

*Települési korszerkezeti mutatók Kárpátalja síkvidéki járásaiban**Molnár József**II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskola, Földtudományi Tanszék, Beregszász, [jozsi@kmf.uz.ua](mailto:jozsi@kmf.uz.ua)*

A 2001-es ukrán népszámlálás tekintélyes adatbázisának a feldolgozása több évre való munkát ad a demográfusoknak és más népességkutatóknak egyaránt. Az MTA Határon Túli Magyar Tudományosságért Ösztöndíjprogram támogatásával megvalósult elemzés az összeírásnak a korösszetételt jellemző, publikált, illetve a Megyei Statisztikai Főosztály adatbázisában elérhető adatait elemzi települési bontásban Kárpátalja síkvidéki járásainak (Ungvár, Munkács, Beregszász és Nagyszőlős) a vonatkozásában, amelyekben a megye magyarságának a zöme él. Vizsgálataink az alábbi fő sajátosságokat tárták fel:

- A tárgyalt járásek átlagéletkora (35,4 év) mind az ukrán, mind a magyarországi értéknél alacsonyabb volt, ami a kedvezőbb születési mutatókkal függött elsősorban össze. A legalacsonyabbnak az átlagéletkor a nagyszőlősi járásban (a kedvezőbb natalitásnak köszönhetően), a legmagasabbnak a félreeső kistélepléseken bizonyult (a fiatalabb korosztályok elvándorlása miatt).
- A nemek aránya az országosnál kiegyenlítettebb kárpátaljai átlaghoz viszonyítva a térségben kevésbé kedvezően alakult. A legerőteljesebb nőbőblet a félreeső kistélepléseket jellemezte, a legkedvezőbb a nemi arány a nagyszőlősi járásban volt.
- Mind Kárpátalja, mind a vizsgált térség, mind a kárpátaljai magyarság korfája hullámos szerkezetű, szűkített alapú volt, amely leginkább hőember alakúként írható le. A szűkített alap a lakosság öregedő tendenciájára utal. A korfák a kárpátaljai magyarságnak az ukránokéhoz viszonyított kedvezőtlenebb, idősebb korszerkezetét támasztják alá.
- A gyerekkorúak legmagasabb arányával a nagyszőlősi járás északkeleti és középső részének a települései tűntek ki. A legkevesebb gyerek a félreeső aprófalvak mellett a nagyvárosokat jellemezte. Az aprófalvak egy jelentős részében azonban az anyák korosztályára vonatkoztatott gyereklétszám magasnak bizonyult. A gyerekkorúak nemi arányának a helyenként jelentős települési eltérései további vizsgálatokat igényelnek.
- Az időskorúak települési arányai jól tükrözik a natalitás és a migráció sajátosságait. Alacsonyabb értékekkel elkülönülnek a pozitív migrációs mérlegű városok és városkörnyéki települések, valamint a magas születési rátájú ugoicsai helységek. Sok viszont a 60 éven felüli a félreeső kistélepléseken.
- A munkaképes korú lakosság részarányára a térségben a migráció gyakorolta a legnagyobb hatást, mivel az elsősorban ezt a korosztályt érintette. Ennek megfelelően, magas volt a munkaképes korúak hányada a városokban és a városkörnyékeken, alacsony viszont a félreeső kistélepléseken.
- Máig (pontosabb 2001-ig) követhető a második világháború, illetve az annak időszakára eső országváltások hatása az akkor született korosztályok létszámára. Detektálhatóak az akkori demográfiai folyamatok nemzetiségi sajátosságai is.
- Sikerült feltárni a korszerkezet mutatóinak az összefüggéseit a települések különböző jellemzőivel Kárpátalja síkvidéki járásaiban. Így, megállapítást nyert, hogy az átlagéletkor a település népességszámával és a cigányok települési arányával fordított, míg a közlekedési fővonalaktól való távolsággal egyenes összefüggésben volt. De függött ez a mutató a település járási és a tájegységi elhelyezkedésétől is.

A népesség korszerkezetére vonatkozó vizsgálataink folytatódnak. Ennek keretein belül tervezzük, többek között, települési empirikus korszerkezet-modellek kifejllesztését, valamint az elemzések térbeli kiterjesztését Kárpátalja további részeire.

*Közlekedési eredetű társadalmi konfliktusok a budapesti agglomerációban**Szabó Szabolcs**ELTE TTK FFI Társadalom és Gazdaságföldrajzi Tanszék, [szabosz@tudens.elte.hu](mailto:szabosz@tudens.elte.hu)*

Az utóbbi két évtizedben a budapesti agglomerációban lezajlott társadalmi-gazdasági folyamatok, valamint a Budapest-centrikus közlekedési hálózatokon megnövekedett tranzitforgalom miatt különösen fontos kérdéssé vált az agglomeráció közlekedési rendszerének vizsgálata. A vizsgált térség közlekedési problémáit jól jelzi, hogy az 1990-es évek elején még „mindössze” 470 ezer ember – ebből 270 ezer személygépjárművel – utazott Budapestre naponta, míg napjainkban mintegy 560 ezer – ebből 400.000 fő személygépjárművel – (Antal A., Bősze S., Karsa A. 2007). Ráadásul időközben a budapesti lakosok tulajdonában lévő

személygépjárművek száma is jelentősen növekedett – az ezer főre jutó személygépjárművek száma ugyanezen időszak alatt 234-ről 349-re emelkedett. A város így voltaképpen belebukott abba a mobilizációs forradalomba, melyet a személygépjárművek tömeges elterjedése, valamint a modal split egyéni közlekedés felé történő eltolódása idézett elő. Ráadásul ezzel párhuzamosan az ún. puha helyváltoztatási formák – pl.: gyaloglás, kerékpározás – háttérbe szorultak (Berczik A., Molnár L. 1999), így összességében az itt élők életminősége is romlott.

A nagyvárosi térségek közlekedési problémáit elemző tanulmányok többnyire az agglomerációk központjába vezető utak forgalmának elemzésével, a személygépkocsik számának változásával, a parkolási problémák vizsgálatával, vagy a közforgalmú közlekedés szervezésének kérdéseivel foglalkoznak. Jelen előadás célja, hogy a vizsgált térség közlekedési problémáinak rövid áttekintése után elemezze a közlekedési rendszer szereplőinek viselkedését, és a közöttük kialakuló konfliktusokat. E szereplőknek ugyanis jól meghatározható érdekeik vannak, melyek egymással gyakran ütköznek, így szinte automatikusan konfliktushelyzetek alakulnak ki. A közlekedési rendszerek megismerése, valamint a kialakult közlekedési eredetű konfliktusok kezelése érdekében célszerű ezeket az érdekviszonyokat minél alaposabban feltárni (részletesebben lásd: Szabó Sz. 2004, 2005, 2006, 2007).

A vizsgálat során a következő szereplőket különíthetjük el: lakosság, közlekedési szolgáltatók, települési önkormányzatok, kormányzati szervek, tervezők és kivitelezők, egyéb gazdasági társaságok. A vizsgálat során alkalmazott módszerek: statisztikai adatok feldolgozása, kérdőíves felmérés, interjúkészítés, tartalomelemzés.

#### Felhasznált irodalom:

- Antal A., Bösze S., Karsa A. (2007): Közlekedési szövetségi együttműködés a BKV Zrt. szemszögéből. Városi Közlekedés. 47. 4. 198-200 o.
- Berczik A., Molnár L. (1999): A közlekedés: a múlt kalandja, a jövő reménye? in: Csontos J., Lukovich T. (szerk.): Urbanisztika 2000. Akadémiai Kiadó. Budapest. 266 o.
- Szabó Sz. (2004): A közlekedési eredetű konfliktusok csoportosítása, és előfordulása Magyarországon. Comitatus – önkormányzati szemle. 14. 9. 32-41. o.
- Szabó Sz. (2005): A közlekedési problémák okai, és kezelésének nehézségei Budapesten, geográfus szemmel. Városi Közlekedés 45. 3. 145-147. o.
- Szabó Sz. (2006): Adalékok Budapest közlekedéscsopordrajzi vizsgálatához. III. Magyar Földrajzi Konferencia. MTA FKI. Budapest. Absztrakt kötet. 211. o. (+ CD kiadvány, 8 o.)
- Szabó Sz. (2007): Történjen már valami – Közlekedésfejlesztési elképzelések Budapesten, és azok lakossági fogadtatása. Falu Város Régio. 3. 28-40. o.

HUNGEO 2008

C7

### *Az egészséggel összefüggő életminőség különbségei Budapesten*

*Uzzoli Annamária*

*ELTE TTK FFI Regionális Tudományi Tanszék, [annamaria.uzzoli@gmail.com](mailto:annamaria.uzzoli@gmail.com)*

Az emberi egészség és életminőség többdimenziós fogalom, bio-pszicho-szociális megközelítése egyre inkább elfogadottá válik a különböző tudományterületek és kutatási irányzatok részéről. Az életminőség értelmezésében a társadalmi meghatározottság mellett hangsúlyozni kell a környezeti jellemzők szerepét is. Így az életminőség makro- (társadalmi) és mikro-szintű (réteg-specifikus) vizsgálatai a földrajztudomány képviselői számára is lehetőséget nyújtanak az életminőségre ható tényezők sokoldalú bemutatására, valamint a területi különbségek bizonyítására.

Az egészséggel összefüggő életminőség („health-related quality of life”) alakulását, s annak területi különbségeit elsősorban Budapest példáján keresztül szeretném vizsgálni. Hogyan értelmezhető a főváros egészségi állapota az országban? Milyen mértékben kedvezőbb, ill. kedvezőtlenebb a helyi lakosság egészségi állapota az egyes kerületekben, mint az ország szintén legjobb és legrosszabb helyzetű területein? Mely társadalmi tényezők határozzák meg, ill. befolyásolják leginkább Budapest egészségmutatóinak alakulását? Egyáltalán lehet-e egyértelműen a társadalmi-gazdasági körülményekben keresnünk egyes kerületek és/vagy kerületrészek az egészséggel összefüggő életminőségének kedvezőtlen helyzetét? A kérdések megválaszolására az ún. egészségföldrajz szemléletét, módszereit és eredményeit hívom segítségül. Az egészségföldrajz olyan interdiszciplináris tudományterület, az egészségügyi egyenlőtlenségekkel (health inequalities) összefüggő összetett társadalmi jelenségek értelmezésében hangsúlyozza az egészség szocio-kulturális tényezőit, valamint ezek vizsgálatát földrajzi alapokra helyezi.

A főbb mortalitási - halálozási - és morbiditási - megbetegedési - mutatók alapján általánosságban megállapítható, hogy a főváros egészségi állapota jobb az országosnál. A születéskor várható átlagos élettartam