



Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem

Építészmérnöki Kar, Urbanisztika Tanszék

MISKOLC -

A BELVÁROSI TÖMBREHABILITÁCIÓ LEHETŐSÉGEI

Tematikus vizsgálatok

2024. 01. 09.

Unger Márk János

(LZOKUI)

konzulensek:

Kissfazekas Kornélia

Pirity Ádám

TARTALOM

A BELVÁROS FEJLŐDÉSTÖRTÉNETE A II. VILÁGHÁBORÚ VÉGÉIG.....	3
A BELVÁROSI TÖMBÖK HELYZETE AZ ÁLLAMSZOCIALIZMUS IDEJÉN.....	9
AZ ELSŐ VÁROSREHABILITÁCIÓS TÖREKVÉSEK.....	13
A VÁROSMEGÚJÍTÁS MÁSODIK HULLÁMA.....	18
A BELVÁROS JELENE ÉS JÖVŐKÉPEI.....	23
IRODALOMJEGYZÉK.....	27

A BELVÁROS FEJLŐDÉSTÖRTÉNETE A II. VILÁGHÁBORÚ VÉGÉIG

A városforma kialakulását befolyásoló tényezők a városias beépítés kialakulásának korai szakaszában

Miskolc az észak-magyarországi régió központja és legnépesebb városa¹, számos folyó által szabdalt területen, a Bükk hegység és az Alföld határán fekszik. A jelenlegi városforma kialakulásában fontos szerepet játszottak az említett topográfiai tényezők, a város „helyzeti energiái”, és az idők során itt folytatott ipari tevékenység.² A vaskohászat és acélgyártás a XX. század első évtizedeitől a miskolci ipar húzóágazatává válva meghatározta a miskolci várostérség urbanizációs folyamatait. A 80-as évektől kezdve a termelés visszaesésével, majd az általános ipari szerkezetváltás következtében a gyárak bezárásával a város gazdasági erejével együtt népessége is csökkenni kezdett.³ Az azóta is tartó elhúzó demográfiai-gazdasági visszaesés hatására a város fejleszthetőségének irányvonalai alapjaiban átrendeződtek.

A jelenlegi városmag (intenzíven, jellemzően zárt sorúan beépített tömbök együttese) nagyrészt átfedésben van azzal a területtel, amely már kora újkorban is városias volt.⁴ A Szinva patak völgy ezen a szakaszon összeszűkül, mielőtt a Sajóba torkollva kilépne az Alföldre. A számos, ágakra szakadó vízfolyás által szabdalt sík területen keresztülhaladó országos utak segítették a (kezdetben még kézműves) ipar kiépülését, ezáltal elősegítették a terület középkor óta tartó folyamatos urbanizációját.⁵ A városhálózatban elfoglalt helyének és természeti adottságainak köszönhetően a településnek árumegállításra, vásárok tartására is lehetősége nyílt. A természeti adottságainál fogva védett városba a vízfolyások fölé épült hidakon, kapukon keresztül lehetett bejutni. Bár a hagyományos értelemben

¹ KSH: Magyarország helyiségnévtára (2023) https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=30456
Letöltve: 2023.12.15.

² Kissfazekas Kornélia, Gurdon Balázs. „A várostest morfológiája.” In *Építés – Építészettudomány* 42 (3–4.), pp. 173–205. Budapest: Akadémiai kiadó, 2014. (201)

³ Dobák Judit. Miskolc ipari társadalmának kialakulása a befogadó települések tükrében. (Esettanulmány). Észak-Keleti Átjáró Egyesület. 2009. (1)

⁴ Magyar Királyság (1819–1869) - Második katonai felmérés <https://maps.arcanum.com/hu/map/secondsurvey-hungary/> Letöltve: 2023.10.20.

⁵ Balogh Judit, Bán Péter, Bessenyei József, Gyulai Éva, Nagy Magdolna, Szakály Ferenc, Tóth Péter. MISKOLC TÖRTÉNETE II. 1526-tól 1702-ig Miskolc: Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár, Herman Ottó Múzeum. 1998. (89)

vett városfal a területen nem épült, a történelmi városmag kapukkal és vízfolyásokkal határolt helye ma is jól kivehető – az egykori kapuk csak elnevezésükben maradtak fent, de továbbra is fontos viszonyítási pontokként szolgálnak:

„A miskolci kapukat nem a szabad királyi (kulcsos) városok, sok helyütt máig fennmaradt városkapuinak mintájára képzelhetjük el, hiszen itt nem voltak, a települést körbekerítő vastag, kőből emelt városfalak; hanem, a többi mezővároshoz hasonlóan, Miskolc is a szabad „mezőn”, falak nélkül épült.”⁶



A miskolci belváros a XIX. században

Magyar Királyság (1819–1869) - Második katonai felmérés

<https://maps.arcanum.com/hu/map/secondsurvey-hungary/> Letöltve: 2023.10.20.

⁶ Balogh, Bán, Bessenyei, Gyulai, Nagy, Szakály, Tóth. MISKOLC TÖRTENETE II. (102-103)

A belváros utcahálózatának gerincét jelentő, a diósgyőri és a zsolcai kapukat összekötő tengely már az újkori városszerkezetben megfigyelhető, ezen a tengelyen alakult ki a város főutcája – ennek központi szerepe már a legkorábról fennmaradt térképeken is kivehető. Az ekkor még falusias jellegű település szerkezetében a fő közlekedési útvonalat elsősorban a Szinva patak folyása határozta meg. A sűrű telekosztás és a kompakt beépítés miatt az utca már a fejlődéstörténetének ezen korai szakaszában is városiasabb képet mutatott a település többi részénél. Az értékesebb központi telkek fokozatosan beépültek és létrehozták a ma ismert belváros elődjét a főútcára merőleges és azzal párhuzamos utcák rendszereként.⁷ Fontos ezeket a változásokat részleteiben tárgyalni, tekintettel arra, hogy a jelenleg ismert belvárosi beépítés nagy vonalakban ebben az időszakban alakult ki, és annak számos problémája is itt gyökerezik.

A város tervezett fejlődése, növekedése a 19. század végén a kortárs európai trendekhez igazodóan napvilágot látott városfejlesztési- és rendezési tervek megjelenésével új lendületet vett.⁸ A városfejlesztési tervek nem csak a mérnöki problémák megoldására összpontosítottak, hanem az esztétikára is hangsúlyt fektettek. Céljuk az volt, hogy a város felzárkózzon a fejlett európai nagyvárosokhoz. A tervek kezelték a hiányos városi infrastruktúrát és a szabályozatlan folyókat, miközben a városképet is modernista elvek mentén alakították ki. A folyamat során kialakult koncepciók kitértek a város központjából kiinduló sugárutakra és körutakra, új nyomvonalakkal átvágták a városszövetet, mintaként használva más európai városokban lezajlott folyamatokat, beleértve Budapestet is. Az ortogonalitás csak kis mértékben volt jellemző az így kialakított utcahálózatra. Az utcák vonalvezetésénél és a városi teresedések tervezésénél fontos volt az utcakép megfelelő komponálása, kihasználva a város természetes adottságait és beleértve az Avas látképét is. Az iránypontként szolgáló jelenős új épületeket (jellemzően középületek, mint az új Igazságügyi Palota) úgy helyezték el, hogy jelentőségüknek megfelelő rálátással rendelkezzenek. Az impozáns,

⁷ Gyulai Éva. „Két 19. századi Miskolc-térkép: Bécsi kadétok kéziratos katonai térképe (1854; ÖNB) és Adler Károly főmérnök kataszteri térképének másolata (1880 k., BAZML) – Előtanulmány a Herman Ottó Múzeum új várostörténeti kiállításához” In Történelem és Muzeológia – Internetes Folyóirat Miskolcon 3. (2016)/1. Miskolc: Hermann Ottó Múzeum. 2016. (104)

⁸ Lovra Éva, Városok az Osztrák-Magyar Monarchiában, Városszövet- és várostipológia 1867-1918, pp. 142-147. Budapest: Terc, 2020. (142-143)

emelkedettséget sugárzó összhatás érdekében egymástól kellőképpen távoli és exponált helyzetekben találkozhatunk ezekkel az épületekkel: az említett Igazságügyi Palota esetében az újonnan kiépített „körút” (ma Fazekas utca és Dózsa György út) sarkán.⁹

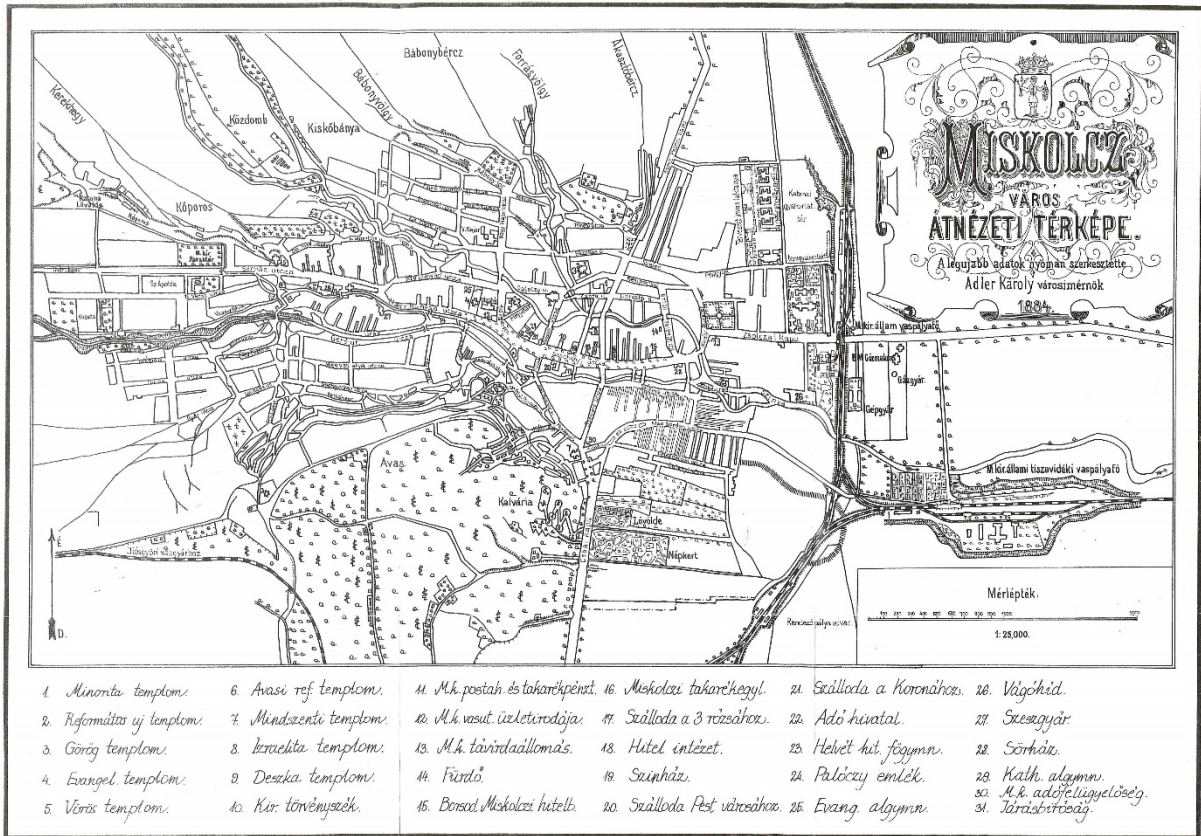
Ezek a tervezési elvek döntően befolyásolták a mai miskolci belváros formáját, utcahálózatát, a fontosabb csomópontok és reprezentatív épületek pozícióját.

Ezek a nagyívű elképzelések bizonyos mértékben túlmutattak azon a jelentőségen, amelyet a város az első rendezési tervek megszületésének idején betöltött, ezért megvalósulásuk sem lehetett teljes. A terveket folyamatosan a város lehetőségeihez, anyagi helyzetéhez voltak kénytelen igazítani, de bizonyos elemeiben így is kiemelkedő, magas színvonalú megoldások születtek:

„Az Ádler-Lippay-féle tervezet keveset akar, a mérnök és építész-egylet pedig nagyon sokat akar. A bizottság tehát Csáthy Szabó István elnöklete alatt egy albizottságot küldött ki a végre, hogy az készítsen még egy harmadik tervezetet, amely a kettő között a középutat foglalja el.”¹⁰

⁹ Lovra, Városok az Osztrák-Magyar Monarchiában (142-143)

¹⁰ (Szabadság, 1898, idézi: Lovra, Városok az Osztrák-Magyar Monarchiában (143)



Miskolc térképe 1884-ből, készítette Adler Károly (1849–1905)¹¹

Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy a várostervezők és döntéshozók által kijelölt főbb irányvonalak megtartása mellett kénytelenek voltak visszafogni a beruházások volumenét. Az általánosan elfogadott városfejlesztési elveket nem vetették el, de az adott gazdasági-politikai környezetben újabb nagyívű városrendezési terv egészen az 1920-as évekig nem szülehetett. Az I. világháború utáni új helyzetben a város gazdasági fajsúlya, településhálózatban betöltött szerepe megváltozott. Erre reagálva írtak ki pályázatot 1920-ban a város általános rendezési tervének elkészítésére. Ekkor ismét indokoltá vált nagyobb léptékben gondolkozni a felértékelődött jelentőségű város fejlesztéséről. A pályázati kiírásban

¹¹ Csiffáry Gergely, Csíki Tamás, Olajos Csaba, Porkoláb Tibor, Rémiás Tibor, Sándor István, Rózsa György, Somorjai Lehel, Stipta István, Szegőfi Anna, Tarcai Béla, Tóvári Judit, Veres László, Deák Gábor, Dobrossy István, Faragó Tamás, Fazekas Csaba, Goda Gertrud, Holopce Péter, Kápolnai Iván, Kapusi Krisztián, Lénárt Béla, Németh Györgyi. Miskolc története IV/1. 1848-1918-ig. Miskolc: Hermann Ottó Múzeum, 2003.

megfogalmazott elvárások átfedést mutatnak azokkal az elvekkel, amelyek az évtizedekkel korábban megszületett nagyléptékű tervek sajátjai voltak. A felhívásra született tervek a korszellemnek megfelelő modernista szemlélet szerint készültek, erősen alapoztak a hierarchikus (ugyanakkor esztétikai szempontok miatt az adott terület topográfiáját esetenként figyelmen kívül hagyó), pragmatikus, folyamatos lineáris növekedést vizionáló szerkesztési elvekre – hasonlóan a többi hazai városfejlesztési projekthez. A dualizmus-kori tervek fontosabb elemeit ezekbe a tervekbe átemelték, de ekkor már sokkal racionálisabb, könnyebben megvalósítható megoldások vették át az olyan víziók helyét, mint a nagy pályaudvarok közötti összeköttetés vagy éppen egy teljesértékű belvárosi körút kiépítése.¹²

Az új szabályozási tervek fókuszában a forgalmi, közegészségügyi és esztétikai szempontok álltak. A növekvő városi népesség és a miskolci ipar rohamos fejlődése miatt szélesebb utcákra, terekre volt szükség. A XX. század elején még nem a belvárosi utak tehermentesítése volt a cél. A tervek inkább arra törekedtek, hogy az utcák kapacitásának növelésével a megnövekedett forgalom könnyebben keresztül tudjon áramlani azokon. A Főutca jelentőségét és exponáltságát ezek a beavatkozások új szintre emelték. Fontos megemlíteni a szabályozás közegészségügyi vonatkozásait. A korabeli belvárosra túl nagyra nőtt, nagyon sűrűn beépített, kevés természetes fényt kapó és rossz szellőzésű, nyirkos háztömbök voltak jellemzők. Az épületek komfortszintjének javítása a fertőző betegségek terjedésének visszafogása miatt volt a legsürgetőbb. A belvárosi tömbfeltárások igénye ezeken a terveken már megjelenik. A cél jobban megközelíthető, nyitottabb, szellősebb tömbök létrehozása volt azáltal, hogy a meglévőket újabb utcákkal tovább osztották, kialakítva ezzel a ma is jellemző városszövetet. A tervekben újabb fejleményként megjelent a közegészségügyi és esztétikai szempontokból is indokolt célkitűzés, a nagyobb, egybefüggő városi zöldterületek létesítése. Szintén új elemként jelent meg a belvároson keresztülhaladó számos vízfolyás szabályozásának igénye.¹³

¹² Lovra, Városok az Osztrák-Magyar Monarchiában (143-145)

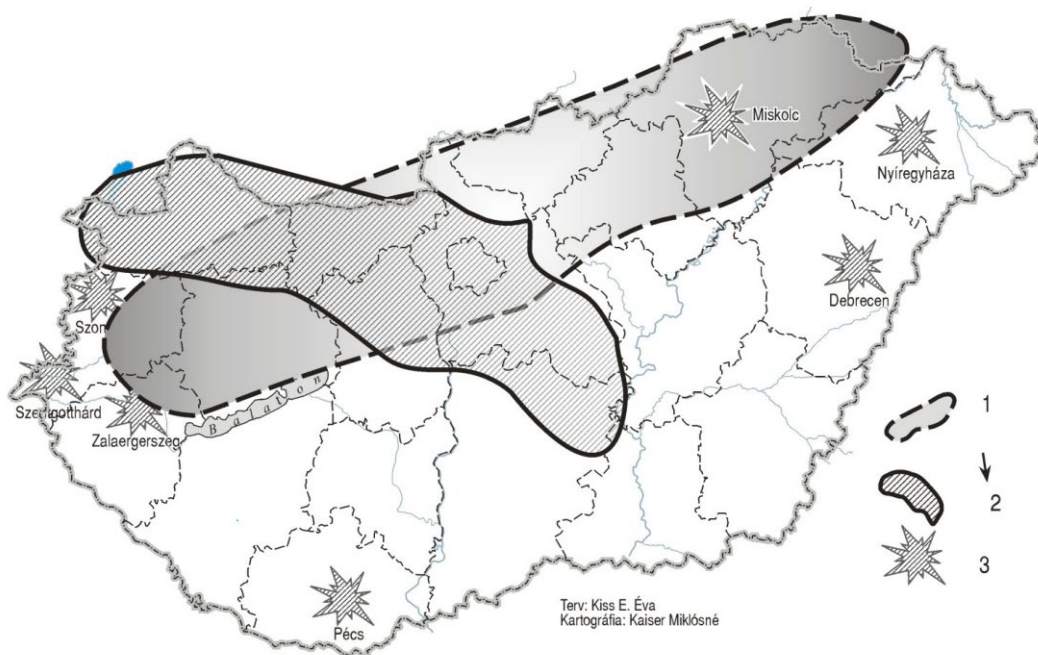
¹³ Lovra, Városok az Osztrák-Magyar Monarchiában (144-146)

A BELVÁROSI TÖMBÖK HELYZETE AZ ÁLLAMSZOCIALIZMUS IDEJÉN

Az első városrehabilitációs törekvések, megvalósult és elmaradt fejlesztések

A városforma a dualizmus korában viszonylag kompakt képet mutatott, minden irányban hasonló kiterjedéssel rendelkezett. Egyedül a délnyugat felől a völgybe benyúló Avas lejtői jelentettek korlátot a város növekedésének. A várostest szerves fejlődési folyamatában a második világháború után keletkezett először jelentős zavar. Az államszocializmus idején az iparosítási törekvések elsősorban a természeti erőforrásokban gazdagabb, Északi- és Dunántúli középhegységek által kijelölt Északkelet-délnyugat irányú tengely mentén koncentráálódtak. Itt próbálták meg létrehozni az ország egyik legnagyobb nehézipari központját. A diósgyőri ipari zóna fejlesztésével kézenfekvőnek tűnt a Miskolci városközpont és a diósgyőri gyárak közötti területet beépíteni, a patak völgyben ugyanis bőven akadt még zöldmezős fejlesztésre alkalmas földrészlet. Ekkor kezdett el Miskolc szélsőségesen aszimmetrikus, lineáris, úgynevezett „madzagvárossá” válni.¹⁴ Ilyennek ismerjük a várost ma is, és az ebből a várostervezési döntésből következő problémákkal ma is szembesülünk.

¹⁴ Kissfazekas, Gurdon. „A várostest morfológiája (202)



A hazai ipar térszerkezetének átalakulása 1990 után (1=fordista termelési jellegű, 2=posztfordista jellegű iparszerkezet, 3 jelentős ipari centrum a nagy ipari zónákon kívül)¹⁵

Miskolc történetétől sok tekintetben elválaszthatatlan a nehézipar.¹⁶ Diósgyőr már a 19. században is jelentős központja volt a magyarországi vaskohászatnak, illetve vas- és acélgyártásnak. Ennek előzményei az Árpád-korig nyúlnak vissza: a nyersanyagban gazdag hegység közvetlen közelében fekvő településen már ekkor nagy számban működtek az itt bányászott érc feldolgozásához használatos kohók és a vas és salak különválasztását végző úgynevezett hámorok. A vaskohászati telepeket a vízimalmokhoz hasonlóan folyóvizek mellé építették, hogy a működtetésükhöz szükséges energia biztosított legyen.¹⁷ „...ehhez legalkalmasabbnak ajánlott Diósgyőr, az ország közepén fekvő, a vasúti hálózatnak legnagyobb összecsoportosulásával sőt avval nemsokára összekötve, kifogyhatatlan

¹⁵ Forrás: Kiss Éva. „A magyar ipar térszerkezeti változásai.” In Földrajzi Értesítő 2002 LI. évf. (3-4.), pp. 347-364. Budapest: A magyar tudományos akadémia földrajztudományi kutatóintézetének folyóirata, 2002. (371)

¹⁶ Dobák Judit: Miskolc ipari társadalmának kialakulása a befogadó települések tükrében (Esettanulmány)

¹⁷ Sulinet.hu: A torockói vaskohászat és vaskohászat II. (2015) <https://hirmagazin.sulinet.hu/hu/civilizacio/a-torockoi-vasbanyaszat-es-vaskohaszat-ii> Letöltve: 2023.12.30.

barnaszén telepek közelébe, jó indulatú és az ellentét által nehezen bevehető vidéken és tősgyökeres magyar nép közepette, termő talajon oly előnyöket nyújtanak, hogy a helyiség választása kétséget nem szenvedhetett...”¹⁸ A Szinva patak völgye a vízimalmok telepítéséhez hasonlóan erre a célra is kiválóan alkalmasnak bizonyult, ezért a modern diósgyőri nehézipar előfutára, a vasmű már elég korán jelen volt a területen. A XIX. század legelejétől már ipari méretekben folytak itt a vasgyártáshoz kapcsolódó munkák.¹⁹

A meglévő ipari létesítmények mellett a térségben található bányák és a közelben lakó nagyszámú munkaerő mind az említett fejlesztés mellett szóló érvek voltak. A völgyben a XX. század első évtizedeiben kiépülő gyár és a hozzá tartozó munkástelep (kolónia) közigazgatási hovatartozása a kezdetektől elnyúló viták tárgyát képezte, mielőtt 1945-ben hivatalosan is Miskolchoz csatolták. Az 1980-as években a két legfontosabb gyárnak, nevezetesen a LKM-nak és a DIGÉP-nek, közel 30 000 dolgozója volt.²⁰ A belvárostól nyugatra eső területeken megmaradt korai munkástelepek ma a város legproblémásabb lakóterületei közé tartoznak (híresek például a szegregáltságukról) és ezeknek a városrészeknek a rehabilitációja sok esetben annyira égető fontosságúnak tűnik, hogy a város többi részén tervezett fejlesztéseket hátráltatja.

A nagyléptékű építkezések következtében Miskolc mintegy (légvonalban) 14 km hosszú, de legnagyobb részén csak 1-2 km széles lineáris várossá vált. A beépítésnek északi és déli irányban csak a Bükk hegység nyúlványai jelentettek gátat. A kelet-nyugati mellett kialakult egy annál lényegesen rövidebb észak-déli tengely is – a városról északra található iparvárosok, illetve a miskolci déli agglomeráció által kijelölt vonalon – amely mentén szintén lakótelepek, gyárak létesültek, de a hangsúlyosabb, forgalmasabb továbbra is az előbbi tengely maradt. Az erőltetett iparosítás hatására végbement lineáris várossá válás jelensége a motorizált forgalom rohamos növekedésével kezdett súlyos nehézségeket okozni. A város közforgalmának legnagyobb része a ma is ismert elnyúló „Főutcán” volt kénytelen nap

¹⁸ Glanzer Miksa 1872-ben a gyár keletkezésének indokait írja le. (Idézi: Dobák, 2)

¹⁹ Boros Árpád. Tények és képek a diósgyőri kohászat életéből 1770–2005. Miskolc: Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Levéltárért Alapítvány, 2005. (20)

²⁰ Dobák: Miskolc ipari társadalmának kialakulása a befogadó települések tükrében (1)

mint nap keresztülhaladni. Az aránytalanul nagy forgalomterhelést a völgyben kiépült villamosvonal csak mérsékelni tudta. A várostérség szerkezete a lakosságszám csúcspontján már nagyon gazdaságtalannak bizonyult. A várostest ekkor relatíve kis kiterjedésű, sűrűn lakott városmagból és a központból kiinduló főbb útvonalak mentén csoportosuló „szatelittelepülések” hosszan elnyúló láncolatából állt. A közlekedés a városrészek közötti aránytalanul nagy távolságok miatt az elfogadhatónál jóval nagyobb menetidőkkel és légszennyezéssel járt, és jár a mai napig.²¹ Ennek a hatékonytalan közlekedési hálózatnak a negatív következményeit a belvárosban fokozottan lehetett érezni, a jelentős autóforgalom az említett környezeti hatások mellett számos járulékos problémát okozott a zajterhelés megnövekedésétől az alacsonyan hasznosított városi terek megjelenéséig. A belváros a felszíni parkolóhelyek térnyerésével sok zöldfelületként hasznosítható területet is elveszített. A nagy kiterjedésű belvárosi parkolók kedvezőtlen hatása a városképre, illetve Miskolc élhetőségére nézve ma is érezhető. Ezek kihasználtsága csak időszakosan éri el az optimumot, emellett aránytalanul nagy területet haragnak ki a város értékesebb, központi részéből.

A Miskolc ütőereként funkcionáló utca belvárosi, hivatalosan Széchenyi utca nevet viselő szakaszát 1984-ben elkerülhetetlenné vált tehermentesíteni, azóta sétálóutcaként a városi élet központja, egyik legfőbb színtere, és a város karakteres, meghatározó eleme.²² A Széchenyi utca kellő szélességgel rendelkezik ahhoz, hogy a gyalogosforgalom és gyülekezési pontok, teraszok mellett kötőtpályás közlekedésre is alkalmas legyen. A legfrekvenciáltabb üzleteket, vendéglátóhelyeket sokáig itt lehetett megtalálni, azonban az ezredforduló után megjelenő plázák (mindkettő 2000-ben nyílt, összesen majdnem 200 üzlettel) elszívó hatása komoly csapást jelentett a Fő utcára nézve – annak központi szerepe ugyan a városformából és a történetiségéből adódóan továbbra is megvan, de A Miskolc Plaza és a Szinvapark Bevásárlóközpont közötti észak-déli útvonalon (itt található az egyik legfőbb közlekedési csomópont, a Búza téri autóbuszállomás is) mára érzékelhetően jelentősebb a gyalogosforgalom, annak ellenére hogy a közlekedés itt gyalogosan sokkal nehezebb és veszélyesebb, az infrastruktúra hiányos

²¹ Kissfazekas, Gurdon. „A várostest morfológiája (202-203)

²² Kelemen István. *Miskolc belvárosának rehabilitációs programja*, In *Magyar Építőipar*, 1986 (35. évfolyam, 9-10. szám) (561)

illetve nem erre a fajta használatra lett tervezve, az utca az autóforgalom miatt pedig sokkal kevésbé alkalmas arra az „agóra” funkcióra, amit a Széchenyi utca korábban ellátott.

A várostérség urbanizációja a nehézipari termelés növekedésével arányosan haladt előre (üzemek, házigyári lakótelepek épültek) egészen a 80-as évekig, amikor a korszerűtlen technológiára épülő miskolci nehézipar már nem volt képes a város gazdaságát fejlődő pályán tartani. A 80-as évektől enyhén gyorsuló ütemben folyik a népesség elvándorlása a városközpontból, kisebb mértékben a miskolci agglomeráció települései, nagyobb mértékben az ország jobb gazdasági helyzetben lévő régiói felé.²³ Az országos átlagot jóval felülmúló elvándorlás mellett a nagymértékű természetes népességfogyás is hozzájárult a miskolci ingatlanok leértékelődéséhez – ez szintén nem javította a sűrűn lakott, romló állapotú belvárosi tömbök épületállományának kilátásait.

AZ ELSŐ VÁROSREHABILITÁCIÓS TÖREKVÉSEK

Megvalósult és elmaradt fejlesztések 1990-ig

Az iparosítás és a lakótelep-építések mellett a belváros komplex fejlesztése, modernizálása sokáig háttérbe szorult. A belváros megújításának igénye a 60-as évek elejétől kezdve közbeszéd tárgya volt, a várostervezők javaslatot tettek a rossz állapotú épületek szanálására, fórumokon számoltak be a lehetséges megoldásokról. A Főutca kiváltására ekkor egy azzal párhuzamos nyomvonalú úgynevezett „Bazár út” megépítése is felvetődött.²⁴ Ezeknek az elképzelések a megvalósítása a külvárosi, lakótelepi expanziók illetve az iparosítás erőforrásigénye miatt nem volt reális.

Később egészen előremutató, az adott keretek között futurisztikusnak tűnő megoldások is felvetődtek a Főutca problémájának megoldását illetően: „A hetvenes évek végén jóváhagyott részletes rendezési

²³ Mihályi Helga. Miskolc demográfiai helyzete a magyarországi adatok tükrében, *Publicationes Universitatis Miskolcensis, Sectio Philosophica Tomus XVIII, Fasc. 2* (2014), pp. 147–157.

²⁴ Kelemen István: *Miskolc belvárosának rehabilitációs programja* (561)

terv koncepciójában viszont már mint a „város nappali szobája” gondolatként értékelődött újjá szerepköre a villamos kissé északabbra, térszín alá süllyesztésével, a sétáló- bevásárló funkció dominál, szervezve az északi-déli irányú teresedések rendszerét. Itt, a belváros északi határán akkor épülő és az előkészítés alatt álló déli tehermentesítő utak között egy újabb, kelet-nyugati irányú átszelő forgalmi út gondolata rögződött.” (Kelemen István: *Miskolc belvárosának rehabilitációs programja* (561)) A mai várostervezői szemlélet szerint elemeiben ezek az ötletek akár beilleszthetőek lennének egy prosperáló európai „nagyváros” fejlesztési stratégiájába, és hasonló megoldásokra a 2020-as években sok példát találunk. Miskolc esetében azonban már a múlt században is inkább a népesség csökkenésével és borúsabb kilátásokkal kellett számolni; így futurisztikus ötletek helyett a vészforgatókönyvek, a kármentés lehetséges módjai kerültek be a jóváhagyott városfejlesztési tervekbe. Szintén problémásnak bizonyult a belvároson keresztülhaladó elkerülőutak építésének gondolata. Ahol csak megépültek, a várost átszelő nagyforgalmú, soksávós főutak újabb várostervezési és funkcionális gondolatokat jelentettek (ahogy ez a várost „felszeletelő” 3-as, 26-os utak esetében is megfigyelhető). Ehelyett az évtized végére elfogadott rendezési tervben a Széchenyi utca korábbi szerepének megerősítése mellett az attól északra eső belvárosi tömbök kevésbé zavaró módon történő feltárása került rögzítésre. A jóváhagyott megoldások a városszövetbe illeszkedő módon kívánták megoldani a túlméretes háztömbök feldarabolását. A villamosvonal eredeti nyomvonalára ettől kezdve a várostervezők kénytelenek voltak adottságként tekinteni. Az új és a régi beépítések közti különbség a 80-as évekre a lakásállomány és a közműellátottság minőségében egyre szembetűnőbb lett, ez a jelenség pedig a súlyos társadalmi státuszkülönbségek okozta problémákat is felszínre hozta. Ennek hatására születtek meg az első belvárosi tömbrehabilitációs programok. A belvárosban ekkor mintegy 7800 lakással és 24 600 lakossal számoltak.²⁵

A rendelkezésre álló adatok szerint ekkorra a belvárosi lakásállomány 48 %-át sikerült a kor követelményeinek megfelelő komfortfokozatra hozni. A beavatkozásokkal addig nem érintett területeken található kb. 4000 lakás állapota azonban még nagyrészt elmaradt ettől a szinttől – ezek között az egyszobás lakások aránya a 40 %-ot közelítette. A Széchenyi utcát határoló tömbök állapota

Kelemen István: *Miskolc belvárosának rehabilitációs programja* (560)

különösen rossz képet mutatott – a térfalat jelentő „kéregépületek” mögött az ingatlanok leromlása előrehaladott állapotban volt. A rehabilitációs program előkészítéseként az érintett területre vonatkozóan átfogó szociológiai vizsgálatok készültek. A felmérések szerint a lakosság legnagyobb része nagyon alacsony státuszú volt, és jelentős volt a mélyszegénységben élők aránya.²⁶

Az első átfogó rehabilitációs tervek kidolgozásának kezdetén a Széchenyi utca funkcionálisan és szimbolikusan is más szerepet töltött be a maihoz képest. Csak nem sokkal korábban kezdődött el ugyanis a belvárost elkerülő utakat érintő nagyobb fejlesztések, és a Főutcára merőleges „észak-déli tengely” helyzetbe hozása, kereskedelmi- és közfunkciókkal való benépesítése. A Széchenyi utca szerepét a belvárosi rehabilitációs program előkészítésének során részletesen is vizsgálta a Kereskedelmi Szervezési Intézet kutatása, melynek eredményeiről 1982-ben kiadott dokumentációban számolt be.²⁷

A tanulmány kiemeli az utcát vizsgálva felfedezhető térbeli funkcionális megoszlást. A Főutca különböző szakaszai más-más szerepeket töltöttek be az egymás mellé szerveződő funkciók szerint:

„(...) keletről nyugat felé haladva először a kereskedelmi jelleg, majd a művelődési, kulturális lehetőségek, végül az igazgatási funkciók dominálnak, szövetszerűen fonódva egymásba.” (Kelemen István: *Miskolc belvárosának rehabilitációs programja* (560))

Ekkor a város kereskedelmében a belváros, és azon belül a Széchenyi utca jelentősége kiemelkedő volt. A kiskereskedelmi forgalom, illetve a miskolci üzletek nagy része a Főutca belvárosi szakaszához kötődött. A város összes ruházati boltjának több mint 83%-a itt volt megtalálható, és a vegyesboltok, élelmiszerüzletek, gyógyszertárak, és vendéglátóegységek is sokkal nagyobb számban és sűrűséggel voltak jelen, mint a város többi részén. A miskolci áruforgalom jelentős része koncentrált egy mindössze 1 km hosszúságú útszakaszon. A város jelentősége az agglomerációs térségen is túlmutatott, így az üzleteknek nemcsak a városi lakosságot, hanem napi 30-40 ezer bejárót is ki kellett szolgálni.

²⁶ Kelemen István: *Miskolc belvárosának rehabilitációs programja* (560)

²⁷ Kelemen István: *Miskolc belvárosának rehabilitációs programja* (560)

Szükségesnek látszott a túlzsúfolt Széchenyi utca tehermentesítése, sétálóutcává való átalakítása, és az azt övező tömbök feltárása is kiemelt helyen szerepelt a kiadott tervekben. A tervezők víziója a Főútcával kapcsolatban egy „sétáló- bevásárló- városi fórum rendszer” létrehozása volt.²⁸

A szakaszolhatóság és a könnyebb áttekinthetőség érdekében a belváros épületállományát a terveken számozással és egyedi nevekkal ellátott „rehabilitációs tömbök”-re osztották. Elsőként az 1. számú „Tulipán tömb” megújítására írtak ki nyilvános pályázatot 1981-82-ben. Ezt követően egymás után haladtak tovább a csatlakozó tömbökkel (2., 11. volt a sorrend), illetve a Széchenyi utca új arculatára is ötleteket vártak. Az utca megújítására tett javaslatokat a következő szempontok mentén bírálták el:

- az érintett szakasz funkcionális, forgalomtechnikai kialakítása,
- a térfalak egységes kezelése,
- építészeti és terművészeti elemek kohéziója,
- a „helyi karakter” reprezentációja, gazdagítása.

Az 1984-es rehabilitációs programban a városszövet időbeli rétegzettsége és a flexibilitás igénye is előtérbe került. A probléma súlyosságára és a keretek szűkösségére való tekintettel „differenciált szemléletű”, azaz többszintű rehabilitációs terv született. Mivel a tömbök újjáépítésére csak korlátozottan volt lehetőség, azokat két kategóriába sorolták. A teljeskörű rehabilitációval érintett tömbök voltak kisebbségben. Sok esetben a lebontott, „útban lévő” épületek helye „ideiglenesen” üresen maradt. Ennek a munkának a befejezése a mai napig várat magára. A teljes városmegújítási projektet a Centrum tömbtől a mai városházáig 5 szakaszra osztották. 1986-ra a rehabilitációs program I. üteme fejeződött be. A munkálatok az Ady-hídtól a Centrum tömbig terjedő szakaszt érintették (1. és 12. tömbök). A másik oldalon a volt Tanácsház tér felől haladtak, és közben a Széchenyi utca felújítása is elkészült a közművek teljes rekonstrukciójával.²⁹

²⁸ (Kelemen István: *Miskolc belvárosának rehabilitációs programja* (562))

²⁹ (Kelemen István: *Miskolc belvárosának rehabilitációs programja* (562))



A Belváros zártosúan beépített tömbjeinek lehatárolása és az 1984-es rehabilitációs program számozott tömbjei (OpenStreetMap, saját szerkesztés)

A projekt kivitelezése kezdeti szakaszában a ma elképzelhetőhöz képest sokkal gördülékenyebben tudott haladni. Egyrészt a lakók kiköltöztetését, a házak átépítését, bontását a magántulajdon védelméhez kötődő jogok nem akadályozhatták, illetve a szükséges lakás- és üzlethelyiség-cseréket az állam saját feladatkörben könnyen meg tudta oldani, és egy-egy cserelakás általában valóban minőségi ugrást jelentett a lebontott belvárosi ingatlanhoz képest. Ezen kívül nem voltak jelen azok a tőkeerős ingatlantulajdonosok, amelyek ma érdekellentéteikből adódóan sok közcélú rehabilitációs projekt gátját jelentik.

A városmegújítás ennek ellenére nem lehetett teljeskörű. A teljes rehabilitáció csak néhány tömb esetében tudott megvalósulni a tervezett módon, a munkálatok hamarosan félbeszakadtak. Sok esetben pedig a 80-as években átadott épületek avulása a régebbiekéhez képest jóval gyorsabban végbement, és 50 év elteltével ezek váltak problémák forrásaivá. Több helyen a felújításban nem érintett, akkor még viszonylag jó állapotú történeti értékű épület vált időközben elhagyottá és rossz állapotúvá. Látható, hogy az ilyen nagyvolumenű, külső beavatkozás módjára véghez vitt városrehabilitáció sem tud fenntartható állapotot eredményezni, és ennek éppen a fejlesztés szervezőségének hiánya lehet az oka, melynek következtében a probléma folyamatosan újratermeli önmagát. A projekt kezdetén az újonnan épülő állami létesítmények jövőbeli fenntartásával kapcsolatban a beruházónak még volt oka bizakodónak lenni, azzal a forgatókönyvvel viszont csak kevesen számoltak, hogy egy új rendszerben az ilyen súlyos teherterhelés lesz a város számára. Fontos megemlíteni, hogy a kevés valóban megújult belvárosi tömb megítélése is vegyes volt, és az épületek fokozatos amortizációjának köszönhetően napjainkra meglehetősen negatívvá vált.³⁰

A VÁROSMEGÚJÍTÁS MÁSODIK HULLÁMA

Tervek és stratégiák a rendszerváltozástól napjainkig

1990 után a városban számos nagyberuházás és fejlesztés ment végbe sikeresen, de a belvárosi tömbök rehabilitációja az első néhány tömb megújítása után megtorpant. Később az európai uniós források megjelenése viszont tudott némi lendületet adni a régóta halogatott városmegújítási projekt folytatásának. 2005-re fontos részeredményeket is sikerült elérni, ekkor adták át a város egyik büszkeségének számító Szinva teraszt, amely a belváros azelőtt meglehetősen elhanyagolt részét érintő köztérrehabilitációs beruházás kirakateleme volt. Az újabb források birtokában lehetőség volt a

³⁰ Minap.hu: *Több mint tömbrehabilitáció*, (2023) <https://minap.hu/cikk/tobb-mint-tombrehabilitacio>
Letöltve:2023.12.28.

városrészben régóta halogatott kisebb „foltozások” kivitelezésére, melyek elsősorban a Főutca infrastruktúráját érintették.³¹

A legnagyobb hatású projektelem az addig csak kevés figyelmet kapott Szinva patak egy szakaszát kívánta a városszövetbe és a városi élet terébe integrálni, nagy sikerrel. Megépült a Szinva teraszt a Főutcával és a színházzal összekötő új passzázs, a Candia köz, amely a múlt században megfogalmazott, tömbfeltárásokat szorgalmazó koncepció továbbviteleként értelmezhető. Folytatódott a túlterhelt belvárosi utcák forgalomcsillapítása, ennek során egyrészt nőtt az autóforgalom elől elzárt utcák száma, másfelől viszont egyes utcák kapacitását bővíteni kellett, ez történt például a Corvin és a Szentpáli utcák esetében.³²

A következő évek felújításai érintettek több fontos belvárosi teret (Hősök tere, Szent István tér, stb.). Megfogalmazódott az igény, hogy a város végre színvonalas főteret kapjon, erre a célra legalkalmasabbnak a Szent István tér tűnt, amely közvetlenül a Főutcával határos, és környezetében a legjelentősebb közintézmények koncentrálnak.³³ A térről az Avas felé is nagyszerű kiáltás nyílik, és az gyalogosan is viszonylag könnyen megközelíthető a térről. A Szent István tér komplex átalakítását azonban nem sikerült keresztülvinni, déli oldalát még mindig forgalmas közlekedési csomópont és extenzív felszíni parkolók sora választja el a hegyoldaltól; keleti oldalon pedig rendezetlen, rossz állapotú, foghíjas tömb határolja. Ezen kívül a tér környezetéből feltűnően hiányoznak azok a funkciók, amelyek egy frekvenciált belvárosi teret a nap minden szakában élettel tudnának megtölteni – bár ez utóbbi a Széchenyi utcáról, illetve a belváros legtöbb, egyébként jó adottságú teréről szintén elmondható. A belvárosi élet kivonulása a Főutcáról ma jól megfigyelhető a délutáni, esti órákban, amikor a plázák látogatottsága eléri a napi csúcst, és ezzel párhuzamosan a Főutca nyugati fele fokozatosan kiürül. Könnyen arra a következtetésre juthatunk, hogy a miskolci belváros presztízsének

³¹Haon.hu: *Miskolc legyen Miskolc! Lett...* (2008) [https://www.haon.hu/borsod-abauj-zemplen/2008/04/miskolc-
legyen-miskolc-lett](https://www.haon.hu/borsod-abauj-zemplen/2008/04/miskolc-legyen-miskolc-lett) Letöltve:2024.01.01.

³² *Miskolc Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája. Miskolc belváros rehabilitációja - Végleges Akcióterületi Terv I. Kötet.* Miskolc, 2009. (1)

³³ *Miskolc Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája. Miskolc belváros rehabilitációja - Végleges Akcióterületi Terv I. Kötet.* Miskolc, 2009. (38)

visszaállítása, egyfajta felzárkózás a hasonló adottságokkal rendelkező, de prosperáló nyugati mintákhoz (vagy akár alapul vehetünk balkáni városokat is) nem elérhető egyszerű köztérrehabilitációkkal és a reprezentatív épületek, közintézmények renoválásával. Elkerülhetetlennek látszik az oda vezető úton ezeknek a lépéseknek a megtétele is, de a képletben nagyobb fajsúllyal szerepel a városlakók és az ide látogatók sokkal alapvetőbb igényeinek kiszolgálása, mint amilyen a lakhatás (szálláslehetőség), és a fogyasztás. A Szinva terasz esete jó és közeli példát adhat arra, hogy hogyan érdemes egy problémás, de kiváló adottságokkal rendelkező városi teret fenntarthatóan megújítani.

A városvezetés hosszas előkészítés után 2008-ban elfogadta a „Belvárosi rehabilitáció előzetes akcióterületi tervét”, melyet a következő 7 éves ciklusban kívántak megvalósítani.³⁴ A tervek a korábbiakhoz hasonlóan tartalmazták a belváros arculati és építészeti megújítását, a közlekedés és a parkolás feltételeinek javítását, illetve turisztikai vonzerejének magasabb szintre emelését. Új elemként megjelent a „történelmi Avas”-ként hivatkozott terület bekapcsolása a fejlesztésekbe. Az Avasról való gondolkodás innentől kezdve összekapcsolódik a belvárosi tömbök problematikájával, annak megújítását, funkcióbővítését a következő évek fontos projektjévé emelték. Felfedezhető a párhuzam az 1920-as évek koncepcióival, amikor először kezdtek belvárost délről határoló lejtőkre turisztikai szempontból kiemelten hasznosítható erőforrásként tekinteni. A terv akcióterülete a zárt sorúan beépített belváros határait kiterjesztette.

Közfoglalmi és közösségi funkciókkal kapcsolatos beruházásként a közterek fejlesztésén túlmenően azonban keveset sikerült elérni. A közfunkciók fejlesztésének célkitűzése a Városháza megújításában és néhány templom homlokzatának rekonstrukciójában kimerült. A program elsősorban a Főutca megjelenésének javítására fókuszált, a reprezentatív épületek, burkolatok, térfalak helyreállításával.³⁵ Ez a belváros turisztikai vonzerejére kedvező hatással volt, az élhetőségének növelése azonban

³⁴ *Miskolc Megyei Jogú Város, Miskolc belváros rehabilitációja, Végleges Akcióterületi Terv I. Kötet*, Miskolc Integrált Városfejlesztési Stratégiája részeként, 2009. május 15.

³⁵ *Miskolc Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája. Miskolc belváros rehabilitációja - Végleges Akcióterületi Terv I. Kötet*. Miskolc, 2009. (105-107.)

ellentmondásos módon – mint a legtöbb presztízsbetűzésnél – háttérbe szorult. A sétálóutcát határoló patinás épületek homlokzatai mára főleg annak nyugati felén esztétikus, egységes képet mutatnak, miközben a homlokzatok mögötti belső udvarokba betérve nagyon sok esetben hasonlóan lehangoló kép fogad, mint amivel az első rehabilitációs igények megfogalmazásakor találkozhattunk.

A város 2013-as Integrált Településfejlesztési Stratégiájának helyzetfeltáró jelentése szerint a Belvárost érintő fejlesztések közül a 2013-2017 közötti tervezési időszakban megvalósult:

- a Belvárosi körgyűrű bővítése annak nyugati oldalán a Malomszög utcai átkötés kialakításával,
- a Városháza épületegyüttesének teljes megújítása,
- két „integrált szakképzési központ” létrehozása, melyek közül az egyik (Győrffy Ignác TISZK) tekinthető a városmegújítás szempontjából jelentősebb, nagyobb belvárosi tömb részleges rehabilitációjával járó beruházásnak.

A jelentés ciklusban befejezetlenül maradt vagy meg nem valósult fejlesztések közt említi meg többek között:

- a Szent István tér rendezését,
- több belvárosi tömb (Centrum, Kazinczy, Kossuth) rehabilitációját,
- fontosabb közlekedésfejlesztési munkákat (pl. a Belváros további tehermentesítése az elkerülő utak fejlesztésével, és a Búza tér és környezetének megújítása).³⁶Látható, hogy az említett időszakban a belvárosi tömbök rehabilitációjában kevés előrelépés történt.

³⁶ Miskolc Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája. Helyzetfeltárás. Miskolc. 2013. (16.)



Problémás, beavatkozást igénylő területek a Széchenyi utcát határoló tömbök határain belül

(OpenStreetMap, saját szerkesztés)

A BELVÁROS JELENE ÉS JÖVŐKÉPEI

Mai helyzetkép és a belvárosi tömböket érintő fejlesztési koncepciók értékelése

A 2021-2027-es ITS a Belvárost és a Történelmi Avast a korábbi években kialakult szemléletnek megfelelően egy akcióterületként kezeli. Ennek indoklásaként hivatkozik a Diósgyőri vár, illetve Miskolctapolca területén elindult nagyberuházásokra. A stratégiai terv célja, hogy „a város négy legfontosabb turisztikai desztinációja azonosan magas színvonalon várja a látogatókat; hogy egy erős Miskolc márkanév alatt jelenjen meg Miskolctapolca, a Diósgyőri vár, Lillafüred, valamint a belváros és a történelmi Avas.” Ennek megfelelően a Belvárost és az Avast is a többi kiemelt desztinációhoz hasonló fejlettségi szintre kívánja hozni. A Belváros-Avas akcióterületet érintő tervek elsősorban a turisztikai vonzerő fejlesztésére fókuszálnak. Az anyag a középtávú célok között megfogalmazza a két területi egység közötti közlekedési kapcsolatok fejlesztésének szándékát (sétányok, kerékpárutak, közösségi közlekedési vonalak és csomópontok kiépítése révén).³⁷ A Belváros ilyen módon történő „kiterjesztése” a természeti környezet felé nagy lépés lehet azoknak a vízióknak a megvalósítása felé, amelyek alapjai már több mint 100 évvel ezelőtt is megfogalmazódtak. A távlati célok között olyan futurisztikusnak tűnő tervek is szerepelnek, mint az avasi (kerékpárszállításra is alkalmas) kötélpálya kiépítése, amely nemcsak a városrészek turisztikai vonzerejére nézve lehetne drámai hatással, hanem a tervek szerint az egyes lakóterületek közötti közlekedési összeköttetés tekintetében is hatalmas minőségi javulást eredményezne. Hosszú várakozás és előkészítés után megkezdődött és jelenleg is intenzíven folyik az Avastető komplex fejlesztése (pl. új kilátó és szolgáltatóközpont építésével), ami a két városrész közötti kapcsolatok jelentőségét minden korábbinál magasabb szintre emeli, és ezzel együtt egészen új dimenziót nyit meg a Belváros fejlesztésének tematikájában.³⁸

³⁷ *Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata, Integrált Településfejlesztési Stratégia, 2021-2027. Stratégiai munkarész (32)*

³⁸ *Miskolc Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája. 2021-27 Stratégiai Munkarész. Miskolc. 2022. (169.)*



A Széchenyi utcát határoló tömbök építészeti karakterét meghatározó épületek
(OpenStreetMap, saját szerkesztés)

A ma fellelhető tervekben felvázolt jövőkép a Belváros és az Avas együtt kezelésével sok előremutató elemet tartalmaz, azonban a belvárosi tömbök komplex rehabilitációjára nem ad átfogó és koherens, javaslatot. Az ún. Hodobay program részeként tárgyalja 3 belvárosi tömb (Centrum, Kazinczy, Vasaló) egyéni rekonstrukcióját – ennek megvalósítására nagyvonalúan „magántőke bevonását” irányozza elő.³⁹ Ennek az évszázados viszonylatban magunk előtt görgetett feladatnak a megoldása jó eséllyel nem a következő (néhány) tervezési ciklusban fog megoldást nyerni, de a probléma megfogalmazása és

³⁹ Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata, *Integrált Településfejlesztési Stratégia, 2021-2027*. Stratégiai munkarész (33)

az azzal kapcsolatos hosszútávú célok, mérföldkövek kijelölése fontos lépés lenne a miskolci városmegújítás folyamatában.

A szigorúan véve a Belvárost érintő tervek között a továbbiakban különböző, egymáshoz alig kapcsolódó lokális beavatkozásokra tett javaslatokat találunk. Az ITS-ben magas prioritással szerepel egy „funkcionálisan megfelelő városi főtér kialakítása”, amely a korábban alkalmazott nagyszerű megoldásból inspirálódva a Szinva további belvárosi szakaszainak kibontásával („felszínre hozásával”) számol. A „Szinva terasz” projekt folytatását – mint a Belváros déli oldalán található tömbök potenciális fejlesztését összefogó rendező elvet – már a megelőző városrendezési tervek készítői is kívánatosnak tartották. Az említett pontszerű beavatkozások mellett a „belvárosi passzázatok, átjárók, kapualjak rekonstrukciója” is szerepel a 2027-ig terjedő ciklus feladatai között. Az állagmegóvás, illetve az épített örökség elemeinek konzerválása nem megkerülhető, azonban átfogó funkcionális újragondolás és komplex, teljes tömbökre kiterjedő revitalizációs terv nélkül nem lehet több részmegoldásnál, amivel a startégiai célok eléréséhez nem kerülünk közelebb.

A városban jelenlévő szegregációval foglalkozó elemzések a Belváros területén is számontartanak problémás vagy szegregáció által fenyegetett területeket.⁴⁰ A kérdés megoldásához vezető úton az épületek, a lakókörnyezet megújítása csak az egyik lépés; ahhoz hogy a jelenség ne termelődjön újra, fontos feladat annak társadalmi vetületeit is értelmezni, és az érintettek számára jobb hozzáférést biztosítani az olyan alapvető szolgáltatásokhoz, mint a minőségi oktatás.

A Miskolc ITS jövőképében a várost „fejlett, innovatív regionális centrumként, a régió központjaként” határozza meg. Kiemelt stratégiai célja a korszerű, emberközpontú települési- és regionális szolgáltatórendszer kiépítése, amely a szoft-infrastruktúrára építve segítené a várostérség felzárkózását az ország fejlettebb városaihoz, ezzel illeszkedve az országos keretstratégiához.⁴¹ Egy prosperáló,

⁴⁰ *Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata, Integrált Településfejlesztési Stratégia, 2021-2027*
Megalapozó vizsgálat, 2022. (260-261)

⁴¹ *Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata, Integrált Településfejlesztési Stratégia, 2021-2027. Stratégiai munkarész (100)*

tudásalapú regionális központ materiális hátterének megteremtése nemcsak azért lehet logikus célkitűzés, mert Miskolcon ennek a legtöbb feltétele (pl. színvonalas oktatási intézmények) már ma is adott, hanem mert az aggasztó demográfiai trendek megfordítására, a népességmegtartásra nem is látszik sok egyéb lehetőség.

Balogh Judit, Bán Péter, Bessenyei József, Gyulai Éva, Nagy Magdolna, Szakály Ferenc, Tóth Péter. *MISKOLC TÖRTÉNETE II. 1526-tól 1702-ig* Miskolc: Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár, Herman Ottó Múzeum. 1998.

Boros Árpád. *Tények és képek a diósgyőri kohászat életéből 1770–2005*. Miskolc: Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Levéltárért Alapítvány, 2005

Dobák Judit. *Miskolc ipari társadalmának kialakulása a befogadó települések tükrében. (Esettanulmány)*. Észak-Keleti Átjáró Egyesület, 2009.

Csiffáry Gergely, Csíki Tamás, Olajos Csaba, Porkoláb Tibor, Rémiás Tibor, Sándor István, Rózsa György, Somorjai Lehel, Stipta István, Szegőfi Anna, Tarcai Béla, Tóvári Judit, Veres László, Deák Gábor, Dobrossy István, Faragó Tamás, Fazekas Csaba, Goda Gertrud, Holopcev Péter, Kápolnai Iván, Kapusi Krisztián, Lénárt Béla, Németh Györgyi. *Miskolc története IV/1. 1848-1918-ig*. Miskolc: Hermann Ottó Múzeum, 2003.

Gyulai Éva. „Két 19. századi Miskolc-térkép: Bécsi kadétek kéziratos katonai térképe (1854; ÖNB) és Adler Károly főmérnök kataszteri térképének másolata (1880 k., BAZML) – Előtanulmány a Herman Ottó Múzeum új várostörténeti kiállításához” In *Történelem és Muzeológia – Internetes Folyóirat Miskolcon* 3. (2016)/1. Miskolc: Hermann Ottó Múzeum, 2016.

Kelemen István. *Miskolc belvárosának rehabilitációs programja*, In *Magyar Építőipar*, 1986 (35. évfolyam, 9-10. szám)

Kiss Éva. „A magyar ipar térszerkezeti változásai.” In *Földrajzi Értesítő* 2002 LI. évf. (3-4.), pp. 347-364. Budapest: A magyar tudományos akadémia földrajztudományi kutatóintézetének folyóirata, 2002.

Kissfazekas Kornélia, Gurdon Balázs. „A várostest morfológiája.” In *Építés – Építészettudomány* 42 (3-4.), pp. 173–205. Budapest: Akadémiai kiadó, 2014.

Kristóf Andrea. „A Miskolci Agglomeráció Kisvárosai.” In *Településföldrajzi Tanulmányok* III. évf. 1. szám. Szombathely: Településföldrajzi Tudományos Egyesület. 2014.

Lovra Éva, Városok az Osztrák-Magyar Monarchiában, Városszövet- és várostipológia 1867-1918, pp. 142-147. Budapest: Terc, 2020.

Mihályi Helga. *Miskolc demográfiai helyzete a magyarországi adatok tükrében*, Publicationes Universitatis Miskolcensis, Sectio Philosophica Tomus XVIII, Fasc. 2 (2014), pp. 147–157.

Miskolc Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája. *2021-27 Stratégiai Munkarész*. Miskolc. 2022.

Miskolc Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája. *Helyzetfeltárás*. Miskolc. 2013.

Miskolc Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája. *Miskolc 2030 - A Növekedés Programja*. Miskolc. 2020.

Miskolc Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája. *Miskolc belváros rehabilitációja - Végleges Akcióterületi Terv I. Kötet*. Miskolc, 2009.

Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata, Integrált Településfejlesztési Stratégia, 2021-2027. Stratégiai munkarész, 2022.

Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata, Integrált Településfejlesztési Stratégia, 2021-2027 Megalapozó vizsgálat, 2022.

FOLYÓIRATOK, INTERNETES ADATBÁZISOK

KSH: Magyarország helyiségnévtára (2023)

https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=30456 Letöltve: 2023.12.15.

Magyar Királyság (1819–1869) - Második katonai felmérés

<https://maps.arcanum.com/hu/map/secondsurvey-hungary/> Letöltve: 2023.10.20.

Sulinet.hu: A torockói vasbányászat és vaskohászat II. (2015)

<https://hirmagazin.sulinet.hu/hu/civilizacio/a-torockoi-vasbanyaszat-es-vaskohaszat-ii> Letöltve: 2023.12.30.

Minap.hu: *Több mint tömbrehabilitáció*, (2023)

<https://minap.hu/cikk/tobb-mint-tombrehabilitacio> Letöltve:2023.12.28.

Haon.hu: *Miskolc legyen Miskolc! Lett...* (2008) <https://www.haon.hu/borsod-abauj-zemplen/2008/04/miskolc-legyen-miskolc-lett>

Letöltve:2024.01.01.