

Térségszonda
okos város pilotkutatás
- összefoglaló -

I. Tokaji borvidék

Összefoglaló a térségszonda eredményeiről

A Tokaji borvidék 2002 óta a világörökség része. A terület jelentős hányada (61 százaléka) Natura 2000 védettséget élvez. Az ország fokozottan óvott, kiemelten fejlesztendő térsége, mégis az elmaradott területek közé tartozik, fejlettség szempontjából az országos átlag alatt van.

A borvidék legmeghatározóbb problémája a népesség fogyása és kontraszelekciója. A munkaképes korú lakosság másutt több munkalehetőségre, magasabb jövedelemre, komplexebb szolgáltatásokra – összességében jobb életfeltételekre – talál, ezért a régió népessége még Magyarország népességénél is intenzívebben fogy. A helyben maradó népesség előregszik, hiány alakul ki bizonyos kompetenciákból, ami tovább rontja a borvidék élhetőségét és versenyképességét.

A borvidéket strukturális munkanélküliség jellemzi: az országos átlaghoz viszonyítva tartósan magas a munkanélküliség, ugyanakkor sok pozícióra mégsem találni megfelelően képzett és megfelelő hozzáállással rendelkező munkatársat. Szakértők és kétkezi munkások egyaránt hiányoznak.

A szűkebb munkaerő kínálat miatt megnőnek a fizetési igények, amivel a helyi munkaadók nem mind tudnak lépést tartani. A megfelelő munkaerő hiánya mostanra minden munkahely típus (fizikai, és szellemi pozíciók, vendég és idénymunkások, stb.) esetén problémát jelent, sőt elérte a közmunkásokat is. Az alacsony fizetések – egyik – oka az alacsony jövedelmezőség. Az egy vállalkozásra eső eredmény a borvidéken az országos átlagnak csak a fele.

A bortermelésben a rendszerváltás előtt a mennyiségi szempont dominált, de az új piaci közeg minőségi termékeket követelt, ehhez a termelési mód, átalakulásra volt szükség. Átalakult a birtokszerkezet is, új befektetők jelentek meg, míg megmaradt az erős állami jelenlét. Eldöntetlen azonban, hogy milyen mértékű és formájú állami szerepvállalás segítheti leginkább a borvidék fejlődését. A borfogyasztási preferenciák a vörös, száraz fajták felé tolódtak el világszerte, a tokaji bor így versenyhátrányba került. Ezért egyre nagyobb egyes nagybirtokosok, pincészetek részéről a nyomás új fajták engedélyezésére, főként, hogy egyes új fajtákról kiderült, hogy a tokaji terroir keretei között sokkal jobb eredményeket hoznak, mint másutt.

A borvidék programkínálata jelentősen fejlődött az elmúlt évtizedekben, de a települések, cégek között jelenleg csak nyomokban van olyan együttműködés, ami lehetővé tenné a programok összehangolását. Hiányzik a borvidéki szintű turisztikai stratégia, a minőségi és mennyiségi turizmus összehangolására és szervezésére, borvidéki szintű marketing nem létezik. Hiányzik a közös arculat, a digitális jelenlét és megoldatlan a borvidékre érkező turisták települések közötti mozgatása.

A borvidék fejlődésének egyik gátja a megközelíthetősége s ezen a téren érdemi előrelépés nem is volt az elmúlt évtizedben. A főutak túlterheltek, jelentős a teherforgalom. A fő közlekedési útvonal, a kétszer egy sávós 37-es út nem bírja a terhelést, és kétszer két sávossá bővítése folyamatban van.

A mellékutak rossz – esetenként igen rossz – állapotban vannak. A régió tömegközlekedése – ideértve a vasúti és az autóbusz közlekedést – rugalmatlan, nem tölti be megfelelően a funkcióját. Mivel egyes régió belüli települések között több óra is lehet az eljutás busszal és vonattal, sokan inkább az autót és a kerékpárt tekintik a legfontosabb közlekedési eszköznek. Ezért a közutak és kerékpárutak megléte és minősége egyaránt kulcskérdés.

A fejlesztéseket hátráltatja, hogy a borvidék öt járás területével van részleges átfedésben, amelyek fejlettség szempontjából mind az országos átlag alatt vannak. A régióknak nincs – természetes – központja, így előfordul, hogy összefogás helyett a városok és a falvak is inkább versengenek. Ugyanakkor a szolgáltatásszervezés, az intézményellátottság (egészségügyi, oktatási intézmények, hivatalok) területén jelentősebb hiányosság nem merült fel.

A falvakban a közvetlen, személyes kapcsolatok dominálnak a kommunikációban, ügyintézésben. A borvidéken az országos átlagnál alacsonyabb az internet előfizetések – azon belül a gyorsabb átvitelt lehetővé tevő internet előfizetések – aránya, ugyanakkor a személyes és a kérdőíves kutatás eredményei egyaránt megerősítik, hogy a digitális infrastruktúra és a digitális kompetenciák fejlődése új lehetőségeket teremt a gyors és hatékony online tájékoztatásra és kapcsolattartásra. A lakosság digitális aktivitását, ahogy az ország más részein, itt is a közösségi média erős dominanciája jellemzi. A koronavírus válság helyben is határozott lökést adott az új informatikai alkalmazások otthoni és munkahelyi használatának, az online munkavégzésnek, az oktatásnak és az ügyintézésnek.

Az iskolák digitális felszereltsége viszonylag jó, de az oktatás helyi viszonyait ismerő interjúalanyok visszajelzése szerint a tanterv korlátozott keretet ad a digitális kompetenciafejlesztésre.

A terület rendkívül gazdag természeti örökséggel rendelkezik. E gazdagságra fenyegetést jelent, hogy a Natura 2000 szabályai nem elég ismertek a gazdák körében, és a folyók folyamatos – főként külföldi eredetű – szennyezésnek vannak kitéve. A régió kevesebb lakossági hulladékot termel, és szelektív hulladékgyűjtés terén is jobban áll, mint az ország általában. A borvidék települései ugyanakkor sokat küzdenek az illegális személtlerakással. A régió nem csak kevesebb lakossági hulladékot termel, de szelektív hulladékgyűjtés terén is jobban áll, mint az ország általában. A lakosságtól elkülönített gyűjtéssel elszállított települési hulladéknak az összes elszállított hulladékhoz viszonyított aránya 2018-ban országosan 14,35% volt, míg a régióban 19,54%.

Arról is megkérdezték a válaszadókat, hogy tíz, felsorolt lehetőség közül melyik az a három, amelyekkel a legtöbbet lehet tenni a környezeti fenntarthatóság érdekében. A hulladékgazdálkodás fontosságát mutatja, hogy legfontosabbnak tartott területek közül kettő is ehhez kötődik. A válaszadók 52 százaléka sorolta a legfontosabb három téma közé a hulladék tudatos kezelését. Így ez az elem – holtversenyben a megújuló energiaforrások használatával, elterjesztésével – a fontossági lista élére került. Az interjú adatfelvétel során leggyakrabban megemlített környezeti probléma az élővizet érő folyamatos szennyezés. Az online kérdőíves adtafelvételben a megkérdezettek 92 százaléka fontos célnak, ezen belül 80 százaléka nagyon fontos célnak nevezte a helyi lakosság környezettudatosságának a fejlesztését.

A Tokaji borvidék egy háztartásra vetített éves vízfogyasztása 2018-ban jelentősen alacsonyabb volt, mint az országos átlag: 60 m³, szemben az országos 80 m³-rel. Az ország polgárai, és azon belül a Tokaji borvidék lakói is kevesebb vizet használnak fel 2002-höz viszonyítva: mindkét csoportban 10 m³-rel csökkent a fogyasztás, a tokaji és az országos adat gyakorlatilag ugyanolyan arányban csökkent.

A vízzel szemben az áramfogyasztás nem csökkent jelentősen az országban, ha a 2018-as adatokat a 2002-es adatokkal vetjük össze. Itt azonban a borvidék már jelentősebben eltér az országos tendenciától: míg Magyarországon 16 év alatt 99,3 százalékra csökkent az egy háztartásnak szolgáltatott villamos energia mennyisége, a borvidéken 89,7 százalékra. Míg 2002-ben egy átlagos borvidéki háztartás majdnem 100 kilowattórával több áramot használt az országos átlagnál, 2018-ban már több, mint 120 kilowattórával kevesebbet.

A borvidéken az országos átlagnál jóval alacsonyabb a gyorsabb átvitelt lehetővé tevő internet-előfizetés aránya. Míg az országban az előfizetések majdnem fele kábeltelvízió hálózaton keresztül fér hozzá az internethez (47%), a borvidéken csak az előfizetések bő harmada (35%), és míg az országban az előfizetések bő negyede már optikai hálózatot használ (27%), ez a borvidéken még csak 5%.

A településeik lakói érdeklődnek a közéleti kérdések iránt, de aktivitásuk inkább azokra a kérdésekre terjed ki, amiben közvetlenül érintettek, amihez közvetlen érdekük fűződik. Hosszú távú és közösségi érdekekre a polgárok kevésbé fogékonyak, a kooperáció kultúrája nem jellemző.

Az államigazgatásban általánosan tapasztalható digitális fejlődésből a régió az átlagnak megfelelően részesül. A közigazgatás centralizálása miatt a legtöbb szolgáltatás a kormányablakokhoz kötődik, a folyamatokra a helyi önkormányzatoknak, közösségeknek kevés befolyása van.

A térség gazdasági motorja a turizmus és a szőlészethez, borászathoz kapcsolódó tevékenységek – ami a cégek standard statisztikai megoszlásában nem tükröződik. 2018-ban a működő vállalkozások számában jellemzően pár százalékos eltérések mutatkoztak az országos és a régió ágazati struktúrája között.

A cégek összes adózás előtti eredménye országosan 1,88-szorosára nőtt 2002 és 2018 között, míg a Tokaji borvidéken ennél kevésbé: 1,44-szeresére. Az egy társas vállalkozásra eső eredmény tekintetében a borvidék már 2002-ben is lemaradásban volt az országos átlaghoz viszonyítva: az eredmény az országos átlag 70 százaléka volt. 2018-ra ez a különbség arányaiban és nominálisan is jelentősen növekedett, mivel az időszak alatt az egy társas vállalkozásra eső adózás előtti eredmény a borvidéken csökkent (71 százalékra), országosan pedig valamelyest emelkedett. (104 százalékra).

A térségre vonatkozó hivatalos statisztikában a borvidéken fogadott vendégek száma – a 2008 és 2020 közötti időszakban – nagyjából 60 000 és 100 000 fő között mozgott. A turisták között meghatározó a belföldiek aránya: számuk minden vizsgált évben többszörösen meghaladja a külföldi vendégek számát. A szállóvendégek megoszlása a borvidéken nagyon egyenetlen. A térségen belül két pólus alakult ki. Az egyik a Sárospatak-Sátoraljaújhely, ahol majdnem 43 000 fő szállt meg 2019-ben. A másik pólus a Tokaj-Tarcal – ahol 2019-ben majdnem 31 000 fő szállt meg (16 730 fő Tokajban, illetve 14 247 fő Tarcalon). Probléma, hogy a borvidéken bizonyos időszakokban nehéz foglalni, mert nincs elég szállás, ugyanakkor megváltozott a fogyasztói igény, a borvidéken több, minőségi szállásra lenne szükség. Az interjúalanyok a vendéglátás terén még sürgetőbbnek érzik a minőségi fordulatot, mint a szállások kapcsán. Számos alkalommal felmerült, hogy a jelenlegi szolgáltatások színvonala – általánosságban – nem megfelelő, sőt, hogy a Tokaji borvidéknek a minőség kontra mennyiség kérdésében nincs megfelelő stratégiája.

A kérdőíves felmérés szerint még a borvidéki elit körében is kevesen ismernek olyan okostelefonos alkalmazást, amit a Tokaji Borvidékre érkező turisták használhatnak: a kérdezettek 15 százaléka tudott ilyet említeni.

A borvidéken hagyományosan domináns szereplő a magyar állam, amely meghatározó mértékű tulajdonosként és szabályozó erőként egyaránt befolyásolja a borvidék életét. A rendszerváltás óta azonban nem dőlt el, hogy az új piaci viszonyok között milyen mértékű és formájú állami szerepvállalás segítheti leginkább a borvidék fejlődését: az állami szerepvállalást megtartó és erősítő, illetve a magánborászatokat támogató intézkedések egyszerre vannak jelen. A közösségi borászatokat több interjúalanyunk is használta már. Kisebb és nagyobb borászatok egyaránt igénybe veszik a szolgáltatásokat. A közösségi infrastruktúra megítélése alapvetően pozitív, noha egyesek szerint a cégek által fizetett bérek alacsonyak, a létrehozott termelőkapacitás pedig jelenleg nincsen megfelelően kihasználva. A biogazdálkodás, egyre nagyobb teret nyer az ökoborászkodás. Gyakori, hogy a megművelt szőlő egy részén vegyszermentesen gazdálkodnak, de olyan gazdaság is van, amely teljes 130 egészében átállt erre a módszerre. Az így megtermelt bort jobb áron lehet forgalomba hozni, hiszen a biogazdálkodás tovább emeli a tokaji bor marketingértékét. 2019-re az ökológiai termelésre átállított és átállás alatt lévő szőlőterület a borvidéken megközelítette a 2000 hektárt.

A borvidék elérhetősége és a belső úthálózat állapota jelentős hatással van a terület vonzerejére. Az utak rendbetétele és a nem megfelelő kapacitások fejlesztése központi kérdés. Ez a felújítási program csak állami segítséggel oldható meg. Lényeges a kerékpárutak további fejlesztése. A turisták könnyen elérnék kerékpározva az egymástól néhány kilométerre lévő településeket, illetve a települések körül található pincéket, ha a kerékpárutakból és azokkal összekötött, felújított dűlőutakból egy jól használható hálózatot sikerülne kialakítani.

Szükséges a Natura 2000-es szempontok és szabályok megismertetése a gazdálkodókkal, illetve nemzetközi megoldást kell találni a folyókon érkező szennyezés problémájára.

A problémák orvoslásához, a Tokaji borvidék egységes fejlesztéséhez többen egy erősebb felhatalmazással rendelkező, borvidéki hatáskörű szervezetet tartanak szükségesnek, valamint egy, a borvidék egészére vonatkozó marketingstratégiát.

Emellett fontos erősíteni az együttműködés kultúráját, a jelenleg versengő településeket érdekeltté kell tenni az együttműködésben. Mindezt elősegítheti, ha a borvidék fejlesztésére szánt források elosztásáról helyben döntenek.

A terület népességmegtartásához hozzájárulhat a népesség digitális kompetenciáinak fejlesztése, a távmunka lehetőségek bővítése. Az ökoborászat terjedése, a munkaerőhiány és az új szabályozási környezet a szőlészet és borászat területén a gépesítés és azon belül új digitális megoldások bevezetése felé mutat.

Az online kérdőív néhány eredménye

A válaszadók az országos átlagnál jóval magasabb arányban kamatoztatták digitális kompetenciáikat a koronavírus-járvány idején. Ugyanakkor a régió válaszadói szintén az országoshoz képest nagyobb arányban számoltak be a digitális infrastruktúra hiányosságairól a járvány kapcsán.

Az „okos város” fogalma, és az okos megoldások ismerete is meglehetősen széles körben elterjedt a mintába kerültek körében. A legtöbben a turizmus, borturizmus területén ismernek ilyen megoldásokat. Az országosan leggyakrabban említett helyi közlekedés a Borvidéken a negyedik helyen áll, míg az országosan szintén viszonylag gyakran említett városkártyákat, helyieknek kedvezményeket, szolgáltatásokat nyújtó kártyák itt jóval hátrébb sorolódnak az említés gyakorisága szerint.

Az „okos város” fogalmának ismeretétől függetlenül a kérdezettek közül szinte mindenki támogatná, hogy településének önkormányzata lépéseket tegyen okos (intelligens, digitális) megoldások helyi megvalósításának érdekében. A támogatók aránya meghaladja az országos szinten mértet.

A kérdezettek többsége úgy látja, hogy a megújuló energiaforrások használatával és elterjesztésével, valamint a hulladék tudatos kezelésével tehetünk a legtöbbet a környezeti fenntarthatóság ügyéért. Ugyanakkor az erősen mezőgazdasági orientációjú régióban a mezőgazdasági termelés környezeti terhelésének csökkentését (pl. műtrágya visszaszorítását), valamint a húsfogyasztás csökkentésének népszerűsítését említették a legkevesebben.

A helyi véleményvezérek, döntéshozók sokkal több gondot látnak a humán területen, mint az infrastrukturális vagy a természeti környezet területén. Ezek között a legtöbben az elvándorlást nevezték meg. Ezt a munkalehetőségek hiánya, a szakemberhiány és a helyi népesség elöregedése követi.

A közlekedés-fejlesztési lehetőségek közül a településeket összekötő utak minőségének javítását tartják a legtöbben fontosnak.

A Borvidékhez kapcsolódó, legfontosabbnak ítélt fejlesztési területek közül három is valamilyen módon az összefogásról szól: szoros együttműködés a borvidék települései között, erősebb összefogás a bortermelők között, valamint a borvidék egységes arculatának erősítése.

A Tokaji Borvidéken online kérdőíves vizsgálatot végeztünk 157 fő megkérdezésével. A minta nem tekinthető reprezentatívnak a régió felnőtt lakosságára nézve, a kitöltők a helyi vállalkozások, intézmények képviselőiből, helyi stakeholderek közül kerültek ki. A mintába került személyek, mind iskolai végzettségüket, mind társadalmi státuszukat, mind pedig digitális kompetenciáikat tekintve átlagon felülinek tekinthetők helyi és országos viszonylatban is.

A kérdőívet közel azonos arányban töltötték ki férfiak (52%) és nők (48%). A válaszadók kormegoszlása is viszonylag egyenletes, a középkorú válaszadók nagyobb súlya mellett: a 40 év alattiak aránya 30%, a 40-59 éveseké 46%, míg a 60 éves vagy idősebb válaszadóké 24%.

A legtöbben Tokajból (19%) és Sárospatakról (12%) válaszoltak a kérdésekre.

II. Balatonfüred és a Balatonfüredi Járás

A Balatonfüredi járás területileg egységes rendszernek tekinthető, aminek középpontja Balatonfüred városa. Egyetlen kivétel a Nivegy-völgy, amelynek települései kiesnek és közlekedési, infrastrukturális szempontból is hátrányban vannak a járás többi részével szemben. A járás rendkívül népszerű lakhatási és ingatlanbefektetési célpont lett az elmúlt évtizedekben. A Balaton abszolút és a főváros relatív közelsége sokakat vonz a térségbe akár állandó lakosként, akár nyaralótulajdonosként, akár befektetőként. Az érdeklődés sok lehetőséget, de még több, egymással is összefüggésben lévő problémát eredményez a térség számára.

A járás nem világörökségi helyszín, de területei a világörökségi várólistán szerepelnek, mint a „Balaton-felvidéki kultúrtáj” része. Az UNESCO tételesen két területet említ, amelyek a járáshoz tartoznak: a Tihanyi-félszigetet és Balatonfüred történelmi negyedét. A világörökségi védelem várományosa azonban az egész felvidék, amely kulturális örökségét a keltákig és a rómaiakig vezeti vissza. A járás területe ökológiai szempontból is kiemelt jelentőségű. Egy települést – Lovast – kivéve a Balaton-felvidéki Nemzeti Park része. Szintén érintett a Ramsari egyezményben, tekintve, hogy a Balaton teljes területe az egyezmény hatálya alatt áll.

A Balatonfüredi járás népessége – szemben az országos tendenciával – nem csökkent, hanem növekedett 1996 és 2019 között. Ez azonban nem a gyermekek születésének, hanem javarészt annak volt köszönhető, hogy megemelkedett az idős emberek aránya a járásban az időszak során.

A legfiatalabbak (0-17 évesek) és az aktív korúak (18-59 évesek) száma is csökkent, igaz, nem olyan mértékben, mint országosan.

A térségbe való eljutást nagyban segíti az M7-es autópálya közelsége, a belső közlekedésben pedig a 71-es főútnak van meghatározóbb jelentősége: az autópályához csatlakozó 71-es út a Balaton partja mentén teljes hosszában átszeli a járás területét, 22 településéből kilencen áthalad. A járás közlekedési infrastruktúrája jó állapotú, de rendkívül túlterhelt, nem bírja el az elmúlt évtizedek motorizációjából és a megnövekedett célforgalomból eredő terhelést.

A közösségi közlekedés másodrangú szerepet játszik a járás életében. Kevés a buszjárat, a vasúti közlekedést pedig évek óta tartó felújítás nehezíti el. Helyi vélemények szerint a vízi közlekedés fontos szerepet tölthetne be a járás életében, de helyzete összetett: kompok (és a sétahajó járatok is) nagy kihasználtság mellett működnek, a települések elvesztették kikötőiket, a járatok ritkulnak, de az eszközpark megújult. A közösségi közlekedés megújítása egységes és térségi szintű stratégiát igényelne, jelenlegi állapota az autózás felé tereli a lakosságot. Pedig a part menti települések egyik legnagyobb problémája most is a parkolási helyzet. A kérdést a díjakon keresztül szabályozni már nem lehet: a járás országosan ismert turisztikai célpont, mindig van egy jelentős – a parkolóhelyek számát meghaladó – réteg, ami szinte bármennyit hajlandóak kifizetni a parkolásért. A közterületi helyek a frekvenciánál részeként elfogytak, kapacitásbővülést már csak az újonnan épített ingatlanok alatti garázsok, mélygarázsokat, vagy parkolóházak építése hozhatna. Ezért megoldás a településeken kívüli parkolók kialakítása jelenthet, ahonnan közösségi közlekedéssel szállítanak tovább a turistákat – e konkrét tervek azonban egyelőre kidolgozatlanok.

A kerékpározás fellendült a térségben, különösen a tavat megkerülő Balatoni Bringakörút vonz sokakat. A kerékpárút hálózat és a kiszolgáló infrastruktúra kiépült, de kapacitása és néhol minősége is hagy kívánnivalókat maga után. Bizonyos szakaszokon szükséges lenne a kijelölt nyomvonal felülvizsgálata is, mert az konfliktusokat szül a kerékpárosok, gyalogosok, turisták között.

A jelentős túlterhelést a közlekedés szervezésével lehetne megoldani. A nagy forgalmú 71-es utat – ami természetellenesen elválasztja a part menti és magasabban fekvő településrészeket – érdemes lenne kiváltani. Elkerülő útnak azonban nincs hely, megfelelő nyomvonalat kijelölni a domborzati viszonyok és az épített környezet miatt is nehéz lenne. A megoldás a forgalom egy jelentősebb kerülővel való átszervezése lehet: a Balatonnal párhuzamosan, de attól távolabb futó, 77-es úton, északon elvezetni a forgalmat, majd bekötéseket építeni a járás irányába. Településeken belül nincs már hely útépitésre, ezért az önkormányzatok részéről megjelent az igény az okos megoldások (pl. távolról vezérelhető közlekedési lámpák, távolról szabályozható sebességkorlátozás) iránt. A mobilitási problémák megoldásához elengedhetetlen térségi – azaz az egész balatoni régióra kiterjedő – gondolkodás és koncepcióalkotás megindult.

A régió húzóágazata egyértelműen a turizmus és az azt kiszolgáló szolgáltatások, de a térségben jelentős az önkormányzatok által foglalkoztatottak száma is. A munkanélküliség alacsonyabb az országos átlagnál, sok területen (pl. vendéglátás, borászat) munkaerő-hiány jellemző. A hiány minden képzettségi szinten tapasztalható, egyik következménye és egyben oka is, hogy a bérigények jelentősen megemelkedtek. A munkaerőhiányra adott egyik válasz a munkaerő beáramlása, a másik a munkafolyamatok gépesítésének terjedése (automata rendszerek alkalmazása) lehet. A vendégmunkások beáramlását azonban jelentős mértékben akadályozzák a lakhatási problémák: lakáshiány és a magas lakhatási költségek. Annak ellenére van ez így, hogy jelentősen bővült az utóbbi években a lakásállomány és a 2019-es adatok szerint a járásban az országos átlagnál magasabb volt a nagy (négy- vagy többszobás) lakások aránya.

Összevont személyi jövedelemadó adóalapjába tartozó jövedelmek tekintetében a járás lassan felzárkózik az országos átlaghoz, bár még nem éri el azt. Az önkormányzati segélyezés mértékéből ítélve azt mondhatjuk, hogy a járás az országos átlagnál jobb szociális helyzetben van.

A vállalkozások adózás előtti eredménye jelentősen alacsonyabb, mint az országos átlag. Ennek egyik oka talán az lehet, hogy az országos átlagnál magasabb a járásban a kisebb cégek aránya, amelyek kisebb volumenben termelnek – és legalább is nominálisan – kevésbé eredményesek, mint a nagyvállalatok.

Infrastrukturális szempontból a járás állapota vegyes képet mutat: egyes szakterületek jobbak, mások rosszabbak az országos átlagnál. A járás földrajzilag is megosztott: a Nivegyvölgy infrastrukturálisan is elhanyagolt helyzetben van. A járás egyik fő problémája, a közművek romló állapota és elégtelen kapacitása, ami a jelenleg tapasztalható terhelésre, a turistatömeg ellátására nem minden esetben elégséges. A közművek elhanyagolt állapota miatt rendszeresen kell utcákat – akár frissen felújított utcákat – felbontani. De a beépítési láz veszélyezteti a külsőbb területeken fekvő szőlőket és a vízparti nádasokat is. A járás – összességében – csatornázottság tekintetében is elmarad, és leszakadóban van az országos átlagtól, noha a települések fejlettsége között igen nagy eltéréseket láthatunk – miközben nő a vízfogyasztás, és vele a kezelendő szennyvíz mennyisége is.

A járásban – különösen Balatonfüreden – kialakult ingatlanhiány és magas lakhatási költségek társadalmi konfliktust is eredményeznek: a régió fiataljai, illetve a régióba áramló kvalifikált munkaerő nehezen tudja megoldani lakhatását, ami hozzájárul a fiatalok elvándorlásához, a munkaerő-piaci zavarokhoz. A jelenséget a helyiek is súlyos problémának érzik: a kérdőíves kutatás során megkérdezettek egyharmada (32%) említette településének fő problémái között a lakáshiányt, és az ezzel összefüggésben álló magas lakhatási költségeket.

A járásban komoly konfliktusforrás a hulladékkezelés kérdése is. Az országos átlagnál több hulladék keletkezik, évi mennyisége pedig növekszik. A hulladékkezelés alulfinanszírozott, egyes területei ellenőrizetlenek. A nyaralóövezetekben a hulladékkezelés megoldatlan, a nyaralótulajdonosok jelentős része nem fizet elő a szemét elszállítására, hulladékától illegálisan szabadul meg: a természetben, vagy a települések költségére, közösségi hulladékgyűjtőknél. E problémát felhatalmazás és eszközök hiányában senki nem tudja hatékonyan ellenőrzése alá vonni, és ez a helyieknek súlyos gazdasági, ökológiai és politikai problémát okoz. A lakossági hulladék mennyiségét illetően a Balatonfüredi járásban pont az országos tendenciával ellentétes folyamat tapasztalható. 2006 és 2018 között az egy főre eső elszállított lakossági hulladék jelentősen csökkent az országban: 284 kilogrammról 235 kilogrammra, azaz 82,7%-ra esett vissza. Eközben a járásban – ahonnan már 2006-ban is több egy főre eső hulladékot szállítottak el, mint általában az országban – az elszállított mennyiség az időszak végére jelentősen megnőtt.

Az internet előfizetések aránya a lakossághoz viszonyítva az országos átlag felett van, de alig van a leggyorsabb internetkapcsolatot lehetővé tevő optikai kábellel bekötött lakás.

Életminőség szempontjából a járás vonzó terület: jó az intézményellátottság, sok a zöldterület, aktív és gazdag a kulturális és civil élet.

A járás intézményellátottságával kapcsolatos kritika az interjúk során nem hangzott el. A járási települések közül, iskolai szempontból Balatonfüred és Tihany emelkedik ki: ezeket tekinthetjük a járás iskolai központjainak. Az iskolák az átlagnál digitalizáltabbak: a járás az országos átlag felett

van iskolai internet ellátottság, és más iskolai digitális előrehaladást bemutató mérőszámokban (felszereltség, számítógépet használó tanulók aránya) is. Az online oktatásra való átállás azonban még így is nehézséget okozott. Országos és régiós viszonylatban is vonzó a járás a pedagógusok és az oktatási intézményekben dolgozó adminisztratív munkatársak számára.

Az általános iskolai tanulók számából arra következtethetünk, hogy a Balatonfüredi járás demográfiai szempontból az országos átlagnál jobb helyzetben van. 1996 és 2018 között az országban az általános iskolai tanulók száma a bázisérték háromnegyedére (75,2 százalékra) esett vissza. A járásban viszont ennél kisebb mértékben fogytak az általános iskolások: 83,2 százalékra csökkent a számuk. A legkisebbek számát vizsgálva pedig a járás szempontjából biztató adatokat látunk: míg országosan közel nyolc százalékos csökkenést tapasztalunk a vizsgált időszakra vonatkozóan (azaz a tanulók száma 92,1 százalékra csökkent) a balatonfüredi járásban pont ellentétes a tendencia: az alsósok száma körülbelül ugyanennyi százalékponttal, 107,8 százalékra növekedett.

Az egészségügyi ellátás – talán még országos viszonylatban is – jó. Egyrészt a turizmus miatt a kapacitások nagyobbra vannak tervezve annál, mint amit a járás lakosság száma indokolna. Másrészt több nagy egészségügyi intézmény is működik a térségben. Harmadrészt az állami ellátáson túl a régióban számos magán szolgáltató telepedett meg. Negyedrészt pedig a járás települései – különösen a járásközpont – jómódúak, és megengedhetik maguknak, hogy az ellátórendszert fejlesszék.

Felzárkózás tapasztalható a bűnügyi statisztikákat vizsgálva: 2018-ban valamivel több volt a bűncselekmények 1000 lakosra jutó száma a járásban, mint az országban, de fokozatosan javulnak a közbiztonsági mutatók, a súlyosabb bűncselekmények pedig nem jellemzőek.

A térségben a civil aktivitásnak hagyománya van, sok településen a közösség integrációja szempontjából nagy szerepe van a civil szervezeteknek. A települések és a civilek közti együttműködésre számos példa van.

A járás „őslakói” és az új ingatlan tulajdonosok viszonya több településen is konfliktusokkal terhelt. A két csoport viszonya az épített környezethez, a települési közösségekhez merőben eltér, érdekeik sok esetben ellentétesek. A konfliktus számos területen megmutatkozik a hulladékkezelés körüli konfliktusoktól, a közterületek funkciója kapcsán kialakuló vitákig, a közösségi terek kisajátítására irányuló törekvésekig.

A civil szervezetek és a választott politikai szereplők jelentős része is úgy érzi, hogy az önkormányzatiság szerepe visszaszorulóban van. Ez érezhető aggodalommal tölti el a helyieket.

A kistélepüléseken belül a kommunikáció legfőbb formája továbbra is a személyes kapcsolattartás, de a nagyobb települések intenzíven használják a honlapjukat, a Facebookot és ahol van a helyi televíziót is.

A járás a Balatonfüred-Csupaki borvidék része. A járásban több kezdeményezés is van, aminek keretében borászok összefognak, egymást segítik, megosztják tudásukat. Ezeknél a kezdeményezéseknél általában vízválasztó, hogy képesek-e a résztvevők eljutni a kereskedelmi és marketing területén is az összehangolt cselekvésig. A digitalizáció a bortermelésben is terjed. A pincékben és dűlőkben végzett munkák során a borászok nagy hasznát veszik a strukturált adatgyűjtésnek, elemzésnek és tervezésnek. Vannak arra utaló jelek, hogy a borászok között növekszik azoknak az aránya is, akik előnyben részesítik az öko gazdálkodást.

A vendéglátással összefüggő kérdésekben még okoz némi nehézséget, hogy a technológiától idegenkednek a felhasználók. A 2008 utáni, bő tíz év alatt a vendégek száma több mint másfélszeresére nőtt. A hazai vendégek száma majdnem megduplázódott. Hiány van megfelelő turisztikai férőhelyekből. A turizmus egyik problémája, hogy a forgalom szezonális: a nyári nagy forgalom augusztus végén megcsappan, és megkezdődik a holt szezon. A szezon őszi lezárását azonban ma már nem indokolják igazán racionális szempontok. A természeti látványosságok mellett vannak programok a holt szezonban is, és számos turisztikai célpont is egész éves vonzerőt jelenthet a turisták számára. Zajlik is egy átalakulás ezen a téren: mára Balatonfüred frekventált részein alig van olyan üzlet, amelyik bezár és több hotel is szünet nélkül üzemel. A szezon meghosszabbítását nem segíti a tömegközlekedés szervezése: a szezon végével élesen visszaesik a vasúti közlekedés intenzitása.

Hiányzik a turizmusból a programok digitális összehangolásának „okos” megoldása. Egy olyan rendszer, aminek segítségével a turista a térség célpontjairól, turisztikai lehetőségeiről értesül, esetleg interaktív módon kapcsolódni is tud azokhoz.

A járásban több olyan problématerület is feltárható, aminek kapcsán „okos” módszerek alkalmazása joggal felvethető:

- közlekedési problémák megoldása okos forgalomszervezéssel, szenzorokkal és távvezérléssel,
- parkolási problémák megoldása okos parkolási és közösségi közlekedési rendszerekkel,
- illegális hulladék kérdésének kezelése okos lakossági hulladékgazdálkodási rendszer bevezetésével,
- illegális beépítés és környezetpusztítás elleni fellépés távfigyelő rendszerekkel,
- a közlekedés és kieső települések biztonságának fokozása rendőrségi távfigyelő rendszerekkel,
- munkaerő-hiány kezelése automatizált rendszerek alkalmazásával.

A járás – több mutatón vizsgálva is – kevesebb áramot fogyaszt az országos átlagnál. Míg az országban 1996 és 2018 között nagyjából ugyanazon a szinten maradt (2194-ről, 2149 kilowattóra) az egy háztartásra jutó áram mennyisége, a járásban jelentősen, 1926-ról, 1544 kilowattóra csökkent.

Az online kérdőív néhány eredménye

A mintába került személyek, mind iskolai végzettségüket, mind társadalmi státuszukat, mind pedig digitális kompetenciáikat tekintve átlagon felülinek tekinthetők helyi és országos viszonylatban is. A kérdezettek nagy része számos tevékenységen keresztül nagy rendszerességgel csatlakozik az internethez.

A válaszadók az országos átlagnál jóval magasabb arányban kamatoztatták digitális kompetenciáikat a koronavírus-járvány idején. Ugyanakkor az országosnál nagyobb arányban panaszkodtak a válaszadók az otthoni internetes kapcsolat rossz minőségére, mint problémaforrásra a járvány időszakában.

Az „okos város” fogalma, és az okos megoldások ismerete is meglehetősen széles körben elterjedt a mintába kerültek körében. A legtöbben a városkártyát említik, valamint a turizmus, borturizmus területén ismernek ilyen megoldásokat. Ezeket a biztonság (biztonsági távfelügyelet), valamint helyi közösségépítés területei követik.

A kérdezettek többsége úgy látja, hogy a megújuló energiaforrások használatával és elterjesztésével, valamint a hulladék tudatos kezelésével tehetünk a legtöbbet a környezeti fenntarthatóság ügyéért. Ugyanakkor a mezőgazdasági termelés környezeti terhelésének csökkentését (pl. műtrágya visszaszorítását), valamint a húsfogyasztás csökkentésének népszerűsítését említették a legkevesebben.

Abban szinte minden megkérdezett egyetért, hogy fontos cél a helyi lakosság környezettudatosságának a fejlesztése.

A potenciális közlekedés-fejlesztési fejlesztések közül a parkolási problémák megoldását, a településeken belüli forgalom csökkentését, valamint a településeket összekötő utak minőségének javítását szorgalmazzák a legtöbben. Ezzel szemben a közösségi közlekedéshez kapcsolódó fejlesztési lehetőségeket, és ezen belül is a személyhajózást és a kompközlekedést említették a legkevesebben.

Az általános életminőség javítását szolgáló lehetséges fejlesztések közül a természeti környezet erőteljesebb védelmének fontosságát emelték ki a legtöbben.

Az Okos térség helyi audit kutatás keretén belül az online kérdőíves vizsgálatot a Balatonfüredi járásban 218 fő megkérdezésével végezték el. A minta nem tekinthető reprezentatívnak a régió felnőtt lakosságára nézve, de nem is ez volt az online kérdőíves kutatás célja, hanem hogy fontos információkat nyerjünk a térség problémáit, lehetséges kitérési pontjait, fejlesztési lehetőségeit közlekedésről ismerő személyek válaszaiból a járásra vonatkozóan.

A kérdőívet valamivel nagyobb arányban töltötték ki nők (55%), mint férfiak (45%). A válaszadók kor megoszlása alapján a középkorúak, azaz a 40-59 évesek képezik a legnagyobb csoportot (53%). Közel 30% a 60 éves és idősebb kitérők aránya, ezzel szemben – feltehetőleg a kiválasztási szempont, azaz a döntéshozói, stakeholderi pozícióból fakadóan – a 40 év alattiak a mintának csak a 17 százalékát teszik ki.

III. Tata és a Tatai Járás

A Tatai járást egyfelől meghatározza a nagyvárosok relatív közelsége, másfelől pedig a járás belső centralizáltsága. Tatabánya néhány kilométeres közelségben fekszik, Budapest, Győr és Esztergom is könnyen elérhető közúton (előbbi kettő autópályán is) vagy vonattal. A járás magja, Tata több szempontból is túltelített. Elhelyezkedésének köszönhetően a járás mind természeti adottságok, mind kulturális örökség tekintetében gazdag.

Alapvetően az autós életforma jellemzi a lakókat, a tömegközlekedés háttérbe szorul, a kerékpározás jelentősége pedig növekszik. A vasúti közlekedés Budapest és Győr elérésében reális alternatívát jelent az autóval szemben, a járáson belül pedig megoldott a buszközlekedés. A polgárok mégis inkább a rugalmas autózást választják, ami fokozott jelentőséget ad annak, hogy a települések közötti utak minősége esetenként rossz. Nagy szerepe van a kerékpáros közlekedésnek, hiszen a települések közel vannak egymáshoz. A kerékpáros infrastruktúra robbanásszerű fejlődésnek indult az elmúlt években. Tata közlekedését túlszűfoltosság jellemzi. A város központi területein gyakoriak a dugók, a turisták özöne pedig – a balesetveszélyen és az arra adott szabályozási válaszon át – megnehezíti, esetenként ellehetetleníti a kerékpározást a frekvenciált területeken.

2000 és 2019 közötti, közel két évtized alatt a járás népessége kevésbé fogyott, mint az ország népessége, sőt mondhatjuk, hogy a Tatai járás megőrizte népességszámát ez idő alatt. A járást jellemzi az előregedés: a korcsoportok közül a 60 év felettiek aránya növekedett leginkább és az országos átlagot is jelentősen meghaladó mértékben (számuk itt majdnem másfélszeresére nőtt,

míg az országban valamivel több, mint egy és negyedére). Ugyanakkor az országos átlagnál öt százalékponttal kisebb mértékben (88,9%-ra) csökkent a legfiatalabbak, a 0-17 évesek száma.

Tata állandó jelzője a „vizek városa”, vagy az „élővizek városa”, de ezt a jelzőt valójában az egész járás kiérdemli: területén kiemelkedően sok forrás, tó, lápterület és számos, a Dunába tartó vízfolyás található.

Tata és környéke kedvelt turisztikai célpont a természeti adottságok (folyó és állóvizek, források, zöldterületek), és a kulturális kínálat (épített örökség, nemzetiségi hagyomány, kulturális rendezvények) gazdagsága miatt is. De a turizmus túlságosan koncentrálódik bizonyos területekre és azok túlzott igénybevételén keresztül jelentősen rontja a helyiek életminőségét – akár élehetlenné is teszi a közeget. A koronavírus válság kirobbanásáig a turisztikai forgalom erősen növekedett, ám ezt nem követte a szálláshelyek számának növekedése.

A turisztikai bevételek önmagukban nem tartják el a térséget, ezért a helyi politikai vezetők prioritásként kezelik az egyéb szektorok fejlesztését, a vállalkozások járásba csalogatását is. A Tatai járást az országosnál is jelentősebb munkaerőhiány jellemzi. A viszonylag könnyen elérhető ipari központok (Tatabánya, Esztergom, Győr, Székesfehérvár, Budapest,) vonzzák a térség munkavállalóit, elszívják a munkaerőt. Minden szakterületen és minden végzettségi kategóriában nehéz a toborzás. A járáson belül, az országos átlagnál jóval alacsonyabb a nagyobb (50 főnél több munkavállalót foglalkoztató) munkaadók aránya.

Tatán és a falvakban is hagyománya van a civil aktivitásnak: a településeken számos civil szervezet végez hagyományőrző, sport, kulturális vagy egyéb tevékenységet. A kisebb közösségekben a közügyek intézése jellemzően személyközi kapcsolatokon keresztül zajlik. Az elmúlt időszak legnagyobb közéleti aktivitást kiváltó vitája a tatai Avalon beruházás tervezése volt. A beruházás támogatásáról szóló vitában jelentős szerepet játszik a beépítendő magánterület megítélése, értékelése: az egyik oldalon állók elhanyagolt, rehabilitálandó és megőrzendő természeti területként tekintenek rá, a másik oldalon állók elhanyagolt, rehabilitálandó és gazdaságilag hasznosítható, értékes városon belüli magánterületként. A felfokozott indulatok megnehezítik az eszmecserét, a szempontok közötti kompromisszum közös megkeresését.

Hagyományosan együtt élnek itt magyarok, svábok és szlovákok, és a járás egyes falvai aktívan őrzik is nemzetiségi hagyományaikat, ami például az épített örökségben, a civil és vallási szervezetek aktivitásában, kulturális és művészeti csoportok működésében ölt testet.

A járás épített öröksége jelentős, különösen Tatán találunk kiemelkedően sok történelmi épületet, kastélyt és várat.

A járásban lassabban csökkent a tanulók száma az országos átlaghoz viszonyítva a vizsgált időszakban – az alsósok aránya pedig növekedett is. A helyi iskolák digitálisan jól felszereltek, minden iskola eléri az internetet. A földrajzi adottságok miatt sok gyerek ingázik járáson belül, vagy akár Tatabányára is.

A helyi lakosság – mind a statisztikák, mind az interjúk alapján – az országos átlag feletti jövedelemmel rendelkezik. Bár 2000-ben még az országos átlag alatt volt az egy járási adófizetőre jutó jövedelem, a mutató dinamikusabban nőtt és 2018-ra már magasabb volt az országos átlagnál. A segélyben részesülők aránya is az országos átlag alatt van.

A járás közbiztonsága, országos összevetésben jónak mondható. Már 2002-ben is az országos átlag alatt volt a regisztrált bűncselekmények 1000 főre vetített száma, de 2019-re a helyzet nagyobb mértékben is javult, mint országosan.

Súlyos nehézséget okoz Tatán az ingatlanpiaci helyzet. A város népszerűsége a lakni és befektetni vágyókat is vonzza, ami az épített örökség átalakulásával és az ingatlanárak, albérleti díjak emelkedésével jár. A magas költségek és az elérhető ingatlanok alacsony száma miatt sokan a környező, könnyen elérhető településekre költöznek. Ennek hatása a Tata környéki falvak ingatlanárain is tapasztalható. Szintén jellemző a települések zártkerti területeinek beépítése, ami a gyümölcsösök (szőlők) eltűnésével és a kisebb kapacitásra tervezett infrastruktúra túlterhelődésével jár együtt.

Az egészségügyi ellátás interjúink alapján megfelelő a járásban. A tíz település közül hétben működik háziorvos, a szakorvosi ellátás Tatán vehető igénybe, bár a rendelő fennmaradása hosszabb távon kérdéses. Kórház a Tatához igen közel eső megyeszékhelyen, Tatabányán érhető el, de a tatabányainál jobb megítélésű budapesti és győri intézményeket is igénybe veszik a járás lakói.

A járás internet penetrációja és a gyors adatátvitelt lehetővé tevő technika részaránya is valamivel az országos átlag alatt van. A helyiek nem elégedettek az internetszolgáltatás minőségével, sok kritika éri a szolgáltatók teljesítményét, a megoldás ezen a téren még várat magára.

Az ivóvíz ellátottság mellett a járás csatornázottsága is átlagon felüli, ezen a téren jelentős volt az előrelépés az elmúlt évtizedekben.

Interjúalanyaink közlései és a statisztika is a hulladékmennyiség növekedését és a szelektív hulladékgyűjtés terjedését támasztják alá. A legtöbb, de legkisebb arányban szelektált hulladékot termelő Tatán az elmúlt évben került bevezetésre a lakossági szelektív hulladékelszállítás.

Egy kérdésblokkban arra voltak kíváncsiak, hogy az általános életminőség javításához mire volna szükség a kérdezett településén. Megint három opciót jelölhettek be a kérdezettek a felkínált kilenc közül. Ez esetben két olyan válaszlehetőség volt, amit a kérdezettek többsége a három válasz egyikeként megjelölt: az egészségügyi, háziorvosi ellátás fejlesztését (60%), valamint a természeti környezet erőteljesebb védelmét (55%). Ezek mellett még két olyan másik terület volt, amit a kitöltők legalább egyharmada említett: a hulladékgyűjtés és -gazdálkodás fejlesztése (43%), és a közlekedési infrastruktúra fejlesztése (37%). A fenntarthatóság szempontja az ötödik leggyakrabban említett terület a kilenc felsorolt közül (25%), míg az okos város koncepció szempontjából szintén fontos digitális kompetenciák javítását, vagy a helyi civil kezdeményezések támogatását szignifikánsan kevesebben nevezték meg a három legfontosabb fejlesztendő terület között (11, illetve 21%).

Az online kérdőív néhány eredménye

A mintába került személyek, mind iskolai végzettségüket, mind társadalmi státuszukat, mind pedig digitális kompetenciáikat tekintve átlagon felülinek tekinthetők helyi és országos viszonylatban is. A kérdezettek nagy része számos tevékenységen keresztül nagy rendszerességgel csatlakozik az internethez.

A válaszadók az országos átlagnál jóval magasabb arányban kamatoztatták digitális kompetenciáikat a koronavírus-járvány idején. Ugyanakkor az országosnál nagyobb arányban panaszkodtak a

válaszadók az otthoni internetes kapcsolat rossz minőségére, mint problémaforrásra a járvány időszakában.

Az „okos város” fogalma, és az okos megoldások ismerete is meglehetősen széles körben elterjedt a mintába kerültek körében. A legtöbben a városkártyát említik. Ezt a helyi közlekedés, valamint a biztonság (biztonsági távfelügyelet) területei követik.

A kérdezettek többsége úgy látja, hogy a hulladék tudatos kezelésével, a megújuló energiaforrások használatával és elterjesztésével, valamint a tudatos vásárlásra ösztönzéssel tehetünk a legtöbbet a környezeti fenntarthatóság ügyéért. Abban szinte minden megkérdezett egyetért, hogy fontos cél a helyi lakosság környezettudatosságának a fejlesztése.

A helyi véleményvezérek, döntéshozók az épített és a természetes környezet megváltoztatásával összefüggésben látják a legtöbb problémát a térségben. A konkrét témák közül a legtöbben a település túlzott beépítését nevezték meg, míg a második legtöbben a tatai Öreg-tó és környezete túlzott átalakítását.

A potenciális közlekedési fejlesztések közül a parkolási problémák megoldását, a településeken belüli forgalom csökkentését, valamint a településeket összekötő utak minőségének javítását szorgalmazzák a legtöbben. Ezzel szemben a közösségi közlekedéshez kapcsolódó fejlesztési lehetőségeket említették a legkevesebben.

Az általános életminőség javítását szolgáló lehetséges fejlesztések közül az egészségügyi, háziorvosi ellátás fejlesztését és a természeti környezet erőteljesebb védelmének fontosságát emelték ki a legtöbben.

A turizmusra vonatkozó fejlesztési kérdések kapcsán kitűnik, hogy a válaszadók többsége üdvözlőné a turizmus bővülését a térségben, de ennek bizonyos módjaival, különösen a tatai szállodafejlesztésekkel kevésbé értenek egyet.

Az online kérdőíves vizsgálatot a Tatai járásban 300 fő megkérdezésével végezték el. A válaszolók elsősorban a helyi vállalkozások, intézmények képviselőiből, helyi stakeholderek közül kerültek ki, de a járás ügyeivel foglalkozó portálok és közösségi oldalak érdeklődő olvasóinak is lehetősége volt a kérdőív kitöltésére.

A minta nem tekinthető reprezentatívnak a régió felnőtt lakosságára nézve.

A kérdőívet jóval nagyobb arányban töltötték ki nők (71%), mint férfiak (29%). A válaszadók kormegoszlása alapján a középkorúak, azaz a 40-59 évesek adják a minta több mint felét (57%). Kb. minden negyedik kérdezett 40 év alatti, míg a 60 éves és idősebb kitöltők aránya mindössze 16 százalék.

Az állandó lakhely alapján a válaszadók 83 százaléka helyben lakik, de emellett más nagyobb és kisebb települések, így pl. Tatabánya, Budapest, Vértesszőlős és Környe lakói is előfordultak a mintában.

A minta iskolai végzettség és anyagi helyzet szerinti összetétele azt mutatja, hogy a válaszadók egy jelentős része a helyi elitet képviseli. 72% rendelkezik felsőfokú végzettséggel, és mindössze 5 százaléknak nincs érettségije. Ezt mutatja az is, hogy a kérdezettek 36 százaléka értékelte az átlagosnál jobbnak családjának anyagi helyzetét, és csupán 10% az átlagosnál rosszabbra.