Városépítési Munkacsoportot hozott létre. A Munkacsoport feladatként kapta, hogy a belváros átépítésének megvalósításához dolgozza ki egy elkülönített önkormányzati pénzalap megteremtésének a lehetőségét is (*DMJV 95/1995 (V.15.) Kr. sz. határozat*). 1996 elején dr. Hevessy József, Debrecen polgármestere is úgy látta, hogy a belváros tömbrehabilitációjához haladéktalanul hozzá kell kezdeni, és az ehhez szükséges pénzügyi forrást mindenképpen meg kell teremteni (*DMJV Közgyűlésének jegyzőkönyve, 1996, é.n.*). Az idézett forrás tájékoztat arról, hogy még ezen a közgyűlésen megszületett a határozat egy elkülönített tömbrehabilitációs pénzalap létrehozásával kapcsolatban. A határozat értelmében, a tömbrehabilitációhoz szükséges pénzalap forrásait részint önkormányzati bevételekből (többek között a rehabilitáció folytán az épületek lebontása után kialakított és értékesített telkek, illetve az akcióterületeken épülő új épületek eladásából, a lakásalapban biztosított lakásépítési és felújítási fedezetből, stb.) részint külső erőforrások igénybevételeivel (befektetőkkel és pénzintézetekkel kötött megállapodások alapján) képzelték el (*DMJV 8/1996. (I.8.) Kh. sz. határozata*).

A történelmi belváros átépítését az önkormányzat tömbrehabilitációs program(ok) segítségével kívánta megvalósítani. (Itt jegyzem meg, amire már korábban is utaltam, hogy az 1981-ig érvényben lévő építési tilalom következtében a belvárosi ingatlanok tömegei mentek tönkre, váltak lakhatatlanná! A belváros egyes területein az ingatlanok szanalása, illetve a tömbrehabilitáció elodázhatatlanná vált!) Egy korabeli beszámolóból tudjuk, hogy a belváros rehabilitációja, illetve a tömbrehabilitáció előkészítése során egyértelművé vált, hogy a folyamatot csak a „legkedvezőbb adottságú” olyan „akció” területen szabad beindítani, „ahol a legtöbb az önkormányzati tulajdon, ahol a legkevesebb lakást kell lebontani, a közműépítések, átépítések költsége nem magas, a tömegközlekedés megoldott, az alapellátás megfelelő, az átépítés költsége a legkedvezőbb” (*Debrecen Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala Alpolgármesterétől – Dr. Zentay István alpolgármester, 1995. december, 11.*). Az előbb idézett forrás úgy fogalmazott, hogy „a tömbrehabilitációs tevékenységet az egész belváros – Nyíl u. – Rakovszky u. – Hajnal u. – Wesselényi u. – Erzsébet u. – Nyugati u. – Vendég u. – Hortobágy u. – Honvéd u. – Ókút u. (!) – Füredi u. – Hadházi u., ezen belül a városközpont Hunyadi u. – Burgundia u. – Klaipeida u. – Sumen u. – Wesselényi u. – tervezett nyugati kiskörút által határolt területre kell kiterjeszteni”. (Az idézet szerint a belváros fogalmába ekkor még beletartozott a történelmi belváros egész területe, míg a városközpont néven említett terület megfelel a kiskörutak által határolt mai értelemben vett Belvárosnak.)

A tömbrehabilitáció megkezdéséhez ideális terepnek tűnt a „Révész tér”, a Széchenyi utca – Piac utca – Arany János utca – Nemzetőr utca által határolt terület. Filippinyi Gábor városi főépítész 1996 lelegején éppen ezzel a területtel kapcsolatban jegyezte le, hogy a terület előkészítése (elsősorban a Piac utca nyugati oldalán és az Arany János és a Széchenyi utcák között) az „avult épületek és gépkocsitárolók bontásával, néhány magántulajdonú épület megvásárlásával ugyan megindult, de látványos eredményeket felmutatni nem tudott”. Filippinyi a rehabilitáció beindulásának (egyik fontos) feltételét abban látta, hogy a belváros rendelkezzen megfelelő rendezési tervekkel (*Debrecen Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Főépítész Irodájának DMJV Közgyűlése számára készített beszámolója, 1996. 01.25.*). 1996-ban végül is megszületett az önkormányzat részéről az a határozat, amely lehetővé tette a Révész tér mögötti terület rehabilitációját (*Hajdú-Bihari Napló, 1996.07.10.*).

Az 1990-es évek egyik megoldatlan problémája volt a piac tömb átépítésének a kérdése. A belvárosi nagy piac (vásárcsarnok) még a 90-es években a Csapó és Rákóczi utcák sarkán található „meglehetősen nagy alapterületet elfoglaló” földszintes épülete, illetve a közeli kétszintes parkoló (Kertai László debreceni építész szavaival fogalmazva) „nem a jövőnek épült”. Az építész a 90-es évek elején a belvárosban elszaporodó, kereskedelmi céllal felállított bódékat egyenesen a város „szégyenfolthai”-ként aposztrofálta (*Kertai László építésszel készített interjú, Hajdú-Bihari Napló, 1992.08.06. sz.*). Az önkormányzat a Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztériummal közösen még 1993-ban pályázatot írt ki a piactömb rehabilitációjával kapcsolatban, melyre több sikeresnek ítélt pályamű is készült (*Hajdú-Bihari Napló, 1994.02.23.*).

Az 1990-es évek elején-közepén, az egyes belvárosi telkek hasznosításával kapcsolatban több (részben új) elképzelés látott napvilágot. A Közgyűlés jóváhagyta a már régóta üresen álló Péterfia és a Darabos utcák által határolt tömb beépítését, illetve megépült a Gambrinus passzázs (Gambrinus köz) alatti pince területet feltáró üzletsor, elkészült a Gambrinus passzázs és a Batthyány utcák átkötésének elvi engedélyezése és a Kossuth utcai udvarok hasznosításának terve (*Debrecen Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Főépítész Irodájának DMJV Közgyűlése számára készített beszámolója, 1996. 01.25.*). A Gambrinus közben 1995 folyamán, a pincszinten kialakított, több mint ötven méter hosszú üzletsornak a Batthyány utcáig érő, további kétszáz méterrel történő meghosszabbítását is tervbe vették (*Táj-Kép, 1995.04.13.*). Még nem született meg a Kossuth téri sétáló övezet sem, amikor felvetődött egy a Kálvin tértől a Szent Anna és Miklós utcáig tartó gyalogostér-hálózat terve. Szintén ekkor, a 90-es évek első felében merült fel annak a lehetősége, hogy a Piac utcát övező tömbökben „gyalogosan bejárható belső udvarsorokat” alakítsanak ki, illetve tervezték olyan „kedves, tipikus kis cívis” utcáknak a felújítást is, mint amilyen a Kígyó, Szappanos vagy Nagy Gál István utca (*Táj-Kép, 1993.08.26.*). Az említettek mellett még számos, kisebb volumenű terv, elképzelés született egyes belvárosi telkek beépítésével, hasznosításával kapcsolatban (*Hajdú-Bihari Napló, 1994.09.03.*).

A városi közgyűlés egyik, még a 90-es évek elején megalkotott rendeletében új elemként merül fel a sétálóutcák és sétaterek kialakításának, illetve ezekhez

kapcsolódva a parkolóutcák kialakításának a terve (*DMJV 3/1993. (II.15.) Kr. sz. rendelete*). Korábban csak a főutca-főtér rendezése, illetve kialakítása vonatkozásában merült fel egy rendezett sétálóövezet kialakításának a gondolata! Egyértelmű, hogy a parkolóutcák kialakítására vonatkozó elképzelés szoros összefüggésben áll a sétálóövezetek létrehozásának tervével, illetve a gépjárművek számának emelkedésével. Az említett rendelet szerint sétálóövezetet hoznának létre a Vörös Hadsereg útján (Piac utca) a Kossuth utcától északra eső területen, a Kossuth és a Kálvin téren, a Vár utcán, a Nyomtató utcán, a Déri téren, a Simonffy utca Hal közíig terjedő szakaszán és a Batthyány utcán. Parkoló utca lenne a Hatvan utcának a Bethlen utca és a Fűvészkert utca közötti része, a Fűvészkert utca, a Péterfia utca a Hunyadi utcáig, a Csapó utca a Tóthfalusi (Dósa nádor) tértől a Rákóczi utcáig, valamint a Vörös Hadsereg útjának a Csapó utca és a Béke útja (Szt. Anna utca) közötti szakasza.

Az említett sétálóutcák és sétateretek tervbe vett átépítésére a 90-es években, a Batthyány utca, sétáló utcává alakítását leszámítva, még nem kerülhetett sor (*1. fénykép*).



1. fénykép: A belvárosban elsőként sétálóutcává alakított Batthyány utca;  
Forrás: szerző fényképfelvétele

Dr. Hevessy József, a város néhai polgármesterének tájékoztatása szerint az önkormányzat költségvetéséből 30 millió forintot fordítottak a sétálóutca teljes közműrendszerének a felújítására, növényzet kialakítására, padok elhelyezésére, továbbá arra, hogy 260 méter hosszúságban térkövel borítsák a területet (*Hajdú-Bihari Napló, 1994.11.07.*) (*7. melléklet*). Egy pár évvel később megjelent újságcikk szerint azonban a sétálóutca „csupán gyalogoszónaként értelmezhető”. A cikk írója ezt azzal indokolta, hogy a „városi sétálózónák hagyományosan a legbelső üzleti utcákban alakulnak ki”, és a Batthyány utca esetében nem beszélhetünk üzletutcaról, mivel a hátsó udvarokban kialakított vásárlóudvar sor, illetve egy-egy portál még nem teszi az utcát sétálóutcává (*Debreceni Polgár, 1997.09.11.*). Az igazság véleményem szerint ebben az esetben valahol félúton van. Tény, hogy amikor a Batthyány utca új funkciót kapott, még nem minden működött úgy, ahogy egy tipikus sétálóövezet

esetében szokott (a 90-es években például még hiányoztak azok a kiülős kávézók, éttermek, amelyek ma már hozzátartoznak az utcaképhez). Meglátásom szerint az utca egy gyalogoszónából napjainkra egy működőképes sétálóutcává vált. A Batthyány utcában, többek közt étterem, teázó, cukrászda, utazási iroda, könyvesbolt, órásbolt található. Az utca neve az elmúlt években a Gambirinus közzel kapcsolatos tömbfeltárás során is többször felmerült. A sétálóutca kialakítását sokáig nem követték hasonló projektek.

1995-ben a Kossuth tér gyalogos térré alakítására kiírtak egy (egyébként sikeresnek ítélt) országos tervpályázatot. A főtér kialakításával kapcsolatban, Gábor István a város jelenlegi főépítésze arról tájékoztatót, hogy „a tervpályázat célja egy rendezvénytér és memoriális tér létrehozása volt”, amely egyben „a város főtere, fóruma, agórája”. Szintén az ő tájékoztatásából tudom, hogy „közúti szakma egyértelműen fenn akarta tartani a közúti jelleget” és „a tér alatti közművek, a tér közműigényei és ezek áttervezése (...) sok időt vett igénybe” (*Idézet Gábor István írásban küldött válaszaiból*).

A rendszerváltás után gondoskodni kellett a helyi önkormányzat tulajdonában maradt ingatlanok fenntartásáról, karbantartásáról esetleg azok hasznosításáról is. Az épületek esetében, a 90-es évek elején, Debrecen belvárosban csak állagmegóváásra, néhány esetben épület- és homlokzat-rekonstrukció megvalósítására futotta az önkormányzat erejéből. A megoldást végső soron a Cívisház Kft. megalakítása jelentette. Az 1994-ben januárjában, a cégbíróság által bejegyzett Cívisház Kft. (1996-tól részvénytársaság) 100%-ban az önkormányzati tulajdonban lévő Debreceni Vagyonkezelő Zrt. tagvállalata. A cég feladata lett az önkormányzati tulajdonú üzletállomány mellett, a „védett területek legértékesebb bérházainak” a kezelése (bérbeadása, értékesítése), illetve, a 90-es évek végétől ez a társaság látja el az ingatlanok műszaki karbantartását is. A tevékenységi körét tovább bővítve, a Cívisház Zrt. a kétezres évek elejétől bekapcsolódott a belváros rehabilitációjába is ([www.civishaz.hu](http://www.civishaz.hu) – 20 éves a Cívisház Zrt.).

Úgy gondolom, hogy a debreceni belváros ezredforduló környékén meginduló rehabilitációját elősegítette, hogy 90-es évek végétől országos és helyi szinten is elindult a gazdasági élet konszolidációja, amely biztosította az anyagi háttérrel az építkezések beindításához. Végül, de nem utolsó sorban a '98 őszén felálló új városvezetés tettrekészsége és az, hogy jól használta ki a meglévő politikai-kapcsolati tőkét adta/adhatta meg a döntő lökést a belváros rehabilitációjának a megindításához.

## **IV. Debrecen történelmi belvárosának rehabilitációja – a rehabilitáció hatása az épített környezetre**

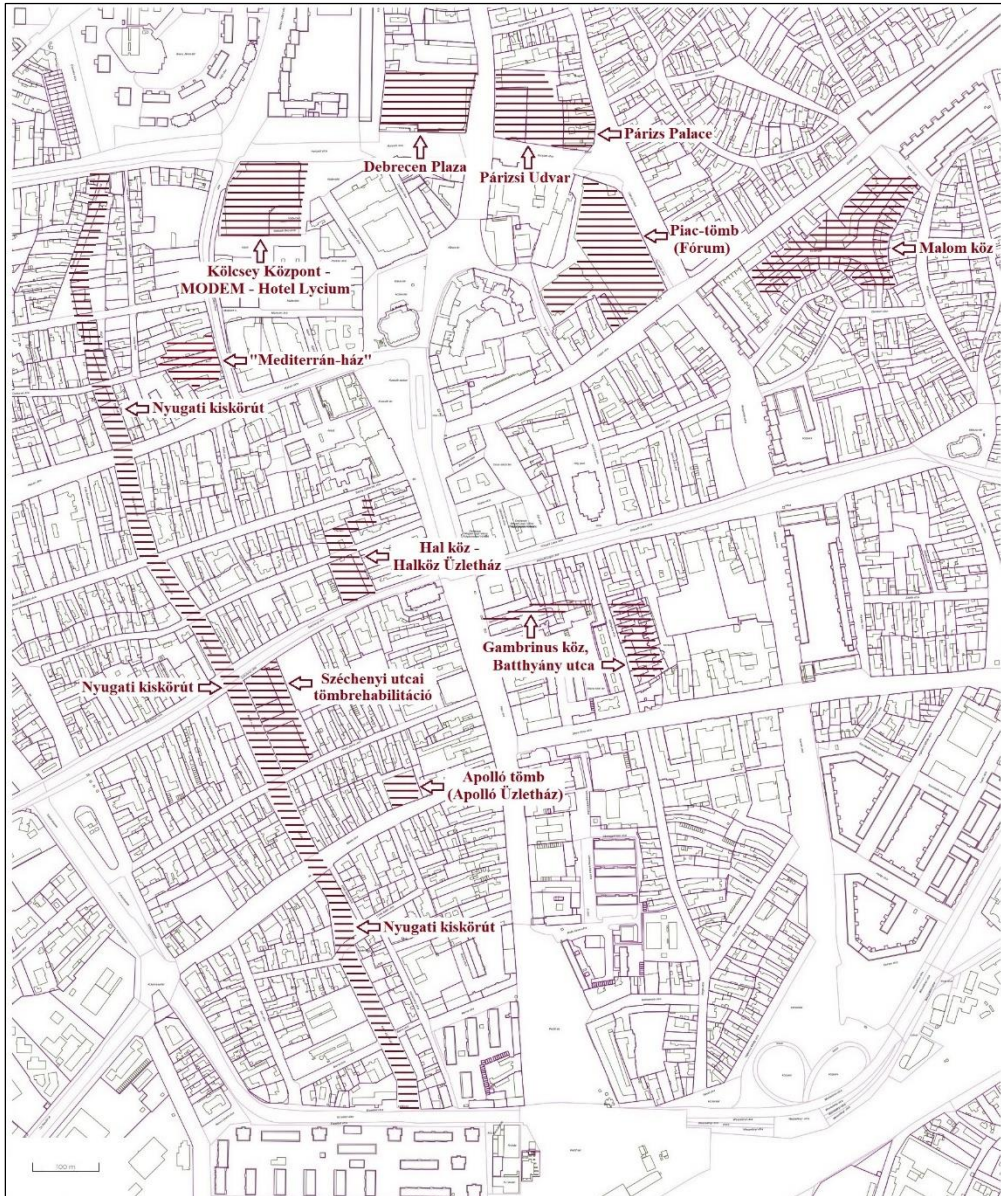
### **IV.1. Tömbfeltárások és tömbrehabilitációk Debrecen történelmi belvárosában**

Debrecen történelmi belvárosában az elmúlt másfél-két évtizedben több helyen tömbfeltárássra és tömbrehabilitációra is sor került. A tömbfeltárásnak, tömbrehabilitációnak lényegi része a telkek belső, általában rossz, elhanyagolt állapotban lévő, többnyire kihasználatlan (pl. üresen álló) részeinek az ésszerű hasznosítása-újra hasznosítása. Ehhez még hozzátehetjük, hogy a „lehetőséget teremt a mai városi életmódhoz rendelhető telekalakításra, a városias, elsősorban rekreációs célú telekhasználatra” (*Hajdú-Bihari Napló, 1996.04.04.*).

Korábban már utaltam rá, hogy a történelmi belvárosban az „évszázados” telekrendszer idővel a fejlődés útjában állt. Még az 1990-es évekre is jellemző volt, hogy Debrecen történelmi belvárosában (a területhasználat és a terheltség vizsgálata alapján) a nettó építési terület 42 %-át kitevő „nagyobb tömbök rendkívül alulhasználtak, teleksűrűségük falusias”, ami azt jelenti, hogy a telektömbökben hektáronként átlagban mindössze 11-15 telek található. Az idézett forrás azt is megemlíti, hogy ezek a telkek „még a gazdálkodó, mezővárosi életformához alakítottak”. A telkek jellemzője továbbá, hogy sok esetben rendkívül mélyen (60-80, de nemritkán 100 méter mélységben!) benyúlnak a telektömbökbe (*Hajdú-Bihari Napló, 1996.04.03.*). Egy 1996-ban készült tanulmány is megemlíti, hogy „sok olyan telek van a belvárosban, amelyen a lakóépület mögött még jelentős szabad terület van”. Az említett tanulmány ehhez még azt is hozzáteszi, hogy ezeket a területeket a lakók vagy a tulajdonosok konyhakertként hasznosítják (*Béres, 1996, 84. old.*). Az említett konyhakertek mellett, a vizsgált terület telkeinek hátsó részeit gyakran garázsok, régi (használaton kívüli) gazdasági épületek vagy kisebb műhelyek foglalták el, de olyan is előfordult, hogy csak szemetet gyűjtöttek rajtuk. Mindez (már csak a telkek jobb kihasználtsága végett is) szükségessé tette a nagyobb tömbökben a tömbfeltárással rehabilitáció megindítását, a „sufniövezet” felszámolását. Az „alulhasznosított, korszerűtlen telekadottságú belvárosi és városközponti tömbök” megújítását szorgalmazta a Cívus Ház Zrt. által készített program is (*Debrecen Megyei Jogú Város Városrehabilitációs Stratégiája és Programja, 2006., 24. old.*). Az idézett tanulmány külön kiemeli a tömbrehabilitációk környezetükre gyakorolt katalizátor szerepét.

A városi közgyűlés 1993 elején rendeletben kötelezte el magát a belvárosi tömbrehabilitáció mellett (*DMJV Közgyűlésének 3/1993. (II.15.) Kr. sz. rendelete*). A rendelet értelmében a tömbrehabilitációra kijelölt városrész, a Hajó és Honvéd utcák közt található terület kivételével, csaknem teljesen megegyezett az egykor sánccal és árokkal körülkerített történelmi városmag területével. Az említett rendeletre utalva írta Kozma, hogy „a város vezetői törekedtek a munkálatok zavartalan lebonyolítását lehetővé tevő intézményi háttér kialakítására, a fejlesztésekhez szükséges pénzügyi alapok megteremtésére és a belváros átépítésére vonatkozó tervek elkészítésére” (*Kozma, 1999., 75. old.*).

Debrecenben a rendszerváltozást követően, a belvároson belül, az első nagyobb, tömbrehabilitáció céljára kijelölt terület a Révész tér – Széchenyi utca – Mácsai Sándor utca – Arany János utca – Piac utca közé eső terület volt. A Széchenyi utca érintett szakaszán még a 90-es évek második felében sor került több, rossz állapotban lévő lakóingatlan bontására. Később ennek a területnek egy részén épült fel a Táblabírószág, illetve a Járásbírószág épülete (5. ábra).



5. ábra: Tömbrehabilitációk által érintett területek Debrecen történelmi belvárosában; Forrás: saját szerkesztés

A Batthyány utcai sétáló övezet esetében szintén sor került (főként az utca páros oldalán) a telkek belső udvari részének feltárására, rendezésére, illetve ezzel összefüggésben összekapcsolásukra, egybenyitásokra is. A telkek hátsó részén, a felújított vagy újonnan (fel)épített épületekben, épületrészekben különböző vállalkozások, kiskereskedelmi és vendéglátó egységek (szépségszalonok, butikok, presszók stb.) kaptak helyet. Később megteremtették a Gambrinus köz és a Batthyány utca közötti közvetlen átjárási lehetőséget is. Ez utóbbi már a Gambrinus köz tömbfeltáráshoz kapcsolódott. A tömbfeltárás során, a hátsó udvarok egy részén, ahol szükséges volt, lebontották a hasznosítatlan, rossz állapotú épületrészeket és a telkek egybenyitásával megteremtették a két közterület közötti közvetlen kapcsolatot. Az érintett terület rendezésével kapcsolatban sor került a környező ingatlanok rendbetételére, valamint új parkolóhelyek kialakítására. A Piac és Batthyány utca közötti szakaszon lévő belső telkek, udvarok rendezése azonban még nem fejeződött be. Véleményem szerint, a gyalogosok számára (megfelelő minőségű) járdák, az autósok részére pedig kulturált parkolási körülmények kialakítására lenne szükség!

A Debrecen Plaza bevásárlóközpontot a sokáig rendezetlen területnek számító Hunyadi és Péterfia utcák kereszteződésében építették fel. A beruházás érdekessége, hogy a Malom köz átépítése mellett (lásd később) ez volt az egyik legelső, befejezett, nagyobb projekt, amely a történelmi belváros területén megvalósult. Az 1998-ban átadott Plaza volt a történelmi belváros első igazi bevásárlóközpontja, amely az első időszakban igazi vetélytárs nélkül vonzotta magához a vásárolni (és szórakozni) vágyókat. A Debrecen Fórum megépítése ugyanakkor nagymértékben csökkentette bevásárlóközponti funkcióját, és napjainkban már egyre nagyobb hangsúlyt kap a szórakoztatásban, kikapcsolódásban betöltött szerepe (Cinema City komplexum, Grand Casino, New York Fitness, Fun City Bowling Club).

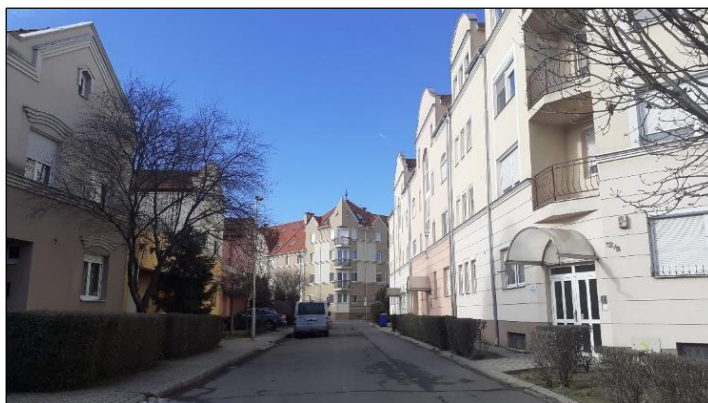
A városközpont északkeleti részén, az egykori piaccsarnok helyén végbement tömbrehabilitáció sajátossága, hogy ezen a területen, már az átépítést megelőzően megsemmisült az eredeti városi szövet. Az 1970-es években ugyanis, részben az északi és keleti kiskörút építéséhez kapcsolódva, lebontották a Csapó, a Rákóczi és az egykori Nyomtató utcák találkozásánál lévő ingatlanokat, és azok helyén megépítették a városi nagypiac egyszintes, fedett épületét. A piaccsarnok épületéhez kapcsolódva több kisebb üzletet is kialakítottak, továbbá a piac szomszédságában felépült a város egyik első, modern, kétszintes áruháza (Debrecen Áruház). Főként a piacra érkezők parkolási gondjait enyhítendő a Vár utca felőli részen pedig egy nyitott kétszintes parkolót alakítottak ki. Az említett építkezésektől számított két évtized elég volt ahhoz, hogy szükségessé váljon az épületek felújítása, modernizációja!

Az ezredforduló után az amúgy frekvenciált helyen lévő ingatlanok sorsa megpecsételődött. Az itt található ingatlanokat lebontották és *tabula rasa*, helyükre hasonló funkciójú kereskedelmi-üzleti egységek kerültek. A terület rehabilitációjának másik sajátossága éppen abból fakad, hogy a belváros ezen, már korábban átépítésre kerülő részén, egy újragondolt modernizáció (saját megfogalmazásom szerint: remodernizáció) elemeként, egy teljesen új, posztmodern épületegyüttest hoztak létre. A megépített épületek közül méreteit és építési költségét tekintve is kiemelkedik a Debrecen Fórum Kulturális és Kereskedelmi Központ 2008-ban átadott épülettömbje. A Fórum monumentális (egyébként a városképbe nehezen illeszkedő) épülete

méreteivel is hirdeti a város kereskedelmi életben játszott vezető szerepét. Az új debreceni nagypiac a helyét elfoglaló Fórum szomszédságában, a régi, időközben korszerűtlenné váló kétszintes parkoló helyén épült fel, amelynek átadására 2008 elején került sor. Szintén ennek a tömbrehabilitációnak a keretében (bár a terület előtörténetét ismerve itt a rehabilitáció kifejezés is furcsán hat) épült fel a Pulykakakas Üzlet- és Irodaház, amelyben üzletek és szolgáltató egységek mellett lakások és irodák kaptak helyet (*Euro-Régió Ház Kht. 2008*).

A történelmi belvárost érintő, egyik legnagyobb, érdeklődésre számot tartó rehabilitációs projektnek az egykori Kölcsey Ferenc Városi és Megyei Művelődési Központ lebontása tekinthető, amely mögött egyszerre ideológiai és szakmai okok álltak-állhattak. (A Művelődési Központ a város szocialista építészetének egyik szimbóluma volt, amelynek felépítése már az 1970-es években (részben a Kölcsey-ház bontása miatt) sokakban ellenérzést váltott ki.) A régi művelődési központ lebontása és a terület átépítése a korábban megbomlott városi szövet miatt, bizonyos szempontból hasonlít a Piac-tömb már említett átépítéséhez. A régi Művelődési Központ helyén 2006-ra felépült új épületkomplexum (Kölcsey Központ), a korábbi épület funkcióját megtartva, illetve azt kibővítve születtek újjá (az épülettömb a konferenciaközpont mellett magában foglalja a MODEM Modern Kortárs és Művészeti Központ és a Hotel Lycium szállodát is). A terület átépítése (rehabilitációja) tette lehetővé, egy új köztér, az épületkomplexumhoz (építészetileg is) szorosan kötődő Baltázár Dezső tér megszületését.

A történelmi belvárosban lezajlott nagyobb kiterjedésű, lakófunkcióval kapcsolatos tömbrehabilitációk között kiemelkedő szerepet töltött be a Csapó utca – Berek utca által határolt épülettömbben (részben a volt Malom köz helyén) az 1990-es években lezajlott átalakítás, amelynek keretében az addig földszintes házak helyén egyrészt társasházak, másrészt családi házak felépítésére került sor (*2. fénykép*).

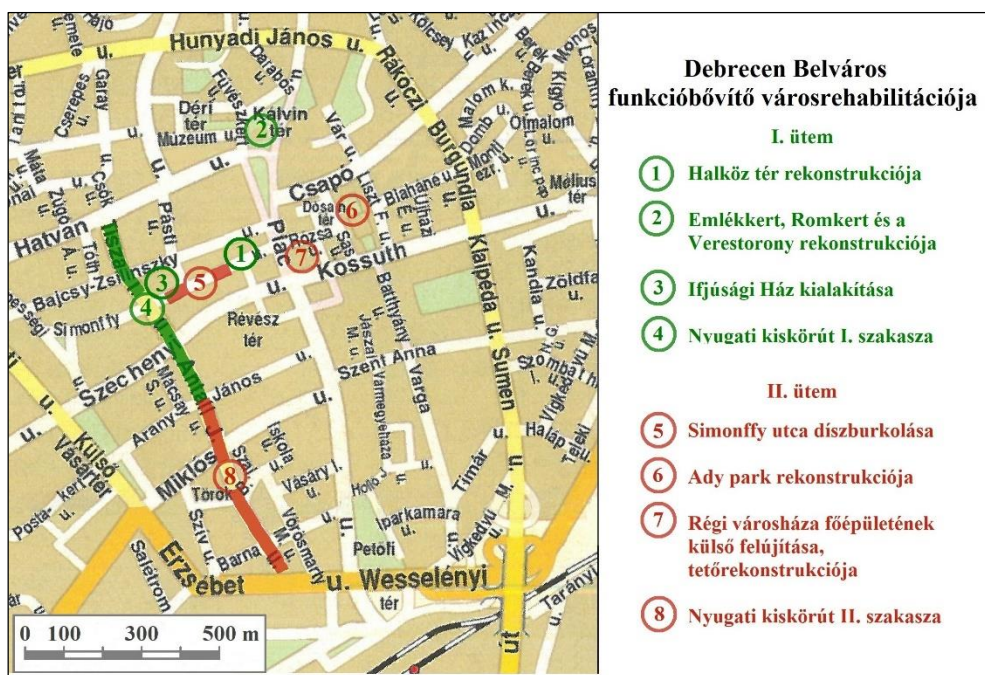


2. fénykép: Tömbrehabilitáció révén kialakított lakóterület a Csapó és a Berek utca között; Forrás: szerző fényképfelvétele

Az előzőhöz hasonló, de kisebb méretű beruházásnak tekinthető a 2000-es évek elején lezajlott projekt, amelynek keretében a Bethlen utcán, az egykori földszintes házak helyén, lakásokat valamint üzlet- és szolgáltatóhelyiségeket is magában foglaló épületkomplexumot alakítottak ki (Mediterrán-ház), amely igen hamar közkedvelté

vált a lakosság körében. Az elmúlt két évtizedben a környéken több, a Mediterrán-ház megépítéséhez hasonló (tereprendezéssel és a régi, döntően korszerűtlen ingatlanok bontásával járó) beruházás valósult meg egyebek mellett, a Garay, Pásti, Bajcsy-Zsilinszky és a Hatvan utcákban.

A történelmi belvárosban végbement (tömb)rehabilitációs projektek finanszírozásában a 2000-es évek végétől kezdve igen fontos szerepet töltek be az Európai Unió pályázatok is: A „Debrecen Belváros funkcióbővítő városrehabilitációja” elnevezésű, két ütemben megvalósuló projektnek köszönhetően jelentős fejlesztésekre-beruházásokra nyílt mód az érintett területeken (6. ábra).



6. ábra: Debrecen Belváros funkcióbővítő városrehabilitációja (I. és II. ütem);  
Forrás: saját szerkesztés

Az I. ütem keretében valósult meg a Hal köz sétaterének kialakításához kapcsolódó tömbfeltárás, amelynek révén közvetlen összeköttetés jött létre a Halköz tér és a Bajcsy-Zsilinszky utcák között. A terület régi, romos épületeinek helyét új építésű, divatos társasházak foglalták el, és így a környék egyre népszerűbb a lakást vásárlók körében is. A Halköz térre és környékére is igaz a megállapítás, hogy a tömbfeltárások következtében „az eddig elhanyagolt, de forgalmilag jó helyen levő épületek felértékelődtek” (Szinyei, 1998., 82. old.).

Az említett funkcióbővítő városrehabilitációs projekt mindkét ütemének fontos elemét képezte (és a források nagyobbik részét is erre fordították) a belvárost nyugatról határoló kiskörút kialakítása. A város rendezési terveiben már az 1930-as években szereplő út kialakításának a gondolata már az 1960-as években felmerült (a

történelmi belvárost övező körgyűrű északi és keleti része az 1970-es években el is készült), megfelelő anyagi eszközök hiányában ugyanakkor a megvalósítására hosszú ideig nem nyílt lehetőség. A városközponti gyalogoszóna kialakítása szempontjából létfontosságú összeköttetés megépítése a 2010-es években Európai Unió források révén vált lehetővé: 2012-ben adták át a körút közepső, míg 2015-ben a déli szakaszát. A beruházás a tömbrehabilitáció szempontjából azért tekinthető igen fontosnak, mivel az újonnan feltárt ingatlanokon lehetőséget biztosítottak a korábbinál nagyobb emeletmagasságú, lakó- és szolgáltatási funkciót is magukban foglaló épületek felépítésére.

A bemutatott, alapvetően sikeres projektek mellett egyes esetekben ugyanakkor kudarcok is előfordultak. Az úgynevezett Apolló tömb (amely nevét a Piac és Miklós utcák sarkán álló mozi után kapta) rehabilitációja során célul tűzték ki a mozi mögötti üres terület beépítését; többek közt egy új bevásárlóközpont és egy mélygarázs megépítését. A beruházást egyebek mellett az indokolta, hogy javuljon a környéken élők ellátása és enyhítsék a parkolási gondokat. Az Apolló Superior névre keresztelt létesítmény alapkövét 2008 szeptemberében rakták le, de a három épületből álló kereskedelmi központ közül (a tervekkel ellentétben) csak a Miklós utcai üzletházat fejezték be! Az Apolló Üzletház egy része ma is üresen áll és elmaradt a mozi tervezett homlokzat átépítése-felújítása is! Az építkezés leállítását a beruházó „az üzletházra való érdeklődés hiányával” magyarázta (*dehir.hu 2012.08.27.*).

A dolgozat írásakor is zajlik a Péterfia, Hunyadi, Rákóczi és az Egymalom utcák által határolt tömb átépítése. A „Párizsi udvar” 2015-ben átadott első üteme, ha egyelőre kisebb területen, de hasonló változást eredményezett, mint amit tapasztaltunk a piactömb átépítése során. Az üzleteket, irodákat és magas árkategóriájú lakásokat is magában foglaló több emeletes épület megvalósításához néhány régi (javarészt elhanyagolt állapotban lévő, évek óta lakatlan) ingatlant is le kellett bontani. A „Párizsi udvar” második ütemének megvalósítását követte a Párizs Palace nevű projekt. Az említett beruházások közvetett hatásaként (társasház-építések révén) meggyorsult a történelmi belváros ezen részének az átépítése-átalakulása.

Megítélésem szerint, a történelmi belváros tömbfeltárásaihoz és tömbrehabilitációihoz a „terepet”, a korábban érvényben lévő építési tilalom készítette elő.

A bemutatott változásokat összegezve (1. táblázat) elmondható, hogy a fejlesztések elsősorban olyan ingatlanokat érintettek, amelyeknél bizonyos mértékig jelen volt a lakófunkció (a legtöbb esetben csak ez volt a jellemző). Ez azzal magyarázható, hogy ez a funkció a történelmi belváros jelentős részében jelen volt (azon épületek, amelyek nem töltötték be ilyen szerepet a legtöbb esetben olyan értékekkel rendelkeztek, amely miatt esetükben nem nyílt lehetőség rehabilitációra). Az új hasznosítási formát tekintve kiemelkedő szerepet tölt be a kereskedelmi funkció, amely a legtöbb esetben a lakófunkcióval együtt fordul elő. Ezen jelenség mögött véleményem szerint az a tény áll, hogy a beruházók döntő része úgy vélekedett, hogy a kizárólagos kereskedelmi hasznosítás nem biztosít megfelelő megtérülést, illetve a rehabilitáció keretében felépített új épületek megfelelő helyszínt biztosítottak a belvárosi lakhatást preferáló társadalmi csoportok számára.

1. táblázat: A történelmi belvárosban megvalósult jelentősebb tömbfeltárásokhoz és tömbrehabilitációkhoz kapcsolódó projektek besorolása

		új funkció			
		lakó-funkció	kereskedelmi funkció	lakó- és kereskedelmi funkció	egyéb funkció
eredeti funkció	lakófunkció	5	2, 9	3, 10	8
	kereskedelmi funkció		4		
	lakó- és kereskedelmi funkció			6, 7	
	egyéb funkció				1

1 – Kölcsey Központ, 2 – Debrecen Plaza, 3 – Párizsi Udvar és Párizs Palace, 4 – Fórum (Piac-tömb), 5 – Malom köz, 6 – Gambrinus köz és Batthyány utca, 7 – Hal köz és Halköz Üzletház, 8 – Széchenyi utcai tömbrehabilitáció (igazságügyi negyed), 9 – Apolló Üzletház, 10 – nyugati kiskörút menti fejlesztések; Forrás: saját szerkesztés

#### IV.2. Sétateretek és sétálóutcák kialakítása a történelmi belvárosban

A történelmi belvárosban végbemenő tömbrehabilitációk lehetőséget teremtettek a városrész közlekedési rendszerének átalakítására is, amelynek egyik leglátványosabb eleme a gépkocsiktól elzárt gyalogoszónák (sétateretek és sétálóutcák) kialakítása volt. Ebbe az irányba hatott az itt élő lakosság igénye, a belváros turisztikai vonzerejének növelésének a szándéka, emellett pedig a városba érkező potenciális befektetők miatt sem mindegy, hogy milyen a belváros képe, mennyire rendezett a környezet. Ezzel összefüggésben „az intézményközpont színvonalas működtetése”, illetve a „város imázsa miatt is” elsődleges feladattá vált „egy gyalogos belváros megvalósítása” (*Debrecen településszerkezeti terve, 2000.*).

A történelmi belváros első sétálóutcája – amit a disszertációban már korábban említettem – az 1990-es évek közepén, a Batthyány utca rehabilitációjával valósult meg. A beruházás – bár hamar közkedvelté vált a helyi lakosok körében – hosszú távon nem igazán bizonyult sikeresnek: egyrészt távol helyezkedett el a városközponttól, másrészt nem rendelkezett olyan „mágnes-intézménnyel” (pl. kiemelkedő kereskedelmi-vendéglátó egység), amely nagyobb forgalmat generált volna.

A fentiek szellemében nem tekinthető meglepőnek, hogy az 1990-es évek végén egyre nagyobb figyelmet kapott a város főutcájának (főterének) rendbetétele (*Kecskés, 2014., 2018*). A 90-es évek végén, a Nagytemplom előtt térré szélesedő Piac utca már jelentősen megszenvedte a növekvő járműforgalom okozta környezeti terhelést. Ez abból adódott, hogy a Nagytemplom előtti terület elsősorban a főútcán

áthaladó járműforgalom kiszolgálásának lett alárendelve, és a városmagban nem volt egy olyan központi tér (piactér/fórum) amely a városlakók, illetve a városba érkező turisták rekreációs igényeit is kielégíthette volna.

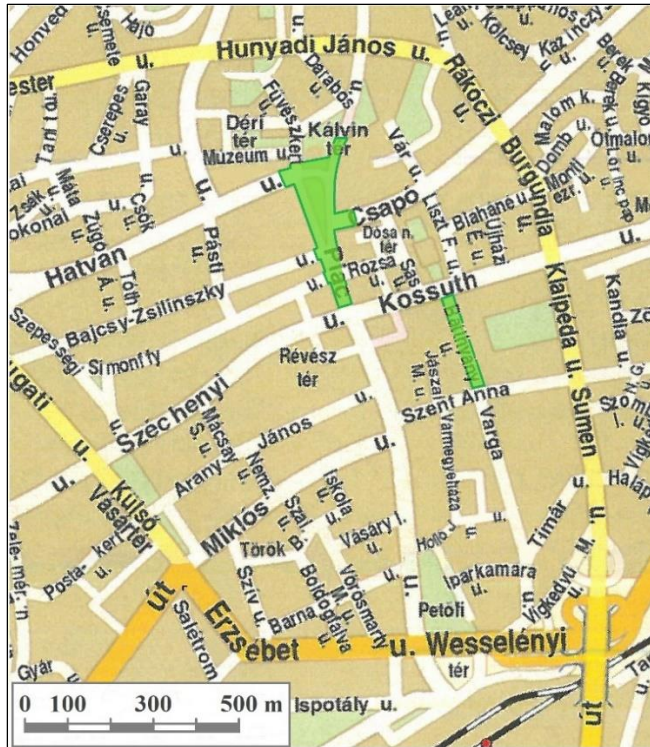
A város történelmi központjának rekonstrukciója jelentőségénél fogva „a legnagyobb horderejű és ezzel együtt a legtöbb vitát kiváltó programcsomag” volt a maga idejében (Gulyás, 2002). Az elfogadott tervek alapján (8. melléklet) a Kossuth tér gyalogos térré alakítása (vagy más megközelítésben a tér rekonstrukciója) 2000 nyarán kezdődött meg és alig egy évvel, az átépítés elkezdése után, a lakosok már birtokba is vehették a város (új) főterét (3. fénykép, illetve 9. melléklet).



3. fénykép: Debrecen – főter (részlet); Forrás: szerző fényképfelvétele

A főter átadásával jelentősen megnőtt Debrecen belvárosában a gyalogoszóna területe (7. ábra).

A főter ki-, illetve átépítése során, „a városvezetés és az átépítési terveket kidolgozó építészek szándéka egyértelmű volt. Debrecen főterének historizáló hangulatát igyekeztek az új térelemekkel fokozni, valamint a város által szervezett kulturális tömegrendezvények számára otthont teremteni” (Biczó, 2005, 88. old.). Az utcabútorok kihelyezése mellett a „szokásos” látványelemek, a debreceni főter esetében sem maradhattak el. Reneszánsz stílusú ivókútból és szökőkútból kettőt-kettőt is kapott a sétatér. (Kár, hogy stílusjegyeiket tekintve a szökőkutak sem egymáshoz, sem az említett ivókutakhoz nem illeszkednek!) A Nagytemplom mellett (már a Romkert rekonstrukciójához kötődve) elhelyezett, és az egykor itt álló Verestoronra emlékeztető üvegpiramis láttán talán nem véletlenül alakul ki a szemlélőben a déjà-vu érzése! Ugyanakkor a város történetét méltó módon felidéző műalkotás a megújult Kossuth-szobor és az előtte elhelyezett város címer. Nemcsak a városlakók, hanem a turisták pihenését, felüdülését is elsegítik a megújult zöldterületek, a már említett szökőkutak és az ivó-kutak.



7. ábra: Sétateretek és sétálóutcák Debrecen belvárosában 2001-ben;  
 Forrás: saját szerkesztés

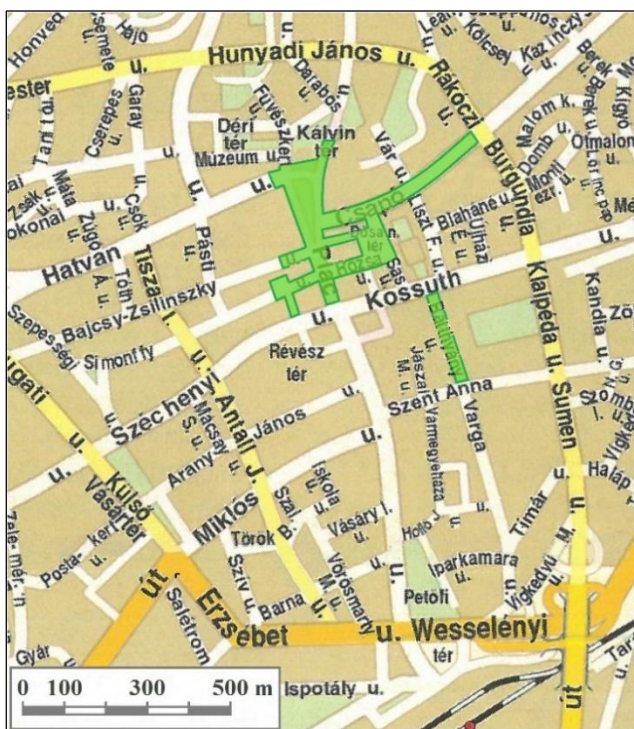
A Kossuth tér gyalogoszónává alakítása után – látva a beruházás sikerét – az elmúlt két évtizedben a helyi önkormányzat tudatosan törekedett a gyalogoszóna kiterjesztésére, újabb sétateretek és sétálóutcák kialakítására.

Valójában a főter átépítését (rekonstrukcióját) zárta le magának a Református Nagytemplomnak a 2013 és 2014 között tartó felújítása. A Déri tér rekonstrukcióját követte a Déri Múzeum belső átalakítása, modernizációja. A Kálvin téri Emlékkert – Romkert rekonstrukciója a már korábban említett Európai Unió városrehabilitációs projekthez köthető. A Kálvin tér nyugati oldalának rekonstrukciója mellett a Református Kollégium épületének külső és belső felújítására is lehetőség nyílt. A Kálvin tér keleti oldalán lévő egykori HÁÉV (Hajdú-Bihar Megyei Állami Építőipari Vállalat) székház az ezredforduló utáni átépítést követően új funkciót és új nevet kapott. A Kálvin téri, „Új Városháza” névre keresztelt épület napjainkban a város egyik legfontosabb közintézményének számít. Az építkezést követően került sor a városháza előtti terület rendezésére, „zöldítésére”. A már említett Halköz téri rekonstrukció összekapcsolódott a Simonffy utca átalakításával. Az elmúlt években ez a terület a debreceni gasztroturizmus egyik központi területévé vált. A Fazekas Mihály Általános Iskola Simonffy utcai épületének felújítására is a funkcióbővítő városrehabilitációs projekt részeként került sor. Az épület átalakítása egyben funkcióváltást is eredményezett. Az általános iskola egykori épületében ma (a rehabilitációt követően) egy „többfunkciós” ifjúsági ház működik.

Szintén az említett projekt részeként újulhatott meg az Ady Gimnázium előtt található kis tér, az Ady park területe. A teret délről lezáró Csokonai Színház felújítása 2020-ban vette kezdetét. Az említett terek esetében elmondható, hogy eredeti funkciójukat, a rekreációs szerepet megtartva-erősítve került sor a rehabilitációra.

A Debrecen Fórum Kulturális és Kereskedelmi Központ átadása környezetére is hatással volt. Az első években még csak az épületegyüttes és a mellette elhelyezkedő új vásárcsarnok között alakítottak ki gyalogosövezetet, a környéken található vendéglátóipari egységek igényének kielégítése érdekében ugyanakkor rövid időn belül sétálóutcává alakították a Csapó utca Rákóczi utca és Vár utca közötti szakaszát. Az utóbbi egység ugyanakkor hosszú ideig a „levegőben lógott”, nem kapcsolódott szervesen a meglévő hálózatokhoz. A nehezen elfogadható helyzet megoldására a 2020-as évek elején került sor, amikor a Csapó utca és a Dósa nádor tér sétálóutcává alakításával az összeköttetés megteremtése mellett egyrészt megfelelő helyet találtak a virágpiac számára, másrészt lehetővé tették a Kossuth térre nehezedő nyomás enyhítését.

A lezajlott fejlesztésekhez köszönhetően a 2020-as évek elejére Debrecen belvárosában egy olyan komplex gyalogos-övezet jött létre (8. ábra), amely mind a gyerekes családok, mind a kikapcsolódni-szórakozni vágyók, mind pedig a gasztronómiát kedvelők számára magas színvonalú lehetőségeket biztosít.



8. ábra: Sétaterek és sétálóutcák Debrecen belvárosában 2021-ben;  
Forrás: saját szerkesztés

*A városrehabilitáció által érintett közterekről készült fényképválogatás látható a fényképgyűjteményben – 2.*

### **IV.3. A városrehabilitáció hatása a történelmi belváros morfológiai kékére**

A telkek beépítési formája, a rajtuk elhelyezkedő épületekkel együtt, mind a horizontális zártság, mind a vertikális tagolódás szempontjából különböző lehet. Ezek eredményeként változik, akár egy utcán belül is az épületek alakja, morfológiai megjelenése, a szemünk elé táruló utcakép vagy településkéép.

Ami Debrecen történelmi belvárosát illeti, laikusként is könnyen észrevehetjük, hogy még egy-egy utcán, telektömbön belül is többféle beépítési formával és építészeti stílusjeggyel találkozhatunk. Egy korábbi lapinterjúban, amelyben a város akkori főépítészéval, műemlékvédelmi szakemberekkel, építészekkel folytatott kerekasztal beszélgetés szövege olvasható, a szakemberek egyöntetű véleménye szerint a város építészetileg rendkívül vegyes képet mutat. Filippinyi Gábor főépítész úgy vélte, hogy a városkép egységének megszűnése a korábbi egységes városszerkezet megbontására vezethető vissza. Szerinte, „az eredeti térszerkezet a hatvanas évekig követhető volt. A házgyári elemek beépítése, az államosítás nem tett jót a városképnek és az épületállománynak” (*Filippinyi, www.deol.hu 2003.05.14.*).

A nagyfokú heterogenitás okát abban látom, hogy a belváros épületei eltérő korban és időszakban születtek. Az újkori történelemben viszonylag gyorsan váltották egymást a különböző építészeti stílusok, irányzatok, és Debrecen magyar szinten mondhatjuk, hogy elég nagy, híres iskolájára építve elég művelt és elég ambiciózus település volt ahhoz, hogy kövesse az éppen aktuális építészeti trendet! A belváros 19. század óta tartó átépítését, Debrecen esetében nem akadályoztak középkori eredetű építészeti elemek. Sőt, a fejlődés útjában álló falusias jellegű (lakó)ingatlanok átépítése vagy eltüntetése az elmúlt 150-200 év során szinte folyamatosan napirenden volt! Úgy vélem azonban, hogy a (városközpont átépítése számára) rendelkezésre álló idő és bizonyos időszakokban a pénz (vagy éppen egy megfelelő mecénás) hiánya meggátolta, hogy (legalább) a belváros központi része építészetileg egységes külsőt kapjon. Erre vezetem vissza azt a 19. és 20. századból öröklött heterogenitást és diszharmóniát, amit a történelmi belvárosban járva gyakran tapasztalunk (*4-5. fénykéép*).



4. fénykép: Morfológiai sokszínűség a város főutcáján – Piac utcai részlet;  
Forrás: szerző fényképfelvétele



5. fénykép: A Darabos utca két oldala közt feloldhatatlan az ellentét;  
Forrás: szerző fényképfelvétele

A rendszerváltozás időszakától kezdődően, a politikai és gazdasági-társadalmi átalakulás hatására jelentős változások történtek a magyarországi települések (mindenekelőtt a városok) beépítése, morfológiai megjelenése tekintetében. Országos szinten is egyre több települési önkormányzat és lakóközösség részéről jelentkezett az igény a szocializmus évtizedei alatt elhanyagolt, belső, történelmi városrészek településképeinek megújítása, rehabilitációja iránt. Az elmúlt több két-három évtizedben megvalósuló, a belvárosok átépítését-átalakulását eredményező, városrehabilitációs projektek helyenként jelentős mértékben átalakították az említett városrészek külső jegyeit, azok morfológiáját.

A rendszerváltozás utáni évtizedekben városaink belső, történelmi városrészeit nem csak a helyi önkormányzatok, a lakosok, a műemlékvédők és városszépítők szerették volna felújítani-átalakítani, hanem a beruházók is felfedezték a bennük rejlő lehetőségeket. Úgy vélem, hogy az üresen álló vagy üressé váló (foghíj)telkek hasznosítását (beépítését) sok esetben a pénz, a beruházói szándék és nem feltétlen egy közösség igénye vagy a műemlékvédelem érdeke döntötte el. A belvárosok rehabilitációjához kötődve megfigyelhető (elsősorban Budapesten, de több nagyobb vidéki városunk esetében is), hogy az elavult, de alapjában véve az adott környezetbe illeszkedő (lakó)épületek helyére sokszor arányaiban eltérő, a városképet zavaró (hivalkodó) irodaházak vagy üzletközpontok épültek-épülnek fel.

Debrecen esetében míg az 1960-as, 1970-es és 1980-as években a lakótelepek építése, az 1990-es évektől jellemzően egy-egy nagyobb belvárosi üzletközpont felépítése eredményezett jelentősebb morfológiai változásokat. Az 1990-es évek második felében felépülő (és abban az időben a maga nemében úttörőnek számító) Debrecen Plaza épülettömbje nehezen illeszkedett a Péterfiai utca egyszintes, a civilvilág hangulatát idéző épületeihez. Feltételezem, hogy nem a kialakult diszharmónia és nem is a terület sokáig zavaró elhanyagoltsága, annál inkább a befektetői szándék vezetett a Péterfia utca szemközti oldalán a régi lakóházak ledózerolásához, átépítéséhez. Az itt felépülő Párizsi Udvar, majd folytatásaként a Párizs Palace épületei (a Debrecen Plazához hasonlóan) méretüket és stílusjegyeiket tekintve gyökeresen különböznek a városrész építészeti hagyományaitól, a korábban épített egyszerű lakóépületektől (6. fénykép).



6. fénykép: Párizsi Udvar épülettömbje mögött eltörpülnek a régebbi építésű lakóházak; Forrás: MTI, MTVA archívum

Hasonló a helyzet a Fórum Debrecen Bevásárlóközpont épülettömbje esetében. Ahogy korábban is utaltam rá, igen jelentős átalakításra került sor a piac-tömb átépítése kapcsán. Az említett területen, a korábbi egyszintes piaccsarnok helyére egy többemeletes, városképbe nem illeszkedő, túldimenzionált bevásárlóközpontot építettek. Már méretei miatt is, a Fórum monumentális épülettömbje jelenleg talán az

egyik legvitatottabb, városképet is befolyásoló épülete a belvárosnak. Szintén bevásárlóközpontnak épült, de a Fórum épülettömbjével ellentétben környezetével mégis harmonizál a Miklós utcán található Apolló Üzletház (7-8. fénykép).



7. fénykép: A Debrecen Fórum épülettömbje; Forrás: szerző fényképfelvétele



8. fénykép: Apolló Üzletház; Forrás: szerző fényképfelvétele

Általában véve elmondhatjuk (amiről terepbejárásaim során magam is meggyőződhettem), hogy a vizsgált időszakban Debrecen belvárosában megnőtt a zárt sorú többszintes beépítés aránya. Ez részben a foghíjtelkek beépítésének, részben annak köszönhető, hogy a lebontott földszintes lakóházak helyére rendszerint

többszintes épületeket emeltek. A földszintes (lakó)házak helyét a belvárosi egyes területein többszintes közösségi épületek, irodaházak vagy társasházak vették át. Különösen a történelmi belváros nyugati, építkezések által korábban kevésbé érintett részén figyelhető meg a lakásállomány kicserélődése, a morfológiai kép változása. Meglátásom szerint, a középületek és lakóházak tervezésénél a helyi építészeti hagyományok mellett (vagy helyett?) a divat és persze a rendelkezésre álló pénz befolyásolja az épületek megjelenését.

Debrecen belvárosában, az utóbbi évek (részben a városrehabilitációs projektjeihez kapcsolódó) építkezései, illetve a nyugati kiskörút nyomvonalának kialakítása során a történelmi belvárosban található régebbi építésű házak közül sokat lebontottak. A bontások elsősorban a rossz állapotú, alacsony komfortú földszintes lakóházakat érintették, amelynek következtében az ilyen típusú (lakó)épületek kezdenek eltűnni-kiszorulni a belvárosból. Debrecenben ezzel kapcsolatban jó példa a Bajcsy-Zsilinszky és Pásti utcák környékének az átépítése, ahol több, földszintes (egyébként elhanyagolt állapotban lévő) ház bontására került sor az elmúlt másfél-két évtizedben. Ezen a környéken, a lebontott lakóházak helyét többnyire 2-3 emeletes társasházak foglalták el. Úgy is mondhatjuk, hogy Debrecen történelmi belvárosában, a fokozódó társasház építések hatására, a szemünk láttára tűnik el a régi cívis-világ.

A lakóházak mellett, a városközpont területén, több irodaház rekonstrukciójára/átépítésére is sor került. Funkcionális, illetve erkölcsi avulás tette szükségessé a Péterfia utca elején lévő irodaház (egykori szakszervezeti székház) déli felének az átépítését. Az újjászületett épületben, amely a Péterfia Corner nevet kapta, az irodák mellett modern, exkluzív lakások kialakítására is mód nyílt. Szintén jelentős külső és belső felújításon-átépítésen esett át – mások mellett – néhány Hatvan utcai irodaház is. Szubjektív vélemény, de az átépítést-felújítást követően szerintem, az említett irodaházak a korábbinál izgalmasabb külsőt kaptak (*fényképgyűjtemény - 3*).

Csapó Tamás szerint az elmúlt negyedszázad során a magyarországi települések többségénél, azok külső megjelenését (morfológiáját) tekintve döntően pozitív irányú átalakulás-változás következett be. Ennek háttérében szerinte az áll, hogy „a fejlettebb építési technológiákkal és anyagokkal minőségileg és esztétikailag is szebb épületek, házak épülnek”. Meglátása szerint utóbbi egy-két évtizedben „városaink belső részei építészeti egységesebbé váltak” (*Csapó, 2005a., 22., 31. old.*). Csapó megállapítását részben elfogadom, és azzal egyet kell értenem, hogy az egyes épületek felújítása-átalakítása sok esetben előnyére vált a települések morfológiai megjelenésének. Debrecen esetében azonban továbbra sem látom, hogy a város belső része építészeti egységesebbé vált volna! A belvárosra továbbra is a heterogén városi szövet és az építészeti stílusjegyek kavalkádja a jellemző. Meglátásom szerint (és ebben a terepbejárások is megerősítettek) a különböző városrehabilitációs projektek sem tudtak segíteni abban, hogy letisztultabbá, morfológiailag egységesebbé váljon a városkép! Véleményem szerint az egyes épületrekonstrukciók elősegítették ugyan egy-egy épület (sokszor látványos) megújulását, de az egységes utcakép megteremtésére már az említett épületek tervező építészei sem törekedtek/törekedhettek. Az egyes épületek felújításánál maximum a szomszédos épület vagy épületek architektúráját vették figyelembe!

Debrecen belvárosának morfológiai jegyeit összegezve megállapíthatjuk, hogy a vizsgált terület beépítési módját és az épületek megjelenését tekintve is rendkívül heterogén. Szigorúbb megfogalmazásban azt is mondhatjuk, hogy „a város építészeti karakterére a morfológiai szélsőségek a jellemzők”. Ez az építészeti arculatra sajnos ma is jellemző „zavart állapot” abból fakad, hogy „együtt él a nagyvárosi klasszikus múlt, a falusi környezet és a lakótelepi színvonal a lehető legkevertebb formában” (*Debrecen településszerkezeti terve, 2000.*).

## **V. A rehabilitáció hatása Debrecen történelmi belvárosának funkcionális szerkezetére**

A magyar településföldrajzban Mendöl Tibornak köszönhetően honosodott meg az egyes településrészek morfológiai megjelenésével és az adott településrészre jellemző szerepkör szerinti megkülönböztetéssel foglalkozó funkcionális morfológiára épülő jellemzés. Mendöl megközelítésének lényege, hogy a településkép bizonyos értelemben kölcsönhatásban van a településrészek-városrészek jellemző funkcióival, az ott lakók foglalkozásával, életmódjával (*Mendöl, 1936*). Ez arra vezethető vissza, hogy a különböző társadalmi csoportok sajátos gazdasági tevékenysége és az ehhez kapcsolódó egyedi igénye meghatározta a különböző helyiségek kialakítását, a lakóház méretét, formáját. Mendöl kijelentését magam is osztom, és példaként hozom fel a korábban (Debrecenben is) széleskörben elterjedt különböző háziipari tevékenységek sajátos igényeit, amelyek befolyásolták egy-egy telek beépítésének módját. Ugyanakkor azt is látnunk kell, hogy „a társadalom különböző csoportjai nem egyforma térformáló, tájformáló hatással rendelkeznek” (*Becsei, 2007., 93. old.*). (*A város történelmi földrajzát kutató szakemberek támaszkodhatnak egyebek mellett a Mendöl által szerkesztett Debrecen történelmi belvárosának funkcionális morfológiáját bemutató térképre – 10. melléklet.*)

Debrecen városfejlődésével kapcsolatban Süli-Zakar megjegyzi, hogy a „város fejlődése során sajátos, funkcionálisan is elkülönülő városrészek együttesévé vált. Az egyes igazgatási, szolgáltatási, gazdasági stb. tevékenységek meghatározott helyre koncentrálódásával városközpont, különböző jellegű lakóhely-övezetek, lakótelepek, ipari negyedek alakultak ki” (*Süli-Zakar, 1996., 249. old.*).

Enyedi György a városrészek funkciójával, átalakulásával kapcsolatban megjegyzi, hogy bár a piactér-főtér, kisvárosi zárt házsorok vagy éppen a villanegyedek tükrözik a város működési funkcióit és társadalmi csoportjait, de „a valóságban ezek a formai elemek gyakran félrevezetőek, hiszen az épített környezet lassan módosul, belső tartalma azonban gyorsan változhat vagy kicserélődhet” (*Enyedi, 2012., 26. old.*). Jankó is úgy véli, hogy a különböző, a településszövetbe úgymond „bekódolt” funkcionális sajátosságok nagyon nehezen változnak (*Jankó, 2005*).

Engem (egyebek mellett) az érdekelt, hogy a különböző városrehabilitációs programok eredményeként történt-e észrevehető változás Debrecen történelmi belvárosának funkcionális morfológiájában. (*Debrecen belterületének funkcionális tagozódását mutatja a 11. melléklet*)

## **V.1. A központi funkciót betöltő városközpont területe (a város belső igazgatási, pénzügyi-kereskedelmi, kulturális, oktatási és igazságügyi intézményeinek területe)**

Általánosan elfogadott meghatározásnak tekinthetjük, hogy „minden város meghatározó, központi funkciókban általában rendkívül gazdag városrésze, a többnyire a városmagban elhelyezkedő, belső üzleti, igazgatási negyede”, amelynek területét „elsősorban az ott előforduló intézmények, üzletek és munkahelyek sűrűsége jelöli ki” (Csapó, 2005a, 98. old.).

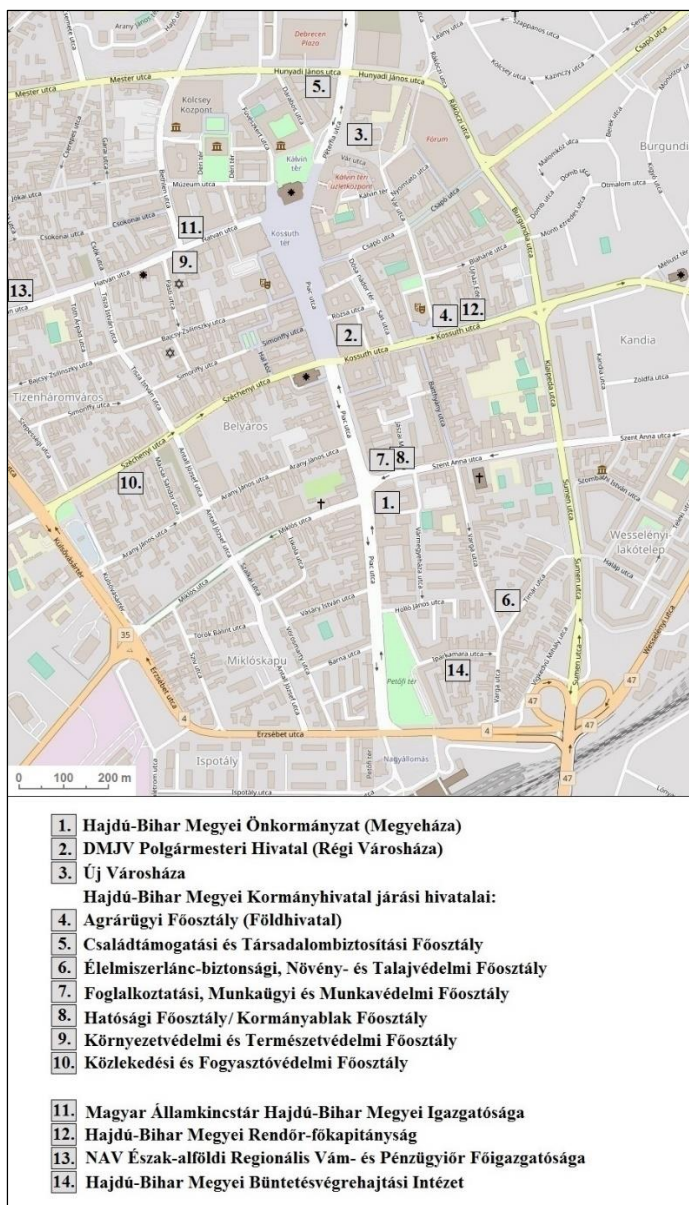
Debrecen hagyományos, központi funkciót betöltő területe a város ütőérének számító Piac utca és közvetlen környéke. Napjainkban ez, a város testéhez viszonyítva kicsi terület, melynek a 19-20. század fordulóján épült, többszintes épületek adnak nagyvárosi jelleget, jelenti a városközpontot (Süli-Zakar, 1996). Debrecen belvárosának a központi része, mind funkcióját, mind morfológiai jegyeit vizsgálva, ma is különleges, kiemelt fontossággal bír.

Debrecen városközpontját, a ma hivatalosan Belvárosnak nevezett területet, az különbözteti meg leginkább a szomszédos, hagyományos beépítésű belső lakóterületektől (ide tartozik a történelmi belváros nagyobbik része), hogy annak túlnyomó részén (a belterület fejlődése során) a lakófunkció háttérbe szorult, és jelentős a különböző feladatokat ellátó intézmények szerepe. Mivel a városközpont területe többféle, elsősorban központi igazgatási, kereskedelmi, szolgáltató, stb. funkciót betöltő intézmény, illetve szervezet számára ad helyet, ezért a belvárosnak ez a része, központi funkciójú vegyes övezetének tekinthető. A kiskörutak által határolt területen belül a közigazgatási és államszervezettel kapcsolatos intézmények mellett (megyei és városi önkormányzatok, bírósági szervek, rendőrkapitányságok, munkaügyi központ, államkincstár, földhivatal, vízügyi igazgatóság, stb.) több művelődési, kulturális, oktatási és egyházi intézmény (művelődési központ, múzeum, színház, mozi, könyvtár, levéltár, iskola, templom és egyéb egyházi intézmény, stb.), valamint pénz- és hitelintézet, biztosító társaság kapott helyett. A belvárosi iroda- és üzletházak mellett, a városközpontban hagyományosan több szálloda is található.

A vizsgált időszakban a fentebb említett intézmények egy része (miközben újak is létrejöttek) átesett különböző mértékű átszervezésen, és olyan is volt, amelynek korábbi székházát feladva, költöznie kellett. A nekik helyt adó épületek esetében sokszor kisebb-nagyobb rekonstrukcióra és modernizációra is sor került. Ahogy korábban, az 1990-es évek elején, úgy napjainkban is a Piac utcán és közvetlen környékén (a Piac utcából kiágazó nagyobb, forgalmasabb utcákban) találjuk a város jelentősebb közigazgatási és államszervezettel kapcsolatos intézményeit (9. ábra).

A magyarországi belvárosok rehabilitációjának egyik általános következménye a közintézményi funkcióknak a lakófunkció rovására történő megerősödése. Debrecenben erre lehet példa a Széchenyi utca és az Arany János lebontott lakóházainak esete. A Széchenyi utca egy részén (és annak környékén) az utóbbi évek tudatos fejlesztései kapcsán úgy vélem, hogy kezd formálódni egy jogi negyed, melynek létrejötte részben a 90-es években elkezdett Széchenyi utcai tömbrehabilitáció lezárásának, részben a nyugati kiskörúthoz kapcsolódó

építkezésekhez köthető. A kiskörút kialakítása során számos (döntően rossz állapotú) lakóházat szanáltak. Az így felszabaduló üres telkek lehetőséget adtak nagyobb területigényű ingatlanok kialakítására. Így jött létre pár évvel ezelőtt a Debreceni Törvényszék épületével szemben a Debreceni Ítéltábla épülettömbje, majd ennek ikerpárjaként a Debreceni Járásbíróság Arany János utcára néző épülete. A belvárosnak ezen részén, a jövőben, az ügyvédi irodák fokozott megjelenésére lehet számítani.



9. ábra: A városközpontban és közvetlen környékén található közigazgatási és államszervezettel kapcsolatos intézmények; Forrás: saját szerkesztés

Debrecen városi szerepkörei közül a legősibb a kereskedelmi (*Ekéné, 1998*). Ebből a kijelentésből vezethetjük le, hogy Debrecen (bel)városában mind a vásártartásnak, mind a bolti kereskedelemnek nagy hagyományai vannak. A város gazdasági és kereskedelmi élete századokig a Piac utcára és környékére koncentrált. A tárgyalt időszak alatt bekövetkező változások, ahogy már korábban láthattuk, jelentősen átalakították a Piac utcát és környezetét. A város megújult központi részén, a főtéren rendezett alkalmi vásárok (adventi – karácsonyi vásár, stb.) emlékeztetnek a Nagytemplom előtti terület egykori (piactér) funkciójára.

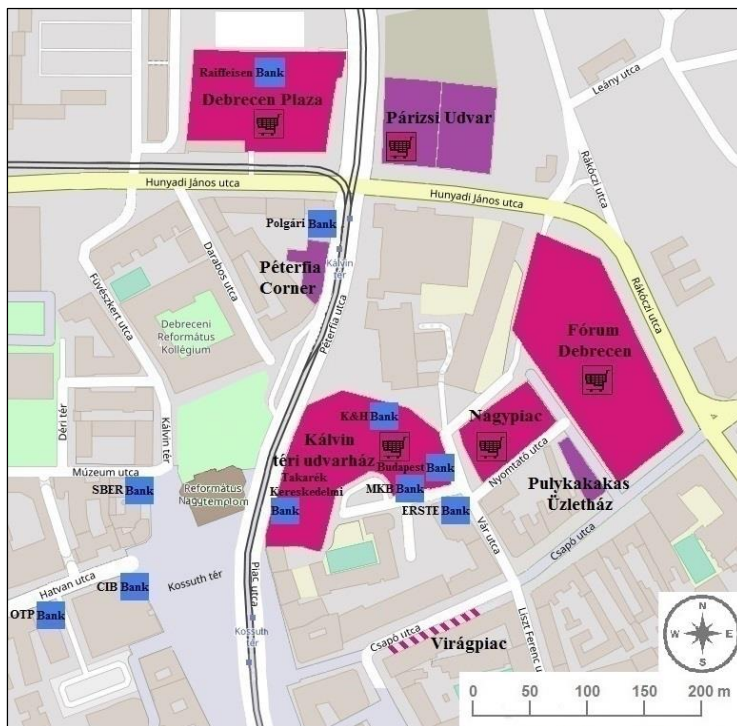
Megítélésem szerint, Debrecen belvárosának kereskedelmi életére a rendszerváltás után két (a belvárosi területek rehabilitációjához köthető) dolog volt nagy hatással. Az egyik, a korábbiakhoz képest jelentős változás a megtisztított vagy üres telkekre épített nagykereskedelmi üzletek, bevásárlóközpontok elterjedése volt. A másik jelentősebb változás (amelyről később még részletesen lesz szó) a sétálóutcák létrejötte és a speciális árukínálattal jelentkező kiskereskedelmi egységek megjelenése volt.

Debrecen történelmi belvárosában a korábban már említett Debrecen Plaza volt az első, még az 1990-es évek második felében felépített, „nyugati mintájú” bevásárlóközpont. A majdnem pontosan egy évtizeddel később, tőle pár száz méterre felépülő Debreceni Fórum végleg megszilárdította a bevásárlóközpontok jelenlétét. Hozzájuk csatlakozott harmadikként a pár éve átadott, illetve a most is építés alatt lévő Párizsi Udvar épületegyüttese. Ez utóbbiban (ellentétben az előző két bevásárlóközponttal) nem csupán boltokat, hanem irodákat és magasabb árkategóriájú lakásokat is kialakítottak. A belvárosban található még két másik, kisebb alapterületű bevásárlóközpont is. A Hal köz és a Széchenyi utcák kereszteződésében található Halköz Üzletházban (talán a magas bérleti díjak miatt is) nagyon sok üzlethelyiség áll üresen már évek óta. A kisebb alapterületű, többnyire a túlélésért küzdő üzletek (butikok) nehezen tudják becsalogatni a vásárlókat. Az egykor, a hangzatos Apolló Superior névre keresztelt és a Miklós utcán felépült bevásárlóközpontban megnyílt ugyan egy-két üzlet és szolgáltató egység, de azt az eredetileg neki szánt feladatot, hogy javítson a környéken élők ellátásán, máig sem töltötte be.

A nagy bevásárlóközpontok szerepe és hatása a belváros(ok) mindennapi életére ellentmondásos. Amellett, hogy széles áruválasztékuknak és az általuk nyújtott szolgáltatásoknak köszönhetően, jelentősen javítják a közelben élők, illetve az oda látogatók ellátását, egy új vásárlási szokást is meghonosítottak a történelmi belváros területén. Ez azt jelenti, hogy a vásárlás egy-egy bevásárlóközpontban (ahogy a Debrecen Pláza vagy a Fórum példája mutatja) mára sokak számára szabadidős tevékenységgé vált. Ugyanakkor számos kiskereskedő éppen miattuk szorult ki a belvárosból. Meggyesi szerint ez is az egyik oka, amiért számos európai városban, építésüket illetően, korlátozó rendeleteket hoztak és ezért az „építésüket a városmágtól számított meghatározott távolságon belül már nem engedélyezik”. További problémát jelent, hogy helyük kiválasztásánál sokszor az üzleti érdekek az elsődlegesek, és magukon viselik „mindazt a várospolitikai és városépítészeti problematikát, ami megrendítheti a város tervszerű fejlesztésébe vetett bizalmat” (*Meggyesi, 2005., 256. old.*).

Míg a bevásárlóközpontok megjelenése és elterjedése a tőlük független, önálló kiskereskedelmi üzletek ellehetetlenülését, addig a sétálóövezetek kialakítása éppen fordítva, a kisebb üzletek megerősödését eredményezte. A belvárosi sétálóövezetek kialakítását követve (alkalmazkodva az új környezethez és az új igényekhez) megváltozott a kiskereskedelmi boltok kínálata, áruválasztéka. Terepbejárásaim során is meggyőződhettem róla, hogy a speciális vevőkörrre berendezkedett, egyedi és az átlagostól gyakran drágább, exkluzív termékeket kínáló üzletek jellemzően az újonnan kialakított sétáló övezetekben, elsősorban a Piac utcán és a belőle nyíló (részben az épületrekonstrukciókhoz kötődve kialakított) üzletutca-csákákban valamint a főutcába becsatlakozó mellékutca-csákákban fordulnak elő. Hiányoznak, illetve csekély számban fordulnak elő az úgynevezett kulturális negyedben. Hasonló a helyzet a belváros azon utcaiban, ahol a lakófunkció még most is elsődleges.

Összegzőképpen elmondható, hogy Debrecen történelmi belvárosában a rendszerváltás után a kereskedelmi élet vonatkozásában egy északi irányú eltolódás figyelhető meg: a már meglévő Kálvin téri udvarház/üzletház és a Debrecen Áruház/nagypiac tömb közül az utóbbi a Debrecen Fórum és a Nagypiac felépítésével az ellátás színvonalát tekintve magasabb szintre lépett, míg új elemként jelentek meg a Pulykakakas Üzletház, a Debrecen Plaza és a Párizsi Udvar által nyújtott lehetőségek. Ezek kiegészülve a környék pénz- és hitelintézeteivel (meglátásom szerint) egy kereskedelmi és pénzügyi-üzleti negyedet alkotnak (10. ábra).

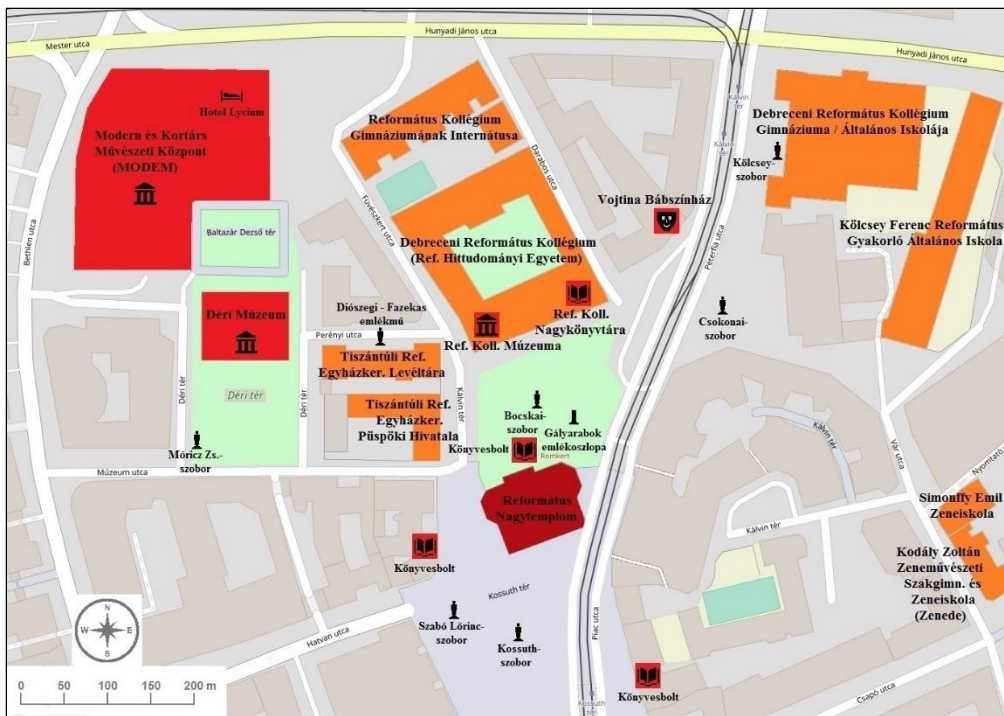


10. ábra: A történelmi belváros kereskedelmi és pénzügyi – üzleti negyede;  
 Forrás: saját szerkesztés

A belvárosok rehabilitációjával foglalkozó tervekben (akár a nemzetközi, akár a hazai példákat nézzük) általában nagy jelentőséggel bír a kulturális negyedek megújítása, illetve, hiányuk esetén, azok kialakítása. A kulturális negyedek létrehozása (Wessely Anna szavait idézve) „a városi regeneráció egy olyan sajátos stratégiájának megvalósítását szolgálja, amely összekapcsolja a városközpontban lévő pusztuló területek újjáépítését az olyan proaktív városi beruházásokkal, melyek a kijelölt területekre kívánják vonzani a kulturális és szórakoztató ágazatokat”. A kulturális negyedek a városok gazdasági életének fellendítésében is fontos szerepet játszhatnak. Segítenek fellendíteni a helyi gazdaságot azáltal, hogy „a városaikat vonzó telephellyé alakítsák a gyártók számára az új, tudásalapú gazdaságban” (Wessely, 2007., 21., 23. old.). A kulturális negyedek, gazdasági szerepük mellett segítik a tárgyi és szellemi örökség tovább élését, de fontos szerepük van a közösségteremtésben, a város kulturális identitásának megújításában is (Gömöry, 2007).

Debrecen kulturális és oktatási szerepe századok óta az egyik legfontosabb városi funkciónak számít. Debrecen belvárosában, megítélésem szerint kulturális negyedről (legalább is olyanról, mint például Pécsen a Zsolnay Kulturális Negyed) nem beszélhetünk. Véleményem szerint, a Református Nagytemplom környékén azonban (részben az elmúlt évek fejlesztéseinek, intézményalapításainak köszönhetően) létrejött egy olyan oktatási intézményekkel is megtámogatott belvárosi terület, ahol a kulturális és oktatási szerep az elsődleges. Ebben a „negyedben” található a vallási, és az utóbbi időben a város kulturális és turisztikai életében is egyre jelentősebb szerepet betöltő Református Nagytemplom, a muzeális és kulturális örökséget ápoló Déri Múzeum, a multifunkcionális Kölcsey Központ, a Modern és Kortárs Művészeti Központ (MODEM), valamint a Vojtina Bábszínház (11. ábra).

Az említettek szomszédságában, a régi Református Kollégium épületében kapott helyet a Református Hittudományi Egyetem, valamint egy református egyháztörténeti kiállítás és a külső olvasók előtt szintén nyitva álló könyvtár is. Közel a Református Kollégiumhoz, a Fűvészkert utca elején található a Tiszántúli Református Egyházkerület Püspöki Hivatala és a pár éve a szomszédos telekre költöztetett egyházkerületi levéltár. Ehhez a kulturális-oktatási negyedhez csatlakozik a Péterfia utcai, volt Tanítóképző Főiskola épületét elfoglaló református általános iskola („kisrefi”) és ugyanebben az épületben talált új otthonra a Református Kollégium Gimnáziuma is. Az épület szomszédságában található a Kölcsey Ferenc Református Gyakorló Általános Iskola, a „kistéká”. Kicsit lazábban kapcsolódik ehhez a kulturális „negyedhez” a Zeneiskola (Zenede) épülete. A 2006-ban átadott (új) Kölcsey Központ és a hozzá kapcsolódó MODEM épületegyüttese mellett, az elmúlt két évtized során, a bekezdésben felsorolt intézmények mindegyike átesett valamilyen szintű épületekonstrukción, külső és belső felújításon!



11. ábra: A városközpontban található kulturális és (egyházi-) oktatási negyed;  
 Forrás: saját szerkesztés

Debrecen, mint iskolaváros, évszázadok óta fontos szerepet tölt be tágabb környezete oktatási és tudományos életében. Timár szerint a város közigazgatási szerepe mellett Debrecen iskolaváros jellege volt éppen az a tényező, amely egykor a belső városmag városiasodását ösztönözte (Timár, 1993). Meglátásom szerint itt még ettől is többről van szó! Mivel éppen ez, az évszázadok során formálódó és erősödő kulturális és oktatási negyed volt az, amely elősegítette, hogy Debrecen kiemelkedhessen környezetéből és később regionális vezető szerepet tölthessen be!

## V.2. A történelmi belváros lakóterületei

Tóth Zoltánt idézve „a települések területileg legkiterjedtebb övezetei, a lakóterületek” (Tóth, 1997., 59. old.). Debrecen (történelmi)belvárosában vannak olyan utcák, ahol a lakófunkció ma is elsődleges szerepet kap. (A vizsgált városrészre jellemző különböző beépítési formák és lakóház típusok láthatók a fényképgyűjteményben – 4.)

A városközpont egyes (részben régebbi építésű bérpalotákkal, illetve későbbi, részben panel technológiával épült bérházakkal beépített) részei a nagyvárosias (nagy laksűrűségű) lakóövezethez tartoznak. Debrecenben szintén a belvárosi lakóterületekhez sorolhatjuk a városközpontot széles sávban határoló, a statisztikai kimutatásokban a „hagyományos beépítésű belső lakóterület” (vagy néha többes számban használva: „lakóterületek”) néven jelölt városrészét. Az ezen a területen

található és a régi debreceni cívisvilág hangulatát őrző, többnyire földszintes házakból álló utcácskák jellemzője a zárt sorú építési mód. Ez hagyományosan a kisvárosias megjelenésű (közepes laksűrűségű) lakóövezet területe. A 80-as évek elejéig fennálló építési tilalom leginkább a város ezen részét, a hagyományos beépítésű belső lakóterületet érintette. A szükséges, de elmaradt épület-karbantartások és felújítások következtében a 90-es évekre „a belváros épületállománya elavult, a végletekig megkopott” ami erősítette a slumosodás folyamatát (Süli-Zakar, 1996., 231. old.). (Az építési tilalom káros, a terület demográfiai mutatóit érintő, negatív hatásaival a 8. fejezetben fogok részletesebben foglalkozni.)

Az előzőekben leírt, hagyományos beépítésű, kisvárosias karakterű városrészek közé tartozik (ahol a lakófunkció elsődleges szerepe még ma is fennáll) a Bethlen utcától nyugati irányba elhelyezkedő terület, a Jókai, Garai és Csokonai utcák és azok környéke. Szintén ide sorolhatjuk, az egymással párhuzamos Hatvan, Bajcsy-Zsilinszky, Simonffy és Arany János utcák Piac utcától távolabb eső szakaszait. Ezekben az utcákban az elmúlt években több modern társasház is épült. Továbbra is a lakófunkció megkérdőjelezhetetlen dominanciája figyelhető meg a kisebb belvárosi utcák (Iskola, Török Bálint utca, stb.) esetében. Az elmúlt években, a nyugati kiskörút építéséhez kapcsolódó szanálások és utca átvágások, valamint a Miklós utcán az Apolló Üzletház felépítése megbontotta, a Piac utcától nyugatra eső városrészben a korábban szinte homogén belső lakóövet.

A városközpont, Piac utcától keletre eső területéről (a Piac utca és a keleti kiskörút által határolt területről) szinte teljesen eltűnt a városrésze korábban jellemző hagyományos beépítési mód és háttérbe szorult a lakófunkció jelentősége. Ebben a városrészben egyedül a belvárosi perifériának számító Tímár utca és környéke (Vígkedvű Mihály utca, Varga utca déli része) jelent kivételt. Ezen a területen még ma is jellemzően lakóházak (társasházak) épülnek. Külön említést érdemel a Jászai Mari utca és a Vármegyeház utca és környéke, ahol, még a 60-as években, bérházakat építettek.

Továbbra is a lakófunkció elsődlegessége figyelhető meg (a főbb, forgalmasabb útszakaszokat és egyes intézményi területeket leszámítva) a (történelmi) belváros északkeleti, keleti részén, az Eötvös utca – Csapó utca – Rákóczi utca – Egymalom utca – Péterfia utca által határolt területen, valamint a történelmi belvárosnak a Burgundia és a Klaipeda utcáktól keletre eső területein. Ezekben az utcákban, a kisebb-nagyobb üzletek és a különböző szolgáltatást nyújtó vállalkozások ellenére, ma is a lakófunkció az elsődleges. A különösen periférikus területnek tartom a történelmi belvároson belül a Busi, Könyök, Gólya, illetve a történelmi belváros már tárgyalt nyugati részén a ma is rendezetlen Mátá és Zsák utcák környékét. Ezekben, a világtól elzárt, kis belvárosi utcácskákban mintha megállt volna az idő, mivel az elmúlt több mint húsz év, belvárost érintő változásaink egyelőre még alig látjuk jelét (fényképgyűjtemény – 5.).

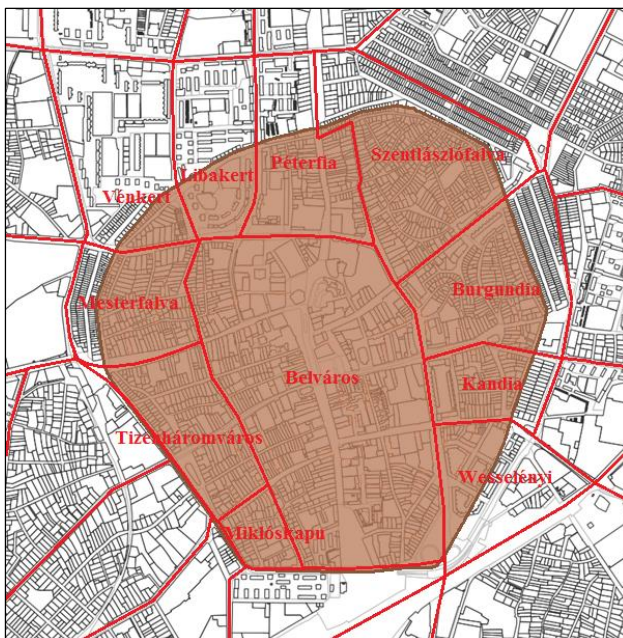
Tény, hogy a korábban építési tilalom által sújtott területen, az elmúlt egy-két évtizedben sok házat rendbe hoztak, illetve a bontásra ítélt épületek helyén, egyre több társasház épül. Ez utóbbi miatt megváltozott a telkek beépítési módja, nőtt a laksűrűség, de az is igaz, hogy (szemmel láthatóan) az épületállomány is egyre vegyesebb képet mutat. Debrecen belvárosára nézve is igaz az a kijelentés, melyet az

alföldi városok átalakulásával foglalkozó egyik tanulmányban olvashatunk, hogy a zártosú „kisvárosi üzletnegyed” és a „kisvárosi zárt lakónegyed” átalakulása során, azok helyét sok esetben „modern, három-négy emeletes, földszintjükön üzleteket magában foglaló épületek” foglalták el (*Becsei – Dövényi, 2007., 133. old.*).

A belvárosban újonnan felépített társasházak többségét eleve úgy tervezték, hogy a földszinti részeket különböző vállalkozások (kereskedelmi és szolgáltató egységek, irodák, stb.) számára adják ki. Csapó Tamás és Kocsis Zsolt (igaz más település, Szombathely kapcsán) a pénzügyi és üzleti szektor térnyerésével, valamint a „lakossági szolgáltatásokkal foglalkozó vállalkozások” elterjedésével magyarázza a lakófunkció háttérbe szorulását a belvárosi területeken (*Csapó – Kocsis, 2006., 125. old.*). A kevésbé forgalmas helyen felépített házak általában kis alapterületű, földszinti részeit elfoglaló helyiségek azonban, sokszor nehezen találnak gazdára, és a már kiadott üzlethelyiségekben, működő vállalkozások is gyakran túlélési gondokkal küzdenek. Ennek okát nagyrészt a forgalmasabb útszakaszoktól távolabb fekvő társasházak periférikus fekvésével, illetve a nagyobb (kedvezőbb helyzetben lévő) cégek erőfölényével magyarázom.

Annak ellenére, hogy a lakófunkció a belváros egyes részein az elmúlt egy-két évtizedben háttérbe szorult, bizonyos belvárosi részeken még ma is domináns. Sőt a vizsgált időszakban a társasház építések révén egyes belvárosi utcák esetében még meg is erősítette pozícióját. Az utóbbi években több, igényesen megépített, modern társasház épült a Bajcsy-Zsilinszky utca és a Pásti utca környékén. Jelenleg, ha a társasház építések ütemét nézzük, akkor Debrecen történelmi belvárosában a Hatvan utca, Simonffy utca és a hozzájuk kapcsolódó nyugati kiskörúti szakasz, valamint a Párizsi udvar mögött elhelyezkedő terület fejlődik, alakul át a legdinamikusabban.

A lakóterületek átalakulását bizonyos szempontból tükröző lakás-adatok elemzését több tény is nehezíti. Egyrészt – mint az I.5. alfejezetben utalás történt rá – a történelmi belváros településrendezési szempontból nem alkot egy egységet, és elsősorban az északi és keleti oldalon a városrendezési körzetek túlnyúlnak annak határán (*12. ábra*). (Az elemzések során éppen azért nem vizsgáltam a Vénkerti és Libakerti városrendezési körzeteket, mert azok nagyobbik része túlnyúlik a történelmi belváros határán!). Másrészt a pontos adatokat biztosító legutóbbi népszámlálásra 2011-ben került sor, és ennek az adatai is csak összevontan állnak rendelkezésemre.



12. ábra: A városrendezési körzetek és a történelmi belváros egymáshoz való viszonya; Forrás: saját szerkesztés

A történelmi belváros lakásállományának nagyságát elemezve alapvetően egy stabilitás állapítható meg (2. táblázat): a legtöbb körzetben minimális mértékben változott a lakások száma (kivételt az 1990 és 2001 közötti időszakban a Nyugati hagyományos beépítésű lakóterület és a Wesselényi-körzet mutatta), és az esetleges növekedés mértéke a legtöbb esetben elmaradt a városi értéktől. Ez a tény alapvetően arra utal, hogy a rendszerváltás után a lakófunkció továbbra is megmaradt a történelmi belvárosban, szerepe ugyanakkor nem növekedett, sőt városi összehasonlításban inkább csökkenő tendenciát mutatott.

2. táblázat: A lakásállomány változása a történelmi belváros területén található városrendezési körzetekben 1990 és 2011 között (db) (zárójelben az előző népszámláláshoz viszonyított érték, %)

	1990	2001	2011
Belváros	4.730	4.976 (1,05)	4.998 (1,00)
Ny-i hagyományos beépítésű belső lakóterület*	2.231	1.835 (0,82)	1.840 (1,00)
ÉK-i hagyományos beépítésű belső lakóterület**	6.908	7.062 (1,02)	7.401 (1,05)
Wesselényi körzet	853	959 (1,12)	1.011 (1,05)
Debrecen	76.671	83.423 (1,09)	94.708 (1,14)

\* - Mesterfalva, Miklóskapu, Tizenháromváros

\*\* - Burgundia, Kandia, Péterfia, Szentlászlófalva

Forrás: KSH, 2001-es és 2011-es népszámlálási adatok, saját szerkesztés

A történelmi belváros lakásállományának minőségi jellemzőit tekintve (3. táblázat) jól megfigyelhető a rendszerváltás előtti időszak hatása: az építési tilalom következtében a lakások jelentős része leromlott állapotba került, és az 1990 előtt nagymértékű fejlesztésen átesett Wesselényi-körzet kivételével az alacsony komfortfokozatú lakások aránya mindenhol jelentős mértékben meghaladta a városi értéket. A 2011-es adatok ugyanakkor már bizonyos mértékig tükrözik a beindult rehabilitációs folyamatok hatását: az alacsony komfortfokozatú lakások számának a csökkenése mind a Belvárosban, mind a Nyugati, mind pedig az Északkeleti hagyományos beépítésű belső lakóterületen meghaladta a városi értéket.

3. táblázat: A lakásállomány minőségi jellemzőinek változása a történelmi belváros területén található városrendezési körzetekben 2001 és 2011 között (db)

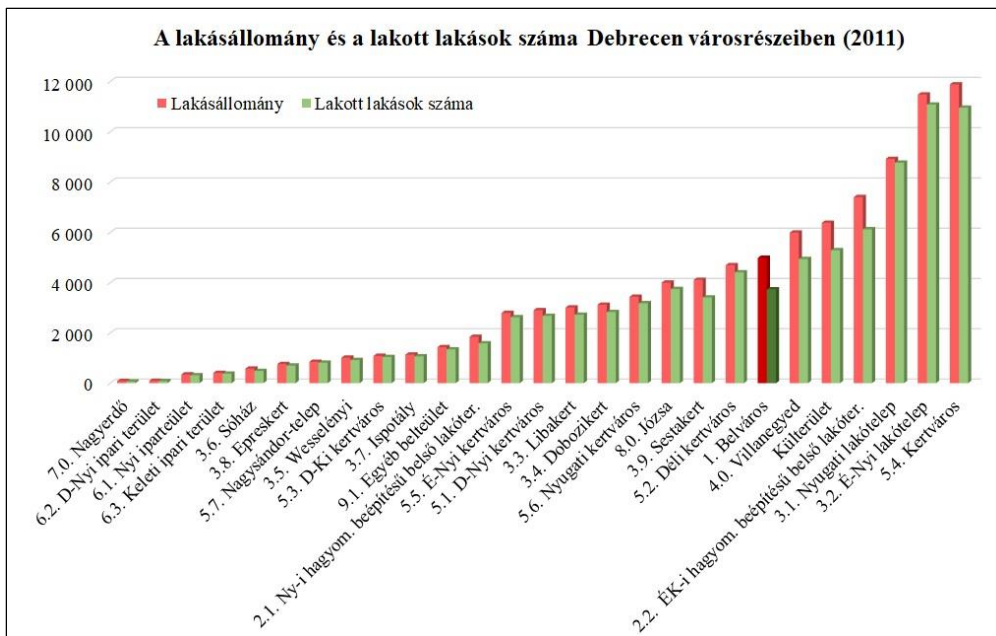
	alacsony komfortfokozatú lakások aránya (%)		alacsony komfortfokozatú lakások száma (2011/2001 - %)
	2001	2011	
Belváros	8,06	2,42	30,2
Nyugati hagyományos beépítésű belső lakóterület*	21,09	6,25	29,7
Északkeleti hagyományos beépítésű belső lakóterület**	13,30	2,50	19,7
Wesselényi körzet	1,98	0,69	36,9
Debrecen	3,47	0,32	36,7

\* - Mesterfalva, Miklóskapu, Tizenháromváros

\*\* - Burgundia, Kandia, Péterfia, Szentlászlófalva

Forrás: KSH, 2001-es és 2011-es népszámlálási adatok, saját szerkesztés

A 13. ábráról leolvasható, hogy mind a Belvárosban, mind az Északkeleti hagyományos beépítésű belső lakóterület esetében (más városrészekhez viszonyítva) relatíve nagy különbség tapasztalható a lakásállomány és a lakott lakások száma között. Más megfogalmazásban ez azt jelenti, hogy ezekben a városrészekben viszonylag sok olyan lakás található, amelyben az adatfelvétel időpontjában nem laktak. Ez (különösen a belváros esetében) nem azt jelenti, hogy az említett ingatlanok kihasználatlanul állnának, hanem ezek egy jelentős részét valamilyen vállalkozásnak, üzleti célra vagy irodának kiadva, hasznosítják tulajdonosaik. A nyugati hagyományos beépítésű belső lakóterület átépítése csak a nyugati kiskörút és az ahhoz kapcsolódó építkezések megkezdése után kezdődött el. A felmérés készítésének időpontjában még a hagyományos, döntően lakófunkcióval bíró kisvárosi karakter jellemezte ezt a városrészt.



13. ábra: A lakásállomány és a lakott lakások számának egymáshoz viszonyított aránya Debrecen városrészeiben; Forrás: KSH, 2011. évi népszámlálás, saját szerkesztés

Csapó idézett tanulmányában (is) olvashatjuk, hogy a belső lakóövezet területén, a lakófunkció mellett más szerepkörű (kereskedelmi, vendéglátóipari, oktatási, egészségügyi, stb.) intézmények is előfordulhatnak (Csapó, 2005b). Debrecen belvárosára is igaz, hogy annak egyes részein a lakófunkció más, városi (központi) funkciókkal (igazgatási, kulturális, oktatási, kereskedelmi, stb.) együtt jelentkezik.

Valószínűsítem, hogy a lakófunkció a belváros egyes részein – gondolok itt elsősorban a már említett, Nyugati kiskörúthoz kapcsolódó építkezési munkálatokra és azok környezetre gyakorolt hatására – a jövőben még inkább háttérbe fog szorulni és helyét részben a kereskedelmi-üzleti, igazgatási stb. jelleg veszi át. Ugyanakkor a forgalmasabb utaktól távolabb, az otthonteremtés céljából ideálisabbnak tűnő, csendesebb mellékutcákban ma is jelentős lakóházépítési láz tapasztalható.

### V.3. A történelmi belváros egyéb funkciójú területei

A központi funkciókkal kapcsolatos területhasznosítás és a lakófunkció mellett Debrecen történelmi belvárosában – igaz nem túlságosan nagy kiterjedésben – egyéb szerepet betöltő területekkel is lehet találkozni.

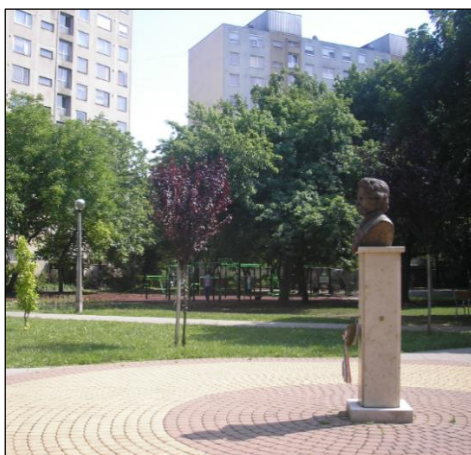
Debrecenben nemcsak a kereskedelemnek, hanem az iparűzésnek is jelentős hagyományai vannak. A középkor folyamán, különböző céhekbe szerveződő, többnyire háziipari keretek közt dolgozó mesteremberek házi-műhelyei a történelmi város(mag) egész területén megtalálhatók voltak. A kapitalista iparfejlődés hatására

és a gyáriparnak a városban való megtelepedésével ezek, a középkori gyökerű vállalkozások a 20. század elejére eltűntek a vizsgált területről.

A kapitalista iparfejlődés következtében a 19. század második felétől elszórtan több kisebb (részben családi vállalkozásban működő), gyáripari technológiát alkalmazó ipari üzem jött létre a történelmi városmag területén. Később, a 20. század folyamán, részben a városfejlődés, részben a második világháborút követő szocialista iparosítás következtében ezen üzemek túlnyomó részét felszámolták.

A történelmi belváros területén a rendszerváltozásig működő ipari üzemek a következők voltak: Debreceni Ruhagyár, Szalag- és Zsinórgyár, valamint a Görbe utcai varrőrzem. A Szalag- és Zsinórgyár, valamint a varroda épületét később lebontották. Az előbbi helyén, ahol napjainkban egy hatalmas, üres telek áll, csupán egy parkolót találunk. Az egykori varroda helyét később parkosították és ez a terület ma, egy belvárosi (libakerti) panelházas lakókörnyezet megújulásának eredményeként, az Arany János tér részét képezi (9. fénykép). 2018 év végén éppen itt, a Libakert városrész területén indult el, a már említett Új Főnix Terv Zöld Város Programja, amely keretében új sportpályával és játszótérrel is gazdagodott a tér ([www.dehir.hu](http://www.dehir.hu) 2018.12.07., [www.uft.hu](http://www.uft.hu) 2019.08.09.).

A korábban már említett 1993-as közgyűlési rendelet, amely a város részletes rendezési tervét és szabályozási előírásait tartalmazta a Ruhagyár esetében még egy „megmaradó és területileg is bővíthető ipari létesítmény”-el számolt. Szintén ebben a rendeletben olvashatjuk, hogy „az üzem fejlesztése környezetét nem befolyásolhatja károsan sem környezetvédelmi, sem településképi sem egyéb szempontból” (*DMJV Közgyűlésének 3/1993. (II.15.) Kr. sz. rendelete, Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közlönye, 1993. 4. sz., 90. old.*). A fejlesztési elképzelésekből azonban semmi sem lett. A termelést még a 90-es éves folyamán (gazdasági okok miatt) leállították, az egykori gyárépületet pedig jelenleg is vállalkozásoknak kiadva hasznosítják.



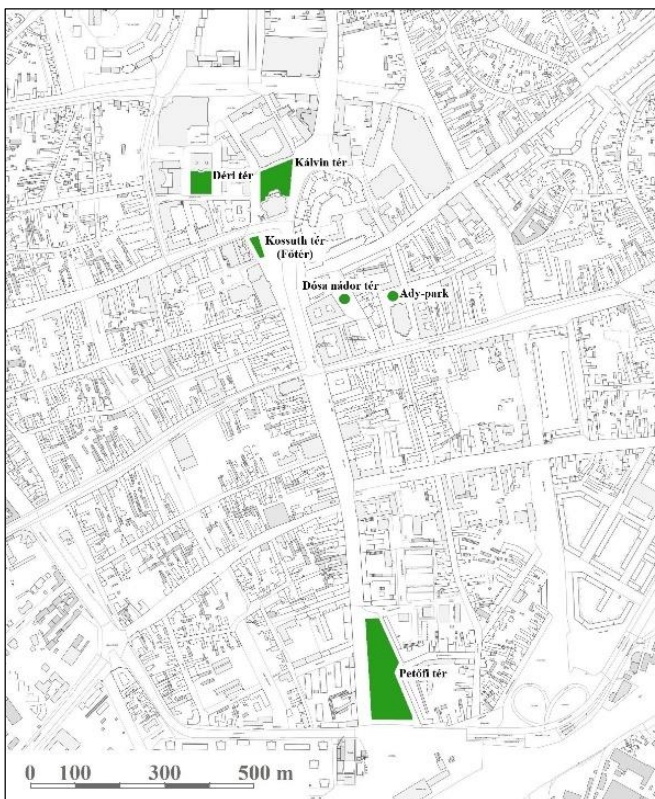
9. fénykép: Arany János tér; Forrás: szerző fényképfelvétele

Debrecenben az 1990-es évtizedre (a közterületek és az épületfelújítások mellett) egyre inkább halaszthatatlanabbá vált a zöldterületek rekonstrukciója. Már a

90-es évek közepén felmerült az igény, hogy a majdani városrehabilitációs programokhoz kapcsolódva, „létre kell hozni az utcák és terek összefüggő zöldfelületi rendszerét” (Süli-Zakar, 1996., 256. old.).<sup>2</sup>

A városi zöldterületek egyik legkézenfekvőbb funkciója a levegőminőség-javító szerepük. E mellett „kézenfekvő a városi zöldterületek társadalmi szerepe is” (Mikle, 2005., 190. old.). Amit úgy is megfogalmazhatunk, hogy „a város egyik fontos funkciója, hogy lakosai és látogatói számára közterületeket, pihenő, sétáló zöldfelületeket biztosítson” (Szinyei, 1998., 83. old.). Debrecen pedig olyan alföldi város, ahol a zöldterületek igen egyenlőtlen területi eloszlásban, kisebb területeken állnak a városlakók rendelkezésére. A városi zöldterületek megközelíthetősége városrészenként igen nagy eltéréseket mutat (Csomós et al., 2020).

Debrecen belvárosában is vannak olyan (zöld)területek, ahol a rekreációs szerep kerül előtérbe (14. ábra). Hagyományosan a belváros legjelentősebb zöldterületei közé soroljuk a Kálvin téri Emlékkert-Romkert területét, valamint az egykori Fűvészkert területén létrehozott Déri teret. Szintén a belváros legjelentősebb és területét tekintve is a legnagyobb zöldfelületű terei közé tartozik a Petőfi tér.



14. ábra: Jelentősebb zöldterületek Debrecen belvárosában; Forrás: saját szerkesztés

<sup>2</sup> A közhasználatra szánt zöldfelületek egyben zöldterületek is. Az ilyen zöldterületek csoportjába tartoznak a közparkok, közkertek, az út- és térfásítások valamint a közerdők. (Szilassi P. – Ronczky L., 2013).

Kapcsolódva az elmúlt évek városrehabilitációs programjaihoz, a végrehajtott parkrekonstrukciók során az említett területek jelentős megújuláson és (különösen a Kálvin tér) jelentős átalakuláson mentek keresztül. A Kálvin tér esetében a rekreációs szerep erősítése mellett (a már említett funkcióbővítő rehabilitációhoz kapcsolódva), a Nagytemplom mögött (a Romkertben) kialakítottak egy kávézót és egy könyvesboltot is magában foglaló kiállítóteret. A Déri tér elsősorban, mint a belváros egyik legjelentősebb zöldterülete, szintén jelentős rekreációs szereppel bír. A tér amellett, hogy pihenési lehetőséget nyújt, alkalmanként (többnyire múzeumi, ritkábban városi rendezvényekhez kapcsolódva) különböző színes programoknak is helyszínt biztosít. Az említett területek, (köszönhetően az elmúlt évek parkrekonstrukcióinak, fejlesztéseinek és az ide szervezett különböző programoknak) kedvelt turisztikai célterületté váltak.

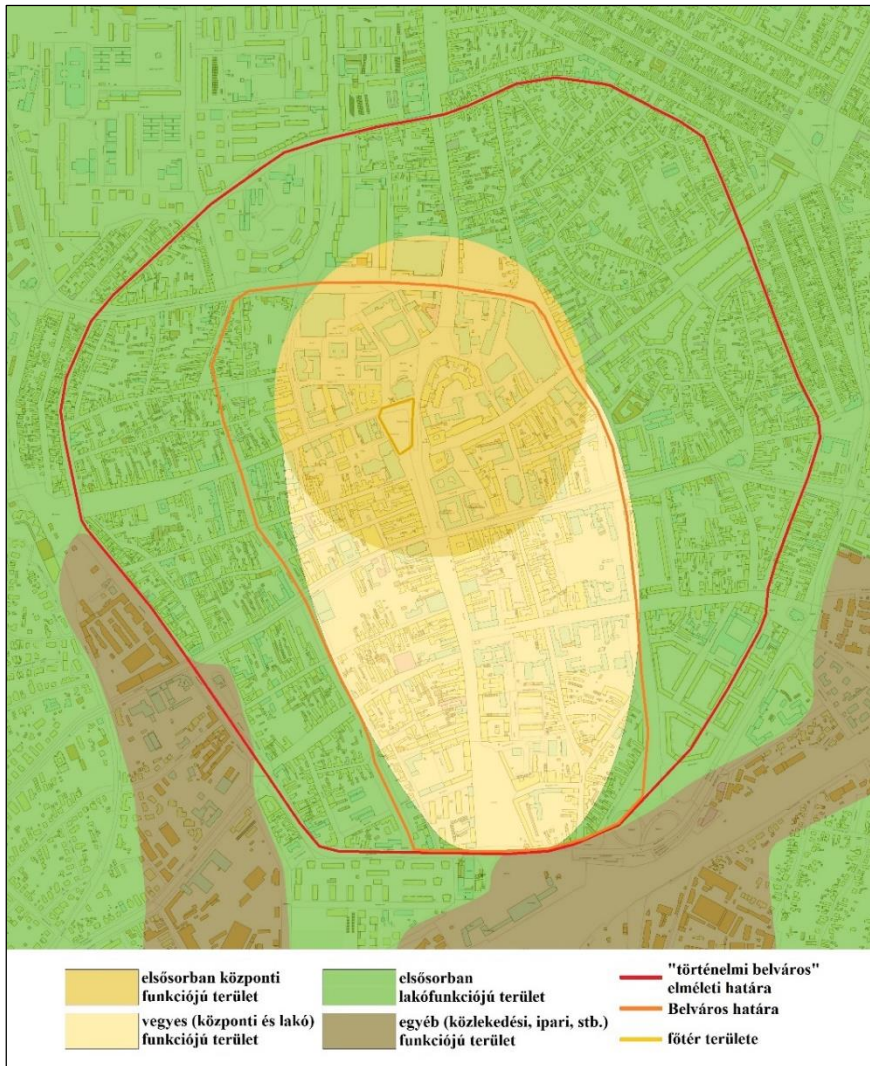
A főtér esetében (a zöld, parkosított részek mellett) jelentős területet fedtek le díszkő-burkolattal. Ennek érthető oka a tér multifunkciós (fórum, piactér, rendezvénytér) szerepe. A Csokonai Színház mögött található az Ady-park. A terület egy jelentős részét azonban díszkő-burkolat fedi. Hasonló a helyzet a 2020-ban felújított Dósa nádor tér esetében, ahol nőtt ugyan a zöldterület nagysága, de a tér multifunkciós szerepet kapott és új, rekreációs szerepéhez kapcsolódva, különböző rendezvények megtartására (rendezvénytér) is alkalmassá tették.

A város fejlesztését szolgáló Új Főnix Terv részeként indult el 2018 végén Debrecen Zöld Város Programja. A tervek szerint több mint hatmilliárd forintból újulnak meg a városi (elsősorban a lakótelepi) zöldterületek (parkok, közösségi terek, játszóterek) és a sportpályák (*www.debrecen nap.hu 2018.12.07*). A legújabb elképzelések szerint, a Petőfi tér funkcióbővítő rekonstrukciójára is a Zöld Város Program keretében kerülhet sor.

Az egyéb funkciójú területek harmadik csoportját belvárosban még ma is több helyen találkozhatunk nagyobb, üresen álló telkek alkotják. Ezek jellemzője, hogy a korábban rajtuk álló, többnyire rossz állapotú, funkcióját veszített épületek elbontása után sem kerültek beépítésre. Az üresen álló telkek egy részén, (enyhítendő a belváros parkolási gondjain), a parkolóházak díjaihoz képest olcsóbb, „fapados” parkolókat alakítottak ki. Ilyen, aszfaltréteggel sem burkolt parkolóhelyek találhatók többek közt a Bethlen, a Bajcsy-Zsilinszky és a Széchenyi utcákban, illetve egy speciális (csak rendőrségi dolgozók által igénybe vehető) parkoló a Kossuth és a Burgundia utcák kereszteződésében. A ma még beépítetlen telkek sorsa a jövőben egy esetleges tulajdonosváltással, a befektetői igények jelentkezésével-növekedésével rendeződhet.

A jelenlegi helyzetet összegezve megállapítható (*Kecskés, 2015b*), hogy a központi funkciókat (közigazgatási szerepkör, üzleti-kereskedelmi tevékenységek, a kulturális-oktatási funkció) magában foglaló területek elsősorban a Belváros északi részére koncentrálnak (*15. ábra*). Ezen, az ábrán sötétebb sárga színnel jelölt területen nem, vagy csak elvétve találunk lakóházakat. Emellett véleményem szerint a központi funkciót betöltő terület határa a 20-25 évvel ezelőtti állapothoz képest valamelyest északi irányban mozdult el (a Debrecen Pláza, a Párizsi Udvar és a Párizs Palace felépítése jelentett ebből a szempontból változást).

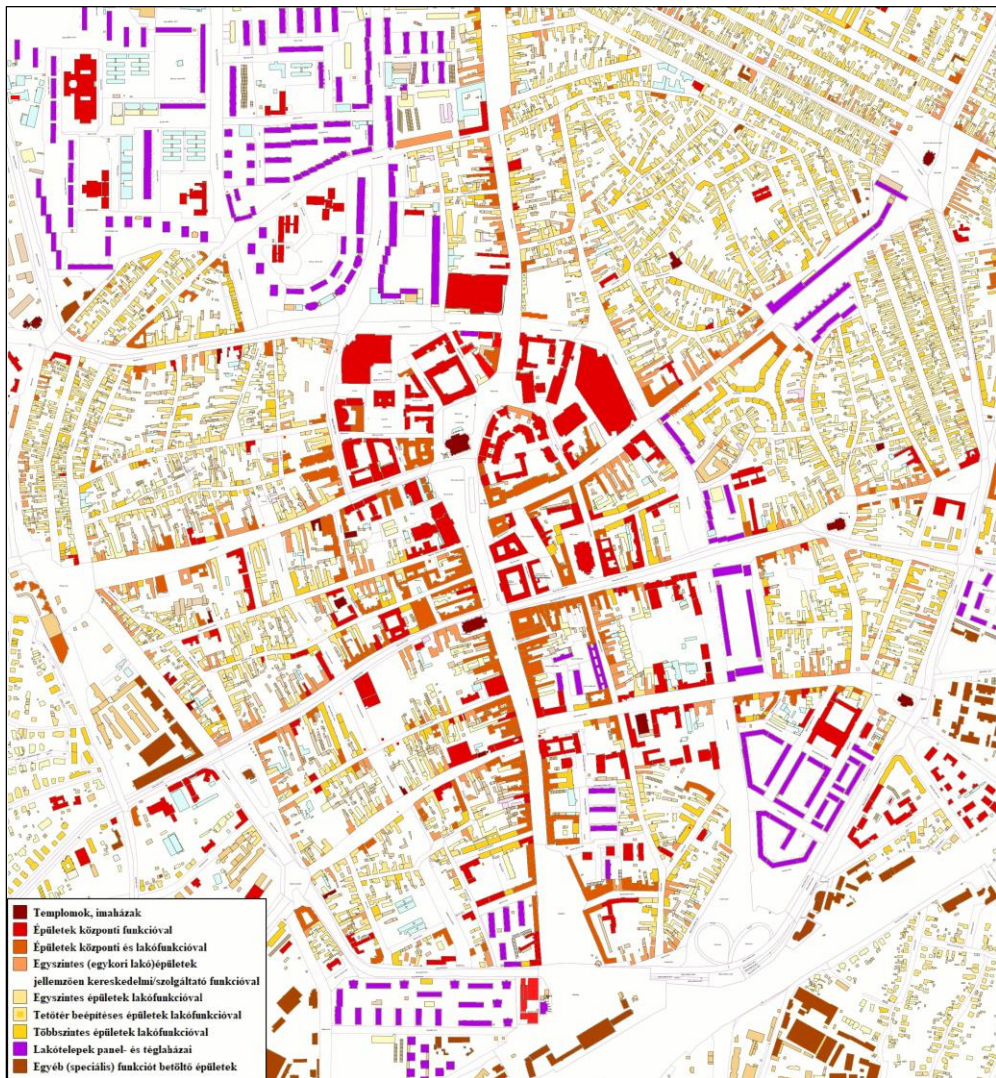
A világosabb sárga színnel jelölt részen (ide tartozik a környező utcákkal együtt a Piac utca déli szakasza, illetve a Petőfi tér) már vegyesen fordul elő a központi funkció és a lakófunkció. A két, sárga színnel jelölt rész, gyakorlatilag lefedi a kiskörutak által határolt Belváros területét. Az ábrán zöld színnel jelölt területen a lakófunkció dominanciája figyelhető meg. A barnával jelölt területen ipari üzemek vagy/és azok telephelyei, raktárai, valamint a város vasúti (fő)pályaudvara, és a vasúthoz tartozó különböző felépítmények találhatóak.



15. ábra: Debrecen belvárosának funkcionális övezetei; Forrás: saját szerkesztés

Debrecen belvárosának funkcionális morfológiáját az egyes ingatlanokra (épületekre) levetítve is megvizsgáltam (16. ábra). Kutatásaim bebizonyították, hogy nem csak a város építészeti arculata, de funkcionális morfológiája is rendkívül heterogén képet mutat!

A központi funkciójú épületek (piros szín) csoportjába tartoznak a közigazgatási és államszervezettel kapcsolatos, valamint az oktatási, kulturális, egészségügyi, stb. intézmények mellett a kereskedelmi és üzleti életben jelentős szerepet játszó bevásárlóközpontok, a bank- és hitelintézeteket, valamint a cégek, vállalkozások számára bérbe vehető irodaházak is. Ezzel a típussal elsősorban a kiskörutak által határolt területen belül, a városközpontban találkozhatunk. Amellett, hogy valamilyen központi funkciót látnak el, külső megjelenésükre általánosságban a városközpont karakter a jellemző. (A város (hit)életében központi szerepet játszó templomok és imaházak az előzőtől különböző, sötétbordó színnel lettek jelölve.)



16. ábra: Debrecen történelmi belvárosának „sokszínű” funkcionális morfológiai térképe; Forrás: saját szerkesztés

A központi funkció és a lakófunkció különböző szintű keveredése figyelhető meg a sötétebb narancssárga színnel jelölt (és jellemzően 1945 előtt épült) épületek esetében. Ezek egy része eleve úgy épült, hogy az alsó (földszinti) részt üzlethelyiségek céljára alakították ki. Napjainkban jellemző, hogy (különösen a forgalmasabb helyen lévő, központi fekvésű épületek esetén) a korábban lakásként hasznosított helyiségek egy részét üzleti célból vállalkozások, irodák számára adják ki. Megjelenésüket tekintve ezen épületekre a nagy- vagy középvárosi karakter a jellemző. Ebbe a csoportba soroltam a Piac utca nem csupán központi funkciót betöltő ingatlanjait, valamint ezek mellett a főutcába becsatlakozó (nagyobb) mellékutcák (pl. a Kossuth és a Széchenyi utca) második világháború előtt épült, manapság már többféle célra hasznosított (lakó)házait.

Világosabb narancsszínnel jelöltem azokat az ingatlanokat, amelyek korábban lakófunkcióval bírtak, de ma már valamilyen (általában kereskedelmi vagy szolgáltató tevékenységet folytató) vállalkozás céljaira hasznosítják. Morfológiai jegyük alapján ezek az épületek földszintesek, és jellemzőjük a zártos beépítés (kisvárosi vagy civisvárosi karakter). Ezzel a típussal találkozhatunk a jobban megközelíthető, központi helyen lévő, forgalmasabb útvonalak mentén, esetleg utcák kereszteződéseinél. Tipikusan ilyen területnek számít a Cegléd utca, de ide sorolom a Batthyány sétálóutca földszintes, különböző vállalkozásokkal telezsúfolt kis házait is.

Az ábrán halványabb, sárga színnel jelöltem azokat a földszintes ingatlanokat, amelyek esetében még ma is kizárólagos (vagy elsődleges) a lakófunkció. Ilyen típusú lakóházak még mindig nagy számban fordulnak elő a történelmi belváros forgalmasabb útvonalaktól távolabb eső, csöndesebb mellékutcaiban. Különösen sok ilyen ingatlannal találkozhatunk Szentlászlófalva, Burgundia, Mesterfalva és a Tizenháromváros területén.

Az előbbi színnel jelöltem, sötétebb sárga négyzettel a közepén, a tetőtér beépítéses házakat. Ezeket az épületeket azért jelöltem megkülönböztetett színnel, mert morfológiai megjelenésük alapján nem mindig látszik egyértelműen, hogy ezek már többszintes lakóingatlanok. Tetőtér beépítésű épületekkel, a lakótelepeket és az ipari területeket kivéve, gyakorlatilag bárhol találkozhatunk a városban.

Erősebb sárga színnel jelöltem azokat a lakóházakat, amelyek két, esetleg többszintesek. Ebbe a kategóriába tartoznak a történelmi belváros emeletes családi házai mellett azok, az új építésű, modern társasházak is, amelyeknél a lakófunkció az elsődleges.

Külön, lila színnel jelöltem a panelházakból álló lakótelepeket, illetve a nem paneltechnológiával épült, de lakótelepszerű elhelyezésű (pont-, hasáb-, vagy sávházakból álló) lakóházcsoportokat. Ebbe a csoportba soroltam a többszintes bérházakból álló lakóparkokat is. Ide tartozik például az Erzsébet utcától délre található Ispotály lakópark.

Barna színnel jelöltem az egyéb (speciális) funkciót betöltő, éppen ezért sajátos morfológiai jegyekkel rendelkező épületeket. Ide tartozik a vasútállomás, a távolsági buszpályaudvar, de ezzel a színnel jelöltem a benzinkutakat, a raktár- és gyárépületeket is.

## **VI. A történelmi belváros rehabilitációjának hatása Debrecen kulturális gazdaságára és a város turizmusára**

### **VI.1. A felújított műemléki épületek szerepe a város kulturális gazdaságában és idegenforgalmában**

Az értéket képviselő épített környezet védelme, a műemlékvédelem, általában külön figyelmet érdemel a történelmi városközpontok rehabilitációja során. A műemlékvédelem, amely „jórészt a 19. sz. szülötte, intézményrendszere – Európa szerte és Magyarországon is – csak a 20. sz. második felében kapcsolódik össze a városfejlődést meghatározó folyamatokkal” (Erő, 2005., 269. old.).

Mint tudjuk (természetföldrajzi és történelmi okoknál fogva), alföldi városainkban az észak-magyarországi vagy a dunántúli településekhez viszonyítva viszonylag kevés számú műemlék található. Sajnos a második világháború pusztításai és azt követő több mint négy évtizedes kommunista diktatúra időszaka helyenként jelentős károkat okozott még ebben a szerény, helyi szinten nagy jelentőséggel bíró állományban is. A magyarországi történelmi városoknak, városmagvaknak a második világháború során bekövetkező részleges (vagy csaknem teljes) pusztulása, majd a háborút követő modern rekonstrukciós programok eredményeként megszülető új (bel)városi negyedeknek a régi építészeti jegyeiktől elütő formavilága, ráirányította a figyelmet a még meglévő építészeti emlékek megőrzésének kérdésére, a műemlékvédelem fontosságára.

A második világháborút követően, a kommunista hatalomátvétel után felemás volt a régi épületekhez (műemlékekhez) való viszonyulás. Sokszor éppen az érdektelenség, a nemtörődomség vezetett egy-egy műemléki épület romlásához vagy megsemmisüléséhez. Véleményem szerint, a vizsgált városrészben (az egyedi eseteket nem számítva) az épületek pusztulásáért az 1970-80-as évek lakótelepi építkezéseit tehetjük leginkább felelőssé. Ebben az időszakban több, helyi jelentőséggel bíró (műemlék-jellegű) épület esett a panelházas lakótelep-építések áldozatául. Ezeknek a (Debrecen történetében korábban nem tapasztalt) nagyarányú építkezéseknek tudható be, hogy megbomlott a város hagyományos településszerkezete és építészeti arculata. Sokszor éppen a városfejlesztéssel együtt járó városrendezési és közlekedésfejlesztési tervekre hivatkozva romboltak le műemlékeket. Az 1970-es évek elején-közepén (előkészítve a terepet a majdani Kölcsey Ferenc Városi és Megyei Művelődési Központ számára) a Kollégium mögötti területen lévő Hüvelyes és a Gönczy utcákkal együtt egész házsorokat szanáltak, amely nem csak a helyi jelentőséggel bíró építészeti emlékek (régii civisházak) pusztulását, hanem a belváros ezen területén a történelmi utcaszerkezet eltűnését is eredményezte. 1973-ban került sor Kölcsey Ferenc Debrecen belvárosában lévő egykori lakóházának a lebontására is. A Református Kollégium szomszédságában álló épület, társaival egyetemben (a városrendezési tervek szerint) a városfejlődés útjában állt.

A belváros nagy részét sújtó, általam már többször említett, építési tilalom, ha önmagába véve nem is jelentette a házak, házsorok azonnali lebontását, hosszú távú hatása mégis a házak állapotának leromlásához, pusztulásához vezetett. Amikor a

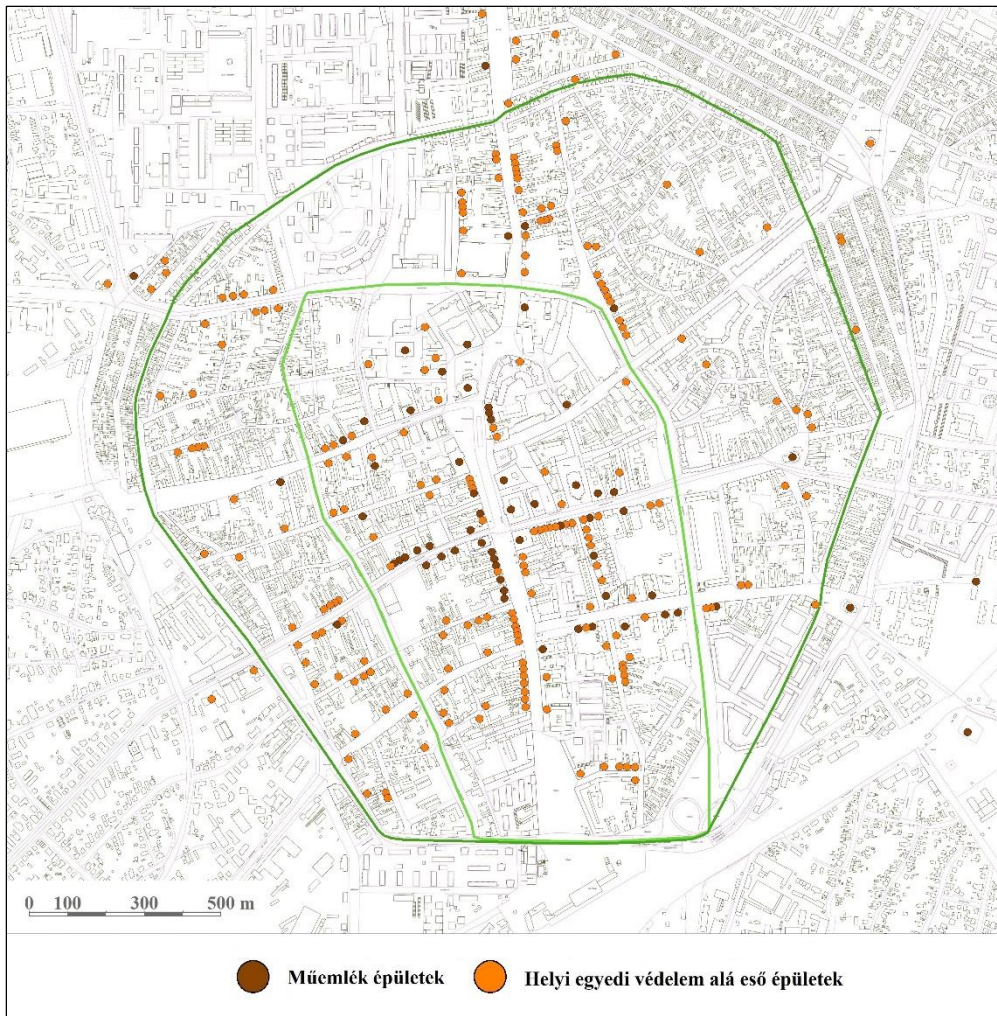
cívisházak pusztulásáról beszélünk nem szabad elfelejtenünk (Kertai László egykori debreceni építészt idézve), hogy korábban „a civisházak építő tulajdonosai is egy másik kor, az elődök hajlékaira építették fel a házaikat”. Majd gondolatait folytatva hozzátette, hogy „a jeles civisházakból álló utcácsék, utcaképek megőrzéséről, védelméről gondoskodni kell, hiszen ezek Debrecen meghatározó történelmi örökségét reprezentálják” (Kertai, [www.deol.hu](http://www.deol.hu) 2003.05.14.).

A műemlékvédelemmel kapcsolatban ki kell hangsúlyozni azokat az 1980-as évek végétől éledező civil mozgalmakat (városvédő és szépítő egyesületeket), amelyek olyan területekre is felhívták a figyelmet (utcabútorok, másodvonalú együttesek, történelmi hangulat) amelyeket a hivatalos műemlékvédelem mindaddig figyelmen kívül hagyott (Erő, 2005). A városban 1983 óta működik folyamatosan a Debreceni Városvédő és –szépítő Egyesület. Az Egyesület által elért eredmények közt kell megemlíteni (amit Karácsonyi György elnök úr nekem személyesen is megerősített), a Csokonai Színház díszítő elemeivel összhangban álló kőkerítés és az épület előtti térburkolat elkészítését valamint az egykori Podmaniczky-ház sarkán lévő Széchenyi emléktábla elhelyezését. Az Egyesület kezdeményezte a Déri tér eredeti állapot szerinti visszaállítását is ([www.debrecenivarosvedo.hu](http://www.debrecenivarosvedo.hu)).

A városrehabilitáció következtében Debrecen belvárosa az utóbbi két évtizedben jelentős fejlődésen, átalakuláson ment keresztül. Talán a műemlékek, műemléki épületek viszonylag kis számából is fakad, hogy akár a tömbrehabilitációkat, akár a kisebb volumenű projekteket nézzük, sem a műemlékvédők sem más civil szervezet részéről nagyobb ellenállást vagy komolyabb visszhangot kiváltó beavatkozás nem történt. A debreceni városvédőkkel folytatott beszélgetésem megerősítette azt a feltételezésem, hogy a nyugati kiskörút nyomvonalának kialakítása, illetve megépítése (mivel műemléki épületeket nem érintett a szanálás) sem vezetett konfliktushoz a város és a civil egyesület között. Karácsonyi György elnök úr és a beszélgetésen részt vevő városvédők elmondásából azt szűrtem le, hogy az már inkább ad okot elégedetlenségre, hogy sokszor a már meglévő, (helyi) védettség alatt álló műemléki környezetet figyelmen kívül hagyva történik egy-egy utca- vagy városrész be-, illetve átépítése, a településkép megváltoztatása.

Debrecen belvárosának rehabilitációja kapcsán, különböző projektekhez kapcsolódva, számos műemlék és műemlék-jellegű épület újult meg, illetve kapta vissza eredeti külsejét a vizsgált városrészben. Ez pedig különösen fontos annak tükrében, hogy tudjuk az épített környezet állapota (a történelmi emlékek gondozása) befolyással van egy település turisztikai vonzerejére is (Monyók – Kecskés – Kozma, 2020).

Az érintett műemlékek/építészeti értékek területi elhelyezkedését vizsgálva megállapítható, hogy ezek igen jelentős része a történelmi belvárosban (azon belül is elsősorban a városközpontban) helyezkedik el, és ez a tény még inkább felértékelői szerepüket a kulturális gazdaság szempontjából (17. ábra).



17. ábra: Műemlék épületek és helyi egyedi védelem hatálya alá eső épületek Debrecen történelmi belvárosában; Forrás: a város 2013-ban kiadott Műemlékjegyzéke és Debrecen építészeti örökségének helyi védelméről szóló DMJV 35/2004. (IX.10.) Kr. rendelete; saját szerkesztés

Magyarország számos településén – és ez alól Debrecen sem kivétel – a legrégebbi építészeti (mű)emlékek közé a (történelmi eseményektől függően fennmaradt) középkori eredetű, vagy középkori alapokra épített, központi helyen (piac- vagy vásártéren, esetleg annak közelében álló) templomok tartoznak. Debrecen egyik legismertebb műemléki épülete a főtéren álló Református Nagytemplom. A város főutcáját – főterét északi irányból lezáró Református Nagytemplom és a helyén álló egykori Szent András, későbbi András templom mindig a város meghatározó építészeti elemének számított. A templom, a vallási életben betöltött jelentősége mellett, korábbi történelmi szerepénél fogva maga is egyfajta szimbolikus térnek tekinthető (*Michalkó, 2007*). A templom 2013/14-es funkcióbővítéssel járó belső

átépítésekor, természetesen figyelembe kellett venni a szigorú műemlékvédelmi szabályokat is. Az önmagában csaknem egymilliárd forintba kerülő felújítás során törekedtek a templom turisztikai szolgáltatásainak a bővítésére is. Ennek részeként megnyitották a keleti tornyot a látogatók számára, amelyet akadálymentesítettek és lifttel is elláttak. Megújult a templom egyháztörténeti kiállítása, valamint az imaterem átalakítása során egy többfunkciós, koncertek és színházi előadások számára is alkalmas teret alakítottak ki (*www.dehir.hu 2013.10.28*). Az elmondottakból következik, hogy a város szimbólumaként is ismert Református Nagytemplom ma már a vallási feladatok ellátása mellett, jelentős kulturális és turisztikai szerepet is betölt.

A Református Nagytemplom mellett, az elmúlt évek épület rekonstrukciói során (akár egy-egy városrehabilitációs projekt részeként) számos köz-, illetve lakóépület szépült meg a történelmi belvárosban. Idegenforgalmi szempontból is kiemelkedik a Református Kollégium épülettömbjének (korábban már említett) felújítása-modernizálása, illetve az épületben helyet kapó egyházművészeti gyűjtemény, iskolatörténeti kiállítás és a kollégium könyvtárának megújulása.

A városközpont talán egyik legszembevetőbb műemléki rekonstrukciója a Piac és Simonffy utcák sarkán álló iker bérházhoz köthető. A 2000-es évek elején nem csak az épületek külső, homlokzati felújítását végezték el, hanem felújították az épület tetőzetét és visszaépítették a korábban (még a második világháború idején) elpusztult tornyokat is. Az épület felújítása és a Simonffy utcai sétáló övezet kialakítása egyidejűleg történt. Korábban már említettem, hogy a Simonffy utca iker bérházak és a Halköz tér környezetének rendbetétele új turisztikai célterületet hozott létre a belváros szívében.

A funkcióbővítő városrehabilitáció részeként megújult és műemléki védettséget élvező Régi Városháza felújítása részét képezte a funkcióbővítő városrehabilitációs programnak. Az elmúlt években a Régi Városháza épülete is bekapcsolódott a város kulturális, turisztikai életébe (lásd. Virágkarnevál kísérorendezvényei, adventi vásár). Szintén ehhez a projekthez köthető az egykori Fazekas Mihály Általános Iskola épületének korábban már szintén említett felújítása.

A sokáig bizonytalan sorsú Régi Posta Étterem épületének a rekonstrukciójára, illetve pár éve, a patinás étteremhez kapcsolódó szálláshely kialakítása idegenforgalmi szempontból is jelentős beruházásnak tűnik.

Városképi szempontból (is) jelentős műemléki épületek közül kiemelkedik a Fazekas Mihály Gimnázium, a Zenede, a Kossuth utcai református Verestemplom elmúlt években befejezett felújítása. A híradásokból értesülhettünk róla, hogy a Piac utcai Református Kistemplom (Csonkatemplom) külső és belső felújítása 2021 nyár végén fejeződött be. A templom felújítására egy korábban elnyert GINOP-pályázat adott lehetőséget. A felújítás egyik érdekessége, hogy a templomtér „kisebb múzeumi részlegekkel” is gazdagodott (*www.dehir.hu 2021.07.25.*). 2021 nyár végére, saját forrásból valósult meg a katolikus Svetits Intézet épületének a külső rekonstrukciója a Szent Anna utcán (*www.dehir.hu 2021.07.19.*). A disszertáció lezárásakor is tartott a szintén műemléki védettséget élvező Megyeháza és a Csokonai Színház (már korábban említett) rekonstrukciója.

Az épületek külső megújítása mellett több helyen figyelmet fordítottak az egykori portálok, bejáratok-kapualjak rekonstrukciójára is. A Piac és Kossuth utcák

sarkán álló egykori Első Takarékpénztár épületével kapcsolatban elmaradt ugyan a korábban elpusztult saroktorony és a különböző épületdíszek visszaépítése-rekonstrukciója, de helyreállították az épület üzleteinek egykori portálját és a díszes kapubejárókat is. Az épületek egy részének felújításában és a régi portálszerkezetek rekonstrukciójában, helyreállításában (ahogy korábban már volt szó róla) jelentős szerepet játszott a Cívis Ház Zrt. *(A megújult műemléki épületekről és portálokról készült fényképválogatás a fényképgyűjteményben látható – 6.)*

## **VI.2. A rehabilitáció által érintett közterületek és kulturális intézmények szerepe Debrecen kulturális gazdaságának megerősítésében**

Debrecenben (más, a városrehabilitáció által érintett településekhez hasonlóan) a közterületek rendbetétele, a sétálóövezetek létrejötte egy, a korábbi állapotnál rendezettebb, vonzóbb közösségi és lakókörnyezetet eredményezett. Korábban már megfogalmaztam, hogy „a főtérré kialakítása önmagában véve is egy új turisztikai célterületet hozott létre a város szívében” *(Kecskés, 2014)*. A város jelképének számító Református Nagytemplom mellett, amely maga is jelentős idegenforgalmi vonzerővel bír (ahogy már utaltam rá), újabb elemekkel bővült, gazdagodott a tér.

Debrecen újjászülető (vagy talán helyesebb úgy fogalmazni, hogy a rehabilitációs során létrejövő) főtere az átalakítás következtében alkalmassá vált családi szabadidős programok, városi szintű nagyrendezvények lebonyolítására is *(10. fénykép)*. A főtér rendezvénytér jellegét erősítik az elmúlt két évtizedben a térre szervezett különböző (kulturális, gasztronómiai, sport, stb.) programok. Az elmúlt években (egyebek mellett) katonazenekari fesztivál, Bartók Béla kórustalálkozó, a könyvhét rendezvényei, virágkarneválhoz kapcsolódó programok mellett utcai kosárlabda vagy éppen a Nagytemplom előtt kialakított korcsolyapálya várta az érdeklődőket. A (fő)tér egykori funkcióját idézi a karácsonyt megelőző adventi vásár. A város nagyrendezvényeinek (Debreceni Virágkarnevál, Jazznapok, stb.) szervezése-rendezése a Főnix Rendezvényszervező Kft. feladata *(www.fonixinfo.hu)*. A felsoroltak mellett megemlékezéseket, politikai rendezvényeket is tarthatnak a téren.

A főtéren tartott sokszínű rendezvényekkel kapcsolatban megállapíthatjuk, hogy sok más településhez hasonlóan, Debrecen esetében is kimondott-kimondatlan cél lett a turisztikai vonzerő fokozása, a turisztikai szezon meghosszabbítása. Debrecen vonatkozásában is megállja a helyét Kádár azon kijelentése, hogy a globalizálódó turisztikai ipar kényszerítette rá a városokat, hogy a gépjárműforgalmat kitaltsák a turisztikai központnak számító helyekről és, hogy a fesztiválok szezonja egész éven át tartson *(Kádár, 2012)*.



10. fénykép: Gasztronómiai rendezvény a város főterén;  
Forrás: [www.pulykanapok.hu](http://www.pulykanapok.hu)

Fontos rekreációs és turisztikai szerepet töltenek be a főter szomszédságában található parkosított terek. A főter közvetlen szomszédságában, a Nagytemplom és a Református Kollégium közt található a Kálvin tér (az Emlékkert és a Romkert területe), amely átalakítására-megújulására a Belváros funkcióbővítő városrehabilitációs program első üteméhez kapcsolódva került sor. Felújították a növényzetet és a sétautakat, új padok, világítótestek kerültek kihelyezésre. Az itt található Romkert rendbetételén túl újabb funkciókkal (egy galéria és kávézó megnyitása) is gazdagodott a terület. A megújult park területét kovácsoltvas kerítés védi a nemkívánatos éjszakai látogatóktól. Úgy gondolom, hogy a megvalósult városrehabilitációs projekt révén erősödött a terület kulturális, idegenforgalmi vonzereje.

A Kálvin tér szomszédságában található a Déri tér és a Baltazár Dezső tér, amelyek egy-egy fontos kulturális intézményhez kötődnek. A Déri tér a Déri Múzeum, míg a Baltazár Dezső tér a MODEM látogatóinak nyújt (többek közt) kikapcsolódási, pihenési lehetőséget. A Déri tér rekonstrukciójára a főter átadását követően került sor. A múzeum előtti téren, a zöldfelület megújítása és a csobogó rekonstrukciója mellett, új padok is kihelyezésre kerültek. Bár a Déri tér esetében az átalakítást követően is a pihenőpark, a rekreációs szerep megőrzése volt az elsődleges, időnként különböző múzeumi (például „Múzeumok Éjszakája”) vagy városi programok-rendezvények is kitelepülnek a múzeum előtti parkosított területre. A Baltazár Dezső tér Debrecen egyik legfiatalabb, a modern építészeti stílusjegyeket ötvöző tere, megszületését a Főnix-terv keretében felépülő Kölcsey Központ és MODEM épületegyüttesének köszönheti. A tér többek közt az említett intézmények programjaihoz kötődő kulturális rendezvények, események külső lebonyolítására ad lehetőséget.

A belváros megújuló közterületei közé tartozik a Simonffy utca és a szomszédos Halköz tér területe. Szembetűnő változás, hogy ez, a korábban elhanyagoltnak számító terület is bekapcsolódott a (bel)város egyre pezsgőbb turisztikai életébe. Ennek egyik szemmel látható jele a nyári szezonban gyakran zsúfolt teraszos-kiülős kávézók elterjedése (11. fénykép). A vendéglátóhelyek elterjedésével kapcsolatban olvashatjuk, hogy „bár a Piac utca vendéglátóhelyek szempontjából is a legforgalmasabb hely, a vendéglátóhelyek a kisebb utcákban is megjelentek” (OTP Hungaro-Projekt Kft., 36. old.). A városközpont erősödő turisztikai szerepét jelzik a főtéren és annak környékén nyitott kávézók és éttermek. A belváros kiemelkedő szerepéből következik, hogy „a kiskereskedelmi üzletek és vendéglátóhelyek relatív értékei itt a legmagasabbak a városban” (Euro-Régió Ház Kht. 2008., 78. old.).



11. fénykép: Kávézók a Simonffy utca és a Halköz tér sarkán;  
Forrás: szerző fényképfelvétele

Az ezredforduló után, részben a közterületek rehabilitációjához kapcsolódva, néha azoktól függetlenül (törekedve a város kulturális gazdaságának a fejlesztésére) a városrehabilitációs projektek keretei közt sor került a történelmi belvárosban több, kulturális intézmény felújítására, modernizációjára, illetve új intézmények alapítására is.

A nemzetközileg is versenyképes turisztikai termékek fejlesztését, a szolgáltatási színvonal emelését célozta meg a Széchenyi Terv (2000-2004) turizmusfejlesztési programja. Az ehhez kapcsolódó „Konferenciaturizmus fejlesztési alprogram” támogatása révén, a 2004-ben induló Főnix-terv részeként épülhetett fel a (tömbrehabilitációkkal kapcsolatban már említett) Kölcsey Központ, amelynek felépítését siettetette az a tény, hogy a 90-es évektől, de még inkább 2000-es évek

elejétől Debrecen turisztikai életében egyre jelentősebb szerepet játszott a konferenciaturizmus.<sup>3</sup>

A 2006-ban átadott, 13000 m<sup>2</sup> alapterületű Kölcsey Központ Kelet-Magyarország legnagyobb (és legmodernebb) konferencia-központja is egyben ([www.kolcseykozpont.hu](http://www.kolcseykozpont.hu)). A Kölcsey Központ épületegyüttesében található a modern művészeti alkotásoknak helyt adó, azokat kiállításával népszerűsítő MODEM is. A MODEM háromszintes épületben kapott helyet az észak-alföldi régió legnagyobb művészeti galériája. Az összesen 4650 m<sup>2</sup> alapterületű épület mintegy 3000 m<sup>2</sup> kiállítóterrel rendelkezik (*Euro-Régió Ház Kht. 2008*).

Szintén a közelmúltban került sor a Medgyessy Ferenc Emlékmúzeum Péterfia utcai épületének a rekonstrukciójára, állandó kiállításának megújítására. Az Emlékmúzeum épülete „kortárs művészeti galériaként is működik, időszakos kiállítások és kulturális rendezvények helyszíne” ([www.varosom.hu](http://www.varosom.hu)). Szintén itt, a Péterfia utcai épületben lelt új otthonra a Debreceni Irodalom Háza ([derimuzeum.hu](http://derimuzeum.hu)). A Református Kollégium épületével együtt újult meg annak múzeuma is.

A kulturális intézményeket érintő épületrekonstrukciók sorából kiemelkedik a Csokonai Színház 2020-ban kezdődő, minden korábbi felújításnál nagyobb volumenű átalakítása. A színház felújítását a Modern Városok Program keretében a magyar állam is támogatja. A Debrecen Fórum épületének multifunkciós szerepét jelzi a benne kialakított, újonnan alapított színház, a Latinovits Színház létrejötte. A Csokonai Színház felújításának megkezdése sietteti az évekkel korábban félbemaradt Latinovits Színház befejezését. A színházberuházás befejezésére egy, az EU által támogatott határ menti együttműködési program ad lehetőséget. A tervek szerint, a Fórum épületében egy kamaraszínházat és egy stúdiószínházat is kialakítanak az elnyert támogatásból ([www.debrecen.hu](http://www.debrecen.hu), [www.dehir.hu](http://www.dehir.hu) 2020.06.11.).

A korábbi, belvárosi filmszínházak (mozik) többsége a rendszerváltozást követő években megszűnt, illetve átalakult. Megszűnt a Kálvin téri Hungária Film- és Kamaraszínház, amelynek helyét 2001-ben a Vojtina Bábszínház vette át. Szintén megszűnt a Hotel Aranybika épülettömbjében lévő, sokáig a város legpatinásabb mozijának számító Vig Mozi is. Egy belső átalakítást követően, a Vig Mozi épületében jelenleg kamaraszínházi előadásokat tartanak. Apolló Mozi art mozivá történő alakítása szintén jelentős változásnak tekinthető. A felsoroltakból is látszik, hogy megtörtént az említett mozik kulturális újrahasznosítása. Az 1990-es évek végén, (a változó kor, változó igényeihez alkalmazkodva) a Debrecen Pláza épületében jött létre egy, több vetítőteremmel rendelkező multiplex mozi.

---

<sup>3</sup> A Főnix-terv egyik prioritása a kulturális- és rendezvényturizmus, valamint az üzleti- és konferenciaturizmus fejlesztése volt. E tervek részeként épülhetett meg a Kölcsey Központ és a MODEM épületegyüttese, tovább az ifjúsági- és sportturizmus céljából (igaz már nem a belváros területén) a városi sportuszoda, illetve ez a terv alapozta meg a 2014-ben átadott új Nagyerdei Stadion felépítését és tette lehetővé a Nagyerdő rekonstrukcióját. A tervben (elsősorban gazdaság- és turizmusfejlesztési okok miatt) külön hangsúly fektettek a nemzetközi repülőtér fejlesztésére is (*Debrecen Megyei Jogú Város Idegenforgalmi Konceptiója és Fejlesztési Programja, 2004*).

A vizsgált időszakban, az idegenforgalom igényeihez alkalmazkodva újult meg több belvárosi szálloda, illetve került sor a szálláshelyek számának növelésére. Magam is egyetértek azzal a kijelentéssel, mely szerint „a városok idegenforgalmi célpontjai egyszerre tartalmaznak vonzó helyeket és szolgáltatásokat” (*Michalkó, 1999., 27. old.*).

A turisztikai (azon belül is az üzleti- és konferenciaturizmus) növekvő szerepét jelzi, a főtértől pár száz méterre található, a Kölcsey Központ részét képező modern, négycsillagos Hotel Lycium 2006-os átadása (*Szarvas, 2007*). A hotel elsősorban a város üzleti- és konferenciaturizmusának lebonyolításában játszik fontos szerepet, és főleg a Kölcsey Központban megrendezésre kerülő szakmai konferenciák indokolták a megépítését. A konferencia-központ és a hozzá kapcsolódó hotel megépítése azért is számottevő, mert Michalkót idézve „a kongresszusi vendégek többségére (...) a magasabb árszínvonalú szolgáltatások igénybevétele, az úgynevezett „presztízs fogyasztás” a jellemző” (*Michalkó, 1999., 115. old.*). A Kölcsey Központ épületegyüttese (amire korábban már magam is utaltam) „nem csak kongresszusok, konferenciák, hanem kulturális rendezvények megtartására is alkalmas.” (*Martonné – Vasvári, 2013., 102. old., www.kolcseykozpont.hu*).

A Kálvin téri üzletház épületegyüttesében található Centrum Hotel felújítását szintén a megnövekedett turisztikai igények tették szükségessé. Némileg meglepő, hogy a főtéren álló, korábban a város első számú és legreprezentatívabb szállodájának számító Grand Hotel Aranybika külső és belső felújítására, modernizációjára ezidáig nem került sor. Meglátásom szerint a fejlesztések beindítása azért is fontos lenne, mert a hotel, a régóta várt fejlesztések elvégzése után, a város turisztikai életének egyik zászlóshajója lehetne! 2021 tavaszán új tulajdonosa lett az Aranybikának, aki, a tervek szerint funkcióbővítő rekonstrukciót hajtana végre (*www.dehir.hu, 2021.05.06.*)

Debrecen imázsának, turisztikai kínálatának a javításához az elmúlt 1-2 évtized beruházásai, tér rekonstrukciói és újonnan kialakított sétálóutcai kétség kívül nagyban hozzájárultak. A belvárosban, hála az utóbbi években alapított különböző kulturális intézményeknek, egyesületeknek, újonnan nyílt kiállítótereknek, egyre gazdagabb színesebb és színvonalasabb programokkal találkozhatnak az érdeklődők. Az elmúlt évek fejlesztései révén napjainkra sokrétű kulturális gazdaság alakult ki a városban (*Süli-Zakar – Teperics – Ekéné – Kozma, 2005., Süli-Zakar – Kecskés, 2014, Süli-Zakar – Kecskés, 2016*). A kulturális gazdaságnak jelentős a tökevonó képessége és a foglalkoztatásban is nagy szerepet játszik, továbbá hozzájárul a kvalifikált munkaerő számának emelkedéséhez, új gazdasági ágak megjelenéséhez, a város versenyképességének erősödéséhez.

„A kulturális gazdaság szimbolikus, imázsteremtő jellege miatt olyan vonzerőt képes generálni, amely a város egészére, a városi gazdaság egyéb szektoraira, és természetesen a városi társadalomra, a városi élet egészére is kihatással van” (*Süli-Zakar, 2007., 6. old.*). Ehhez még hozzá tehetjük, hogy az elmúlt időszakban megszülető vagy újjászülető intézmények (Kölcsey Központ, MODEM, Déri Múzeum, stb.) a programjaik révén (is) alakítják a város kulturális kapcsolatait, továbbá befolyásolják a városról kialakult nemzetközi képet, s növelik a város ismertségét. A gazdasági fejlődésre (is) alapozva, Süli-Zakar és munkatársai már az új évezred elején azt valószínűsítették, hogy „a kulturális gazdaságnak a város

életében egyre nagyobb jelentősége lesz, hiszen az életszínvonal emelkedésével, a lakosság szimbolikus javak iránti kereslete, illetve fogyasztása rohamosan növekszik” (*Süli-Zakar – Teperics – Ekéné – Kozma, 2005., 181. old.*).

Összegzésképpen elmondhatjuk, hogy az újonnan létrehozott sétáló övezetekbe szervezett kulturális programok jól kiegészítik a kulturális intézmények programkínálatát, és a felújított, idegenforgalmi szempontból is jelentős műemléki épületekkel együtt erősítik a város kulturális gazdaságát, növelik turisztikai vonzerejét.

## **VII. A sétálóövezetek kialakításának hatása a történelmi belváros közlekedési viszonyaira**

Az előzőekben tárgyalt rehabilitációs programokkal kapcsolatban a történelmi belváros közlekedési rendjét is át kellett alakítani, és ennek következtében a közlekedési infrastruktúra terén jelentősebb változásokra, fejlesztésekre került sor a vizsgált időszakban.

Általánosságban véve elfogadhatjuk azt a megállapítást, miszerint „a történelmi városmagok utcáinak szélessége, vonalvezetése a mainál lényegesen kisebb, és egészen más jellegű forgalom befogadására alakult ki” (*Tóth, 1997., 67. old.*). Az alföldi városok esetében elsősorban a fő- vagy nagyobb forgalmat lebonyolító utcák szélessége volt az, amely jelentősen eltért a „klasszikus” értelemben vett, középkori eredetű városok egyébként szűk, néha sikátor jellegű utcáitól. Az évszázadok során, organikus módon fejlődő Debrecen belsősége is egy olyan halmaztelepülés képét mutatta, ahol a tölcser-szerűen kiszélesedő főbb utcákat többnyire girbegurba vonalvezetésű szűk utcácskák kapcsolták össze, a kisebb utcák egy része pedig sehova sem vezető zsákutca volt egykoron. Ezen kisebb utcák egy részét még a második világháború előtti utcarendezések, míg más részüket a világháború egész utcasorokat elpusztító bombázásai, illetve a szocialista várostervezés (vagy városrombolás?) tüntette el a város térképéről. Úgy vélem egyetérthetünk Korompai Gábor azon kijelentésével, miszerint „Debrecen sajátos szerkezetű város” és „ez nemcsak a városközpont, hanem a kertségek kialakulásával kapcsolatban is elmondható” (*Korompai, 1994., 165. old.*). Részben a 20. század 1970-80-as évek nagy, az úthálózat átalakítását is érintő építkezései hatására, ez a „sajátos szerkezet” nagymértékben átalakult (*12. melléklet*).

A kiskörút különböző szakaszainak megépítését a belvárosban jelentkező egyre súlyosabb közlekedési helyzet (a mind gyakrabban előforduló közlekedési dugók, növekvő környezeti terhelés) tette indokolttá. Már az 1960-as évek közepén érzékelhetővé vált, hogy a motorizáció növekedési üteme olyan mértékű, hogy a város egytengelyes-sugaras úthálózata egyre kevésbé képes megbirkózni vele. A városközpontot elkerülő kiskörút első, északi szakaszának a megvalósítása (még jóval a vizsgált időszak kezdete előtt) az 1970-es évek közepén, a Hunyadi utcai áttörés megvalósulásával vette kezdetét. Az 1980-as években, a kiskörút keleti szakaszának átadása (Klaipeda és Sumen utca) „nagymértékben hozzájárult a belváros közlekedési problémáinak enyhítéséhez” (*Kozma, 1994b., 90. old.*). Ezek az építkezések, azon túl, hogy javítottak a közlekedési helyzeten, jelentős mértékben megváltoztatták

környezetük morfológiai jegyeit is. Amellett, hogy szanálták a nyomvonal útjában álló házakat, az építkezések révén „belenyúltak” a környék több évszázados utcahálózatába is. Megállapíthatjuk, hogy a főbb közlekedési utak, Debrecen ősi településmagját (is) érintő átalakítására döntően még a rendszerváltozás előtt sor került.

A magyarországi (bel)városok rehabilitációjának egyik jellemző vonása volt, hogy elsősorban a vonalas infrastruktúra javítására koncentráltak, és kiemelt hangsúlyt kapott a közlekedés fejlesztése. A közlekedés fejlesztésén a belvárosok esetében – Egedy szavaival élve – „nem csak a közlekedés helyzetének a javítását és a hálózat felújítását és korszerűsítését értjük, hanem gyakran megfogalmazódik a forgalomcsillapítás jelentősége az autóforgalom csökkentésével és a gyalogosforgalom lehetőségeinek javításával (sétálóutcák kiépítése, a belváros lezárása a forgalom elől, behajtás korlátozása)” (Egedy, 2009., 71. old.). A közlekedés fejlesztésére, a közlekedési hálózat átalakítására Debrecen esetében is szükség volt, mivel az egyes belvárosi terek és utcák funkcionális szerepének a megváltozása (például az új sétálóövezetek kialakítása), az intézményi területet érintő változások, valamint az egyes nagyberuházásokhoz kapcsolódó új vásárlási és közlekedési szokások (nem is beszélve a személygépkocsi állomány növekedéséről) szükségessé tették egy, a megváltozott körülményekhez jobban illeszkedő közlekedési infrastruktúra kialakítását.

### **VII.1. A személy- és tehergépkocsik közlekedése – forgalmi rend változásai és a parkolási problémák megszüntetésére tett lépések**

A belvárosba irányuló vagy az azon keresztülhaladó forgalom nagysága a növekvő környezeti terhelés miatt, a 90-es évek elejére már egyértelműen az ott lakók életminőségének a romlását idézte elő. Az egyes sétaterek, sétálóutcák kialakítása amellett, hogy hatással volt a belváros közlekedési/forgalmi rendjére, tovább növelte a gépjárművek által továbbra is használt utak terheltségét. Debrecen belvárosában a megfelelő áteresztőképességű közlekedési utak, csomópontok kiépítése és a csúcsidőben rendre előforduló közlekedési dugók felszámolása mellett az elmúlt két évtized egyik legsürgetőbb feladata a parkolási gondok enyhítése-megoldása volt.

Debrecen belvárosának közlekedési rendjét érintő egyik legfontosabb változás a Piac utcának a Nagytemplomtól a Kossuth utcáig tartó szakaszának a sétáló utcává alakítása volt. Ez igen jelentős mértékben érintette a város évtizedek alatt kialakult közlekedési rendjét (13. melléklet). A lezárt útszakasról, a forgalom jelentős része a Rákóczi és Hunyadi utcákra tevődött át. A megnövekedett környezeti terhelés enyhítése, a gépkocsiforgalom gyors levezetése céljából került sor például a Hunyadi utcán (a Belváros északi határán) az útpálya szélesítésére, illetve a keleti tehermentesítő út csomópontjainak az átépítésére.

A Piac utcai sétáló övezet (sétatér) kialakítása elodázhatatlanná tette az úgynevezett nyugati tehermentesítő út (nyugati kiskörút) megépítését, amelyről egyebek mellett Debrecen Megyei Jogú Város fejlesztési programjában is olvashatunk (DMJV fejlesztési programja 2007-2013.). Az új évezred elején, a nyugati kiskörút kialakítása, a belváros közlekedése helyzetének a javítása miatt lényeges és elodázhatatlan lépés volt. A nyugati kiskörút nyomvonalának

megtervezésekor (mely egyben az adminisztratív értelemben használt Belváros nyugati határát is kijelöli) a tervezőknek különböző (közösségi, lakossági, műemlékvédelmi stb.) érdeket is figyelembe kellett venni. A nyomvonal mentén, az utcaátvágások-utcanyitások elősegítése végett, számos (részben rossz állapotban lévő) lakóház került lebontásra.

A nyugati kiskörút nyomvonala (ahogy korábban utaltam már rá) három lépcsőben alakul(t) ki. A kiskörút középső (de építését tekintve első) szakasza, a Hatvan és Arany János utcák közötti rész 2012 augusztusára készült el. Ekkor született meg a Belvárost nyugatról határoló Tisza István utca és az Antall József utca északi része. A bontási munkák befejezése után 2014-ben folytatódott az említett kiskörút déli szakaszának építési munkálatai. A kiskörút ezen (második) szakaszának kialakítása kapcsolódik a belváros funkcióbővítő városrehabilitációjának második üteméhez ([www.dehir.hu](http://www.dehir.hu) 2014.03.25). A déli, az Arany János és Erzsébet utcák közötti szakasz átadására a 2015-ben került sor ([www.dehir.hu](http://www.dehir.hu), [www.superinfo.hu](http://www.superinfo.hu) 2015.11.25.). A harmadik (befejező északi), a Hatvan és Mester utcák közötti szakasz befejezésére egyelőre még várni kell. Ezen útszakasz kialakításának munkálatai a doktori disszertáció adatgyűjtésének lezártakor (2021 augusztus végén) még javában tartottak.

Már egy 2006-ban megjelent tanulmány is előre vetítette, hogy a nyugati kiskörút kialakítása „a belváros Piac utcától nyugatra eső része jövőbeni tartós és látványos fejlődésének” alapjául szolgálhat. A körút megszületése ugyanis „kedvező hatást gyakorol” (amit éppen napjainkban tapasztalhatunk) egyebek mellett a közmű- és közlekedésfejlesztésre, az út mentén megvalósuló beruházásokra (építkezésekre) és további tömbrehabilitációs programok megvalósítása számára (*Debrecen Megyei Jogú Város Városrehabilitációs Stratégiája és Programja, 2006., 39. old.*).

A nyugati kiskörút már átadott szakasza(i) mentén (igaz önkormányzati kezdeményezésre) több beruházás, fejlesztés is történt, illetve van folyamatban. A Széchenyi és Arany János utcák közötti területen, a formálódó jogi negyed építkezései a közelmúltban befejeződtek és a Simonffy utca említett szakasza is a szemünk láttára szépült meg. 2017 őszétől újabb lendületet vett a nyugati kiskörút mentén lévő üres telkek beépítése. Ezen a telkeken elsősorban magasabb árkategóriájú lakásokat, üzleteket és irodákat is magában foglaló társasházakat építenek.

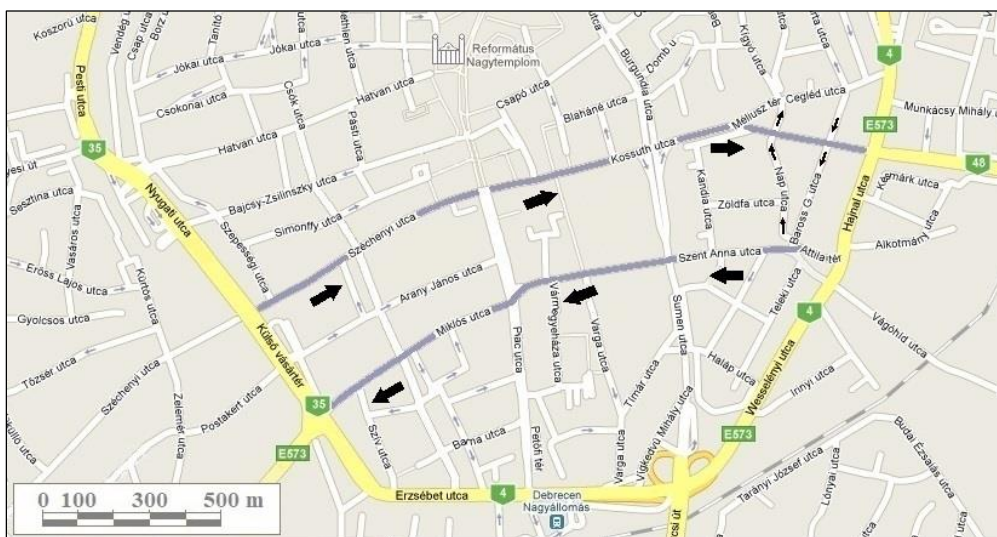
A Fórum épületének megépítése tette indokolttá a Rákóczi utcán egy újabb lámpás csomópont és további közlekedési sávok kialakítását. Egy megállapítás szerint azonban „az útkapacitások bővülésével az autóhasználat is növekszik, betöltve az újonnan kapott teret” (*Worldwatch Institute, én., 109. old.*). A Fórum megépítésével kapcsolatos a Csapó utcának a Rákóczi és Vár utcák közötti szakaszának a lezárása a forgalom elől. A Csapó utcai sétálóövezet kialakítása amellelt, hogy a belváros egy újabb területéről szorította ki a gépjárműforgalmat, jelentősen megnövelte a környező utcák (különösen a Kossuth utca) terheltségét.

A fejlesztések ellenére az elmúlt években a gépjárművel közlekedők azt tapasztalhatták, hogy különösen hétköznapokon, a reggeli és a délutáni-esti időszakban állandósultak a közlekedési dugók a városban. Nagyon sok debrecenit és a városközponton áthaladni szándékozót érint, hogy ilyenkor igen körülményes

közlekedni a belvárosban. Nem debreceni sajátosság, hogy a városközpont zsúfoltsága kisebb-nagyobb mértékben hatással van a szomszédos területek közlekedési viszonyaira is, ezért a belvárossal szomszédos területek is érdekeltek a probléma rendezésében.

A közlekedési dugók felszámolása, a gépjárművek gyorsabb haladásának biztosítása végett, 2017 ősztől igen jelentős, a közlekedési rendet érintő változtatásokra került sor belvárosban ([www.uft.hu](http://www.uft.hu), [www.dehir.hu](http://www.dehir.hu) 2017.11.20). Ekkortól ugyanis egyirányúsították a belváros, Piac utcába becsatlakozó főbb, nyugatkeleti irányú utcáit, míg néhány kisebb utca esetében megváltoztatták az egyirányúsítást (18. ábra). Több helyen (új) lámpás csomópontot építettek ki, illetve egyes helyeken útszélesítésre, új sávok kialakítására is sor került. A közösségi közlekedésben részt vevő buszok, illetve a kerékpárosok érdekeit is szem előtt tartva külön buszsávok és új kerékpárutak kialakítása, építése is megvalósult.

A kezdeti nehézségeket nem számítva már most érzékeltetni lehet a belváros főbb útvonalain bevezetett egyirányúsítás jótékony hatását. Véleményem szerint ugyanakkor a (később még részletesen ismertetett) városfejlesztési elképzelések megvalósulása esetén, egy növekvő népességű, gyarapodó város (történelmi) belvárosának megújult és újjászervezett közlekedési rendszere sem lesz már képes megbirkózni a rá nehezedő motorizáció nyomásával.



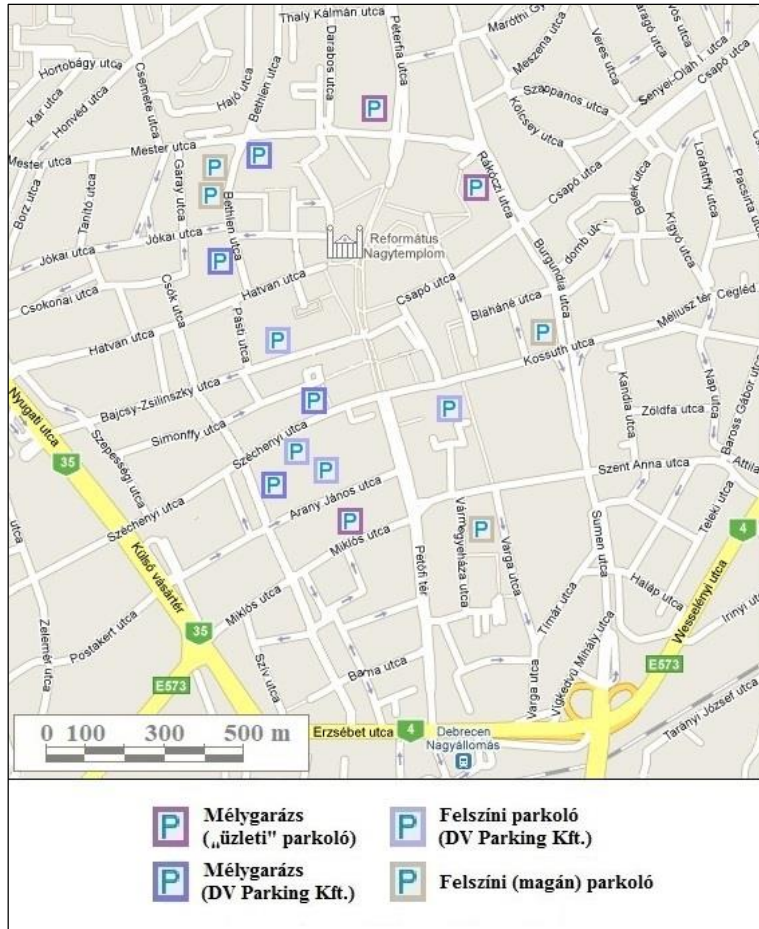
18. ábra: Debrecen belvárosának egyirányúsítása; Forrás: saját szerkesztés

A városközpontot, amely különböző intézmények otthonául is szolgál, napjában több ezer lakos keresi fel, különböző ügyek intézése céljából. A gépkocsival érkezők parkolási problémáinak az enyhítésére több lehetőség is kínálkozik. Az egyik lehetőség (és sokáig ez tűnt a legkézenfekvőbb, legegyszerűbb megoldásnak) az utak mentén kialakított parkolóhelyek számának a növelése lenne. Ez azonban bizonyos helyeken problémákba ütközik. Más városok, például Pécs esetében a műemléki területi védettség (is) korlátozza a parkolóhelyek számának növelését (Tóth, 2007.). Az öröklött (és megtartani kívánt) történelmi utca- és telekszerkezet mellett a

parkolóhelyek számának növelése sok esetben csak a gyalogosforgalom kárára, a zöldterületek rovására valósulhat meg.

Debrecen belvárosában (annak zsúfoltsága miatt) napjainkra gyakorlatilag el is fogytak a térszíni parkolóhelyek céljából kialakítható szabad területek. Éppen a városközponti intézményekhez köthető, több magyarországi városban is megtalálható térszíni parkolók kialakításával kapcsolatban írta Tóth Zoltán a következőket: „a szükséges parkolók térszíni kialakítása a városközponti intézmények esetén funkcionális és esztétikai zavarok nélkül alig oldható meg, így a városközpontokban már nálunk is egyre gyakoribb a parkolóházas, vagy térszín alatti parkolók megjelenése” (Tóth, 1997, 71-72. old.). Debrecen fejlesztési programjában is arról olvashatunk, hogy „a belvárosban további felszíni parkolók kialakítására hely hiányában nagyon kevés lehetőség kínálkozik”. Majd az idézett szöveg még hozzáteszi, hogy „az elmúlt évek pozitív változásai között említhető meg a mélygarázsok megépítése a városban” (DMJV fejlesztési programja 2007-2013., 59. old.). Új térszín alatti és feletti parkolóházak építése azért is fontos feladat, mert csak így biztosítható a belvárosi közterületek „emberbarát fejlesztése, környezetterhelésének csökkentése” (Debrecen Megyei Jogú Város Városrehabilitációs Stratégiája és Programja, 2006., 39. old.)

A történelmi belváros területén megvalósuló új beruházások részeként több mélygarázs is épült a vizsgált városrészben, amelyek többséget jelenleg a DV Parking Kft. üzemelteti (19. ábra). A DV Parking Kft. kezelésében lévő mélygarázsok közül négy (Halköz mélygarázs – 93 férőhely, Bethlen utcai mélygarázs – 100 férőhely, Kölcsey Központ – 300 férőhely, Igazságügyi Centrum – 64 férőhely) a belvárosban található ([www.dvparking.hu](http://www.dvparking.hu)). A belváros legnagyobb kapacitással rendelkező parkolóháza, illetve mélygarázsai a bevásárlóközpontokban kaptak helyet: Debrecen Fórum (parkolóház, 800 férőhely), Debrecen Plaza (mélygarázs, 330 férőhely), Apolló-tömb (mélygarázs, 350 férőhely). Az érintett objektumok térbeli elhelyezkedését vizsgálva alapvetően egy kedvező kép figyelhető meg: döntő részük jól megközelíthető helyen fekszik, és nyugati, északi irányból megfelelő kapcsolatot biztosítanak a belváros gyalogos megközelíthetőségére. Az egyedüli problémát a belváros keleti részének ilyen jellegű ellátatlansága jelenti, amelynek kezelése az elkövetkező időszak egyik fontos feladatának tekinthető.

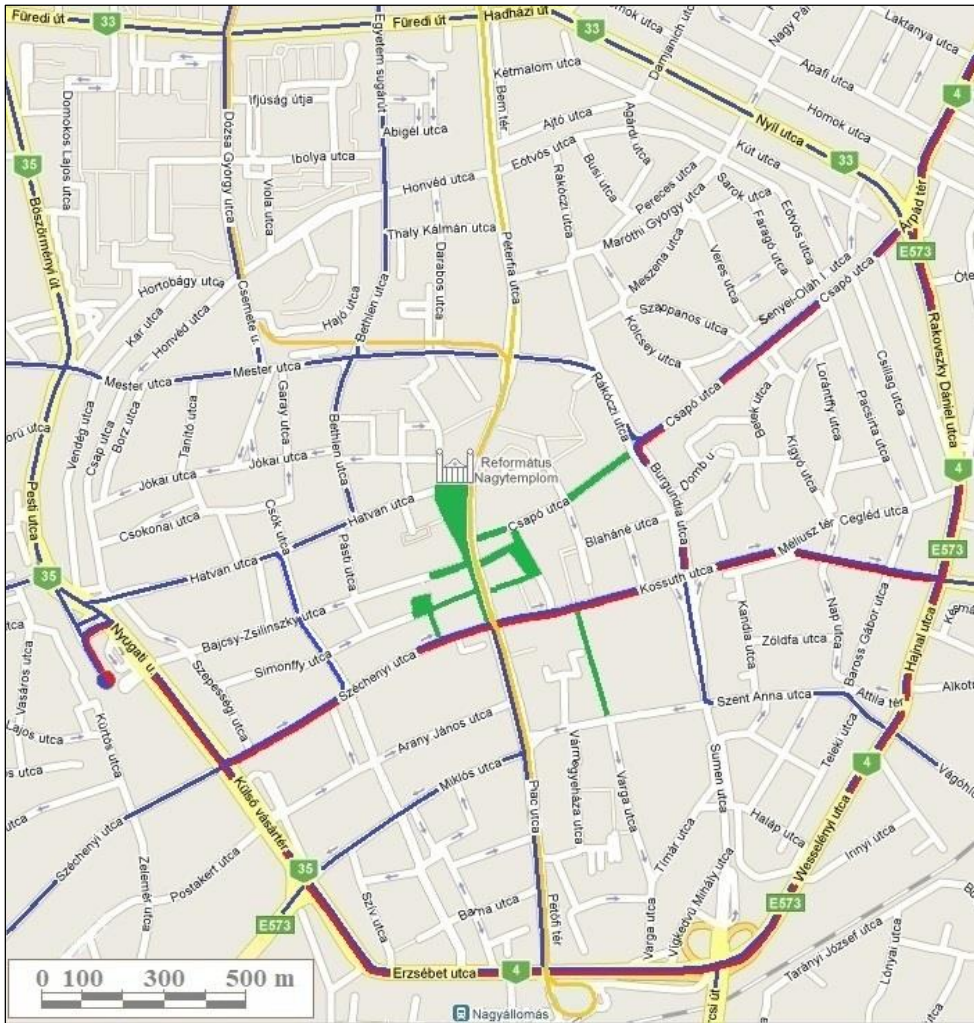


19. ábra: Mélygarázsok és nagyobb felszíni parkolók Debrecen történelmi belvárosában; Forrás: saját szerkesztés

## VII.2. A városközpont átalakításának hatása a közösségi közlekedés fejlődésére

Debrecenben a közösségi közlekedés több mint 130 éves múltra tekint vissza. Az elmúlt több mint egy évszázad alatt ugyan többször változott az egyes ágazatok prioritása, de a követve a lakosságszám és az utazási igények növekedését folyamatosan bővült a vonalhálózat, nőtt a járatok száma és modernizálódott a járműpark. A városon belüli személyszállítást kötöttpályás elektromos vontatású járművekkel (villamos, trolibusz) és autóbuszokkal a Debreceni Közlekedési Vállalat (DKV) végzi.

A belvárosi, Piac utcai sétálóövezet kialakítása eredményezte a legnagyobb változást a forgalmi rendet illetően. A változás (mármint a főteret sétálóövezetté alakítása) leginkább a Piac utca északi szakaszán keresztülhaladó, menetrendszerű buszjáratokat érintette, a járatok ezek után a városközpontot elkerülve (részint a már korábban kialakított kiskörút keleti részén haladva) közlekednek (20. ábra).



20. ábra: Debrecen történelmi belvárosának közösségi közlekedési térképe – 2021  
 (sárga szín – villamos, piros szín – trolibusz, kék szín – autóbusz);  
 Forrás: saját szerkesztés

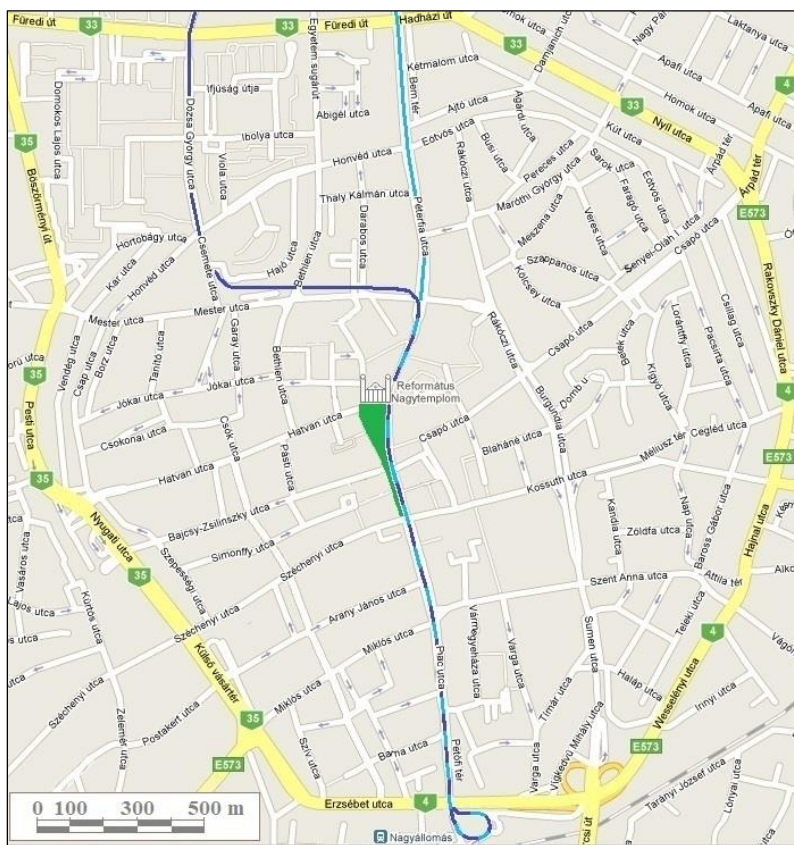
Az autóbusz közlekedés tekintetében kisebb változást idézett elő (még a főter kialakítása során) a Bajcsy-Zsilinszky utca Piac utcába torkolló szakaszának a lezárása, illetve a Csapó utca Piac és Rákóczi utca közötti szakaszának a gyalogos övezetté alakítása. Ezen szakaszokon csupán egy-egy járatot érintett a korlátozás. Egyáltalán nem érintette a közösségi közlekedést az amúgy is keskeny Batthyány utca és a Simonffy utca – Halköz tér lezárása a járműforgalom elől. A trolibusz vonalakat (a meglévő három vonal közül kettő halad át a városközponton) a belváros rehabilitációját követő építkezések jelentősen nem érintették.

A belvárosi utcák 2010-es évek második felében megvalósuló, korábban már említett egyirányúsítása a busz- és trolibusz-közlekedésre, a járatok útvonalára nem

volt hatással. A buszok és trolibuszok továbbra is haladhatnak mindkét irányba ezekben az utcákban is.

Debrecenben a villamos-közlekedés 1911-ben indult meg. Az elmúlt több mint száz év alatt mind a vonalszakaszok hossza-futása, mind a járműpark jelentős változáson ment keresztül. A rendszerváltozás idejére, a hetvenes évek elején még meglévő öt villamosvonalból már csak egy, a főutcán haladó 1-es villamos maradt meg. A rendszerváltozás óta eltelt három évtized alatt többször történt pályarekonstrukció ezen a megmaradt villamospályán. A 90-es évek elején-közepén újabb, korszerűbb villamosok beszerzésére is mód nyílt. A város ekkor összesen 11 darab villamost vásárolt a Ganz-Huslet Rt.-től.

A Piac utcai sétáló övezet kialakításakor meghagyták az 1-es villamosvonal pályáját, sőt, a sétálóövezet építésével egy időben sor került a villamospálya rekonstrukciójára is. Ma már az 1-es villamosvonal pályájának belvárosi szakaszán közlekedik a 2-es villamos is, amely a vasútállomást (Nagyállomást) köti össze a Vénkerti és Újkerti lakótelepekkel (21. ábra).



21. ábra: Az 1-es (világoskék) és a 2-es (sötétkék színnel jelölt) villamosvonal történelmi belvárost érintő szakasza; Forrás: saját szerkesztés

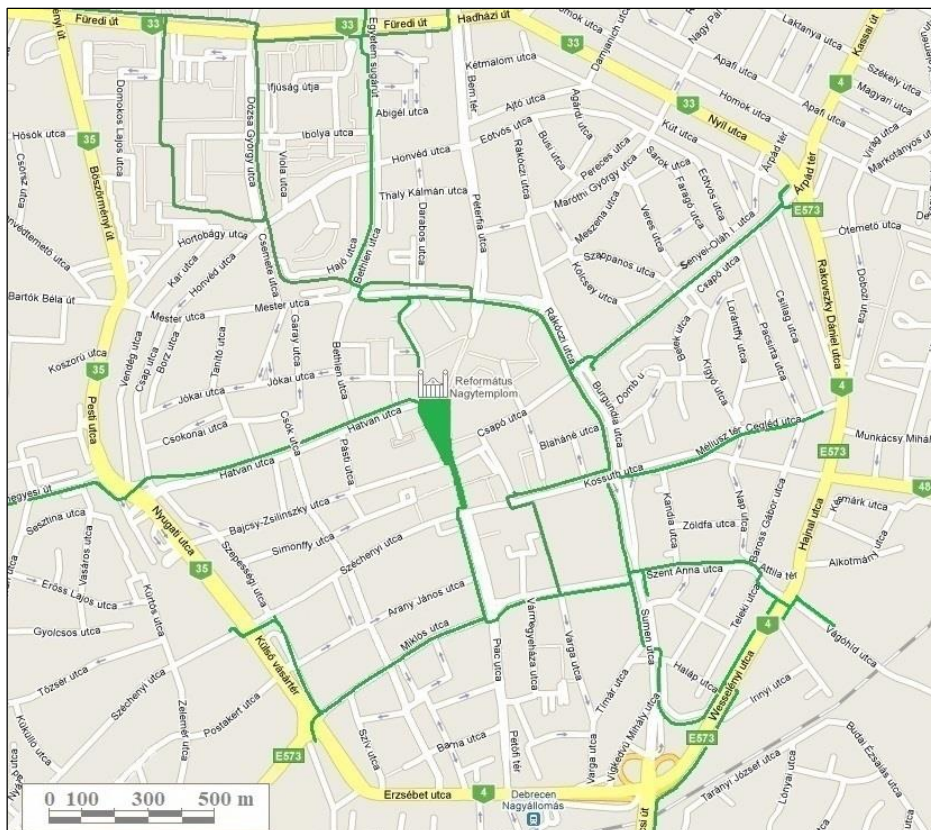
A villamos nyomvonalával kapcsolatos első tanulmányterv még 2000-ben (a főter kialakításának évében) elkészült, illetve a vonal megépítése szerepelt a város villamoshálózatának bővítését javasló tervben is (*Debrecen településszerkezeti terve, 2000.*). A projekt végül a magyar kormány támogatásával jutott el Brüsszelbe, ahol az Európai Bizottság 2008 végén hagyta jóvá a 2-es villamosvonal uniós támogatással történő megépítését. A villamospálya építéséhez kötődő munkálatok 2010 szeptemberében kezdődtek el és az elhúzódo kivitelezés miatt a pálya megépítése csak 2014 februárjában fejeződhetett be. A villamos vonalának kiépítése, részben a már meglévő Piac utcai villamosvonal korrigálását, a megállóhelyek peronjainak átépítését, illetve egyes szakaszokon a vonalas infrastruktúra újra gondolását – átalakítását tette szükségessé. Az új villamosvonal kialakítása lehetővé tette az előregedő járműpark fejlesztését, modernizálását is.

### **VII.3. A kerékpáros közlekedés lehetőségei – a kerékpárutak kialakítása**

A belváros funkcionális átalakulásával is összefügg, hogy az elmúlt évek során egyre több kerékpárút érinti a belváros területét. Miután a gépkocsiforgalmat Debrecen belvárosának több részéről is kitiltották, az érintett szakaszokon nőtt a kerékpárral közlekedők száma. Érdekes megállapításnak tartom, hogy önmagában a sétálóutcák létrejötte és a bicikliutak kialakítása olyan kulcstényező, amely arra készíti az embereket, hogy gyakrabban látogassák meg az átalakított városközpontokat (*Wrigley – Lambiri, 2015.*).

Az elmúlt években jelentősen bővült Debrecen történelmi belvárosában az új kerékpárutak hossza (*22. ábra*).

Ma már a város főteréről, illetve a belvárosi Nagypiac vagy a Fórum épületétől kerékpárúton közlekedve, a Rákóczi és a Hunyadi utcákon keresztül (északi irányba haladva) eljuthatunk a Debreceni Egyetem főépületéig, illetve a Vénkerti, és az Újkerti lakótelepig is. Egy nyugati irányú leágazással a Balmazújvárosi út mentén az elmúlt 1-2 évtized során kiépült bevásárlóközpontokig is el lehet menni kerékpárral. A Kossuth térről vagy Piac utcáról lekanyarodva, nyugati irányban a Hatvan utca és a Segner tér érintésével érhetjük el a tócskerti lakótelepet. Déli irányban a vasúti felüljárón keresztül (a Mikepércsi úton, a kertvárosias Kerekestelep mellett haladva) a repülőtér közelében éri el a kerékpárút a város határát jelző táblát. 2010-ben a Kossuth tér és a Piac utca díszburkolattal fedett szakasza teljes egészében kijelölt kerékpáros övezet lett (*www.haon.hu 2016.08.05.*).



22. ábra: Kerékpárutak a történelmi belváros területén 2021 nyarán;  
 Forrás: saját felmérés alapján, saját szerkesztés

A vitathatatlan előrelépés mellett ugyanakkor bizonyos problémákat is meg kell említeni. Egyrészt a belváros biztonságos megközelítése kerékpárral a keleti/északkeleti városrészből néhol még ma is problémás. Igaz az elmúlt egy-két évben ezen a téren is történt előrelépés (például a Csapó utcán kerékpársáv kialakítása vagy a Kossuth utcai kerékpárút építése), de ebben a városrészben még további fejlesztésekre lenne szükség. Másrészt a térképen is ábrázolt kerékpárút-hálózat nem minden szakaszán építettek ki, a csak a kerékpárosok által használható kerékpárutakat. Több (járda)szakaszon is kerékpársávok felfestésével növelték a kerékpárutak hosszát! Ezen szakaszok esetében a gyalogosokkal kell osztoznia a kerékpárosoknak! (Erre példa egy szakaszon a Kossuth u. páratlan oldala.) Sőt, a belvárosban, a Csapó utca esetében, arra is találunk példát, hogy a kerékpársávot jelképező útburkolati jeleket egyszerűen a gépjárművek által használt útburkolatra festették fel! Ez utóbbit a magam részéről nem túl szerencsés, kimondottan veszélyes megoldásnak tartom!

## VIII. A városrehabilitáció hatása a történelmi belváros lakónépességének demográfiai mutatóira

Az 1990 után a történelmi belváros területén lejátszódott demográfiai változások pontos bemutatását – hasonlóan a lakásviszonyokhoz – több tényező is akadályozta. Egyrészt a lakónépesség különböző szempontok (pl. korösszetétel, végzettségi viszonyok) szerinti elemzését lehetővé tevő népszámlálások közül az utolsó 2011-ben volt, így az azóta lezajlott folyamatokról nem állnak rendelkezésre megbízható adatok. Másrészt az egyes népszámlálások alkalmával kialakított körzetek nem minden esetben estek egybe a történelmi belváros területével, így egyes esetekben ki kellett hagyni bizonyos városrészeket, míg más esetekben nagyobb egységeket kellett figyelembe venni. Harmadrészt az egyes népszámlálások adatai a belvárost övező gyűrű esetében csak nagyobb egységekben állnak rendelkezésemre, így nem nyílt lehetőség részletesebb területi elemzések elvégzésére. Mindezen nehézségek ellenére ugyanakkor úgy vélem, több fontos következtetést is sikerült levonnom.

A rendszerváltás előtti időszakot vizsgálva (4. táblázat) az egyes városrészek lakosságszám-változása között bizonyos különbségek figyelhetők meg. A történelmi belváros jelentős részében (Belváros, Nyugati hagyományos beépítésű belső lakóterület) a korábban ismertetett folyamatok (pl. építési tilalom megléte) következtében nagymértékben csökkent a lakónépesség száma. Az Északkeleti hagyományos beépítésű belső lakóterületet az 1970-es években érintette az északi és keleti kiskörűt kialakításával, valamint a Csapó utca kiegyenesítésével kapcsolatos lakótelep-építés (4. és 16. ábra), és ennek következtében 1970 és 1980 között jelentős népességnövekedés játszódott le. A Wesselényi-körzetben az 1980-as években történtek jelentős építkezések (az itteni lakótelep ugyanakkor már sokkal emberibb léptékű és morfológiájú), és ez indokolta a lakónépesség számának az emelkedését.

4. táblázat: A lakónépesség számának változása Debrecen történelmi belvárosában 1970 és 1990 között (fő, zárójelben az előző érték %-a)

	1970	1980	1990
Belváros	19.809	14.840 (74,9)	12.934 (87,2)
Nyugati hagyományos beépítésű belső lakóterület	9.647	6.907 (71,6)	4.952 (71,7)
Északkeleti hagyományos beépítésű belső lakóterület	17.978	21.770 (121,1)	16.560 (76,1)
Wesselényi-körzet	3.037	1.811 (59,6)	2.608 (144,0)
Debrecen	167.860	198.195 (118,1)	212.235 (107,1)

Besorolás-magyarázat: 2. táblázat

Forrás: KSH, 1970., 1980., 1990. évi népszámlálás

A rendszerváltás utáni időszakot elemezve (5. táblázat) tovább folytatódott a lakosságszám-csökkenés, ennek mértéke (különösen az új évszázad első évtizedében)

ugyanakkor már elmaradt a korábban megfigyelhető mértéktől. Ezen kedvező tendenciákat erősíti meg a Debrecen Járási Hivatal által rendelkezésemre bocsájtott adatsor, amely részletesebb területi bontásban a 2010-es évek második feléig mutatja az állandó lakosság számának a változását (6. táblázat). Az utóbbi adatok szerint a 2010-es években a történelmi belváros egyes részeiben a lakosság szám csökkenése már alacsonyabb mértékű volt, mint a korábbi időszakokban, és jelentősen megközelítette az egész városra jellemző értéket. A folyamat háttérében véleményem szerint elsősorban az a tényező áll, hogy a korábban már ismertetett, lakóterületekkel kapcsolatos rehabilitációs folyamatok (pl. társasházak felépítése) népszerűvé tették ezt a városrészt az újonnan betelepülők körében

5. táblázat: A lakónépesség számának változása Debrecen történelmi belvárosában 1990 és 2011 között (fő, zárójelben az előző érték %-a)

	1990	2001	2011
Belváros	12.934	10.281 (79,5)	8.328 (81,0)
Nyugati hagyományos beépítésű belső lakóterület	4.952	3.707 (74,9)	3.510 (94,7)
Északkeleti hagyományos beépítésű belső lakóterület	16.560	14.211 (85,8)	12.904 (90,1)
Wesselényi-körzet	2.608	2.466 (94,6)	2.213 (89,7)
Debrecen	212.235	210.355 (99,1)	211.320 (100,5)

Forrás: KSH, 1990., 2001., 2011. évi népszámlálás

6. táblázat: Az állandó lakosság számának változása Debrecen történelmi belvárosában 2008 és 2017 között (fő, zárójelben az előző érték %-a)

	2008	2013	2017
Belváros	7.403	6.927 (93,6)	6.825 (98,5)
Nyugati hagyományos beépítésű belső lakóterület – ezen belül	3.213	2.991 (93,1)	2.886 (96,5)
Miklóskapu	416	357 (85,8)	367 (101,7)
Tizenháromváros	1.267	1.168 (92,2)	1.063 (91,1)
Mesterfalva	1.530	1.466 (95,8)	1.460 (99,6)
Északkeleti hagyományos beépítésű belső lakóterület – ezen belül	12.937	12.293 (95,0)	12.066 (98,2)
Péterfia	3.666	3.532 (96,3)	3.488 (98,8)
Szentlászlófalva	3.996	3.698 (92,5)	3.624 (98,0)
Burgundia	3.648	3.483 (95,5)	3.412 (98,0)
Kandia	1.627	1.580 (97,1)	1.542 (97,6)
Wesselényi-körzet	1.989	1.868 (93,9)	1.858 (99,5)
Debrecen	203.980	203.433 (99,7)	201.453 (99,0)

Forrás: Debreceni Járási Hivatal adatszolgáltatása

A lakosság korösszetételét elemezve (7. és 8. táblázat) megállapítható, hogy a kiinduló, 1990-es érték alapvetően összhangban van a rendszerváltás előtti folyamatokkal. A legöregebb korstruktúrát a Belvárosban lehetett megfigyelni (az itt élő lakosság folyamatos elöregedése, a fiatalabb korosztály beköltözésének hiánya), míg az ellenkező véglet (igen fiatalos korszerkezet) az 1980-as évtizedbeli lakótelep-fejlesztés által érintett Wesselényi-körzetre volt jellemző.

A rendszerváltás utáni két évtizedben lezajlott változások igen szoros kapcsolatot mutatnak a történelmi belváros átalakulásának folyamatával. A Belvárosra továbbra is jellemző az elöregedés (öregedési index emelkedése), ugyanakkor kedvező tendenciának tekinthető, hogy megállt az időskorúak arányának a növekedése. A Belvárostól nyugatra elhelyezkedő belső lakóterület esetében az adatokból kitűnő fiatalodás (öregedési index csökkenése) mögött az időskorúak arányának a mérséklődése áll, amely azzal magyarázható, hogy az elmúlt időszakban jelentős számú fiatalabb társadalmi csoportok költöztek erre a területre. Az Északkeleti hagyományos beépítésű belső lakóterület, de különösen a Wesselényi-körzet 1990-es értéke még tükrözi a már korábban említett lakótelep-építések hatását (az utóbbi esetében ez később történt és jobban átfogta a körzetet, és ezzel magyarázható az igen alacsony érték), az azt követő két évtizedben ugyanakkor igen hangsúlyossá vált az elöregedés folyamata.

7. táblázat: A lakónépesség korcsoportok szerinti összetételének változása Debrecen történelmi belvárosában 1990 és 2011 között (%)

	1990			2001			2011		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Belváros	11,6	65,5	22,9	10,8	63,4	25,8	9,8	65,4	24,8
Nyugati hagyományos beépítésű belső lakóter.	15,5	57,7	26,8	16,7	61,2	22,1	13,6	66,6	19,8
Északkeleti hagyományos beépítésű belső lakóter.	14,4	63,1	22,5	13,0	63,7	23,3	10,7	63,6	25,7
Wesselényi-körzet	31,6	62,7	5,7	20,6	69,0	10,4	14,1	67,8	18,1
Debrecen	19,4	65,0	15,6	15,9	66,7	17,4	13,3	65,5	21,2

A – 0-14 éves korosztály, B – 15-59 éves korosztály, C – 60-x éves korosztály  
 Forrás: KSH, 1990., 2001., 2011. évi népszámlálás

8. táblázat: Az öregedési index (60-x/0-14 éves népesség) változása Debrecen történelmi belvárosában 1990 és 2011 között (%)

	1990	2001	2011
Belváros	1,97	2,38	2,53
Nyugati hagyományos beépítésű belső lakóterület	1,73	1,32	1,46
Északkeleti hagyományos beépítésű belső lakóterület	1,56	1,79	2,40
Wesselényi-körzet	0,18	0,50	1,28
Debrecen	0,80	1,09	1,59

Forrás: KSH, 1990., 2001., 2011. évi népszámlálás

A történelmi belvárosban élők végzettségi viszonyait és annak változását vizsgálva (9. és 10. táblázat) újabb fontos tények derülnek ki a városrészben tapasztalható lakosság-átrendeződésről. Egyrészt jól megfigyelhető, hogy a Belváros a felsőfokú végzettség tekintetében mindig jobb értékekkel rendelkezett, mint a város egésze, illetve a történelmi belváros jelentős része (ennek háttérében minden valószínűség szerint az a történelmi ok áll, hogy ez a városrész a második világháború előtt igen kedvelt volt ezen rétegek körében, és ennek a hagyománynak a hatása napjainkban is érződik), míg az alacsony végzettségűek vonatkozásában alapvetően nem mutatott nagyobb eltérést a város egészétől. A Nyugati hagyományos beépítésű belső lakóterület helyzete igen érdekesen alakult: 1990-ben még a legrosszabb adatokkal rendelkezett (az alacsonyabb végzettségűek esetében ez volt a jellemző 2001-ben is), ugyanakkor mind az 1990-es évtizedben, mind pedig az új évezred első évtizedében igen jelentős, mind a városi, mind pedig a többi történelmi belvárosi városrészi értéknél nagyobb mértékű javulást lehetett megfigyelni.

Az Északkeleti hagyományos beépítésű belső lakóterület az előzőhöz képest jobb alapokról indult, és a változás mértéke kismértékben meghaladta a városi átlagot. A Wesselényi-körzetben a végzettségi viszonyok területén lezajlott folyamatokat nagymértékben befolyásolta az 1980-as években lezajlott építkezés, amelynek keretében lakótelepszerű, de a hagyományos lakótelepeket lényegesen meghaladó színvonalú beépítés alakult ki (pl. sáttortetős házak, az átlagosnál nagyobb alapterületű lakások). Ennek következtében a lakosság végzettségi viszonyai lényegesen jobbak voltak, mint a történelmi belváros többi részén, és ezekhez képest csak kismértékű előrelépés történt.

9. táblázat: A 25-x éves korosztályon belül felsőfokú végzettséggel rendelkezők arányának változása Debrecen történelmi belvárosában 1990 és 2011 között (%)

	1990	2001	2011	A	B
Belváros	21,40	24,53	35,53	1,15	1,45
Nyugati hagyományos beépítésű belső lakóterület	9,74	15,63	31,20	1,60	2,00
Északkeleti hagyományos beépítésű belső lakóterület	17,27	21,57	32,83	1,25	1,52
Wesselényi-körzet	34,34	36,03	40,57	1,05	1,13
Debrecen	15,53	19,10	27,59	1,23	1,44

A – a 2001-es és 1990-es érték hányadosa, B – a 2011-es és 2001-es érték hányadosa  
 Forrás: KSH, 1990., 2001., 2011. évi népszámlálás

10. táblázat: A 15-x éves korosztályon belül legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők arányának változása Debrecen történelmi belvárosában 2001 és 2011 között (%)

	2001	2011	2011/2001
Belváros	22,67	10,95	0,48
Nyugati hagyományos beépítésű belső lakóterület	31,94	10,74	0,34
Északkeleti hagyományos beépítésű belső lakóterület	18,90	7,84	0,41
Wesselényi-körzet	10,76	5,93	0,55
Debrecen	21,46	9,96	0,46

A – a 2001-es és 1990-es érték hányadosa, B – a 2011-es és 2001-es érték hányadosa  
 Forrás: KSH, 1990., 2001., 2011. évi népszámlálás

A lakosság foglalkoztatottsági viszonyait elemezve (11. táblázat) a történelmi belváros egyes részei között igen jelentős különbségek figyelhetők meg, a változás irányát tekintve ugyanakkor csak 1-2 nagyobb eltérés tapasztalható. Általánosságban elmondható, hogy 1990 és 2001 között – valószínűleg a rendszerváltás hatására – romlott a helyzet, a következő évtizedben azonban már javuló tendenciák jelentkeztek (ez alól kivételt csak a magas bázisról induló Wesselényi-körzet jelentett). A legrosszabb mutatókkal mindhárom vizsgált időpontban a Belváros rendelkezett, amely bizonyos mértékig kapcsolatban állhat a legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők relatíve magas arányával (10. táblázat). Az ellenkező végletet – mindvégig magas mutatók – a Wesselényi-körzet jelentette, amelynek háttérében az áll, hogy az 1980-as évtizedbeli építkezés keretében felépített lakások megvásárlása magasabb jövedelmet és ezzel kapcsolatban biztonságosabb foglalkoztatási helyzetet igényelt.

A hagyományos beépítésű lakóterületek közül a nagyobb mértékű változások a Belvárostól nyugatra elhelyezkedő városrészhez köthetők. Egyrészt itt az 1990-es évtizedbeli visszaesés is jelentősebb volt, másrészt új évezred első évtizedében a foglalkoztatottak arányát tekintve több mint 10%-os emelkedés ment végbe.

Véleményem szerint ez utóbbi folyamat szoros kapcsolatban áll a végzettségbeli viszonyok megváltozásával.

11. táblázat: A lakónépesség foglalkoztatottsági viszonyának változása Debrecen történelmi belvárosában 2001 és 2011 között (a foglalkoztatottak aránya a 15-64 éves korosztályon belül, %)

	1990	2001	2011	A	B
Belváros	40,05	39,62	43,76	0,99	1,10
Nyugati hagyományos beépítésű belső lakóterület	48,32	46,61	57,28	0,96	1,23
Északkeleti hagyományos beépítésű belső lakóterület	49,51	49,15	53,73	0,99	1,09
Wesselényi-körzet	57,48	57,37	56,51	1,00	0,99
Debrecen	51,47	51,17	54,44	0,99	1,06

A – a 2001-es és 1990-es érték hányadosa, B – a 2011-es és 2001-es érték hányadosa  
 Forrás: KSH, 1990., 2001., 2011. évi népszámlálás

A történelmi belváros területén 1990 utáni demográfiai folyamatokat összegezve az alábbi fontosabb következtetések vonhatók le. A lakosságszámot tekintve alapvetően egy csökkenő tendencia figyelhető meg, ennek mértéke azonban folyamatosan mérséklődött, és egyre kevésbé tért el az egész városra jellemző értékektől. A történelmi belvárosban élő lakosság korszerkezete a legtöbb esetben romló tendenciát mutatott, míg a végzettségi viszonyokat tekintve javuló tendencia volt megfigyelhető, és rendszerváltás utáni visszaesést követve az új évezred első évtizedében ezt lehetett tapasztalni a foglalkoztatottság terén is.

A történelmi belváros egyes egységei között ugyanakkor jelentős különbségek figyelhetők meg. A hagyományos Belváros rendelkezik a legkedvezőtlenebb korszerkezettel, végzettségi viszonyaira ugyanakkor egy sajátos kettősség jellemző: kiemelkedően magas a felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya (ez alapvetően történelmi okokkal magyarázható), azonban jelentősnek tekinthető az alacsony végzettségűek aránya is, és ezzel függhet össze a kedvezőtlen foglalkoztatási helyzet. A legjelentősebb változás a Nyugati hagyományos beépítésű belső lakóterületen figyelhető meg. A rendszerváltás utáni időszakban a lakosság korszerkezetében egy jelentős javulás következett be, valamint pozitív irányba változtak a végzettségi és foglalkoztatási adatok is (az előrelépés itt volt a legnagyobb).

Az Északkeleti hagyományos beépítésű lakóterület lakosságszám-változásai alapvetően követték a Belvárosban megfigyelhető trendeket, maximum a változás nagyságában volt bizonyos eltérés. A Wesselényi-körzet helyzetét alapvetően meghatározza az a tény, hogy nagyobbik része az 1980-as évtizedben egy jelentős átépítésen ment át. Ennek következtében 1990-ben fiatal korszerkezet, kedvező végzettségi viszonyok és magas foglalkoztatottsági ráta jellemezte ezt a városrészt, és a változások igen mérsékeltek voltak (az egyedüli kivételt a gyors előregedési folyamat jelenti).

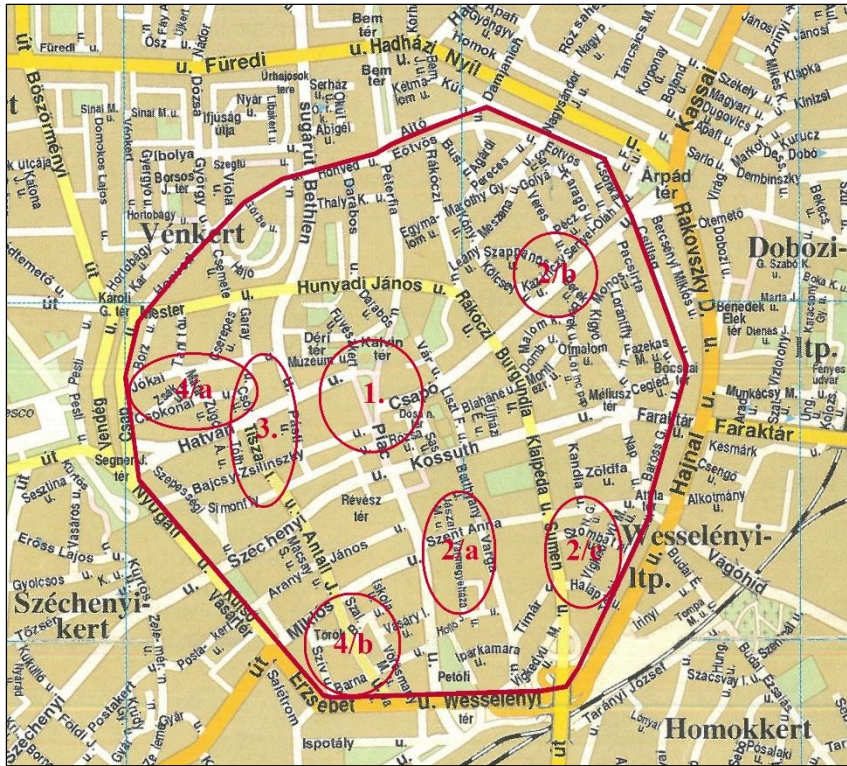
A városrehabilitációs folyamatok demográfiai viszonyokra gyakorolt hatását ugyanakkor több ok miatt is igen nehéz megítélni. Egyrészt a történelmi belvárosban

– az adatok rendelkezésre állási módja miatt – kialakított területi egységek túl nagyok, és így egy-egy projekt hatása elveszhet a nagyobb egységben lezajló folyamatok tengerében. Másrészt a lakóterületek szempontjából kiemelt jelentőségű beruházások döntő része (pl. Párizsi Udvar, nyugati kiskörút menti társasház-fejlesztések) a 2010-es években zajlott le. Véleményem szerint ugyanakkor a rendszerváltás után lezajlott lakóterület-fejlesztések eredményei tükröződnek vissza a Nyugati hagyományos beépítésű lakóterület adataiban, amelyek számokkal is alátámasztják a dzsentrifikáció megjelenését.

## **IX. A lakosság véleménye a történelmi belvárosban lezajlott rehabilitációs folyamatokról**

Debrecen történelmi belvárosában élőknek a városrészről illetve az ott lezajlott rehabilitációs projektekről kialakult véleményének feltárása érdekében 2017 elején és 2019 nyarán kérdőíves felmérést végeztem (*Kecskés – Kozma, 2020*). A kérdőív három nagy egységből épült fel (*14. melléklet*). Az első részben magáról a lakóépületről/lakásról, annak fizikai állapotáról, az ingatlan alapterületéről, a szobák számáról, stb. érdeklődtem. Ennek a résznek a végén tettem fel a kérdést a család esetleges költözési szándékával kapcsolatban. A kérdőív második részében a megkérdezetteknek a lakókörnyezetre jellemző pozitív és negatív jellemzőket kellett egy felsorolásból kiválasztania, illetve ebben a részben kérdeztem rá arra, hogy a megkérdezettek szerint a belváros rehabilitációja hatással volt-e a lakókörnyezetükre, illetve milyenek ítélik meg a belváros rehabilitációját, mennyire elégedettek a változásokkal. A kérdőív harmadik, utolsó része egy-két személyes jellegű adat (például életkora alapján melyik csoportba tartozik a válaszadó, mi a legmagasabb iskolai végzettsége, stb.) megadásával zárult.

A válaszadók (összesen 160 kérdőív került kitöltésre) lakóhelyének kiválasztása során arra törekedtem, hogy a belvárosban található jelentősebb beépítési típusok (és egyben lakás-típusok) mindegyikére kiterjedjen a kutatás, és ennek szellemében négy lakóhelytípust (lakástípust) különböztettem meg (*23. ábra*).

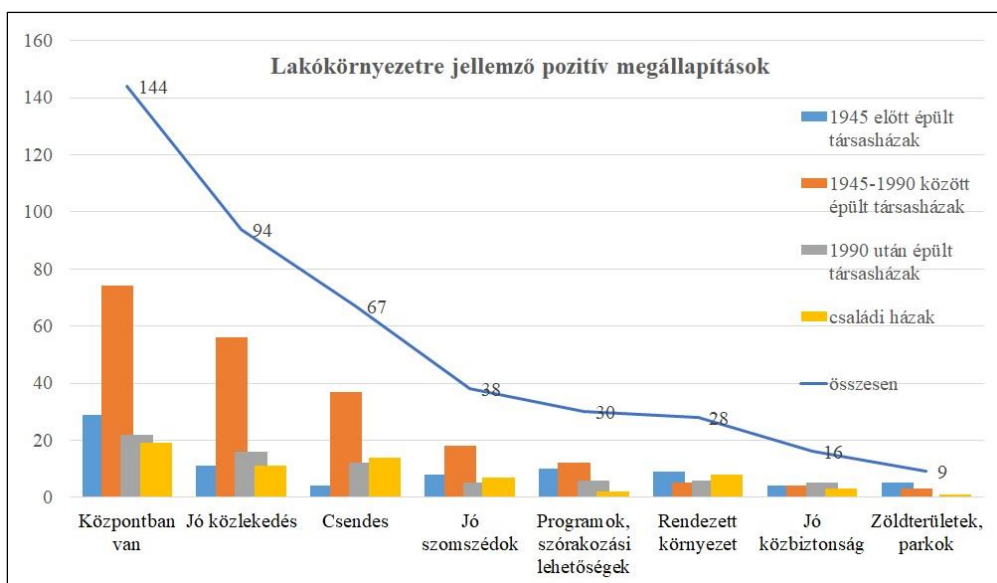


23. ábra: A kérdőíves felmérés főbb mintavételi helyei; Forrás: saját szerkesztés

1. Többszintes, 1945 előtt épült városi bérházak, amelyek jellemzően a város főutcáján vagy annak közvetlen szomszédságában találhatók (1).
2. A történelmi belváros második világháború után épült lakótelepeinek (vagy lakótelep-szerű elrendezésű lakóházainak) többnyire négy, illetve tízemeletes téglá-, illetve panelházai (2/a, 2/b, 2/c).
3. A történelmi belváros rendszerváltás után felépített többszintes társasházai (3.)
4. Általában egyszintes (földszintes) családi házak (vagy házrészek), amelyek történelmi belváros azon részén találhatók, amelyet a statisztikai kiadványok a város hagyományos beépítésű lakóterülete néven említene (4/a, 4/b).

A felmérés során az első kérdés-csoport a belvárosban élők adott városrészhez való viszonyára vonatkozott: milyen pozitív és negatív véleményeket fogalmaznak meg vele kapcsolatban. Az előnyök vonatkozásában (24. ábra) megállapítható, hogy (lakástípustól függetlenül) a központi fekvést és ezzel összefüggésben (a családi házakban lakók kivételével) a jó közlekedést jelölték meg a legtöbben pozitívként. (a Debreceni Egyetem Szociológiai Tanszékének munkatársai által az 1990-es évek közepén készített felmérésében is a központi fekvés számított a válaszadók számára az egyik legfontosabb, értéknövelő tényezőnek – Béres, 1996). Jóllehet a lakókörnyezetet a megkérdezettek közül szintén sokan ítélték csendesnek, ezzel kapcsolatban egy utcában vagy társasházon belül is többször hallottam ellentétes véleményt! Ugyanakkor a zöldterületek számával, azok minőségével (a meglévő

parkok is sokszor szemetesek, elhanyagoltak), illetve a közbiztonsággal (elsősorban a hajléktalanok jelenlétével a lakóházak környékén, esetleg a lépcsőházakban) többen elégedetlenek voltak.

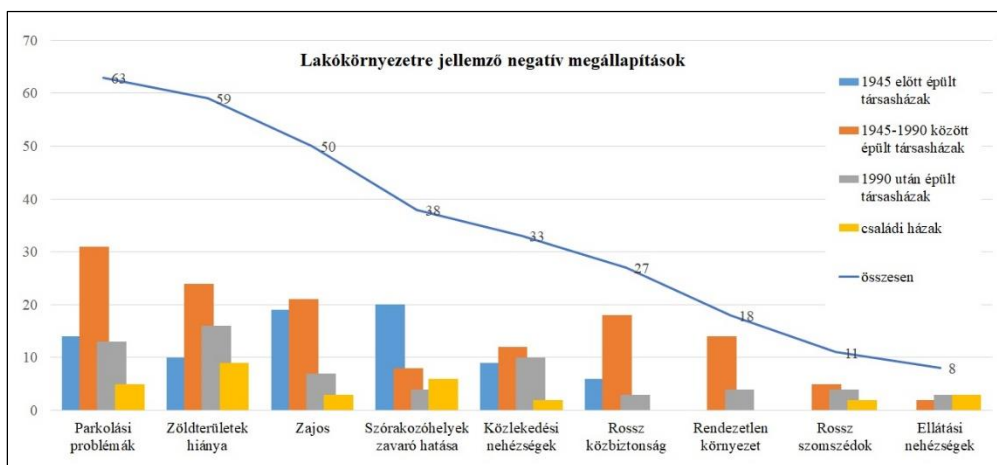


24. ábra: Lakókörnyezetre jellemző pozitív megállapítások;  
Forrás: saját felmérés és szerkesztés

Az adatokat a belvároson belüli beépítési típusok szerint elemezve több fontos következtetés is levonható. A központi fekvés, mint legfőbb pozitívum, minden csoport esetében az első helyen szerepel. A megkérdezettek három csoportjánál is (mint a lakókörnyezetet jellemző pozitívum) a jó közlekedés szerepel a lista második helyén. A lakókörnyezet jellemző pozitívumai közt a családi házban élőknel a jó közlekedés „csak” a harmadik, míg második helyen (talán nem meglepő módon) a csendes környezet szerepel. (Ennek magyarázataként meg kell említenem, hogy Debrecen belvárosában a családi házak túlnyomó többsége a forgalmasabb útvonalaktól távolabb, a mellékutcák csendesebb részein található.) A társasházban élőknel (az 1945 előtt épített társasházakban élők kivételével) a csendes környezet a harmadik legfontosabb, lakóhelyre jellemző pozitív tényező. Ezzel szemben a régebbi építésű társasházakban élők többsége úgy véli, hogy lakásának környezete egyáltalán nem tekinthető csendesnek. Mivel az 1945 előtt épült régi bérházak többsége a főutcán, illetve annak közvetlen környezetében (más megközelítésben központi, a városrehabilitációk által leginkább érintett helyen) található, ezért nem meglepő, hogy a sokféle szabadterületi program és szórakozási lehetőség (mint pozitív, környékre jellemző dolog) a lista elején (3. hely) szerepel.

A lakókörnyezetet jellemző negatív megállapítások esetében általánosságban elmondható, hogy a legnagyobb problémát, amely szinte egyöntetű véleményként fogalmazódott meg, a parkolási nehézségek okozzák (25. ábra). A parkok és a zöldterületek hiánya (megléte esetén azok sokszor elhanyagolt állapota) szintén sokak

száma jelentkezett negatívumként. A közlekedési nehézségekkel és az ellátási nehézségekkel kapcsolatos negatív észrevételek inkább a főbb útvonalaktól távolabb fekvő, ezért nehezebben megközelíthető kisebb mellékutcákban lakók körében fordultak elő. Általánosságban a legkevesebb panaszt a szomszédokkal és az ellátással (boltok, különböző szolgáltatást nyújtó vállalkozások stb.) kapcsolatban adták a válaszadók.



25. ábra: Lakókörnyezetre jellemző negatív megállapítások;

Forrás: saját felmérés és szerkesztés

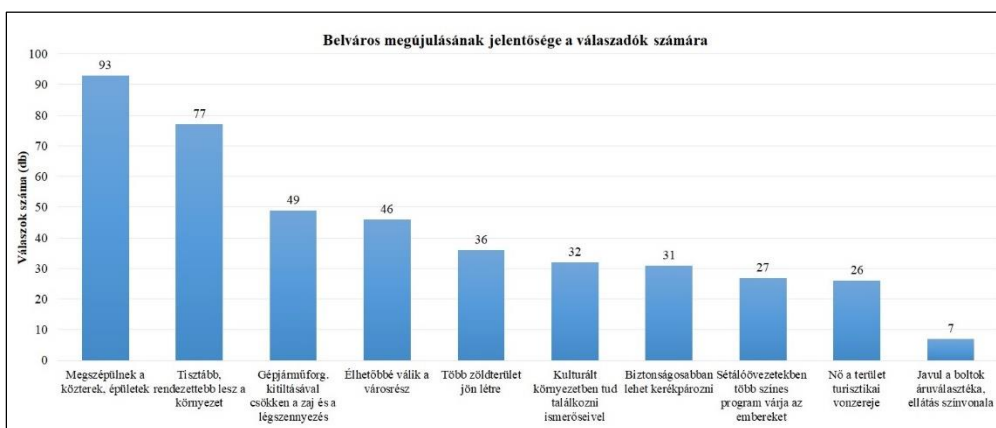
Az elemzést beépítési típusonként elvégezve az első fontos megállapítás, hogy lakókörnyezetet jellemző negatívumok esetében nincs olyan nagy összhang (egyezőség), mint ami a pozitívumokat jellemezte. Lakástípustól függetlenül talán az egyik legnagyobb problémát a parkolási nehézségek okozzák, amely mögött részben az áll, hogy motorizáció terjedésével (a gépjárművek számának emelkedésével) nehezen tud lépést tartani a felszíni és a felszín alatti parkolóhelyek kialakítása/megépítése. További problémaként jelentkezik, hogy ma már csaknem az egész történelmi belváros területén fizetni kell (és sokszor nem is keveset) a köztereken való parkolásért.

Egyedül az 1945 előtt épült lakástulajdonosok voltak azok, akik számára a parkolási nehézségeknél is nagyobb problémát jelentett a szabadtéri programok zavaró hatása, ami sok esetben egyet jelentett a nyugalmat zavaró nagyobb koncertek, tömegrendezvények zajával. Zajra az 1945-90 közt épült lakásokban élők is viszonylag nagy számban panaszkodtak. Ők azonban részben a gépjárműforgalom okozta zaj (főleg a ma is forgalmas Csapó utcán élők esetében okoz ez problémát), részben a szórakozóhelyekről hazatérők éjszakai hangoskodásai, zaklatásai miatt panaszkodtak. (Ez utóbbi egyébként a főtér-főutca közelében élőket is rendkívül módon zavarja.) Az említettek miatt nem meglepő, hogy a válaszadók közül többen tartották rossznak a közbiztonságot. A problémák közt említették még az otthonaik közelében megtelepedő hajléktalanok nemkívánatos jelenlétét is. Valószínűsítem, hogy a családi házakban élők esetében sem a város tereire szervezett szabadtéri programok zavaró hatásáról van szó, hanem a közeli szórakozóhelyek (kocsmák,

vendéglők stb.) hazatérő és magukról megfélemezett vendégei miatt ítélik rossznak a közbiztonságot.

Viszonylag sok megkérdezett jelölte meg a negatívumok közt a parkok és zöldterületek hiányát, illetve meglétük esetén elmondták, hogy ezek a közterek gyakran elhanyagoltak, szemetesek. Az 1990 után épült lakásokban élők többsége egyenesen ezt, a parkok és zöldterületek hiányát jelölte meg lakókörnyezete legnagyobb hiányosságaként. (Éppen a parkok, zöldterületek rendezését, fejlesztését tűzte ki célul Debrecen folyamatban lévő „Zöld város” programja, amelynek keretei közt újul meg több park is a városban.) A családi házakban élők esetében sajátos problémaként jelentkeznek az ellátási nehézségek. Ennek hátterében a forgalmasabb és üzletekkel jobban ellátott főútvonalaktól való nagyobb távolság állhat.

A második kérdés-csoport már a belváros megújítására vonatkozott: miért fontos a belváros megújulása az ott élők számára, mi a véleményük a már megvalósult beruházásokról. Az elvárásokat elemezve megállapítható, hogy a rendbe hozott, megszüpült közterek és épületek mellett a tiszta és rendezett környezetet találták a legfontosabbnak a válaszadók (26. ábra). Fontosnak tartják továbbá a zaj- és légszennyezés csökkentését, és alapjában véve fontos számukra, hogy élhetőbbé váljon a városrész. Gyakorlatilag az életminőség javulását biztosítja a zöldterületek kialakítása, növelése is. A fontossági rangsort illetően talán csak a sétálóövezetekhez köthető szabadtéri programok hátrébb sorolása lehet meglepő. E mögött két dolgot valószínűsíthetünk. Az egyik az, hogy a belvárosban viszonylag sok időskorú él, akik többsége már nem vesz részt ezeken a rendezvényeken. A másik lehetséges ok, hogy sokak számára (bár ez a visszajelzésekből nem mindig egyértelmű), de mégiscsak terhes (esetleg zavaró) lehet egy-egy zajosabb, nagyobb szeméttel járó rendezvény.



26. ábra: A belváros megújulásának jelentősége a válaszadók szerint (a válaszadók három választ jelölhettek be); Forrás: saját felmérés és szerkesztés

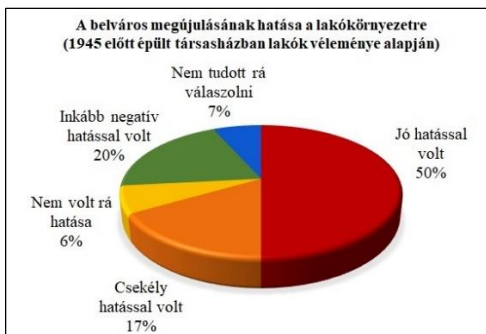
A belvárosban már lezajlott fejlesztések megítélése vonatkozásában alapvetően pozitív kép rajzolódik ki: összességében a megkérdezettek több mint egyharmada (36%) szerint a városrész megújulása pozitív hatással volt a lakókörnyezetére, míg a

válaszadók ötöde (20%) semleges véleményt fogalmazott meg (27. ábra). Ez, ha figyelembe vesszük, hogy a belváros egy része milyen mértékű átalakuláson ment keresztül elsősorban talán meglepő eredménynek is tűnhet. Azonban, ha belegondolunk abba, hogy a belváros megújulása elsősorban tényleg a ritkábban lakott, üzletekkel és irodákkal telezsűfolt belső, reprezentatív részt érintette (és például kimaradtak belőle a Piac utca mögött meghúzódó kisebb utcák telektömbjei vagy a hagyományos beépítésű belvárosi részek stb.), akkor már azt kell, mondanunk, hogy a város (leg)belső lakóövének megújulása még tényleg várat magára. Összességében a válaszadók 11%-a negatívan ítéli meg a változásokat. Ebben szerepet játszhatnak a korábban már említett nyugalmat is zavaró tényezők (zaj, piszok, hajléktalanok jelenléte stb.). A válaszadók 10%-a pedig nem tudott állást foglalni e kérdéssel kapcsolatban.



27. ábra: A belváros megújulásának hatása a megkérdezettek lakókörnyezetére;  
Forrás: saját felmérés és szerkesztés

A már megvalósult projektek megítélését tekintve (28-31. ábra) az egyes beépítési kategóriák között jelentős eltérések figyelhetők meg. Az 1945 előtt épült társasházakban lakók legnagyobb arányban (a megkérdezettek kerekén fele) úgy vélte, hogy a belváros megújulása jó hatással volt lakókörnyezetére. Véleményem szerint ennek oka elsősorban az, hogy éppen a város főterének szomszédságában élők az elsődleges „haszonélvezői” a városközpont megújulásának, modernizációjának. Ugyanakkor az is érdekes, hogy ebben a csoportban volt a legmagasabb azok aránya, akik a változásoknak inkább a negatív oldalát látják. Ennek lehetséges okai közt szerepelhet a megújuló terekre szervezett szabadtéri programok (már korábban említett) zavaró hatása, illetve a sétálóutcává és sétatérre alakított közterületeken a gépjármű közlekedés és parkolás korlátozása, illetve tiltása.



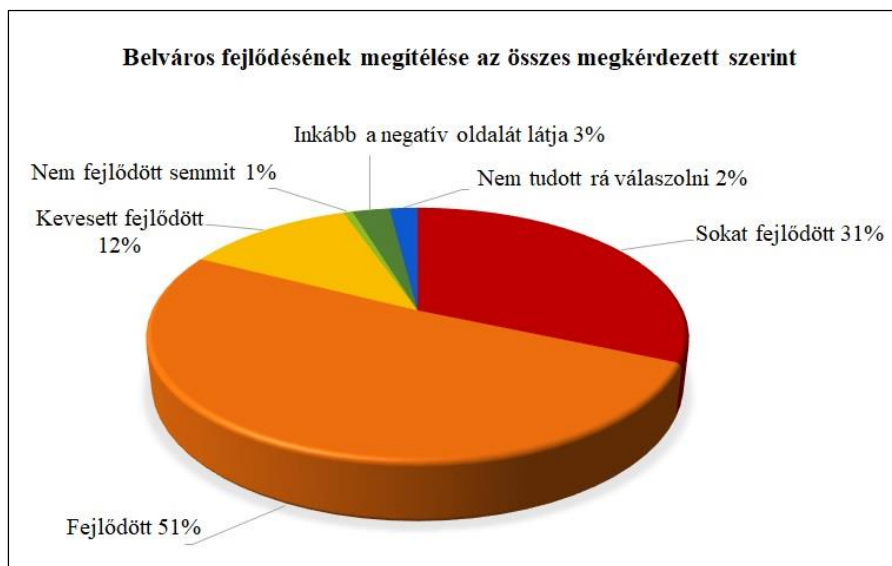
28 - 29 - 30 - 31. ábra: A belváros megújulásának hatása a különböző lakástípusokban élők lakókörnyezetére; Forrás: saját felmérés és szerkesztés

Az 1945-1990 között épült társasházi lakásokban lakók (igaz a kérdést illetően eléggé megosztva, de) legnagyobb arányban úgy vélték, hogy a belváros megújulása a lakókörnyezetükre nem volt hatással. A megosztottság háttérben részben az állhat, hogy a lakáskörülményeket tekintve ez talán a legheterogénebb csoport, továbbá a különböző városrehabilitációs projektek látványos, a belvárost érintő beruházásai jobbra tényleg elkerülték az ezen házakban élőket. Tény, hogy a napjainkban is rendkívül forgalmas Csapó utca középső szakaszán vagy a főutca által leárnyékolt Vármegyeháza utcában, illetve a városközponttól távolabb eső Wesselényi lakótelepen élők (e csoportba tartozó lakóházakat illetően többnyire ezeken a területen végeztem kérdőíves felmérést) legalább is egyelőre, kevésbé érzékelhették a belső városrész(ek) megújulását.

Az 1990 után épült társasházak azok, amelyek a másik három csoport lakóházaival összehasonlítva, leginkább szétszórtan, a belváros csaknem valamennyi szegletében előfordulnak/előfordulhatnak. Ilyen típusú lakóházakkal nem csak a főutca közvetlen szomszédságában, de a történelmi belváros peremén is találkozhatunk, a forgalmasabb főbb utak mentén és a csendesebb mellékutcákban egyaránt. Arányait tekintve a válaszadók többsége szerint a belváros megújulása-átalakulása csekély hatással volt az ott élők lakókörnyezetére. Ebből a magam részéről egy óvatos, de a belváros átalakulását illetően alapjában véve pozitív hozzáállást vélek kiolvasni.

A belváros átalakulásának és a lakókörnyezet kapcsolatának összefüggését megvizsgálva számomra a legnagyobb meglepetést a családi házakban élők válasza jelentették. A csoportokat összehasonlítva, itt volt a legnagyobb azoknak az aránya (57%), akik szerint jó hatással volt a belváros rehabilitációja a lakókörnyezetre. Számomra ez csupán azért meglepő, mert a családi házak többsége, ahol a kérdőív felmérést folytattam elég távol helyezkedik el a városrehabilitáció által érintett, központi fekvésű területektől. Véleményem szerint a válaszok mögött egyrészt az állhat, hogy az itt lakók is látják-érezik a belváros átalakulását, fejlődését. Másrészt őket már nem érintik vagy kevéssé érintik a változások negatív hatásai. Ők résztvevői (vendégei) lehetnek a megújult közterekre szervezett programoknak, de otthonaikban már nem zavarja őket ezen rendezvények zaja, nem kell házaik előtt elseperni a nagyobb rendezvények után ottmaradt szemetet és nem kell szembesülniük nap mint nap házaik előtt a parkolási problémákkal stb. Ők azok, akik összeségében (vagy döntően) csak az előnyeiket látják a belváros átalakításának. Azoknak az aránya is ebben a csoportban a legmagasabb, akik nem tudtak válaszolni arra a kérdésre, hogy milyen hatással volt a belváros átalakítása a lakókörnyezetre. Meglátásom szerint (részben) ők voltak azok, akik a kérdést mélyebben átgondolva, elbizonytalanodtak az átalakulás lakókörnyezetre gyakorolt hatásáról.

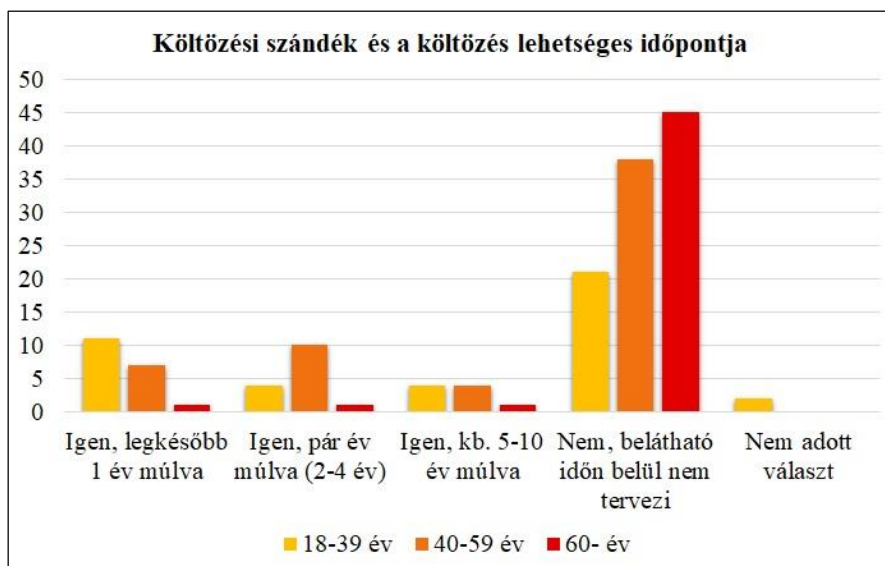
A megkérdezettek (legalább is a többsége) a belváros megújulását külön tudta választani lakókörnyezetének esetleges problémáitól. Erről tanúskodik a 32. ábra is.



32. ábra: A belváros fejlődésének megítélése a megkérdezettek szerint;  
Forrás: saját felmérés és szerkesztés

Az összes válaszadó 82%-a szerint a belváros a vizsgált időszakban sokat fejlődött, illetve fejlődött. Ehhez jönnek még azon válaszadók, akik bár látják a fejlődést, de azt egyelőre kevésnek találják (12%).

A belvároshoz való pozitív, illetve negatív viszony bizonyos mértékig befolyásolja az esetleges költözési hajlandóságot, és a harmadik kérdés-csoport ezzel a témakörrel foglalkozott. Ebben a tekinthető a legfontosabb megállapításnak az tekinthető, hogy a válaszadó rendkívüli mértékben ragaszkodnak belvárosi lakásukhoz, a jelenlegi környezethez (33. ábra). Amellett, hogy valamennyi korosztály esetében erős a megszokott, belvárosi környezethez való ragaszkodás (mégis talán természetes, hogy) a költözési szándék a legfiatalabbak körében a leginkább tetten érhető. Ahogy az ábrából is leolvasható, a 60 év felettek közül szinte senki sem költözne el a belvárosból. Sőt sokan mondták, hogy még a lakásukat sem adnák fel semmi szín alatt! (Ez a kijelentés sokszor olyan társasházak folyosóin is elhangzott, ahol látszott, hogy évek óta nem volt felújítás, korszerűsítés!)



33. ábra: Költözési szándék és a költözés várható időpontja a belvárosban élők körében; Forrás: saját felmérés és szerkesztés

A lehetséges költözési okok közt első helyen a lakáskörülményekkel való elégedetlenség szerepelt (38%) (34. ábra). A lakáskörülményekkel (nem meglepő módon) elsősorban a régebbi építésű, korszerűsítés előtt álló lakások tulajdonosai voltak elégedetlenek. Magyarázatra szorul az „egyéb okok miatt” költözni szándékozók magas (22%) aránya. Meglátásom szerint valójában itt egy még teljesen meg sem fogalmazott vagy nehezen megfogalmazható költözési szándék, illetve valamilyen összetett, bonyolult viszonyrendszer állhat (pl. a lakáshellyel kapcsolatos családi körülmények, esetleg kiegészítve a munkahelyváltás nehézségeivel). A költözési szándékok közt a családi okot is többen említették (21%). Ellenben a lakókörnyezetet, mint a költözés okát csupán a belvárosban élők 6%-a jelölte meg! Ezt azzal magyarázom, hogy a környezet állapotával (a belvárosi környezet megújulásával) alapján véve meg vannak elégedve (vagy azt legalább is elfogadhatónak találják) a vizsgált területen élők!



34. ábra: A potenciális költözés oka a belvárosban élők körében;  
 Forrás: saját felmérés és szerkesztés

A városrészhez való pozitív viszonyt az is jól tükrözi, hogy az ott élők jelentős része (46%) költözés esetén is szívesen maradna a belvárosban, jelenlegi lakhelye közelében (35. ábra). (Az ábra annyiban félrevezető, hogy azok közül, akik a költözési szándékot firtató kérdésre eredetileg nemmel válaszoltak – és ezek aránya, mint korábban láthattuk igen magas volt – azok közül sokan, ezt a kérdést átugrották! Ezt a megállapítást figyelembe véve a belvárosban maradók aránya az ábrán szereplő közel ötven százalékkal szemben valójában 15-20 százalékponttal is magasabb lehet!) A megkérdezettek körében népszerűnek számított még a „kertéségi városrész” és az „egyéb hely” (amely a hallottak alapján elsősorban a Debrecenből való ki-, illetve az elköltözést jelentette). Érdekes, hogy az új építésű, modern lakóparkba való költözést, illetve a város hagyományosan elit részének számító nagyerdei környezetet csak a válaszadók 10, illetve 4%-a választaná. Megítélésem szerint az említett „érdektelenség” háttérben a városi átlaghoz képest magasabb ingatlan árak állhatnak. A városi lakótelepek nem számítanak igazán vonzó alternatíváknak a belvárosban lakók körében.



35. ábra: Városrész preferenciák költözés esetén a belvárosban élők körében;  
Forrás: saját felmérés és szerkesztés

## X. A városrehabilitáció folytatása – Új Főnix Terv és a Debrecen 2030 program

A városok közti verseny, a regionális szerep elnyerése vagy éppen megőrzése végett a városnak folyamatos fejlesztésre, fejlődésre van szüksége. Ezt a célt szolgálta a 2004-ben induló Főnix-terv, majd a 2016 júniusában ismertetett Új Főnix Terv, illetve ez utóbbi folytatásaként a Debrecen 2030 program is.

A doktori dolgozatban már említettem, hogy a Főnix-terv vezérgondolata a gazdaság- és turizmusfejlesztés volt. E terv keretében épült fel a belvárosban a Kölcsey Központ, a MODEM és a Hotel Lycium épületegyüttese.

A 2020-ig tartó Európai Uniói költségvetési időszakban, az Új Főnix Terv keretében, a város különböző részein, egy több mint 200 milliárd forintnyi fejlesztés megvalósítását tervezték. Az eredeti tervek szerint 2022-ben záruló program során megvalósuló fejlesztések (például az intézményfelújítások) egy része a belvárost is érinti/érintette (*www.dehir.hu 2016.06.14.*).

Úgy látom, hogy az Új Főnix Terv egyik legfőbb célja (részben a korábban megfogalmazott elképzelések szerint) a belváros rehabilitációjának a folytatása. Ennek keretében valósult meg 2020-ban a Dósa nádor tér és a Csapó utca egy részének átépítése, gyalogos övezetté alakítása. Az említett utcákban, a „*from grey to green*” elvet követve növelték a zöldfelületet, illetve a Csapó utca említett szakaszán alakították ki a virágpiac árusainak új pavilonjait is (*fényképgyűjtemény – 7.*).

Az Új Főnix Terv prioritásai közt szerepel (kapcsolódva a belváros korábban megkezdett épületrekonstrukcióihoz) kulturális és oktatási intézmények fejlesztése. Ennek részeként, 2019 nyár végére befejeződött a Csapó és a Vár utcák sarkán álló Kodály Zoltán Zeneművészeti Szakgimnázium és Zeneiskola (Zenede) épületének a

rekonstrukciója. 2020 őszén elkezdődött a Csokonai Színház felújítása és a Csapó utcai sétálóövezetben tervezik egy zenei tömb (többek közt egy hangversenyerem) megvalósítását ([www.dehir.hu](http://www.dehir.hu) 2016.08.25) (15. melléklet). Szintén a tervek között szerepel, a Fórum épülettömbjében, a régóta esedékes Latinovits Színház befejezése is. A tervbe vett kulturális fejlesztésekre alapozva Debrecen pályázott a 2023-as Európa Kulturális Fővárosa címre. Ezt a címet, mint később kiderült nem a cívisváros nyerte el, de a Programiroda közlése szerint „olyan támogatottságnak örvend a debreceni pályázat, hogy a programok jelentős részét megvalósítja a város” ([www.dehir.hu](http://www.dehir.hu) 2018.12.14).

A város vezetése azt szeretné, hogy a tervbe vett fejlesztések révén Debrecen egy 240-250 ezer fős, európai mércével is mérhető, nagyon versenyképes nagyváros legyen, mely jövőképet mutat” ([www.dehir.hu](http://www.dehir.hu) 2016.06.14). Ezért szeretnék elérni, hogy minél több fiatal telepedjen le a városban. Az itt élő fiatal családoknak pedig fontos a színvonalas oktatás. Ezért, az Új Főnix Tervben 10 milliárd forintot szánnak az oktatási intézmények fejlesztésére ([www.magyarepitok.hu](http://www.magyarepitok.hu)).

A város vonzóbbá, élhetőbbé tételét szolgálja Debrecen „Zöld Város” programja, amely lehetőséget biztosít a városi parkok, zöldfelületek rendbetételére, felújítására. Az Új Főnix Terv keretei közt induló ambiciózus program során tíz városrész és azon belül csaknem 18 ezer négyzetméter belvárosi közterület megújulását, zöldebbé tételét tervezték ([www.haon.hu](http://www.haon.hu), 2019.10.22., [www.debrecen.hu](http://www.debrecen.hu), [www.futureofdebrecen.hu](http://www.futureofdebrecen.hu)). A Zöld Város Program keretei közt tervezik a Petőfi tér felújítását is (16. melléklet).

Az Új Főnix Terv fontos elemét képezi a közlekedés fejlesztése is. Az elmúlt években már sokat lehetett hallani a vasúti (fő)pályaudvar és környékének tervezett átalakításáról, egy intermodális közlekedési központ kialakításáról. A nyertes pályamű kiválasztása után derült ki, hogy pénzügyi okok miatt a városnak egyelőre el kell állnia ettől a beruházástól. A terv, amely megvalósításáról nem tett le véglegesen a város, amellet, hogy jelentős mértékben átalakítaná és modernizálná város és az érintett városrész infrastruktúráját, jelentős urbanisztikai fejlesztést és morfológiai változásokat is jelentene ([www.ikk.hu](http://www.ikk.hu), [www.dehir.hu](http://www.dehir.hu) 2015.07.24.) A beruházás révén a debreceni közösségi közlekedés fejlesztésére is lehetőség adódna. Az állomás előtti terület átépítésével pedig létrejöhetne egy olyan közösségi tér, amely pozitív funkcionális változásokat eredményezne. Az intermodális központ felépítése összességében pozitív hatást gyakorolna Debrecen hosszú távú fejlődésére (Bodnár – Csomós, 2018.).

A nyugati kiskörút még hiányzó északi szakaszának megépítésével válik teljessé a városközpontot körül ölelő körgyűrű. A harmadik ütemben elkészülő Hatvan utca – Bethlen utca – Mester utcai szakasz, mint alternatív útvonal szolgálhat majd az autósok számára. Az említett szakasz megépítésével várhatóan csökkeni fog a városrészben az utak terheltsége és csökkeni fog a menetidő is. Az érintett szakasz megépítését illetően a Településfejlesztési Operatív Programban (TOP) 1,3 milliárd forintos költséggel kalkuláltak ([www.dehir.hu](http://www.dehir.hu) 2015.07.24.). Az említett, hiányzó szakasz kivitelezése (bontási és tereprendezési munkák, illetve az útpálya előkészítése) e sorok írásakor (2021 nyarán) már javában folyt.

Az Új Főnix Tervben szerepel a kerékpárút hálózat fejlesztése is. A belváros (és a nagy lakótelepek) kerékpárutakkal már ma is viszonylag jól ellátott területek.

Talán ennek tudható be, hogy a jövőbeli fejlesztések már nem a belvárosra, hanem a városperemi, kertési területekre koncentrálnak. Az Új Főnix Tervben megfogalmazott fejlesztések a város turisztikai élete, lehetőségei szempontjából is nagy jelentőséggel bírnak.

Véleményem szerint az Új Főnix Tervben folytatódnak a korábbi, belvárost érintő fejlesztések, de az elődjéhez és az elmúlt évtizedek alatt megvalósuló kisebb projektelemekhez képest jóval komplexebb fejlesztési stratégiát tartalmaz és minden eddiginél ambiciózusabb célokat tűzött ki maga elé. Dr. Papp László, Debrecen polgármestere szerint, az Új Főnix Tervbe beépített vízió „2050-ig egészen biztosan meghatározza majd Debrecen arculatát, jövőjét” (*www.dehir.hu 2016.06.14*).

A Modern Városok Program (MVP) keretében, amelyet Kósa Lajos (Debrecen korábbi polgármestere, a program meghirdetésekor a megyei jogú városok fejlesztéséért felelős tárca nélküli miniszter) „a vidéki Magyarország programjának” nevezett, és amelyhez több magyarországi város mellett Debrecen is csatlakozott, további fejlesztéseket tesz lehetővé. A város számára elérhető, több mint 95 milliárd forintos keretből történne a repülőtér további fejlesztése, egy Nemzetközi Iskola megépítése-beindítása, a strandfürdő átalakítása-fejlesztése, illetve a belvárost is érintő projekt elemek közül a már említett, új főpályaudvar építése, valamint a Csokonai Színház rekonstrukciója is. (Időközben sor került a nemzetközi iskola átadására és 2020 nyaratól az új strandfürdő is fogad vendégeket.) Papp László szerint, a magyarországi városok közt Debrecen rendelkezik az egyik legnagyobb fejlesztési csomaggal. A város polgármesterét idézve „az Új Főnix Terv magában foglalja az uniós, TOP-os, az egyéb állami és önkormányzati fejlesztéseket, ezek egy része a Modern Városok Programban is megjelenik” (*www.dehir.hu. 2018.01.23.*).

2020 nyarán került nyilvánosságra a város új fejlesztési programja a Debrecen 2030 (röviden csak D2030) program. A D2030 fejlesztési program magában foglalja az Új Főnix Terv még megvalósulás, illetve tervezés alatt álló projektelemeit is. A 600 milliárd forintosra becsült program részét képezi a már említett intermodális központ és a hangversenyerem megépítése mellett (többek közt) egy új (a belvárost is érintő) 3-as villamosvonal kiépítése, az 1-es villamosvonal felújítása, a Természettudományi Múzeum Debrecenbe költöztetése, a repülőtér fejlesztése és a város és környezete vízellátásának fejlesztésében szerepet játszó úgynevezett Civaqua-program is. A program ismertetőjében elhangzott, hogy a szükséges pénzüsszeg nagyobb része kormányzati támogatásból, illetve uniós forrásokból származik, amelyhez a város évente másfél milliárd forint önerőt biztosít. A közzétett tervek alapján úgy tűnik, hogy a D2030 program egyszerre fókuszál Debrecen közlekedésfejlesztésére valamint város- és gazdaságfejlesztésre (*www.d2030.hu. 2020.06.18.*).

Adatgyűjtés lezárva: 2021. augusztus 31.

## Összegzés és konklúziók

A disszertáció Bevezetés részében feltett kérdésekre az alábbi válaszokat tudom adni, kiegészítve saját véleményemmel:

### **1. Milyen jelentősebb rehabilitációs projektek valósultak meg Debrecen történelmi belvárosában az elmúlt két évtizedben, és ezek milyen kapcsolatban voltak a köztér-átalakítás területén tett lépésekkel?**

Az elmúlt időszakban Debrecen történelmi belvárosában nagyszámú rehabilitációs projekt valósult meg. Ezek jelentős része a már meglévő épületállomány lerombolását és új épületek megépítését jelentette. A kivételek közé sorolhatók a Batthyány utcán megvalósult fejlesztések, egyes belvárosi épületek átépítése (például az Új Városháza létrejötte, néhány belvárosi irodaház külső és belső átalakítása) és a belváros funkcióbővítő városrehabilitációjához kapcsolódó épültrekonstrukciók (Régi Városháza felújítása, Ifjúsági Ház épültrekonstrukciója).

A fejlesztések jellegét tekintve megállapítható, hogy elsősorban olyan ingatlanokat érintettek, amelyeknél bizonyos mértékig jelen volt a lakófunkció (a legtöbb esetben csak ez volt a jellemző), míg az új hasznosítási formát tekintve kiemelkedő szerepet tölt be a kereskedelmi funkció. Emellett feltűnő a közös lakó- és kereskedelmi funkció magas aránya, amely mögött véleményem szerint az a tény áll, hogy a beruházók véleménye szerint a kizárólagos kereskedelmi hasznosítás nem biztosít megfelelő megtérülést, illetve a rehabilitáció keretében felépített új épületek megfelelő helyszínt biztosítottak a belvárosi lakhatást preferáló társadalmi csoportok számára.

A történelmi belváros rehabilitációja során a helyi önkormányzat igen nagy figyelmet fordított olyan közterek/sétálóutcák kialakítására, amelyek a gépkocsiforgalom kitiltása révén lehetőséget biztosítanak különböző rendezvények megtartására, a vendéglátás területi elterjedésére, és így újra élővé teszik az adott városrészt. A történelmi belvárosban lezajlott ilyen jellegű fejlesztéseket elemezve megállapítható, hogy azok jelentős része kötődött a rehabilitációs projektekhez, és bár egy részük (pl. Batthyány utcai sétálóutca, a Debrecen Fórum előtti sétálóövezet) bizonyos ideig elszigetelten létezett, napjainkra egy többé-kevésbé összefüggő gyalogoszóna alakult ki.

Debrecen belvárosa (sokszor éppen az egyes rehabilitációs projektekhez kapcsolódva) jelentős morfológiai változáson ment keresztül az elmúlt két évtizedben. A (bel)város morfológiai jegyeit is átalakító építkezések közül is kiemelkedik a piac tömb átépítése, a Fórum épületgyűttesének létrejötte. Úgy tapasztaltam, hogy vizsgált területen, az állami/önkormányzati vagy egyházi tulajdonban lévő ingatlanok esetében néhol igen látványos volt a megújulás. Az átalakulás, a fejlődés jelei (a többnyire magántulajdonban lévő) a főutaktól távolabb eső ingatlanok esetében még napjainkban is lassabb ütemű. Ugyanakkor, a belváros különböző területein, a földszintes, többnyire alacsony komfortú, leromlott állapotú családi házak helyén (erősítve a lakófunkció szerepét) több modern társasház is épült a vizsgált időszakban.

Alapjában véve nem látom problémának, hogy a régi, elavult, sokszor alacsony komfortú, építészeti-műemléki szempontból jelentéktelen (lakó)ingatlanok helyén többemeletes épületeket építsenek. Egy európai város esetében (és itt teljesen

indifferens, hogy milyen méret kategóriába soroljuk az adott várost) építészeti-városképi szempontból joggal elvárható a többszintes beépítés. Persze, egy olyan magyarországi, alföldi város esetében, mint Debrecen, ez sokszor konfliktusokat szül. Már csak fekvésénél is fogva, a város építészeti hagyománya (a történelmi településmag korábbi többnyire egyszintes beépítettsége) eltér az európai normától. Ugyanakkor, a polgárosodástól kezdve a település a városépítés tekintetében is az „európai utat” választotta: a 19. század óta tart a városmag átépítése, a többszintes épületek tömeges megjelenése.

Inkább esztétikai kérdésnek/problémának látom, hogy építészeti jegyeiket tekintve, az újonnan épült ingatlanok sokszor nem illeszkednek környezetükbe. Ezért úgy látom, hogy Debrecen belvárosát továbbra is (a dolgozatban már említett) morfológiai sokszínűség és diszharmónia jellemzi.

## **2. Hogyan befolyásolták a rehabilitációs projektek a vizsgált terület funkcionális szerkezetét?**

Debrecenben a városrehabilitációhoz is kapcsolódó építkezések (a szemmel is látható morfológiai változások mellett) bizonyos funkciók (pénzügyi- kereskedelmi-funkció vagy éppen rekreációs szerep stb.) erősödésével, némely funkció (bizonyos területeken lakófunkció) gyengülésével, illetve a rendszerváltozáskor még meglévő ipari üzemek eltűnésével jártak. A fejlesztésekkel együtt járó változások természetesen hatással voltak a fennmaradó intézmények, kereskedelmi és szolgáltató, stb. tevékenységet végző vállalkozások működésére, mindennapi életére.

Úgy gondolom (ha a határok néha el is mosódnak) az igazgatási és az igazságszolgáltatáshoz kapcsolódó szervek, a kulturális-oktatási feladatokat ellátó intézmények, a pénzügyi-kereskedelmi tevékenységet folytató cégek, vállalkozások Debrecen belvárosának viszonylag jól körülírható részein (ahogy a rendszerváltozás előtti időszakban, úgy ma is), elsősorban a kiskörutak által határolt területen belül, a városközpontban helyezkednek el. Lokalizációjukat és térképeken való jelölésüket a dolgozatban magam is megpróbáltam.

Ahogy már esett róla szó, a különböző rehabilitációs projektek részben a már meglévő intézmények megújulását (Régi Városháza, Déri Múzeum, Zenede, Csokonai Színház, stb.) részben újak létrejöttét (Új Városháza, MODEM, Latinovits Színház, stb.) eredményezték. Új, korábban nem tapasztalt jelenség a belvárosban a bevásárlóközpontok (Debrecen Pláza, Fórum) megjelenése. Részben ennek, illetve a vásárlási szokások megváltozásának tudható be, hogy a kiskereskedelmi üzletek kiszorultak a belváros bizonyos területeiről, illetve megváltozott áruválasztékkal (például kézműves termékek kínálatával) illetve egy-egy fogyasztói körre specializálódva tudtak csak talpon maradni. Nem debreceni sajátosság, hogy a vendéglátóhelyek (kávézók, drinkbárok, cukrászdák, stb.) mellett a speciális termékeket kínáló kiskereskedelmi üzletek (többek között bor szaküzletek, pálinkaházak, souvenirket vagy éppen porcelán manufaktúrák termékeit áruló vállalkozások) azok, amelyek a leginkább megtalálják helyüket az átalakuló belváros sétáló övezeteiben.

Úgy látom (és ebben az elmúlt évek Debrecen belvárosát érintő nagyberuházásai is megerősítenek), hogy különösen a kiskörutak által határolt területen belül (néhol a lakófunkció rovására) a központi funkciók megerősödése

figyelhető meg. Ugyanakkor (és erre már a disszertációban is utaltam) sokszor egymással ellentétes folyamatokat is megfigyelhetünk és a lakófunkció gyengülése mellett a belváros bizonyos területein (leginkább a társasház építések által érintett területeken) az előbb említettekkel ellentétes folyamat, a lakófunkció megerősödését is tapasztalhatjuk.

Azt talán kijelenthetjük, hogy a rendszerváltozás előtti időszakkal (a 70-es, 80-as évekkel) összehasonlítva, a funkcionális övezetek vagy területek határai nagymértékben nem változtak. Az intézményterület most is többnyire a kiskörutak által határolt területen belül, míg a döntően lakófunkciójú terület azon kívül helyezkedik el. Módosulást (egyres funkciók erősödését vagy gyengülését) néha egy-egy rehabilitációs projekt hatására, inkább kisebb területeken belül tapasztalhatunk.

### **3. Mennyiben befolyásolta a város kulturális gazdaságának megerősödését a vizsgált városrész rehabilitációja?**

A kutatásaim eredményeként levonható az a következtetés, hogy az elmúlt évek rehabilitációs programjainak, beruházásainak köszönhetően egyre erősebb a belvárosnak a kulturális gazdaságban, a vendéglátásban és az idegenforgalomban játszott szerepe. A vizsgált időszakban a megvalósított beruházásoknak, fejlesztéseknek köszönhetően bővült a kiállítási helyek száma, színesedtek a kulturális programok. A városi szintű kulturális programok, nagyrendezvények szervezése és lebonyolítása a Főnix Rendezvényszervező Kft. feladata. A beltéri programok gyakori házigazdája az új Kölcsey Központ, de a város kulturális életében fontos szerepet játszik egyebek mellett a MODEM, a megújult Déri Múzeum illetve az art mozivá átalakult Apolló Mozi is.

A különböző beruházások, fejlesztések révén jelentősen nőtt a városközpont turisztikai vonzereje, program kínálata és elmondhatjuk, hogy a turizmus (a főtér átadása és különböző térrekonstrukciók után) Debrecen belvárosában szó szerint teret nyert! Láthattuk, hogy a szabadtéri programok helyszínéül ma már több sétatér és sétálóutca is rendelkezésre áll. A Kossuth tér (főtér) mellett a város újjászületett, illetve újonnan létrejövő terei (Déri tér, Halköz tér, Dósa nádor tér valamint a Baltazár Dezső tér,) és a Csapó utcai sétálóövezet adnak lehetőséget különböző kültéri programok lebonyolítására. A rehabilitáción áttesett terek alkalmasak multifunkciós feladatok betöltésére. Amellett, hogy különböző rendezvények helyszínéül szolgálnak (rendezvénytér) az odalátogatók pihenését, kikapcsolódását is lehetővé teszik (rekreációs terek). Ez utóbbi szerep az elsődleges a felújított Déri tér és a funkcióbővítő városrehabilitáció keretei közt megújult Kálvin tér – Emlékkert esetében.

Meglátásom szerint (amit a kérdőíves felmérés tapasztalatai is megerősítettek) a rendezvények látogatói számára a rendezett, rendszeresen karbantartott, tiszta, biztonságos környezet legalább olyan jelentőséggel (vonzerővel) bír, mint maguk a különböző helyszínekre szervezett programok.

A városrehabilitációs projektek részeként, illetve egy-egy közterület felújításhoz később kapcsolódva több műemléki épület is megújult az elmúlt két évtized alatt. Az előbbire hozható fel példaként a Régi Városháza, míg az utóbbira a Nagytemplom és a Református Kollégium épületének a rekonstrukciója. Jó kezdeményezésnek tartom, hogy a műemléki épületek felújítása során (az eredeti

funkciót megtartva) az illetékesek általában törekednek arra, hogy bővítsék a szolgáltatások körét, vonzóbb turisztikai célponttá tegyék az épületeket. Talán furcsa kijelenteni, de úgy érzem, megállja a helyét az a megfogalmazás, hogy a fentebb, példaként említett műemléki védeltséget élvező épületek, ma már szerves részei a város kulturális gazdaságának!

#### **4. Milyen hatással volt a történelmi belváros rehabilitációja a közlekedési infrastruktúrára?**

A rehabilitációs programok egyik célkitűzése a vizsgált terület infrastruktúrájának a fejlesztése, (szükség esetén) átalakítása volt. Debrecenben a vonalas infrastruktúra (a közúthálózat) vonatkozásában az elmúlt bő két évtizedben jelentős változásokat tapasztalhattunk, amely nagymértékben érintette a történelmi belváros területét is.

A fejlesztések háttérben részben a sétálóövezet kialakítása és ennek következtében a forgalmi rend (kényszerű) megváltoztatása, valamint a motorizáció terjedésével összefüggésben a mind gyakrabban tapasztalt közlekedési nehézségek (forgalmi dugók, parkolási problémák) megoldásának kérdése állt.

A főtér létrejötte siettetette azt, a már a hetvenes években elkezdett folyamatot, amely végül is a városközpontot körbefogó kiskörút kialakításához, a nyugati tehermentesítő út (nyugati kiskörút) (hamarosan befejeződő) megépítéséhez vezetett.

A közlekedési rend megváltoztatásával (utcák egyirányúsításával, gyalogátkelőhelyek megszüntetésével, jelzőlámpák átprogramozásával, stb.), utak szélesítésével és ha kellett a parkolóhelyek megszüntetésével és átcsoportosításával igyekezett a városvezetés, illetve az illetékes szerv(ek) gyorsabbá tenni a történelmi belvárosban való áthaladást. A városrészbe irányuló forgalom parkolási igényeinek kielégítése érdekében több új parkolóház is létesült, amelyek nagyjából egyenletesen helyezkednek el a történelmi belváros területén. Részben a városrehabilitációs programokhoz csatlakozva történt egyes útszakaszok rendbetétele, illetve a villamosközlekedés fejlesztése és azon belül a 2-es villamosvonal megépítése. A vizsgált időszakban a belvárosban kiépült egy viszonylag jó és kiterjedt kerékpárút hálózat is.

Saját tapasztalataimból is mondhatom, hogy bizonyos területeken talán javult a helyzet, de összességében (főleg a csúcsidőszakokban) továbbra is akad az a belvárosban a közlekedés. Sajnos ezen a téren hosszú távon (ha valamilyen radikális változás nem történik) inkább a helyzet romlására számítok. A városban amúgy is nő a gépjárművek száma és azt prognosztizálom, hogy a társasházépítések a jövőben még tovább fogják súlyosbítani a helyzetet. (Korábban, még a rendszerváltozást megelőzően az volt a jellemző, hogy az egy telken lakó családoknak vagy egyáltalán nem volt gépjárműve, vagy maximum egy autóval rendelkeztek. A családi házak helyét több helyen a többemeletes, több családnak is otthont adó társasházak vették át és a társasházakba költöző családok esetében egyre gyakoribb családonként a kettő vagy akár a több autó használata is.)

## **5. Hogyan változtak a vizsgált időszakban a történelmi belváros demográfiai viszonyai?**

A történelmi belváros területén 1990 utáni demográfiai folyamatokat összegezve az alábbi fontosabb következtetések vonhatók le. A lakosságszámot tekintve alapvetően egy csökkenő tendencia figyelhető meg, ennek mértéke azonban folyamatosan mérséklődött, és egyre kevésbé tért el az egész városra jellemző értékektől. A történelmi belvárosban élő lakosság korszerkezete a legtöbb esetben romló tendenciát mutatott, míg a végzettségi viszonyokat tekintve javuló tendencia volt megfigyelhető, és rendszerváltás utáni visszaesést követve az új évezred első évtizedében ezt lehetett tapasztalni a foglalkoztatottság terén is.

A történelmi belváros egyes egységei között ugyanakkor jelentős különbségek figyelhetők meg. A hagyományos Belváros rendelkezik a legkedvezőtlenebb korszerkezettel, végzettségi viszonyaira ugyanakkor egy sajátos kettősség jellemző: kiemelkedően magas a felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya (ez alapvetően történelmi okokkal magyarázható), azonban jelentősnek tekinthető az alacsony végzettségűek aránya is, és ezzel függhet össze a kedvezőtlen foglalkoztatási helyzet. A legjelentősebb változás a Nyugati hagyományos beépítésű belső lakóterületen figyelhető meg. A rendszerváltás utáni időszakban a lakosság korszerkezetében egy jelentős javulás következett be, valamint pozitív irányba változtak a végzettségi és foglalkoztatási adatok is (az előrelépés itt volt a legnagyobb).

Az Északkeleti hagyományos beépítésű lakóterület lakosságszám-változásai alapvetően követték a Belvárosban megfigyelhető trendeket, maximum a változás nagyságában volt bizonyos eltérés. A Wesselényi-körzet (a belvárostól délkeletre elhelyezkedő városrész) helyzetét alapvetően meghatározza az a tény, hogy nagyobbik része az 1980-as évtizedben egy jelentős átépítésen ment át. Ennek következtében 1990-ben fiatal korszerkezet, kedvező végzettségi viszonyok és magas foglalkoztatottsági ráta jellemezte ezt a városrészt, és a változások igen mérsékelték voltak (az egyedüli kivételt a gyors elöregedési folyamat jelenti).

A városrehabilitációs folyamatok demográfiai viszonyokra gyakorolt hatását ugyanakkor több ok miatt is igen nehéz megítélni. Egyrészt a történelmi belvárosban – az adatok rendelkezésre állási módja miatt – kialakított területi egységek túl nagyok, és így egy-egy projekt hatása elveszhet a nagyobb egységben lezajló folyamatok tengerében. Másrészt a lakóterületek szempontjából kiemelt jelentőségű beruházások döntő része (pl. Párizsi udvar, nyugati kiskörút menti társasház-fejlesztések) a 2010-es években zajlott le. Véleményem szerint ugyanakkor a rendszerváltás után lezajlott lakóterület-fejlesztések eredményei tükröződnek vissza a Nyugati hagyományos beépítésű lakóterület adataiban, amelyek számokkal is alátámasztják a dzsentifikáció megjelenését.

## **6. Mi a véleménye a történelmi belvárosban lakóknak a vizsgált városrész rehabilitációjával kapcsolatban?**

A kérdőíves felmérés eredményeit elemezve az egyik legfontosabb következtetésnek az tekinthető, hogy a megkérdezettek döntő többsége pozitívan viszonyul(t) a belvárosban tapasztalt változásokhoz, látják (érezkeli) a fejlődést, a rendbe hozott, megszépült közterek és épületek mellett a tiszta és rendezett környezetet találták a legfontosabbnak a válaszadók.

Emellett ugyanakkor az is elmondható, hogy a (szűkebb) lakókörnyezetükkel kapcsolatban már kritikusabbak. Általában lakóház típustól és életkörülményektől függetlenül megfogalmazott igény a parkolási problémák megoldása (parkolóhelyek számának növelése, a parkolási tarifák mérséklése), a zöldterületek növelése, illetve a meglévő parkok rendbetétele. A megújult tereken tartott szabadtéri rendezvényekkel kapcsolatban már eltérő véleményeket fogalmaztak meg a megkérdezettek.

Némileg számítottam rá, de a vártnál nagyobb megerősítést kaptam azzal kapcsolatban, hogy a belvárosban élők mennyire ragaszkodnak a (megszokott) lakókörnyezethez. A megkérdezettek döntő többsége szeret a belvárosban lakni. (A belváros egyik leggyakrabban említett pozitív jellemzője a központi fekvés, az, hogy minden közel van!), és relatív többségük költözés esetén is a belvároson belül választana magának új lakóhelyet.

Véleményem szerint Debrecen városa az elmúlt három évtizedben olyan átalakuláson (fejlődésen) ment keresztül, amely hosszú időre befolyásolja a város arculatát, fejlődésének irányát.

Részben a most is folyamatban lévő, illetve a tervbe vett beruházások miatt, részben az általam fentebb említett fejlesztendő területek alapján úgy látom, hogy Debrecen belvárosának átalakítása (az egyes belvárosi részek rehabilitációja) még nem fejeződött be, illetve bizonyos területeken a fejlesztésekre a jövőben is szükség lesz! Megítélésem szerint, a jelenleg ismert (és a majd később megfogalmazandó) fejlesztésekkel kapcsolatos tervek és ezek későbbi hatásai további kutatások számára adnak lehetőséget.

Bízom benne, hogy doktori disszertációm hasznos, új ismereteket, újszerű, eredeti gondolatokat és összességében jó (kiindulási) alapot adott a további, Debrecen belvárosának rehabilitációjával és a város fejlődésével kapcsolatos kutatások számára!

## Summary and conclusions

To the questions posed in the Introductory Section of the thesis, I am giving the following answers, supplemented by my own opinion:

### **1. Which major rehabilitation projects were implemented in the historic city centre of Debrecen in the last two decades, and how were they related to the steps taken in the field of public space transformation?**

In recent years, numerous rehabilitation projects have been implemented in the historic city centre of Debrecen. Most of the aforementioned projects involved the demolition of existing buildings and the construction of new ones. Exceptions include the implemented developments in Batthyány Street, the reconstruction of some buildings (e.g. the birth of the New City Hall and the alteration of some office buildings) and those building reconstructions which were joined to the function widening regeneration of the city centre (the reconstruction of the Old City Hall and the Youth House).

A typical trait of these developments was that they mainly affected properties with a certain degree of residential function (most of them had only this function), whereas with the new utilization forms commercial functions played an eminent role.

Furthermore, the high proportion of joint residential and commercial functions is eminent, which I believe stems from the fact that investors deem exclusive commercial functions to be less profitable. Another contributing factor to this was that the buildings constructed as the part of the rehabilitation projects provided a suitable location for social groups preferring inner city housing.

In the course of the rehabilitation of the historic city centre, the local government paid great attention to create public spaces and pedestrian malls. Keeping cars out of the streets allows various events to be organized, which contributes to the hospitality of the area, and ultimately to the renewal of the given district.

After analysing such developments in the historic city centre, it can be concluded that a significant part of them can be linked to rehabilitation projects. However, some of them (such as the pedestrian mall at Batthyány Street, and the one in front of the Debrecen Forum) existed in isolation for some time, but these days an almost coherent pedestrian mall exists.

The downtown of Debrecen (often linked to specific rehabilitation projects) has undergone significant morphological changes over the last two decades. Among the construction projects that have transformed the morphological features of the (down) town, there are two outstanding projects: the redevelopment of the market block and the creation of the Forum complex. I found that in the area under study, the regeneration of some of the state/municipal or ecclesiastical-owned properties was quite spectacular. Even today, the signs of transformation and development transpire in a languid pace for those properties that are farther away from the main roads. Most of these properties are in private ownership. At the same time, in the period under discussion, in lieu of the mostly low-comfort, run-down single-story detached houses, a number of modern condominiums have been built in different areas of the city centre, thus, reinforcing the role of residential function.

On the whole, I see the point in building multi-story buildings on the site of old, outdated, often low-comfort, architecturally insignificant (residential) properties. In case of a European city (size category is irrelevant), from an architectural and urban planning point of view, it is legitimate to expect multi-story buildings. Of course, in the case of a Hungarian city that lies in the plains, such as Debrecen this often creates conflicts. Stemming from its location, the city's architectural tradition differs from the European norm, as the historical core of the town used to be predominantly single-story. At the same time, since the period of embourgeoisement, Debrecen chose the "European way" in terms of urban development: since the 19th century, the core of the city has continuously been rebuilt, and multi-story buildings have started to appear in a multitudinous manner.

I consider it to be more of an aesthetic question that architecturally, newly built properties often do not fit in with their surroundings. Therefore, as I see it, the city centre of Debrecen is still characterized by morphological diversity and disharmony (as mentioned in the thesis).

## **2. How did the rehabilitation projects influence the functional structure of the area under study?**

Construction works related to urban rehabilitation in Debrecen (besides the visible morphological changes) invigorated certain functions (financial, commercial, recreational), while lessened others (residential functions). These projects also led to the disappearance of industrial plants that were operational at the time of the regime change. The changes brought about by these developments have of course had an impact on the operation and daily life of the extant institutions and on the commercial and service enterprises.

As I see (even if the boundaries get blurred sometimes) the administrative and judicial bodies, the cultural and educational institutions, the financial and commercial firms and businesses are located in well-defined areas at the downtown of Debrecen. The aforementioned firms and businesses are mainly where they used to be before the change of regime: within the area bounded by the small boulevards, in the city centre. I have tried to locate these sites and I mapped them in my thesis.

As it has already been mentioned, the various rehabilitation projects have resulted in the renewal of existing institutions (such as the Old Town Hall, the Deri Museum, the Zenede, and the Csokonai Theater) and the creation of new ones (among many are the New Town Hall, the MODEM, and the Latinovits Theatre). A new and unprecedented phenomenon in the city centre is the emergence of shopping centres (the Debrecen Plaza, and the Forum). With the advent of shopping malls, changes came along in shopping habits, and retail stores were driven out of certain areas of the city centre. These stores could only survive by offering new range of goods (e.g., artisan products) or by specializing in particular consumer groups. It is not a peculiarity of Debrecen that, in addition to catering establishments (cafés, drink bars, and confectioners), retail stores offering specialized products (including wine stores, palinka houses, souvenir shops or even porcelain manufactories) are the ones that can find a place in the pedestrian zones of the volatile city centre.

In my view, (substantiated by recent major investments in the centre of Debrecen), there is an accentuation of central functions, especially within the area

bounded by the small boulevards (sometimes at the expense of residential functions). At the same time, as suggested in my thesis, contradictory trends can be observed. Notwithstanding the weakening of residential functions, in some areas of the city centre (mainly in areas affected by the construction of condominiums) the strengthening of residential functions can be observed.

It is safe to say that compared with the period prior to the change of regime (the 1970s and 1980s), the boundaries of functional zones or areas have not changed much. Even now, the institutional areas are mostly located within the area bounded by the small boulevards, while predominantly residential areas are located outside of it. Alterations (the strengthening or weakening of certain functions) sometimes occur as a result of rehabilitation projects but they tend to occur within smaller areas.

### **3. To what extent did the rehabilitation of the area under study influence the strengthening of the city's cultural economy?**

My research has led me to the conclusion that the role of the city centre in the cultural economy, hospitality and tourism is growing due to the rehabilitation programs and investments of recent years. During the period under review, owing to the implemented investment projects and improvements there has been an increase in the number of exhibition places, and cultural programs became more varied. Főnix Rendezvényszervező Inc. is responsible for organizing and managing cultural programs and other major events at city level. The new Kölcsey Center is a frequent host of indoor events, but the MODEM, the renewed Déri Museum, and the Apollo Cinema, which has been converted into an art cinema, also play an important role in the city's cultural life.

Thanks to the various investments and developments, the tourist attractiveness of the city centre and the range of programs offered have increased significantly. With the opening of the main square (after various reconstructions) tourism literally gained ground in the centre of Debrecen. As we have seen that there are now several pedestrian malls for outdoor activities. In addition to Kossuth Square (the main square), the city's renovated or newly created squares (such as the Déri Square, the Halköz Square, the Dósa Nádor Square, and the Baltazár Dezső Square) and the pedestrian zone of the Csapó Street offer various outdoor activities. The rehabilitated squares are suitable for multifunctional functions. In addition to providing a venue for various events (event space), they also allow visitors to relax and unwind (recreation spaces). This latter role is the primary one in the case of the renovated Déri Square and the Kálvin Square - Memorial Garden, which was renewed as part of the urban regeneration project.

As I see it, (confirmed by the questionnaire survey), an orderly, regularly maintained, clean and safe environment is as important and attractive to visitors as the programs organized at various venues.

Either as part of the urban regeneration projects or linked to the renovation of particular public places several historic buildings were renewed over the past two decades. Examples of the former include the Old Town Hall, while the latter include the reconstruction of the High Church and the Reformed College. I consider it to be a good initiative that while renovating historic buildings (attempting to maintain their original function), authorities usually seek to extend the range of services, thus turning

them into more attractive tourist destinations. I feel that it is appropriate to say that the aforementioned historic buildings that underwent reconstruction in the recent years are now an integral part of the cultural economy of the city.

#### **4. What impact did the rehabilitation of the historic city centre have on transport infrastructure?**

One of the objectives of the rehabilitation programs was to improve and transform (if necessary) the infrastructure of the area under study. The linear infrastructure of Debrecen (the road network) underwent significant changes over the past two decades, which also affected the historic city centre to a large extent. These developments were partly due to the creation of pedestrian malls and the consequent (forced) change in traffic patterns. Another reason was to solve the increasingly frequent traffic problems (congestions, parking problems) stemming from the increased use of vehicles. The creation of the main square accelerated the process that started in the 1970s, which eventually led to the construction of the small boulevard around the city centre, and the western relief road (Western Small Boulevard). By changing the traffic system (one-way streets, eliminating crosswalks, and reprogramming traffic lights), widening roads, eliminating, and reallocating parking spaces the local government and the relevant organizations sought to speed up the passage through the historic city centre.

In order to meet the parking needs of the traffic entering the district, several new parking garages were built, which spread more or less evenly throughout the historic centre. Within the framework of urban regeneration programs, some road sections were rehabilitated, and tram transport was improved by the construction of tram line 2. A relatively good and extensive network of bike paths were also developed in the city centre during the period under study.

Speaking from my own experience, I can say that the situation may have improved in some areas, but overall (especially during peak periods), traffic in the city centre is still congested. Unfortunately, on the long term (unless there are some radical changes) I expect the situation to get worse in this area. The number of cars in the city is increasing and I predict that the construction of new housing estates will exacerbate the situation in the future. (Previously, before the change of regime, families living on the same plot of land either had no car at all or at most one. In many places, detached houses have been replaced by multi-story, multi-family apartment blocks, and families moving into apartment blocks these days are using two or more cars per family.)

#### **5. How did the demographics of the historic city centre change during the period under review?**

Summarizing the demographic trends in the historic city centre since 1990, the following main conclusions can be drawn. In terms of population, there is a general downward trend, but the rate of decline is steadily decreasing, it also deviates less from the city-wide values. The age structure of the population living in the historic inner city in most cases showed a declining trend, while the educational attainment displayed an upward one and, following the decline after the change of regime, the employment rate followed an upward trend in the first decade of the new millennium.

However, there are significant differences between the particular units of the historic city centre. The traditional Inner City has the most unfavourable age structure, but it is also characterized by a peculiar dichotomy in terms of educational attainment: there is a high proportion of people with tertiary education (mainly for historical reasons), at the same time there is also a high proportion of people with low educational attainment, which may be linked to the adverse employment situation.

The most significant change can be observed in the Western conventional built-up inner residential area. In the post change of the regime period, there has been a significant improvement in the age structure of the population and a positive change in educational attainment and employment figures (the largest improvements transpired here).

Population changes in the North-East traditional residential area basically followed the trends observed in the inner city, with a certain variation in the magnitude of change. The situation in the Wesselényi district (south-east of the city centre) is essentially determined by the fact that most of the district underwent a major redevelopment in the 1980s. As a consequence, in 1990, this part of the city was characterized by a young age structure, favourable educational attainment and high employment rates, in addition to that, changes were moderate (the only exception being the rapid ageing process).

Even so, the impact of urban regeneration processes on demographic conditions is very difficult to assess for a number of reasons. Firstly, due to the way how data are available, the spatial units in the historic city centre are too large and the impact of a project can be lost in the myriad of processes taking place in a larger unit. On the other hand, most of the high-priority residential projects (e.g., Paris Court, condominium developments along the Western Boulevard) took place in the 2010s. At the same time, I believe that the results of the residential developments that took place after the change of regime are reflected in the Western traditional residential data, which also provide figures to support the emergence of gentrification.

## **6. What did the residents of the historic city centre think of the regeneration of the area under study?**

Analysing the results of the surveys, one of the most important conclusions is that the vast majority of respondents have (had) a positive attitude towards the changes in the historic city centre and see (perceive) the developments. The most important thing for the respondents was the renovated and beautified public spaces and buildings, in addition to the clean and tidy environment.

Nonetheless, it can also be noted that respondents are more critical when it comes to their (immediate) living environment. In general, irrespective of housing and living conditions, there is a demand to solve parking problems (increasing the number of parking spaces, reducing parking tariffs), expand green zones, and improve existing parks. While as far as outdoor events at the rehabilitated squares are concerned, respondents expressed different opinions.

What I somewhat anticipated, but was attested more than expected, was the extent to which people living in the city centre are attached to their (regular) living environment. The vast majority of respondents like living in the downtown, (the most frequently mentioned positive features of the downtown is its central location) and

would choose to move to a new place of residence within the downtown again if opportunity arose.

In conclusion, I would say that the city of Debrecen has undergone a transformation (development) in the last three decades that will influence the image of the city and the direction of its development for a long time.

Due to the ongoing and planned investments, and on the basis of the areas for improvement mentioned above, I believe that the transformation of the city centre of Debrecen (the rehabilitation of certain parts of the city centre) is not yet complete, and in certain areas further developments are needed in the future. In my view, there is scope for further research into the currently known (and yet to be formulated) development plans and their subsequent impacts.

I hope that my doctoral dissertation has provided useful, new knowledge, novel, original ideas and overall, a good (starting) basis for further research on the rehabilitation of the city centre of Debrecen and on the development of the city.

## Felhasznált irodalom

1. **Aczél Gábor, 2011:** A Középső-Ferencváros rehabilitációjának értékelő tanulmánya. DLA disszertáció.
2. **Ács István, 1983:** A településrekonstrukció végrehajtásának tanácsai tapasztalatai, Városépítés 1983/5.
3. **Ashworth, Gregory J., 1991:** Heritage planning: Conservation as the management of urban change. Geo Pers, Groningen, p. 150.
4. **Ashworth, Gregory J. – Henry Voogd, 1990:** Selling the city: marketing approaches in public sector urban planning. Belhaven, London, p. 177.
5. **Ashworth, Gregory J. – Henry Voogd, 1997:** A város értékesítése. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, p. 264.
6. **Bajnai László, 2007:** Városfejlesztés. Scholar Kiadó. pp.14-34., 130., 181.
7. **Balogh István, 1996:** A város és társadalma. 1850-1950. In.: Mester Gyula (szerk.): Debrecen ma 1100 év tükrében. Mester Kiadó, Debrecen, pp. 17-36.
8. **Baros Zoltán – Gajdáty Péter, 2008:** A közúti közlekedésből eredő zajterheléshez kapcsolódó lakossági vélemények Debrecen városában. In: Orosz Zoltán – Fazekas István (szerk.): Települési Környezet. Debreceni Egyetemi és Nemzeti Könyvtár Kossuth Egyetemi Kiadója, Debrecen, pp. 134-139.
9. **Barta, Györgyi – Pál Beluszky – Márton Czirfusz – Róbert Györi – György Kukely, 2006:** Rehabilitating the Brownfield Zones of Budapest. Discussion Papers, No. 51. Series editor: Zoltán Gál. Centre for Regional Studies of Hungarian Academy of Sciences, Pécs.
10. **Becsei József, 2007:** A településen belüli társadalom és morfológia. In: Becsei József (szerk.): Átalakuló alföldi városok. Szegedi Tudományegyetem Gazdaság és Társadalomföldrajzi Tanszék, Szeged, pp. 92-112. Eredeti megjelenési hely: Alföldi Tanulmányok XII. 1988, pp. 80-100.
11. **Becsei József – Dövényi Zoltán, 2007:** Megjegyzések az alföldi változásokhoz. In: Becsei József (szerk.): Átalakuló alföldi városok. Szegedi Tudományegyetem Gazdaság és Társadalomföldrajzi Tanszék, Szeged, pp. 113-133.
12. **Béres Csaba, 1996:** A debreceni belváros szociológiai problémái. In: Süli-Zakar István (szerk.): Tanulmányok Debrecen Városföldrajzából II. Kossuth Lajos Tudományegyetem Társadalomföldrajzi Tanszék, Debrecen, pp. 71-88.
13. **Berki Márton, 2014:** Visszatérés a kapitalizmus útjára: a poszt-szocialista városfejlődés főbb jellemzőinek áttekintése. In: Düll Andrea – Izsák Éva (szerk.): Tér-rétegek: Tanulmányok a 21. század térfordulatairól. L'Harmattan, Budapest, pp. 103-119.
14. **Bertolini, Luca, 1998:** Station area redevelopment in five European countries: An international perspective on a complex planning challenge. International Planning Studies, 3 (2), pp. 163-184.
15. **Biczó Gábor, 2005:** Séta a debreceni Kossuth téren, avagy a „vizuális narratológia” gyakorlatban. – In: N. Kovács T. – Böhm G. – Mester T. (szerk.): Terek és szövetek. Újabb perspektívák a városkutatásban. Kijárat Kiadó, Budapest, p. 88.

16. **Bodnár Balázs – Csomós György, 2018:** Az intermodális közösségi közlekedési központ lehetséges hatásai Debrecen fejlődésére. In: *Területi Statisztika*, 58. évf., 5. sz. pp. 505-538.
17. **Borsy Zoltán, 1984:** Debrecen és környékének földrajzi viszonyai. Debrecen története 1963-ig, 1. kötet. (Szerk.: Szendrey István) Debrecen Megyei Városi Tanács VB. Művelődési Osztálya, Debrecen, pp. 13-27.
18. **Castells, Manuel, 1980:** *The Urban Question*. MIT Press, Cambridge, Massachusetts, pp. 381-382.
19. **Couch, Chris – Annkatrin Dennemann, 2000:** Urban regeneration and sustainable development in Britain / The example of the Liverpool Ropewalks Partnership. *Cities*, Vol. 17, No. 2, pp. 137-147.
20. **Couch, Chris – Charles Fraser – Susan Percy (eds.), 2003:** *Urban regeneration in Europe*. Blackwell, Oxford.
21. **Couch, Chris – Olivier Sykes – Wolfgang Börstinghaus, 2011:** Thirty years of urban regeneration in Britain, Germany and France: The importance of context and path dependency. *Progress in Planning*. Vol. 75., No. 1., pp. 1-52.
22. **Csanádi Gábor – Csizmady Adrienne – Kőszeghy Lea – Tomay Kyra, 2007:** A városrehabilitáció társadalmi hatásai Budapesten. In: Enyedi György (szerk.): *A történelmi városközpontok átalakulásának társadalmi hatásai*. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest, pp. 93-118.
23. **Csanádi Gábor – Csizmady Adrienne – Kőszeghy Lea – Tomay Kyra, 2009:** *Társadalom – Tér – Szerkezet*. Eötvös Lóránd Tudományegyetem Társadalomtudományi Kar, Városi és Regionális Kutatások Központja, Budapest.
24. **Csanádi Gábor – Csizmady Adrienne – Olt Gergely, 2012:** *Átváltozóban*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest.
25. **Csapó Tamás, 2005a:** A magyar városok településmorfológiája. Savaria University Press, Szombathely.
26. **Csapó Tamás, 2005b:** A magyar városok szerkezetének átalakulása a rendszerváltozás után. *Földrajzi Közlemények CXXIX (LIII.) 1-2.*, pp. 65-81.
27. **Csapó Tamás – Kozma Katalin – Lenner Tibor, 2015:** Győr településmorfológiája. In: Csapó Tamás (főszerk.): *Településföldrajzi tanulmányok, 2015. IV. évf. 1. sz.* pp. 17-34.
28. **Csizmady Adrienne, 2010:** A belső városrészek átalakulása. In: *Város Tervező Társadalom*. SÍK Kiadó, Budapest, pp. 399-401.
29. **Csomós György – Kulcsár Balázs, 2011:** Urbanizáció a 21. században: Határtalan városnövekedés. In: *Debreceni Műszaki Közlemények, 2011/3*
30. **Csomós György – Farkas Jenő Zsolt – Kovács Zoltán, 2020:** Access to urban green spaces and environmental inequality in post-socialist cities. In: *Hungarian Geographical Bulletin*, Vol. 69., 2020. No. 2., pp. 191-207.
31. **Csósz Ildikó, 2009:** Tilalmak és településrendezési kötelezések – mint sajátos jogintézmények – használata Hajdú-Bihar megye településeinek szabályozási terveiben. Szakdolgozat, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építészmérnöki Kar, Urbanisztika tanszék. pp. 14., 17.

32. **Debrecen Megyei Jogú Város Idegenforgalmi Konceptiója és Fejlesztési Programja.** Debrecen, 2004.  
<http://srvcom.debrecen.hu/testulet/dokumentumok/hatrend/2004/291~2004Kh.pdf>
33. **Debrecen Megyei Jogú Város Fejlesztési Programja 2007-2013.** Helyzetfeltárás  
[http://portal.debrecen.hu/upload/File/Gazdasag/koncepcio/varosfejlesztisiprogram2007\\_13.pdf](http://portal.debrecen.hu/upload/File/Gazdasag/koncepcio/varosfejlesztisiprogram2007_13.pdf)
34. **Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzatának** sajtóanyaga, illetve sajtóközleménye
35. **Debrecen Megyei Jogú Város Városrehabilitációs Stratégiája és Programja.** Cívus Ház Zrt., 2006.
36. **Denzer, Vera – Susanne Heydenreich, 2007:** A belváros (City) felértékelődése – a lipcsei „Graphisches Viertel” példája. In: Városfejlődés és városrehabilitáció. Budapesti és lipcsei tapasztalatok. Szerk.: Kondor Attila Csaba és Egedy Tamás. Magyar Földrajzi Társaság, Budapest, pp. 81-86.
37. **Egedy Tamás, 2005:** A városrehabilitáció hatásai a lakásmobilitásra és a társadalmi mozgásfolyamatokra. In: Városrehabilitáció és társadalom. Tanulmánykötet. Szerk.: Egedy Tamás. Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, 103-158. old.
38. **Egedy Tamás – Kovács Zoltán, 2005:** A városrehabilitáció néhány elméleti kérdése. In: Városrehabilitáció és társadalom. Tanulmánykötet. Szerk.: Egedy Tamás. Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest. 9-20. old.
39. **Egedy Tamás – Kovács Zoltán – Székely Gáborné – Szemző Hanna, 2005:** Fővárosi rehabilitációs programok és eredmények. In: Városrehabilitáció és társadalom. Tanulmánykötet. Szerk.: Egedy Tamás. Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest. 175-188. old.
40. **Egedy Tamás, 2008:** A városrehabilitáció lehetséges hatásai a helyi társadalomra és az életminőségre. Esettanulmány a középső-józsefvárosi Mátyás tér felújításának várható hatásairól. In: Alföldi György – Kovács Zoltán (szerk.): Városi Zöld Könyv – Urban Green Book. ÉTK – MTAFKI – RÉV8, Budapest. pp. 26-50.
41. **Egedy Tamás, 2009:** Városrehabilitáció és életminőség. Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest.
42. **Egedy Tamás, 2010:** A városrehabilitáció társadalmi hatásai. In: Mezei István – Dušan Barabas (főszerk.): Földrajzi szemelvények határok nélkül; napjaink magyar és szlovák természet-, társadalom- és gazdaságföldrajzi írásaiból. MTA Regionális Kutatások Központja (Pécs), Térségfejlesztési Kutatások Osztálya (Budapest), pp. 83-87.
43. **Egedy, Tamás – Kay Smith, 2016:** Old and New Residential Neighbourhoods as Creative Hubs in Budapest. Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft [Annals of the Austrian Geographical Society], Vol. 158, pp. 85-108.
44. **Egolum, Charles Chukwunwike – Fidelis Ifeanyi Emoh, 2017:** The issues and challenges of urban renewal in a developing economy. In: International Journal

of Development and Economic Sustainability; Vol.5, No.1, pp. 32-44, February 2017.

45. **Ekéné Zamárdi Iona, 1998:** A kereskedelem helyzete, változása Debrecenben. In: Süli-Zakar István (szerk.): Tanulmányok Debrecen Városföldrajzából III. Kossuth Lajos Tudományegyetem Társadalomföldrajzi Tanszék, Debrecen. pp. 71-82.
46. **Enyedi György, 1984a:** Az urbanizációs ciklus és a magyar településhálózat átalakulása. Akadémiai székfoglaló: 1982. december 6. Budapest: Akadémiai Kiadó, 1984. 37 p. (Értekezések, Emlékezések).
47. **Enyedi György, 1984b:** Az európai városnövekedés szakaszai. – Valóság, 27. 1984. I. 111-133. p.
48. **Enyedi György, 1988:** A városnövekedés szakaszai. Akadémia Kiadó, Budapest.
49. **Enyedi György, 1998:** Transformation in Central European Postsocialist Cities. Discussion Papers, No. 21. Series editor: Hrubí, László. Centre for Regional Studies of Hungarian Academy of Sciences, Pécs.
50. **Enyedi György, 2003:** Városi világ – Városfejlődés a globalizáció korában. Habilitált előadások 4. A 2002. november 7-én a Pécsi Tudományegyetemen tartott díszdoktori székfoglaló előadás szerkesztett változata. Pécsi Tudományegyetem Közgazdaság-tudományi Kara, Pécs.
51. **Enyedi György, 2007:** A város szíve. In: Enyedi György (szerk.): A történelmi városközpontok átalakulásának társadalmi hatásai. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. pp. 11-21.
52. **Enyedi György, 2011:** The Stages of Urban Growth. In: Szirmai Viktória (ed.): Urban Sprawl in Europe. Similarities or differences? AULA Kiadó., Budapest. pp. 45-62.
53. **Enyedi György, 2012:** Városi világ. Akadémiai Kiadó, Budapest.
54. **Erő Zoltán, 2005:** Műemlékvédelem és városfejlődés. In: Városrehabilitáció és társadalom. Tanulmánykötet. Szerk.: Egedy Tamás. Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest. 269-287. old.
55. **EUR – Lex, Access to European Union law.** Régiók Bizottsága véleménye – A városrehabilitáció szerepe az európai városfejlesztésben. Brüsszel, 2010.  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A52010AR0098>
56. **Euro-Régió Ház Kht., 2008:** Debrecen Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája.  
[http://portal.debrecen.hu/upload/File/Gazdasag/varosrehabilitacio/IVS\\_Debrecen\\_20080407.pdf](http://portal.debrecen.hu/upload/File/Gazdasag/varosrehabilitacio/IVS_Debrecen_20080407.pdf)
57. **Filippinyi Gábor – Papp József, 1997:** A városépítés története 1944-1990. Debrecen története. Tanulmányok Debrecen 1944 utáni történetéből, 5. kötet. (Szerk.: Veress Géza) Csokonai Kiadó, Debrecen. pp. 85-120.
58. **Fodróczy Zsuzsanna, 2012:** Railway Stations as New Urban Centres: Railway Station Developments in the Heart of Metropolitan Regions. In: Viktória Szirmai – Heinz Fassmann (eds): Metropolitan Regions in Europe. HVG Press Kiadó, Budapest, pp. 133-162.

59. **Förster, W., 2004:** Stadterneuerung – der Wiener Weg. Urban Renewal – The Viennese Way. Sterk, pp. 9-26.
60. **Franz, Yvonne, 2011:** Gentrification Trends in Vienna. In: Szirmai Viktória (ed.): Urban Sprawl in Europe. Similarities or differences? AULA Kiadó, Budapest. pp. 189-208.
61. **Füller, Henning – Boris Michel, 2013.:** 'Stop Being A Tourist!' New dynamics of urban tourism in Berlin-Kreuzberg. Manuscript for publication in International Journal for Urban and Regional Research (14.02.2013)
62. **Gellér Ferenc, 1989:** Debrecen belvárosának rekonstrukciója 1988. Kézirat, lezárva 1989. január 23.
63. **Ginsburg, Norman, 1999:** Putting the social into urban regeneration policy. In: Local Economy, vol. 14, 1: pp. 55-71.
64. **Gömöry János, 2007:** Egy városrész új szerepe az urbanista szemével. In: Berkecz Balázs (szerk.): A kulturális negyed mint városfejlesztési stratégia. Európa Centrum Kht., Pécs, pp. 100-102.
65. **Grubbauer, Monika, 2013:** A városi változás átfogóbb fogalma felé: A poszt-szocialista urbanizáció és a városelmélet összekapcsolása. In: Jelinek Csaba – Bodnár Judit – Czirfusz Márton – Gyimesi Zoltán (szerk.): Kritikai városkutatás. L'Harmattan Kiadó. pp. 480-504. A mű eredeti címe és megjelenési helye: Grubbauer, Monika, 2012: Toward a More Comprehensive Notion of Urban Change: Linking Post-Socialist Urbanism and Urban Theory. In Chasing Warsaw. Socio-Material Dynamics of Urban Change since 1990. Szerk.: Grubbauer, M., Kusiak, J. Campus, Frankfurt, 35-60.
66. **Gulyás Gábor, 2002:** Otthon Debrecenben 1998-2002, Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata, Debrecen, 2002.
67. **Hadjri, Karim – Isaiyah Oluremi Durosaiye – Gábor Csanádi – Adreinne Csizmady – Gergely Olt – Mirjana Devetakovic – Tatjana Mrdjenovic – Viera Jokloya – Leandro Madrozo – Elina Krasilnikova – Larisa Kuzina, 2015:** A critical analysis of urban regeneration programmes in Europe. In: Conference: Housing – A critical Perspective; Architecture MPS; Liverpool University; Liverpool John Moores University. Liverpool: 08-09 April, 2015.
68. **Hall, Peter, 1992:** Urban and Regional Planning. Routledge, London and New York.
69. **Hanson, Royce (ed.), 1983:** Rethinking Urban Policy: Urban Development in an Advanced Economy. National Academies Press, Washington.
70. **Harvey, David, 2013:** Rugalmas felhalmozás az urbanizáción keresztül. Megjegyzések az amerikai városok „posztmodernizmusáról”. In: Jelinek Csaba – Bodnár Judit – Czirfusz Márton – Gyimesi Zoltán (szerk.): Kritikai városkutatás. L'Harmattan Kiadó. pp. 115-141. A mű eredeti címe és megjelenési helye: Harvey, David, 1990: Accumulation through Urbanization. Reflections on „Post-Modernism” in the American City. Perspecta, 26: 251-272.
71. **Hofmeister, Burkhard, 1980:** Stadtgeographie. Das geographische Seminar. Georg Westerman Verlag, Braunschweig, p. 5.
72. **Hünemeyer, Vanessa R., 2012:** Urban regeneration by large-scale urban projects: Case studies from Budapest and Liverpool. In: Metropolitan Regions

- in Europe. Eds.: Viktória Szirmai and Heinz Fassmann. HVG Press Kiadó, Budapest, pp. 54-82.
73. **Indergaard, Michael, 2009:** What to make of New York new economy? The politics of the creative field. *Urban Studies*, 46 (5-6) 1063-1093.
  74. **Jacobs, Brian – Clive Dutton, 2000:** Social and Community Issues. In: Peter Roberts – Hugh Sykes (eds.): *Urban Regeneration: A Handbook*. Sage Publications Ltd., London – New Delhi
  75. **Jankó Ferenc, 2005:** Történelmi városnegyedek sorsa – tapasztalatok és tanulságok Sopronban. In: *Városrehabilitáció és társadalom*. Tanulmánykötet. Szerk.: Egedy Tamás. Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest. 289-305. old.
  76. **Jankó Ferenc, 2010:** Városfelújítás Pécs és Győr történelmi belvárosában. In: Mezei István – Dušan Barabas (főszerk.): *Földrajzi szemelvények határok nélkül; napjaink magyar és szlovák természet-, társadalom- és gazdaságföldrajzi írásaiból*. MTA Regionális Kutatások Központja (Pécs), Térségfejlesztési Kutatások Osztálya (Budapest), pp. 88-92.
  77. **Jankó Ferenc, 2012:** Urban Renewal of Historic Towns in Hungary: Results and Prospects for Future in European Context. In: Tamás Csapó and András Balogh (eds.): *Development of the Settlement Network in the Central European Countries. Past, Present and Future*. Springer-Verlag Berlin Heidelberg, pp. 161-174.
  78. **Jalaludin, Bin – Michelle Maxwell – Basema Saddik – Elizabeth Lobb – Roy Byun – Rodrigo Gutierrez – John Paszek, 2012:** A pre-and-post study of an urban renewal program in a socially disadvantaged neighbourhood in Sydney, Australia. *BMC Public Health*, 12, 1,
  79. **Jelinek Csaba – Bodnár Judit – Czirfusz Márton – Gyimesi Zoltán, 2013:** Kritikai városkutatás. L'Harmattan Kiadó.
  80. **Jelinek Csaba, 2019:** A városrehabilitáció korszakai Magyarországon: Az állam szerepe marginális városi terek (újra)termelésében. *Tér és Társadalom*, 2019., 33. évf., 4. szám.
  81. **Kádár, Bálint, 2012:** Spatial Patterns of Urban Tourism in Vienna, Prague and Budapest. – In: V. Szirmai – H. Fassmann (szerk.): *Metropolitan Regions in Europe*. HVG Press Kiadó, Budapest, pp. 277-312.
  82. **Kearns, Ade – Elise Whitley, 2018:** Perceived neighborhood ethnic diversity and social outcomes: Context-dependent effects within a postindustrial city undergoing regeneration. *Journal of Urban Affairs*, Vol. 40, No. 2, pp. 186-208.
  83. **Kecskés Tibor, 2011:** Debrecen városfejlődése a rendszerváltás után. – In: Süli-Zakar I. (szerk.): “Falvaink sorsa” és “A városnövekedés szakaszai”. Tisztelgés a 80 éves Enyedi György akadémikus előtt. Debreceni Egyetem Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen, pp. 133-140.
  84. **Kecskés Tibor, 2014:** Debrecen belvárosának rehabilitációja az 1990-es évektől napjainkig – In: *Debreceni Szemle 2014/1*. pp. 15-25. Elektronikus kiadás, forrás: [http://szemle.unideb.hu/wordpress/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/527\\_2014-09-27.PDF](http://szemle.unideb.hu/wordpress/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/527_2014-09-27.PDF)

85. **Kecskés Tibor, 2015a:** Debrecen városfejlődése az I. világháború éveiben (A város háborús földrajza) – In: Angi János – Lakner Lajos (szerk.): A Debreceni Déri Múzeum Évkönyve 2015, Déri Múzeum, Debrecen. pp. 87-97.
86. **Kecskés, Tibor, 2015b:** The regeneration of Debrecen city centre and its effect on the functional zones. In: Kordel, Z. – Josan, I. – Wiskulski, T. (eds.): Geography for Society. Editura Universităţii din Oradea, Oradea, pp. 45-69.
87. **Kecskés, Tibor, 2018:** The regeneration of a Hungarian city centre from the 1990s till nowadays – In: Analele Universităţii din Oradea, Seria Geografie (Annals of the University of Oradea, Geography Series), Year XXVIII, no. 1/2018 (June), pp. 54-71. Article no. 281105-764, ISSN 1221-1273, E-ISSN 2065-3409
88. **Kecskés, Tibor – Kozma, Gábor, 2020:** City centre residents' opinion on inner quarter renewal: A central European case study. – In: Folia Geographica, Volume 62, No. 1, 95-111., Paper No. 20-62/1-549; ISSN 1336-6157 (hard copy), ISSN 2454-1001 (online)
89. **Keresztély Krisztina, 2007:** Kulturális fejlesztések és fenntartható városrehabilitáció. In: Enyedi György (szerk.): A történelmi városközpontok átalakulásának társadalmi hatásai. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. pp. 171-197.
90. **Kohlbacher, J. – Reeger, U., 2010:** Housing Integration of Immigrants in Vienna – Equal Opportunities? In: Fassmann, H. – Franz, Y. (eds.): Integration Policies at the Local Level: Housing Policies for Migrants. ISR Forschungsbericht 36. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften.
91. **Kondor Attila Csaba, 2007:** A városrehabilitáció fő színterei – egy megvalósult projekt bemutatása – In: Kondor Attila Csaba – Egedy Tamás (szerk.): Városfejlődés és városrehabilitáció. Budapesti és lipcsei tapasztalatok. Magyar Földrajzi Társaság, Budapest, pp. 73-80.
92. **Korompai Gábor, 1994:** Debrecen közlekedésföldrajzi helyzete: helyi- és átmenő forgalom. Tanulmányok Debrecen Városföldrajzából I. (Szerk.: Süli-Zakar István) Kossuth Lajos Tudományegyetem Társadalomföldrajzi Tanszék, Debrecen. pp. 159-185.
93. **Kovács Tibor, 1998:** A debreceni lakosság térbeli szegregációja. In: Süli-Zakar István (szerk.): Tanulmányok Debrecen Városföldrajzából III. Kossuth Lajos Tudományegyetem Társadalomföldrajzi Tanszék, Debrecen. pp. 121-133.
94. **Kovács Zoltán – Wiessner, Reinhard, 2007:** Budapest és Lipcse városfejlődésének általános jellemzői: történelmi örökség és a jelenlegi folyamatok. In: Kondor Attila Csaba – Egedy Tamás (szerk.): Városfejlődés és városrehabilitáció. Budapesti és lipcsei tapasztalatok. Magyar Földrajzi Társaság, Budapest. pp. 5-11.
95. **Kovács Zoltán, 2008:** A városi táj átalakulása Magyarországon a rendszerváltás után. In: Orosz Zoltán – Fazekas István (szerk.): Települési Környezet. Debreceni Egyetemi és Nemzeti Könyvtár Kossuth Egyetemi Kiadója, Debrecen, pp. 14-20.
96. **Kozma Gábor, 1993:** Az image-építés helyzete Groningenben és Debrecenben. – Acta Geographica Debrecina 1991-1992. Tomus XXX-XXXI. pp. 209-235.

97. **Kozma Gábor, 1994a.:** A lakóterület- és népességszám változások Debrecenben az 1930-as évek vége és 1990 között. Tanulmányok Debrecen Városföldrajzából I. (Szerk.: Süli-Zakar István) Kossuth Lajos Tudományegyetem Társadalomföldrajzi Tanszék, Debrecen. pp. 83-102.
98. **Kozma Gábor, 1994b.:** Debrecen városszerkezetének változása az 1930-as évek vége és 1990 között. Egyetemi doktori értekezés; Kossuth Lajos Tudományegyetem Társadalomföldrajzi Tanszék, Debrecen.
99. **Kozma Gábor, 1998:** A lakókörnyezethez való viszony Debrecen különböző városrészeiben. In: Süli-Zakar István (szerk.): Tanulmányok Debrecen Városföldrajzából III. Kossuth Lajos Tudományegyetem Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék, Debrecen. pp. 135-158
100. **Kozma Gábor, 1999:** A városmarketing elemeinek alkalmazása Debrecenben a rendszerváltozás után. *Studia Geographica* 7. A Kossuth Lajos Tudományegyetem Földrajzi Tanszékeinek Kiadványa, Debrecen.
101. **Kozma Gábor, 2005:** Terület- és településmarketing. Geográfus és földrajz tanár szakos hallgatók számára. Debreceni Egyetem Kossuth Egyetemi Kiadója, Debrecen.
102. **Kozma Gábor, 2016:** A debreceni lakóterületek II. világháború utáni fejlődésének társadalomföldrajzi vizsgálata. Didakt Kiadó, Debrecen.
103. **Kőszegfalvi György, 1997:** Urbanisztika. Urbanizáció – Városfejlődés. Janus Pannonius Tudományegyetem Természettudományi Kar Általános Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék, Pécs.
104. **Központi Statisztikai Hivatal Hajdú-Bihar Megyei Igazgatósága, 2003:** A nagyvárosok belső tagozódása Debrecen.
105. **Kubánková, Jana, 2019:** European Housing-Estate Urban Renewals: The Choice of the Spatial Toolkit. In: Melinda Benkő (ed.): Facing Post-Socialist Urban Heritage; DOCONF2019. Department of Urban Planning and Design, Faculty of Architecture, Budapest University of Technology and Economics (BME), pp. 90-93.
106. **Kunc, Josef – Josef Navrátil – Petr Tonev – Bohumil Frantál – Petr Klusáček – Stanislav Martinát – Marek Havliček – Jakub Černík, 2014:** Perception of urban renewal: Reflexions and coherences of socio-spatial patterns (Brno, Czech Republic). *Geographia Technica*, 9, 1, 66-77.
107. **Lados Mihály, 1999:** A városnövekedés szakaszai – urbanizációs ciklusok. In: Rechnitzer János (szerk.): Fejezetek a regionális gazdaságtan tanulmányozásához. MTA Regionális Kutatások Központja, Győr-Pécs, pp. 186-210.
108. **Leary-Owhin, Michael, 2018:** Proof of Evidence Aylesbury Estate Compulsory Purchase Order (2014), APP/NPCU/CPO/A5840/74092RD, London Borough of Southwark, Public Inquiry January 2018.
109. **Lees, Loretta, 2003:** Super-gentrification: The Case of Brooklyn Heights, New York City. *Urban Studies*, Vol. 40, No. 12. pp. 2487-2509.
110. **Lukovich Tamás – Soóki-Tóth Gábor, 2002:** A London-Docklands-fiasco. In: Városváltozatok. Összeült urbanisztikai írások. Szerk.: Lukovich Tamás. Pallas Stúdió, Budapest, 67-70. old.

- 111. Mansilla, José A. – Claudio Milano, 2019:** Becoming centre: tourism placemaking and space production in two neighborhoods in Barcelona. *Tourism Geographies*
- 112. Martonné Erdős Katalin – Vasvári Mária, 2013:** Debrecen turisztikai fejlesztései és azok hatásai az ezredforduló után. – In.: Kozma Gábor (szerk.): *Emberközpontú társadalomföldrajz*. DIDAKT Kft., Debrecen, pp. 100-112.
- 113. Meggyesi Tamás, 1994:** A XX. század urbanisztikájának története. *Településtudományi Felsőoktatási Füzetek*. Budapest.
- 114. Meggyesi Tamás, 2005:** A 20. század urbanisztikájának útvesztői. TERC, Budapest.
- 115. Mehdipanah, Roshanak – Giulia Marra – Giulia Melis – Elena Gelormino, 2017/2018:** Urban renewal, gentrification and health equity: a realist perspective. *European Journal of Public Health*, 2018, Vol. 28, No. 2, 243-248.
- 116. Mendöl Tibor, 1936:** Alföldi városaink morfológiája. In.: *Közlemények a Debreceni Tisza István Tudományegyetem Földrajzi Intézetéből*, 1. sz. Debrecen, pp. 3-44.
- 117. Mendöl Tibor, 1944., 2000:** Város a Kárpát-medencében. A mű eredeti címe: *Die Stadt im Karpatenbecken*. Eredeti megjelenési hely és idő: *Különnyomat A Magyar Földrajzi Társaság Nemzetközi Folyóiratából / Földrajzi Közlemények* LXXI. évf. 1943. 1-2. sz., Budapest, 1944. A 2000-ben kiadott művet szerkesztette: Becsei József, kiadta: Nagyszénás Nagyközség Önkormányzata.
- 118. Mendöl Tibor, 1963:** Általános településföldrajz. Akadémia Kiadó, Budapest.
- 119. Mengüsoğlu, Nuran – Esin Boyacıoğlu, 2013:** Reuse of industrial built heritage for residential purposes in Manchester. *METU JFA* 2013/1. pp. 117-138.
- 120. Michalkó Gábor, 1999:** A városi turizmus elmélete és gyakorlata. MTA Földrajztudományi Kutató Intézet, Budapest, pp. 26-27., 114-116.
- 121. Michalkó Gábor, 2007:** Magyarország modern turizmusföldrajza. Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs, pp. 128-130., 262.
- 122. Mikle Kinga Melinda, 2005:** A városrehabilitáció és a zöldterületek viszonya Budapesten. In: *Városrehabilitáció és társadalom*. Tanulmánykötet. Szerk.: Egedy Tamás. Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, 189-200. old.
- 123. Mikolás Tibor, 1973:** Új építészeti együttesek Debrecenben. *Városépítés*, 1973. 2. sz., 11-14. old.
- 124. Módy György, 1984:** A falutól a mezővárosig. Debrecen története 1963-ig, 1. kötet. (Szerk.: Szendrey István) Debrecen Megyei Városi Tanács VB. Művelődési Osztálya, Debrecen. pp. 99-129.
- 125. Monyók, Bence – Kecskés Tibor – Kozma Gábor, 2020:** The relationship between heritage products and tourism in the development documents of towns in Hajdú-Bihar county. In: *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 2020, Vol. 28, No. 1, 257-267.
- 126. Mózes Mihály – Bartha Róbert – Orvos Erzsébet, 1991:** A Hajdú Megyei Építőipari Vállalat története (1968-1985). In: *Gazdag István (szerk.): Hajdú Megyei Állami Építőipari Vállalat története*. Debrecen, pp. 143-216.

127. **Nagy Erika, 1999:** Fall and Revival of City Centre Retailing: Planning an Urban Function in Leicester, Britain. Centre for Regional Studies of Hungarian Academy of Sciences, Discussion Papers, No. 26, Pécs,
128. **Navratil, Josef – Kamil Picha – Stanislav Martinat – Paul C. Nathanail – Kamila Tureckova – Andrea Holesinska, 2018:** Resident's preferences for urban brownfield revitalization: Insights from two Czech cities. In: Land Use Policy, Vol. 76, July 2018. pp. 224-234.
129. **Nyseth, Torill – Johanne Sognnæs, 2012:** Preservation of old towns in Norway: Heritage discourses, community processes and the new cultural economy. Cities, Vol. 31, April 2013. pp. 69-75.
130. **Nofre, Jordi – Emanuele Giordano – Adam Eldridge – João C. Martins – Jorge Sequera, 2017:** Tourism, Nightlife and Planning: Challenges and opportunities for community liveability in Barceloneta. Tourism Geographies
131. **O'Brien, Margaret – M. Rustin – J. Greenfield, 2000:** *Childhood Urban Space and Citizenship: Child-sensitive Urban Regeneration*. London: University of North London Faculty of Environmental and Social Sciences.
132. **OTP Hungaro-Projekt Kft., 2009:** Debrecen Belváros Funkcióbővítő Városrehabilitáció Akcióterületi Terv  
[http://portal.debrecen.hu/upload/File/Gazdasag/varosrehabilitacio/Debrecen\\_Belvaros\\_ATT\\_090901\\_mod.pdf](http://portal.debrecen.hu/upload/File/Gazdasag/varosrehabilitacio/Debrecen_Belvaros_ATT_090901_mod.pdf)
133. **Papp József, 2014:** Debrecen építészete a századforduló évtizedeiben. In: Radics Kálmán (sorozatszerkesztő): A Hajdú-Bihar Megyei Levéltár Évkönyve XXXIII., Magyar Nemzeti Levéltár Hajdú-Bihar Megyei Levéltára, Debrecen, pp. 7-41.
134. **Popa, Nicolae – Vincent Veschambre, 2008:** Economic development and urban regeneration in Romania: The example of Timișoara city. Romanian Review on Political Geography, 10<sup>th</sup> year, no. 2., pp. 40-53.  
[http://rrgp.uoradea.ro/art/2008-2/04\\_Popa.pdf](http://rrgp.uoradea.ro/art/2008-2/04_Popa.pdf)
135. **Ramond, Isabelle, 1998:** A „nyugatiak” szerepe Budapest társadalmi életében. In: Budapest – nemzetközi város. Szerk.: Glatz Ferenc. Magyar Tudományos Akadémia, Budapest, pp. 221-238.
136. **Regionális Fejlesztési Operatív Programok (ROP) Irányító Hatóság:** Városrehabilitáció a Regionális Operatív Programokban.  
[file:///C:/Users/Tibor/Downloads/varosrehabilitacio\\_ROP-1.pdf](file:///C:/Users/Tibor/Downloads/varosrehabilitacio_ROP-1.pdf)
137. **Riegler, Johannes, 2012:** Competitiveness vs. Social Balance: Gentrification as Urban Policy in Cases in Budapest and Vienna. In: Viktória Szirmai – Heinz Fassmann (eds): Metropolitan Regions in Europe. HVG Press Kiadó, Budapest, pp. 21-53.
138. **Roberts, Peter, 2000:** The evolution, definition and purpose of urban regeneration. In: Peter Roberts and Hugh Sykes, eds. Urban Regeneration: A Handbook. London: Sage Publications. pp. 9-36.
139. **Rózsa Péter, 2004:** Város és környezet. Bevezetés a települések környezettanába. Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen, pp. 147-151.
140. **Sailer-Fliege, Ulrike, 1996:** Átalakulások Debrecen lakáshelyzetében és társadalmának térszerkezetében. In: Süli-Zakar István (szerk.): Tanulmányok

- Debrecen Városföldrajzából II. Kossuth Lajos Tudományegyetem Társadalomföldrajzi Tanszék, Debrecen, pp. 5-23.
141. **Santos, João Rafael, 2019:** Public Space, Tourism and Mobility: Projects, Impacts and Tensions in Lisbon's Urban Regeneration Dynamics. *The Journal of Public Space*, Vol. 4 n. 2
  142. **Sápi Lajos, 1972:** Debrecen település és építéstörténete. *A Déri Múzeum Baráti Köre* 10. kiadványa, Debrecen.
  143. **Sápi Lajos, 1981:** A település fejlődése. Debrecen története 1963-1849, 2. kötet. (Szerk.: Rác István) Debrecen Megyei Városi Tanács VB. Művelődési Osztálya, Debrecen. pp. 70-88.
  144. **Sápi Lajos, 1986:** Településtörténeti sajátosságok. Debrecen története 1919-1944, 4. kötet. (Szerk.: Tokody Gyula) Debrecen Megyei Városi Tanács V.B. Művelődési Osztálya, Debrecen. pp. 153-161.
  145. **Seo, J. K., 2002:** Re-urbanisation in Regenerated Areas of Manchester and Glasgow: New Residents and the Problem of Sustainability. *Cities*, Vol. 19, Issue 2, pp. 113-121.
  146. **Smith, Melanie Kay – Tamás Egedy – Adrienne Csizmady – András Jancsik – Gergely Olt – Gábor Michalkó, 2017:** Non-planning and tourism consumption in Budapest's inner city. In: *Tourism Geographies / An International Journal of Tourism Space, Place and Environment*.
  147. **Soóki-Tóth Gábor, 2005:** Városrehabilitáció az Európai Unióban. In: *Városrehabilitáció és társadalom. Tanulmánykötet.* Szerk.: Egedy Tamás. Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, 63-70. old.
  148. **Sutton, Stacey A., 2008:** Urban Revitalization in the United States: Policies and Practices. Final Report; United States Urban Revitalization Research Project (USURRP).
  149. **Süli-Zakar István (szerk.), 1994:** Debrecen fejlesztési elképzelései. Debreceni Regionális Gazdaságfejlesztési Alapítvány, Debrecen.
  150. **Süli-Zakar István, 1996:** Debrecen gazdaságának és településszerkezetének történeti-földrajza. In: Süli-Zakar István (szerk.): *Tanulmányok Debrecen Városföldrajzából II. Kossuth Lajos Tudományegyetem Társadalomföldrajzi Tanszék*, Debrecen. pp. 149-265.
  151. **Süli-Zakar István, 1997:** Debrecen a regionális központ. Debrecen története. *Tanulmányok Debrecen 1944 utáni történetéből*, 5. kötet. (Szerk.: Veress Géza) Csokonai Kiadó, Debrecen. pp. 39-84.
  152. **Süli-Zakar István – Teperics Károly – Ekéné Zamárdi Ilona – Kozma Gábor, 2005:** A kulturális gazdaság szerepe Debrecen versenyképességének fokozásában. – In: Enyedi Gy. – Keresztély K. (szerk.): *A magyar városok kulturális gazdasága.* MTA Társadalomkutató Központ, Budapest, pp. 179-216.
  153. **Süli-Zakar István (témavezető), 2007:** A Fónix Rendezvényszervező Kht. szerepe Debrecen kulturális gazdaságában. Róna-Régió Kft., Debrecen, pp. 4-8.
  154. **Süli-Zakar István – Kecskés Tibor, 2014:** Tourist and cultural economy of the historical towns from the point of view of towns' rehabilitation (example of Debrecen). – In.: Radics, Zs. – Péntes, J. (ed.): *Enhancing competitiveness of V4 historic cities to develop tourism.* DIDAKT Kft., Debrecen, pp. 194-220.

- 155. Süli-Zakar, István – Kecskés Tibor, 2016:** Cultural economy and the new bases of Debrecen's development. – In: Studii Europene nr. 7. Chişinău, pp. 59-84. (ISSN 2345-1041) Elektronikus formában elérhető: <http://www.studiiu.org/files/publications/Studii%20Europene%20nr.%207-71497.pdf>
- 156. Sýkora, Luděk - Bouzarovski, Stefan, 2012:** Multiple Transformations: Conceptualising the Post-Communist Urban Transition. Urban Studies, Vol. 49, No. 1, 43-60. [http://www.unipo.sk/public/media/16170/SykoraBouzarovski\\_2012\\_UrbanStudies\\_49\\_1\\_MultipleTransitions.pdf](http://www.unipo.sk/public/media/16170/SykoraBouzarovski_2012_UrbanStudies_49_1_MultipleTransitions.pdf)
- 157. Szarvas Rita, 2007:** Egy beruházási projekt megvalósítása és finanszírozása a KEVIÉP Kft.-nél. Debreceni Egyetem Közgazdaságtudományi Kar. <https://dea.lib.unideb.hu/dea/bitstream/handle/2437/2538/szakdolgozat.pdf;jsessionid=EEF05889E50538FBF520455657518033?sequence=1>
- 158. Szendrey István, 1984:** Debrecen, a mezőváros. Debrecen története 1963-ig, 1. kötet. (Szerk.: Szendrey István) Debrecen Megyei Városi Tanács VB. Művelődési Osztálya, Debrecen. pp. 131-311.
- 159. Szilágyiné Bíró Edit, 1995:** Helyzetkép Debrecen főbb városrészeiről. KSH Hajdú-Bihar Megyei Igazgatósága, Debrecen, 27-29. old.
- 160. Szilassi Péter – Ronczyk Levente, 2013:** Városökológia, Településinformatika (digitális tankönyv)
- 161. Szinyei Béla, 1998:** Épített környezet Magyarországon. Kereskedelmi és Gazdasági Főiskola, Szolnok.
- 162. Szirmai Viktória, 2007:** A magyar történelmi belvárosok társadalmi sajátosságai. In: Enyedi György (szerk.): A történelmi városközpontok átalakulásának társadalmi hatásai. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. pp. 23-51.
- 163. Szokolay Örs, 1973:** Változások Debrecen városszerkezetében. Városépítés, 1973. 2. sz., 7-10. old.
- 164. Szűcs István, 1975:** A városrekonstrukció társadalmi indokoltságának kérdéséhez. Városépítés, 1975. 1. sz., 12-13. old.
- 165. Tallon, Andrew, 2013:** Urban regeneration in the UK. Routledge, London – New York.
- 166. Temelová, Jana – Nina Dvořáková, 2012:** Residential satisfaction of elderly in the city centre: The case of revitalizing neighbourhoods in Prague. *Cities*, 29, 310-317.
- 167. Timár Judit – Nagy Erika, 2007:** A középvárosi dzsentrifikáció és társadalmi hatásai a poszt szocialista Magyarországon. In: Enyedi György (szerk.): A történelmi városközpontok átalakulásának társadalmi hatásai. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. pp. 293-317.
- 168. Timár Lajos, 1993:** Vidéki városlakók: Debrecen társadalma, 1920-1944. Magvető, Budapest.
- 169. Tomay Kyra, 2010:** Városrehabilitációs modellek a rendszerváltást követően. In: Város Tervező Társadalom. SÍK Kiadó, Budapest. 76-82. old.

- 170. Tóth, Anett K. – Barbara Keszei – Andrea Düll, 2014:** From a Jewish quarter into a creative district. In: Marques, L. and Richards, G. (eds.) Creative Districts around the World, Breda, NHTV, pp. 111-118.
- 171. Tóth Zoltán, 1997:** A települések világa. Ponte Press Kiadó, Pécs.
- 172. Tóth Zoltán, 2007:** Pécs belvárosának átalakulása. In: Enyedi György (szerk.): A történelmi városközpontok átalakulásának társadalmi hatásai. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. pp. 247-260.
- 173. Trócsányi, András, 2011:** The spatial implications of urban renewal carried out by the ECC programs in Pécs. In: Hungarian Geographical Bulletin, 2011. Vol. 60. No 3, pp. 261-284.  
[http://www.mtafki.hu/konyvtar/kiadv/HunGeoBull2011/HunGeoBull\\_2011\\_3\\_261-284.pdf](http://www.mtafki.hu/konyvtar/kiadv/HunGeoBull2011/HunGeoBull_2011_3_261-284.pdf)
- 174. Van den Berg, Leo. – Roy Drewett – Leo H. Klaasen – Angelo Rossi – Cornelis H. T. Vijverberg, 1982:** Urban Europe: A study of growth and decline. Vol. 1. Pergamon Press, Oxford – New York – Toronto – Sydney – Paris – Frankfurt.
- 175. Veress Géza, 1986:** A román megszállás és az ellenforradalmi korszak első évtizede (1919-1931). Debrecen története 1919-1944, 4. kötet. (Szerk.: Tokody Gyula) Debrecen Megyei Városi Tanács V.B. Művelődési Osztálya, Debrecen. pp. 165-234.
- 176. Ward, Stephen V., 1998:** Selling Places: The marketing and promotion of towns and cities, 1850-2000. E&FN Spon, London, p. 269.
- 177. Wessely Anna, 2007:** Városi kultúrák és kulturális negyedek. In: Berkecz Balázs (szerk.): A kulturális negyed mint városfejlesztési stratégia. Európa Centrum Kht., Pécs, pp. 17-24.
- 178. Wheeler, Stephen M., 2004:** Planning for sustainability / creating livable, equitable, and ecological communities; Routledge, London and New York.
- 179. Winston, Nessa, 2009:** Regeneration for Sustainable Communities? Barriers to Implementing Sustainable Housing in Urban Areas. Published online 10 March 2009 in Wiley Online Library ([wileyonlinelibrary.com](http://wileyonlinelibrary.com))
- 180. Worldwatch Institute:** 2007 A világ helyzete. Városaink jövője. Föld Napja Alapítvány, Budapest. [www.worldwatch.org](http://www.worldwatch.org)
- 181. Wrigley, Neil – Dionysia Lambiri, 2015:** British High Streets: from Crisis to Recovery? A Comprehensive Review of the Evidence. University of Southampton,
- 182. Zoltai Lajos, 1934:** A debreceni kertségek múltja. Magyar Nemzeti Könyv – és Lapkiadóvállalat Rt., Debrecen.

### Nyomtatott sajtótermékek

- 183. Debreceni Polgár – A Hajdú-Bihari Napló melléklete, 1997.09.11.**  
A gyalogostérre igény van, de pénz nincs
- 184. Debreceni Polgár – A Hajdú-Bihari Napló melléklete, 1997.09.25.**  
Belvárosi nyomor – az önkényesek paradicsoma

- 185. Debrecen2030** – Debrecen Megyei Jogú Város megbízásából megjelenő időszaki kiadvány
- 186. Hajdú-Bihari Napló, 1992.08.06.**  
Szép főtér és főutca a világiállításra – Jelenleg a piac az egyik neuralgikus pont, a bazárok a város szegényfoltjai (*Kertai Lászlóval a főépítész kollégium tagjával készített interjú.*)
- 187. Hajdú-Bihari Napló, 1994.02.23.**  
Négy sikeres építészeti pályamű készült– Kihirdették a piac-tömbrehabilitáció pályázatának eredményét
- 188. Hajdú-Bihari Napló, 1994.09.03.**  
Harminc beruházási ajánlat a belvárosban
- 189. Hajdú-Bihari Napló, 1994.11.07.**  
A közlekedési miniszter adta át a sétálóutcát
- 190. Hajdú-Bihari Napló, 1996.04.03.**  
A belvárosi lakóterületek rehabilitációja, I.
- 191. Hajdú-Bihari Napló, 1996.04.04.**  
A belvárosi lakóterületek rehabilitációja, II.
- 192. Hajdú-Bihari Napló, 1996.07.10.**  
Év végén láthatnak munkához – Belvárosi rekonstrukcióra készül Debrecen
- 193. Hajdú-Bihari Napló, 2001.07.09.**  
Teret nyitottunk, várjuk a vendégeket – *Doktori (PhD) értekezés mellékletében!*
- 194. Táj-Kép,** A Hajdú-Bihari Napló melléklete Debrecen és környéke közönségének, 1993.08.26.  
A városrendezés sarokkövei – A munka nem a rajzasztalon kezdődik és nem is ott ér véget (*Filippinyi Gáborral, a Debrecen város főépítészével készített interjú.*)
- 195. Táj-Kép,** A Hajdú-Bihari Napló melléklete Debrecen és környéke közönségének, 1993.09.30.  
Újjáéledhet a városközpont – Tervek arról, hogyan változhat Debrecen centrumának arculata (*Filippinyi Gáborral, a Debrecen város főépítészével készített interjú.*)
- 196. Táj-Kép,** A Hajdú-Bihari Napló melléklete Debrecen és környéke közönségének, Butikok a belváros alatt – A Piac utcától a sétálóutcáig nyúlik majd az üzletek sora, 1995.04.13.

### **Internetes honlapok, elektronikus hírportálok (a dolgozatban felhasznált weboldalak megjelölésével)**

- 197. Cívis Ház Zrt.:** [www.civishaz.hu](http://www.civishaz.hu)  
<http://www.civishaz.hu/companyinfo>  
Továbbá a Cívis Ház Zrt. kiadványa a „20 éves a Cívis Ház Zrt.”
- 198. Debrecen 2030:** [www.d2030.hu](http://www.d2030.hu)  
<https://www.d2030.hu/eletminoseg/reszleteiben-is-bemutattak-a-debrecen-2030-programot/2020/06/18/>

- 199. DKV Debreceni Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság:**  
[www.dkv.hu](http://www.dkv.hu)  
<http://www.dkv.hu/tortenet>  
<http://www.dkv.hu/jarmuveink>
- 200. Debrecen Megyei Jogú Város:** [www.debrecen.hu](http://www.debrecen.hu)  
[http://portal.debrecen.hu/hirek/helyi/uniosberuhazasok\\_helyihirek.html](http://portal.debrecen.hu/hirek/helyi/uniosberuhazasok_helyihirek.html)  
<https://www.debrecen.hu/hu/debreceni/hireink/befejezodhet-a-latinovits-szinhaz-epitese-1>
- 201. Debreceni Nap** (elektronikus hírportál): [www.debreceninap.hu](http://www.debreceninap.hu)  
<https://www.debreceninap.hu/helyi/2018/12/07/elindult-a-zold-varos-program-a-debreceni-libakert-varosreszben/>
- 202. Debreceni Városvédő és –szépítő Egyesület:** [www.debrecenivarosvedo.hu](http://www.debrecenivarosvedo.hu)  
<http://www.debrecenivarosvedo.hu/eredmenyeink>  
[http://www.debrecenivarosvedo.hu/pdf/Debrecen\\_muemlekgjegyzeke\\_2013.pdf](http://www.debrecenivarosvedo.hu/pdf/Debrecen_muemlekgjegyzeke_2013.pdf)
- 203. dehir.hu** (elektronikus hírportál)  
<http://www.dehir.hu/debrecen/nem-tudni-befejezik-e-valaha-az-apollo-superiort/2012/08/27/>  
<http://www.dehir.hu/debrecen/megkezdodott-a-nagytemplom-felujitasa-de-januarig-meg-nyitva-lesz/2013/10/28/>  
<http://www.dehir.hu/debrecen/az-intermodalis-kozpont-elott-zoldovezet-lesz-majd-a-petofi-ter-videoval/2015/07/24/>  
<http://www.dehir.hu/videogaleria/az-autosoke-a-nyugati-kiskorut-masodik-szakasa/2015/11/25/>  
<http://www.dehir.hu/debrecen/hiszunk-debrecenben-nagyon-fontos-bejelenteseket-tett-papp-laszlo/2016/06/14/>  
<http://www.dehir.hu/debrecen/belvarosi-egyiranyusitas-debrecenben-egy-hosszabb-filmen-az-osszes-valtozas/2017/11/20/>  
<https://www.dehir.hu/debrecen/mar-az-osszes-nagy-fejlesztes-elokeszítése-elkezdodott-debrecenben/2018/01/23/>  
<https://www.dehir.hu/debrecen/a-libakertben-indult-el-debrecen-zold-varos-programja/2018/12/07/>  
<https://www.dehir.hu/debrecen/megszuletett-a-dontes-melyik-magyar-varos-lesz-europa-kulturalis-fovarosa-2023-ban/2018/12/14/>  
<https://www.dehir.hu/debrecen/uj-tulajdonosa-van-a-debreceni-hotel-aranybikanak-bejelentettek-a-szalloda-felujitast/2021/05/06/>  
<https://www.dehir.hu/videogaleria/kulso-felujitason-esik-at-a-svetits-intezet/>  
<https://www.dehir.hu/debrecen/ujra-istentiszteletre-hiv-nemsokara-a-kistemplom-tornyanak-harangja/2021/07/25/>
- 204. DV Parking Kft.:** [www.dvparking.hu](http://www.dvparking.hu)  
<http://www.dvparking.hu/index.php?content=melygarazsok>
- 205. Debrecen Online** (elektronikus hírportál)  
[www.deol.hu](http://www.deol.hu)
- 206. Erdély Online** (elektronikus hírportál)  
[www.erdon.ro](http://www.erdon.ro)  
<http://www.erdon.ro/megujulo-nagyvaradi-varoskozpont/2028898>

207. **Főnix Rendezvényszervező Közhasznú Nonprofit Kft.:**  
[www.fonixinfo.hu](http://www.fonixinfo.hu), [www.kolcseykozpont.hu](http://www.kolcseykozpont.hu)  
<http://fonixinfo.hu/a-cegrol/>  
<http://kolcseykozpont.hu/a-kozpontrol/>
208. **hu.strephonsays.com** / oszlopdiagram és a hisztogram közti különbség:  
<https://hu.strephonsays.com/bar-graph-and-vs-histogram-8580>
209. **www.ingatlan.com**
210. **Intermodális Közösségi Közlekedési Központ:** [www.ikkk.hu](http://www.ikkk.hu)
211. **Magyar Építők:** [www.magyaepitok.hu](http://www.magyaepitok.hu)  
<http://magyaepitok.hu/debrecen-legyen-250-ezres-lelekszamu-fonix-terv-ujabb-reszletei-derultek-ki>
212. **Méthode RehabiMed, 2008:** Architecture Traditionnelle Méditerranéenne  
<http://openarchive.icomos.org/1392/1/II.RehabilitationBatiments.pdf>
213. **Magyar Elektronikus Referenciamű Szolgáltatás (MeRSZ):** [www.mersz.hu](http://www.mersz.hu)  
<https://mersz.hu/blog/kerdoives-kutatas/>
214. **Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium Területfejlesztési és Építésügyi Szakállamtitkárság, 2007:** Városrehabilitáció 2007-13-ban. Kézikönyv a városok számára.  
<http://docplayer.hu/10344316-Varosrehabilitacio-2007-2013-ban-kezikonyv-a-varosok-szamara.html>
215. **www.spssabc.hu**
216. **www.szuperinfo.hu**
217. **Új Főnix Terv:** [www.uft.hu](http://www.uft.hu)
218. **URBACT III. Program Nemzeti Tájékoztatási Pont Magyarország:**  
[www.urbact.hu](http://www.urbact.hu)  
<http://www.urbact.hu/node/80>  
[http://www.urbact.hu/sites/default/files/URBACT\\_III\\_Program\\_osszefoglalo.pdf](http://www.urbact.hu/sites/default/files/URBACT_III_Program_osszefoglalo.pdf)
219. **Városközpont** (Cívus Ház Zrt. kiadványa): [www.varoskozpont.hu](http://www.varoskozpont.hu)
220. **www.varosom.hu**  
<http://debrecen.varosom.hu/latnivalok/muzeum/Medgyessy-Ferenc-Emlekmuzeum.html>
221. **Zöld Város:** [www.futureofdebrecen.hu](http://www.futureofdebrecen.hu)

## Felhasznált törvények, rendeletek, határozatok

222. Országos Építésügyi Szabályzat (OÉSZ-II.) közzétételéről szóló 5/1961. (III.19.) ÉM. számú rendelete
223. Építésügyről szóló 1964. évi III. törvény
224. Debrecen Megyei Jogú Város Közgyűlésének 3/1993. (II.15.) Kr. sz. rendelete (Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közlönye, 1993. év 4. szám)
225. Debrecen Megyei Jogú Város Közgyűlésének 315/1993. (XII.6.) Kgy. sz. határozata
226. DMJV 95/1995 (V.15.) Kr. sz. határozat

227. DMJV 8/1996. (I.8.) Kh. sz. határozata  
 228. DMJV 35/2004. (IX.10.) Kr. rendelete Debrecen építészeti örökségének helyi védelméről  
<http://www.kozteruletfelugyelet.hu/LinkClick.aspx?fileticket=NSKIYBAS8z8%3D&tabid=116>  
 229. Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzatának 92/2004. /IV.22./ és 282/2005. /XI.17./ Kh. határozata Debrecen városrészneveinek elnevezéséről

## Egyéb írott források, dokumentumok

230. Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzatának képviselőjétől, 1995. április 18.  
 231. Debrecen Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala Alpolgármesterétől – Dr. Zentay István alpolgármester, 1995. december, 11.  
 232. Debrecen Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Főépítési Irodájának DMJV Közgyűlése számára készített beszámolója, 1996. 01.25.  
 233. DMJV Közgyűlésének jegyzőkönyve, 1996, hiányos évszám  
 234. Debrecen településszerkezeti terve, VÁTI Kht. – KELETTERV Kft., 2000. június  
 235. Központi Statisztikai Hivatal (KSH) 1970., 1980., 1990., 2001., 2011-es népszámlálás és a 2016-os mikrocenzus adatai

## Ábrák jegyzéke

1. ábra: Vizsgálatba bevont terület városon belüli elhelyezkedése és határa;  
 Forrás: saját szerkesztés .....14  
 2. ábra: Történelmi belváros/városmag - belváros/városközpont – főtér egymáshoz viszonyított helyzete Debrecenben; Forrás: saját szerkesztés ...15  
 3. ábra: Városrehabilitáció környezetre gyakorolt hatása; Forrás: saját szerkesztés.18  
 4. ábra: Lakótelepek Debrecen történelmi belvárosának területén;  
 Forrás: saját szerkesztés .....29  
 5. ábra: Tömbrehabilitációk által érintett területek Debrecen történelmi belvárosában; Forrás: saját szerkesztés .....38  
 6. ábra: Debrecen Belváros funkcióbővítő városrehabilitációja (I. és II. ütem);  
 Forrás: saját szerkesztés .....41  
 7. ábra: Sétaterek és sétálóutcák Debrecen belvárosában 2001-ben;  
 Forrás: saját szerkesztés .....45  
 8. ábra: Sétaterek és sétálóutcák Debrecen belvárosában 2021-ben;  
 Forrás: saját szerkesztés .....46

9. ábra: A városközpontban és közvetlen környékén található közigazgatási és államszervezettel kapcsolatos intézmények; Forrás: saját szerkesztés.....	54
10. ábra: A történelmi belváros kereskedelmi és pénzügyi – üzleti negyede; Forrás: saját szerkesztés .....	56
11. ábra: A városközpontban található kulturális és (egyházi-) oktatási negyed; Forrás: saját szerkesztés .....	58
12. ábra: A városrendezési körzetek és a történelmi belváros egymáshoz való viszonya; Forrás: saját szerkesztés .....	61
13. ábra: A lakásállomány és a lakott lakások számának egymáshoz viszonyított aránya Debrecen városrészeiben; Forrás: KSH, 2011. évi népszámlálás, saját szerkesztés.....	63
14. ábra: Jelentősebb zöldterületek Debrecen belvárosában; Forrás: saját szerkesztés .....	65
15. ábra: Debrecen belvárosának funkcionális övezetei; Forrás: saját szerkesztés ...	67
16. ábra: Debrecen történelmi belvárosának „sokszínű” funkcionális morfológiai térképe; Forrás: saját szerkesztés.....	68
17. ábra: Műemlék épületek és helyi egyedi védelem hatálya alá eső épületek Debrecen történelmi belvárosában; Forrás: a város 2013-ban kiadott Műemlékjegyzéke és Debrecen építészeti örökségének helyi védelméről szóló DMJV 35/2004. (IX.10.) Kr. rendelete; saját szerkesztés.....	72
18. ábra: Debrecen belvárosának egyirányúsítása; Forrás: saját szerkesztés .....	82
19. ábra: Mélygarázsok és nagyobb felszíni parkolók Debrecen történelmi belvárosában; Forrás: saját szerkesztés .....	84
20. ábra: Debrecen történelmi belvárosának közösségi közlekedési térképe – 2021 (sárga szín – villamos, piros szín – trolibusz, kék szín – autóbusz); Forrás: saját szerkesztés .....	85
21. ábra: Az 1-es (világoskék) és a 2-es (sötétkék színnel jelölt) villamosvonal történelmi belvárost érintő szakasza; Forrás: saját szerkesztés .....	86
22. ábra: Kerékpárutak a történelmi belváros területén 2021 nyarán; Forrás: saját felmérés alapján, saját szerkesztés .....	88
23. ábra: A kérdőíves felmérés főbb mintavételi helyei; Forrás: saját szerkesztés ...	96
24. ábra: Lakókörnyezetre jellemző pozitív megállapítások; Forrás: saját felmérés és szerkesztés .....	97
25. ábra: Lakókörnyezetre jellemző negatív megállapítások; Forrás: saját felmérés és szerkesztés .....	98
26. ábra: A belváros megújulásának jelentősége a válaszadók szerint (a válaszadók három választ jelölhettek be); Forrás: saját felmérés és szerkesztés .....	99
27. ábra: A belváros megújulásának hatása a megkérdezettek lakókörnyezetére; Forrás: saját felmérés és szerkesztés .....	100

28 - 29 - 30 - 31. ábra: A belváros megújulásának hatása a különböző lakástípusokban élők lakókörnyezetére; Forrás: saját felmérés és szerkesztés .....	101
32. ábra: A belváros fejlődésének megítélése a megkérdezettek szerint; Forrás: saját felmérés és szerkesztés .....	102
33. ábra: Költözési szándék és a költözés várható időpontja a belvárosban élők körében; Forrás: saját felmérés és szerkesztés .....	103
34. ábra: A potenciális költözés oka a belvárosban élők körében; Forrás: saját felmérés és szerkesztés .....	104
35. ábra: Városrész preferenciák költözés esetén a belvárosban élők körében; Forrás: saját felmérés és szerkesztés .....	105

### **Fényképek jegyzéke**

1. fénykép: A belvárosban elsőként sétálóutcává alakított Batthyány utca; Forrás: szerző fényképfelvétele.....	35
2. fénykép: Tömbrehabilitáció révén kialakított lakóterület a Csapó és a Berek utca között; Forrás: szerző fényképfelvétele.....	40
3. fénykép: Debrecen – főtér (részlet); Forrás: szerző fényképfelvétele .....	44
4. fénykép: Morfológiai sokszínűség a város főutcáján – Piac utcai részlet; Forrás: szerző fényképfelvétele.....	48
5. fénykép: A Darabos utca két oldala közt feloldhatatlan az ellentét; Forrás: szerző fényképfelvétele.....	48
6. fénykép: Párizsi Udvar épülettömbje mögött eltörpülnek a régebbi építésű lakóházak; Forrás: MTI, MTVA archívum .....	49
7. fénykép: A Debrecen Fórum épülettömbje; Forrás: szerző fényképfelvétele .....	50
8. fénykép: Apolló Üzletház; Forrás: szerző fényképfelvétele.....	50
9. fénykép: Arany János tér; Forrás: szerző fényképfelvétele.....	64
10. fénykép: Gasztronómiai rendezvény a város főterén; Forrás: <a href="http://www.pulykanapok.hu">www.pulykanapok.hu</a> .....	75
11. fénykép: Kávézók a Simonffy utca és a Halköz tér sarkán; Forrás: szerző fényképfelvétele.....	76

## **MELLÉKLETEK**

## 1.

Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzatának 92/2004./IV.22./ és 282/2005./XI.17./ Kh. határozata a belterületi településrész elnevezésekről

**DEBRECEN MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZAT  
KÖZGYŰLÉSE**

**2004. április 22-ei rendes, nyílt ülésének jegyzőkönyvi  
k i v o n a t a**

/2004.

**92/2004. (IV. 22.) Kh. határozat**

A Közgyűlés

a polgármester előterjesztésére a magyarországi hivatalos földrajzi nevekről szóló 71/1989. (VII. 4.) MT rendelet 4. § (1) bekezdés b.) pontja alapján

1./ Debrecen Megyei Jogú Város közigazgatási területén az alábbi belterületi településrész-neveket határozza meg:

	<b>Új településrész elnevezése</b>	<b>Városrendezési körzet száma</b>
1.	<b>Akadémiakert</b> Augusztá	21.2 50.1,50.2
3.	<b>Basahalom</b>	41
4.	<b>Belváros</b>	1,2
5.	<b>Boldogfalvikert</b>	28.3
6.	<b>Burgundia</b>	10
7.	<b>Csapókert</b>	32.1
8.	<b>Csigekert</b>	22.2
9.	<b>Dobozikert</b>	14
10.	<b>Egyetemváros</b>	35
11.	<b>Epreskert</b>	28.4
12.	<b>Falóger</b>	32.3
14.	<b>Gerébytelep</b>	45
15.	<b>Gyógyszergyár</b>	48
16.	<b>Hatvan utcai kert</b>	23
17.	<b>Homokkert</b>	30
18.	<b>Hőforrás</b>	55
19.	<b>Ispotály</b>	27.1
20.	<b>József Attila-telep</b>	43
21.	<b>Júliatelep</b>	46
22.	<b>Kandia</b>	11
23.	<b>Kerekestelep</b>	29
24.	<b>Kertváros</b>	21.1
25.	<b>Kétútköz</b>	27.3
26.	<b>Kincseshegy</b>	32.2

27.	Kondoros	52
28.	Köntösgát	37
29.	Köntöskert	22.1
30.	Köztemető	47
31.	Lencztelep	51
33.	Libakert	7.1, 7.3
34.	Majorság	28.2
35.	Mesterfalva	6
36.	Miklóskapu	3
37.	Műhelytelep	32.4
38.	Nagyerdő	17,18
39.	Nagyerdőpark	33,34
40.	Nagyerdőtölgyes	49
41.	Nagysándortelep	38
42.	Nyulas	50.3
43.	Pécsikert	53
44.	Péterfia	8
45.	Postakert	26
46.	Repülőtér	42
47.	Sámsonikert	15
48.	Sestakert	19
49.	Sóház	13
50.	Széchenyikert	25
51.	Szentlászlófalva	9
52.	Téglagyár	39
53.	Tégláskert	28.1
54.	Tizenháromváros	4,5
55.	Tócoliget	21.4
56.	Tócórét	36
57.	Tócóskert	24
58.	Tócóvölgy	40
59.	Újkert	20
60.	Úrrétje	21.3
61.	Vargakert	27.2
62.	Vénkert	7.2
63.	Veres Péter-kert	54
64.	Wesselényi	12
65.	Zsibogó	31
66.	Alsójózsa	71.2
67.	Bánk	
68.	Dombos	
69.	Felsőjózsa	71.1
70.	Haláp	
71.	Kismacs	
72.	Nagycsere	

- 73. Nagymacs
- 74. Ondód
- 75. Pallag

2./ Hatályon kívül helyezi a Debrecen Egyetemváros elnevezéséről szóló 79/2000. (IV. 6.) Kh. határozat 2./ pontját.

3./ Felkéri a Szervezési és Jogi Főosztály, a Hatósági Főosztály, valamint a Városfejlesztési Főosztály vezetőjét, hogy a településrészek elnevezéséhez kapcsolódó intézkedéseket tegyék meg.

**Határidő:** azonnal

**Felelős:** a Szervezési és Jogi Főosztály vezetője  
a Hatósági Főosztály vezetője  
a Városfejlesztési Főosztály vezetője

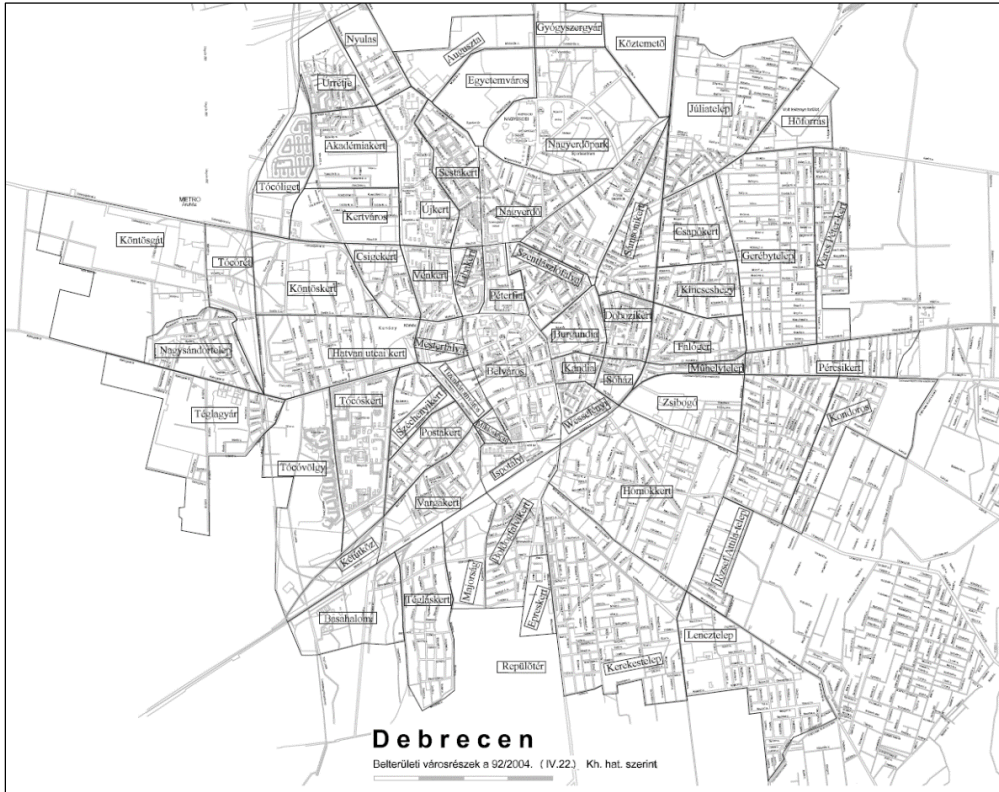
Hajdúné dr. Csabai Éva sk.  
jegyző

Kósa Lajos sk.  
polgármester

Forrás: Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlésének jegyzőkönyve

## 2.

### Az önkormányzat határozata alapján elnevezett belterületi városrészek<sup>4</sup>



Forrás: Mikrofilmtár

<sup>4</sup> A térképről hiányoznak az 1. mellékletben a 66-75. sorszám alatt feltüntetett településrészek.

A történelmi belváros területét ábrázoló, 1929-ben kiadott térkép<sup>5</sup>



Forrás: a szerző tulajdona

<sup>5</sup> A történelmi belváros területét ábrázoló, 1929-ben kiadott térképen még jól kivehető az egykori utcaszerkezet. A történelmi belváros területét körülbelül a Honvéd utca – Eötvös utca – Pacsirta utca – Bocskay tér – Baross utca – Attila tér – Teleki utca – Erzsébet utca – Nyugati utca – Csap utcák által határolt rész jelölte ki.

4.

A történelmi belváros területét ábrázoló, 1969-ben kiadott térkép<sup>6</sup>

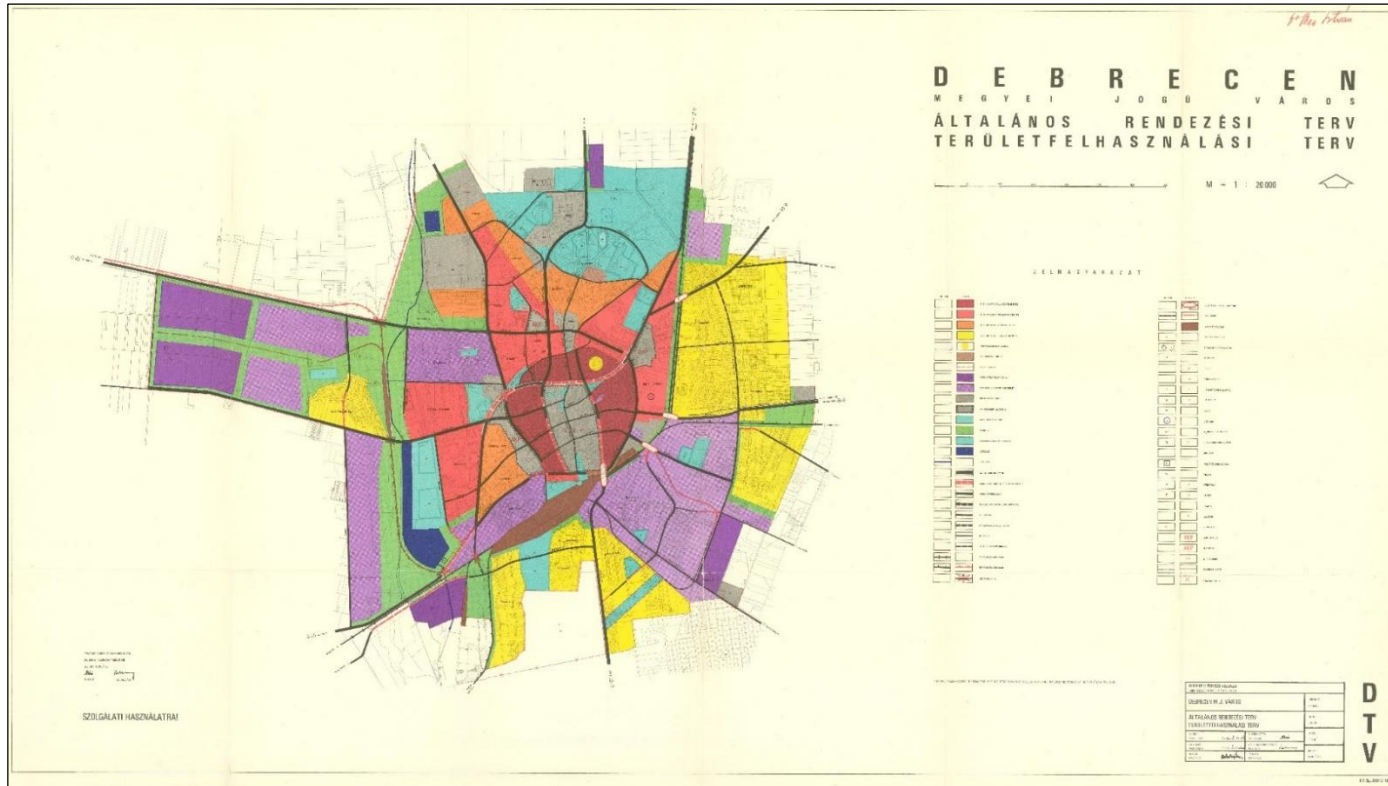


Forrás: a szerző tulajdona

<sup>6</sup> A történelmi belváros területét ábrázoló, 1969-ben kiadott térkép közvetlenül a város legnagyobb lakótelepeinek (Vénkerti ltp., Újkerti ltp.) felépítése előtt készült. A térképen még látható az egykori városmag északi részének évszázadok során kialakult utcaserkezete. A térkép készítésekor nem épült még meg a keleti kiskörút városközpontot elkerülő szakasza sem. Ugyanakkor megindult az utcahálózat lassú átférmálása a Honvéd utcától északra eső városrészben, illetve a II. világháború pusztításai nyomán került átépítésre a pályaudvar környéke.

5.

Debrecen belterületének általános rendezési terve, 1970.



Forrás: Mikrofilmtár

6.

Debrecen történelmi belvárosának átépítését ábrázoló fényképfelvételek<sup>7</sup>



Forrás: Barna Gábor: A felszabadult Debrecen 30 évéről. Városépítés c. folyóirat 1975. 2-3. sz.

<sup>7</sup> Megjegyzés:

A történelmi belvárosban az 1970-es években jelentek meg az első, paneltechnológiával épült lakótelepek. Az első kép alatt említett Tanácsköztársaság út mai neve Egyetem sugárút. A második kép alatt hibás utcanev szerepel. A felvétel a Csapó utca Árpád tér felőli végét ábrázolja.

Tudósítás a Batthyány sétálóutca átadásáról

## A közlekedési miniszter adta át a sétálóutcát

SZABÓ KATALIN

Debrecen (HBN) – Közlekedési miniszterként is örömmel szemlélem, ha a lakosság győz a járművek fölött – mondta Lotz Károly szombaton délelőtt Debrecenben, amikor átvágta a sétára alkalmas kikövezett Batthyány utcán a nemzetiszínű szalagot.

Előzőleg, a rövid ünnepségen Hevessy József polgármester emlékeztetett arra, hogy több mint tíz éve fogalmazódott meg az igény a belvárosi sétálóutcára. Am csak az idén futotta a költségvetésből, hogy 30 milliós ráfordítással felújítsák a Batthyány utca teljes közműrendszerét, növényzetet és padokat helyezzenek el a 260 méter hosszon lerakott kövezeten. A lakók és az árut szállító autók ezentúl csak estétől hajnalig hajthatnak be és parkolhatnak az utcában.

Az útavatást megelőzően a miniszter a debreceni repülőterem találkozott – és annak hasznosításáról tárgyalt – a város vezetőivel, valamint ipari, közlekedési és idegenforgalmi cégek képviselőivel. Mint a délelőtti sajtótájékoztatón megtudtuk, Lotz Károly szerint a volt szovjet katonai repülőtér adottságait tekintve alkalmas arra, hogy hazánk második számú repülőtere legyen. „A kormány



Régi álmom vált valóra

Fotó: Iklódy János

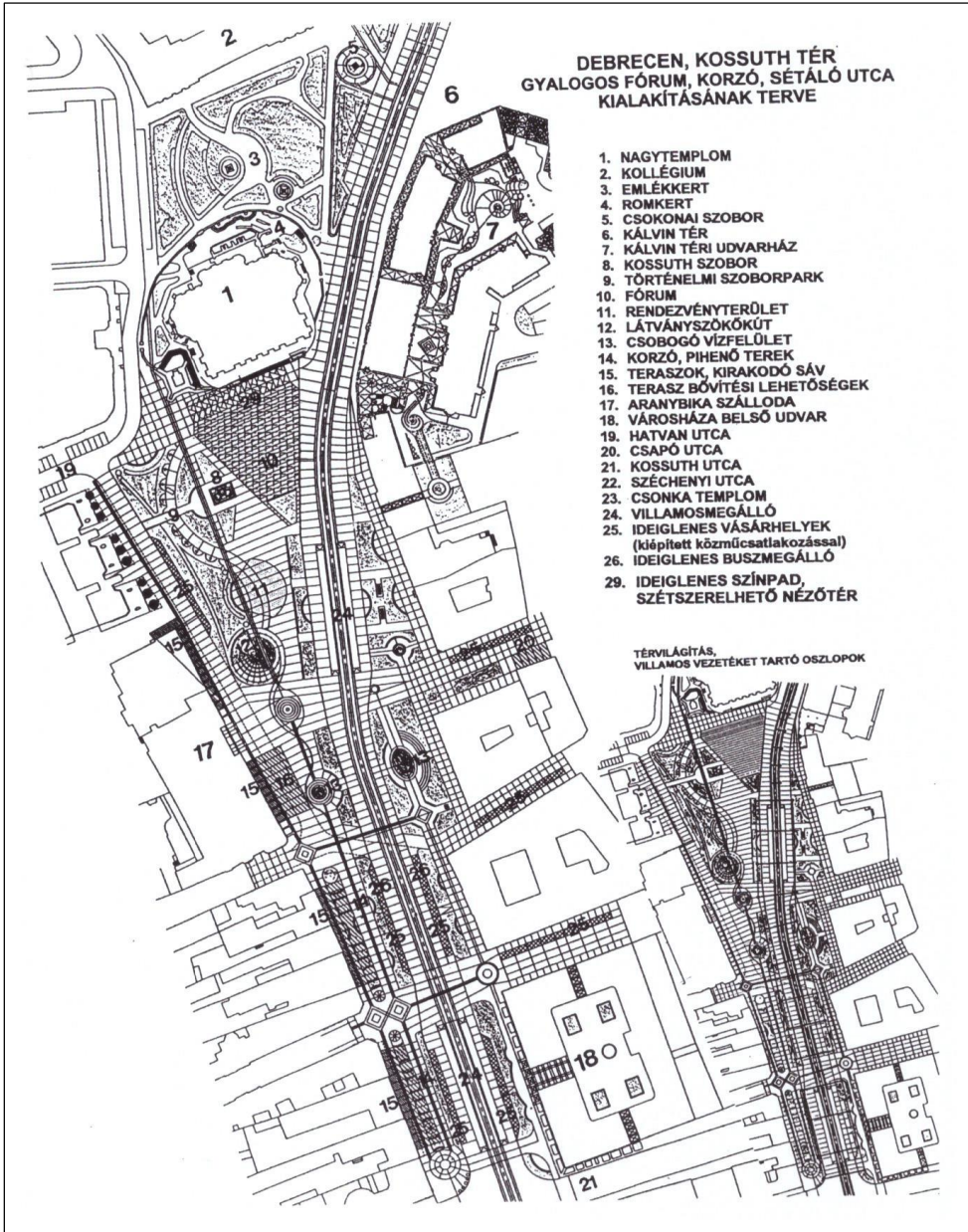
a következő egy-két évben el kell döntenie, melyik repülőteret tekintti Ferihegy alternatívájának” – mondta, megjegyezve, hogy ebben

a régióban idegenforgalmi szempontból is indokolt a légi közlekedés fejlesztése. Kérdés persze – tette hozzá –, elfogadná-e adott eset-

ben az itt élő lakosság ezt az elképzelést. Vendéglátói tájékoztatása szerint a debreceni polgárok nem elleneznék a bővítést.

Forrás: Hajdú-Bihari Napló, 1994.11.07.

## A Kossuth téri sétálóövezet kialakításának terve



Forrás: Tájépítészet, 1. évf., 1. sz., 2000. szeptember, 33-36. old.

**H A J D Ű - B I H A R I**  
**NAPLÓ**

FÜGGETLEN  
 NAPILAP

LVIII. évf., 158. sz.  
 ÁRA: 54 Ft

2001. július 9.  
**Hétfő**

## Teret nyitottunk, várjuk a vendégeket

Orbán Viktor miniszterelnök avatta fel az új, debreceni sétálóövezetet

Debrecen (HBN) – Erőt, egészséget, jó szomszédot és értelmes munkát, aminek gyümölcse van – ezt kívánta minden debreceninek Orbán Viktor miniszterelnök, aki az egész napos ünnepsorozat végén szombaton átadta az új főteret a város lakóinak.

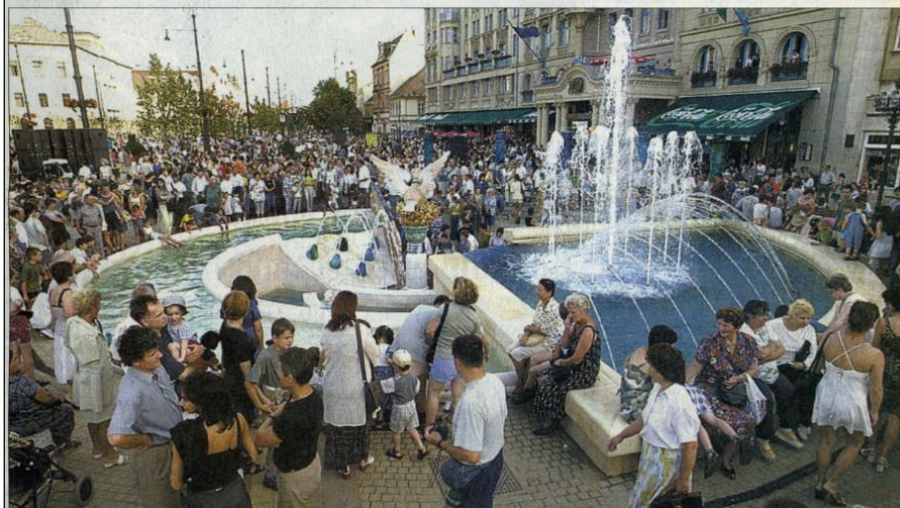
Három évtizedes álom vált itt valóra – folytatta a kormányfő –, s nagyszerű dolog, hogy nem kényszerű felvonulásokra, hanem a maguk örömére építettek

impozáns teret a helybeliek. Mert meglátszik, ha egy népet diktatúra, rossz kormányzás sújt, ám nagy álmok és nagy tervek születnek belőle, ha a maga ura lehet. Szerencsés ma a csillagok állása Magyarország felett, és születőfélben van a nemzet egysége, a közös jövő – vélte Orbán Viktor, aki szerint a vadonatúj főteret is annak a jele, hogy erős, független, szabad, gyarapodó és művelt ország épül.

Kósa Lajos polgármester mindenekelőtt köszönetét fejezte ki a város lakóinak azért a türele-

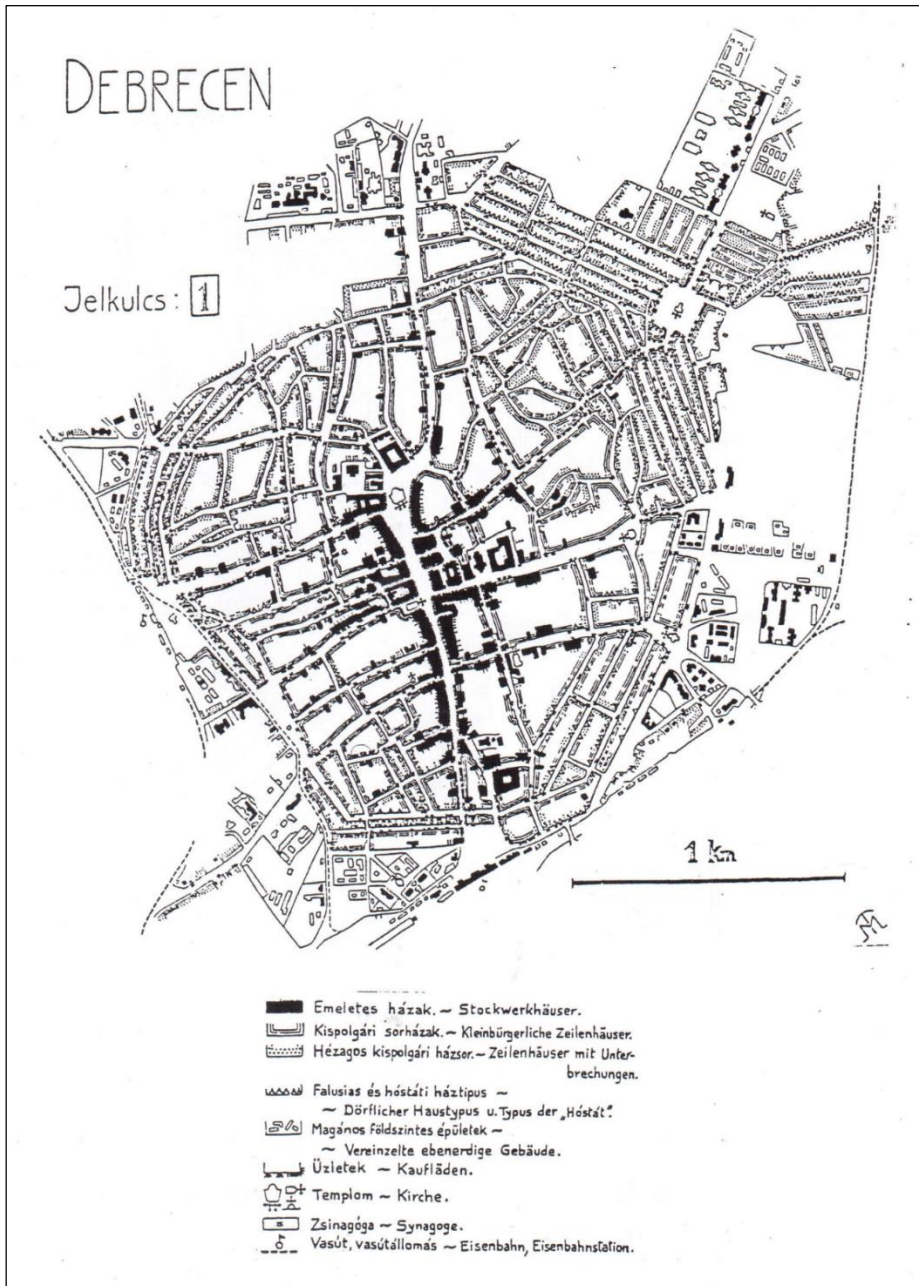
mért, amit az átalakítások hónapjai alatt tanúsítottak. Régen fapallókon küzdöttünk a sárral, de most új Kossuth térral ünnepeljük a millenniumot – mondta ünnepi beszédében Debrecen első embere. Eddig nem volt olyan hely, ahol magunkénak érezhettük volna a várost, de most teret nyitottunk, és szépek lettünk. Egy egész országot várunk Debrecenbe, mert végre valóban van hova – zárta köszöntőjét Kósa Lajos. Az idézett beszédek természetesen csak a csúcspontját jelentették a napi

programoknak, hiszen a Fesztiválpont által szervezett ünnepi műsorsorozat már kora délelőtt megkezdődött. A főteret, valamint a Csapó és Zamenhoff utcák környékén az apróságokat bábelőadások, zenés gyermekműsorok szórakoztatták, de volt játszóház, és aszfaltrajzverseny is rendeztek. A kellemes muzsikáról a rézfúvósok és katonazenekarok gondoskodtak, a Gara cukrászda pedig – kedves figyelmességként – egy főnincs címerrel díszített, eszerzeteses tortát ajánlott fel a város lakóinak. /3.

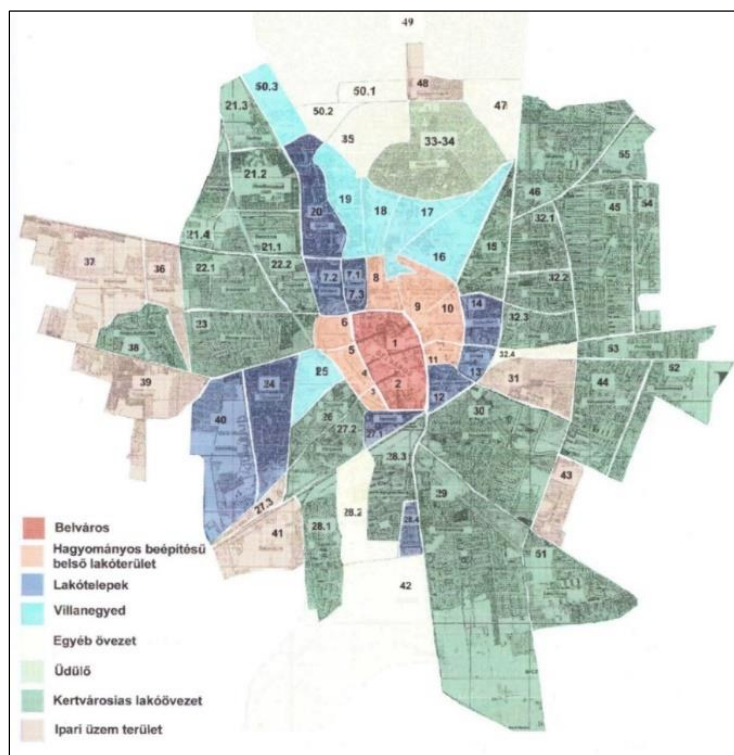


Forrás: Hajdú-Bihari Napló, 2001.07.09.

Debrecen történelmi belvárosának funkcionális morfológiai térképe  
az 1930-as évekből



Forrás: Mendöl Tibor, 1936: Alföldi városaink morfológiája

Debrecen központi belterületének funkcionális tagozódása városrészek szerint<sup>8</sup>

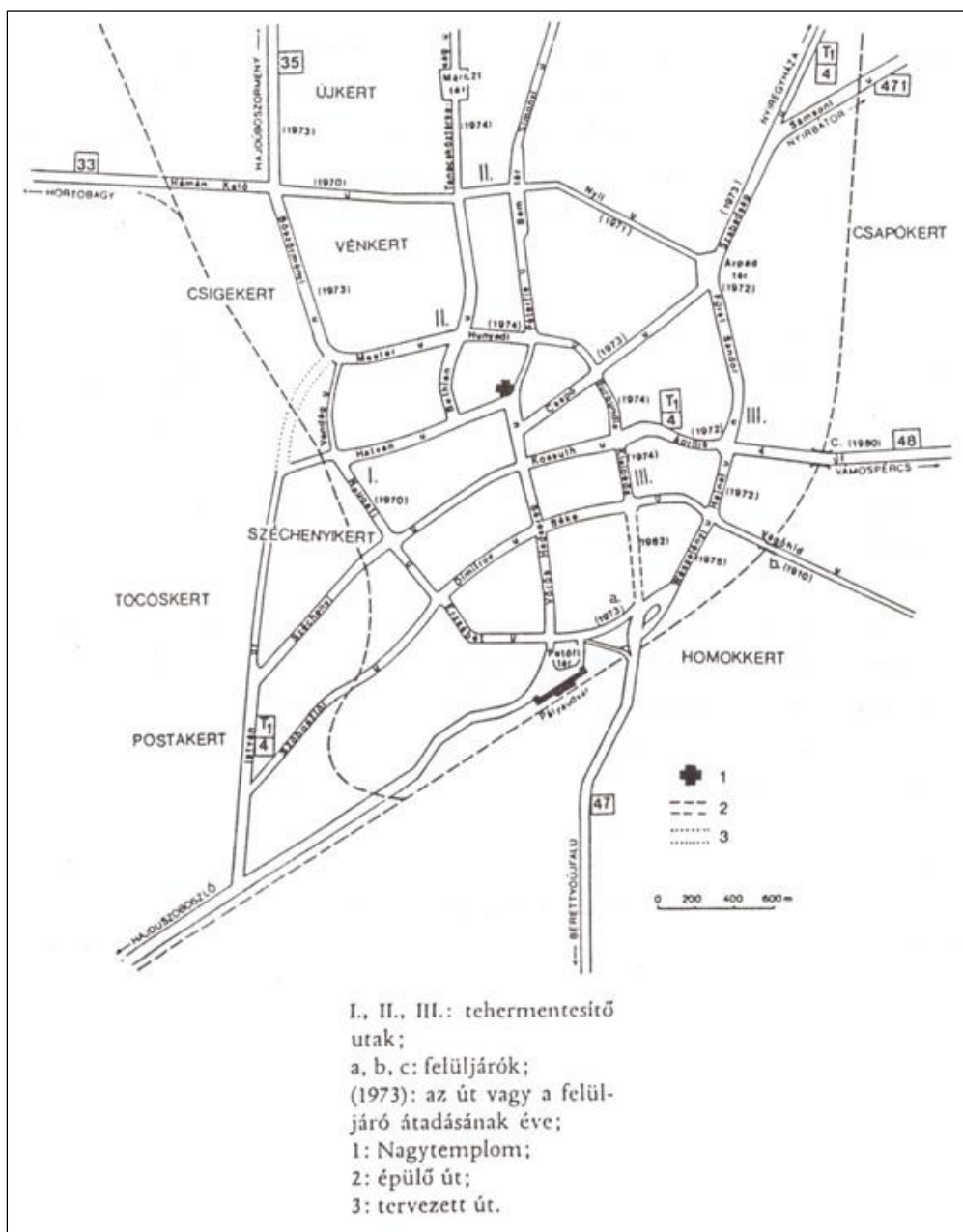
Forrás: Debrecen Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala

<sup>8</sup> Az ábra megtalálható a Központi Statisztikai Hivatal által 2003-ban kiadott „A nagyvárosok belső tagozódása – Debrecen” c. kiadványban is. A belterületi városrészeknek az önkormányzat határozata alapján később hivatalossá váló területi felosztása és elnevezése (lásd. az 1. és 2. sz. mellékletet) jelentős részben az ábrán látottakra épül, annak egy tovább gondolt, továbbfejlesztett formája.

A térkép alapján megkülönböztetjük egymástól a központi funkcióval rendelkező *Belvárost*, az elsősorban lakófunkciót betöltő *lakóterületeket* (ide tartoznak a „hagyományos beépítésű belső lakóterületek, a „lakótelepek”, a „villanegyed” és a „kertvárosias lakóövezet”), a nagyerdei *üdülő övezetet*, az *ipari üzemek területeit* és a rendkívül heterogén *egyéb* funkciót betöltő *övezeteket* (egyebek mellett a klinikák, a köztemető és a repülőtér területét).

Annak ellenére, hogy a térkép homogén területként (egy színnel jelölve) ábrázolja az egyes városrészeket, természetesen egy-egy városrészben belül többféle beépítési mód, funkció is előfordulhat. Az 1-es és 2-es számmal jelölt Belvárosban is találkozhatunk olyan területekkel, ahol a lakófunkció erősebb a központi funkciónál. A hagyományos beépítésű belső lakóterület sem csak régi cívisházakból áll. Itt is helyet kaphattak kisebb, panelházakból álló lakótelepek. A Wesselényi névre keresztelt városrész esetében a panelházas lakótelepek mellett előfordul a kertvárosias lakóövezetre jellemző hagyományos, családi házas beépítés is, stb.

## Debrecen főbb útjainak át-, illetve kialakítása (1970-1982)



Forrás: Korompai Gábor, 1994.

13.

Debrecen – Piac utca<sup>9</sup>



Forrás: Déri Múzeum fotótára

---

<sup>9</sup> Megjegyzés: A Piac utca (Vöröshadsereg útja) északi részéről készült fényképfelvétel az 1960-as években, esetleg az 1970-es évek elején készülhetett. A Nagytemplom mögül még hiányoznak a tízemeletes házak és a gépjárműforgalom is jóval kisebb volt, mint később, a 80-as, 90-es években. Évszázadokig a város fő közlekedési tengelyének számító Piac utca északi szakaszát, a főtér kialakításakor zárták le a gépjármű-forgalom elől.

**Lakossági kérdőív**

**„A városrehabilitáció településföldrajzi hatásai Debrecen belvárosának átalakulására 1990-től napjainkig”** című doktori dolgozat megírásához.

A kérdőívet összeállította és a kérdéseket feltette:  
**Kecskés Tibor Ferenc PhD** egyéni levelező hallgató

**I. Az épületre/lakásra vonatkozó adatok**

Utca: .....

Az épület típusa szerint:

- Új építésű társasház  
 Régebbi építésű (1990-előtt épült) társasház  
 Új építésű családi ház  
 Régebbi építésű (1990-előtt épült) családi ház

Az épület falazata szerint:

Tégla                      Panel                      Egyéb (vegyes falazat, vályog, stb.)

Az épület állapota:

Új/felújított                      Átlagos                      Felújításra szorul

Az ingatlan alapterülete:

50 m<sup>2</sup> alatt              50-69 m<sup>2</sup>              70-99 m<sup>2</sup>              100-120 m<sup>2</sup>              120 m<sup>2</sup> felett

Szobák és félszobák száma összesen:

1              2              3              4              4-nél több

Ön és családja terveznek-e költözést?

- Igen, legkésőbb 1 év múlva
- Igen, pár év múlva (2-4 év)
- Igen, kb. 5-10 év múlva
- Nem, belátható időn belül nem terveznek

Amennyiben szeretnének költözni, akkor miért költöznének? (Több választ is bejelölhet!)

- Családi okok miatt
- Munkahely miatt
- A lakókörnyezet miatt (nem szereti / nem tudta megszokni)
- Lakáskörülmények miatt (nagyobb/kisebb, esetleg másfajta vagy modernebb otthont szeretne)
- Egyéb okok miatt

Költözés esetén hova, mely városrészbe költözne?

- A belvárosban maradna/belvárosi területre költözne
- Régebbi építésű lakótelepre költözne (Dobozi, Vénkert, Újkert, Tócsóskert)
- Újabb építésű lakótelepre költözne (Wesselényi, Vezér utcai ltp., Tócsóvölgy)
- Újabb építésű lakóparkba költözne
- Nagyerdőre vagy annak környékére költözne
- Valamelyik kerteségi városrészbe költözne
- Egyéb helyre (pl. városon kívülre, más településre, stb.) költözne

## II. Lakókörnyezettel, belvárossal kapcsolatos kérdések

A lakókörnyezetét Ön szerint mely pozitív megállapítások jellemzik leginkább?

(Kérem, a felsoroltak közül hármát válasszon!)

- Csendes
- Központban van, közel van minden
- Rendezett, jól karbantartott környezet
- Jó a közlekedés
- Jók a szomszédok
- Jó a közbiztonság
- Közelen sok zöldterület, park van
- A közelben sokféle program, szórakozási lehetőség van

A lakókörnyezetét Ön szerint mely negatív megállapítások jellemzik a leginkább? (Kérem, a felsoroltak közül hármát válasszon!)

- Zajos
- Központi fekvés ellenére ellátási nehézségek (pl. különböző üzletek, szolgáltatások hiánya)
- Rendezetlen, elhanyagolt környezet
- Közlekedési nehézségek, parkolási problémák
- Rosszak a szomszédok
- Rossz a közbiztonság
- Parkok, zöldterületek hiánya
- Szabadtéri programok, közeli szórakozóhelyek zavarják a nyugalmat

Milyen hatással volt a belváros megújulása (rehabilitációja) az Ön lakókörnyezetére?

- Jó hatással volt rá
- Csekély hatással volt rá
- Nem volt rá semmilyen hatással
- Inkább negatív hatással volt rá
- Nem tudok rá válaszolni

Az Ön számára miért fontos a belváros megújulása (rehabilitációja)?  
(Kérem, a felsoroltak közül hármat válasszon!)

- Megszépülnek a közterek és az épületek
- Tisztább, rendezettebb lesz a környezet
- A gépjárműforgalom kitiltásával csökken a zaj és légszennyezés
- Biztonságosabban lehet kerékpározni a belvárosban
- A sétálóövezetben (kulturált környezetben) tudok találkozni barátaimmal, ismerőseimmel
- A sétatereken több színes program, kikapcsolódási lehetőség várja az arra járókat
- Egyre több a minőségi árut kínáló bolt, javul az ellátás színvonala
- Egyre több zöldterület jön létre
- Nő a terület turisztikai vonzereje
- Élhetőbbé válik a városrész

Amennyiben a belvárosnak az utóbbi években talpasztalt átalakulását, fejlődését kellene jellemeznie akkor Ön ezt hogyan értékelné?

- Sokat fejlődött
- Fejlődött
- Keveset fejlődött
- Nem fejlődött semmit
- Inkább a negatív oldalát látom a fejlesztéseknek
- Nem tudok rá válaszolni

### III. A válaszadóra (és családjára) vonatkozó adatok

A válaszadó neme:            férfi            nő

Életkora:            18-39            40-59            60-

Legmagasabb befejezett iskolai végzettsége:

- Egyetemi / főiskolai oklevél
- Érettségi bizonyítvány / érettségi bizonyítvány szakképesítéssel
- Szakmunkásképző vagy szakiskolai bizonyítvány
- 8 általános
- 8 általánosnál kevesebb

A háztartásban lakók száma:

1          2          3          4          4-nél több fő

A válaszadó családjának vagyoni helyzete:

átlag alatti          átlagos          átlag feletti          átlagostól sokkal jobb

Köszönöm szépen, hogy válaszaival segítette a kutatást!

Kelt.: .....

Kecskés Tibor

15.

A Csapó utcára tervezett hangversenyterem látványterve



Forrás: [www.dehir.hu](http://www.dehir.hu)

16.

A Petőfi tér tervezett rekonstrukciójának látványterve



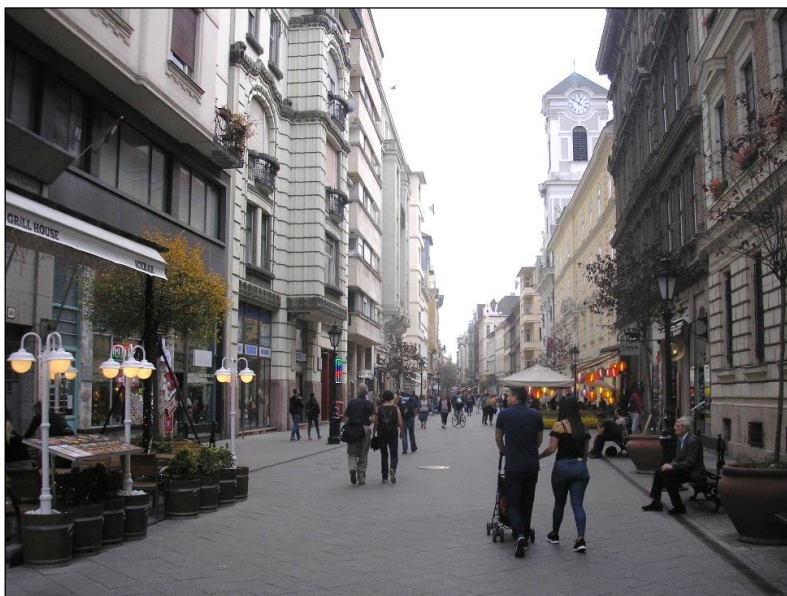
Forrás: [www.futureofdebrecen.hu](http://www.futureofdebrecen.hu)

## **FÉNYKÉPGYŰJTEMÉNY<sup>10</sup>**

---

<sup>10</sup> A fényképgyűjteményben közölt valamennyi fényképfelvételt a szerző készítette.

1. Magyarországi városok megújult városközpontjait ábrázoló fényképfelvételek



Váci utca déli része – Budapest-Belváros



Mátyás tér – Budapest, Középső-Józsefváros



Corvin sétány a Corvin Plaza épületével – Budapest, Középső-Józsefváros



WestEnd City Center a Nyugati Pályaudvar mellett – Budapest, Terézváros



Kerekerdő park – Budapest, Középső-Ferencváros



Vendel sétány – Budapest, Középső-Ferencváros



Győr – Széchenyi tér



Győr – Baross Gábor úti sétálóvezet felújított-megszépült épületekkel



Pécs – Megszépült és virágbarborult főtér



Pécs – Zsolnay Kulturális Negyed, újrahasznosított telefonfülke



Szeged – Kárász utca



Szeged – EUROPA NOSTRA DÍJ

## 2. A városrehabilitáció által érintett debreceni közterületekről készült fényképválogatás



Főtér (Kossuth tér)



Csapó utcai sétáló övezet



Ady Endre park (Ady Endre Gimnázium)



Hal köz



Simonffy utca



Kálvin tér (Romkert)



Kálvin tér (Református Kollégium)



Kálvin tér (Új Városháza)



Déri tér (Déri Múzeum)



Baltazár Dezső tér (Kölcsey Központ – MODEM)

### 3. Átépített, illetve jelentős korszerűsítésen átesett belvárosi irodaházak



Péterfia Corner épülete



Hatvan utcai átépített irodaházak

#### 4. Különböző beépítési formák és lakóház típusok Debrecen történelmi belvárosában



Többszintes, zárt sorú beépítés – Piac utcai bérpaloták (nagyvárosi karakter)



Többszintes, zárt sorú beépítés – Kossuth utca (középvárosi karakter)



Földszintes, zárt sorú beépítés – Bajcsy-Zsilinszky utcai cívisházak  
(kisvárosi vagy cívisvárosi karakter)



Földszintes, hézagos beépítés – családi ház a Kígyó utcában



Sorházas beépítési mód jellemzője a házak előtti kicsiny előkert – Csemete utca



Csemete utcai pontház



Négyemeletes hasábházak a Vármegyei utcában



Csapó utcai tízemeletes panelházak (sávház)



Az ezredforduló után épült a Bethlen utcai lakó- és kereskedelmi funkciót is magában foglaló „Mediterrán ház”



Újabb építésű társasházak a nyugati kiskörút leendő nyomvonalá mentén

5. Átépítésre-fejlesztésre váró, elsődlegesen lakófunkciójú területek  
Debrecen történelmi belvárosában



Máta utcai részlet



Elhanyagolt, romos porta a Szappanos és a Meszena utcák találkozásánál

## 6. Megújult műemléki épületekről és portálokról készült fényképválogatás



Régi Városháza (Piac utca)



Piac és Simonffy utcák sarkán álló iker bérházak egyikének visszaépített tornya



Református Kollégium (Kálvin tér)



A Városvédő Egyesület kezdeményezésére történt a Csokonai Színház előtt lévő kőkerítés rekonstrukciója (Kossuth utca)



Első Takarékpénztár épületének egyik helyreállított portálja



Piac utcai portál rekonstrukció

7. A Dósa nádor tér és a Csapó utca átépített, megújult szakasza



Sok embert vonz a megújult Dósa nádor tér



A csapó utcai virágpiac

## KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Először is szeretném megköszönni témavezetőm **Prof. dr. Kozma Gábor** tanszékvezető egyetemi tanárnak a doktori disszertáció megírásához adott információkat, észrevételeket, javaslatokat és mindazt a segítséget, amely lehetővé tette, hogy ez a mű megszülessen!

Köszönettel tartozom egykori témavezetőmnek, néhai **Prof. dr. Süli-Zakar István** egyetemi tanárnak, aki mindig hitt bennem és aki hitt abban, hogy az egykor elkezdett munkát be fogom fejezni!

Szeretném megköszönni opponenseim **Dr. Egedy Tamás** és **Dr. Csomós György** építő jellegű kritikai észrevételeit, jobbító szándékú javaslatait!

Köszönöm a Debreceni Egyetem Természettudományi és Technológiai Kar Földtudományi Intézet és azon belül is külön a Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék azon oktatóinak és dolgozóinak a segítségét, akik az elmúlt évek alatt akár tanácsaikkal, akár információk megosztásával, akár bármi más módon hozzájárultak a disszertáció sikeres megírásához!

Köszönöm továbbá mindenkinek (a város főépítésének, helytörténet kutatóknak, városvédőknek, könyvtárosoknak, levéltárosoknak, muzeológusoknak, a statisztikai hivatal munkatársainak, a mikrofilmtár munkatársainak, barátoknak, kollégáknak, ismerősöknek, valamint az adatgyűjtésben segítő ismeretleneknek és mindenki másnak), aki bármilyen formában segítette a doktori disszertáció megszületését!

Természetesen köszönettel tartozom családomnak is! Köszönöm édesanyámnak és (fájó, megkésett köszönet) édesapámnak! Köszönöm feleségem és gyermekeim türelmét és kitartását!

\* \* \*